

Abenteurer und Sultane

Der Sulu-Archipel in den Philippinen und deutsche Kolonialinteressen

VOLKER SCHULT

Im Jahre 1898 konstatierte das Auswärtige Amt in Berlin: „Unsere Handelsinteressen sind nicht eben groß im Sulu-Archipel. Sie bestehen darin, daß ein deutscher Kapitän Schück dort Handel- und Plantagenwirtschaft trieb, das Geschäft ist nach seinem Tode in die Hände seines Sohnes übergegangen.“ Und weiter: „Die zentrale Lage der Inseln vor dem gewaltigen Borneo machen den Erwerb als Stützpunkt für den deutschen Handel und die Marine sehr wünschenswerth, so unbedeutend sie vielleicht sonst an sich sind. Aber gerade deswegen ist es vielleicht nicht unmöglich, daß der Erwerb gelingen kann.“¹

Damit sind bereits wesentliche Aspekte erwähnt, mit denen sich der vorliegende Aufsatz beschäftigt. Wie kam es dazu, dass der an der kolonialen Peripherie gelegene Sulu-Archipel in den Interessenfokus europäischer Mächte, besonders der Deutschen Reiches, im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts geriet? Durch eine möglichst konkrete Untersuchung dieser Fragestellung soll auch ein Beitrag zu den Mechanismen des imperialistischen Expansionsprozesses geleistet werden. Dabei sind sowohl die übergeordneten politischen Machtzentren in den Metropolen als auch, und dies besonders, die lokalen Bedingungen an der Peripherie in Betracht zu ziehen. Am Beispiel deutscher Interessen im Sulu-Archipel soll dieses Wechselspiel verdeutlicht werden. Der Schwerpunkt der Untersuchung liegt dabei auf den häufig vernachlässigten Akteuren auf lokaler Ebene, denn ihnen kommt als Triebkräfte imperialistischer Expansion eine besondere Bedeutung zu.² Es war dieser Subimperialismus der „men on the spot“, der die europäische Expansion vorantrieb³, wobei diese aus individuell unterschiedlichen Motiven handelten, wie dem Streben nach Profit, persönlicher Anerkennung oder Aufstiegsmöglichkeiten, häufig mit einer gehörigen Portion Abenteuerlust

¹ PA AA Akte R 19476 Bericht Legationsrat Irmer und Vortragender Rat in der Politischen Abteilung Holstein, 23. Dez. 1898; R 2533 Denkschrift Irmer, 9. Okt. 1898

² Ihre Rolle bei der britischen Expansion in Indien beleuchtet Förster 1992 und 1997.

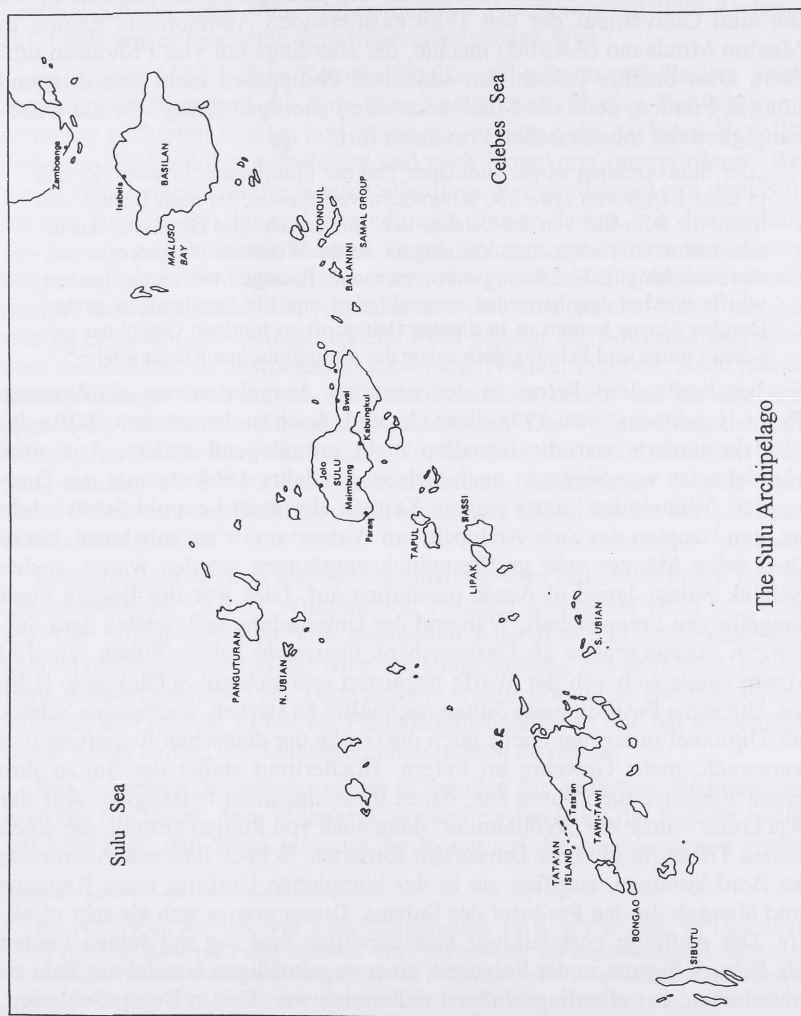
³ Siehe dazu Fieldhouse 1984, bes. S. 80f.

gepaart. Zu den Akteuren auf lokaler Ebene gehörten auch die indigenen Herrscher, die ebenfalls aus unterschiedlichen Beweggründen agierten, wie Wahrung ihrer Unabhängigkeit oder Autonomie. Jedoch entpuppten sie sich alle nach kurzfristigen Erfolgen als die eigentlichen Verlierer im imperialistischen Machtspiel.

Abenteurer involvieren das Deutsche Reich im fernen Sulu

Noch heute gleicht der Sulu-Archipel einem Pulverfass. Der Selbstbehauptungswille der muslimischen Bevölkerung in den südlichen Philippinen ist nach wie vor ungebrochen. Daran hat die massive, staatlich forcierte Zuwanderung von christlichen Siedlern nach Mindanao, besonders nach Ende des Zweiten Weltkrieges, nichts geändert. Während so die Muslims in Mindanao in eine Minderheitenposition gedrängt und ihres Landes beraubt wurden, befinden sie sich auf den zahlreichen Inseln im Sulu-Archipel immer noch in der Mehrheit. Dort war und ist die philippinische Staatsgewalt praktisch nicht vorhanden, so dass ein Zustand von Gesetzlosigkeit vorherrscht. Hier dominieren die zahlreichen rivalisierenden moslemischen Clangruppen und ihre Warlords, die sich durch Kidnapping, Schmuggel und Piraterie hervortun. Diese Atmosphäre von Gewalt und Anarchie in der Sulu-See ermöglichte es erst der Moro National Liberation Front (MNLF) unter Nur Misuari, ihre Machtbasis aufzubauen, die sie nach Verhängung des Kriegsrechts unter Präsident Marcos 1972 auf andere Landesteile ausdehnen konnte. Ihr Ziel hieß: ein separater muslimischer Staat, der auch das ostmalaysische Sabah auf Borneo einschließen sollte.

Historisch betrachtet beanspruchte der Sultan von Sulu dort Landrechte, die er allerdings 1878 an deutsch-britische Abenteurer abtrat. Da juristisch umstritten ist, ob der Sultan die vollen Souveränitätsrechte überhaupt besaß und abgeben durfte, die später von den Briten übernommen wurden, die sie wiederum an Malaysia weitergaben, stellten die Philippinen die Grenzziehung in Frage. Zwar erklärten sie, keine Ansprüche auf Sabah zu erheben, doch entwickelte Sabah sich zu einer wichtigen Rückzugs- und Versorgungsbasis für Flüchtlinge und MNLF-Kämpfer. Waffen und andere Versorgungsgüter konnten immer wieder an der philippinischen Marine vorbei nach Sulu geschmuggelt werden. Was seit 1972 folgte, war ein jahrelanger, äußerst brutaler Bürgerkrieg mit Zigtausenden von Toten. Anfang der 80er Jahre führten interne Machtkämpfe zur Spaltung. Während die MNLF sich gemäßigt gab und allmählich in Verhandlungen mit der Regierung eintrat, forderte die radikalere Moro Islamic Liberation Front (MILF) weiterhin einen unabhängigen islamischen Staat. Im September 1996 schloss



Nur Misuari einen Friedensvertrag mit der philippinischen Regierung, die ihn zum Gouverneur der seit 1989 existierenden Autonomous Region in Muslim Mindanao (ARMM) machte, die allerdings nur vier Provinzen umfasst. Dies brachte jedoch den südlichen Philippinen nicht den dringend nötigen Frieden, denn die MILF setzt ihren „heiligen Krieg“ für die Unabhängigkeit der muslimischen Provinzen fort.⁴

„Der Sulu-Archipel ist der südlichste Teil der Philippinen. Er erstreckt sich in einer Länge von etwa 300 Kilometern von Basilan bis nach Borneo und trennt die Sulu-See von der Celebes-See. Ein berüchtigtes Gewässer, das bereits mehreren Yachten zum Verhängnis wurde. Wissende Weltumsegler meiden nach Möglichkeit diese piratenverseuchte Passage. Aber auch Handelsschiffe werden dort bisweilen ausgeplündert und die Besatzungen getötet. Darüber hinaus kommt es in diesem Gebiet oft zu blutigen Gefechten zwischen Piraten und Schmugglern sowie der philippinischen Küstenwache.“⁵

So beschreibt Jens Peters in der neuesten Ausgabe seines „Philippinen Reise-Handbuchs“ von 1998 diese Gegend. Auch in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts war die Situation nicht grundlegend anders. Auf einer Handelsreise von Singapur nach Celebes im Jahre 1864 steuerte der Dreimaster „Wilhelmine“ unter seinem Kapitän Hermann Leopold Schück Jolo an, den Hauptort des Sulu-Archipels, um Wasservorräte aufzunehmen. Nachdem seine Männer sehr gastfreundlich empfangen worden waren, suchte Schück Sultan Jamal-ul Azam persönlich auf. Dies war der Beginn einer langjährigen Freundschaft. Während der Unterredung soll Schück dem Sultan ein Mausergewehr als Gastgeschenk überreicht haben. Sultan Jamal-ul Azam zeigte sich von der Waffe begeistert und sicherte Schück jede Hilfe zu. Um seine Position beim Sultan nachhaltig zu stärken, überbrachte Schück als Diplomat in eigener Sache noch die Grüße der deutschen Regierung und versprach, mehr Gewehre zu liefern. Hoherfreut stellte der Sultan ihm einen Freibrief für Piraten aus, damit diese ihn nicht belästigten. Auf der Rückreise wurde die „Wilhelmine“ dann auch von Piraten gestellt, die einen hohen Tribut für die freie Durchfahrt forderten. Schück ließ eine Abordnung an Bord kommen, empfing sie in der kompletten Uniform eines Kapitäns und übergab ihr den Freibrief des Sultans. Dieser erwies sich als sehr effektiv. Der Anführer entschuldigte sich daraufhin und zog mit seinen Leuten ab. Schück begann in der Folgezeit, einen regelmäßigen Handel mit Sulu zu unterhalten, der allerdings äußerst risikoreich war. Der in Brieg, Schlesien, geborene und im ehemaligen deutschen Konsulardienst stehende Hermann

⁴ Siebert 1989, S. 94ff., 264ff.; Sales 1996, S. 47ff.; Far Eastern Economic Review 26 Dec. 1996 / 2 Jan. 1997, S. 22; 19 Febr. 1998, S. 26-27

⁵ Peters 1998, S. 684

Leopold Schück stieg zum einflussreichsten Abenteurer im Sulu-Archipel auf. Leute wie er bereiteten dem Imperialismus den Weg.⁶

Im August 1866 befuhr Kapitän Noelke mit seinem preußischen Dreimastschoner „Vampyr“ die Sulu-See. Noelke war für eine Handelsunternehmung gechartert worden und weilte 50 Tage im Sulu-Archipel. Er sollte einheimische Produkte aufnehmen und nach Hongkong transportieren. Bei dieser Gelegenheit knüpfte Noelke allerdings Verhandlungen mit dem Sultan von Sulu an. Bei diesen Unterredungen ging es darum, wie die Stellung des Sultans gegen dessen äußeren Feind, Spanien, zu stärken und dessen Regierung gegen die Datus im Innern zu festigen sei. Sultan Jamal-ul Azam meinte, dass dies durch den Anschluss an eine europäische Macht am besten zu erreichen sei. Gefragt, welche wohl geneigt sei, Souveränitätsrechte über das Sultanat zu übernehmen, antwortete Noelke, Preußen. Nach mündlicher Aussage Noelkes war der Sultan daneben bereit, das nordöstliche Borneo an Preußen zur Kolonisation abzutreten. Die Verhandlungen hatten sich bereits soweit entwickelt, dass Noelke nicht nur einen Brief des Sultans, sondern auch zwei hohe Repräsentanten, den zweiten Minister und einen Gelehrten vom Hofe, mit nach Hongkong nahm, wo sie am 17. Oktober an Land gingen.⁷

Ende des Jahres 1866 traf der eigenhändig vom Sultan verfasste und an „Meinen Bruder“ König Wilhelm von Preußen adressierte Brief in Berlin ein. Der Sultan berichtete von spanischen Angriffen und auch, dass man sich an die Engländer mit der Bitte um Unterstützung gewandt habe, jedoch ohne Antwort geblieben sei. Dann richtete er eine dringende Bitte um Unterstützung an Preußen. Er bot ein Freundschaftsbündnis an und bat den König, dieser möge helfen, die Schwierigkeiten in Sulu zu regeln.⁸

Das Schreiben des Sultans sorgte in Preußen für Aufsehen. Bismarck erhielt die Nachricht, dass Wilhelm I. persönlich den Brief des Sultans geöffnet habe und „daß Seine Majestät der König auf die Angelegenheit großes

⁶ BH-PCL Paper No. 160, Vol. 1 No. 2, Stephenson 1916, S. 3 u. Anm. 9; Titze 1978, S. 167-170; Bacareza 1980, S. 59-65. Titze bezieht sich bei der Wiedergabe der Unterredung zwischen Schück und dem Sultan auf ein persönliches Gespräch mit Karl Garmsen in Jolo in den 60er Jahren, der mit einer Enkelin Schücks verheiratet war. Schücks Vornamen, den Titze mit Bezug auf Garmsen anführt, lässt sich anhand von Dokumenten als korrekt belegen. Auch der Name des Schiffes „Wilhelmine“ erscheint plausibel, denn dies war der Vorname von Schücks Frau, Wilhelmine von Hohenstein. Warren 1981, S. 114 und Orosa, 1923, S. 115-117, hingegen geben den Namen des Schiffes mit „Queen of the Seas“ an.

⁷ BA BL Akte R 1001/7154 Noelke an v. Carlowitz, Hongkong, 26. Okt. 1866; Bestätigungen Vize-Konsulat Hongkong, 24. und 30. Okt. 1866

⁸ BA BL Akte R 1001/7154 Sultan von Sulu an König Wilhelm, Sept. 1866 (malaiisches Original, englische und deutsche Übersetzungen)

Gewicht legen“. Zunächst jedoch wolle er eine zuverlässige Übersetzung abwarten.⁹ Als Motive des Sultans führte v. Delbrück, Präsident des Reichskanzleramtes, an, dass es teilweise persönliches Interesse des Sultans sei, teilweise aber auch die Überlegung, „daß über kurz oder lang sein Reich doch von einer europäischen Macht, und dann vielleicht unter ungünstigeren Bedingungen, annektiert werden würde“. Man kam in Berlin jedoch zu dem Schluss, dass die Annahme des Angebotes ein Akt der Parteinahme gegen Spanien sei, und deshalb unterblieb die Beantwortung des Schreibens.¹⁰

Dennoch verfolgte man in Deutschland das weitere Geschehen mit Interesse. Während seine Handelsinteressen in den ostasiatischen Gewässern stetig stiegen, war die preußisch-deutsche diplomatische Stellung in Südostasien relativ unbedeutend. Die Konsulate wurden personell schwach besetzt und es gab keine Kanonenboote vor Ort, die im Notfall zur Unterstützung deutscher Interessen eingesetzt werden konnten.

Das änderte sich 1868 mit dem Beschluss zur Einrichtung einer „ständigen Ostasienstation“. Parallel erfolgte der Aufbau einer neuen Marine des Norddeutschen Bundes unter preußischer Führung, deren Hauptaufgabe „Schutz und Vertretung des Seehandels Norddeutschlands auf allen Meeren und Erweiterung seiner Rechte und seiner Beziehungen“ sein sollte.¹¹ Allerdings verlor man bei der Gründung der Station kein Wort über deren infrastrukturelle Basis. Es existierten keine Pläne, wie und wo man Depots, Kohlenlager oder gar Stützpunkte selber einrichten wollte. Im Falle der Ostasiatischen Station blieb man auf britische Nachschub- und Dockeinrichtungen in Singapur und Hongkong angewiesen. Die für die Station vorgesehenen Schiffe, die Korvetten „Medusa“ und „Hertha“, konnten aus Etatgründen erst am 8. September 1869 ihre Ausreise antreten. Am 12. Februar 1870 liefen sie schließlich in Singapur ein. Diese permanente Station bedeutete aber insofern ein einschneidendes Ereignis, dass sich von nun an preußisch-deutsche Kriegsschiffe direkt am Ort befanden, um dem deutschen Handel im Bedarfsfall den Rücken zu stärken. Jedoch machte sich in den folgenden Jahren die Bescheidenheit der deutschen Flotte bemerkbar. Zeitweise war die Station mit nur einem Schiff besetzt, das den gesamten ostasiatisch-pazifischen Raum abzudecken hatte.¹²

⁹ BA BL Akte R 1001/7154 Geheimer Kabinettsrat Mühler (?) an Bismarck, Berlin, 27. Dez. 1866; PA AA Akte R 2533 Denkschrift Irmer, 9. Okt. 1898

¹⁰ BA BL Akte R 901/11497 v. Delbrück an Admiralität, Berlin, 16. Febr. und 11. Juli 1872
¹¹ Petter 1975, S. 166

¹² Glade 1966, S. 40; Petter 1975, S. 239ff.; Meyer 1977, S. 41; Boelcke 1981, S. 20ff., 238ff.; Hildebrand et al. 1981, Bd. 3, S. 69-71

Nach der Gründung des Deutschen Reiches begann man in Berlin nach Möglichkeiten zum Ausbau seines Einflusses in der Welt zu suchen. Von Delbrück teilte der Admiralität am 16. Februar 1872 mit, dass man in Ostasien versuchen sollte, ein Gebiet für eine Flottenstation zu erwerben. Dabei sei das Anerbieten des Sultans von Sulu nicht ganz von der Hand zu weisen. Er bezog sich ausdrücklich auf den Bericht Kapitän Noelkes aus dem Jahre 1866. Delbrück unterrichtete die Admiralität, dass es sich um das Angebot zur Errichtung eines Protektorates an den damaligen König von Preußen handelte. Die in den ostasiatischen Gewässern stationierten Kriegsschiffe hätten, so v. Delbrücks Vorschlag, „in vorsichtiger und die Empfindlichkeit dritter Mächte berücksichtigender Weise den Werth der Angaben des x. Noelke zu prüfen und die von demselben bezeichneten Häfen zu explorieren“.¹³

Aufgrund seiner prekären Situation schrieb der Sultan von Sulu unter Schücks Einfluss einen Brief an Bismarck, den Schück über das Konsulat in Singapur überbringen ließ. Darin betonte der Sultan noch einmal die freundschaftlichen Beziehungen zum Deutschen Reich, protestierte gegen die spanische Handelsblockade und bat um Unterstützung. Durch mögliche Gebietsabtretungen sollte sein Angebot an Attraktivität gewinnen. Begleitet wurde das Schreiben durch ein Geschenk von Perlen und Ausführungen Schücks über Sulu und dessen Handelsaussichten. Wegen seiner europäischen Präferenz ließ Bismarck das Schreiben jedoch unbeantwortet. Im Januar 1873 erhielt Korvettenkapitän v. Blanc dann trotzdem Order von der Admiralität, mit seinem Schiff „Nympe“ von der Ostasiatischen Station aus u.a. Teile der südostasiatischen Inselwelt nach etwaigen Stützpunkten zu erkunden. Dabei galt das besondere Interesse der Admiralität den Sulu-Inseln, nicht zuletzt wegen des Angebots des Sultans.

Blanc beriet sich mit dem deutschen Kaufmann Schomburgk und Schück, der als Übersetzer fungierte, und trat mit den britischen Gouverneuren von Singapur und Labuan in Kontakt. Im März 1873 ließ sich Blanc, der sich strikt an die Order der Admiralität zu halten glaubte, vom Sultan die drei Häfen im Gebiet von Marudu, Sandakan und Banggi zeigen, die dieser für deutsche Hilfe abzutreten bereit war. Der Sultan fasste dieses Vorgehen als Eingehen auf seine Bitte auf und ließ Geschenke an seinen „Bruder“ Wilhelm mitgeben und erklärte, er warte auf einen gerechten Vertrag und deutsche Hilfe. Im April meldete Blanc immediat an den Kaiser.

Dieses Vorgehen sorgte in Berlin, insbesondere bei Bismarck, für Aufregung. Es kursierten Gerüchte in Europa, dass das Deutsche Reich beabsichtige, die Philippinen zu annektieren. Nichts lag Bismarck zu diesem

¹³ BA BL Akte R 901/11497 v. Delbrück an Admiralität, Berlin, 16. Febr. 1872

Zeitpunkt ferner. Deshalb regte er eine negative Antwort an den Sultan durch Kaiser Wilhelm I. an. Er warnte eindringlich, dass im Falle eines Krieges in Europa die Marine zu schwach sei, um auch noch überseeische Besitzungen zu verteidigen. Zudem würde ein Eingehen auf das Angebot des Sultans das Misstrauen der europäischen Mächte erregen. Dann machte Bismarck deutlich, dass die Kommandanten der Kriegsmarine in politischen Dingen äußerste Zurückhaltung zu üben hätten. Der Kaiser ließ dies den Marinebehörden nachdrücklich übermitteln.¹⁴

Blanc musste die negative Antwort des Kaisers dem Sultan im Juli 1873 persönlich überbringen. Die Spanier reagierten auf die deutschen Aktivitäten, indem sie Jolo beschossen und zugleich ihren Versuch, die Handelsbeziehungen des Sultanats zu unterbrechen, intensivierten. In London war man ebenfalls besorgt. Die Regierung unterstellte mögliche Kolonialisierungsversuche Deutschlands im Sulu-Archipel. Ein solches Vorgehen würde die Flanke der Route Australien-China treffen. Der Staatssekretär im Auswärtigen Amt, von Bülow, beschwichtigte aber dahingehend, dass das Deutsche Reich trotz des großen Anstiegs des Handels in dieser Region nicht den Wunsch oder die Absicht habe, Besitzungen im Sulu-Archipel zu erwerben.¹⁵

Die Lage im Sulu-Archipel

Hintergrund des Interesses des Sultans am Deutschen Reich war die Verschlechterung der politischen Lage für ihn und seine Bevölkerung, die Taosug. Bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts konnten die Taosug im Sulu-Archipel ihre Unabhängigkeit gegen die spanische Kolonialmacht auf den Philippinen behaupten. Dies änderte sich ironischerweise, als der Zenit der spanischen Kolonialherrlichkeit bereits weit überschritten war. 1848 setzten die Spanier erstmalig Dampfschiffe bei ihren Strafexpeditionen gegen offiziell als Piratenstützpunkte bezeichnete Orte im Sulu-Archipel ein. Der Hintergrund aber war, dass Spanien den regionalen Ambitionen besonders Großbritanniens entgegenwirken wollte. Dazu bedurfte es jedoch der Demonstration, dass Spanien über die Macht verfügte, Sulu zu kontrollieren.

Seit 1846 besaß Großbritannien die kleine Insel Labuan vor der Nordküste Borneos. Um den schleppenden Handel Labuans anzukurbeln, handelte James Brooke im Mai 1849 einen Vertrag „über Freundschaft und

¹⁴ Petter 1975, S. 215

¹⁵ BA BL Akte R 901/11497 v. Delbrück an Admiralität, Berlin, 11. Juli 1872; Petter 1975, S. 213-217; Rohde-Enslin 1992, S. 30-31; Tarling 1971, S. 188-189

Handel“ mit dem Sultan von Sulu aus. Zwar ratifizierte London ihn nicht, doch begann die Umorientierung des Handels von Sulu nach Labuan. Dies jedoch konnten die Spanier, die ihrerseits das Handelsmonopol beanspruchten, nicht hinnehmen. Am 28. Februar 1851 landeten spanische Truppen in Jolo und brannten die Stadt nieder. Sultan Muhammad Pulalun musste sich in einem Vertrag vom 30. April 1851 unterwerfen. In der Folgezeit jedoch entwickelten sich Differenzen über die genaue Interpretation des Vertrages zwischen den Spaniern und den Taosug, die ihn eher als eine milde Form eines spanischen Protektorates denn als Anerkennung spanischer Souveränität deuteten. So setzten die Taosug ihren Handel mit Labuan und Singapur unbeirrt fort.¹⁶

Die Spanier hatten bereits am 2. Juli 1860 verkündet, dass fortan in den Philippinen nur die Häfen Manila, Sual, Iloilo und Zamboanga für fremde Schiffe offen seien. Doch weder die ausländischen Kapitäne noch die Taosug kümmerten sich um das Dekret. Ebenso erneuerten die Spanier im November 1871 ihre Bemühungen, Sulu zu kontrollieren. Sie blockierten die Insel und beschossen Jolo. Spanien wollte wieder einmal seine Souveränitätsansprüche auf Sulu nachhaltig demonstrieren. Aber auch das erwies sich als nicht wirksam. Da die Blockade nicht durchgehend aufrechterhalten werden konnte, verfielen die Spanier auf die Idee, effektiveren Gebrauch von ihren Dampfschiffen zu machen. Diese erhielten den Auftrag, die Gewässer des Sulu-Archipels zu durchkreuzen („cruising system“) und alle Prahus, die leichten, wendigen einheimischen Segelboote, auf die sie trafen, aufzubringen, zu rammen oder zu beschießen.¹⁷

Bereits 1873 begann sich diese Aktion negativ in Labuan bemerkbar zu machen. 1874 kam dann praktisch kein Boot mehr von Palawan oder aus dem Sulu-Archipel nach Labuan. Die Taosug-Händler zogen es nun vor, in das nähere und sicherere Sandakan an der Nordostküste Borneos zu fahren, um dort Handel zu treiben. Doch ergab sich für die Taosug ein weiteres Problem. Durch die spanischen Aktivitäten wurde das Sammeln von Perlmutter immer schwieriger und gefährlicher. Die Prahus konnten leicht an den Riffen überrascht werden. Da aber Perlmutter das Hauptaustauschprodukt war, das die Händler, die als Blockadebrecher auftraten, forderten, wurde es immer problematischer und teurer, bestimmte Produkte zu importieren. Dies führte zur Knappheit von wichtigen Gütern wie Kleidung, Opium und Tabak, aber auch Waffen und Munition.¹⁸

¹⁶ Warren 1981, S. 105-107; Saleeby 1908, S. 102ff.; Wright 1972, S. 67-68; Majul 1973, S. 284ff. Wortlaut des Vertrages vom 30. April 1851 und Übersetzung des Sulu-Textes in: Saleeby 1908, S. 107-111.

¹⁷ Wright 1972, S. 68-69; Majul 1973, S. 288-290; Warren 1981, S. 115-119

¹⁸ Warren 1981, S. 118-122.

Die Labuan Trading Company

Solange Waffen eingeschmuggelt wurden, waren die Spanier nicht in der Lage, die defensive Kriegsführung der Taosug zu beenden. Dies war die Stunde für waghalsige Abenteurer, die versuchten, die Blockade zu durchbrechen, um die Taosug mit notwendigem Material zu versorgen; ein lukratives, wenn auch gefährliches Geschäft. Jedoch wurde ihr Risiko etwas minimiert, weil sie sich im Ernstfall auf ihre Nationalität beriefen und darauf vertrauten, dass ihre jeweilige Nation mit diplomatischem und militärischem Druck, wie dem Entsenden von Kanonenbooten, sich für sie einsetzen. 1872 trat der schottische Abenteurer William Clarke Cowie in das deutsche Handelshaus Carl Schomburgk & Co. in Singapur ein. Zusammen mit dem erfahrenen Kapitän John Dill Ross gründeten sie die Labuan Trading Co. Das einzige Ziel des Unternehmens war das Schmuggeln von Waffen, Munition, Opium, Tabak und anderer Konterbande.

In der zweiten Hälfte des Jahres 1872 begann Cowie die Blockade von Sulu zu durchbrechen. In ihrer bedrängten Lage empfingen der Sultan und die Bevölkerung Sulus die Blockadebrecher hochofren und unterstützten sie mit allen Mitteln. So konnte Cowie schnell die Freundschaft des Sultans gewinnen. Wenn spanische Kriegsschiffe vor Jolo lagen, warteten die Blockadebrecher außerhalb der Dreimeilenzone bis diese zur Patrouillenfahrt ausliefen. Dann fuhr man in den Hafen ein und lud die Ladung auf Prahus um. Anschließend erfolgte die Beladung mit einheimischen Produkten, besonders Perlmutter. Wenn während dieses Vorganges ein spanisches Schiff in Sicht kam, lief der Blockadebrecher rasch aus und fuhr ca. 40 Meilen südlich zu einem Versteck in Benkawan. Hier handelte es sich um eine kleine Bucht, die sich in eine flache Lagune verbreiterte und mit dichten Mangrovenhölzern umgeben war, so dass sie vom Meer aus kaum zu sehen war. Dort wartete man bis zum Einbruch der Dunkelheit. Mit allen Lichtern gelöscht fuhr man dann entlang der Küste wieder nach Jolo. Vor Tagesanbruch dampfte das Schiff dann aus der Gefahrenzone. Der kleine Dampfer „Tony“ konnte zwar nur 14 Tonnen Ladung transportieren, doch brachte jede Tonne Perlmutter ca. 250 Pfund in Singapur ein und das Schiff konnte schnell be- und entladen werden.¹⁹

Auch Schück, der als Kapitän für die Labuan Trading Co. fuhr, hatte sich nachhaltig das Vertrauen des Sultans erworben. Nach Schücks erstem Kontakt mit dem Sultan 1864 entwickelte sich in den folgenden Jahren ein reger und lukrativer Handel. Als Zeichen seiner Freundschaft schenkte der Sultan

¹⁹ St. John Hart 1906, S. 347ff.; Rutter 1922, S. 115-117; Tregonning 1954, S. 367-368; Tregonning 1958, S. 10-11; Tate 1977, S. 199-200

Schück Ländereien etwas außerhalb von Jolo. Vom Sultan begünstigt, konnte Schück Opium, Textilien, Waffen und Tabak direkt von Singapur zu den Tawi-Tawi-Inseln transportieren. Dort tauschte er sie gegen Sklaven im Wert von 30 Pesos pro Person ein und brachte diese zusammen mit den restlichen Gütern nach Jolo. Dort wiederum tauschte er Sklaven und Güter gegen Perlmutter. Das nötige Kapital für diese Transaktionen erhielt Schück durch die Zusammenarbeit mit dem Handelshaus Schomburgk in Singapur.²⁰

Schück wusste sich zudem beim Sultan in Szene zu setzen und dessen Vertrauen nachhaltig zu gewinnen. Seine Rolle als Dolmetscher auf dem Kanonenboot „Nympe“ erhöhte sein Prestige als Händler beim Sultan gewaltig. Dieser glaubte, dass Schück Einfluss bei der deutschen Regierung haben müsse. Kurz nach dem ersten Besuch der „Nympe“ erhielt Schück Mitte 1873 von Sultan Jamal-ul Azam, der sich auch als nominelles Oberhaupt von Nordborneo sah, ein Stück Land in der Bucht von Sandakan, um eine Handelsstation aufzubauen, und das Monopol im Rattanhandel für die Nordostküste Borneos. Dies war zugleich auch als Belohnung für sein Durchbrechen der spanischen Blockade und seine Waffen- und Reislieferungen gedacht. Auch Cowie behauptete, dass der Sultan ihm aus Freundschaft und Dankbarkeit die Erlaubnis erteilt hatte, in Sandakan einen Umschlagplatz zu betreiben. Ob nun nur Schück oder auch Cowie das Recht erhielt, eine Station in Sandakan zu unterhalten, lässt sich nicht mehr eindeutig feststellen. Auf jeden Fall errichtete das Handelshaus Schomburgk bzw. die Labuan Trading Co. Waren- und Wohnhäuser. Zudem wurden zwei Dampfer unter deutscher Flagge dort stationiert. Der Name dieser Station, Kampung German, spricht dafür, dass der Ort mit Schomburgk als führendem Vertreter der Labuan Trading Co. und Schück als einflussreichstem Abenteurer in diesem Gebiet identifiziert wurde.²¹

Kampung German bedeutete einen empfindlichen Rückschlag für das britische Labuan als bisherigen zentralen Umschlagplatz. Für die Spanier aber wurde deutlich, dass ihr Souveränitätsanspruch auf Sulu nicht nur von britischen, sondern nun auch massiv von deutschen Händlern untergraben wurde. Von Sandakan aus konnten die Schiffe der Labuan Trading Co. leichter die spanische Blockade durchbrechen. Nun begann sich Kampung German zum zentralen Umschlagplatz für Waffen, Munition und andere Waren in den Sulu-Archipel zu entwickeln. Die Blockade wurde durch die kleinen, wendigen Schiffe mit ihren erfahrenen Kapitänen immer wieder erfolgreich durchbrochen. Schomburgk und Schück gelangten mit Ross zu

²⁰ Warren 1981, S. 114-115; Rohde-Enslin 1992, S. 30

²¹ Titze 1978, S. 169-170; Bacareza 1980, S. 60; Warren 1981, S. 114-115; Rohde-Enslin 1992, S. 30

einer einvernehmlichen Aufteilung der Aufgaben. Ross befuhr mit der „Cleator“ die Strecke Singapur-Labuan und transportierte billige Textilien, Opium, Waffen und Munition. In Labuan lud man diese Waren auf Schücks „Augusta“, die dann nach Sandakan fuhr. Von Kampung German ging es mit den kleineren Schiffen „Far East“ und „Tony“ nach Sulu. Die Schiffe der Labuan Trading fuhren je zur Hälfte unter britischer und deutscher Flagge.²²

Für Spanien wiederum bedeutete die Handelsstation in Sandakan, dass die Taosug jetzt die Chance hatten, sich aus der Schlinge, die sich immer fester zuzog, wieder zu befreien. Sollte das Deutsche Reich zudem dann vielleicht doch geneigt sein, einen Stützpunkt im Archipel zu erwerben, unter dem Vorwand eben diesen sich entwickelnden deutschen Handel zu schützen, dann hätte Spanien seine Souveränitätsansprüche auf den südlichen Teil der Philippinen ohne einen Krieg gegen Deutschland nicht verwirklichen können. Für Spanien war es deshalb äußerst wichtig, die Blockadebrecher zu stellen, Schiff und Ladung zu konfiszieren und die Besatzung zu verhaften, was auch den Abbruch der Kommunikation zwischen dem Sultan und den Regierungen in Berlin und London bedeuten würde. Die Blockadebrecher waren der Schlüssel zum Sieg über die Taosug und somit über die Kontrolle der südlichen Philippinen. 1873 beschlossen die Spanier zu handeln.

Das Aufbringen deutscher Schiffe vor Sulu

Am 15. August 1873 beschlagnahmten die Spanier die deutsche Brigg „Marie Louise“ unter Kapitän Hinrichsen vor Jolo. Die Spanier warfen ihr vor, Waffen und andere Konterbande für Sulu geladen und die Blockade verletzt zu haben. Nur kurze Zeit später, am 1. September, brachten die Spanier ein zweites deutsches Schiff, die „Gazelle“ unter Kapitän Möller, unter dem gleichen Vorwurf auf. Beide Schiffe waren von Hongkong ausgelaufen. Neben anderen Handelswaren entdeckten die Spanier 60 bzw. 40 alte Musketen. Im Fall der „Marie Louise“ kam noch hinzu, dass das Schiff offiziell für Singapur bestimmt war und der Kapitän nicht das Ladungsmanifest besaß. Die Spanier sahen sich nun bestätigt.²³

²² Warren 1981, S. 115-117

²³ BA BL Akte R 901/11497 A. Heard & Co., List of „stores“ and „cargo“, Hongkong, 14. Juli 1873; Parr an AA, Manila, 4. Okt. 1873; Eidesstattliche Erklärungen von Hinrichsen et al. vor Parr, Manila, 24. Sept. 1873 und R 901/11498 vom 16. Okt. 1873; Konsul Cordes an Gouv. Kennedy, Hongkong, 1. Okt. 1873; Parr an Cordes, Manila, 11. Sept. (muss Okt. heißen) 1873; Hinrichsen an Cahn, Manila, 30. Okt. 1873; R 901/11498, hier besonders Bericht von Kapt. Möller vom 1. u. 2. Sept. 1873; List of Goods, Hongkong, 18. Nov. 1873

Trotz der diplomatischen Verwicklungen wegen der Wegnahme der Schiffe „Marie Louise“ und „Gazelle“, die bis dahin immer noch nicht vollkommen abgeschlossen waren, konfiszierten sie einen weiteren deutschen Blockadebrecher. Diesmal traf es Schück persönlich. Schück war mittlerweile Kapitän und Haupteigentümer des Schoners „Minna“, einem 142-t-Schiff, das er zu 48/64 Anteilen besaß. Sein in Meldorf, Holstein, geborener Steuermann Friedrich Ferdinand Karstens hielt den restlichen Anteil von 16/64. Auf Antrag von Schück und Karstens erteilte das Konsulat in Singapur am 4. Februar 1875 vorläufig das Recht, die deutsche Flagge zu führen. Am Tag darauf verließ Schück Singapur nach Makassar. Von dort trat er dann die Rückreise an und erreichte am 9. August Singapur mit einer Ladung Perlmutter, die er nach eigenen Angaben in den Gewässern von Neu-Guinea gefischt haben wollte. Dass Schück auf der Rückreise aber auch in Sulu gewesen war, ging daraus hervor, dass er eine Quittung des Sultans über ein Geschenk Kaiser Wilhelms mitbrachte.

Am 19. August klarierte die „Minna“ nach Neu-Guinea aus. Da dem Konsul die engen Beziehungen Schücks zu dem Sultan bekannt waren, warnte er diesen „auf das eindringlichste“, nach Sulu zu fahren. Falls ihm in den dortigen Gewässern etwas zustoßen sollte, könne ihm kein Schutz gewährt werden. Schück versicherte, er habe nicht die Absicht, dorthin zu segeln, sondern er wolle zur Perlfischerei nach Neu-Guinea. Nach einem kurzen Aufenthalt in Borneo fuhr Schück zur Tawi-Tawi-Gruppe, um dort Taucher für Neu-Guinea zu suchen. Allerdings durfte er ohne besondere Genehmigung des Sultans keine engagieren. Daher fuhr er mit einer Prahue Ende September zum Sultan, um dessen Erlaubnis einzuholen, während die „Minna“ auf offener See lag. Anfang Oktober näherte sie sich aber Siassi, um wegen des Windes und einer starken Strömung einen sichereren Ankerplatz zu suchen. 30 Taucher sollten Schück zu den Aru-Inseln begleiten, als am 23. Oktober sein Schiff auf der Höhe von Siassi, ca. 30 Meilen von Sulu entfernt, aufgebracht wurde. Die Zeitungen aus Manila berichteten allerdings etwas anderes. Danach soll die „Minna“, im Schilfdickicht versteckt, überrascht worden sein, als sie gerade Waren löschte und übernahm.²⁴

Nach Angaben Schücks gehörte die Ladung Asmus, Lind & Co. und teilweise ihm selber. Der Wert der Ladung, darunter Baumwollgüter, Tabak und Opium, belief sich auf ca. \$ 4.000. Allerdings befanden sich auch Perlen und Perlmutter im Wert von ca. \$ 15.000 an Bord, die der Sultan Schück persönlich anvertraut hatte. Dieser sollte dafür im Auftrag des Sultans Waren in Singapur erwerben. Konsul Ruttmann aus Manila bestätigte, dass bei der Aufbringung durch die Spanier keinerlei Waffen oder Konterbände

²⁴ BA BL Akte R 901/11501 Konsulat Singapur an AA, Singapur, 24. Nov. 1875

an Bord gewesen seien.²⁵ Aufgrund des Sachverhalts ist zu vermuten, dass Schück in diesem Fall Glück gehabt hatte. Die Waren, die er in Singapur für den Sultan hatte kaufen sollen, umfassten sehr wahrscheinlich Waffen und Munition, was angesichts des bevorstehenden spanischen Angriffs plausibel erscheint. Diese Fahrt, auf der Schück festgenommen wurde, diente zur Beschaffung des notwendigen Kapitals, um die Waren zu erwerben.²⁶

Nachdem die Spanier 1876 Jolo eingenommen hatten, erklärten sie im November die Stadt offen für den Handel mit Ausnahme von Waffen und Munition. Schück jedoch blieb den Spaniern suspekt. Deshalb verfolgten sie auch weiterhin die „Minna“ ,als sie im November vor Jolo auftauchte. Doch konnte Schück durch dichte Mangrovenhölzer zunächst entkommen und seine Ladung, Waffen und Munition, an Land bringen. Nach Abschluss des Handels musste er allerdings erkennen, dass ein Entkommen nicht mehr möglich war. Zum zweiten Mal wurde sein Schiff konfisziert, doch konnten die Spanier ihm wiederum keine Konterbande nachweisen.²⁷

Hintergründe

Die spanische Regierung glaubte, dass Deutschland heimlich die Annexion Sulus plante.²⁸ In der zweiten Hälfte des Jahres 1875 liefen deshalb in den Philippinen die spanischen Vorbereitungen zur endgültigen Eroberung Sulus auf Hochtouren. Sehr argwöhnisch betrachteten sie die Entsendung des Kriegsschiffes „Hertha“ in der ersten Jahreshälfte und das andauernde Brechen der Blockade durch Schück und andere Abenteurer. Bereits im September 1873 hatte das Konsulat in Singapur Schomburgk gewarnt, äußerste Vorsicht walten zu lassen, denn die Spanier hätten ein besonderes Auge auf die „Augusta“ geworfen.

Im Mai und Juni 1875 warnte der Konsul Schomburgk persönlich, dass, wenn die „Tony“ bei wirksamer Blockade ihre Fahrten fortsetze, ihr der Schutz der deutschen Regierung versagt werden müsse. Schomburgk erklärte, dass er die Blockade aber als nicht effektiv ansehe, da die „Tony“ schon seit langer Zeit ihre Fahrten von Sandakan nach Sulu durchgeführt habe. Gegenüber dem Konsul bestritt er, dass die Labuan Trading unter

²⁵ BA BL Akte R 901/11501 Import & Export List No.1228, 24. Aug. 1875; Konsulat Singapur an AA, Singapur, 9. Dez. 1875; Warren 1981, S. 122-123

²⁶ BA BL Akte R 901/11501 v. Bülow an Kaiser, Berlin, 24. Jan. 1876; Konsulat Singapur an AA, Singapur, 26. Jan. 1876

²⁷ BA BL Akte R 901/11502 AA an v. Hatzfeldt, Berlin, 16. Nov. 1876; Titze 1978, S. 170-171

²⁸ Tarling 1971, S. 188ff.; 1978, S. 126ff.

britischer Flagge Handel treibe. Doch hatte er, wie Kapitän Schück berichtete, nach Sandakan den Befehl gegeben, alle äußeren Merkmale, z.B. die Flagge auf dem Haus in Sandakan, welche darauf hinweisen könnten, es handle sich hier um eine britische Niederlassung, sorgsam zu entfernen. Nach eigenen Angaben beschäftigte Schomburgk auf der „Tony“ als Kapitän und Steuermann qualifizierte deutsche Seeleute. Somit, meinte der Konsul, dürfte es doch schwerfallen, ihm das Recht auf Führen der deutschen Flagge zu verweigern. Dadurch, dass sein Teilhaber in Sandakan britischer Staatsbürger war, konnte er im Notfall sowohl Großbritannien als auch das Deutsche Reich um Schutz bitten.²⁹ Auch von britischer Seite empfand man Unbehagen über die Doppelgleisigkeit der Handelsgesellschaft. Der Gouverneur von Labuan, Ussher, sagte, dass die Faktorei von Schomburgk und Co. in Sandakan ihm verdächtig sei, denn es herrsche dort eine gewisse Rechtlosigkeit. Aber ohne Erlaubnis der deutschen Regierung könne er sich nicht gut in die Angelegenheiten der Gesellschaft einmischen, obwohl bekannt sei, dass auch britische Bürger an ihr beteiligt seien.³⁰

Ende Februar 1876 lag eine große spanische Flotte unter dem persönlichen Befehl von Generalgouverneur Malcampo vor Jolo, um das Sultanat endgültig unter Kontrolle zu bekommen. Nach dem Beschuss Jolos erfolgte ein massiver Infanterieangriff. Die Taosug mussten sich ins Landesinnere zurückziehen und der Sultan verlegte seine Residenz nach Maimbun. Die Spanier setzten sich nun endgültig in Jolo fest und begannen, Befestigungsanlagen zu errichten. Die Taosug versuchten zwar in den Jahren 1877 und 1878 zum wiederholten Male, die Spanier aus Jolo zu vertreiben, doch schlugen die Versuche fehl.³¹

Da die Fortsetzung des Kampfes gegen die Spanier keine große Aussicht auf Erfolg mehr hatte, schlossen Sultan Jamal-ul Azam und seine Datus am 20. Juli 1878 mit Spanien einen Vertrag, in dem sie ein spanisches Protektorat gegen Autonomie in einigen Bereichen anerkannten. So wurde dem Sultan das Zugeständnis gemacht, Zölle von ausländischen Schiffen, die nicht spanisch besetzte Orte in Sulu anliefen, einzuziehen. Geschickt nutzten die Taosug in der Folgezeit die zugestandene Autonomie im Handel aus.³²

²⁹ BA BL Akte R 901/11497 Konsulat Singapur an AA, 6. Sept. 1873; R 901/11501 Konsulat Singapur an AA, Singapur, 10. Nov. 1875; Warren 1981, S. 115

³⁰ Tarling 1978, S. 151, 182-184, 189

³¹ Saleeby 1908, S. 119ff.; Majul 1973, S. 292-293; Tarling 1978, S. 182-184; Warren 1981, S. 122-123

³² Majul 1973, S. 299-300; Warren 1981, S. 124

Ein weiterer Grund für das Aufbringen deutscher Schiffe waren die Differenzen, die sich mittlerweile zwischen Schomburgk und Schück entwickelt hatten, denn „Schück’s (sic!) gute Beziehungen zu dem Sultan machen aus ihm einen für Schomburgk und dessen Handel mit den Sulu-Inseln gefährlichen Konkurrenten“. Anlass für den Zwist war das Antwortschreiben des Kaisers an den Sultan, der sich Ende 1872 mit der Bitte um deutsche Unterstützung an Wilhelm I. gewandt hatte. Wilhelm erklärte die diplomatischen Umstände in Europa, die ihn davon abhielten, die Sache des Sultans zu unterstützen. Als Geschenk ließ er einen Dolch mit einer silbernen Scheide, eine Büste des Kaisers und eine Kristallvase überreichen. Um sich bei dem Sultan beliebt zu machen, wollte Schomburgk das Geschenk des Kaisers an den Sultan überreichen. Schück aber, der mit seinem Schiff die Perlfischerei kontrollierte, befand sich zu diesem Zeitpunkt gerade persönlich beim Sultan und mit der Behauptung, nur ihm komme das Recht zur Überreichung des Geschenkes zu, nahm er es dem Schomburgkschen Kapitän Sachsze ab.³³

Die entstandene Rivalität zwischen Schomburgk und Schück um die Gunst des Sultans, verbunden mit handfesten Handelsvorteilen, spielte auch weiterhin eine wichtige Rolle. Die Wegnahme der „Minna“ im Oktober 1875 soll nach Schücks Angaben auf eine Denunziation Schomburgks erfolgt sein, was ihm von den Spaniern in Zamboanga persönlich mitgeteilt worden sei. Dieser habe den spanischen Behörden in Zamboanga eine entsprechende Mitteilung gemacht. Des Konsuls persönliche Meinung war, dass Schücks Anschuldigung nicht ganz grundlos sei, obwohl keine Beweise erbracht werden können. Der spanische Konsul in Singapur ließ seinen deutschen Kollegen im Vertrauen wissen, dass die Behörden in Manila auf das Genaueste über den von Singapur-Kaufleuten betriebenen Schmuggelhandel nach Sulu informiert seien. So manches Schiff sei nur deshalb seinem Schicksal entronnen, weil man Verwicklungen und langwierige Verhandlungen mit anderen Staaten scheue.³⁴

Folgen

Es konnte aus deutscher Sicht nicht hingenommen werden, dass deutsche Interessen, wenn auch in entlegenen Gefilden, derart beeinträchtigt wurden. Der kaiserliche Gesandte in Madrid, von Canitz, erhielt den Auftrag, bei der spanischen Regierung zu intervenieren. Man argumentierte, dass die Blocka-

³³ BA BL Akte R 901/11497 Konsulat Singapur an AA, 6. Sept. 1873; R 901/11501 Konsulat Singapur an AA, Singapur, 10. Nov. 1875; Warren 1981, S. 115

³⁴ BA BL Akte R 901/11501 Konsulat Singapur an AA, Singapur, 24. Nov. 1875

de erst am 2. August 1873 per Erlass verhängt worden sei, so dass ihr Inhalt nicht mehr rechtzeitig hätte verbreitet werden können. Zudem sei die Blockade nicht effektiv durchgeführt worden. Es existiere keine Kriegserklärung, die die Blockade oder das Konfiszieren von Konterbande gerechtfertigt hätte. Zudem hätte sich die „Marie Louise“ außerhalb der territorialen Gewässer befunden.³⁵ Da die Ladung englischen Kaufleuten gehörte und sich einer von ihnen an Bord befand, unternahm die britische Regierung diesbezüglich ebenfalls entsprechende Schritte in Madrid. 1874 wurden beide Schiffe schließlich freigegeben. Ein Jahr später erfolgten Entschädigungszahlungen.³⁶

Nach Eingang der ersten Meldung in Berlin über die Beschlagnahme der „Minna“ im Oktober 1875 erhielt der kaiserliche Gesandte in Madrid wiederum den Auftrag, die sofortige Herausgabe von Schiff und Ladung zu verlangen. Nach einigen Verhandlungen ließ die spanische Regierung im Januar 1876 nach Manila den Befehl zur Herausgabe des Schiffes telegrafieren. In einer Note vom 9. Juni 1876 wurde der deutschen Gesandtschaft in Madrid mitgeteilt, dass der Befehl an den Generalgouverneur der Philippinen ergangen sei, 2224,53 Pesos als Entschädigung an den Kapitän der „Minna“ bzw. seinen Vertreter auszuzahlen.³⁷ Nach der abermaligen Wegnahme der „Minna“ Ende 1876 legte der deutsche Gesandte in Madrid, Graf Hatzfeldt, auf Anweisung des Auswärtigen Amtes wieder einen energischen Protest ein. Die Spanier sahen sich abermals gezwungen, das Schiff freizugeben und eine Entschädigung zu zahlen.³⁸

Deutschland hatte sich wegen der spanischen Übergriffe auf Schiffe, die unter deutscher Flagge fuhren, diplomatisch massiv engagiert. Nachdem Spanien durch die Okkupation Jolos vollendete Tatsachen geschaffen hatte, war es auch für Großbritannien wichtig, die Freiheit des Handels in diesen Gewässern zu sichern. Zugleich war man in London nicht unglücklich darüber, dass die schwache spanische Kolonialherrschaft in den Sulu-Archipel ausgedehnt wurde. So bestand aus britischer Sicht kein politisches Vakuum mehr, in das z.B. das Deutsche Reich vorstoßen konnte. Diplomatische

³⁵ Tarling 1978, S.133-136. Die Angaben in den Dokumenten schwanken zwischen 8 und 15 Meilen, stimmen jedoch dahingehend überein, dass sich die Brigg außerhalb der territorialen Gewässer befand.

³⁶ BA BL Akte R 901/11500 v. Bülow an Kaiser, Berlin, 29. März 1875. In Bezug auf die Ladung der „Gazelle“, die chinesischen Kaufleuten gehörte, gestalteten sich die Verhandlungen über Entschädigungszahlungen schwierig. Erst 1892 konnten die letzten finanziellen Dinge geregelt werden. R 901/11502 Möllendorff an v. Caprivi, Manila, 29. Jan. 1892.

³⁷ BA BL Akte R 901/11501 v. Bülow an Kaiser, Berlin, 24. Jan. 1876; Konsulat Singapur an AA, Singapur, 26. Jan. 1876; Gesandtschaft Madrid an AA, Madrid, 18. Juni 1876; Tarling 1978, S. 145-146

³⁸ BA BL Akte R 901/11502 AA an v. Hatzfeldt, Berlin, 16. Nov. 1876

Verhandlungen der drei Mächte führten zum Protokoll vom 11. März 1877. Spanien gestand die vollständige Freiheit des Handels und des direkten Verkehrs mit Sulu zu. Es durfte nur dort Zölle erheben, wo eine tatsächliche spanische Besetzung von Orten erfolgt war. Großbritannien und Deutschland erkannten damit de facto die Besetzung von Teilen des Sultanats durch Spanien an gegen die Gewährung von Handelsfreiheit. Spanien stimmte auch deshalb zu, weil es glaubte, bald das gesamte Sultanat unterwerfen und damit kontrollieren zu können.³⁹

Eine Folge des Protokolls war die Auflösung der Labuan Trading Co. in den kommenden Monaten, denn ohne Blockade gab es keine Profite mehr. Dies ging einher mit der Aufgabe der Handelsstation in Sandakan und der Gründung der Dent and Overbeck Co. durch den österreichischen Generalkonsul Baron von Overbeck und den Briten Alfred Dent. Um die Jahreswende 1877/78 erwarb diese Gesellschaft die Rechte an Nordostborneo von den Sultanen von Brunei und Sulu. Die Labuan Trading Co. hatte es zuvor abgelehnt, Anteile an dem Unternehmen zu übernehmen. Dies führte zu einem Streit zwischen Cowie und Schomburgk, der das Ende der Gesellschaft beschleunigte.⁴⁰

Zwischenergebnis

Die geschilderten Vorgänge veranschaulichen, wie Kolonialpolitik gemacht wurde. Das Verhalten von Noelke wie auch von Schück zeigte das Selbstverständnis dieser Handelskapitäne. Sie fühlten sich als Repräsentanten ihres Landes vor Ort und gerierten sich als Amateurdiplomaten, sei es aus Patriotismus oder Egoismus. Indem sie sich als Unterhändler ihrer Nation darstellten, wuchs zugleich ihr Gewicht als Kaufleute, die anscheinend über Einfluss in ihrem Land verfügten. Klar war, dass sie dazu von offizieller Seite nicht autorisiert waren. Das geht aus dem Schreiben von Noelkes Reeder Dieckelmann aus Stralsund an Bismarck hervor. Darin suchte er zunächst um Indemnität für seinen Kapitän nach, der ohne Erlaubnis der königlich-preussischen Regierung Verhandlungen mit dem Sultan von Sulu aufgenommen hatte.⁴¹ Zugleich fungieren diese Leute als Kommunikatoren und Mittler

³⁹ Saleeby 1908, Wortlaut des Protokolls, S. 239-241; Wright 1972, S. 68-69; Majul 1973, S. 294; Bacareza 1980, S. 63; Hildebrand et al. 1980, Bd. 2, S. 63; Warren 1981, S. 123-124; Wehler 1984, S. 209. Warren behauptet, dass die spanische Oberhoheit anerkannt worden sei. Der Protokolltext enthält jedoch nichts dergleichen.

⁴⁰ Rutter 1922, S. 117-121; Tregonning 1958, S. 4-15; Pape 1959, S. 163ff.; Runciman 1960, S. 178-182; Tarling 1978, S. 193-197; Tate 1977, S. 179-181; Warren 1981, S. 134-135

⁴¹ BA BL Akte R 1001/7154 Dieckelmann an Bismarck, Stralsund, 14. Dez. 1866

zwischen den einheimischen Herrschern und den Regierungen in Europa. Letztere verfügen zudem über wenig oder gar keine direkten Informationen aus dieser Gegend. Selbst die Konsulate vor Ort waren auf die Informationen von den Abenteurern angewiesen. So reiste kein deutscher Konsul aus Manila oder gar aus Singapur jemals persönlich in den Sulu-Archipel. Die konkreten Angebote des Sultans über die Abtretung von Häfen oder anderer Souveränitätsrechte erfolgte nur mündlich über diese Abenteurer. Damit nahmen die „men on the spot“ mit ihrem Informationsmonopol eine Schlüsselstellung ein, die sie auch zum eigenen Vorteil nutzten. Es handelte sich hierbei um ein typisches Beispiel für lokalen Subimperialismus, welcher die wirtschaftlichen Interessen unabhängiger Kaufleute als Ursache hatte.

Auf der anderen Seite versuchten die einheimischen Herrscher, ebenfalls versorgt mit Informationen durch die Abenteurer, die Rivalität der europäischen Mächte auszunutzen und diese gegeneinander auszuspielen. Die Reaktion in Berlin auf das Angebot des Sultans machte deutlich, dass man grundsätzlich daran interessiert war, feste Stützpunkte zu erwerben. Doch lag dieser Politik keine systematische Überlegung zugrunde, sondern sie war eher eine zufällige. Gelegenheiten, wie im Falle des Sultans von Sulu, wurden zudem aus übergeordneten politischen Erwägungen, die die Schwäche der preußisch-deutschen Marine einschloss, nicht ergriffen. Obwohl die rechtlichen Ansprüche Spaniens auf den Sulu-Archipel noch international als offen betrachtet wurden, stand für Berlin die europäische Perspektive mit einem möglichen internationalen Konflikt im Vordergrund. Trotzdem kann die Besetzung der Ostasiatischen Station 1870 als ein Einschnitt mit zumindest symbolischer Bedeutung gewertet werden. Sie fiel mit dem Ausbruch des Deutsch-Französischen Krieges und der anschließenden Reichsgründung zusammen, die den politischen und wirtschaftlichen Aufstieg Deutschlands bedeutete. Gleichzeitig begann sich die Handelsrivalität mit Großbritannien im ostasiatisch-pazifischen Raum zu verschärfen. Auf lokaler Ebene jedoch war davon weniger zu spüren. Hier ging es um den individuellen Vorteil und weniger um nationale Rivalitäten. Im Gegenteil, Kaufleute und Abenteurer beider Nationen arbeiteten im Bedarfsfall zusammen und machten sich die wachsende britische und deutsche Präsenz in diesem Raum geschickt zunutze.

Der Sulu-Archipel im Focus europäischer Mächte – Deutschlands Suche nach Einfluss

1881 erhielt das Dent/Overbecksche Unternehmen als British North Borneo Company den Status einer Chartergesellschaft, wodurch die Briten in Nordostborneo Fuß fassten, während die Spanier ihre Herrschaft auf den Sulu-

Archipel ausgedehnt hatten. Das Deutsche Reich dagegen fand sich politisch ausgebootet wieder. Dass das Deutsche Reich dennoch „im Spiel blieb“, war nicht so sehr den eigenen Bemühungen zu verdanken, sondern dem diplomatischen Streit zwischen Großbritannien und Spanien nach dem Erwerb Nordborneos durch Overbeck und Dent. Großbritannien erklärte sich grundsätzlich bereit, die spanische Souveränität über das Sultanat anzuerkennen, wenn Spanien im Gegenzug auf Ansprüche auf Nordborneo verzichten würde. Spanien bestand allerdings darauf, dass das Deutsche Reich als Signatarmacht des ersten Protokolls auch die spanische Souveränität über Sulu anzuerkennen habe. Deutschland wiederum verlangte, dass die Handelsfreiheit auch ausdrücklich auf Nordborneo ausgedehnt werden müsse, damit man wenigstens wirtschaftlich präsent sein könne. Nach längerem Zögern rang London sich dazu durch. Doch Deutschland verzögerte nun die Verhandlungen, denn es forderte weitere Zugeständnisse. Erst nachdem Spanien zugesagt hatte, dass Deutsche die gleichen Eigentumsrechte in Sulu erhalten würden wie Spanier, erfolgte die Unterzeichnung des Zweiten Sulu-Protokolls am 7. März 1885.⁴²

Im Zuge der Etablierung als neue Kolonialmacht in Afrika und im Pazifik erhob das Deutsche Reich 1885 Ansprüche auf die spanischen Karolinen- und Palau-Inseln. Dieser sogenannte Karolinenstreit eskalierte im Sommer 1885 und konnte erst im Dezember durch einen Schiedsspruch des Papstes beigelegt werden. Gegen Gewährung von Handels- und Niederlassungsfreiheit musste man in Berlin die spanischen Souveränitätsrechte anerkennen. In dieser wegen des Karolinenstreits aufgeheizten Stimmung entwickelte man in diplomatischen Kreisen Überlegungen zur Annexion der Philippinen. Am 14. September 1885 machte sich Konsul Kempermann in einem Bericht an Bismarck darüber Gedanken. Seiner Meinung nach genügte ein Landungskorps, um die Spanier zu vertreiben. Aber es würden erst einmal bedeutende finanzielle Mittel bereitgestellt werden müssen, um das Ziel zu erreichen. Deshalb und auch aus politischen Gründen sei es ratsam, ein kleineres Gebiet ins Auge zu fassen.

„Kein Objekt wäre dazu geeigneter als die Insel Mindanao mit Paragua [heute Palawan, d.Vf.] und dem Sulu-Archipel. Mindanao befände sich zwar seit 200 Jahren unter spanischer Herrschaft, jedoch nur auf dem Papier. Das deutsche Sansibar-Geschwader würde von Singapur in fünf Tagen vor Zamboanga eintreffen und mit leichter Mühe alle Besatzungen und Behörden aus den genannten Orten vertreiben ohne dass man in Manila eine Ahnung hätte. Mindanao mit Paragua und dem Sulu-Archipel würden unsere Erwerbungen in Ozeanien und Neu-Guinea in wunderbarer Weise arrondieren und werth-

⁴² Wortlaut des Protokolls in: Saleeby 1908, S. 242-244; Reemtsen 1938, S. 47-63; Majul 1973, S. 303-304. Zur Diskussion der Eigentumsrechte in Sulu, siehe Salazar 1997, S. 135-139.

voll machen. ... Der Wilden Herr zu werden ist leicht. Die Spanier versuchen es mit Zwang und Schwert, erreichen dadurch aber nichts. Vor der Kultur und den Kolonisten würden die Eingeborenen sich ins Innere zurückziehen und schließlich von Hunger getrieben nach den südlichen Inseln, dem Sulu-Archipel und Borneo auswandern oder sich unterwerfen müssen. Ich bin aber überzeugt, daß wenn die Insel deutsch geworden ist, das Kapital sich sofort millionenweise dahin wenden würde.“⁴³

Während Konsul Kempermann über die koloniale Eroberung der Philippinen sann, erwarben Deutsche Ländereien auf Sulu. Zuvor schon hatte sich Schück nach dem Ende der spanischen Blockade endgültig in Jolo niedergelassen. Er nutzte seine Position beim Sultan von Sulu und baute seine Ländereien in der Nähe von Jolo zu einer Plantage aus, die unter der Protektion des Sultans stand. Während die Spanier nur in ihrem Fort in Jolo sicher waren, konnte Schück sich als einziger Europäer ohne militärischen Schutz außerhalb der Stadt bewegen. 1880 umfasste seine Plantage 20.000 Kaffeepflanzen und 1.000 Kokosnussbäume.⁴⁴ Auch das Deutsche Reich zeigte nach wie vor Interesse und konnte darauf verweisen, dass ein deutscher Reichsangehöriger auf Sulu lebte. Kapitänleutnant Oskar Klaus traf mit dem Kanonenboot „Iltis“ am 4. April 1881 im Hafen von Jolo ein. Zu dieser Zeit war Sultan Jamal-ul Azam schwer erkrankt und starb kurz darauf. Seine Witwe ließ über Klaus ein Schreiben an Kaiser Wilhelm übermitteln, in dem sie u.a. versprach die Untertanen des Kaisers im Archipel „zu ehren und zu schützen“. Dies bezog sich konkret auf Schück und zeigt zudem, das Deutschland im Kalkül der Herrscher von Sulu immer noch eine wichtige Rolle spielte.⁴⁵

Die Deutsche Borneo-Compagnie

Am 23. Januar 1884 erfolgte die Gründung der Deutschen Borneo-Compagnie in Hamburg. Obwohl eine Privatgesellschaft, symbolisierte sie zugleich die deutschen Interessen, die nach wie vor im Sulu-Archipel und Nordborneo vorhanden waren. Sie erwarb ca. 10.000 acres (etwas über 4.000 ha) Land von der British North Borneo Co., die nicht in der Lage war, die riesigen Gebiete unter ihrer Verwaltung auch nur annähernd zu kultivieren. Zunächst etablierte sich die Gesellschaft auf der Insel Banguey (Banggi)

⁴³ PA AA Akte R 19462 Kempermann an Bismarck, Manila, 14. Sept. 1885

⁴⁴ Rohde-Enslin 1992, S. 32

⁴⁵ BA BL Akte R 901/51063 AA an Kaiser Wilhelm I., Berlin, 20. Juni 1881; Pangian von Sulu an Kaiser Wilhelm I., Maimbun, April 1881; PA AA Akte R 2533 Denkschrift Irmer, 9. Okt. 1898; Saleeby 1908, S. 130-131; Hildebrand et al. 1981, Bd. 3, S. 98; Bd. 4, S. 69

und betrieb dort die Plantage „Nicolina“. Anfang 1885 erwarb sie dann auch eine Plantage auf Sulu.⁴⁶ Jedoch geschah dies zu einem denkbar ungünstigen Zeitpunkt, denn auf Sulu hatte sich die Lage wieder einmal zugespitzt. Nachdem Sultan Badarud Din II. am 22. Februar 1884 gestorben war, wurde heftig um die Nachfolge gestritten. Zwei Jahre lang bekämpften sich die Rivalen und stürzten Sulu ins Chaos. Erst 1886 gelang es, einen von Spanien unterstützen neuen Sultan zu etablieren, der allerdings von der Bevölkerung nicht allseits anerkannt wurde. Es kam in der Folgezeit zu heftigen Unruhen auf der Insel.⁴⁷

Die Hacienda Gomantong der Borneo-Compagnie bei Jolo unter ihrem Verwalter Hermann F. Meyerink geriet in diese Auseinandersetzung. Bereits im Mai begannen die ersten Unannehmlichkeiten mit dem Diebstahl eines Ochsen. Es folgten Angriffe von Suluanern auf chinesische Arbeiter der Plantage mit Toten und Verwundeten. In der Nacht vom 14. zum 15. August fand ein Angriff von etwa 40 Suluaner auf das Wohnhaus der Hacienda statt. Dann blieb es einige Zeit ruhig. Aber das ganze Jahr 1886 über gab es Diebstähle und Überfälle mit Toten und Verletzten. Als man Informationen über einen bevorstehenden Überfall auf die Hacienda selber hatte, verlegte Gouverneur Arolas Truppen auf die Plantage. Wegen der angespannten Finanzlage und dem militärischen Engagement auf Mindanao, befürchtete Meyerink allerdings, dass die Spanier auf Dauer die europäischen Ansiedlungen nicht schützen können. Die Lage sei einer gedeihlichen Entwicklung der deutschen Unternehmungen in hohem Maße hinderlich. Außerdem sei die Anlage nur erfolgt unter der Voraussetzung, dass die spanische Regierung Schutz für Leben und Eigentum gewährleisten könne. Er ersuchte das Konsulat um Entsendung eines kaiserlichen Kanonenbootes, da dies sowohl auf die spanische Regierung als auch auf die Einheimischen Eindruck machen würde.⁴⁸

Im Sommer 1887 besuchte die „Nautilus“ unter Kapitänleutnant von Hoven Sulu. In einem geheimen Bericht an den Chef der Admiralität, Hollmann, der ihn Bismarck vorlegte, erfolgten zunächst Informationen über die Verhältnisse auf Sulu. Die unmittelbare Umgebung Jolos galt immer noch als unsicher und nächtliche Angriffe auf Plantagen, wovon es nur drei gab, waren keine Seltenheit. Diese befanden sich in deutschen Händen, eine Tabak-

⁴⁶ Das erklärt das deutsche Bestehen auf die Gewährung von Eigentumsrechten in Sulu, bevor das Zweite Protokoll unterschrieben wurde. StA H Handelsregister B 14912 Act. Nos. 2, 3, 7, 9, 12; EXPORT, Bd. 6, Nr. 8, 1884, S. 125; Page 1959, S. 215.

⁴⁷ Saleeby 1908, S. 136ff; Majul 1973, S. 303-307

⁴⁸ PA AA Akte R 19475 Meyerink an Konsulat Manila, Jolo, 9. Nov. 1886 und 24. Nov. 1886; v. Möllendorff an Bismarck, Manila, 6. Jan. 1887; Konsulat Manila an Bismarck, 4. Dez. 1886

plantage der Borneo-Compagnie, eine Kakao- und Kaffeepflanzung des ehemaligen Kauffahrteikapitäns Schück und eine Ylang-Ylang-Pflanzung des Herrn Hoffmann. Besonders gefährdet war die erste, die jede Nacht eine Wache von 27 Soldaten erhielt, die „der den Deutschen sehr entgegenkommende Gouverneur“ jeden Abend von der Garnison, die etwas über drei Kilometer entfernt war, schickte. Die Hacienda war mit hölzernen Wachtürmen versehen und in Verteidigungszustand versetzt worden. Verwirrung stifteten immer wieder von Einheimischen aufs Geratewohl abgegebene Schüsse auf das Haus. Schücks Anwesen befand sich wegen seiner großen Beliebtheit bei den Einheimischen und seines hohen Ansehens beim verstorbenen Sultan überhaupt nicht im Verteidigungszustand. Er erklärte sein Gebiet als neutral und hoffte dadurch, von Angriffen verschont zu bleiben, von gelegentlichen Einbrüchen in die Vieh- und Pferdeställe abgesehen.⁴⁹

Der Hintergrund für den Besuch war allerdings eine Analyse der Verteidigungsfähigkeit der Stadt für den Fall einer Intervention oder der Eroberung eines Stützpunktes. Von Hoven schätzte sie als gering ein, denn es fehlten eine Befestigung an der Hafenfront sowie Küstengeschütze. Die Geschütze der Landfront seien veraltet und kleinen Kalibers. Zudem wurde angenommen, dass die Suluaner mit den etwaigen Angreifern gemeinsame Sache machen würden. Auch in diesem Planspiel avancierte Schück zur zentralen Figur. „Um einen solchen Aufstand vorkommenden Falls zu organisieren, würde der oben erwähnte Kapitän Schück der rechte Mann sein.“⁵⁰

Auch die Spanier wussten von Schücks Bedeutung. Am 26. Juli 1887 berichtete das Konsulat über die eventuelle Ausweisung Schücks aus Sulu. Möllendorff gab sich sehr überrascht vom Bericht des Generalgouverneurs über erneute Anklagen gegen Schück wegen spanienfeindlichen Verhaltens und Unruhestiftung. Schück wurde verantwortlich gemacht für den Widerstand der Suluaner gegen den von den Spaniern eingesetzten Sultan. Für eine diesbezügliche politische Tätigkeit Schücks gäbe es keinerlei Beweise, so Möllendorff, und man sollte seinen Einfluss nicht überschätzen. Weiterhin warfen die Spanier Schück vor, nachts Flintenschüsse abzufeuern, um die Verwalter der Borneo-Compagnie in Angst und Schrecken zu versetzen. Er wolle, so der Vorwurf, diese veranlassen, die Leitung der Plantage aufzugeben, damit er sie übernehmen könne. Meyerink selber äußerte sich dagegen anerkennend über das „ruhige Verhalten“, die „Arbeitsamkeit“ und die „Ausdauer“ Schücks. Allerdings trug Meyerink sich tatsächlich mit Gedanken an Aufgabe der Hacienda, wenn die Übergriffe weiter andauerten. Zu

⁴⁹ Deutsche Kolonialzeitung 1887, S. 71-72; PA AA Akte R 19475 Hollmann an Bismarck, Berlin, 16. Juli 1887; Bericht v. Hoven, 7. Juni 1887

⁵⁰ PA AA Akte R 19475 Hollmann an Bismarck, Berlin, 16. Juli 1887; Bericht v. Hoven, 7. Juni 1887.

diesem Zeitpunkt hatte Schück jedoch andere Sorgen. Er befand sich in einer schwierigen finanziellen Lage, denn seine Kakaobäume waren einer Epidemie zum Opfer gefallen. Um sich das nötige Kapital zur Umwandlung in eine reine Kaffeeplantage zu beschaffen, übernahm er das Kommando eines zwischen Singapur, Sulu und den Molukken fahrenden englischen Dampfers. Zudem beteiligte er sich 1887 zusammen mit chinesischen Geschäftsleuten an einer Perlenhandelsgesellschaft. Zur Umsetzung seines Vorhabens kam es aber nicht mehr, denn Schück starb noch im selben Jahr in Singapur an den Folgen der Cholera.⁵¹

Im März 1888 berichtete v. Möllendorff, dass sich die Lage der Reichsangehörigen verbessert habe, da nach Schücks Tod jeglicher Grund zum Misstrauen seitens der Spanier wegfiel und sie mit den Lokalbehörden im besten Einvernehmen lebten. Jedoch ereigneten sich immer noch Viehdiebstähle und Angriffe auf die Chinesen. Für die deutschen Plantagen war die Beseitigung der Unsicherheit eine Überlebensfrage. Seit in Singapur der Ausbruch von Feindseligkeiten bekannt geworden war, hatte die Borneo-Compagnie erhebliche Schwierigkeiten, chinesische Arbeiter anzuwerben, weil die Kulis sich weigerten, Kontrakte für Sulu anzunehmen.⁵²

Zudem machte die Feindseligkeit der Kolonialadministration in Manila der Gesellschaft zu schaffen. Man unterstellte Deutschland hartnäckig, nach Kolonien zu suchen. Die in den Philippinen ansässigen Deutschen, insbesondere die auf Sulu, wurden der systematischen Spionage bezichtigt. Dort hätten sie „ganz im Gebiete der Eingeborenen (*en pleno campo moro*) ‚Gesprächsleute‘ zur Verfügung“ und leisteten „Wühlerarbeit“, was Verdacht und Misstrauen erwecke. Zudem hätte ein deutscher Kriegsdampfer „in aller Stille, wie ein Piratenschiff, die Küsten von Sulu angelaufen“, um mit den Datus zu verhandeln und Waffen und Munition zu liefern.⁵³ Deshalb machte sich auf spanischer Seite eine gewisse Erleichterung breit, als bekannt wurde, dass die Borneo-Compagnie wegen Kapitalmangels Anfang 1889 liquidiert werden musste.⁵⁴

⁵¹ PA AA Akte R 19475 v. Möllendorff an Bismarck, Manila, 26. Juli 1887; R 2533 Denkschrift Irmer, 9. Okt. 1898; Enslin-Rohde 1992, S. 32. Die Nachkommen seiner fünf Söhne, Hermann, Eduard, Carl, Wilhelm und Julius, vermählten sich mit Töchtern angesehener Taosug-Familien und lebten verstreut über den Archipel. Die ersten vier waren Kinder von Schücks deutscher Frau Wilhelmine. Titze 1978, S. 171.

⁵² PA AA Akte R 19475 v. Möllendorff an Bismarck, Manila, 20. Mai 1887 und 23. März 1888

⁵³ PA AA Akte R 19463 Wallwitz an Bismarck, Madrid, 6. Sept. 1889; „Globo“, Manila, 30. Juli 1889

⁵⁴ StA H Akte 111-1 CI. VI. No.6 Vol. I Generalia betreffend Spanien, Fasc. 21, 1889; Handelsregister B 14912, Act. Nos. 41, 43, 45, 46; PA AA Akte R 2533 Denkschrift Irmer, 9. Okt. 1898

Bewertung

In der neueren Forschung wird als ein wesentliches Charakteristikum des britischen Imperialismus das Nebeneinander unterschiedlicher Expansionsstrategien angenommen. Diese Gleichzeitigkeit von direkter und indirekter Herrschaft, von Merkantilismus und Methoden des Freihandels sowie von Subimperialismus und zentral gelenktem Expansionismus spricht dafür, dass die entsprechenden Strategien in einem Expansionsgebiet in erster Linie von den jeweiligen lokalen Bedingungen abhingen.⁵⁵ Vergleichbares, wenn auch für einen kürzeren Zeitraum, gilt für den deutschen Imperialismus. Dabei verstellt die bisherige Konzentration auf den Erwerb von Kolonien in Afrika und im Pazifik durch das Deutsche Reich 1884 und 1885 den Blick dafür. Hingegen spiegeln der Karolinenstreit, Kempermanns Schrift zum Kolonialerwerb auf den Philippinen, das Zweite Sulu-Protokoll und die Gründung der Deutschen Borneo-Compagnie die ganze Ambivalenz deutscher Kolonialpolitik, gebündelt im Jahr 1885, wider.

Das Gedankenspiel Kempermanns über die Eroberung und Kolonialisierung der Philippinen verdeutlicht die auf direkte Herrschaft über Kolonien abzielende Politik, auch wenn sie nur in Gedanken durchgeführt wurde. Der Konflikt um die Karolinen allerdings zeigt die Grenzen dieser Art imperialistischer Expansionspolitik auf. Das Ergebnis des Karolinenstreits – Spanien gewährte Handels- und Niederlassungsfreiheit, nachdem der direkte Herrschaftsanspruch des Deutschen Reiches abgewiesen worden war – wie auch das bereits vorher unterzeichnete Zweite Sulu-Protokoll und die Gründung der Deutschen Borneo-Compagnie stehen für die Fortsetzung der Politik, die auf Handelsfreiheit sowie wirtschaftliche Expansion und damit auf indirekt-informellen Einfluss setzte. Zur Absicherung dieser Position sollten Flottenstützpunkte erworben werden, aber ohne Kolonien. Auch der pragmatische Expansionspolitiker Bismarck war bereit, den deutschen Handel in Übersee mit staatlichen Mitteln zu fördern. Es kann also von einer Gleichzeitigkeit der expansiven Politik des Freihandels und der auf Kolonialerwerb, d.h. auf direkte-formelle Herrschaft abzielenden Politik gesprochen werden. Dabei standen die lokalen Bedingungen im jeweiligen Expansionsraum, so z.B. besonders deutlich im Sulu-Archipel, als Bestimmungsfaktoren des Vorgehens im Vordergrund. Allerdings entfalteten sich die jeweiligen Expansionsmethoden nur im Wechselspiel mit den sich verändernden globalen Rahmenbedingungen sowie den entsprechenden Voraussetzungen in den Mutterländern. Für die Politik des Deutschen Reiches in dieser Zeit galt in Abwandlung von Gallaghers und Robinsons These der Grundsatz:

⁵⁵ Förster 1991, S. 35, 48

Handel und direkt-formeller Kolonialbesitz wenn möglich, Handel und indirekt-informeller Freihandelsexpansionismus wenn nötig.⁵⁶

Die Jahre 1887 und 1889 bedeuteten somit einen wichtigen Einschnitt für die deutschen Interessen im Sulu-Archipel. Mit Schück war der einflussreichste Deutsche in dieser Gegend gestorben. Das Ende der Borneo-Gesellschaft markierte das endgültige Aus für Deutschland im Wettstreit mit der britischen Nordborneo-Compagnie um Einfluss. Zugleich charakterisiert ihr Bankrott auch das Ende der Politik der wirtschaftlichen Expansion im Zeichen des Freihandels ohne direkte Herrschaft in dieser Gegend. So sah sich die britische Krone gezwungen, 1888 die Chartergesellschaft der British North Borneo Co. zu übernehmen. Damit gab sie ihren bisherigen „Imperialismus zu niedrigen Preisen“ auf.⁵⁷ Nach Schücks Tod und dem Ende der Deutschen Borneo-Gesellschaft geriet Sulu für einige Jahre aus dem Blickfeld deutscher Interessen. Nur besondere Umstände erlaubten es dem Deutschen Reich, noch einmal Hoffnungen auf einen Stützpunkt im Sulu-Archipel zu hegen.

Die Philippinische Revolution und deutsche Stützpunktabsichten

Unter Kaiser Wilhelm II. schlug das Deutsche Reich einen „neuen Kurs“ ein. Um Weltpolitik betreiben zu können, bedurfte es einer starken Flotte, Stützpunkten und neuer Kolonien bzw. Ausdehnung der vorhandenen. China und Südostasien gerieten dabei in das Zentrum des Interesses. Nicht nur war der Handel in Südostasien stetig gestiegen, sondern es gab dort mit Spanien eine Kolonialmacht, die augenscheinlich immer weniger in der Lage war, ihre Kolonien effektiv zu verwalten und zu kontrollieren. Deutschland verfügte über einige Kolonialgebiete im pazifischen Raum, von denen aus man im Bedarfsfall operieren konnte und die es zudem zu arrondieren galt.⁵⁸ Das Deutsche Reich beanspruchte in dieser Phase ein Mitspracherecht in allen weltpolitischen Angelegenheiten, und erst in zweiter Linie ging es um konkrete koloniale Erwerbungen.⁵⁹ Diese diffuse Politik wurde in der Philippinen-Frage deutlich.

Mit dem Ausbruch der Philippinischen Revolution 1896 waren die Tage der spanischen Kolonialherrschaft gezählt. Da man von deutscher Seite

⁵⁶ Gallaghers und Robinsons (1979, S. 196) These lautet: „Handel und informelle Herrschaft wenn möglich, Handel und direkte Herrschaft wenn nötig“; Wehler 1984, S. 195, 429; Mommsen 1993, S. 56-59.

⁵⁷ Gallagher/Robinson 1979, S. 196

⁵⁸ Boelcke 1981, S. 243ff.

⁵⁹ Mommsen 1993, S. 140-141, 149

Pläne für eine direkte Intervention zugunsten Spaniens mit entsprechenden Kompensationen fallengelassen hatte, galt es nun, die Entwicklung im Auge zu behalten. Nachdem im Zuge des Spanisch-Amerikanischen Krieges US-Kriegsschiffe am 1. Mai 1898 überraschend die spanische Flotte versenkt hatten, entsandte man Vize-Admiral von Diederichs mit dem Ostasien-Geschwader nach Manila, um ggf. die Philippinen zu übernehmen. Seit Konsul Kempermanns Analyse von 1885 hätten sich die Verhältnisse in nichts geändert, so analysierte man in Berlin, so dass die Arrondierung des deutschen Kolonialbesitzes immer noch das richtige Ziel sei. Mindanao, Sulu und Paragua (Palawan) eigneten sich dazu sehr gut, wobei Sulu bei diesen Überlegungen im Mittelpunkt stand. „Im Falle der Unmöglichkeit des Erwerbs eines größeren Gebiets wird es sich empfehlen, wenigstens den Besitz der Sulu-Inseln zu erstreben.“⁶⁰ Als dann klar wurde, dass die USA die Philippinen als Kolonie beanspruchten, versuchten die Deutschen, wenigstens einen Stützpunkt in Sulu zu erhalten. Um ihre Ansprüche geltend zu machen, behaupteten sie unter Bezug auf das Schreiben von 1866 fälschlicherweise, es habe ein Protektorat Preußens über Sulu bestanden.⁶¹

Die Lage der Sulu-Inseln vor Borneo machte den Erwerb als Stützpunkt für den Handel und die Marine aus deutscher Sicht wünschenswert, obwohl es dort nur geringe Handelsinteressen gab und der Archipel an sich relativ unbedeutend war. Aber gerade deshalb, so die Argumentation, sei es nicht unmöglich, die Sulu-Inseln zu erhalten. Man hatte noch weitergehende Visionen. „Im Hinblick auf die großen holländischen Kolonien wäre es sehr vorteilhaft, gerade an dieser Stelle eine Marinestation zu besitzen, wäre sie an sich auch noch so klein. Es können mit Holland politische Konstellationen eintreten, die eine Auftheilung seiner Kolonien so nahe legen, wie es heute bei Spanien der Fall ist.“⁶²

Am 12. August 1898 erhielt der deutsche Botschafter in Madrid Anweisung, sich Klarheit darüber zu verschaffen, ob Spanien Kolonien wie die Philippinen, Karolinen oder andere Südseeinseln verkaufen wolle. Als dann aber das Friedensprotokoll mit den USA unterzeichnet worden war, musste Deutschland zu verstehen geben, dass es an den Philippinen nicht interessiert sei. Anfang September konnte allerdings ein Abkommen mit Spanien über den Kauf der Karolinen- und Marianen-Inseln erzielt werden, das am 21. Dezember in einen provisorischen Kaufvertrag mündete. Deutschland trat nun an die USA heran und wollte eine Kabelinsel in der Südsee gegen

⁶⁰ BA MA RM 2/1834 Knorr an Wilhelm II., Berlin, 1. Juli 1898

⁶¹ PA AA Akte R 2533 Denkschrift Irmer, 9. Okt. 1898; Rohde-Enslin 1992, S. 34

⁶² PA AA Akte R 2533 Denkschrift Irmer, 9. Okt. 1898; R 19476 Bericht Irmer und Holstein, 23. Dez. 1898

eine Kohlenstation im Sulu-Archipel tauschen. Die USA lehnten jedoch einen Tausch gegen eine Station auf Palawan, Jolo oder Tawi-Tawi ab.⁶³

Trotzdem machte man sich auf deutscher Seite weiterhin geheime Hoffnungen auf Sulu, denn mit Eduard Schück, Sohn des legendären Kapitäns Schück, befand sich der einzige Europäer auf der Insel. In einem Schreiben vom 20. Januar 1899 machte Eduard Schück Konsul Krüger auf die im Moment sehr günstige und wohl nicht wiederkommende Gelegenheit aufmerksam, die Insel unter deutsche Kontrolle zu bringen.⁶⁴ Im Frühjahr 1899 wurde das Kanonenboot „Möwe“ zum Sultan entsandt, doch meinte Schück nunmehr, dass der Sultan zwar ein deutsches Protektorat vorziehen, sich aber nicht gegen ein britisches oder amerikanisches wehren würde. Diese Einschätzung entsprach schon eher der tatsächlichen Lage, denn die Amerikaner waren entschlossen, auch Sulu in ihr neues Kolonialgebiet einzugliedern. Schück arrangierte sich schnell. Als im Mai 1899 US-Soldaten in Jolo einzogen, arbeitete er als deren Informant und Dolmetscher.⁶⁵ Während der Vater noch als Mittelsmann für das Deutsche Reich fungierte, wenn auch im eigenen Interesse, tat dies sein Sohn für die neuen amerikanischen Kolonialherren. Damit spiegeln sich im Verhalten der Familie Schück die geänderten Zeiten wider und es zeigt auch symbolisch das Ende des deutschen Einflusses im Sulu-Archipel. Zugleich wurde damit die Kontinuitätslinie deutscher imperialistischer Expansionsversuche in Richtung Sulu-Archipel, welche von Triebkräften an der lokalen Peripherie ausgingen, endgültig unterbrochen.

Fazit

Der vorliegende Beitrag sollte am Beispiel deutscher Interessen im Sulu-Archipel das Wechselspiel zwischen den Entscheidungsträgern in den Metropolen und besonders den Akteuren vor Ort mit ihren diversen Individualinteressen aufzeigen. Der Versuch der untergehenden Kolonialmacht Spanien, nach über 300-jähriger Herrschaft auf den Philippinen nun endlich auch den Sulu-Archipel unter Kontrolle zu bringen, führte im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts zu einem immer stärkeren Engagement anderer Kolonialmächte, in diesem Fall Großbritanniens und des Deutschen Reiches. Durch großzügige Versprechungen eines Protektorats oder des Abtretens

⁶³ Schüddekopf 1941, S. 57ff.

⁶⁴ BA MA RM 3/2991 E. Schück an Krüger, Jolo, 20. Jan. 1899; E. Schück an Korv.Kapt. Dunbar, Jolo, 16. März 1899

⁶⁵ Tarling 1978, S. 297-300.

von Häfen versuchte der bedrohte Sultan von Sulu, diese Mächte für sich gegen Spanien zu mobilisieren. Dies gelang nur teilweise, denn für Großbritannien war es vorteilhafter, eine unbedeutende Kolonialmacht im Besitz Sulus zu wissen als die aufstrebende Großmacht Deutschland.

Das Deutsche Reich beanspruchte zwar im zunehmenden Maße Weltgeltung, hatte jedoch kein geschlossenes politisches Konzept dafür. Das galt sowohl für Preußen vor 1871 als auch für das Deutsche Reich unter Bismarck und später unter Kaiser Wilhelm II. Am Beispiel Sulu lässt sich dies verdeutlichen. Unter verschiedenen politischen Konstellationen gab es seit 1866 Möglichkeiten, im Sulu-Archipel Fuß zu fassen. Doch immer wieder wurden sie nicht ergriffen. Man schreckte letztendlich vor drohenden kolonialpolitischen Konflikten mit Konsequenzen in Europa zurück. Trotzdem zeigte das Deutsche Reich immer wieder Interesse, verursacht primär durch die Handlungen von Leuten vor Ort. Hieran offenbart sich die Kontinuität imperialistischer deutscher Expansionspolitik, auch wenn es in diesem Falle ein Imperialismus des Potentiellen blieb.⁶⁶

Die entscheidende Rolle aber kam den Akteuren auf lokaler Ebene zu, meist britische und deutsche Abenteurer, sowie dem jeweiligen Sultan mit seinen Untertanen. Die „men on the spot“ vertraten zunächst ihre Individualinteressen, hauptsächlich das Streben nach Profit, was bei aller Konkurrenz in vielen Fällen zur Zusammenarbeit zum gegenseitigen Nutzen führte. Von den Sultanen wurden sie als ihre Verbündeten betrachtet und zugleich als Mittler zwischen dem Sultanat und den Entscheidungsträgern in Europa. Für letztere wiederum waren die Abenteurer ebenfalls unerlässliche Informanten und Mittelsmänner, weil die Politiker wie selbst die Konsuln in der Gegend auf sie angewiesen blieben. Die „men on the spot“ entpuppten sich als die treibenden Kräfte des Subimperialismus, wobei die Mittel ihr Informationsmonopol und ihr geschicktes Ausnutzen der jeweiligen lokalen Bedingungen waren.

Ihre durchaus ambivalenten Aktivitäten sowohl zum eigenen Nutzen als auch als Vertreter ihrer jeweiligen Nation zogen immer wieder ihre Länder in die politischen Auseinandersetzungen vor Ort hinein, auch wenn ihre Unternehmungen am Rande der Legalität oder gar illegal waren. Dies führte dazu, dass höchste Regierungsstellen in Berlin aktiv wurden, als Spanien unter deutscher Flagge fahrende Schiffe beschlagnahmte. Schwerwiegende politische Verwicklungen waren die Folge, wobei man in Berlin nie auch nur annähernd nachvollziehen konnte, wie sich die Verhältnisse in der Sulu-See wirklich gestalteten. Man unterstützte „seine“ Abenteurer nur, weil sie als Stellvertreter ihrer Nation galten. Dies wussten die Abenteurer und nutzten es für sich. Damit gestaltete sich die imperialistische Expansion

⁶⁶ Fenske 1991, S. 87

weitgehend unabhängig von den Entwicklungen in den Metropolen, denn sie wurde primär von den lokalen Bedingungen bestimmt.⁶⁷

Auf der anderen Seite konnten die „men on the spot“ ihre Aktivitäten nur in einem Raum mit, zumindest nach westlichen Vorstellungen, undefinierten und fließenden Grenzen⁶⁸, in einer Art Machtvakuum, voll entfalten. Nachdem die Interessensphären in Sulu und Nordborneo zwischen Briten, Spaniern und dem Sultan von Sulu abgegrenzt worden waren, verschwand ihr Einfluss vollends, mit Ausnahme des Deutschen Schück, der allerdings eine Sonderrolle einnahm. Da die lokalen Bedingungen nun keine anderen Möglichkeiten ließen, versuchte eine Handelsgesellschaft, durch wirtschaftliche Expansion informell Einfluss in Sulu zu gewinnen, was aber kläglich scheiterte. Hierdurch wird die Gleichzeitigkeit von imperialistischen Methoden deutlich, denn parallel dazu erwarb das Deutsche Reich in anderen Weltgegenden Kolonien und etablierte eine formelle Herrschaft. Trotz einer Kontinuität kolonialen Interesses am Sulu-Archipel scheiterte auch der letzte Versuch, sich dort festzusetzen. Die Absicht durch diplomatische und militärische Aktivitäten infolge des Spanisch-Amerikanischen Krieges doch noch einen Stützpunkt im Sulu-Archipel zu erhalten, schlug fehl. Undurchdachte militärische Demonstrationen von vermeintlicher Stärke, wie die Entsendung des Ostasiengeschwaders, erwiesen sich als Schwäche und offenbarten nur die diffuse „Weltpolitik“. Der deutsche Imperialismus der Gelegenheiten blieb somit unkalkulierbar und förderte vielmehr das Misstrauen gegenüber dem Deutschen Reich.

Bibliographie

Bundesarchiv Berlin-Lichterfelde (BA BL)

R 901 Auswärtiges Amt. Handelspolitische Abteilung, 1869 - 1912

-R 901/11497 Spanien Nr. 13, Sept. 1873 - Jan. 1874

-R 901/11500 Spanien Nr. 13, Dez. 1874 - Juni 1875

-R 901/11501 Spanien Nr. 13, Aug. 1875 - Nov. 1876

⁶⁷ Gallagher/Robinson 1979, S. 188, Förster 1991, S. 35, 48

⁶⁸ Zur Rolle von „unruhigen“ Grenzen im imperialistischen Expansionsprozess siehe Galbraith 1970, S. 41ff. und Förster 1991, S. 43.

-R 901/11502 Spanien Nr. 13, Sept. 1877 - März 1892

-R 901/51063 Regierung auf der Insel Sulu Bd. 1, Juni 1881 - Sept. 1881

R 1001 Reichskolonialamt

-R 1001/7154 Colonisations-Projekte und Errichtung von Flottenstationen Bd. 1
Jan. 1866 - Dez. 1867

Bundesarchiv-Militärarchiv Freiburg (BA MA)

-RM 2/1834 Kaiserliches Marinekabinett: Kolonialangelegenheiten

-RM 3/2991 Reichsmarineamt: Entsendung von Kriegsschiffen nach Ostasien 1895-1912

Politisches Archiv Auswärtiges Amt Bonn (PA AA)

-R 2533 Deutschland 167: Kolonien und Flottenstationen Bd. 1, 29. Sept. 1895 -
9. Okt. 1898

-R 19462 Spanische Besitzungen in Asien 1: Philippinen Bd. 1, 28. Juli 1882 -
21. Juli 1888

-R 19463 Spanische Besitzungen in Asien 1: Philippinen Bd. 2, 22. Juli 1888 -
15. Sept. 1896

-R 19475 Spanische Besitzungen in Asien 2: Sulu-Archipel Bd. 1, Juli 1882 -
31. Dez. 1893

-R 19476 Spanische Besitzungen in Asien 2: Sulu-Archipel Bd. 2, 1. Jan. 1894 -
15. Jan. 1899

Staatsarchiv Hamburg (StA H)

-111-1 CI. VI.: Hamburgs Beziehungen zu fremden Staaten, No. 6: Spanien, Vol. 1:
Generalia betreffend Spanien, Fasc. 21, 1889

-B 14912: Handelsregister. Deutsche Borneo-Compagnie 1884-1890, Act. Nos. 1-47

Beyer-Holleman Collection of Original Sources in Philippine Customary Law (BH-PCL).
Philippine Studies Program. University of Chicago

-Paper No. 160, Vol. 1, No. 2. First Lieutenant A. Bruce Stephenson. 1916. „Con-
stabulary Monograph of the District of Tawi-Tawi“

„Aus Britisch Nord-Borneo. Die Deutsche Borneo-Compagnie“. 1884. In: EXPORT,
Organ des Centralvereins für Handelsgeographie etc. Bd. 6, Nr. 8. 124-125

- Bacareza, Hermógenes E. 1980. *A History of Philippine-German Relations*. Quezon City: National Economic and Development Authority
- Boelcke, Willi A. 1981. *So kam das Meer zu uns. Die preussisch-deutsche Kriegsmarine in Übersee 1822-1914*. Frankfurt a.M./Berlin/Wien: Ullstein
- Fenske, Hans. 1991. „Ungeduldige Zuschauer. Die Deutschen und die europäische Expansion 1815-1880“. In: Wolfgang Reinhard (Hg.). *Imperialistische Kontinuität und nationale Ungeduld im 19. Jahrhundert*. Frankfurt/M.: Fischer. 87-123
- Fieldhouse, David K. 1984 (¹1973). *Economics and Empire, 1830-1914*. 2. Aufl., London
- Förster, Stig. 1991. „Die Kontinuität der Flexibilität. Strategie und Praxis des britischen Imperialismus um 1800“. In: Wolfgang Reinhard (Hg.). *Imperialistische Kontinuität und nationale Ungeduld im 19. Jahrhundert*. Frankfurt/M.: Fischer. 31-49
- 1992. *Die mächtigen Diener der East India Company. Ursachen und Hintergründe der britischen Expansionspolitik in Südasiens, 1793-1819*. Stuttgart: Steiner
- 1997. „Gerüchte, Spione und Kriegstreiber: Die merkwürdige Geschichte der britischen Expansionspolitik in Indien 1793-1804“. In: Eva-Maria Auch/Stig Förster (Hgg.). „Barbaren“ und „Weiße Teufel“. *Kulturkonflikte und Imperialismus in Asien vom 18. bis zum 20. Jahrhundert*. Paderborn, München, Wien, Zürich: Schöningh. 45-62
- Galbraith, John S. 1970 (urspr. 1959/60). „Die ‚unruhige‘ Grenze als Faktor britischer Expansion“. In: Rudolf von Albertini (Hg.). *Moderne Kolonialgeschichte*. Köln, Berlin: Kiepenheuer & Witsch. 41-59
- Gallagher, John / Ronald Robinson. 1979 (urspr. 1953). „Der Imperialismus des Freihandels“. In: Hans-Ulrich Wehler (Hg.). *Imperialismus*. Düsseldorf: Athenäum/Droste. 183-200
- Glade, Dieter. 1966. *Bremen und der Ferne Osten 1782-1914*. Bremen: Carl Schünemann Verlag
- Hildebrand, Hans H. / Albert Röhr / Hans-Otto Steinmetz (Hgg.). 1979-1983. *Die Deutschen Kriegsschiffe. Biographien - Ein Spiegel der Marinegeschichte von 1815 bis zur Gegenwart*. Bde. 1-7. Herford: Koehlers Verlagsgesellschaft
- „Konflikte auf den Sulu-Inseln“. 1887. In: *Deutsche Kolonialzeitung*. Bd. 4. 71-72
- Majul, Cesar Adib. 1973. *Muslims in the Philippines*. 2. Aufl., Quezon City: University of the Philippines Press
- Meyer, Günther. 1977. „German Interests and Policy in the Netherlands East Indies and Malaya, 1870-1914“. In: Paul M. Kennedy / John A. Moses (Hgg.).

- Germany in the Pacific and Far East, 1870-1914. St. Lucia, Queensland: University of the Queensland Press. 40-58
- Mommsen, Wolfgang J. 1993. *Großmachtstellung und Weltpolitik. Die Außenpolitik des Deutschen Reiches, 1870-1914*. Frankfurt am Main, Berlin: Ullstein
- Orosa, Sixto J. 1923. *The Sulu Archipelago and its People*. Yonkers-on-Hudson, New York: World Book Company
- Pape, Rainer. 1959. „Gustav Freiherr von Overbeck (1830-1894)“. In: *Lippische Mitteilungen aus Geschichte und Landeskunde*. Bd. 28. 163-217
- Peters, Jens. 1998. *Philippinen Reise-Handbuch*. Bremen: Jens Peters Publikationen
- Petter, Wolfgang. 1975. *Die überseeische Stützpunktpolitik der preussisch-deutschen Kriegsmarine 1859-1883*. Phil. Diss., Freiburg
- Reemtsen, Reemt. 1938. *Spanisch-deutsche Beziehungen zur Zeit des ersten Dreibundes 1882- 1887*. Berlin: Verlag Dr. Emil Ebering
- Rohde-Enslin, Stefan. 1992. *Östlich des Horizonts. Deutsche Philippinenforschung im 19. Jahrhundert*. Münster: Wurf Verlag
- Runciman, Steven. 1960. *The White Rajahs. A History of Sarawak from 1841 to 1946*. Cambridge: University Press
- Rutter, Owen. 1922. *British North Borneo. An Account of its History, Resources and Native Tribes*. London: Constable & Company Ltd.
- St. John Hart, E. 1906. „The Strange Story of a Little Ship“. In: *The Wide World Magazine*. 347-354
- Salazar, Wigan. 1997. „British and German Passivity in the Face of the Spanish Neo- Mercantilist Resurgence in the Philippines, c. 1883-1898.“ In: *Itinerario*, Bd. 21, Nr. 2. 124-153
- Saleeby, Najeeb M. 1908 (Nachdruck 1963). *The History of Sulu*. Manila: Carmelo & Bauermann, Inc.
- Sales, Peter M. 1996. „War and Peace in the Southern Philippines: An Analysis of Negotiations Between the Ramos Administration and the Moro National Front“. In: *Pilipinas*, No. 27, Fall. 47-66
- Schüddekopf, Otto-Ernst. 1941. *Die Stützpunktpolitik des Deutschen Reiches, 1890-1914*. Berlin: Junker & Dünnhaupt
- Siebert, Rüdiger. 1989. *3mal Philippinen. Das andere Asien*. München, Zürich: Piper
- Tarling, Nicolas. 1971. *Britain, the Brookes and Brunei*. Kuala Lumpur: Oxford University Press
- 1978. *Sulu and Sabah: A Study of British Politics Towards the Philippines and North Borneo from the Late Eighteenth Century*. Kuala Lumpur: Oxford University Press

- Tate, D.J.M. 1977 ('1971). *The Making of South-East Asia. Vol I. The European Conquest.* Rev. Ed., Kuala Lumpur: Oxford University Press
- Titze, Kurt. 1978 ('1968). *Bali, Timor, Philippinen. Inseln, Menschen und ein ferner See.* 2. Aufl., München, Zürich: Schnell & Steiner
- Tregonning, Kennedy G. 1954. „American Activity in North Borneo, 1865-1881". In: *Pacific Historical Review*, Vol. 23. 357-372
- 1958. *Under Chartered Company Rule, North Borneo 1881-1946.* Singapore: University of Malaya Press
- Warren, James Francis. 1981. *The Sulu Zone 1768-1898. The Dynamics of External Trade, Slavery, and Ethnicity in the Transformation of a Southeast Asian Maritime State.* Singapore: Singapore University Press
- Wehler, Hans-Ulrich. 1984 ('1969). *Bismarck und der Imperialismus.* Frankfurt: Suhrkamp
- Wright, L.R. 1972. „The Anglo-Spanish-German Treaty of 1885. A Step in the Development of British Hegemony in North Borneo". In: *Australian Journal of Politics and History*. Vol. XVIII, 1 (April). 62-75