

Georg BAUR: *China um 1900. Aufzeichnungen eines Krupp-Direktors*. Hrsg. und kommentiert von Elisabeth Kaske. Köln / Weimar / Wien: Böhlau 2005, 782 S., ISBN 3-412-19305-4

Georg Baur (1859–1935) war einer jener westlichen Fachleute, die mit ihrem technischem Sachverstand halfen, den Prozeß der Modernisierung in außereuropäischen Kulturen voranzutreiben und dabei auch die Marktchancen ihres Auftraggebers nicht aus den Augen verloren. Im Falle Baus richtete sich das technische Expertenwissen ausschließlich auf China, das er in vier Reisen (1890–1893, 1896–1906, 1911–1912 und 1913) eigenhändig kennen lernte.

Baur begann seine Karriere im Jahre 1884 als Bauingenieur bei den württembergischen Eisenbahnen, wechselte aber 1889 zur Firma Krupp in Essen, der er bis zu seinem Tode in verschiedenen Funktionen als Berater in Chinafragen erhalten blieb.

Baus Werdegang war insofern untypisch für seine Zeit, als er vor seiner ersten Entsendung ins Reich der Mitte das Studium der chinesischen Sprache am Seminar für Orientalische Sprachen in Berlin aufnahm, denn das Verstehenwollen war eine wesentliche Antriebskraft seines Schaffens. Für das 19. Jahrhundert besaß er ein offenes Ohr und einen wachen, kritischen Verstand für Neu- oder Fremdartiges, wie seine Aufzeichnungen hinreichend belegen, wenn auch der westliche Kulturdünkel nie ganz abgestreift werden konnte.

Georg Baur war ein emsiger Tagebuch- und Briefschreiber, wie seine angehäuften Nachlaßberge im Krupp-Archiv eindrucksvoll dokumentieren. Seine schriftlichen Aufzeichnungen dienten zunächst der Information für die zu Hause gebliebenen Angehörigen und Freunde, die er über Land und Leute mit regelrechter Akribie aufklären wollte. Die Herausgeberin, die im Jahre 2002 mit einer wissenschaftlichen Arbeit über die deutschen Militärinstrukteure in China in den 1880er Jahren hervorgetreten ist,¹ hat den Nachlaß Baus gesichtet und sich für die vorliegende, recht umfangreiche Edition, die Schriftgut aus dem ersten und den beiden letzten China-Aufhalten präsentiert, entschieden. Dagegen wird der längste Aufenthalt in der bedeutsamen Zeitspanne von 1896 bis 1906, in der Baur als Teilhaber der Firma Mandl & Co. wirkte und u. a. mit dem Verkauf von drei „Vulkan“-Kreuzern seinen größten Erfolg in China erzielte, leider ausgeklammert. Elisabeth Kaskes ausführliche Einführung erlaubt jedoch eine angemessene Würdigung von Georg Baus China-Aufhalten und hilft, diese im Kontext der deutschen wie der europäischen Ostasienpolitik zu beurteilen.

Als Krupps Berater für Eisenbahnfragen kam Baur 1890 zu einem Zeitpunkt nach China, als Eisenbahnprojekte neben den lukrativen Rüstungs- und Anleihegeschäften im Westen zu großen Erwartungen Anlaß gaben. Ihm gelang es in dieser Phase nicht nur die Eisenbahnschule in Tientsin zu organisieren, sondern auch in engem Austausch mit Generalgouverneur Li Hongzhang und seinen Untergebenen sowie mit deutschen Diplomaten und Instrukteuren die Eisenbahn-Interessen Krupps gegen die ausländische Konkurrenz zu wahren. Der Württemberger erwies sich als loyaler, kompetenter und einfühlsamer Experte, dem auch ein von den Chinesen geschätztes Talent zum Ausgleich wie eine diplomatische Geschmeidigkeit angeboren war. Baur erschien in vielen Dingen das pure Gegenstück zu dem polternden Krupp-Vertreter in China, dem Waffenhändler Mandl, für den die Chinesen nur „Schweine“ waren. Dabei machte sich Baur keine Illusionen

1 *Bismarcks Missionäre: deutsche Militärinstrukteure in China 1884–1890*. Wiesbaden: Harrassowitz 2002.

darüber, europäische Standards in Disziplin und Pünktlichkeit mittelfristig durchzusetzen und beklagte die alles lähmende „Saumseligkeit“ der Chinesen bei mehr als einer Gelegenheit. „Zeit ist dem Chinesen ja kein Begriff. Erst macht einen die Sache nervös, aber schließlich wird man beinahe selbst apathisch und indolent ...“ (S.332). Über allen täglichen Quisquilien aber rangierte die chinesische Sprache und Schrift, die „einem je länger man damit umgeht, um so horribler (wird). Sie verstehen ja ihre eigene Sprache selbst nicht [...] Von einer Ordnung der Gedanken ist kaum ... die Rede, im Übrigen ist alles wie Kraut und Rüben“ (S.224). Gleichwohl bemühte sich Baur ernsthaft, chinesische Eigenart zu verstehen. Als der preußische Regierungsbaumeister Hildebrandt sein Entsetzen über die technische Vorgehensweise der Chinesen artikulierte, beklagte er, daß der preußische Beamte „immer alles durch die Brille seiner preußischen Normalien (sieht)“ und nicht gewillt sei, ein abweichendes *Procedere* gutzuheißen (S.286).

Bereits von seiner ersten Chinareise hinterläßt Baur detaillierte Beobachtungen von Land und Leuten und gestattet präzise Einblicke in das Leben der Deutschen in Nordchina. Er schildert wiederholt die schier endlosen Widrigkeiten des chinesischen Alltags, so wenn er etwa in der Skizzierung der Audienzen und des umständlichen Begrüßungszeremoniells (S.467) oder seines Unterrichts in Geometrie und Geschwindigkeitsberechnung (S.486) einfühlsame historische Miniaturen zu Papier bringt.

Die Reisen in den Jahren von 1911 bis 1913 unternahm Baur in anderer Funktion. Im Jahre 1911 kam er als Direktor der Germania-Werft (seit 1906 Vorstandsvorsitzender) in exponierter Position zurück nach Ostasien, um Krupps angeschlagene Rüstungsgeschäfte wieder anzukurbeln. Bau erlebte den Ausbruch der revolutionären Unruhen und die Kämpfe zwischen Kaiserlichen und Republikanern hautnah mit, die schließlich zur Gründung der innen- wie außenpolitisch schwachen Republik am 1.1.1912 führten. Ihm gelang es freilich nicht, bei den neuen Machthabern verlorenes Terrain im Rüstungssektor wettzumachen.

Sein letzter und kürzester Besuch im Jahre 1913 glich eher einer diplomatischen Aktion denn einer technischen Mission. Darin zeigten sich aber deutlich die Widersprüchlichkeiten der Interessen in China vor dem Ersten Weltkrieg von deutscher Diplomatie und deutscher Industrie sowie chinesischer Regierung. Während die deutsche Industrie hoffte, Einfluß auf die politischen Entwicklungen nehmen zu können, zeigte sich die deutsche Industrie nicht bereit, größere Risiken einzugehen, um geschäftlich gegenüber den Konkurrenten nicht an Boden zu verlieren. Als hochrangiger Experte sollte Baur Präsident Yuan Shikai in technischen Fragen beraten. Da es letzterem aber mehr auf den Bau von Arsenalen und Stahlwerken ankam als auf Eisenbahnfragen, war Baus Entscheidung gescheitert. Die Firma Krupp, die 1913 im chinesischen Rüstungsgeschäft weit abgeschlagen war, verspürte kein Interesse, sich in anderen Bereichen stärker zu engagieren.

Die Vielfalt der dargebotenen Informationen wie auch der Personen, die Baus Weg kreuzten und durch ein Register sorgfältig erschlossen werden, scheint den Leser zu erdrücken. Daß dies aber nicht geschieht, dafür sorgt die ordnende Hand der Herausgeberin, die durch die Konzeption der Edition zu weiterführenden Forschungen animiert. Elisabeth Kaska hat es mit „China um 1900“ verstanden, ein wenig mehr Licht auf die ausgestorbene Spezies der *Old China Hands* zu werfen und die gärende Stimmung im dahinsiechenden chinesischen Kaiserreich wie unter der neuen republikanischen Ordnung kompetent einzufangen. Mit der Publikation der Baur-Aufzeichnungen ist ihr ein großer Wurf geglückt.

Rolf-Harald Wippich, Tôkyô