

Nr. 2.2.1.2.12

Theodor August Behn, Konsul der Hansestädte Hamburg und Bremen in Singapur, an Carl Hermann Merck, Senatssyndikus der Hansestadt Hamburg, betr. die Entwicklung des deutschen und internationalen Handels am Umschlagplatz Singapur, 28. August 1850

Konsulatsbericht

Bearbeitet von: Friederike Sattler

Fundort: Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Hamburg (SHWA), S/562, Consulatsberichte, Jahrgang 1850

Formalia: 4 Blätter, handschriftlich beidseitig beschrieben, Abschrift eines Auszugs aus dem Gesamtbericht

Regest:

Theodor August Behn, Teilhaber der Firma Behn, Meyer & Co. in Singapur und zugleich Konsul der Hansestadt Hamburg und der Hansestadt Bremen in Singapur, berichtet dem Senatssyndikus der Hansestadt Hamburg Carl Hermann Merck über die Veränderungen im deutschen, britischen und internationalen Handels seit dem Abschluss des Vertrages von Nanjing und der endgültigen Aufhebung der Navigationsakte im Jahr 1849. In Singapur macht sich eine deutliche Belebung des Warenumschlages zwischen Britisch-Indien, China, den Philippinen und der Westküste Amerikas bemerkbar, von der auch hanseatische Schiffe profitieren. Zudem steigen nach seiner Beobachtung die direkten Importe aus den Ländern Ostasiens in die Hansestädte. Er empfiehlt, geeignete Maßnahmen zur engeren Bindung der Schiffsmannschaften an die hanseatischen Schiffe zu ergreifen, um deren Attraktivität für Auftraggeber in Ostasien noch zu erhöhen.

[1. Blatt, Vorderseite]

[Beginn des Auszugs aus dem Gesamtbericht]

Die Extendirung der freien Küstenfahrt im britischen Indien für die Flaggen aller Nationen ist für unseren Hafen von besonderer Wichtigkeit und man darf erwarten, daß es mit der Zeit dahin kommen wird, daß unsere hanseatischen Flaggen sich wesentlich an dieser Fahrt betheiligen. Schon in diesem Jahre haben hanseatische Schiffe Frachtgüter hierher gebracht von Calcutta, von Akyab (Arracan) bekanntlich der Engl. Ostindischen Compagnie gehörig. Zwischen Singapore & Akyab besteht während der Reissaison von October bis Juli ein sehr lebhafter Verkehr, & bietet derselbe vielen Schiffen Beschäftigung. Früher war die Participation an dieser Fahrt unserer Flagge untersagt. Auch für combinirte Reisen, wo z. B. Schiffe theilweise in Calcutta, Akyab oder einem Hafen Ceylons beladen werden & dann zum [1. Blatt, Rückseite] Auffüllen auf hier versiegeln, ist diese Erlaubniß der Zwischenfracht eine große Erleichterung, da der in dem ersteren Hafen freigebliebene Raum sich jetzt mit Frachtgütern für hier füllen läßt. Ebenfalls in der Fahrt zwischen unserm Hafen & San Francisco haben sich hanseatische Schiffe betheiligt & es ist meine Ansicht, daß zwischen den verschiedenen indischen Häfen & der Westküste sich mit der Zeit ein ganz bedeutender Verkehr entwickeln wird, schon ist während eines Monats von Manila auf San Francisco von rohen Güthern ein Quantum von 1.000.000 Pfund exportirt, größtentheils unter amerikanischer Flagge, doch haben auch hanseatische & dänische Schiffe hier, in Manila & China für San Francisco geladen. So lange der Goldreichthum Californiens & die Einwanderung daselbst fort dauert u. wie jetzt in stetem Zunehmen begriffen ist, wird auch dieser Verkehr wachsen. Consumptionsgegenstände wie Zucker, Caffee, Reis &c. können von keinem anderen Hafen so billig nach der Westküste Amerikas exportirt werden, als von den Productionsländern, & somit ist es wünschenswerth, daß unsere [2. Blatt, Vorderseite] Flaggen in diesem Handel fortgesetzte Beschäftigung finden mögen.

Da noch immer das Risiko des Desertirens der Mannschaft in San Francisco groß ist, so würde es vielleicht gut sein, die Mannschaft von hanseatischen Schiffen sei es durch auszusetzende Prämien oder auf andere Weise bei den Schiffen zu erhalten, damit unsere Flagge in dieser Fahrt sich einen guten Namen erwirbt & vorzugsweise dafür verwandt wird.

Die Mission, welche von hier aus unter Sir James Brooke auf Siam gemacht ist, hat ihren Zweck verfehlt & ist ohne einen neuen Handelstractat zu schließen zurückgekehrt, es wird wahrscheinlich dieser Gegenstand innerhalb einigen Monaten von neuem aufgenommen werden, und ist wahrscheinlich mit der letzten Mail Lord Palmerston wegen neuer Instructionen angegangen worden. Unser Handel mit Siam ist für den Augenblick in Folge dieser obschwebenden Differenzen gestört, doch hofft man daß unter einem liberalen Gouvernement in Siam sich die Productionsfähigkeit dieses Landes [2. Blatt, Rückseite] außerordentlich entwickeln wird.

Im Allgemeinen glaube ich, daß der Verkehr zwischen den Hansestädten und hier eher zu- als abgenommen hat, und sind jetzt die Hansestädte mehr als in früheren Jahren die importirenden Häfen solcher Producte geworden, wofür sich in Deutschland ein Abzug zeigt, während in früheren Jahren die Hansestädte einen großen Theil ihres Bedarfs solcher Producte von den englischen Importmärkten, namentlich von London bezogen. Die natürliche Folge davon ist, daß England diesen, wenn ich so sagen darf, indirecten Handel in eben dem Maße verlieren wird, als der directe Handel in den hanseatischen Importhäfen zunimmt, daß künftig die Häfen von indischen u. chinesischen Producten am meisten importiren werden, welche den Consumptionsländern für den Bezug dieser Artikel am nächsten und gelegensten sind. Um diese Behauptung durch ein Beispiel zu belegen, weise ich auf den Artikel Cassia lignea hin, von dem in früheren Jahren London bei einer unbedeutenden Consumption in England enorm importirte. Nach statistischen Tabellen betrug z. B. der [3. Blatt, Vorderseite] Import von Cassia lignea in London in den ersten 8 Monaten des Jahres 1843 (andere liegen mir gerade nicht vor) 30280 Collis. Im gleichen Zeitraum wurden für die Consumption in England nur verwandt 2864 Collis, also circa der eilfte Theil der Importation, dagegen für den Export 22408 Collis, die Ablieferungen für den Export betrugen demnach das achtfache desjenigen, was für home use genommen wurde. In anderen Jahren ist bei einer verhältnißmäßig viel kleineren Einfuhr dieses Artikels das Verhältniß der Exportation zur Consumption ungefähr dasselbe.

Die Einfuhr von Cassia lignea in Hamburg betrug nach den Jahresberichten der Makler im Jahre

1847	3953 Kisten	directe und indirecte Einfuhr
1848	5000 Kisten	directe und indirecte Einfuhr
1849	10640 Kisten	directe und indirecte Einfuhr.

und in diesem Jahre 1850 vom 1. Januar bis Anfang Juli bereits 15000 Kisten. Trotz dieser anscheinend ungewöhnlich großen Zufuhr erwähnen Marktberichte von Hamburg vom 19. August dieses Jahres, daß dringender Bedarf vorhanden sei und ganz übereinstimmend damit erwähnen Hamburger Makler-Berichte, ult. Dec. 1849 daß in Lauf des Jahres 1849 sich für Cassia lignea [3. Blatt, Rückseite] Abnehmer einstellten von Plätzen, die sich sonst nicht von Hamburg aus zu versorgen pflegten. Die Exporte dieses Artikels nach den Hansestädten von China direct betrugen vom 1. Januar – 15. Sept 1850 nach Hamburg 7518 Kisten, von hier aus 1555 Kisten während im gleichen Zeitraum von China nach England nur 4100 Kisten, von hier nach England garnichts versandt wurde. Im gleichen Zeitraum gingen von China nach England 1849 11410 Kisten, also ca. 7300 Kisten mehr als dieses Jahr.

Wenn auch nicht in gleich auffallenden Maßen, so läßt sich doch das von Cassia lignea Gesagte noch auf manchen anderen Artikel anwenden und wir sehen in dieser erfreulichen Zunahme der directen Zufuhren, die durch das Hinwegräumen aller Schranken und Hemmungen des freien Verkehrs nur unterstützt und vermehrt werden kann, den Beweis, daß die Hansestädte auch in dem Verkehr mit Ostindien und China den ihnen gebührenden Rang mehr und mehr einnehmen. Ich habe immer hier die Erfahrung gemacht, daß englische Schiffe bis jetzt noch sehr ungern oder nur mit unverhältnißmäßiger Frachterhöhung Charters nach den Hansestädten annehmen, ja mehr durch die Aufhebung der englischen[4. Blatt, Vorderseite] Navigationsacte veranlaßt, unsere Flaggen sich in der hiesigen Fahrt betheiligen werden, desto mehr Gelegenheit wird dieses zur Belebung des directen Verkehrs bieten und ich glaube, man kann mit Recht eine größere Ausdehnung desselben erwarten. Die Importation von Steinkohlen von England hier, in Manila und China wird seit Aufhebung der Navigationsacte größtentheils von holländischen Schiffen beschafft, die dann für eine Rückfracht nach Batavia

versegeln. Nach England zurück haben von hier bis jetzt keine hanseatischen Schiffe geladen wohl aber ein preußisches, doch sind in Zwischenfahrten zwischen hier und China mehr hanseatische und dänische Schiffe beschäftigt gewesen, und noch beschäftigt.

Die Importation von deutschen Fabrikaten und Manufacturen hat eher zu- als abgenommen in unserem Hafen, doch bietet sich hier kein großes Absatzfeld dafür.

Es freut mich hinzufügen zu können, daß in Allgemeinen unsere Schiffe von inländischen Kaufleuten vorzugsweise in der Küstenfahrt beschäftigt werden, da man die größere Ruhe und Ordnung und das ruhigere Betragen[4. Blatt, Rückseite] der Capitaine und Mannschaft gegen eingeborene Passagiere zu schätzen weiß.

[Ende des Auszugs aus dem Gesamtbericht]