

Nr. 2.3.1.01

2. Bericht des vormaligen britischen Consuls in Ningpo, Herrn Sinclair, betreffend die Schifffahrt des gedachten Hafens im Jahre 1859

Konsulatsbericht

Bearbeitet von: Friederike Sattler

Abdrucke: Der Bericht ist abgedruckt in: Berichte über Chinesische Handels-Verhältnisse, S. 152–155.

Digitalisierungen: Münchener Digitalisierungszentrum (MDZ)

Formalia: Gedruckte Quelle im Umfang von 4 Seiten.

Regest:

Der ehemalige Konsul Großbritanniens in Ningbo übermittelt detaillierte Listen über die Anzahl und Lastenträchtigkeit sämtlicher nicht-chinesischer Handelsschiffe, die im Jahr 1859 im Hafen von Ningbo ein- und auskurierten. Gut die Hälfte dieser 203 einkurierten und 199 auskurierten Handelsschiffe waren britische Schiffe. Nicht für alle Schiffe, aber doch die meisten kann Sinclair zudem genaue Angaben über die ein- und ausgeführten Handelswaren machen, bei den britischen Schiffen gestützt auf die vom britischen Konsulat geführten Bücher, bei den anderen Schiffen gestützt auf die Zollverzeichnisse. Abgesehen von Opium handelt es sich dabei vor allem um chinesische Waren aus dem Süden und dem Norden des Landes, die in Ningbo umgeschlagen werden. In seinem begleitenden Kommentar hebt Sinclair hervor, dass sich die Gesamtzahl der britischen Schiffe im Hafen von Ningbo im Jahr 1859 nicht unerheblich vermindert habe, was er auf die wachsende Präsenz deutscher Schiffe in der chinesischen Küstenschifffahrt zurückführt. Die deutschen Schiffe meist mittlerer Größe seien bei chinesischen Auftraggebern sehr beliebt, da sie sich für die Küstenschifffahrt besser eignen würden und zudem auch günstiger seien als die großen britischen Schiffe, was nicht zuletzt an den bisher ungerecht bemessenen Tonnengeldern liege. Seine eigenen Bemühungen, diese Ungerechtigkeit aus dem Weg zu räumen, seien jedoch nicht ohne Erfolg geblieben, kann er vermelden.

[1. Seite, 152]

2. Bericht des vormaligen britischen Consuls in Ningpo, Herrn Sinclair, betreffend die Schifffahrt des gedachten Hafens im Jahre 1859.

Hiermit beehre ich mich nachstehende Verzeichnisse betreffend den britischen und fremden Handel von und nach diesem Hafen im Jahre 1859 zu übersenden:

1. Eine Liste über die Anzahl und Lastenträchtigkeit sämtlicher Handelsschiffe fremder Nationen (jede Nation für sich notirt), welche im Hafen Ningpos ankamen und resp. auskurierten, und woraus hervorgeht, daß 203 Schiffe von 45,305 Tons Trächtigkeit einkuriert und 199 von 44,418 Tons Trächtigkeit auskuriert hatten.¹
2. Eine Liste über die 104 Schiffe² von 18,246 Tons Trächtigkeit, welche Ningpo besuchten.³[2. Seite, 153]
3. Eine genaue Angabe der Menge und des Werthes von verschiedenen in 82 britischen Schiffen eingeführten Handelsartikeln.⁴

1 Diese Liste ist immanenter Bestandteil des vorliegenden Dokuments, siehe unten.

2 Gemeint sind britische Schiffe.

3 Diese Liste ist kein Bestandteil des gedruckten Dokuments.

4 Diese Liste findet sich im statistischen Anhang des gedruckten Dokuments, wird hier aber nicht wiedergegeben.

4. Eine ähnliche Liste über die Ausfuhrartikel.⁵

5. Eine Liste über die fremden Handelsschiffe, mit Ausnahme der britischen, welche im Jahre 1859 auf Ningpo gehandelt haben, unter Angabe der Häfen und Plätze, von welchen dieselben kamen, resp. wohin dieselben bestimmt waren, nebst einem genauen Verzeichnisse der ein- und ausgeführten Ladungen.⁶

6. Ein Verzeichnis über den Verkauf von Opium in Ningpo im Jahre 1859, enthaltend die Gesamtanzahl der monatlich verkauften Kisten, wie den monatlichen Durchschnittspreis der zwei verschiedenen Sorten dieses Gifts.⁷

Von obigen Listen sind diejenigen, welche den britischen Handel betreffen, sorgfältig nach den im hiesigen Consulate geführten Schiffsregister- und Manifest-Büchern ausgearbeitet. Diejenigen, welche den fremden Handel betreffen sind mit möglichster Genauigkeit den Zoll-Verzeichnissen entlehnt.

Die Liste über den Opium-Handel verdanke ich einem Kaufmanne, welcher am hiesigen Platze sich mit diesem Artikel beschäftigt.

Es findet eine nicht unbedeutende Verminderung Statt in der Gesamt-Anzahl der britischen Schiffe, verglichen mit derjenigen welche für das verstrichene Jahr aufgegeben wurde. Diese Verminderung wird theils durch die wachsenden Menge hamburgischer und anderer fremder Schiffe, welche in der Küstenfahrt diesen Hafen besuchen, theils durch den Umstand, daß mehrere kleine britische Fahrzeuge, welche im Laufe des verwichenen Jahres sich an das hiesige Consulat wendeten, jetzt nicht mehr von hier ausclariren, bewirkt.

Die Handelsthätigkeit der Deutschen ist an der hiesigen Küste auf den Handel auf chinesische Rechnung beschränkt, für welchen Zweck ihre Schiffe mittlerer Größe sich ganz besonders eignen. Dieselben sind durchschnittlich 250 bis 350 Tons trüchtig und werden von den chinesischen Kaufleuten für eine monatliche Bezahlung von \$ 800 bis \$ 1000 gechartert.

Die Eingebornen haben daher in Betreff der Küstenfahrt diesen Schiffen vor den theureren und größeren britischen den Vorzug gegeben. Wie in meinem früheren Handelsbericht erwähnt, hat die Küstenfahrt der Junken fast gänzlich aufgehört und ist allmählig in die Hände der Fremden übergegangen.

Die britischen Schiffe haben schon seit längerer Zeit durch die ungleichmäßige Vertheilung der Lastenabgaben, von welchem z. B. hamburgische und andere fremde Fahrzeuge fast gänzlich befreit sind, während dieselben zum vollen Betrage unseren eigenen Schiffen abgefordert werden, großen Schaden gelitten.⁸ Es war dies auch ein wesentlicher Grund, weshalb die chinesischen Befrachter die hamburgischen Schiffe den britischen vorzogen, indem erstere eben wegen dieses Umstandes niedrigere Frachten annehmen konnten, als unsere Küstenschiffe.

[3. Seite, 154]

Indessen gereicht es mir zu ganz besonderem Vergnügen, melden zu können, daß meine Bemühungen, diese unseren Schiffen widerfahrene Ungerechtigkeit aus dem Wege zu räumen, nicht ohne Erfolg geblieben sind, und scheint das Zollwesen es jetzt sorgfältig zu vermeiden, von britischen Schiffen größere Abgaben zu fordern als von fremden. Mit Ausnahme des Opium-Handels und einiger Artikel, aus unseren Straßenprovinzen, hauptsächlich für chinesische Rechnung, besteht die übrige in diesen Listen verzeichnete Ein- und Ausfuhr ausschließlich in chinesischen Waaren, nämlich in den Producten des Südens, theils für den eigenen Bedarf am Ort selber und theils für die Wiederausfuhr nach den nördlichen Häfen, um gegen die Producte des Nordens ausgetauscht zu werden, die dann wieder als heimkehrende Ladung in Junken nach dem Süden abgehen.

Für britische Baumwoll- oder Wollwaaren war mit Ausnahme einiger Ballen Drell, Shirts und Spanischer stripes, von Shanghai ausgeführt, und einer geringfügigen Partie, welche von gedachtem Hafen in chinesischen (Eingebornen gehörigen) Böten hergebracht wurde, kein Bedarf vorhanden.

5 Diese Liste findet sich im statistischen Anhang des gedruckten Dokuments, wird hier aber nicht wiedergegeben.

6 Diese Liste ist kein Bestandteil des gedruckten Dokuments.

7 Diese Liste wurde im statistischen Anhang des gedruckten Dokuments, wird hier aber nicht wiedergegeben.

8 Tonnengelder wurden nach der Größe der Schiffe gestaffelt, fielen also für kleinere und mittlere Schiffe geringer aus als für die in der Regel großen britischen Schiffe.

Gegenwärtig sind in Ningpo 5 englische Handelshäuser etabliert. Bis auf eins oder zwei beschäftigen dieselben sich lediglich mit Commissionsgeschäften im Opiumhandel für Shanghaische Kaufleute, und daß der Erfolg dieses Geschäfts eben kein unbedeutender ist geht aus dem Umstande hervor, daß schon ein bedeutendes Kapital erforderlich ist, behufs Ankaufs des Grundstücks, auf welchem die Geschäftshäuser dieser Commissionäre errichtet werden. Unabhängig aber von gedachtem Geschäftszweige empfangen dieselben auch Consignationen von hamburgischen und anderen fremden Schiffen, so daß allmählig dieses Geschäft zweifelsohne gänzlich in ihre Hände fallen und dadurch eine neue Quelle des Erwerbes sich erschließen wird.

Mit den Ladungen dieser Schiffe haben indessen die Kaufleute an Land nichts zu schaffen. Der jetzigen Ordnung in China gemäß senden die chinesischen Befrachter mit der Ladung zugleich einen Supercargo, welcher mit den eingeborenen „Hong“ den Verkauf und den Einkauf regelt. Sie bezahlen selbst auf dem Zollamt den Zoll ihrer ein- und ausgehenden Ladungen, und zwar nach dem inländischen Tarif, welcher niedriger ist als der fremde, ein Verfahren, das sich als ein vorzügliches erwiesen hat, ohne irgend welche Uebelstände herbeizuführen.

Es ist der Wunsch sowohl des chinesischen Zollwesens als er als der chinesischen Kaufleute, daß diese Ordnung unverändert fortbestehen möge, während die britischen Kaufleute der Ansicht sind, daß die Errichtung besonderer Zoll-Inspektionsstätten für den fremden Handel auf Zerstörung des Küstenhandels der fremden Schiffe, welcher augenblicklich so große Vortheile bietet, berechnet sei. Schließlich erlaube ich mir meine Ansicht dahin auszusprechen daß das[4. Seite, 155]

Emporblühen Ningpos zum größeren Theil auf der Strenge beruht, womit das Verbot der Ausfuhr in fremden Schiffen von Bohnen und Erbsen aus den nördlichen nun bald dem Handel zu eröffnenden Häfen aufrecht erhalten wird.

Nachstehende Liste ist eine Zusammenstellung der Anzahl und Lastenträchtigkeit der fremden Handelsschiffe (die Schiffe jeder Nation für sich verzeichnet), welche im Jahre 1859 in Ningpo angekommen sind oder von diesem Hafen ausclarirt haben.

Nationalität.	Eingegangene.		Ausgegangene.	
	Schiffe.	Lastenträchtigkeit. ⁹	Schiffe.	Lastenträchtigkeit. ¹⁰
Britische	104	18,246	103	18,186
Amerikanische	8	2,806	8	2,860
Französische	2	655	1	440
Niederländische	4	1,464	4	1,464
Belgische	1	500	1	500
Dänische	11	2,544	10	2,078
Schwedische	2	450	2	450
Hamburgische	43	9,476	43	9,476
Oldenburgische	7	2,400	6	2,254
Hannoversche	2	550	2	550
Bremische	3	981	3	981
Preußische	2	372	2	372
Spanische	3	473	3	473
Siamesische	9	3,435	9	3,435
Brasilianische	1	684	1	684
Peruanische	1	215	1	215
Im Ganzen	203	45,305	199	44,418

⁹ Angaben beziehen sich auf Tonnen.

¹⁰ Angaben beziehen sich auf Tonnen