

### Nr. 2.3.1.07

## **Richard Krauel, Deutsches Generalkonsulat Shanghai, Bericht über den Verkauf der Shanghai Steam Navigation Company an die China Merchants# Steam Navigation Company, vertraulich, 18. Januar 1877**

### *Konsulatsbericht*

Bearbeitet von: Friederike Sattler

Fundort: Archiv der Handelskammer Bremen (AHKB), MA - Hp II 83, Bd. 3

Formalia: 4 Blätter, handschriftlich beschrieben, teils beidseitig, teils einseitig, Abschrift. Der ursprüngliche Adressat des Berichts ist nicht dokumentiert. Die vorliegende Abschrift wurde am 15. März 1877 an die Hohe Senatskommission für Reichs- und Auswärtige Angelegenheiten der Hansestadt Bremen zur vertraulichen Kenntnisnahme übermittelt.

### Regest:

*Richard Krauel, zu dieser Zeit Mitarbeiter des deutschen Generalkonsulats in Shanghai, berichtet über den beschlossenen Verkauf der britischen Shanghai Steam Navigation Company an die chinesische China Merchants# Steam Navigation Company, der nicht nur kaufmännische, sondern darüber hinausgehende handelspolitische Bedeutung habe. Der Verkauf der 1866 gegründeten, zunächst sehr gut gehenden britischen Gesellschaft mit ihren 16 Dampfern, die auf drei Routen in der chinesischen Küstenschifffahrt eingesetzt werden, an die erst 1873 gegründete chinesische Gesellschaft sei durch deren direkte und indirekte Subvention seitens der chinesischen Regierung vorbereitet und nun mit einem günstigen Angebot an die britischen Aktionäre herbeigeführt worden. Dem aufmerksamen Beobachter könne nicht entgangen sein, so Krauel, dass China schon lange bestrebt sei, das Übergewicht fremder Flaggen in der chinesischen Küstenschifffahrt zurückzudrängen. Als treibende Kraft hinter dem nun zustande gekommenen Verkauf macht Krauel den Generalgouverneur der Provinz Zhili, Li Hongzhang aus, der selbst beträchtliche Summen für den Kauf vorgeschossen und zudem einige seiner vermögenden politischen Anhänger bewogen habe, sich ebenfalls an der Aufbringung des Kaufpreises zu beteiligen. Für die Zukunft erwartet Krauel die weitere Zurückdrängung der amerikanischen und der deutschen, durch die Eröffnung des Suezkanals ohnehin geschwächten Präsenz in der chinesischen Küstenschifffahrt, vor allem auch auf dem Jangtsekiang. Selbst wenn die China Merchants# Steam Navigation Company sich nicht behaupten werde, müsse man sich auf eine stärker werdende chinesische Konkurrenz in der Küstenschifffahrt einstellen.*

### [1. Blatt, Rückseite]

Shanghai 18. Januar 1877.

Die Actionäre der hiesigen Shanghai-Steam-Navigation-Company haben in einer außerordentlichen General-Versammlung am 15. d. Mts. den Verkauf ihrer sämtlichen Dampfer und sonstigen Gesellschaftseigentums an die Dampfschiffahrt-Gesellschaft Chinesischer Kaufleute in Shanghai genehmigt. Der Kaufpreis ist auf zwei Millionen Taels (: ca 12 Millionen M.) festgesetzt, von denen eine Million bis zum 31. März d. Js., die zweite in vierteljährlichen Raten von 50,000 Taels, spätestens in 5 Jahren bezahlt werden soll.

Dieser Verkauf hat eine über das rein kommerzielle Interesse weit hinausreichende handelspolitische Bedeutung.

Die Shanghai-Steam-Navigation-Company war hier im Jahre 1866 zur Ausnutzung der Chinesischen Küstenfahrt gegründet.

Die Dampfer derselben fuhren von Shanghai aus regelmäßig auf drei verschiedenen Routen. Erstens nach den drei am Yangtze gelegenen Vertragshäfen: Chinkiang, Kiukiang und Hankou; zweitens, nach den Häfen im Norden China's – Chefoo, Tientsin und Newchwang; drittens nach Ningpo. Auf diesen verschiedenen Fahrten beschäftigte die Gesellschaft am Schluß des vorigen Jahres: 11 Rad-[2. Blatt, Vorderseite] und 5 Schrauben-Dampfer mit einem Inhalt von im Ganzen 12,205 Tons Brit. Register, wovon 8 aus Eisen und 8 aus Holz erbaut sind.

Die geschäftlichen Ergebnisse dieser Dampfschiffahrts-Compagnie waren während der ersten 7 Jahre sehr befriedigend gewesen. Die Aktionäre pflegten durchgängig eine jährliche Dividende von 12 % zu erhalten.

Ein Umschwung hierin trat mit dem Jahre 1873 ein, wo sich außer der bisher glücklich bestandenen Concurrenz zweier Englischer Linien, der Einfluß der neugegründeten Dampfschiffahrts-Gesellschaft Chinesischer Kaufleute in Shanghai geltend machte. Letztere vermochte vermittelt der ihr von der Chinesischen Regierung direkt und indirekt zugewandten Unterstützung, den Frachtenmarkt derartig zu drücken, daß es der Shanghai-Steam-Navigation-Company nur noch unter Opfern möglich war, ihre Fahrten fortzusetzen und die Aktien derselben eine stetig sinkende Tendenz zeigten. Trotzdem wäre an ein vollständiges Eingehen der Gesellschaft für die nächste Zeit noch nicht zu denken gewesen, wenn nicht die Chinesische Dampfer-Compagnie durch das Anerbieten sämtlicher Schiffe ihrer Concurrenten zu einem sehr liberal bemessenen Preise käuflich zu erwerben, die Entscheidung mit einem Schlage herbeigeführt hätte. Die Annahme dieser Offerte war für die Aktionäre der Shanghai-Steam-Navigation-Company vom kaufmännischen Standpunkte aus, ein außerordentlich[2. Blatt, Rückseite] günstiges Geschäft und ist daher auch einstimmig beschlossen worden.

Auf chinesischer Seite waren es wohl hauptsächlich Motive politischer Natur welche zum Abschluß des Kaufgeschäftes führten.

Dem aufmerksamen Beobachter der hiesigen Verhältnisse konnte es schon seit langer Zeit nicht entgangen sein, daß China das Uebergewicht der fremden Flagge an seinen Küsten nur mit Unwillen ertrug und daß eine mächtige Partei im Lande dahin strebte, durch Adoptirung der fremden Verkehrsmittel für die heimische Schifffahrt, die Fremden selbst aus dem Felde zu schlagen. Die Gründung der Chinesischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Shanghai unter den Auspicien eines Mannes von der geistigen Bedeutung und den materiellen Hülsquellen, wie der General-Gouverneur Li-Hung-Chang sie besitzt, war herzu der erste Schritt. Die Art und weise wie diese Gesellschaft durch die einheimischen Behörden subventionirt und begünstigt wurde, zeigte deutlich daß man auf der einmal eingeschlagenen Bahn mit bewußter Consequenz vorwärts rückte. Es scheint kaum zweifelhaft, daß man die Cabotage in China für einheimische Schiffe zu monopolisiren wünscht. So verlangte Li-Hung-Chang in einem Memorial an den Thron unter Bezugnahme auf die Schifffahrtsgesetze Amerika's und Europa's, daß man die fremden Flaggen vertragsmäßig von der[3. Blatt, Vorderseite] Küstenschifffahrt in China ausschließen sollte, und der in Chinesischen Diensten stehende General-Direktor der Zölle Robert Hart verstieg sich schon im März 1874 gelegentlich eines Gutachten über die Woosung-Barre zu der Prophezeiung, daß in 10 oder 20 Jahren die Chinesische Rhederei die Fremde von den chinesischen Küsten verdrängt haben und die Chinesische Flagge in den Docks von London und Liverpool wehen würde.

Eine so schnelle Erreichung der Ziele chinesischer Handelspolitik war freilich nicht im Wege der gewöhnlichen kaufmännischen Concurrenz, sondern nur durch künstliche Mittel möglich.

Die Chinesische Dampfschiffahrts-Gesellschaft prosperirte selbstverständlich bei den durch sie hervorgerufenen niedrigen Frachtpreisen so wenig, wie ihre fremden Rivalinnen. Ihre Aktionäre, soweit sie aus privaten Kaufleuten bestehen, hätten nie daran denken könne, durch Aufwendung von zwei Millionen Taels ihr Betriebsmaterial in so ausgedehnter Weise zu vergrößern. Zwei dem Ankauf der Aktien der Shanghai-Steam-Navigation-Company vorhergehende Versuche, sich das erforderliche Geld von fremden Banken zu verschaffen, schlugen fehl, und so blieb denn der Partei welche die Chinesische Dampfschiffahrts-Gesellschaft aus politischen Gründen begünstigt, nichts über, als aus den Kreisen der Beamten und Beamten-Kandidaten das Kaufgeld zusammenzubringen. Verschiedene vermögende Anhänger von Li- Hung-Chang sollen in[3. Blatt, Rückseite] Contribution gesetzt, vom General-Gouverneur selbst wiederum eine beträchtliche Summe vorgeschossen und so die Bezahlung der ersten Million des Preises für Schiffe und sonstiges Eigenthum der Konkurrenz-Gesellschaft gesichert sein.

Aus der so herbeigeführten Amalgamirung der beiden Dampfer-Linien unter einheitlicher Chinesischer Leitung und unter Chinesischer Flagge dürften sich für die fremde Küstenschifffahrt in China zunächst folgende Resultate ergeben.

Die Flagge der „Vereinigten Staaten“, unter welcher in Folge spezieller Regulationen die Dampfer der Shanghai-Steam-Navigation-Company bisher fuhren, wird fast gänzlich von der Küste verschwinden, da sonstige Amerikanische Dampfer und Amerikanische Segelschiffe nur vereinzelt in der hiesigen Cabotage beschäftigt sind. Deutschland, dessen Dampfschifffahrt in China unbedeutend, dessen Segelschifffahrt seit Eröffnung des Suez-Kanals im schnellen Rückgange begriffen ist, wird sich gleichfalls auf eine Verminderung seiner Tonnage gefaßt machen müssen. So bleibt für den Augenblick England allein als leistungsfähiger Concurrent über, dessen gut fundierte, mit Dampfern neuester Construction arbeitende Gesellschaften sich an den hiesigen Küsten noch für geraume Zeit halten dürften.

Das Bestreben der Chinesischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft dürfte sich zunächst darauf richten, die Fahrt auf dem Yangtze und nach den nördlichen Häfen China's zu monopolisiren.[4. Blatt, Vorderseite]

Die Eröffnung von zwei neuen Traktats-Häfen am Yangtze, sowie von sechs weiteren Halteplätzen an den Ufern desselben zur Beförderung von Personen und Gütern, lassen auf diesem Gebiete einen Aufschwung der Schifffahrt erwarten, deren Vortheile China allein zu genießen hofft, da der Yangtze augenblicklich nur von einer Englischen Linie, welche über 5 Dampfer verfügt, befahren wird. So ist anzunehmen, daß die Chinesische Flagge sowohl was den Tonnagegehalt als die Zahl der Schiffe angeht, in diesem Jahre den ersten Rang in allen Yangtze-Häfen einnehmen wird. Dergleichen dürfte die Chinesische Dampferflotte in den Häfen von Newchwang, Tientsin, Chefoo und Ningpo dominiren, während in Shanghai selbst, sowie in den südlichen Häfen China's, Großbritannien vor der Hand sein altes Uebergewicht behalten wird.

Diese der fremden Schifffahrt wenig günstigen Aussichten können sich meiner Ansicht nach, auch dann nicht bessern, wenn der jetzt in Vorbereitung begriffene Versuch gelingen sollte, der Dampfschiffs-Gesellschaft Chinesischer Kaufleute gegenüber eine neue Concurrenz-Linie in's Leben zu rufen.

Ich fürchte daß bei dem gegenwärtigen Stande des Handels in China sich bei einer solchen Gründung, hauptsächlich Chinesisches und nur wenig fremdes Kapital betheiligen wird, daß daher die Schiffe, wenn[4. Blatt, Rückseite] sie auch, um Conflict mit den Behörden zu vermeiden, vorläufig unter fremder Flagge fahren mögen, in Wirklichkeit im Chinesischen Eigenthum stehen und Chinesischen Interessen dienen werden. Wir würden dann freilich eine Schädigung der jetzt bestehenden, einzigen chinesischen Dampfer-Gesellschaft, aber damit nicht einen Aufschwung der fremden Schifffahrt erleben. Man muß sich überhaupt hüten, das Gedeihen und den Bestand jener Dampfer-Gesellschaft mit der Zukunft der einheimischen Dampfschiffs-Rhedereien in China überhaupt zu identificiren. Jene unter der Obhut von Beamten stehende, nach einem Monopol strebende Compagnie, mag früher oder später zu Grunde gehen und sie wird es glaube ich, sobald ihr Protektor Li-Hung-Chang einmal die Hand von ihr abziehen sollte – aber Ausländer werden die Erbschaft nicht antreten. Dem großen Antheile entsprechend, den die Chinesischen Kaufleute sich an dem Import- und Exporthandel ihres Landes erworben haben, kann die Bildung anderer Dampfschiffs-Rhedereien durch einheimische Privatleute nicht ausbleiben, und das Resultat für die fremde Schifffahrt stellt sich nicht günstiger.

Für den Augenblick ist die Macht der Dampfschiffahrts-Gesellschaft Chinesischer Kaufleute in Shanghai was immer ihre Zukunft sein mag, jedenfalls eine sehr große. Ihre Flotte besteht mit Hinzurechnung der neuen Ankäufe aus 30 Dampfern von zusammen 23,387 Register Tons, eine Ladungsfähigkeit die derjenigen aller Dampfer in den 53 Rhederei-Plätzen des Preußischen Ostseegebiets nahezu gleichkommt.

(gez:) Krauel.