

Nr. 2.3.1.09

**Carl Conrad Lueder, Deutscher Generalkonsul in Shanghai, an das
Auswärtige Amt, Berlin, betr. die Schifffahrt in Shanghai, 3. Dezember 1879**

Bericht

Bearbeitet von: Friederike Sattler

Fundort: Bundesarchiv Berlin (BArch Berlin), R 901, Nr. 12612, Bl. 94f.

Formalia: 2 Blätter, handschriftlich beidseitig beschrieben, nachträglich von anderer Hand mit Vermerken versehen, die - sofern sie nur der Registratur dienten - in der Transkription nicht berücksichtigt werden.

Regest:

Carl Conrad Lueder, der deutsche Generalkonsul in Shanghai, berichtet dem Auswärtigen Amt über die aktuelle Lage der Schifffahrt in Shanghai. Er konstatiert, dass es schon seit den frühen 1870er Jahren ein Überangebot an Schiffen und Waren gebe. Die Öffnung des Suezkanals habe nicht nur in der ostasiatischen Küstenschifffahrt, sondern auch in der Überseeschifffahrt nach Europa zur vermehrten Einstellung von Dampfern geführt, was die Frachtsätze für diese wie vor allem für Segelschiffe sinken ließ und viele Reedereien in existenzbedrohende Bedrängnis gebracht habe. Um Abhilfe zu schaffen, hätten sich neun größere Reedereien nun zusammengeschlossen, um ihr Angebot untereinander zu koordinieren und ihren Abladern gewisse Vergünstigungen zu gewähren. Das Abkommen zeige bereits erste Wirkung, indem die Frachtraten nach Europa angestiegen seien und vor allem Segelschiffe die Chance nutzen, die chinesischen Gewässer endgültig zu verlassen. Lueder weist darauf hin, dass die Deutsche Dampfschiffs-Rhederei zu Hamburg dem Abkommen nicht beigetreten sei und bekundet seine eigene Überzeugung, dass die Maßnahmen zur Wettbewerbsbeschränkung aktuell zwar dringend notwendig, aber nur vorübergehend sein dürften.

[1. Blatt, 64, Vorderseite]

Shanghai, den 3 December 1879

Der hauptsächlich auf Ueberproduction und Ueberführung der Märkte zurückzuführende Druck, welcher seit 1872 auf den verschiedenen Gebieten des Ostasiatischen Handels und Verkehrs lastet, ist auch rücksichtlich der Schifffahrt zu Tage getreten. Unter dem Einflusse des Suezkanals sind nicht blos in die Ostasiatischen Küstenfahrt, sondern auch in die Fahrten zwischen Europa und Ostasien eine das Bedürfnis übersteigende Zahl von Dampfern eingestellt worden. Die hieraus entstehenden ungesunde Konkurrenz hat einen zum Theil die Existenz der Rhedereien gefährdende Rückgang der Frachtsätze

An

das Auswärtige Amte

in

Berlin.[1. Blatt, 94, Rückseite]

für Dampf- und insbesondere für die den Dampfern an sich nicht gewachsenen Segel-Schiffe zur Folge gehabt. Sie hat außerdem auch den Handel [nachträglich ergänzt: insofern] benachtheiligt, als mitunter die Waarenpreise in den Abgangshäfen durch den Rückgang der Frachten hinausgetrieben, in den Bestimmungshäfen aber durch die gleichzeitige Ankunft von Ladungen herabgedrückt worden sind.

Durch bittere Erfahrungen gedrängt haben – anscheinend im August d J – 9 größere Dampferredereien, wie der hiesige Agent einer dieser Rhedereien bestätigt, den im Abdruck beifolgenden Vertrag mit Bezug

auf ihre zwischen Ostasien und Europa laufenden Dampfer unterzeichnet. Diese Vereinbarung regelt die Zahl der Fahrten, die Abgangszeiten der Dampfer und die Höhe der Frachtsätze; sie bewilligt den Abladern, welche ausschließlich durch[2. Blatt, 95, Vorderseite] Vertrags-Dampfer verschifften, Retourkommissionen und stipulirt eine Verpflichtung zur gemeinsamen Entschädigung für Mindereinnahmen, welche daraus entstehen mögen, daß Vertragsdampfer durch Konkurrenz gezwungen werde, ihre Frachtsätze unter die Normalraten herunterzusetzen. Die Tragweite des Abkommens läßt sich aus der Thatsache ermessen, daß im Jahre 1878 zu Shanghai 130 den betreffenden Vertrags-Rhedereien gehörige Dampfer von 213171 Tons Register Tragfähigkeit ankamen. Hervorzuheben ist, daß die Deutsche Dampfschiffs-Rhederei Gesellschaft in Hamburg den Vertrag nicht unterzeichnet hat.

Die Vereinbarung hat schon jetzt zu einem Steigen der Frachtraten nach Europa geführt. Deutsche, in der Ostasiatischen Küstenschifffahrt beschäftigte Segelschiffe, welche weder ihre Unterhaltungskosten zu decken noch annehmbare[2. Blatt, 95, Rückseite] Frachten nach Europa abzuschließen vermochte, haben solche erlangt und schicken sich in größerer Zahl an, die hiesigen Gewässer zu verlassen.

Allerdings ist auch auf dem Gebiete der Schifffahrt eine völlig freie und gesunde Konkurrenz im Interesse der Consumenten von Ladungen nur wünschenswerth. Erwägt man aber, daß in der Ostasiatischen Fahrt die Unterhaltungskosten der Schiffe durch die Frachten theilweise nicht mehr gedeckt wurden, daß die erdrückende Konkurrenz zur Selbstvernichtung führte und mitunter auch den Handel geschädigt hat, so wird man nur Interesse für ein seinem Wesen nach provisorisches Unternehmen empfinden können welches geeignet ist, im Frachtmarkte der Ostasiatischen Fahrt heilsame und wahrhaft freie Verhältnisse wieder anzubahnen.

CLueder