

Nr. 2.3.1.10

Hermann Melchers, Der deutsche Ausfuhrhandel nach Ostasien, 9. Juni 1881

Zeitungsartikel

Bearbeitet von: Friederike Sattler

Fundort: Melchers Archiv, Bremen (MAB), Kasten 16, Mappe 1

Abdrucke: Die Tribüne, 9. Juni 1881

Formalia: Gedruckter Zeitungsartikel im Umfang von 2 Seiten, ohne namentliche Kennung, mit der nachträglichen handschriftlichen Annotation des Verfassers: „Von mir verfasst & eingesandt, Hermann Melchers“.

Regest:

Hermann Melchers, Teilhaber der Firmen C. Melchers & Co. in Bremen und Melchers & Co. in Hongkong, wendet sich mit diesem Zeitungsartikel vehement gegen einige von Reichskanzler Otto von Bismarck im Mai 1881 mit der Denkschrift „Über den Ausfuhrhandel mit China und Australien“ in den Deutschen Reichstag eingebrachte Ideen zur staatlichen Förderung des deutschen Ausfuhrhandels. Der schon lange im internationalen Geschäftsverkehr stehenden Kaufmannschaft anzuraten, wie sie ihre Geschäfte zu verrichten habe, hält er grundsätzlich für ein „merkwürdiges Unternehmen der Regierung“. Schon die Behauptung, der deutsche Ausfuhrhandel mit China sei zurückgegangen, weist er zurück. Außerdem fehle es weder an vermittelnden Kommissionshäusern, noch an deutschen Banken in Ostasien oder subventionierten direkten Dampferlinien zwischen Deutschland und den Häfen in Ostasien.

[1. Seite, Titelseite]

Der deutsche Ausfuhrhandel nach Ostasien

Die Entwicklung des deutschen Ausfuhrhandels nach Ostasien, Australien und der Südsee hat uns bereits zu einigen allgemeineren Ausführungen Veranlassung gegeben. Es verlohnt sich aber gewiß der Mühe, diese Denkschriften, welche anscheinend zu den ständigen Lehrmitteln des Reichstags erhoben werden sollen, auch einmal im Einzelnen zu prüfen. Es ist ein merkwürdiges Unternehmen der Regierung, einer Kaufmannschaft, welche mitten in einem internationalen Geschäftsverkehr steht, auf wenigen Druckseiten auseinandersetzen zu wollen, wie sie ihre Geschäfte zu verrichten habe. Es gehört dazu eine sozialistische Zuversicht in die Staatsweisheit, welche es nicht eben wahrscheinlich macht, daß die Verfasser derartiger Denkschriften einen deutlichen Begriff von der Complicirtheit jener Verhältnisse haben, über welche sie leichter Hand aburtheilen. Diese Vermuthung wird zur Gewißheit, wenn man die neueste Denkschrift aufmerksam durchstudirt. Unterwerfen wir z. B. das in der Denkschrift vom 27. Mai über den Ausfuhrhandel mit China Gesagte einmal einer etwas genaueren Kritik.¹

Drei Hauptmängel erblickt die Denkschrift in den jetzigen Verhältnissen des Ausfuhrhandels mit China: es fehlt nach der Denkschrift an Commissionshäusern für den Export – an deutschen Banken in Ostasien – und an directen Dampferlinien.

Diesen Mängeln soll es angeblich zuzuschreiben sein, „daß der deutsche Handel mit China in letzter Zeit von seiner bereits eingenommenen Stellung in bedauerlicher Weise herabgesunken ist.“

1 Der Autor bezieht sich hier auf die Denkschrift „Über den Ausfuhrhandel mit China und Australien“, die Bismarck im Mai 1881 dem Reichstag präsentiert hatte. Vgl. *Melchers*, Geschichte der Firma Melchers, S. 32; *Maiwald*, Leben, S. 27.

Zunächst müssen wir bedauern, daß für diese letztere so positiv hingestellte Behauptung keinerlei Belege beigebracht sind. Rhetorisch ist der behauptete Umstand gewiss nicht,[2. Seite]Geschäftsleute, welche den deutsch-chinesischen Handel selbst betreiben, bestreiten die Thatsache durchaus. Uns sind deutsche in China etablirte und hauptsächlich mit Deutschland arbeitende Firmen bekannt, welche jährlich allein über 100,000 M. Depeschekosten aufwenden. Eins dieser Häuser bezog im verflossenen Jahre aus Deutschland nur an Anilinfarben – um einen relativ unbedeutenden Exportartikel zu nennen – für eine Million Mark.

Das größere Quantum der verschifften Waaren ging allerdings über England nach China, speciell nach Schanghai und Hongkong. Was aber in Schanghai aus England in englischen Schiffen anlangt, kommt stets als englischer Export zur statistischen Anschreibungen, während das, was im Freihafen Hongkong gelandet wird, sich einer auch nur einigermaßen genauen statistischen Ermittlung völlig entzieht.

Worauf sich die Behauptung von dem zurückgegangenen deutschen Ausfuhrhandel mit China gründet, ist uns deshalb unerfindlich. Der übliche Hinweis auf die im Auswärtigen Amte aufgespeicherten Acten dürfte nicht genügen.

Aber gehen wir von dem unerwiesenen Mißstande weiter zu den behaupteten Ursachen dieses Mißstandes.

„Eine Beseitigung dieser Mißstände kann – sagt die Denkschrift wörtlich – nur durch Begründung von Commissionshäusern für den Export in den deutschen Hafenplätzen geschaffen werden.“

Von der Nothwendigkeit der Commissionshäuser hat man auch bereits bei verschiedenen Gelegenheiten so viel erzählt, daß man annehmen sollte, dieselben existirten so viel wie garnicht in Deutschland und verrichteten in anderen Ländern Exportwunder. Thatsächlich besitzen wir bei uns – und nicht nur in Hamburg und Bremen, sondern auch in Berlin, Leipzig und anderen großen Firmenplätzen – eine große Anzahl Commissionshäuser. Daß die Entwicklung derselben aber nicht die Bedeutung erlangt, wie sie in Denkschriften als wünschenswerth empfohlen wird, das liegt zur Hauptsache daran, daß die Commissionshäuser durch vollkommenere Verkehrs-Einrichtungen mehr und mehr abgelöst werden. Gerade der Handel mit China zeigt diese Entwicklung. Das überseeische Haus bedient sich keines Commissionärs, weil es engere Geschäftsfreunde, in der Regel einen Associé, in Deutschland besitzt, welcher den Einkauf der europäischen Artikel besorgt. Man wünscht einen Dritten nicht darüber zu informieren, was man absetzt und wohin der Export geht, und man weiß seine Interessen bei dem Theilhaber naturgemäß besser gewahrt als bei einem dritten Vermittler.

Die Tendenz des modernen Handels, die Zwischenglieder immer mehr auszustoßen, macht sich in dieser Weise auch rücksichtlich der in der Denkschrift so gepriesenen Commissionshäuser geltend.

Die falschen Schlüsse unserer heutigen Wirthschaftspolitik sind überhaupt nicht zum Wenigsten dadurch veranlaßt, daß die tief einschneidende, vorzugweise durch Dampfschiff und Kabel hervorgerufene Umwandlung der ganzen Art des Welthandelsbetriebs innerhalb der letzten 15 Jahre auch nicht annähernd in ihrer vollen Bedeutung erkannt wird.

Schon in der öffentlichen Discussion über die Zollanschlußfrage trat dies in bedauerlicher Weise hervor, indem man von den Hansestädten die Anlegung von Exportlägern forderte, welche vor Decennien der Ausfuhr zum Vortheil gereichten, heute dagegen ein überflüssiger Zopf sind, den alle exportirenden Länder im Begriff stehen abzuschneiden.²

Nicht ganz so steht es mit den geforderten Commissionshäusern: sie können von Nutzen sein, wo nichts Vollkommenes existirt, aber das Vollkommenere bildet sich bereits heraus und zwar gerade im Verkehr mit China.

In dem Augenblicke, wo wir diese Zeilen schreiben, wickelt sich z. B. ein sehr großer von China nach Deutschland gelangter Auftrag ab und zwar in folgender Weise, welche für eine ganze Reihe ähnlicher Fälle typisch ist:

Das deutsche Haus in China telegraphirt heute an seinen eingeweihten Geschäftsfreund in Deutschland: „Wir haben Verwendung von deutschen Manufacturwaaren (es folgt die ganz bestimmte Angabe der Sorte, Qualität, Farbe &c), welche jedoch nicht mehr als so und soviel kosten dürfen und dann und dann hier sein müssen.

2 Während Lübeck dem Deutschen Zollverein schon 1866 beigetreten war, vollzogen Bremen und Hamburg diesen Schritt erst 1888. Vgl. *Fischer*, Der deutsche Zollverein; *Hahn*, Geschichte des Deutschen Zollvereins; *Hahn/Kreutzmann*, Deutscher Zollverein.

Der Adressat wendet sich dann sofort an die verschiedenen für den Absatz in Frage kommenden Fabriken, die Offerten laufen morgen ein. Uebermorgen ist eventuell das Geschäft abgeschlossen, die Lieferungszeit vereinbart und vor Ablauf der Woche weiß die Firma in China, wann sie die gewünschte Waare im chinesischen Hafen erwarten darf.

Um ein solches Geschäft rasch machen zu können, bedarf es naturgemäß eines im chinesischen Geschäft bewanderten und mit umfassenden Befugnissen ausgerüsteten Geschäftsfreundes bzw. Theilhabers. Commissionshäuser können Gleiches nicht leisten und deshalb wird man durch Gründung von Commissionshäusern auf den Exporthandel mit China nicht wesentlich heben, noch weniger aber natürlich durch die einfache Empfehlung in einer Denkschrift, doch gefälligst Commissionshäuser gründen zu wollen.

Gehen wir jetzt zu dem zweiten großen Mangel im Ausfuhrhandel nach China über. Die Denkschrift sagt darüber: „Zur erfolgreichen Reform des deutschen Exporthandels nach China wäre ferner die Begründung einer Bank zur Vermittlung des Geldverkehrs erfolgreich.“

Wer wollte bezweifeln, daß die Gründung einer leistungsfähigen deutschen Bank in Ostasien für den deutschen Handel mit China eine Annehmlichkeit wäre. Auch wir bedauern, dass der seitens der „Deutschen Bank“ in dieser Beziehung gemachte Versuch gescheitert ist.³ Hätte die „Deutsche Bank“ ihre Agenturen nicht nach den ersten stärkeren Verlusten zurückgezogen, so würde sie voraussichtlich ähnliche günstige Resultate erzielt haben, wie die in der Denkschrift angezogene Hongkong- und Shanghai-Bank, deren Verwaltung, nebenbei bemerkt, wesentlich mit in deutschen Händen liegt. Durchaus verkehrt ist es jedoch, mit der Denkschrift zu glauben, „daß ohne die Hülfe eines deutschen Geldinstituts der deutsche Handel größere Dimensionen nicht annehmen kann.“ Es giebt in Deutschland Privatbankiers genug, welche die Geldvermittlung für ein Billiges jederzeit vorzunehmen bereit sind. Die großen deutschen Firmen in China, welche in Deutschland ihren Vertreter haben, machen derartige Geschäfte fortlaufend und für eine Provision, welche nicht über die Höhe der üblichen Bankprovisionen hinausgeht.

Ferner ist wohl zu berücksichtigen, daß häufig auf London gezogen wird, weil das Geld in England billiger ist.

Wenn die Denkschrift ferner meint, daß aus diesem Umwege über London „wie aus der längeren, vier bis sechs Monate betragenden Sichtzeit“ dem deutschen Fabrikanten wesentliche Extraverluste entstehen, so scheint uns hier aus der Mücke ein Elephant gemacht zu sein. Außerdem pflegt bei Sicht-Rimessen die Prima direct nach London zu gehen und die Secunda nach Deutschland, so daß die Behauptung von der längeren Sichtzeit ebenfalls der Correctheit entbehrt. Trotzdem geben wir gern zu, daß eine deutsche Bank in Ostasien eine sehr schöne Sache wäre, und wenn nur die Regierung ihre Hände davon läßt, so wird der Gedanke hoffentlich über kurz oder lang auch in verständiger Weise realisiert werden.

Wogegen wir protestiren, das ist nur die maßlose Ueberschätzung der Bedeutung einer solchen Gründung, und wir möchten wohl die in der Denkschrift erwähnten „competenten Beurtheiler“, welche „die Hauptursache des reißenden Aufschwungs, den das continentale Seidengeschäft nimmt, in der durch die Etablierung einer französischen Bank gegebenen Erleichterung der Finanzierung erblicken“, einmal einem Kreuzverhör unterzogen sehen. Wir würden den competenten Beurtheilern dann die Frage vorlegen, ob nicht die Eröffnung des Suezcanals, wodurch Marseilles als Importhafen für chinesische Producte einen großen Vorsprung gewann, - ob nicht der starke in Lyon concentrirte Seidenverbrauch, die für den Lyoner Markt so vortheilhafte Börse der außerordentlich viel Seide consumirenden Schweiz und dergleichen Ursachen ganz andere Zugkraft besessen haben, als die Etablierung einer französischen Bank in Ostasien. Wir würden uns dabei auf die letzte Zolltarif-Enquete in Frankreich stützen und glauben, die competenten Beurtheiler würden sich doch etwas anders äußern, wie sie es den Verfassern der Denkschrift gegenüber gethan haben.

Aber kommen wir zu dem dritten und angeblichen Hauptmangel des Ausfuhrhandels mit China, der mangelnden Dampferverbindung. Das thema probandum der Denkschrift ist die Unmöglichkeit, in unserer Zeit ohne Dampfer-Subventionen einen Exporthandel zu führen.

3 Basierend auf den Empfehlungen Gustav Dufresnes hatte die 1870 gegründete Deutsche Bank schon im Sommer 1872 Filialen in Shanghai und Yokohama eröffnet, die jedoch nach nur drei Jahren wieder geschlossen werden mussten, denn zum einen fielen die Geschäftsmöglichkeiten schwächer aus als erwartet, zum anderen erwies sich die Kapitalausstattung der beiden Filialen mit Silberdotationen als problematisch. Vgl. *Plumpe*, Zeitalter der Ersten Globalisierung, S. 33–35.

Wir wurden beim Lesen dieses Abschnitts der Denkschrift sehr lebhaft an Herrn Allain-Targé erinnert, der im vergangenen Jahre bei Berathung der Schifffahrtspremien in der französischen Deputirtenkammer emphatisch ausrief: Est-il possible d'espérer, que nous aurons une navigation sans subvention? Personne ne le croit, personne ne l'a dit, et le contraire est admis dans tous les ports, il n'y a pas un homme compétent dans les choses de la marine, qui ose dire, qu'une entreprise maritime puisse se fonder sans une subvention, sans un secours, sans un aide.

Wie man sieht, kennt man in Frankreich auch den „competenten Beurtheiler“, den homme compétent, welcher im Gegensatz zu den „ältesten Leuten“ der Reporter, welche sich nie einer der berichteten ähnlichen Thatsache erinnern, über Alles Bescheid weiß und wie der große Unbekannte in Criminalprozessen als unfäßbarer Gewährsmann dient.

Wie steht es nun mit den Dampfer-Verbindungen zwischen Deutschland und China? Daß eine Dampferlinie von Hamburg nach Hongkong und Shanghai bereits existirt, ist auch dem Verfasser der Denkschrift nicht entgangen, aber sie ist ihm „ungenügend, schon für den augenblicklichen Verkehr“. Auch sind ihm die Frachtsätze nicht billig genug.

Wir haben bei Kaufleuten, welche nicht in Hamburg wohnen und keine Actien der Hamburger Linie besitzen, Erkundigungen eingezogen, ob sie ebenfalls über die theuren Frachtsätze zu klagen hätten, und haben die Antwort erhalten, daß die Hamburger Linie vortrefflich menagirt werde und so billig fahre, wie man es nur wünschen könne.

Vielleicht hat der Verfasser die theuren Frachtsätze nur aus dem Umstande gefolgert, dass die Actien der bezüglichen Hamburger Gesellschaft im letzten Jahre 11 pCt. Dividende vertheilt haben und z. Z. 158 1/2 stehen. Nicht nothleidend zu sein und keiner Almosen zu bedürfen ist ja anscheinend heute ein Grund, um sofort den Verdacht der Ausbeutung des wirthschaftlich Schwachen auf sich zu lenken. Die genannte Hamburger Linie nennt sich die Kingsin-Linie, zu deutsch die Königs-Linie. Sie läßt acht Dampfer laufen, keiner unter zweitausend Tons, und hat den neunten im Bau. Das Prädikat „Kingsin“ wird die Linie voraussichtlich bald ablegen müssen, denn wenn die Ideen der Denkschrift, der Linie in subventionierten Dampfern eine Konkurrenz zu schaffen, durchgeführt werden, so ist es natürlich mit der Prosperität aus; statt einer gesunden giebt es dann zwei kranke Linien, an denen der christliche Staat das Amt der Krankenpflege versehen könnte.

Oder will man die Hamburger Linie, welche bereits 11 pCt. Dividende giebt, subventionieren? Entweder giebt sie dann noch mehr Dividende, dann war die Subvention ein überflüssiges Geschenk, oder sie vertheilt weniger Dividende, dann war die krampfhaftige Poussirung des Verkehrs irrationell. Man lasse doch die Gesellschaft sich selbst entwickeln. Sind genug Frachtgüter vorhanden, so vermehrt sie ihre Schiffe ohne die Hülfe des Staats, wie dies augenblicklich geschieht. Auch wenn die Verbindung, die heute eine sechswöchentliche ist, eine vierwöchentliche oder zweiwöchentliche wird, so werden immer nur Waaren, welche rasch expedirt werden sollen, über fremde Häfen gehen, wo gerade ein Schiff segelfertig liegt.

In ihrer blinden Begeisterung für Staatssubventionen dringt dagegen die Denkschrift darauf, daß irgend wie die Gelder des Staats geopfert werden. Noch auf der ersten Seite, wo sich auch die famose „Subvention durch Auswanderung“ befindet, rath sie dringend, doch die Mittel des Staats nicht zu schonen. Nachdem die Gründe erschöpft sind, werden noch einige patriarchalische Ermahnungen angeknüpft und entschlüpfen bei der Gelegenheit zwei Behauptungen, welche mit den Thatsachen in einem solchen Widerspruch stehen, daß man es wohl nur der wirthschaftspolitischen Erregung zuschreiben darf, daß sie überhaupt geäußert sind.

Eine Staatssubvention sei erforderlich, heißt es, „da ein deutsche nicht subventionirte Dampfschifffahrt mit den subventionirten Linien der andern Nationen nicht concurriren kann“.

Wenn eine Linie 11 pCt. Dividende giebt und ihre Actien 158 1/2 stehen, so scheint uns die Concurrenzfähigkeit einigermaßen gegeben.

Ferner heißt es oben auf Seite 13 der Denkschrift: „Wo heute eine britische Schiffslinie der Staatsstützung ermangelt, da hat sie dieselbe doch Jahre lang nach ihrer Begründung bezogen.“

Zur Orientirung des Verfassers der Denkschrift nur die Thatsache, daß Holt's line – Glen line – Castle line und verschiedene andere Linien zwischen England und China keinen Pfennig Subventionen bekommen haben und sehr gut prosperiren. Damit genug für diesmal.