

Nr. 2.4.1.03

**Carl Illies, Teilhaber der Firma C. Illies & Co.,
Hamburg, an die Handelskammer Hamburg, betr. die
Geschäftsanbahnung mit der Nippon Y#sen Kaisha, 22. Juli 1890**

Geschäftsbrief

Bearbeitet von: Friederike Sattler

Fundort: Archiv der Handelskammer Hamburg (AHKH), 95.D.10.18

Formalia: 1 Bogen à 4 Seiten, auf der 1., 2. und 3. Seite handschriftlich beschrieben, als Abschrift gekennzeichnet, nachträglich von anderer Hand mit Vermerken versehen, die - sofern sie nur der Registratur dienen - in der Transkription nicht berücksichtigt werden.

Regest:

Carl Illies, Teilhaber der Firma C. Illies & Co. mit Niederlassungen in Yokohama, Tokio, Hyogo und Hamburg, der gerade aus Japan nach Deutschland zurückgekehrt ist, legt der Handelskammer Hamburg nach der Lektüre von Berichten der deutschen Gesandtschaft in Tokio und des deutschen Generalkonsulats in Yokohama wunschgemäß seine Ansichten dar, wie von deutscher Seite eine Geschäftsverbindung zur japanischen Großreederei Nippon Y#sen Kaisha geknüpft werden könnte, die ihre Dampfschiffe und Materialien bisher fast ausschließlich aus Großbritannien bezieht. Er empfiehlt den in Betracht kommenden deutschen Industrieunternehmen, mit ganz konkreten und gut vorbereiteten Angeboten den direkten Kontakt zur Nippon Y#sen Kaisha zu suchen, also nicht den in seinen Augen aussichtslosen Weg über britischen Einkaufsgesellschaften zu gehen. Für den Fall, dass man abgelehnte Anfragen an diese britischen Einkaufsgesellschaften nutzen will, um Unterlagen für eine Beschwerde über die ungehörige - und für die Japaner letztlich sogar nachteilige - Bevorzugung der Briten bei der japanischen Regierung zu sammeln, könne dies allerdings doch sinnvoll sein.

[1. Bogen, 1. Seite]

Abschrift.

C. Illies & Co.
Yokohama, Tokio, Hiogo,
Hamburg
(Gr. Bleichen 9.)

Hamburg, Juli 22. 1890

An
den löblichen Vorstand
der Handelskammer
zu
Hamburg.

Auf Grund der mir gefälligst zur Einsicht übergebenen Berichte des Kaiserl. Generalkonsulats zu Yokohama, dd. 24. Februar und der Kaiserl. Gesandtschaft zu Tokio, dd. 10. März, die Nippon Yusen Kaisha

(japanische Dampfschiffahrtsgesellschaft) und die Ankäufe ihrer Materialien und Schiffe betreffend, beehre ich meine Ansicht dahin abzugeben, daß diese Dampfschiff-Gesellschaft trotz Regierungsreserven einer Privatgesellschaft gleicht und wie angegeben nach England lehnt, so sehr, daß sie fast den Eindruck einer englischen Gesellschaft macht und daß schon deshalb schwerlich in die Geschäfte derselben hineinzukommen ist, weil, wenn auch deutsches Material dem englischen nicht nachsteht, man durch die langen Jahre doch an letztere gewöhnt ist und alles Nicht-Englische nicht allein mit scheelen Augen ansehen, sondern mit den vielen englischen Beamten in den Bureaus und an Bord der Schiffe hierin noch bestärkt werden wird, besonders nachdem vor einigen Jahren so prononcirt die englische Handelswelt auf die deutsche Concurrenz aufmerksam gemacht worden ist.¹

Soll trotzdem der Versuch gemacht werde, in das Geschäft[1. Bogen, 2. Seite] der gedachten Gesellschaft seitens deutscher Fabrikanten hineinzukommen, so ist nicht etwa die englisch-schottische Einkaufsstelle mit Offerten aus Deutschland zu versehen, denn diese würden nur zur eigenen Information verwandt werden, und dem deutschen Interesse mehr schaden als nützen (es sei denn, daß man nach häufig unberücksichtigt gebliebenen Offerten und nicht beantworteten Anfragen die Gelegenheit benutzt, um auch Klagen bei der japanischen Regierung vermittelt der deutschen Gesandtschaft über ungehörige Bevorzugung der Engländer und entsprechende Benachtheiligung der japanischen Geldinteressen einen Druck auszuüben, eine Enquête herbeizuführen, mit anderen Worten die japanischen Beamten aufzustöbern und so das englische Monopol in's Wanken zu bringen) sondern es muß schon mit Mustern und Preisen in Japan selbst vorgegangen werden. Erst wenn durch Vergleiche seitens gelegentlich einmal selbständig denkender japanischer Angestellter in der Gesellschaft die Güte neben der Preiswürdigkeit des deutschen Materials festgestellt ist, wird es möglich werden, eventuell dadurch, daß auch in der Nippon Yusen Kaisha das jetzt in den Regierungsämtern beliebte Submissionsverfahren angenommen wird, Gleichberechtigung zu erzielen, vielleicht freilich auch dadurch, daß schließlich die englisch-schottische Einkaufsstelle von Japan aus gezwungen wird, Deutschland zur Concurrenz zuzulassen und die Beweise für ihre Einkäufe beizubringen.

Neben der im Gesandtschaftsbericht genannten Firma Lobnitz & Co., Glasgow, waren mir früher die Herren Matheson & Co., London, – Agentur für Jardine Matheson & Co. in China und Japan – als Einkäufer für die Nippon Yusen[1. Bogen, 3. Seite] Kaisha bekannt. Vor diesen und zwar für die Mitsu Bishi & Co., aus der die N. Y. K. zum Theil hervorgegangen ist, waren die Einkäufer die Eastern Agency in London, Chef Bosman, die jedoch eingegangen ist. Herr Bosman ist jetzt bei einem Herrn James Whittall, früheren China-Chefs von Jardine Matheson & Co., und es ist nicht unmöglich, daß er den Einkäufen für die Yusen Kaisha indirekt wiederum nicht ferne steht.

Ich empfehle, daß hervorragende deutsche Fabrikanten in obgedachter Art den Versuch machen, in die Geschäfte hineinzukommen, in die Augen fallende Muster je nach dem nach England / Schottland oder nach Japan senden und dieselben mit dringlichen, ganz kurz und klar gehaltenen, englisch geschriebenen Briefen und c. i. f. Preisen begleiten, – Alles mit englischen Maaßen resp. Gewichten ausfertigen und dies periodenweise wiederholen. Wird schließlich ein Erfolg erzielt, wird, wie die Berichte es beabsichtigen, Bresche in das Monopol gelegt, so kann das Resultat für den deutschen Absatz ein recht bedeutendes werden, denn es geht in die Millionen von Mark per Jahr.

Für Schiffe im Besonderen ist wohl der Weg nach England und die nachher folgende, sicher nöthige Reklamation im oben gedachten Sinne das Richtige.

Ich empfehle mich

mit Hochachtung

(gez:) C. Illies[1. Bogen, 4. Seite: blanco]

1 Worauf Carl Illies mit dieser Bemerkung anspielt, bleibt unklar.