

Nr. 2.3.1.18

„Die bevorstehende Übertragung von Holt's Bangkok- und Borneo-Dampfern an ein deutsches Syndikat“, in: Hamburgischer Correspondent, 11. Mai 1899

Zeitungsartikel

Bearbeitet von: Friederike Sattler

Fundort: Hamburgischer Correspondent, 11. Mai 1899, S. 3

Formalia: Gedruckte Quelle im Umfang von 1 Seite.

Regest:

Der Hamburgische Correspondent bringt am 11. Mai 1899 in der Rubrik „Asien“ die Übersetzung eines Zeitungsartikels aus der „Singapore Free Press“, in dem die Übernahme einer Reihe von Dampfern der Holt'schen Blue Funnel Line durch deutsche Investoren als großer Schritt in der rapiden Entwicklung der deutschen Schifffahrt in Ostasien kommentiert wird. Der Schiffsverkehr zwischen den Straits Settlements, Siam und Britisch-Nordborneo werde künftig allein in deutscher Hand liegen und damit wahrscheinlich auch der Handel mit Kohle, Öl, Schiffsproviand und Gemischwaren in ihre Hände übergehen. Das deutsche Handeln sei dabei nicht zu tadeln, heißt es, vielmehr könne man nur das Geschick und die Energie bewundern, mit der deutsche Interessen zum Tragen gebracht werden. Doch für die britischen Interessen sei die Entwicklung beunruhigend, denn dem deutschen Unternehmergeist hätten britische Reeder offenbar nur wenig entgegenzusetzen. Als Nutznießer eines getroffenen britisch-deutschen Abkommens zur Begrenzung des Wettbewerbs in der Frachtschifffahrt sieht der Artikel allein die deutschen Reeder.

[1. Seite, 3, Spalte 2, unten]

Asien.

Die „Free Press“ von Singapore schreibt: „Die bevorstehende Übertragung von Holt's Bangkok- und Borneo-Dampfern an ein deutsches Syndikat bedeutet einen großen Schritt in der rapiden Entwicklung unserer unternehmenden Nachbarn zur Eroberung des Handels im fernen Osten. In Zukunft werden die Dampfer der einzigen regulären Linie, die den Verkehr zwischen den Straits, Siam und Britisch Borneo unterhält, unter deutscher Flagge laufen. Die britische Flagge wird an Bord von 11 Dampfern gestrichen und durch die deutsche Trikolore ersetzt werden. Ungefähr 1000 britische Kapitäne, Offiziere und Ingenieure werden allmählich entlassen werden, um deutschen Mitbewerbern Platz zu machen. Die grosse Masse des Verkehrs und Handels zwischen Siam und Borneo wird in deutsche Hände fallen. Ferner wird ein sehr wichtiger Handelsverkehr in gemischten Gütern, in Kohlen, Oel und allen den zahllosen Vorräthen und Provisionen für Schiffe an deutsche Häuser übergehen. In welcher Ausdehnung dies möglich ist, mag aus der Thatsache gefolgert werden, dass die deutsch-australische Gesellschaft im letzten Jahre etwa 20.000 Tonnen Kohlen nach Singapore gebracht hat und das gleiche Quantum in diesem Jahre hinbringen wird. In Anbetracht dessen, dass wir Britisch-Borneo geschaffen haben, und dass es unser Stolz war, zu konstatieren, dass unsere Interessen in Siam 98 p Zt. betrogen, kann das Resultat denen keine Ehre machen, die unsere Schifffahrtsinteressen leiten. Niemand kann unsere deutschen Freunde tadeln oder etwas anderes thun, als das Geschick und die Energie bewundern, mit der das grosse deutsche Haus der Straits diesen Coup zur Vollendung gebracht hat.¹ Aber es ist nichts desto weniger für britische Interessen beunruhigend, die fast unglaubliche Entwicklung des deutschen Handels und

1 Gemeint ist die Firma Behn, Meyer & Co. in Singapur, die schon 1890 die Vertretung der Deutsch-Australischen Dampfschiffs-Gesellschaft übernommen hatte. Auf Initiative von Franz Heinrich Witthoefft kam 1899 der Ankauf der Holt'schen Dampfer durch den Norddeutschen Lloyd und Behn, Meyer & Co. zustande. Vgl. *Helfferrich*, Behn, Meyer & Co./Arnold Otto Meyer, Bd. 1, S. 151; *Helfferrich*, Behn, Meyer & Co./Arnold Otto Meyer, Bd. 2, S. 48, 87.

der deutschen Schifffahrt in diesem Theile der Welt zu betrachten. Deutschlands Geschick und[1. Seite, 3, Spalte 3, oben] Unternehmungsgeist ist seitens der britischen Rheder nur in armseliger Weise begegnet worden. Zuerst sehen wir unsere grossen Gesellschaften in einem ungesunden Kampfe, Cargo für 7,5 oder selbst 5 M die Tonne übernehmen – lächerliche Sätze, die kaum die Kanalgebühren decken.² Dann fallen sie in das andere Extrem und treiben durch den Ring, die sogenannte „Konferenz“, die Sätze auf 35 und 42,5 M.³ Nachdem sie nun endgültig zu hohe Sätze eingeführt haben, die unziemlichen Gewinn abwerfen, sehen unsere Schiffsbesitzer, dass die Deutschen ganze Flotten grosser, moderner Dampfer aussenden, um das Gros des Verkehrs zu erobern. Man muss sich das ansehen, was jetzt durch die Flotten des „Norddeutschen Lloyd“, der „Hamburg Amerika“ und der „Deutsch-Australischen Linie“ geleistet wird. Die Statistik über die Tonnengehaltsverhältnisse des letzten Halbjahres wird deren peinliche Aufmerksamkeit erregen, die sich um unsere Schifffahrts-Interessen bekümmern. Wenn unsere Rheder nicht imstande sind, sich mit fremdem Wettbewerb abzufinden, und es vorziehen, ihre Dampfer an Fremde zu übertragen, so mag die Nation im Ganzen dem Beispiel folgen und die britische Marine zu geziemendem Preise verkaufen. Denn es sieht augenblicklich wirklich so aus, als ob wir nicht viel an Kauffahrtei-Marine zur Beschützung durch unserer Schlachtschiffe und Kreuzer behalten würden.“ So schlimm ist es nun doch nicht.

2 Gemeint sind die Gebühren für die Nutzung des Suezkanals.

3 Angesprochen wird hier die 1897 gegründete „Straits Homeward Conference“, ein Abkommen zwischen britischen und deutschen Schifffahrtsgesellschaften zur Stabilisierung der Frachtraten.