

Nr. 2.3.1.20

Richard Paul Kiliani, Deutscher Generalkonsul in Singapur, Aufzeichnungen über wirtschaftliche Fragen Südasiens, Auszug betr. die Schifffahrt, o. D. [Sommer 1910]

Aufzeichnungen

Bearbeitet von: Friederike Sattler

Fundort: Historisches Archiv der Deutschen Bank, Frankfurt am Main (HADB), S 1408

Formalia: 6 Blätter, maschinenschriftlich einseitig beschrieben, als Abschrift gekennzeichnet, Auszug aus einem insgesamt 11 Blätter umfassenden Dokument.

Regest:

Richard Paul Kiliani, seit 1905 deutscher Generalkonsul in Singapur, geht in seinen kurz vor dem Wechsel nach Australien niedergeschriebenen „Aufzeichnungen über einige wirtschaftliche Fragen Süd-Asiens“ auch auf die Schifffahrt ein. Er skizziert das vom Norddeutschen Lloyd aufgebaute umfangreiche Netz an Dampferlinien, das sowohl dem innerasiatischen Küstenhandel als auch der Verbindung zwischen den Rohstoffmärkten Ostasiens und der deutschen Industrie diene. Dieses Netz habe sich bisher vielleicht noch niemals gut rentiert, doch Kiliani warnt davor, wie gerade diskutiert wird, einen Teil der Linien aufzugeben. Das werde dem deutschen Ansehen in Ostasien und besonders in China schwer schaden. Er gibt zu bedenken, dass die von den drei großen deutschen Schifffahrtsgesellschaften Norddeutscher Lloyd, HAPAG und DADG geschlossenen Ringabkommen sich durchaus nachteilig auf die deutsche Schifffahrt und Volkswirtschaft insgesamt auswirken. Der Mangel an organisatorischer Verbindung zwischen den deutschen Reedern und der deutschen Industrie fördere vielmehr die Monopolstellung Londons auf dem Weltmarkt. Kiliani empfiehlt, einen engeren Zusammenschluss der großen in Ostasien Handel treibenden deutschen Schifffahrtslinien zu erwägen und das deutsche Großkapital für Investitionen in neue Kohlenminen auf Sumatra zu interessieren, um die eigene Abhängigkeit bei der Kohlenversorgung von Großbritannien und Japan zu verringern. Die enge Zusammenarbeit von Kohlenminen, Banken, Reedern und Händlern in Japan stellt er als Vorbild heraus. Die Gründung eines deutsch-niederländischen Kohlentrusts könne dazu beitragen, Deutschland in wirtschaftlicher und politischer Hinsicht eine „erstklassige Position“ in Südostasien zu verschaffen.

[1. Blatt, Vorderseite]

A b s c h r i f t.

Aufzeichnungen über einige wirtschaftliche Fragen Südost-Asiens.

Schifffahrt. Der Norddeutsche Lloyd betreibt in Ostasien eine umfangreiche Küstenschifffahrt, die sich geographisch über einen Rayon von der ungefähren Grösse Afrikas erstreckt, etwa 62 Dampfer im Werte von ca 40 Million M umfasst und britische, holländische und amerikanische Kolonien, China, Japan und die Südsee berührt. Nach Siam und dem niederländisch-indischen Archipel speziell laufen 8 Linien mit 21 Schiffen von zusammen fast 40 000 tons.

Dieser Küstendienst bewegt natürlich vielfach lediglich fremde Güter lediglich zwischen fremden Ländern, er ist aber doch sehr geeignet, die deutschen Hauptlinien teilweise von fremden Reedereien unabhängig zu machen

und eine Verbindungsmöglichkeit zwischen dem deutschen Handel und der deutschen Industrie einerseits und den aufnahmefähigen Stapelländern der wertvollen Rohprodukte des Ostens andererseits herzustellen.

Der ganze Betrieb, der allmählich durch Aufkauf englischer Linien zu seinem jetzigen Umfang aufgebaut ist, hat nun im Ganzen anscheinend bisher niemals gut rentirt.¹ Neuerdings soll daher die eventuelle Aufgabe einzelner Teile des Dienstes zur Erwägung stehen.[2. Blatt, Vorderseite]

Vom Standpunkte der allgemeinen deutschen Wirtschaftsinteressen würde das Verschwinden der deutschen Flagge aus dem siamesischen Golf, worum es sich in erster Linie eventuell zu handeln scheint, für das deutsche Ansehen in Ostasien und besonders in China eine Schlappe von unübersehbarer Tragweite bedeuten. Eine nennenswerte Einschränkung der Fahrten im Archipel, die übrigens kaum beabsichtigt ist, – die Singapur-Neu-Guinea-Linie des Lloyd ist eben erst reichsseitig subventionirt worden – würde die Gefahr einer Abdrängung der deutschen Flagge aus dem grossen zukunftsreichen Interessengebiet Indien-Archipel, Straits-Java-Banda-Amboina-Neu-Guinea und Molukken, und Japan Neu-Guinea-Australien in sich schliessen.

Die drei grossen Linien (Norddeutscher Lloyd, Hamburg-Amerika-Linie und Deutsch-Australische Dampfschiffsgesellschaft) sind in Ostasien durch Separat-Abkommen an bestimmte Schifffahrtsringe angeschlossen, die jedesmal auch die deutschen Konkurrenten ausschliessen. Was diese sich damit gegenseitig absperren, wächst stets einem fremden Dritten zu.

Ausserdem scheint es bei dem jetzigen Verhältnis unter den deutschen Schifffahrtsgesellschaften nicht immer möglich zu sein, die auf deutschen Küstenfahrern an die Hauptlinien herangebrachten für die deutsche Volkswirtschaft unentbehrlichen und häufig anderweit nicht zu beschaffenden Güter auch auf deutschen Schiffen direkt in deutsche Häfen weiter zu befördern. Vielmehr scheinen diese Rohprodukte[3. Blatt, Vorderseite] des Ostens häufig erst auf dem Umwege über fremde, englische, holländische, belgische, dänische, schwedische pp Häfen unsererseits bezogen zu werden. Die dabei durch Umladung, Lagerung pp entstehenden Mehrkosten dürften eine erhebliche, viele Millionen jährlich betragende Belastung der deutschen Volkswirtschaft darstellen, die durch den Mangel einer organisatorischen Verbindung zwischen den Reedern und den Rohprodukten-Verbrauchern im deutschen Inlande mit verursacht ist und die nun der in vieler Beziehung heutzutage bereits nicht mehr gerechtfertigten Monopolstellung Londons auf dem Weltmarkt zu Gute kommt.

Neuestens ist gegen den Norddeutschen Lloyd eine asiatische Schifffahrtskonkurrenz auf nationaler Grundlage auf dem Plan erschienen, die bereits zu schweren Verlusten für ihn geführt hat.

Aus allen diesen Gründen empfiehlt sich die Erwägung der Frage, ob nicht ein engerer Zusammenschluss der grossen in Ostasien Handel treibenden deutschen Schifffahrtslinien wünschenswert und vorteilhaft ist. Diese Frage wird bei der nun auch auf dem Gebiete der Reederei erwachten Konkurrenz der Asiaten und ihrer straffen nationalen und wirtschaftlichen Organisation vermutlich nicht mehr von der Bildfläche verschwinden.

Die Kriegsschiffe einer fremden Macht können in Südost-Asien durch einfaches Einkreisen und Abschnitten von Kohlenplätzen kampfunfähig gemacht werden. Indien, Australien und Japan könnten z. Z. –[4. Blatt, Vorderseite] theoretisch gesprochen – durch gleichzeitige Kohlenverweigerung sämtliche deutschen Kauffahrer in Ostasien mit einem Schlage zum Aufliegen zwingen. Wird dies auch praktisch nicht eintreten, so beweist es doch den hohen Grad der Abhängigkeit unserer Handelsflotte in Ostasien von ausländischen Kohlenhändlern, denen sie jahraus, jahrein für viele Millionen jährlich Kohlen-Kaufgeld tributpflichtig bleibt.

Ausserdem wird aber die Konkurrenzfähigkeit der deutschen Schifffahrt in Südost-Asien überhaupt mit von billigen [sic!] Kohlenbezug abhängen. Ein eigener selbständiger Kohlenbezug in Südost-Asien, der ausserdem die jetzt an England und Japan jährlich deutscherseits für Kohle bezahlten sehr grossen Summen deutschen Betrieben zuleiten würde, scheint daher für unsere Handelsmarine von der grössten Bedeutung. Hierfür kommt zunächst Sumatra mit seinen reichen Kohlenschätzen in Frage, die direkt am grossen Haupt-Wasserwege des Ostens belgen [sic!]² sind, den die Flotten aller in Ostasien Handel treibenden Länder passiren müssen. Es wäre dringend wünschenswert, dass das deutsche Grosskapital für diese Frage interessirt würde.

1 Zum Aufkauf englischer Linien vgl. Dokument Nr. 2.3.1.18.

2 Gemeint ist wahrscheinlich „gelegen“.

Dazu kommt, dass die Versorgung der wirtschaftlichen Zentrale des Gebiets, Singapore, wo jetzt englische, indische, australische und japanische Kohle – teilweise von der Regierung, die auch alle Kohlenlagerplätze hält – gehandelt wird, mit Kohle aus der Nachbarschaft nach der Natur der Sache nur eine Frage der Zeit ist. Der Besitz eigener Kohlenminen in[5. Blatt, Vorderseite] Sumatra würde einen Anteil an dieser Versorgung gewährleisten: in grösseren [sic!] Masstabe würde ein solcher Besitz bei der grossen Bedeutung der Kohle sogar eine wirtschaftliche Machtstellung in Ostasien überhaupt in sich schliessen. Die Aufnahmefähigkeit des Gebietes ist nun nicht unbeschränkt: die gegenwärtige wirtschaftliche Konstellation würde, wenn sie von einen [sic!] Konkurrenten, etwa Japan, ausgenützt würde, also wohl niemals wiederkehren.

Das japanische Kohlengeschäft ist durch das sehr gut organisierte Zusammenarbeiten von Minen, Banken, Reedern und Händlern eine der wirksamsten und mächtigsten Wirtschaftsschöpfungen des Ostens. Die nach Löschung der japanischen Kohle in den einzelnen ostasiatischen Häfen freiwerdenden japanischen Schiffsräume machen den nichtjapanischen Reedereien eine schwere Konkurrenz: eine Ausbreitung des japanischen Kohlenhandels müsste aber den Handel Ostasiens überhaupt immermehr in japanische Hände ziehen. Allem Anschein nach besteht die Gefahr, dass der japanische Kohlenhandel auch noch in Sumatra Minen erwirbt. Der Frage kommt also ein dringendes aktuelles deutsches Interesse zu. Dieses Interesse ist umso grösser, als eine weitere wirtschaftliche Aufwärtsbewegung des Ostens und speziell Südost-Asiens als unzweifelhaft gelten muss und als es sich eventuell gerade um die wirtschaftliche Bekämpfung derjenigen ostasiatischen Macht handelt, deren wirtschaftliche und kriegerische[6. Blatt, Vorderseite] Erfolge dem Wirtschaftsleben Ostasiens seit Geraumen [sic!] mit den Stempel aufdrücken.

Die Kohlenfrage wird bei eventuellen künftigen kriegerischen Verwickelungen in Ostasien eine Hauptrolle spielen. Im jüngsten Vertrag mit Siam hat sich England ausdrücklich die Anlage von Häfen, Docks und Kohlenstationen auch auf dem noch siamesischen Gebiet der Halbinsel Malakka vorbehalten. Im niederländisch-indischen Archipel werden jetzt schon private Anlagen der Art zu kaufmännischen Zwecken von der holländischen Regierung mit der Begründung verweigert, dass England dergleichen nicht dulde.

Die Sicherung unabhängigen Kohlenbezugs für die deutschen Schiffe ist eine der wichtigsten Fragen Südost-Asiens. Ihre glückliche Lösung, etwa durch Gründung eines grossen deutsch-holländischen Kohlen-Trusts in Niederländisch Indien, würde uns politisch und wirtschaftlich in Südost-Asien eine erstklassige Position geben, während wir bei der derzeitigen Organisation unserer Schifffahrt und unseres Rohprodukten-Bezugs noch auf lange hinaus stets „zweite Hand“ bleiben werden.

[Es folgen Ausführungen zum deutschen Kapital und zur deutschen Industrie.]