

Die Handelsbeziehungen der Habsburger Monarchie mit Japan vor dem Ersten Weltkrieg¹

ALEŠ SKŘIVAN, Sr.

Die Habsburger Monarchie begann die Aktivitäten im Fernen Osten sehr spät zu entwickeln, was durch die Wirkung mehrerer Faktoren beeinflusst wurde. Hinsichtlich der geographischen Lage und weiterer Umstände war die Monarchie aus dem Handelsgesichtspunkt primär an den europäischen Kontinent orientiert. Noch im Jahre 1900 wurden 92,5 % des Exports aus Österreich-Ungarn auf die europäischen Staaten gerichtet, nur 3,1 % auf Asien, 2,6 % auf Amerika und 1,7 % auf Afrika.² Eine ganz dominante Stellung in der Ausfuhr der Monarchie hatte größtenteils Deutschland, woraufhin 52,3 % des österreichischen Exports im Jahre 1900 gerichtet wurde.³

Obwohl Österreich-Ungarn nicht zu den wichtigsten Teilnehmern des internationalen Handels gehörte, war dessen Rolle auf diesem Feld nicht völlig vernachlässigbar und man kann kaum mit der Ansicht zustimmen, dass „noch um die Jahrhundertwende bedeutete der Außenhandel im Hinblick auf die gesamte wirtschaftliche Leistung der Donaumonarchie nur das Vegetieren“.⁴ Doch in den Jahren 1867–1913 wuchs der Umfang des Außenhandels der Monarchie um 340 %. Das größte Wachstum brachte die zweite „Gründerphase“ der Jahre 1897–1913 als der Gesamtwert des Außenhandels von 3,18 auf 6,49 Milliarden Kronen stieg.⁵ Andererseits ist es ein

¹ Dieser Text ist einer der Ergebnisse des Grants *Die Wirtschaftlichen und politischen Interessen Österreich-Ungarns im Fernen Osten (China, Japan) in den Jahren 1900–1914*, erteilt durch die Grantagentur der Tschechischen Republik (P 410/1111634)

² P. BAIROCH, *Commerce extérieur et développement économique de l'Europe au XIXe siècle*. Paris, La Haye 1976, S. 82. Neuerlich und näher zum österreichisch-ungarischen Export nach den Fernen Osten, speziell China, vgl. A. SKŘIVAN, Jr., *Austro-Hungarian Export to China*, in: *Prague Papers on the History of International Relations*, Prague, Vienna 2008, S. 192–208; A. SKŘIVAN, Jr., *Československý vývoz do Číny 1918–1992*, Praha 2009, S. 21–38.

³ *Österreichisches statistisches Handbuch für die im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder. Nebst einem Anhang für die gemeinsamen Angelegenheiten der österreichisch-ungarischen Monarchie*. (weiter nur ÖSH). Hrsg. von K. K. Statistischen Zentralkommission. Einundzwanzigstes Jahrgang, 1902, Wien 1903, S. 258.

⁴ U. HAUSBRANDT, *Welthafen Triest – Anspruch und Wirklichkeit. Die Entwicklung des Seehandelsplatzes im außenwirtschaftlichen System der Habsburger Monarchie 1814–1914*, Diss., Wien 1991, S. 183.

⁵ ÖSH, Jg. 1913, Wien 1914, S. 231. Tessner führt ein bisschen niedrigere Angaben an – 3,03 bzw. 6,14. Milliarden Kronen. M. TESSNER, *Der Außenhandel Österreich-Ungarns von 1867 bis 1913*, Köln 1989, S. 19.

bisschen schwierig mit der Ansicht zu polemisieren, dass „*die Habsburger Monarchie jedoch keineswegs nur im europäischen Außenhandel eine – im Verhältnis zu ihrer Größe – untergeordnete Rolle einnahm. Auch innerhalb der eigenen Volkswirtschaft gelangte der internationale Warenhandel nie zu großer Bedeutung. Noch um 1910 betrug die Exportquote der Länder Österreich-Ungarns nur ca. 7 Prozent. Dieser Wert stellte, mit Ausnahme Russlands, den geringsten unter allen europäischen Staaten dar.*“⁶

Obwohl bis in den Ersten Weltkrieg der Außenhandel der Monarchie einseitig auf Europa orientiert war, zeigte sich unter den österreichischen Kaufleuten verhältnismäßig bald das Interesse an den entfernten außereuropäischen Gebieten einschließlich des Fernen Ostens. Schon im Jahre 1843 sendete die Triester Börse eine Mission aus, deren Mitglieder der Ingenieur und Direktor der Donauschiffahrtsgesellschaft Peter Erichsen und der Triester Großkaufmann A. G. Conighi waren. Die Mission sollte die Möglichkeiten für die österreichischen Kaufleute untersuchen.

Ein gewisser Scheidepunkt bedeutete die Weltumsegelung der österreichischen Fregatte *Novara* in den Jahren 1857–1859, deren Kommandant Bernhard von Wüllersdorf-Urbair ein großer Propagator einer Expedition in den Fernen Osten wurde,⁷ weil er auf den Märkten Chinas und Japans große Möglichkeiten für die österreichischen Kaufleute voraussetzte. Er kritisierte die Tatsache, dass Österreich außer dem Konsulat in Hongkong keine entsprechende Vertretung im Fernen Osten hatte.⁸ Er beabsichtigte zur Überwindung der einseitigen Orientierung des Handels zu Europa beizutragen und forderte die Unterzeichnung des Vertrags zwischen Österreich und Japan. Jedoch schloss Österreich bzw. Österreich-Ungarn bis 1869 keinen ordentlichen Vertrag mit Japan ab, es wurden keine normalen diplomatischen Beziehungen geknüpft, die zur Entstehung vorteilhafterer Voraussetzungen für die Entwicklung der gemeinsamen Kontakte inklusive des Handels entstehen konnten.

Große Hoffnungen versprach das Projekt des Suez Kanals, dessen Bau im Jahre 1859 begann. Namentlich in Triest, das der wichtigste Hafen Österreichs war, war stark die Vorstellung präsent, dass die bedeutende

⁶ HAUSBRANDT, S. 164.

⁷ B. von WÜLLERSDORF-URBAIR, *Projekt einer Expedition zu handelspolitischen Zwecken nach Siam, China und Japan*, Wien 1860.

⁸ Erst im Jahre 1883 wurde das österreichisch-ungarische Konsulat in Yokohama errichtet, im Jahre 1911 folgte die Errichtung des Konsulats in Kobe. Die österreichisch-ungarische Vertretung in Tokio funktionierte seit 1871, erster Gesandter wurde Karl Graf Zaluski 1883. Die Botschaft existierte seit 1908, wo Adalbert Ambró von Adamócz als erster Botschafter diente. P. PANTZER, *Japan und Österreich-Ungarn. Die diplomatischen, wirtschaftlichen und kulturellen Beziehungen von ihrer Aufnahme bis zum ersten Weltkrieg*. Beiträge zur Japanologie., Bd. 11, Wien 1973. S. 200.

Verkürzung der Schifffahrtstrasse nach Indien und in den Fernen Osten der Monarchie Vorteile gegenüber den traditionellen maritimen Großmächten bringen soll.

Die erste offizielle österreichisch-ungarische Expedition nach Siam, China und Japan (Fregatte *Donau* und Korvette *Erzherzog Friedrich*) verließ am 18. Oktober 1868 den Hafen Muggia bei Triest unter dem Kommando des Konteradmirals Anton von Petz, der für diese Mission zum k. u. k. Gesandten und bevollmächtigten Minister ernannt wurde. Das Hauptziel der Expedition war die Unterzeichnung der Verträge mit den obenerwähnten Staaten, die den österreichischen Staatsangehörigen gleiche Rechte und Möglichkeiten, die die Bürger anderen Staaten schon hatten, sichern sollten. Am 18. Oktober 1869 unterschrieb Petz mit den japanischen Vertretern den Vertrag über die Freundschaft, Handel und Schifffahrt zwischen Österreich-Ungarn und Japan.⁹

Die Bewertung der Entwicklung der Wirtschaftsbeziehungen zwischen Österreich-Ungarn und Japan während der ersten zwei Dekaden nach der Unterzeichnung des Vertrags, d. h. in den 70er und 80er Jahren, ist manchmal sehr schwierig, weil oft die notwendigen statistischen Angaben nicht zur Verfügung stehen. Die relevanten und detaillierten Angaben über den gemeinsamen Handel stehen seit Anfang der 90er Jahren des 19. Jahrhunderts zur Verfügung. Für den erforschten Zeitraum (1900–1914) existieren schon genügend Informationen, deren kritische Beurteilung einen Grund für die entsprechende Analyse bieten kann.

Auf beiden Seiten existierten erhebliche Hindernisse, die die Entwicklung der gemeinsamen Beziehungen verhältnismäßig lang beeinflussten. Die österreichischen Unternehmer konzentrierten sich vor allem auf den Innenmarkt der Monarchie bzw. auf die europäischen Staaten. Der ungünstige Faktor war der Mangel an Kapital für die Investitionen in den Überseehandel. Die österreichischen Kaufleute waren nicht bereit sich an den riskanten Operationen in den entfernten Ländern zu beteiligen. Die Ursache des kleinen Wachstums und Umfangs des gemeinsamen Handels in der Anfangsperiode (etwa bis 1890) war an erster Stelle nicht die niedrige Konkurrenzfähigkeit der österreichischen Ware oder die Interesselosigkeit der Japaner. Die größere Bremse bedeutete die Schwerfälligkeit der österreichischen Kaufleute und ihre geringe Bereitwilligkeit in die Aktivitäten im Fernen Osten einzutreten. Im Unterschied zu Großbritannien und Deutschland

⁹ Text des Vertrags vgl. PANTZER, S. 177–193. Der Vertrag trat in Kraft nach dem Austausch der Ratifizierten Texte am 3. Dezember 1871. Original mit der Unterschrift des Kaisers Mutsuhito befindet sich im Haus-, Hof- und Staatsarchiv Wien (weiter nur HHStA), Allgemeine Urkundenreihe.

war in Österreich-Ungarn der Mangel des Unternehmergeistes im Zusammenhang mit den Aktivitäten im Fernen Osten bemerkbar.

Trotz des großen Fortschritts und der Modernisierung Japans in der Ära Meiji (1867–1912) überwog unter den Europäern noch lang sehr niedrige Bewertung der Japaner. Die Meinung über Japaner beeinflussten oft schiefe und unwahrhaftige Berichte, die das bevorzugte Interesse der Kaufleute nicht hervorrufen konnten. Die große Barriere – im Grunde fast für alle fremde Kaufleute – war die Unkenntnis der japanischen Sprache und umgekehrt die Unkenntnis der europäischen Sprachen seitens der japanischen Partner.

Bis Ende des erforschten Zeitraums wies der gemeinsame Handel partielle Schwankungen aus, die durch die momentane Anfrage der einzelnen Handelsartikel determiniert wurden. Außer ein paar Ausnahmen hatten die Firmen aus Österreich-Ungarn keine ständige Vertretung in Japan und sie mussten die Dienste der Vermittler benützen. Es handelte sich vor allem um die Vertretung der deutschen und britischen Handelshäuser und Firmen.

Im Jahre 1900 war Gebrüder Heller (Heller Brothers; Viktor Heller, Wien und Prag) die wichtigste und im Grunde einzige etablierte österreichische Firma. Der Bericht des Konsuls Szentirmay vom Februar 1913 informiert über die Vertretung von vier österreichischen Firmen.¹⁰ Der Grund dafür war, dass bis zum Ersten Weltkrieg keine österreichische Bank eine Filiale in Japan hatte, weil es unmöglich war, die Zahlungen in österreichischen Kronen durchzuführen.¹¹ Im Unterschied zu den Briten und Deutschen waren in Japan keine großen Firmen aus Österreich-Ungarn, die die Lieferungen z.B. der Kriegsschiffe oder der Waffen im Umfang mehrerer Millionen Jen realisieren würden.

Auch auf der japanischen Seite wirkten die ernsthaften Faktoren, die als eine Bremse des gemeinsamen Handels funktionierten. Zu Anfang der erforschten Periode beeinflusste der gemeinsame Handel die ungünstige finanzielle Situation Japans; es ist aber fraglich, in welchem Maße. Der Gesandte von Wydenbruck wies schon im Januar 1898 auf die wirtschaftlichen Schwierigkeiten des Gastlandes hin.¹² Kurz danach referierte er über den heftigen Wachstum der japanischen Staatsschuld¹³ und der Preise.¹⁴ „Wie

¹⁰ HHStA, Administrative Registratur (weiter nur Adm. Reg.), F 34 Handel und Gewerbe, Karton (weiter nur Kt.) 49 (Firmen). Szentirmay an Berchtold, Jokohama 13. 2. 1913.

¹¹ W. NEUGEBAUER, *Japan im Handelsverkehr mit Deutschland und Österreich-Ungarn*. Leipzig 1914, S. 26.

¹² HHStA, Politisches Archiv (weiter nur PA), XXX Japan, Berichte 1898, Kt. 14. Wydenbruck an Gołuchowski, Tokio 3. 1. 1898.

¹³ Ebenda, Wydenbruck an Gołuchowski, Tokio 24. 1. 1898. Wydenbrück informierte, dass seit der ersten Anleihe in der Höhe 4 880 000 Jen im Jahre 1870 Japan folgende 22 weitere Anleihen annahm und die Verschuldung Japans auf 673 213 500 Jen stieg.

ein Börsenspekulant der durch momentane finanzielle Erfolge geblendet, sich um die fernere Zukunft wenig kümmert, so richtete auch Japan, nach den letzten erfolgreichen Kriegen (der Autor meint den japanisch-chinesische Krieg in den Jahren 1894–1895 – A. S.) seinen Haushalt ein,“ so schroff bewertete der österreichisch-ungarische Diplomat „die Haushaltsdisziplin“ Japans im Januar 1899.¹⁵ Die ungünstige Situation in dieser Hinsicht dauerte auch zu Anfang des 20. Jahrhunderts.¹⁶

Die Mehrheit der europäischen und amerikanischen Kaufleute fand die Verbindlichkeit der Handelsverträge als selbstverständlich. Bei den Japanern dauerte es eine gewisse Zeit, bis sie die westlichen Grundsätze akzeptierten. Zu Anfang waren die japanischen Partner der Europäer und Amerikaner für den modernen Handel nicht vorbereitet. Die japanischen Kaufleute betrachteten die Ausländer nicht als Geschäftspartner, sondern als Eindringlinge und unerwünschte Konkurrenz. Verhältnismäßig gingen sehr oft die Beschwerden der fremden Kaufleute auf die Tatsache zurück, dass ihre japanischen Kollegen die bestellte Ware einfach nicht abnahmen und es dann notwendig war, diese Ware in Japan einzulagern und zu versichern, was zusätzliche Kosten bedeutete. Dieses Problem wurde noch größer, als die alten ungleichen Verträge durch Japan aufgelöst wurden und die fremden Konsuln die Gerichtsbarkeit verloren, so dass sich die europäischen sowie amerikanischen Firmen an japanische Gerichte wenden mussten, die öfter zu Gunsten der Japaner urteilten. Die Inbetriebsetzung der Transsibirischen Eisenbahn im Jahre 1903 trug zur Erleichterung der Geschäftstransaktionen mit den Japanern bei, weil die verschiedenen Dokumente und Briefe dadurch schneller nach Europa transportiert wurden. Der Handel war auch durch die verhältnismäßigen Reklamationen der japanischen Abnehmer kompliziert, was mehrmals durch schlechte Bestellungen oder mangelnde Fachkenntnisse verursacht wurde.¹⁷ Karl Schütze konstatiert in seinem vertraulichen Bericht über Japan für das Wiener Handelsministerium aus dem Jahre 1903: *„Jedermann kennt die den japanischen Kaufleuten und Producenten gemachten Vorwürfe als Käufer soll sich ihre kaufmännische Unmoral in der chicanosen Bemängelung von Waren und ungerechtfertigten Abzügen, durch Nichtannahme der Waren bei ungünstigen Märkte und an-*

¹⁴ Ebenda, Wydenbruck an Gołuchowski,, Tokio 24. 4. 1898. Wydenbruck führt in seinem Bericht an, dass binnen eines Jahres (seit März 1897 bis März 1898) die Preise durchschnittlich um 24 % stiegen.

¹⁵ HHStA, PA XXX, Japan, Berichte 1899, Kt. 14, Grubuisich an Gołuchowski, Tokio 12. 1. 1899.

¹⁶ HHStA, Adm. Reg., F 34 Handel und Gewerbe, Kt. 15. Konsul Max Kutschera an das Ministerium des k. u. k. Hauses und Aeusseren, Jokohama 25. 6. 1901.

¹⁷ K. SCHÜTZE, *Vertraulich. Japan. Bericht des commerziellen Fachberichterstatters des k. k. Handelsministeriums*, Wien 1903, S. 61.

*derweitige Contractbrüche, im Abwälzen von verlustbringenden Verbindlichkeiten etc.*¹⁸ Unmittelbar danach bringt er eine bemerkenswerte Erklärung in Bezug auf die Stellung der Kaufleute in der japanischen Gesellschaft: „Die Unzuverlässigkeit und Scrupellosigkeit, welche sich nur allzu oft im japanischen Handelsstande manifestirten und das abfällige, verallgemeinernde Urtheil über ihn zeitigten, wurzeln keineswegs im japanischen Volkscharakter; sie sind wohl eher Folgeerscheinungen der Verhältnisse im altjapanischen Classenstate. In diesem genoss unter allen Ständen jener der Kaufleute die geringste Achtung; an ihn reihten sich sofort die Declasirten, die Unehrliehen, Bettler und Unreinen. Kein Wunder, dass das Ehrgefühl, welches in den oberen Schichten der Bevölkerung bis zur Übertreibung gepflegt wurde, in den kaufmannischen Kreisen nicht zu dieser Entfaltung gelangte.“¹⁹

Für den europäischen Lieferanten war es ungeheuer schwierig, Handelskontakte in Japan anzuknüpfen, was für die Hersteller aus Österreich-Ungarn doppelt gültig war. In der erforschten Periode hatte verhältnismäßig eine große Anzahl britischer und deutscher Firmen eine Vertretung in Japan. Die Mehrheit der Filialen hatte sein Sitz in Yokohama und Kobe. Einige dieser Firmen waren in Verbindung mit der japanischen Regierung, was die Möglichkeit der Teilnahme an den Lieferungen für die japanische Regierung bzw. die Städteverwaltungen brachte.²⁰ Der große Vorteil für die Briten und Deutsche war auch die direkte Bankverbindung in Japan.²¹ Im Hinblick auf minimale direkte Vertretungen der Firmen aus Österreich-Ungarn waren die österreichischen Hersteller sehr benachteiligt; sie sollten die Dienste der Vermittler ausnützen und sich nicht an obenerwähnten Geschäften mit der japanischen Regierung beteiligen.

Eine wichtige Voraussetzung für die Entwicklung der Handelskontakte mit Japan war die Transportverbindung mit dem Fernen Osten. In dieser Hinsicht spielte Triest die Schlüsselrolle. Praktisch der einzige Hafen der Habsburgermonarchie, der eine große Bedeutung für den internationalen Handel hatte. Ab der Hälfte des 19. Jahrhunderts, besonders als die Südbahn im Jahre 1857 fertig erbaut und Triest mit dem Inland direkt verbunden wurde, stärkte der Hafen seine Position bis in die 80er Jahre. Danach ging die Aktivität zurück, die Situation stabilisierte sich im Jahre 1904. Die Zahl der Kontakte vom Jahre 1880 wurde erst im Jahre 1913 wieder erreicht. Die

¹⁸ Ebenda, S. 54.

¹⁹ Ebenda.

²⁰ NEUGEBAUER, S. 22–23.

²¹ Unter den fremden Bankhäusern mit der Vertretung in Japan hatte die wichtigste Stellung Hongkong und Shanghai Banking Corporation. Für die deutschen Kaufleute hatte die Gründung der Filiale der Deutschasiatischen Bank in Japan im Jahre 1907 eine große Bedeutung.

Tatsache, dass die die wichtigsten Industriegebiete der Monarchie im Norden waren, stellte ein großes Problem dar. Sie waren weit von Triest entfernt und zur Realisierung des Außenhandels wurden viel öfter die Häfen im Norden Europas genützt (Hamburg, Bremen, Rotterdam, Antwerpen). Was den Warenexport aus Österreich-Ungarn über Hamburg anbetrifft, ist es praktisch unmöglich seinen Umfang festzustellen. Es passierte sehr oft, dass die über Hamburg exportierte Ware aus der Habsburgermonarchie in Japan als deutsche Ware deklariert wurde und als solche in den Statistiken aufscheint.

Die einseitige Abhängigkeit Triests auf der privaten Südbahn²² und seiner „ungeheuer hohen Transporttarife“²³ führte dazu, dass der viel billigere Transport über die Elbe nach Hamburg ausgenützt wurde. In den 60er Jahren existierte eine völlig absurde Situation – die Transportkosten für die Ware, die aus Prag über Hamburg nach Hongkong transportiert wurde, waren niedriger als die Kosten für den Transport derselben Waren aus Prag nach Triest.²⁴ Die österreichischen Verkehrstarife waren im Unterschied zu den deutschen Tarifen praktisch immer höher, obwohl die Schiffe aus Triest während der Fahrt in den Fernen Osten kürzere Strecke zurücklegten als die Schiffe, die aus Hamburg und Bremen ausfuhren. Auch in der Verkehrsgeschwindigkeit lag der österreichische Transporteur darunter; seine Schiffe legten durchschnittlich die Trasse von Triest nach Japan innerhalb 60–70 Tagen zurück,²⁵ während die Schiffe des Norddeutschen Lloyds 52–54 Tagen und später nur 42 Tagen brauchten. Erst zu Ende der erforschten Periode richtete der Österreichische Lloyd eine direkte Eillinie nach Kobe ein und seine Schiffe brauchten für diese Fahrt nur 40 Tage.

Die Verfrachtung von Triest nach Übersee realisierte vor allem die Gesellschaft Österreichischer Lloyd, die im Jahre 1833 gegründet worden war und seit Anfang ihrer Existenz die finanzielle Unterstützung des Staates erhielt.²⁶ Auch die großen Konkurrenten des Österreichischen Lloyds, französische Gesellschaft Messageries Maritimes, Norddeutscher Lloyd oder die italienische Gesellschaft Navigazione Generale Italiana, wurden vom

²² Im Jahre 1858, ein Jahr nach der Fertigstellung der Verbindung mit Triest, wurde die Eisenbahn privatisiert und seit 1. 1. 1859 durch die K. K. priv. südliche Staatslombardisch-venetianische und Central-italienische Eisenbahngesellschaft betrieben.

²³ PANTZER, S. 104.

²⁴ Ebenda, S. 105.

²⁵ Ebenda, S. 114.

²⁶ Schon kurz nach der Gründung der Gesellschaft bewilligte der Kaiser die jährliche Auszahlung der Subvention in der Höhe einer Million Gulden. Die weiteren Verträge über finanzielle Unterstützung vom Staat wurden in den Jahren 1858, 1865, 1871, 1891 und 1906 unterschrieben. Näher vgl. HAUSBRANDT, S. 210–234.

Staat subventioniert.²⁷ Nach Hausbrandts Meinung bestand der Unterschied darin, dass „*die Subventionierung von Dampfschiffsgesellschaften international weit verbreitet war, die Geldleistungen der Wiener Regierung verschafften dem Lloyd kaum einen Konkurrenzvorteil, sondern verhinderten höchstens sein weiteres Zurückbleiben*“.²⁸

Trotzdem blieb Lloyd in der Monarchie die einzige Gesellschaft, die in internationaler Hinsicht konkurrenzfähig war und die Schiffe in die Häfen des Fernen Ostens sendete.²⁹ In der Hälfte der 80er Jahre handelte es sich um 24 Schiffe nach China jährlich. Zu Ende der 80er Jahre infolge der Konkurrenz der durch den Staat unterstützten Schiffahrtsgesellschaften geriet der Österreichische Lloyd in eine sehr kritische Situation und sein Krach wurde erwartet. Die Lösung brachte ein neuer Vertrag aus dem Jahre 1891, der eine weitere staatliche Unterstützung sicherte. Die Rettung bedeutete der Konjunkturanfang im Jahre 1896, als wahrscheinlich die erfolgreichste Etappe des über Triest realisierten Handels begann.

Lloyd wurde wegen des veralteten Schiffparks, schlechter Organisation, großer Zeitverluste und anderer Mängel kritisiert. Die Rettung brachte erst der neue Subventionierungsvertrag aus dem Jahre 1906, als die Unterstützung für Lloyd auf 7,23 Millionen Kronen jährlich stieg. Bis zu den Ersten Weltkrieg behielt der Österreichische Lloyd seine Position in der Monarchie, was man auch über Triest als seinen wichtigsten Hafen sagen kann.

Sofern Japan durch die ungleichen Verträge gebunden war, konnte nicht die Zolltarife entsprechend dem Bedarf seiner Wirtschaft ändern. Obwohl Japan während der Zeit wichtige Änderungen durchmachte, das Endziel erst nach langen vierzig Jahren erreicht wurde. Die Japaner erlangten einen bedeutenden Erfolg am 16. Juli 1894, als sie den Handels- und Schiffahrtsvertrag mit Großbritannien unterschrieben. In den Jahren 1894–1899 schloss Japan neue Handelsverträge mit vielen weiteren Staaten ab, im Jahre 1897 auch mit Österreich-Ungarn.

Im Juli und August 1910 kündigte Japan fast alle Handelsverträge, die in den 90er Jahren geschlossen worden waren. Am 4. August 1910 gab die japanische Regierung Österreich-Ungarn ihre Absicht bekannt, den Vertrag vom Jahre 1897 nicht zu prolongieren. Das Ergebnis der Verhandlungen war ein neuer Handels-, Zoll- und Schiffahrtsvertrag, der nach dem Notenaustausch vom 22. Dezember 1911 in Kraft trat. Im Zusammenhang mit diesen Schritten japanischer Regierung wurde ein neuer Allgemeiner Zolltarif, der am 17. Juli 1911 in Kraft trat, ausgearbeitet. Dieser Tarif ent-

²⁷ G.-L. HEISE, *Beiträge zu den Wirtschaftsbeziehungen zwischen Österreich-Ungarn und China (1860–1914)*, Diss., Wien 1999, Beilage II, S. VI.

²⁸ HAUSBRANDT, S. 245.

²⁹ Zur Position des Österreichischen Lloyd vgl. SKŘIVAN, Jr., *Austro-Hungarian Export to China*, S. 194–195.

sprach eindeutig dem Bedarf Japans. Mit den wichtigsten Importeur-Ländern schloss Japan spezielle Verträge über vorteilhaftere Tarife ab, aber Österreich-Ungarn gehörte nicht zu diesen Ländern.

Um die Entwicklung des Handels zwischen Österreich-Ungarn und Japan erforschen zu können, steht einem Forscher eine Fülle an relevanten Informationen seit 90er Jahren des 19. Jahrhunderts zur Verfügung. Bis Anfang des 20. Jahrhunderts war der Umfang des gemeinsamen Handels praktisch ganz bedeutungslos – noch im Jahre 1895 betrug der Anteil Österreich-Ungarns am japanischen Import nur 0,018 %, am Export aus Japan 0,33 %.³⁰ Zu einer gewissen Wende ist es um 1900 gekommen – im Jahre 1900 war der Anteil der österreichischen Ware am japanischen Import 1,56 %.³¹ Der Aufstieg des Imports war ganz einseitig durch den Zuckerimport verursacht (87 % des ganzen Umfangs).³² Unter Artikeln des österreichischen Exports nach Japan vor dem Ersten Weltkrieg hatte die größte Bedeutung das Papier, die Wollgarne und Wollware, die Eisenware, die Chemikalien, das Glas, die Metalle und das Malz. Viele Fragezeichen sind mit der Frage des Waffenexports aus Österreich-Ungarn nach Japan gebunden. Die bemerkenswertesten Ergebnisse brachten die Aktivitäten der Firma Österreichische Waffenfabriks-Gesellschaft Steyr, die seit dem Jahre 1908 die Maschinengewehre Schwarzlose nach Japan exportierte.

Der Gesamtwert des Exports aus Österreich-Ungarn nach Japan hat ein verhältnismäßiges Gleichgewicht aufgewiesen. Zu den wichtigeren Rückgang ist nur in der Zeit des russisch-japanischen Krieges und im Jahre 1908 gekommen. Die letzten Vorkriegsjahre (1912, 1913) brachten eine Verdoppelung des Exportwertes.

Unter der Ware, die aus Japan nach Österreich-Ungarn exportiert wurde, waren langfristig die wichtigsten das rohe Kupfer und Kupfererz, der Reis, die Erzeugnisse aus dem Stroh und Bast, Fisch- und Walfischfett, Pflanzenfett und der Kampfer. Der Umfang des Gesamtwertes der Einfuhr in die Habsburger Monarchie war in der erforschten Periode auch sehr gleichmäßig. Auch in diesem Falle kam es im Jahre 1905 zu einer Senkung auf eine Hälfte, aber nach dem russisch-japanischen Krieg stieg der Umfang des Handels wieder auf die ursprüngliche Ebene. Eine Ausnahme bedeuten nur die zwei letzten Vorkriegsjahre als es zu einem vielversprechendem Wachstum kam. Aus der Sicht Österreich-Ungarns war die gemeinsame

³⁰ Das Vergleichen des österreichisch-ungarischen Exports nach China bzw. nach Japan vgl. SKŘIVAN, Jr., *Austro-Hungarian Export to China*, S. 200–201.

³¹ M. LEISS, *Die Anfänge des österreichisch-ungarischen Handels imt Japan bis zum chinesisch-japanischen Krieg. Japan als Prüfstein österreichischer Exportbestrebungen*, Diss., Wien 2001, S. 452–457.

³² NEUGEBAUER, S. 52.

Aleš Skřivan, Sr.

Die Handelsbeziehungen der Habsburger Monarchie mit Japan vor dem Ersten Weltkrieg

Handelsbilanz größtenteils mäßig, aktiv war sie nur am Anfang bzw. zu Ende der erforschten Periode (1900–1902 bzw. 1912–1913).

In den Jahren 1900–1914 änderte sich schrittweise die Position Österreich-Ungarns unter den Staaten, die mit Japan handelten. Die Habsburger Monarchie erreichte niemals die Ebene der Hauptteilnehmer, auf der sich die Vereinigten Staaten, Großbritannien, China und Deutschland befanden. In den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts reihte sich Österreich-Ungarn in die Gruppe der Staaten hinter den Hauptinteressenten ein. Im Import nach Japan erreichte die Habsburgermonarchie die Ebene Frankreichs und Russlands.³³ In den letzten Vorkriegsjahren stieg der Handelsumsatz Österreich-Ungarns mit Japan wesentlich und man konnte den Erfolg der Erzeugnisse aus der Monarchie auf dem japanischen Markt erwarten. Der Ausbruch des Weltkonflikts beendete leider diese Entwicklung.

Abstract

Author analyses in this study the character and the development of trade between Austria-Hungary and Japan before First World War. He pays attention to the beginning of mutual trade, to the trade conditions in Japan, to the development of maritime transportation to the Far East and to the Japan's striving for revision of unequal treaties. The final part of the study summarizes the findings about the proper development of the trade.

Keywords

Austria-Hungary, Japan, International trade, Far East

³³ Im Jahre 1901 exportierte Österreich-Ungarn nach Japan die Ware im Wert von 4,73 Mio. Jen, Russland im Wert von 4, 53 Mio. Jen, Frankreich 3, 75 Mio. Jen und Italien 0,15 Mio. Jen. SCHÜTZE, S. 51.