

Nr. 2.2.3.02

**Theodor August Behn, Konsul der Hansestadt Hamburg in
Singapur, an Carl Hermann Merck, Senatssyndikus der Hansestadt
Hamburg, betr. die Entwicklung des Handels in Singapur, den
Postverkehr mit Europa und die Aufgaben eines Konsuls, Juni 1852**

Konsulatsbericht

Bearbeitet von: Friederike Sattler

Fundort: Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Hamburg (SHWA), S/562, Jahrgang 1852

Formalia: 6 Blätter, handschriftlich beidseitig beschrieben, als Abschrift gekennzeichnet, nachträglich mit Vermerken von anderer Hand versehen, die - sofern sie nur der Registratur dienten - in der Transkription nicht berücksichtigt werden.

Regest:

Der Kaufmann und Mitbegründer der Firma Behn, Meyer & Co. in Singapur, Theodor August Behn, der von 1844 bis 1852 auch als Konsul der Hansestädte Bremen und Hamburg in Singapur amtierte, bevor er Mitte 1852 nach Hamburg zurückkehrte und sein Amt an den Mitinhaber der Firma Behn, Meyer & Co., Friedrich Albert Schreiber, übergab, legt in diesem Bericht rückschauend auf eine gut siebenjährige Amtszeit seine Beobachtungen und Ansichten zur Stellung der Flagge Hamburgs in Singapur sowie zur allgemeinen Entwicklung des Handels an diesem neuen Umschlagplatz des Welthandels dar. Außerdem geht er näher auf Probleme des Postverkehrs zwischen Europa und Asien sowie die Aufgaben eines Konsuls ein. Zu letzteren zählt er insbesondere auch die Schlichtung von Konflikten zwischen Kapitänen und Schiffsmannschaften, die seiner Meinung nach nicht zuletzt aus der unterschiedlichen Auslegung von gedruckten Musterrollen resultieren.

[1. Blatt, Vorderseite]

Abschrift.

Sr. Magnificenz

Herrn Syndicus Merck.

Hamburg.

Ergebenst Bezug nehmend an mein letztes Schreiben v. 19 Feb. womit ich Eur. Magnificenz meine beabsichtigte Abreise von Singapur und die Uebertragung des hamburgischen Consulats deshalb auf meinen Ahsocié, Herrn Friedrich Albert Schreiber zu melden die Ehre hatte, erlaube ich mir mit Gegenwärtigem, einen kurzen Rückblick auf meine 7 jährige Verwaltung des hamburgischen Consulats zu thun, begleitet von einigen Bemerkungen, die wenn auch weniger von allgemeinem Interesse doch vielleicht hier und da von einigem Nutzen sein dürften.

Stellung unserer Flagge.

Wenn es nicht möglich war, für die hanseatischen Flaggen vorteilhaftere Bedingungen zu erlangen, wie die jetzt bestehenden, so ist der Grund davon, daß dieselben so vorteilhaft sind, wie wir sie nur wünschen können. Dieses ist für uns ein glücklicher Zustand, denn ich brauche nur an die vergeblichen Bemühungen zu erinnern, den hanseatischen Schiffe die freie Einfuhr von Kohlen und anderer Ladung direct von einem

Hafen Großbritanniens nach Singapore auszuwirken, während wie Eur. Magnificenz aus Anl: sub. A. zu ersehen beliebt, laut 6 Section von 59 George III. Cap. 54. und laut 21 Section von George IV. Cap. 85. in Verbindung mit 1 & 2 Victoria Cap. 113 diese Erlaubnis de facto bestand,¹ um zu zeigen, wie schwerlich wir ein neues Zugeständnis der Art würden erlangt haben. Wie ich wiederholt damals nach Hause berichtete und wie auch die Folge nach dem bewiesen, waren bei einer Einfuhr von Großbritannien in Singapore unter hanseatischer Flagge von den Behörden in Singapore durchaus keinerlei Schwierigkeiten zu gewärtigen, wie auch Anlage sub. B. zeigt. Diese Frage wäre vielleicht eben so wenig wie diejenige hinsichtlich der Freiheit des Küstenhandels in Indien unter fremder (d. h. nicht britischer) Flagge je in Singapore berührt worden, wenn nicht die [1. Blatt, Rückseite] Eifersucht der britischen Kaufleute die z. T. auch Schiffe eignen, dieselben hervorgerufen hätten. Was diesen Küstenhandel [Ergänzung am linken Rand: Küstenfrachtfahrt] betrifft, so befand sich eigentlich Sincapore in einer ganz eigenen Lage. Eine große Branche seines Handels stützt sich auf die Freiheit eines Entrepotsystems, welches die Producte aller umliegenden Länder und Inseln an seinen Markt zieht. Diese nun wurden unter allen möglichen Flaggen der siamesischen, cochinchinesischen, malayischen, chinesischen und größtentheils holländischen in Fahrzeugen der Eingebornen importiert. Diese Fahrzeuge der eingebornen Kaufleute Prauwen, Junken, z. T. aber auch Raa-schiffe ganz gleich den unsrigen suchten dann mitunter im Archipel Beschäftigung und so kam es vor, daß siamesische und cochinchinesische Flaggen von Java, chinesische und malayische von Arracan (eine Besitzung der Engl. Ostind. Compagnie) Producte importirten. Fand die britische Navigations-Acte Anwendung auf die Besitzungen der Engl. Ostind. Compagnie so waren hier sehr häufig Fälle, wo dieselbe bei Seite gesetzt wurde, allein wie aus Anl. sub. C. erhellt, handelte man unter der Annahme, daß die Navigations-Acte sich nicht auf die Besitzungen der Engl. Ostind. Compagnie erstreckte. Unter dieser Annahme participirten dann mehr hanseatische, dänische und andere Schiffe in diesem Küstenhandel und namentlich in dem Reishandel zwischen Arracan und Singapore welcher so bedeutend ist, daß er in der Saison 1850/51. von Sept. bis May nicht weniger als 60 Fahrzeuge von Singapore aus beschäftigte. Doch jemehr die Betheiligung fremder Schiffe an diesem Handel zunahm desto thätiger war man auch dieses zu hindern, was dann gelang und Anfang 1849 erschien eine Bekanntmachung des indischen Gouvernements, wonach dieser Küstenhandel nur der britischen Flagge erlaubt sei. Es befand sich grade damals ein Bremer Schiff von Arracan unterwegs dem man auf meine Vorstellung die Landung seiner Ladung gestattete, was indessen wohl die letzte Vergünstigung dieser Art gewesen wäre wenn nicht die liberale Politik des[2. Blatt, Vorderseite] General Gouverneurs Dalhousie laut der in Par: VI der neuen Engl. Navigations Acte ihm übertragenen Befugniß kurz darauf den Küstenhandel in Indien allen Flaggen geöffnet hätte. Seitdem stehn dann unseren Flaggen ganz ungehindert alle Reisen in Indien offen und selbst von Indien nach den Australischen Colonien, ein Handel dem wahrscheinlich eine große Ausdehnung bevor steht, doch dürfte es nicht ganz unnütz sein, sich den früheren Stand der Dinge ins Gedächtnis zurückzurufen da das jetzige Ministerium Derby wie möglicher Weise ein künftiger General Gouverneur von Indien nicht so liberal denken dürfte.

Handel überhaupt.

Der Handel zwischen den Hansestädten und Singapore sowohl Import als Export ist sich in den letzten Jahren an Betrag ungefähr gleich geblieben, auch glaube ich nicht daß er an u. für sich einer großen Ausdehnung fähig ist, da die Exporten ungefähr die Consumption unserer Producte decken und den deutschen Importen schwerlich größere Absatzquellen sich eröffnen dürften. Danach hat der directe Handel in Exporten so wohl von Sincapore als Indien & China überhaupt in den letzteren Jahren eine bedeutende Ausdehnung genommen und manche Artikel, für deren Beziehung die Hansestädte früher hauptsächlich auf England angewiesen waren, importirt sie jetzt direct von den Productionsländern, dahin gehören Pfeffer, Cassia, Gambir, Sago, Cutch, Salpeter, Sapanholz &c. Am auffallendsten ist die Veränderung bei dem Artikel Cassia lignea, dessen Verschleiß sich von London durch die directen Importationen jetzt fast ganz nach Hamburg hingezogen hat. Die Importation dieses Artikels in London betrug noch 1843 lt. Corrir & Co's Preis-Courant 36,674 Collis gegen nur 5,339 Collis im letzten Jahre 1851 lt. J. Carroll & Son's Preis-Courant. Wie wenig das Geschäft in diesem Artikel London eigen war, da die Consumption derselben in England selbst sehr unbedeutend, sieht man aus folgender Zusammenstellung. In 8 Monaten 1843 betrug die Importation von Cassia in London 30,280 Collis, Exportation gleichzeitig 22,408 Collis und die Consumption

1 Die Angaben in diesem Halbsatz beziehen sich auf die britische Gesetzgebung unter den Regierungen der Könige George III, George IV sowie der Königin Victoria.

[2. Blatt, Rückseite]

gleichzeitig nur 2,864 Collis. Jetzt sind die Hansestädte die Hauptmärkte für den directen Import und betrug die Exportation nach denselben von China und Sincapore während 1850: - 17,782 Kisten, während 1851 nur 10,975 Kisten weil die Ernte sehr geringe ausfiel.

Während 1851 betrug die Exportation einiger Hauptartikel von Sincapore nach Hamburg in 13 Schiffen, wie folgt:

Schwarzer Pfeffer	6680	piculs à 133 1/3 ts. engl
Perlsago	7530	„
Reis	4140	„
Gambir	3914	„
Cutch	722	„
Büffelhörner	490	„
Caffe	983	„
Campher	1082	„

Wenn somit dem Handel selbst grade keine große Ausdehnung bevorstehen mag, so glaube ich daß unter jetzigen Umständen die Beschäftigung von Schiffen unter hanseatischer Flagge sich noch bedeutend ausdehnen kann und daß man mit Recht frachtsuchenden Fahrzeugen den Freihafen von Sincapore empfehlen könnte. Schon jetzt sind die deutschen Schiffe in Sincapore besonders beliebt und die Chinesen, welche in den letzteren Jahren mehr und mehr davon zurück gekommen sind Junken zu ihrem Handel zwischen Sincapore und den Häfen China#s zu benutzen da diese schwer zu versichern, bedienen sich fast nur europäischer Schiffe und vorzugsweise gern deutscher und holländischer. Ein Grund hiervon ist wohl die bessere Begegnung am Land dieser letzteren, da eine Branche dieses Verkehrs sich auf den Transport chinesischer Passagiere hauptsächlich erstreckt.

Lage.

Die Lage Sincapore#s trägt nicht wenig zu seiner merkantilischen Prosperität bei. Im Mittelpunkt zwischen Indien, China, den Philippinen, Java, Siam, Sumatra, und den Australischen Colonien liegt es an den großen Heerstraße zwischen China und Indien und hat dadurch den großen Vortheil des Mitgenusses alles Dampfschiffs-Verkehrs zwischen[3. Blatt, Vorderseite]diesen beiden Ländern, welche außer den Postlinien, die nun bald zweimal monatlich abgehen werden, auch noch eine monatliche Linie zwischen Calcutta & Hongkong in sich begreift. Außerdem wird nach den neuen mit der Oriental und Peninsular Compagnie geschlossen Contract alle zwei Monate ein Dampfboot von Sincapore nach Australien abgehen, welche Dampfboote sich der Ankunft der Post von Europa anschließen werden. Ferner liegt Sincapore an der großen Heerstraße zwischen Californien und Indien und die Schiffe, welche in nicht unbedeutender Anzahl von San Francisco für eine für Retourfracht nach Hinter-Indien gehen, ankern sämmtlich auf der Rhede von Sincapore. Auf diese Art ist der Verkehr mit fast allen Welt-Gegenden auf eine Weise erleichtert, welche Sincapore durch seinen eigenen Handel nie würde haben ins Leben rufen können. Für das Nachbarland Siam ist Sincapore der Hauptmarkt für den Absatz seiner Producte und die Beziehungen mit jenem Lande, was einer großen Entwicklung fähig ist scheinen jetzt nach dem Ableben des früheren Königs und der Thronbesteigung eines liberalen Monarchen sich günstig gestalten zu wollen.

Briefverkehr.

Die Beförderung der Correspondenz zwischen Deutschland und Indien, welche früher zu so wiederholten sehr gegründeten Beschwerden Anlaß gab, ist jetzt seitdem Triest sich dieser Sache angenommen auch eine Weise geregelt, daß Unregelmäßigkeiten fast nicht mehr vorkommen und für den Verkehr der Hansestädte mit Sincapore das große Desideratum erreicht, daß die eingehenden Briefe immer so früh ankommen, daß sie jedes Mal mit der ausgehenden Post umgehend noch wieder beantwortet werden können, so daß gegen früher ein ganzer Monat gewonnen wird. Im Januar dieses Jahres blieb die Triester Post im Novbr. von den

Hansestädten abgegangen ganz aus des bedeutenden Schneefalls wegen der die Briefe verhinderte in Zeiten für das Dampfboot in Triest anzukommen[3. Blatt, Rückseite] und würde es gerathen sein in den Wintermonaten auch den Weg via Marseille zu benutzen. Die Briefe via Marseille kamen selben Monats ganz richtig an. Die Peninsular und Oriental Compagnie hat jetzt mit der Britischen Regierung einen neuen Contract auf 7 Jahren von März 1853 an geschlossen wonach eine directe Post von Europa nach China via Ceylon statt einmal künftig zweimal des Monats abgehen soll und ist es zu wünschen, daß zeitig genug die nöthigen Vorkehrungen in Triest getroffen werden, damit die Hansestädte von dieser Erweiterung des Verkehrs alle möglichen Vortheile ziehen.

Wenn somit die Briefbeförderung Nichts zu wünschen übrig läßt, so verhält es sich grade umgekehrt mit der Beförderung von Probenpacketen via Triest und kann ich Alles, was ich Eur. Magnificenz darüber unterm 24 Octbr. 1850 zu berichten die Ehre hatte, nur im vollsten Maße bestätigen. Es hat sich herausgestellt, daß der Aufenthalt in Alexandrien stattfindet. Anstatt diese Probenpackete als mit zur Post gehörend zu betrachten, wurden sie als davon separirt angesehen und den Adressaten in Alexandrien erst von dem Oestreichischen Dampfboot verabfolgt, nachdem die Post nach Indien expedirt ist. Es ist schon an und für sich ein Uebelstand, daß man dergleichen Probenpackete nicht so fort von den Hansestädten ab nach dem Ort ihrer Bestimmung adressiren kann, sondern sich eines Agenten in Triest, eines anderen in Alexandrien und Suez bedienen muß, doch würde man sich dieser ziemlich kostspieligen Vermittlung gern unterwerfen, würde der Zweck nur dadurch erreicht, aber jetzt sind wir im Nachtheil gegen jeden Ort Englands, der via Southampton mit der größten Leichtigkeit seine Probenpackete befördert. Diesem Uebelstande könnte auf sehr einfache und leichte Weise abgeholfen werden, wenn die Beförderung der Probenpackete ebenso sehr als mit zur Mail gehörig betrachtet würde als die Beförderung von Briefen und danach die Postbehörde sich auf gleiche Weise derselben annähme. Es könnte für diese Packete[4. Blatt, Vorderseite] ein früherer Abgangstag als für Briefe von den Hansestädten anberaumt werden, und müßte man dann die Facilität, der Postbehörde solche Packete direct nach dem Orte ihrer Bestimmung adressirt zu überliefern gegen einen Empfangsschein, wogegen man die Packete am Bestimmungsort wieder ausgeliefert erhielte. Die Postbehörde müßte dann dafür sorgen, daß diese rechtzeitig zur Post gelieferten Packete zeitig genug in Triest ankämen, dort dem Oestreichischen Lloyd übergeben würden, welcher dafür zu sorgen hätte, daß sie den Agenten der Peninsular & Oriental Compagnie zur rechten Zeit für den Abgang des Steamers von Suez überliefert würden. Am besten wäre es, wenn in Triest die Sortirung solcher Päckel vorgenommen würde und müßten diejenigen für Calcutta & Bombay für sich gehen, dagegen könnten sämtliche nach Sincapore, Java, Manilla und China bestimmten Packete in einer Kiste nach Sincapore adressirt vereinigt werden; dort würden dann die Agenten der Peninsular Compagnie für deren Weiterbeförderung sorgen. Sind indessen wie wahrscheinlich genug Packete da, so daß für jedes dieser Länder ein separates Päckel gemacht werden könnte, so würde dieses um so besser sein. Angenommen der Auslieferungstag für Briefe in Hamburg wäre der 22/23te. des Monats, so würde vielleicht eine Auslieferung am 18ten. für Proben genügen. Sehr kostspielig dürfte indeß dieser Transport nicht werden. Zu Sincapore kostet ein Probekistel von ca. 1 Cubfuß Größe nach London via Southampton ca. 2 Dollars und giebt die Peninsular Company für jedes solcher Packete einen Empfangsschein, gegen welchen man dasselbe in Southampton wieder reclaimiert. Es wäre natürlich nothig, daß die Postbehörde in Hamburg mit dem Oesterreichischen Lloyd, und dieser wiederum mit der[4. Blatt, Rückseite] Peninsular und Oriental Company eine Uebereinkunft träfe wonach letztere solche nach dem Continent via Triest adressirte Packete auf gleiche Weise an den verschiedenen Abgangsorten Ostindiens gegen Schein in Empfang nahme und dem Agenten des Oesterreichischen Lloyd in Suez oder Alexandrien überlieferte und umgekehrt auch die vom Continent kommenden Packete. Bei Probepacketen via Southampton wendet man sich in Sincapore und an anderen Abgangsorten auch direct an die Peninsular Compagnie oder vielmehr an deren Agenten und nicht an die Postbehörde. Schwierigkeiten bietet meiner Ansicht nach ein solches Arrangement durchaus nicht, denn schon jetzt überliefern die Agenten der Peninsular & Oriental Compagnie den verschiedenen Adressaten solche Probenpackete gegen einen Schein von Suez aus, nur, da hier kein vereintes Wirken stattfindet, wichtiger kein in einander Greifen auf den verschiedenen Nationen, so dauert jetzt eine solche Beförderung statt 45–50 Tage, 80–100.

Eine Beförderung via Southampton obgleich sie jetzt den Unregelmäßigkeiten einer Beförderung via Triest demnach vorgezogen wird, hat für die Hansestädte außer dem größeren Aufenthalt das sehr Unbequeme, daß die Packete in London oder Southampton geoeffnet werden des Zolls wegen. Selten oder nie werden sie dann

wieder ordentlich eingepackt und so langt gewöhnlich deren Inhalt zerbrochen, verschüttet oder auf andere Weise dem Empfänger unbrauchbar gemacht an.

Ich habe mich ausführlich bei diesem Gegenstand auf gehalten, da derselbe für den merkantilischen Verkehr von großer Wichtigkeit ist; ich glaube es giebt kein Haus in Indien und China, was nicht mit jeder Post Probepäckel expedirt und empfängt, und was in dieser Hinsicht für Sincapore gilt findet auf gleiche Weise auf den Verkehr des Continents mit Java, Indien & China Anwendung.

[5. Blatt, Vorderseite]

Wir sind hierin jetzt in einem sehr fühlbaren Nachtheil gegen England.

Sonstige Wirksamkeit des Consuls.

Bei weiten meine größte und ich darf, glaube ich, sagen nützlichste Thätigkeit als Consul war den Differenzen zwischen den Capitainen und Mannschaften hanseatischer Schiffe gewidmet, welche so häufig besonders auf langen Reisen entstehen und jetzt auf hamburgischen Schiffen viel häufiger vorkommen als früher. Wenn es mir erlaubt ist darüber eine Bemerkung zu machen, so möchte ich empfehlen, daß es jedem hanseatischen Consul besonders zur Pflicht gemacht wird, sich dieser Sachen anzunehmen, da manche in ihren Instructionen eine Befugniß dazu nicht zu finden meinen und somit den Capitainen nichts anders übrig bleibt, als mit ihrer Klage vor die Ortsbehörde zugehen, die schon von vornherein zweifelhaft auf das Gesuch blickt, was scheinbar von dem Consul zurückgewiesen worden. In Sincapore nahm die Ortsbehörde sich nie einer Klage an, sei es vom Capitain oder von der Mannschaft eines Schiffes wenn die Nation, zu welcher dasselbe gehörte durch einen Consul repräsentirt war.

Ich kann nicht umhin, bei dieser Gelegenheit mit aller Deferenz an fähigere und kompetentere Urtheile mich dahin auszusprechen daß die jetzige Sitte, jedem Matrosen und Jungen eine gedruckte Musterrolle in die Hände zu geben durchaus schädlich wirkt und ich glaube würde man einmal die Meinung einer Anzahl von Schiffs-Capitainen zu erfahren suchen, welche diese Sitte praktisch erprobt haben, diese sich dahin aussprechen würden, daß je eher diese Sitte aufgehoben würde desto besser. So viel ich weis existirt diese Einrichtung bei keiner anderen Nation, doch mag ich mich darin irren. Daß mit den Mannschaften Bremer Schiffe verhältnißmäßig so viel weniger Störungen und Uneinigkeiten stattfinden[5. Blatt, Rückseite] schreibe ich besonders dem Umstande zu, daß auf Bremer Schiffe diese Einrichtung nicht existirt.

Ausführliche Gründe für meine Behauptung würden mich zu weit führen. Abgesehen davon daß die Matrosen leicht allen Respekt von diesem Gesetz verlieren, sind sie viel zu ungebildet um die rechte Meinung mancher Punkte zu verstehen. Sie formiren sich dann ihre eigne Auslegung, d. h. so wie sie für ihren Fall am besten convenirt meinen sich dann oft in ihrer Rechten gekrankt und Unzufriedenheit und Murren herrscht unter die [sic!] Mannschaft. Gewöhnlich auch finden sich einer oder zwei unter jeder Mannschaft denen Opposition gegen die Befehle des Capitains und der Officiere gleichsam zum Bedürfniß geworden und die dann die Anderen mit fortreißen. Die Musterrolle selbst läßt für unsere Bedürfnisse manches zu wünschen übrig. So z. B. giebt die Bestimmung der Arbeitszeit zu vielen Weitlaufigkeiten Anlaß. Zu überseeischen Häfen fängt das Löschen und besonders oft das Laden so sehr vom Stande der Fluth und Ebbe und manchmal auch des Wetters ab, daß es garnicht möglich ist, grade innerhalb der 12 Stunden die nöthige Arbeit zu verrichten. Es ist nun freilich [in] Art. 7. gesagt daß bei dringender Arbeit hierin eine Ausnahme stattfinden solle, allein der Matrose hält sich immer nur an den Artikel 8, und so entstehen oft Unordnungen und selbst ernstere Differenzen, die so leicht vermieden werden könnten. Jeder vernünftige Capitain wird schon von selbst dafür sorgen, daß seine Mannschaft besonders in heißen tropischen Gegenden nicht übermäßig angestrengt wird, und wird deshalb lieber, wo es nöthig thut eingeborne Arbeiter annehmen, deren Lohn weit geringer ist, als im anderen Fall bei wahrscheinlich eintretender Krankheit Doctor und Hospital kosten. Bei der erfreulichen Zunahme unserer Rhedereien[6. Blatt, Vorderseite] wird es trotz gestiegener Gagen den Capitainen immer schwerer sich gute Leute zu verschaffen, um so mehr sollte Alles aus dem Wege geräumt werden, was einer guten und strengen Diciplin, die um so nöthiger wird, hindernd in den Weg treten könnte. Ob es nicht eine gute Sache sein würde, alle von Hamburg aus musternden Seeleuten zu registriren und jedem eine Nummer zu geben, wie dieses z. B. in England durch die bekannten Registertickets geschieht will ich kompetentem Urtheil zur Entscheidung überlassen. Ein Name läßt sich leicht ändern wenn es dem Träger convenirt, wegen stattgehabter Vergehen seinen wahren Namen zu unterdrücken. Durch solche Muster Billets würden auch hamburgische Seeleute in der

Fremde sich vor ihrem Consul als solche legitimiren können, wenn sie in den Fall kommen, deren Hülfe in Anspruch zu nehmen. In England ist es, wenn ich nicht irre jedem Capitain untersagt, Leute, die nicht einregistriert sind, anzumustern.

Die commercielle Wichtigkeit Singapore#s ist in unserer Zeit auch von anderen Nationen durch Errichtung von Consulaten daselbst anerkannt & existiren jetzt dort folgende Consulate, für:

Frankreich, Spanien, Portugal, Oesterreich, Schweden, Belgien, Dänemark, Vereinigte Staaten v. N. America, Sardinien, Hamburg und Bremen und neuerdings Preußen.

Ich habe die Ehre mich Eur: Magificenz mit der vollkommensten Hochachtung zu empfehlen.

Juny 1852.

gez: Aug. Behn
Hamburgischer Consul zu Sincapore.