

Nr. 2.3.1.16

Adolf Laspe, Erinnerungsbericht, Auszug betr. das expandierende Schiffsgeschäft der Firma Behn, Meyer & Co. in Singapur nach der Übernahme der Vertretung des Norddeutschen Lloyds 1886, o. O., o. D.

Erinnerungsbericht

Bearbeitet von: Friederike Sattler

Fundort: Das Original des Erinnerungsberichts Adolf Laspes ist verschollen.

Abdrucke: Der hier ausgewählte Auszug ist abgedruckt in: Helfferich, Emil: Zur Geschichte der Firmen Behn, Meyer & Co., gegründet in Singapore am 1. November 1840, und Arnold Otto Meyer, gegründet in Hamburg am 1. Juni 1857, 2 Bände, hier Bd. 2: 1863–1933, Hamburg 1967, S. 80f.

Formalia: Gedruckte Quelle im Umfang von 2 Seiten.

Regest:

Adolf Laspe schildert in seinem Erinnerungsbericht, wie es der Firma Behn, Meyer & Co. in Singapur nach der Übernahme der Vertretung des Norddeutschen Lloyds im Jahr 1886 gelang, ihr Schiffsgeschäft im Überseeverkehr zügig weiter auszubauen. Auch zuvor hatte sie schon Segel- und Dampfschiffe gechartert, um Ladungen von Singapur oder Penang nach Europa zu befördern. Doch nun kam die Aufgabe hinzu, Aufträge für regelmäßige Ladungen zu beschaffen. Laspe, der diese Aufgabe übernahm, bemühte sich erfolgreich um einen Großauftrag zur Verschiffung von Rohtabak von der Insel Sumatra nach Bremen, musste allerdings - da die nur monatlich verkehrenden Postdampfer des Norddeutschen Lloyds anfangs gar nicht genügend Laderaum zur Verfügung stellen konnten - zusätzliche Dampfer Hamburger und Bremer Reedereien auf gemeinsame Rechnung der Firmen Norddeutscher Lloyd und Behn, Meyer & Co. chartern. Er hebt hervor, dass er seine Tätigkeit als shipping clerk als eine Aufgabe von nationaler Bedeutung verstand.

[1. Seite, 80]

[...]

Der Dampferverkehr Europas nach dem Osten war noch sehr knapp entwickelt, und besonders die deutsche Flagge war sehr kärglich vertreten, hauptsächlich durch die Hamburger Kingsin Linie, die der Witz im Osten aber „Sinking Line“ betitelte, weil sie häufig Schiffsverluste zu erleiden hatte. Unser sehnlichster Wunsch[2. Seite, 81] ging dahin, selbst die Vertretung einer regelmäßigen Dampferlinie zu gewinnen, und uns wurde schließlich 1886 die Erfüllung dieser Sehnsucht zuteil, indem die Reichspostdampferlinie des Norddeutschen Lloyd errichtet und die Vertretung uns übertragen.¹ Vorher (1885) betraute uns schon die Navigazione Generale Italiana mit der Vertretung der Dampferlinie Genua–Bombay–Singapore; ferner hatten wir angefangen, selbst Segler und Dampfer für die Heimreise vom Singapore und Penang nach Marseille, Holland und Hamburg zu chartern, so daß uns jetzt mehrfach monatliche Ablademöglichkeiten zur Verfügung standen und uns erlaubten, unsere Ausfuhr von Landesprodukten erheblich zu steigern. Mir als shipping clerk oblag die Pflicht, die Ladung für die Schiffe zu beschaffen, und ich erinnere deutlich, wie derzeit das Gefühl, der vaterländischen Flagge und Wirtschaft dienstlich und nützlich zu sein, meine Schritte beflügelte. [...] Im Jahre 1886 hatte ich die Aufgabe zu lösen, dem Norddeutschen Lloyd den jährlichen Transport großer Mengen Rohtabak der Deliplantagen von Sumatra nach Amsterdam zu sichern, welcher Verfuhr bis dahin in den Händen der Ocean Steamship Company,

1 Zur Geschichte des Norddeutschen Lloyds und seiner Dampferlinien nach Ostasien: *Bessell*, Norddeutscher Lloyd; *Witthöft*, Norddeutscher Lloyd; *Thiel*, Geschichte des Norddeutschen Lloyd; *Ostersehlte*, Reichspostdampferdienst; *Ostersehlte*, Liniendienst des Norddeutschen Lloyd.

Liverpool, war. Ich reiste mit dem Lokaldampfer dieser Konkurrenzlinie nach Deli und schloß Verträge für die jährliche Verfrachtung von ca. 75.000 Ballen Tabak ab, welches Quantum auch im Verlaufe weiterer 25 Jahre dem Norddeutschen Lloyd erhalten blieb. Zunächst musste aber unsere Firma obige Verfrachtung für gemeinschaftliche Rechnung mit dem Norddeutschen Lloyd übernehmen, da dessen Postdampfer nur einmal monatlich fahren und nicht genügend Raum für das kontrahierte Quantum hatten. Wir mussten also monatlich mindestens einen Extra-Dampfer chartern für gemeinschaftliche Rechnung, welcher dann außer mit Tabak auch mit Straits-Produkten gefüllt wurde. Wir bevorzugten für diese Charter natürlich die deutsche Flagge und haben so jahrelang viele Dampfer Hamburger und Bremer Reedereien für unsere Zwecke gechartert, häufig 2 bis 3 Dampfer monatlich, darunter viele von Robert M. Sloman & Co.s Australfahrt, und solche der Herren B. Wenke Söhne sowie D. H. Wätgen & Co., Bremen.

[...]