

Nr. 2.2.1.1.03

Bericht Valentin Lorenz Meyers, Mitbegründer der Firma Behn, Meyer & Co. in Singapur, über seine Tätigkeit für dieses Handelshaus in den Jahren 1838 bis 1848, aufgezeichnet am 23. Oktober 1899

Erinnerungsbericht

Bearbeitet von: Friederike Sattler

Fundort: Behn Meyer Archiv, Hamburg (BMA), BM&C, HH/37

Formalia: 9 Blätter, handschriftlich beidseitig beschrieben. Im Dokument finden sich neben nachträglichen Ergänzungen des Autors auch Ergänzungen von anderer Hand, die offenbar im Zuge der Vorbereitung einer Publikation zur Unternehmensgeschichte vorgenommen wurden; diese Ergänzungen werden jeweils entsprechend wiedergegeben. Nachträglich in das Dokument eingefügte öffnende und schließende Klammern zur Markierung von entnommenen Zitaten werden in der Transkription dagegen nicht berücksichtigt. Auf welche Unterlagen sich der Autor bei der Niederschrift seines bemerkenswert detaillierten Erinnerungsberichtes stützen konnte, ist im gegebenen Kontext der Überlieferung nicht nachvollziehbar.

Regest:

Valentin Lorenz Meyer, Mitbegründer des Handelshauses Behn, Meyer & Co. in Singapur, legt in diesem Erinnerungsbericht ausführlich dar, wie es im November 1840 zur Gründung der Firma kam und wie sich der Auf- und Ausbau des Geschäftes in den ersten Jahren vor dem Hintergrund des Ersten Opiumkrieges (1839–1842) und der Öffnung weiterer Häfen in China durch den Vertrag von Nanjing (29. August 1842) vollzog. Er hebt den Nutzen der bereits bestehenden Verbindungen zu verschiedenen Geschäftspartnern in Hamburg, London, Manchester und andernorts in Europa hervor, betont aber vor allem die Bedeutung der sowohl von seinem Freund und Geschäftspartner Theodor August Behn als auch von ihm selbst mit dem Segelschiff unternommenen Erkundungstouren zum Ein- und Verkauf ganz unterschiedlicher Waren in verschiedenen Regionen Ostasiens. Nicht nur Informationen über ihm bislang kaum bekannte Orte, Waren, Preise und Handelsgepflogenheiten strömen auf ihn ein, er sammelt auch erste Erfahrungen im Umgang mit den Kaufleuten und anderen Angehörigen verschiedener Nationen und Ethnien vor Ort.

[1. Blatt, Vorderseite]

Im Weihnachten 1838 kam August Behn von Bremen nach Hamburg um Abschied zu nehmen, weil ihn seine Principale Joh. Lange Sohns Wwe. & Co. mit der Heloise Capt. Lüder Stelljes nach Ostasien senden wollten, um dort neue Geschäfts Quellen zu suchen, da das Westindische Geschäft, das ueber den Hafen der H. St. von Bremen hauptsächlich betrieben wurde, allmählig in zu viele Hände gekommen war. In jener Zeit arbeitete ich an meines Vaters Comptoir und war die Bestimmung, daß ich allmählig in das Geschäft übertreten würde. Ich fühlte mich aber in diesen Gedanken nicht glücklich, weil ich als erst spät und rasch aufgeschoßener junger Mensch allgemein als der Schwindsucht verfallen angesehen wurde, auch nach ärztlicher Vorschrift den beliebten jugendlichen Vergnügungen, tanzen, reiten u. s. w. hatte entsagen müssen, und ich so erkennen konnte, daß das Weingeschäft, welches eine kräftige Constitution erfordert, nicht für mich paßte, ich also dasselbe nicht würde so thatkräftig fortführen können, als ich es von Jugend an durch meinen Vater hatte betreiben und zu großem Erfolg bringen sehen. Als mein Vater eines Abends mit mir redete, daß ich nun nach Frankreich reisen sollte um dort das Geschäft kennen zu lernen fühlte ich große Trauer im Herzen und trug meine Sache Gott dem Herrn vor, der mir dann den Gedanken gab August Behn [nachträglich vom Autor ergänzt: nach Bremen] zu schreiben und ihm vorzuschlagen mich mit ihm an ihm geeignet erscheinendem Orte niederzulaßen. Dieser antwortete mir ich solle auch sehr bedenken was ich thue, ehe ich das mir so wohl bereitete Nest verlaße

aber jedenfalls mit meinem Vater reden, um nicht ins blaue hineinzulaufen. Dies geschah dann alsbald und meine Gründe fanden bei meinem Vater so völlige [1. Blatt, Rückseite] Billigung – wie unerwartet ihm auch alles kam – daß ich mit Behn verabreden konnte, ich würde vorläufig nach Frankreich gehen, als wenn ich das Weingeschäft beginnen wolle, und weiteres abwarten was dann auch im April geschah. Behn schiffte sich bald nach Neu Jahr 1839 in Rotterdam an Bord der Heloise ein und ging [nachträglich vom Autor ergänzt: via Batavia] nach Singapore und von dort nach China (Macao). Eine gleichfalls Joh. Lange Sohns Wwe. gehörige Brig Wilhelm Ludwig [nachträglich vom Autor ergänzt: Capt. Kühne] die eben dahin gelangt, war seiner Leitung unterstellt, und ein drittes Schiff derselben Rhederei George Washington, welches einen Amerikaner [nachträglich vom Autor ergänzt: Inglis] als Supercargo hatte, traf zu nemlicher Zeit dort ein. Es war grade der Augenblick, wo der Opium Krieg begonnen hatte, und wo der plenipotentiary der Engländer von den englischen Kaufleuten, auf deren Kenntniß der Chinesen er angewiesen war, den Rath erhalten hatten, den chu kiang zu blockiren, aber von Amerika aus genöthigt war neutrale Schiffe durchzulaßen.¹ Dies benutzte Behn um rasch Charters für die drei Schiffe abzuschließen (der Amerikanische Supercargo begab sich seiner Autorität) um zu hohen Frachten die von Bombay angelangte Baumwolle nach Canton zu bringen. Die Schiffe erhielten außer vollem Raum Deckladung bis unter die große Raen. Da den Chinesen die Bremer Flagge unbekannt war, so wurden noch Nachts für jedes Schiff Hamburger Flaggen² bestmöglichst hergestellt um die Ladungen als in „Jom Bullum“³ Schiffen ohne Hinderniß einzuführen. Die Consignation der Schiffe ging an Russell & Co. Nach Einnahme einiger Güter ging Behn mit der Heloise nachträglich ergänzt: [nachträglich vom Autor ergänzt: via Manila] nach Singapore zurück, von wo er mir schrieb, er werde sich dort niederlaßen, und mir frei stellte mich mit ihm zu associiren.

[2. Blatt, Vorderseite]

Die Nachricht traf mich in Bordeaux, welches ich am 25 Decb 39 verließ und eine Reise durch den Süden Frankreichs machte, bis Marseille und über Lyon und den Elsas die Schweiz bis Glarus u. St. Gallen besuchte, in Hoffnung schon irgend Verbindungen anknüpfen zu können, was jedoch bei meiner völligen Unkenntniß des zukünftigen Arbeitsfeldes nicht gelang, mir aber doch allerlei Kenntniße der französischen Handels Verhältnisse eintrug, auch mir einen Einblick in die Schweizer Manufacturen verschaffte. Im April nahm ich Abschied von Hamburg und reiste, ausgerüstet von meinem Vater mit Londoner Wechseln zum Belaufe von 50,000 Bco. nach London, wo ich durch Fred. Huth & Co. ein Quantum pillar Dollars zu 65 1/2 d die unze kaufte, so wie bei meinem Besuch in Manchester durch Dufay & Co. einige Ballen Grey Shirtings [nachträglich vom Autor ergänzt: und Long Cloth was ich bis dahin für Wollen gehalten hatte] &ct. nach deren Empfehlung. Ich kehrte dann nach Bordeaux zurück, um mich an Bord der Favorite Capt. Lagravère nach Singapore einzuschiffen, das wir am Sonntag den 1 Novb 1840 erreichten. Dieser Tag wurde in unserem Circulair als Tag der Eröffnung des Geschäftes von Behn Meyer & Co. genannt.⁴ Wir waren die erste deutsche Firma in diesem Orte, die Bestand hatte. Es waren früher ein Herr Moller und Herr Moifing aus Hamburg kurze Zeit dort gewesen, um Geschäfte zu versuchen, waren aber bald nach China gegangen, wo ich Moller nachträglich eingefügt: [nachträglich vom Autor ergänzt: 1846] als Redacteur der China press fand, eines im Interesse der Firma Dent & Co. geschriebenen Blattes, und Moifing als Comis einer Firma. Behn hatte die Heloise an Boustead Schwabe & Co. adressirt und war [2. Blatt, Rückseite] auch von Hr. Boustead durchaus freundlich aufgenommen, so daß ich am Tage meiner Ankunft gleich bei ihm zu Mittag essen mußte. Er soll aber unangenehm berührt zu mir hinüber geschaut haben, als er bemerkte, daß ich mit meinem Tischnachbarn, einem wohlhabenden Manila Mestizen, spanisch redete. Unsere Niederlaßung muß ihm wegen seiner Hamburger Verbindungen A. J. Hertz, Lorenzen & Dreyer, P. G. Schwabe u. a. m. gefährlich erschienen sein – obwohl wir ihm niemals eine dieser Verbindungen entwandten – Behn fragte ihn bei Verkauf unserer Grey Shirtings an Ting-sin nach deßen Güte, und Bstd. sagte, er habe ihm 2000 \$ Credit gegeben, worauf wir ihm für 500 \$ 3 M. dto. verkauften. Der gute Boustead aber ließ durch Hyder Mastazu, einen Kling, die beiden Ballen für baar Geld kaufen, und mit einer seiner verfallenen promisory notes

1 „Neutrale Schiffe durchzulassen“ wurde später - offenkundig von zweiter Hand - unterstrichen.

2 „Hamburger Flaggen“ wurde später - offenkundig von zweiter Hand - unterstrichen.

3 Das Wort „Jom Bullum“ wurde nachträglich vom Autor mit dem Zeichen „F“ versehen, das auf eine Anmerkung am linken Rand verweist; sie lautet: „die chinesische Weise wie Hamburg geschrieben wurde. Es bestand schon längst ein Vertrag mit Hamburg aber nicht mit Bremen.“

4 Zum erwähnten Rundschreiben vgl. Dokument Nr. 2.2.1.1.04.

von Ting sin bezahlen. Der letztere, von dem B. schon wußte, daß er schlecht stände, lief darauf davon, und wir erfuhren beim hinternachfahren, daß Boustead's Freundschaft in Feindschaft verwandelt war. Unser Godown war in ~~Market-Street~~ oder Circular road an der Ecke, welche damals die an die Fähre führende Straße und der square bildeten. Wir wohnten in dem Hause hinter dem des resident councillor [nachträglich vom Autor ergänzt: Church] in der Straße, welche von der plain nach dem damaligen Gouvernment hill und Kirchhof führte. Bei den kleinen Geschäften, welche wir machten, rechneten wir den Nutzen nach 1 od 2 Monat Godown od House rent. Ersterer 1 Treppe hoch war 40 \$ letztere 55 \$. Wir lebten sehr stille. Die uns besuchenden Chinesen waren anfangs für mich schwer zu unterscheiden aber ich konnte doch mit ihnen etwas reden, da ich während unserer 120 Tage langen Fahrt von Bordeaux maleiisch studirt[3. Blatt, Vorderseite] und ziemlich viel Vokabeln aus einer holländischen Gramatik erlernt hatte. Alles war mir neu, was mir vor Augen kam namentlich alle Producte und auch Manufacturen, von denen mir selbst die Namen nie vorgekommen waren. Da bei meiner Ankunft die Heloise wieder in Singapur war, zu Behns großem Leidwesen an Boustead Schwabe & Co. und nicht an ihn adressirt, aus Vorsicht, wie J. L. S. Wwe. & Co. sagten, so sandte mich Behn mit ihr nach Batavia an Paine Stricker & Co. wo das Schiff mit Zucker auffüllte und mir Gelegenheit gab den Ankauf und das Wiegen der Waare mit zu betreiben, so wie den Platz kennen zu lernen, der damals in großer Blüthe stand. Auf einer belgischen Brig kehrte ich am 1t. Janr 1841 zurück.

Wir charterten Ende Febr 1841 eine englische Brig, die Hebe und beluden dieselbe mit allerlei chinesischem Gut, namentlich mit Thee pouchong, den die chines. Jonken für den Verbrauch der chin. Bevölkerung mitgebracht hatten. Die Waare war in den Kisten in Packeten verpackt und ganz leidliche Qualität. Wir sandten china root Galangal Cassia und Camphor u. a. m. Benzoe Gummé Guttae genug eine möglichst assortirte Ladung mit etwas Sago u. Pfeffer. Dies war bis dahin von den englischen Firmen nie geschehen und erregte einige Aufmerksamkeit. Unsere Wechsel konnten wir ohne Beigabe von Conossmenten begeben, da wir auf Frühling & Göschen zogen⁵ Kurz nachdem die Hebe am 157. März gesegelt war, kam die Nachricht daß die Engländer die Boque forts (Eingang des chu kiang) bombardirt hätten, und somit unsere Verladung p. Hebe[3. Blatt, Rückseite] sich als eine sehr günstige Unternehmung heraus stellte. Almeida bot uns für unseren Antheil 10,000 \$ Nutzen. Die Ladung war nach Bremen cto. meta mit Joh. Lange Sohns Wwe. & Co. bestimmt. Sie traf auch einen sehr günstigen Markt und ließ uns einen schönen Nutzen. Inzwischen hatten wir fortgefahnen Verschiffungen chinesischer Producte, wie sie meistens in den Jonken vom Norden kamen, sowohl nach Hamburg, als auch an Fr. Huth & Co. in London zu machen, die genügende Resultate lieferten. In Hamburg an Gorissen & Lutze, hernach durch Vermittelung unseres Agenten Ed. Beatus Crasemann an Wachsmuth & Krogmann.

Im July 1841 langte der George Washington [nachträglich vom Autor ergänzt: Cpt. Biesewig] in Singapore an, diesmal an unsere Adresse, und es ward beschlossen ich solle damit an die Pedir Küste⁶ fahren um eine Ladung Betelnüsse einzukaufen um sie in China wieder zu verkaufen. Wir liefen Pulo Pinang an wo wir uns an die Amerikaner Revely & Co. wandten um einiges zur Vervollständigung unserer Verkaufs Artikel beizuladen. Es waren meistens Grey Shirtings prints und namentlich Mexican Dollars. Als wir aber im ersten Hafen anlangten sagten uns die Leute gleich, daß sie nur Pillar Dollars nähmen und forderten (wahrscheinlich im Geheimen durch unseren mitgesandten Hauptchinesen angefeuert) sehr hohe Preise für die Betelnüsse, so daß ich recht verlegen über unsere Lage war. Am nächsten Morgen früh lag ein schwer beladenes Schiff neben uns, dessen Supercargo Stewart ein Associé von Revely & Co. gleich an Bord des Geo Washington kam. Er hatte an der Westküste Sumatras eine Ladung Pfeffer gekauft. Er fragte grad heraus, was ich beabsichtigte[4. Blatt, Vorderseite] und als er erfuhr ich hätte mich in Penang an seine Firma gewandt bot er mir mit der größten Freundlichkeit Rath u. Hülfe an, rieth sogleich den Chinesen nicht sich in die Geschäfte mischen zu lassen und veranlaßte uns eine Station südlicher zu fahren, wo auf ein Zeichen durch Kanonenschuß ein alter Kling an Bord kam Bappu doorey welcher mir als ein durchaus zuverlässiger Vermittler vorgestellt wurde Zwecks Einkauf der Ladung, da er auch auf achinesisch reden konnte, während ich nur maleiisch verstand. Stewart hatte einen ansehnlichen Vorrath von Pillar Dollars übrig behalten, die er mir gegen meine Mexicaner eintauschte, den differenz mit Singapore von Penang aus zu regeln versprechend. So sind wir dann von einem Hafen zum andern

5 Das Wort „zogen“ wurde nachträglich vom Autor mit dem Zeichen „F“ versehen, das auf eine Ergänzung am unteren Rand verweist; sie lautet: „und die sehr feinen Referenzen in unserem Eröffnungs-Circular uns bei unseren englischen Nachbarn als eine solide Firma ausgewiesen hatten.“

6 Nachträglich von zweiter Hand ergänzt: „(Sumatra)“.

gefahren, kauften in jedem die vorhandene Ernte, bis auf einen Hafen, wo nachdem ich an Land gewesen und die Waare besprochen hatte, am nächsten Morgen Feinde über den Ort herfielen, und nach kurzem Feuer Gefecht ihn anzündeten, so daß wir weiterfahren mußten. Der nächste Hafen war auch in diesen Krieg verwickelt, und mir wurde gesagt, 7 Canchen mit Nüssen lägen im Fluße fertig für mich, könnten aber nicht heraus kommen, weil sich zwei Kriegsprauen hingelegt hätten sie abzufangen. Es half also nichts andres, als daß ich unser Segelboot mit sehr williger Mannschaft und allen an Bord vorhandenen Flinten Beilen Säbeln ausgerüstet, auch eine große Leylah mit dem Pivot vorn in einem Loche der Bank lossegelte auf die prauen um sie herumfuhr wo sie denn von ihrem hohen Bord aus die Bewaffnung erschauen durften. Dann segelten wir auf die Flußmündung und riefen die mit Nüssen[4. Blatt, Rückseite] beladenen prauen, die unter unserem convoy richtig in See und an Bord gingen. Wir kehrten zu den Kriegsprauen zurück, die nun Anker auf gingen, da ihnen ihre Beute entgangen war. Zum Glück hatte ich nicht den Matrosen auf ihre inständige Bitte gestattet die Leylah auf die prauen abzufeuern denn nun fiel uns der Wind weg und die prauen winkten uns aus dem Wege zu gehen um uns nicht überzufahren, was uns hätte sehr verderblich werden können. Die stolze Segelfahrt endete mit 1 ½ stündiger Ruderfahrt bis an Bord. Die Betelnüsse wurden beim Einnehmen in ein Faß geschüttet und der Inhalt in den Raum gestürzt. Hernach wurde eine Füllung des Faßes gezählt und die Zahl der Nüsse mit der Zahl der in den Raum gestürzten Faßfüllungen multiplicirt um zu erfahren, wie viele laksa (10,000) Nüsse abgeliefert seien, da der Preis p. laksa bestimmt wurde und der Gegenwerth nach vorheriger Vereinbarung durch Bappu doorey in Waaren und Dollars entrichtet.

Die ganze Reise von Singapore und zurück dauerte 2 Monat. Am 14t. August fuhren wir dann nach China. Unterwegs hatten wir 10 Tage schweren Sturm, so daß die Ladung obwohl mit Rattans in Singapore aufgefüllt überging und wir eine schwere Schlagseite kriegten, da die von Biesewig errichteten Schotten nicht dicht waren, sondern die Nüsse durchließen. Russel[l] & Co. verkauften die Ladung zu 1 \$ 50 den picul, und wir lagen Monate lang mit dem Schiff in Macao bis endlich nach Neu Jahr der Thee, welchen wir einnehmen sollten, ankam und wir nach Manila fahren konnten, wo Zucker und Sapanholz geladen wurde. Jose Maria Tuason [war] unser Consignatär. Endlich im Februar [nachträglich vom Autor ergänzt: 1842] langten wir nach Sgpr zurück. [Nachträglich vom Autor in kleinerer Schrift ergänzt: Ich möchte noch hinzufügen, daß als wir Septb. 1841 in Hongkong landeten noch kein Haus auf der Insel stand. Die Engländer, welche die Insel soeben in Besitz genommen hatten, wohnten wie z. B. Magistrate Mr. Kane, den ich besuchte, in mat sheds. Da es grade Sonntag war hörte ich, wie auch in einem solchen großen mat shed Kirche gehalten wurde.]

[5. Blatt, Vorderseite]

Schon vor meiner Abreise nach Atche [nachträglich von anderer Hand ergänzt: Atjeh] hatte G. R. Princep, ein Mitglied des großen Rathes in Calcutta, uns aufgefordert seine Plantage unter unsere Aufsicht zu nehmen, die auf den Hügeln Mount Sophia Mount Caroline und Mount Emily dicht vor dem damaligen convict lines und rechts vom Gouvernment hill, nahe der Stadt lag. Wir zogen mit Freuden in das leer stehende Haus Mt. Sophia, das wir für Beaufsichtigung der Plantage miethefrei bewohnten. Wir hatten auch ein chinesisches Haus in Marketstreet gekauft um ein geräumigeres Godown zu haben. Das Comptoir richteten wir eine Treppe hoch ein und rechts vom Eingang unten einen Raum, wo wir Auctionen halten wollten, was aber nicht gelang, und wo wir daher Glaswaaren und Eisenwaaren auslegten. Es waren inzwischen verschiedene Schiffe, auch die Favorite wieder an unsere Consignation gekommen, und benutzte [nachträglich von anderer Hand ergänzt: Behn] die Reise der Heloise um damit nach China zu gehen. Wir hatten bis dahin keine andere Verbindung mit Europa, als den Weg ums Cap d. g. Hoffnung, und waren auf den unregelmäßigen Abgang der Segelschiffe für unsere Briefe angewiesen. Bei solchen Gelegenheiten pflegten wir die Nacht durchzuarbeiten. Wir gaben dann Berichte sowohl nach Deutschland, als nach Frankreich, aber im Ganzen ohne sichtbaren Nutzen, wenn wir dieselben auch in französischen Zeitungen abgedruckt fanden. Consignationen von Hamburg und Bremen, sowie unsere Verschiffungen von Producten und europäischen Artikeln nach Manila u. China,[5. Blatt, Rückseite] Abladungen nach Hamburg und Bremen, auch nach London bildeten unser Geschäft. Ich mag als ein Beispiel des langsamen Ganges der Briefe hier erwähnen, daß wir die Briefe über den Brand von Hamburg 5–8 Mai 1842 erst im August erhielten. Ein gewisser Mr. Waghorn war inzwischen eifrig bemüht durch Beschiffen des rothen Meeres in Arabischen Dhans einen Ueberlandweg auszufinden, wobei er auf viel Gleichgültigkeit und Widerstand stieß, bis es ihm endlich 1843 gelang die Sache so weit zu bringen, daß alle 3 Monate ein P & O Dampfer von Calcutta nach Suez befördert wurde. Er erhielt zur Anerkennung die Besoldung

und den Titel eines lieutenant of the navy. Die Schifffahrt war allgemein bis dahin durch Segelschiffe besorgt, für den Opium Transport durch s. g. Klipper. Die Dampfschiffe waren Räderböte und bedurften so großer Mengen von Kohlen, daß sie für längere Reisen unbrauchbar waren. Eiserne Schiffe gab es nicht. Erst viel später ward der Versuch gemacht die Iron Queen von England nach Singapore zu senden. Das Metal setzte aber so gewaltig Seethiere, Corallenartige- und Algengewächse an, daß das Schiff neun Monate bis Penang brauchte und dort auf den Helgen gebracht ward um seines 1 bis 2 Fuß dicken Kleides entledigt zu werden. Auch die Segelschiffe im allgemeinen waren nur 500 bis 600 Tons groß. Als ich in Behns Abwesenheit einen Engländer von 800 Tons für Bremen charterte, war das das größte Schiff, welches ich gesehen hatte. Ich bestellte 500 Tons Reis in Batavia[6. Blatt, Vorderseite] was mir wie ein großes Wagniß erschien, da ich in Sgpr nur 300 Tons einladen konnte. Verluste bei sorgfältiger Auswahl der Ladung waren damals noch nicht bekannt, eben so wenig als der alles beherrschende Telegraph.

Wir hatten das neben unserem Godown gelegene Haus in der Malacca street hinzugekauft, deßen Vorderhaus wir einem Perser vermieteten und das an der See dicht beim Fischmarkt gelegene Hinterhaus als Speicher für Waaren benutzen. Anfang August 1843 reiste Behn nach Calcutta um von dort den Dampfer nach Suez zu benutzen. Glücklicher Weise langte er 21 Stunden vor Abgang desselben an, so daß dadurch ein gezwungener Aufenthalt von 3 Monaten in Calcutta vermieden wurde. Mit dem Aufenthalte in der Quarantaine in Rosette bei Alexandrien die s. Z. noch verlangt wurde und den langsamen Fahrten der Dampfböte kostete diese Reise bis Hamburg genau 100 Tage. Behn benutzte den Aufenthalt in Hamburg und Europa zur Anknüpfung vieler Verbindungen, namentlich auch mit der Schweiz⁷ Da er sich gegen Ende seines Aufenthaltes verheiratet hatte so nahm er seine Ueberfahrt in Indianeren Cpt. Holm von der Rhederei Sass in Kopenhagen, einem Schiff, daß schon wiederholt bei uns in Singapore gewesen war und deßen Führer sich uns persönlich sehr angefreundet hatte. Behn hatte das Schiff für die Ausfracht beinahe ganz beladen, zugleich aber kam von England eine ansehnliche Verschiffung von Grey goods, die durch merkwürdige Lage des Marktes mit 40 % [6. Blatt, Rückseite] Nutzen verkauft wurden. Vor Behn[s] Nachhause Reise hatten wir von Ros Vidal & Co. einen Schooner billig gekauft, der [sich] auf seinen wiederholten Reisen zwischen Batavia und Hamburg trotz der damaligen gewöhnlichen Frachten von 4 £ 10 u. 5 £ als nicht rendirend erwiesen hatte. Diesen Schooner Hebe belud ich nach Behns Abreise und schickte ihn unter der Obhut von A. F. Schreiber nach Palembang um womöglich dort Verbindungen anzuknüpfen. Schreiber war seit 1841 als unser Comis heraus gekommen. Er verkaufte auch ziemlich, fand jedoch keine zuverlässige Verbindung. [Nachträglich vom Autor am linken Rand ergänzt: Almeida charterte die Hebe nach ihrer Rückkehr für eine Reise nach den kleinen Moluccen & Arroo islands worauf wir sie an einen in der Malaccastraße gestrandeten großen Baumwollenträger zum bergen sandten. Der Hamburger Capitain ging dann nach Hause und unter dem nachfolgenden englischen Führer ist das Schiff auf einer Reise nach China verschollen] Als Wachsmuth & Krogmanns Brig Andromache Cpt. Hansen dann kam belud ich diese mit Manufacturen und andern für China passenden Waaren und sandte sie mit Schreiber als Supercargo zu den erst ganz neu eröffneten Häfen in China Amoy, Ningpo, Shanghai als erstes Hamburger Schiff. Der Wilhelm Ludwig Cpt. Kahle sollte folgen, wurde auch beladen und abgesandt, da aber der Capitain durchaus nicht den graden Weg die China See hinauf fahren wollte obgleich der Monsun das gestattete, aber auch die Palawan-Passage fürchtete, so versuchte er um die Nordspitze von Borneo herum hinter Palawan durchzusegeln, wurde aber von einem schleusenartigen Strom bei der Insel Maingey aufs trocken gesetzt und langte nachdem längst Mann u. Maus für verloren galten, auf einer Insel der Philippinen an. Schreiber, der lange umsonst auf das Schiff in Shanghai bei Wolcot Bates & Co. gewartet hatte kehrte dann mit einer Schiffsgelegenheit nach Singapore zurück. Die Andromache hatte auf ihrer Reise in den Häfen am Bugsprit ein weißgemaltes Brett hängen auf welchem mit ~~schwarzen~~ rothen chinesischen Zeichen der Inhalt ihrer Ladung angegeben war, die dann in Ermanglung von Vermittlern in den Häfen vom Bord aus verkauft wurde. Diese Tafel ist noch in meinem Besitz.

7 Das Wort „Schweiz“ wurde nachträglich vom Autor mit dem Zeichen „F“ versehen, das auf eine Anmerkung am linken Rand verweist; sie lautet: „und zur Erwerbung des Consulats für die 3 Hansestädte“ Inhaltlich ist diese Ergänzung nicht ganz korrekt, denn Behn erlangte während seines Aufenthalts in Europa zwar das Konsulat für Bremen und Hamburg, nicht aber das für Lübeck.

[7. Blatt, Vorderseite, Anfang]

Nach Behns Rückkehr langte ein neues Schiff von Joh. Lange Sohns Wwe. & Co. an Hohenzollern Cpt. Lampke, mit welchem ich 1844 [die Jahreszahl 1844 wurde nachträglich von anderer Hand geändert zu: 1845] die Reise an die Küste Chinas antrat, zuerst Amoy anlaufend. Wir hatten ziemlich viel Mangrove bark geladen, die sich in der Ladung der Andromache gut verkauft hatte als Gerbemittel. Es war aber durch diese feuchte Borke eine solche Hitze im Schiff, daß wir in einem kleinen Haus auf Deck schlafen mußten. Nur der Steuermann ging des Chronometers halber einmal täglich in die Cajüte. Beim Auslaufen aus Amoy setzte uns der chinesische Lootse bei Fluth auf einen Felsen, und fiel das Schiff bei der Ebbe so weit um, daß wir es schon für verloren hielten, da aber die Fluth in Amoy ganz ungewöhnlich hoch steigt, so hob sie das Schiff wieder ab, ohne Schaden, und wir konnten unbehindert nach Chusan fahren das zeitweilig eine englische Besatzung und Verwaltung hatte. Wir liefen aber bald nach Ningpo hinüber, wo das Schiff theilweise auslud. Der Capitain, welcher bisher auf Westindien gefahren hatte verweigerte aus Furcht vor gelbem Fieber der Mannschaft alle Früchte ließ sie aber bei 108 u. 109 Grad Fahrenheit im Schatten ihre Arbeit beim Ausladen in der harten Sonne verrichten, wodurch allmählig 6 Mann eine böse Ruhr kriegten und nacheinander trotz ärztlichem Beistande starben. [Nachträglich vom Autor ergänzt: „im Tempel übernachtet“]

[Zur Übernachtung Valentin Lorenz Meyers in einem Tempel von Ningpo liegt ein nachträglich beschriebenes Blatt vor, das im Folgenden wiedergegeben wird.]

[Ergänzungsblatt]

In Ningpo fand ich die Verhältnisse noch sehr unentwickelt. Der Amerikaner Hr. Bates war von Chusan mit herübergekommen und vermittelte das Geschäft mit den Eingeborenen. Ansäßig war nur ein fremder Kaufmann Mr. Kennedy in Ningpo. Häuser für Europäer waren noch keine gebaut. Hr. Bates führte mich daher zu zwei jungen amerikanischen Missionaren, die ihre Wohnung in einem Complex von 8 Tempeln gefunden hatten, wo sich große Räume befanden zur Aufnahme von Examinanden für die jährlichen Staats Examen. Ein Haupttempel mit dem Bilde des Confuzius hatte die Bestimmung, daß die höchsten Provinzial Behörden eine jährliche große Anbetung des Gottes des Himmels daselbst hielten, der nicht abgebildet war. Eine Treppe hoch war ein langer Saal mit 6 Altären in einer Flucht an der Wand, mit Sprüchen anstatt der Götzen. Nach Rücksprache mit dem Abt wurde von einem derselben der Weihrauchtopf und die beiden Leuchter entfernt und meine Schlafmatte samt chines. Schlafkästchen statt Kopfkissen darauf gelegt. Da hatte ich mein Nachtquartier für die Wochen meines Aufenthalts in Ningpo.

Von den Missionaren wurden Hr. Bates und ich sehr freundlich an den Tisch genommen, wo hauptsächlich Chinesische Küche vorgesetzt war, u. a. ein Gericht Froschkeulen, dessen Natur uns erst nach Verspeisung bekannt ward.

Bald nach meinem Abschied von unsern freundlichen Wirthen, unternahm einer von ihnen, Mr. Ward, eine Seereise auf chinesischem Schiffe, das von Seeräubern besucht ward. Ward gab ihnen ruhig den Schlüssel zu seinem Koffer und tröstete die klagenden Mitreisenden. Seine ungestörte Ruhe mag aber die Seeräuber wohl mistrauisch gemacht haben, und um etwa seine späteren Aussagen über sie zu verhindern, warfen sie ihn über Bord.

[7. Blatt, Vorderseite, Fortsetzung]

In Shanghai suchte ich ebenfalls unsere restliche Ladung zu verkaufen durch Wolcot Bates & Co., die sich in Ermangelung europäisch gebauter Häuser in einem chinesischen niedergelaßen hatten. Endlich im October gingen wir nach Hongkong und Whampoa, von wo ich das auf der bisherigen Reise in Zahlung erhaltene Sycee Silber nach Canton brachte in einem chinesischen Boot, meine geladenen Pistolen auf der Geldkiste liegend, um gelegentlichen Flußräubern Widerstand leisten zu können. Nach eingenommener Theeladung gingen wir zur[7. Blatt, Rückseite] Completirung nach Manila und erreichten bald nach Neujahr 1845 Singapore. Im Laufe dieses oder des Jahres 1846 kam die Gesion, dänisches Kriegsschiff nach Singapore mit dem königl. Commissar Hansen. Dieser hatte im Auftrage seiner Regierung, bei Anwesenheit der Gesion in Calcutta die dänische Enklave Serampore, sowie die Stadt Tranquebar an die Ostindische Compagnie verkauft und sich von seinem

Calcutta Correspondenten Mackay überreden lassen für das eingenommene Geld einen Steamer zu kaufen. Als letzterer aber in See kam erwies sich das Schiff so hoffnungslos schlecht, daß die neuen Eigenthümer es mit Noth nach Penang brachten und zum Abschlichten verkauften. Das Kupfer des Bodens soll dem Käufer seine Kosten gedeckt haben. Der Commissair Hansen bot mir das dänische Consulat an, das ich aber abzulehnen mich gebunden hielt, weil Dänemark ganz augensichtlich in einen Krieg mit Deutschland hineintrieb, was sich ja auch bald bestätigte. Mr. Nicol von Hamilton Grey & Co. ward dann dänischer Consul. Ich bin später noch einmal in Batavia gewesen und damit haben meine Reisen aufgehört. Das Geschäft nahm einen regelmäßig wachsenden Gang. Wir bauten unsere beiden Häuser in Malacca Street in den an die See führenden Flügeln so um, daß die nach Norden liegende Seite einstöckige Waarenräume, die nach Süden gelegene zweistöckige, eine Treppe hoch den Raum für die Geldschränke und dahinter noch Waarenräume enthielt an denen ein offener Gang entlang zu einem großen Zimmer nach der See heraus führte. Während Behns Abwesenheit in Europa hatte eines Nachts ein Sturm die Vorsetzen des Nebenhauses weggerissen, worauf dieses umgefallen war. Es lagerte damals eine ansehnliche Sendung von Wattenbach Heiligers & Co. in Calcutta in dem unteren Raum[8. Blatt, Vorderseite] bestehend aus vielen Ballen Zeitungspapier und 16 großen Fässern Spriet. Im oberen Raum lagerte ein Quantum Rattan [Nachträglich über dem Wort Rattan vermerkt: Rohr] auf welchem in der Nacht ein Kuli sein Lager aufgeschlagen hatte, aber beim Umfallen des Hauses zwischen die Rattan Bündel gerieth und so unbeschädigt blieb. Mir brachte unser Haupt Chinese O lan während der Nacht schon den Bericht nach Mount Sophia itu rumah sudah djato, was mich wegen des Doppelsinns Anfangs die Thatsache nicht begreifen ließ.

Noch nachzutragen habe ich ein Erlebnis, das gleich nach meiner ersten Rückkehr von China u. Manila uns sehr beschwerte. Eine chinesische Jonke hatte einen bedeutenden Posten camphor angebracht, den wir für \$ 33 000 – kauften, mit Bedingung nach 6 Wochen Zahlung zu leisten. Nach damaligem cours waren es reichlich 100,000 Bco. Behn hatte vorher mit dem Director der neuerlich von Calcutta aus in Sgpr errichteten Bank ausgemacht, daß dieser unsere Wechsel gegen die Abladung nehme. Nachdem der Kauf einige Zeitlang abgeschlossen war zeigte uns der Director an, er habe Weisung von Calcutta keine Wechsel zu kaufen und könne somit die unsern nicht nehmen. Nun aber waren in diesem Augenblick nirgends Wechsel zu begeben. Unser[e] Verlegenheit wuchs mit jedem Tage, bis uns Fricke, ein junger Hamburger, der bei uns wohnte, fragte, was die Schuld sei an unserem so sehr veränderten Benehmen gegen ihn, und wir ihm die Lage, die uns so schwer drückte mittheilten. Da ging er zu seinem Principal, Gilmann, dem damaligen Chef von Hamilton Grey & Co. und veranlaßte diesen uns die Wechsel zu 4/9 1/2 d abzunehmen. Zahlung theils in Opium, theils in Baarem, was beides von unserm chinesischen Verkäufer genommen wurde. Ich war in den durchlebten Wochen sehr abgemagert. Bei dieser Gelegenheit gaben wir Conossments als Sicherheit, sonst nicht wieder.

[8. Blatt, Rückseite]

Vor Behns Rückkehr von Europa zog ich auf einige Zeit von Mount Sophia in das viel luftigere Haus am Mt. Emily aber gab die Plantage auf, da Herr Princep anderweitige Verfügungen traf. Bei Behns Rückkehr waren wir eine Zeit lang wieder in dem Anfangs bewohnten Hause kauften dann aber von dem Juden Salomon dessen Haus hinter der St. Andrew Kirche wo ich bis zum Ende meines Aufenthaltes in Sgpr geblieben bin. Inzwischen machte Behn noch eine Reise nach China, während wir die Consignation des neuen Hamburger Schiffes Johns C. J. Johns Rheder hatten. Dasselbe verließ Morgens um 8 Uhr den Hafen, gelangte um 10 Uhr auf eine[n] Felsen, der nicht in des Capitains Karte zu finden war und sank noch in der Singaporestraße innerhalb 10 Minuten zu Grunde. Capitain u. Mannschaft gelangten erst nach ca. 10 Tagen wieder nach Singapore, weil der Strom das große Boot in die See hinausgeschleust hatte und sie gezwungen waren um Bintang herum die Singaporestraße wiederzugewinnen.

Nachdem im Septb 1848 mein Bruder Otto von New York nach Singapore gekommen war verließ ich den Ort am 28 Decbr desselben Jahres. Behns und meine Begriffe über Opium- und Spirituosenhandel ließen sich nicht vereinigen und so zog ich lieber im Frieden ab.

Valentin Lorenz Meyer

23 October 1899