

Nr. 2.3.2.12

Philipp C. Heineken, Generaldirektor des Norddeutschen Lloyds in Bremen, Aufzeichnungen zu einem Besuch in Shanghei vom 17. bis 21. Oktober 1910, o. D. [1911]

Erinnerungsbericht

Bearbeitet von: Friederike Sattler

Abdrucke: Der Erinnerungsbericht ist abgedruckt in: *Heineken*, Tagebuch meiner Reise, S. 204-213.

Formalia: Gedruckte Quelle im Umfang von 10 Seiten

Regest:

Philipp C. Heineken, seit 1909 Generaldirektor des Norddeutschen Lloyds in Bremen, besucht auf seiner ausgedehnten Ostasienreise im Oktober 1910 für einige Tage auch Shanghai. In seinem nach Tagebuchaufzeichnungen niedergeschriebenen Erinnerungsbericht schildert er seine Eindrücke von der internationalen Metropole, von der Besichtigung verschiedener Fabrik- und Schifffahrtseinrichtungen sowie von den Ergebnissen seiner Gespräche und Verhandlungen mit der Firma Melchers & Co., die mit der Vertretung des Norddeutschen Lloyds beauftragt ist. Mit der Wahrnehmung der Vertretung und den von Melchers getroffenen Einrichtungen, insbesondere auch an der eigenen Anlegestelle auf dem Shanghai gegenüber liegenden rechten Ufer des Huangpu, zeigt sich Heineken sehr zufrieden. Man befinde sich dort in guter Gesellschaft, etwa mit der britischen Firma Butterfield & Swire. Erschwernisse für die eigene Kundschaft, von denen in der deutschen Presse die Rede war, kann er nicht erkennen. Heineken trifft mit Vertretern von Butterfield & Swire sowie der China Merchants# Steam Navigation Company zusammen, um Vereinbarungen über die Flussschifffahrt auf dem Jangtsekiang zu treffen. Auch mit dem Repräsentanten der Deutsch-Asiatischen Bank bespricht er sich. Das vom deutschen Gesandten in Peking und vom deutschen Generalkonsul in Shanghai an ihn herangetragene Ansinnen, der Norddeutsche Lloyd und die HAPAG sollten gemeinsam ein großes Grundstück zum Bau einer neuen Pieranlage linksseitig des Huangpu erwerben, reagiert er mit großer Reserve.

[1. Seite, 204]

[In den vorausgehenden Kapiteln schildert der Autor den Verlauf seiner Reise, die am 21. Mai 1910 in Bremen begann und ihn über Colombo zunächst nach Australien und zu den deutschen Kolonien in Ozeanien führte, anschließend nach Japan und von dort nach China, wo er am 17. Oktober 1911 in Shanghai eintraf]

IV. Shanghai

Shanghai, mit ca. 600 000 Einwohnern, darunter etwa 12 000 Nichtchinesen, ist wohl die wichtigste[2. Seite, 205] internationale Seehandelsstadt Chinas; sie liegt am linken Ufer des sehr breiten Whangpooflusses, etwa 14 Sm. von der Mündung desselben in den Yangtsefluß. Die Fremdenniederlassung, der Bund, macht mit seinen großen modernen Gebäuden, seinen gut gepflasterten Straßen und seiner großen Reinlichkeit einen durchaus europäischen Eindruck, und wenn man nicht auf den Straßen die zahlreichen Chinesen und Rickshaws sähe, könnte man sich in einer europäischen Stadt glauben. Eines der schönsten Gebäude ist der vor einigen Jahren erbaute deutsche Konkordia-Klub, wohl der schönste Klub Ostasiens. Auch die verschiedenen Banken, darunter die ostasiatische, haben schöne neue Gebäude. Das Bureau der Herren Melchers & Co. ist ein älteres Haus mit dahinter liegenden Lagerräumen. Links vom Eingang, parterre, befinden sich die Geschäftsräume der Firma selbst, rechts die für den Lloydbetrieb bestimmten Bureaus; letztere sind ziemlich geräumig, wenn

auch nicht sehr modern eingerichtet.¹ Im oberen Stock sind weitere Bureaus der Firma. Geschäftsführer in Shanghai sind der zurzeit nach Europa gereiste Herr Michelau sowie Herr Widmann; für Herrn Michelau ist augenblicklich Herr Bandow von Hongkong hier.

Shanghai ist für den Lloyd ein sehr wichtiger Platz. Melchers verdienen an Kommissionen vom Lloyd viel Geld, besorgen unsere Geschäfte aber auch in durchaus anerkennenswerter Weise. Der Bund hat eine beträchtliche Ausdehnung am Ufer entlang, mit vielen Bäumen und Rasenplätzen; auf einem der letzteren befindet sich ein Denkmal für die mit dem deutschen Kanonenboot „Itis“ [3. Seite, 206] untergegangen. Am Bund haben die meisten ausländischen Gesellschaften ihre eigenen Anlegeplätze für die Fluß- und Küstendampfer. Die Yangtse-Dampfer des Norddeutschen Lloyd liegen auf der gegenüberliegenden Seite, während unserer Reichspostdampfer nicht bis zur Stadt heraufkommen, sondern der Zeitersparnis halber bei Wusung vor Anker gehen. Das deutsche Generalkonsulat ist ein großes, bequem eingerichtetes älteres Gebäude am Whangpoo Road gelegen, mit einer kleinen Gartenanlage nach dem Flusse zu, auf den man vom Hause aus einen sehr schönen Blick hat. Ein bequem eingerichtetes Wohnzimmer mit daran stoßendem Schlaf- und Badezimmer wurde mir zur Verfügung gestellt. Vor dem Zimmer befindet sich eine breite, bedeckte Terrasse mit ebenfalls schönem Blick auf den Fluß und die Stadt. Herr von Buri war früher Generalkonsul in Sydney und Vorgänger des jetzigen dortigen Generalkonsuls Dr. Irmer; er ist ein Mann von etwa 50 Jahren, von liebenswürdigem, ruhigem Wesen, der reges Interesse für alle Handels- und Schifffahrtsangelegenheiten hat und sich eines gutes Renommees zu erfreuen scheint. Sehr bestimmt und energisch kommt er mir freilich nicht vor.

Nach dem Frühstück im Generalkonsulat machte ich mit Frau von Buri, Herrn und Frau Widmann, Herrn Hoppenberg und Herrn Brötje eine Fahrt im Automobil in die nähere Umgebung der Stadt nach dem Rubikon, einer schönen, mit Bäumen bepflanzten (viele Talgbäume) Chaussee, dann nach Zikawei, wo wir in einem katholischen Kloster die Fabrikation der berühmten Zikawei-Spitzen besahen und einige Einkäufe machten. Auf der Rückfahrt passierten wir den [4. Seite, 207] deutschen Gartenklub, eine hübsche und anscheinend gut gehaltene Anlage, die wir aber leider der Dunkelheit halber nicht mehr besuchen konnten. Abends fand bei Herrn und Frau von Buri ein Diner in kleinem Kreise statt.

Dienstag, den 18. Oktober, fuhr ich morgens mit Herrn Bandow im Automobil nach der Laou Kung Mow-Baumwollspinnerei, die wir unter Führung der Direktoren besichtigten; es ist eine Aktiengesellschaft mit 600 000 Taeln Aktienkapital, das größtenteils in Shanghai untergebracht ist. Die Spinnerei verspinnt zum größten Teil chinesische, sowie etwas indische Baumwolle, hat 36 000 Spindeln und ca. 800 Arbeiter, Männer, Frauen und Kinder. Die Erwachsenen bekommen einen Tagelohn von ungefähr 27 Cts., die Kinder 13 1/2 Cts.; Arbeitszeit ist von morgens 6 Uhr bis abends 7 1/2 Uhr mit einviertelstündiger Mittagspause. Was würden unsere Sozialpolitiker, sowie unsere Sozialdemokraten zu Hause, denen der achtstündige Arbeitstag schon zu viel ist, zu diesen Verhältnissen sagen? Die gesponnenen Nummern variieren zwischen 6 und 16; das Garn wird meistens in der Stadt oder Umgegend verkauft, nur wenig wird exportiert. Rückkehrend besuchten wir einen der großen Silberläden, wo die kleinen auch bei uns bekannten Nippsachen verkauft werden. Ich gab dann meine Karte bei der Hamburg-Amerika-Linie ab und fuhr zum Frühstück zum Generalkonsulat zurück. Nachmittags fand eine längere geschäftliche Besprechung am Büro von Melchers & Co. statt, an der der mittags von Hankow zurückgekehrte Herr Korff, sowie die Herren Bandow, Widmann, Hoppenberg Brötje und ich teilnahmen. [5. Seite, 208]

Die in der Schwebe befindlichen geschäftlichen Fragen hinsichtlich der neuen Agentur Tsingtau, das Anlaufen unserer Reichspostdampfer in Manila etc. wurden nach eingehender Erörterung erledigt. Abends gab Herr Bandow, der in Abwesenheit von Herrn Michelau dessen außerhalb der Stadt befindliches Haus bewohnt, ein größeres Diner von ca. 20 Personen.

Die europäischen Niederlassungen in Shanghai unterscheiden sich insofern von denjenigen anderer chinesischer Vertragsplätze, als hier ein internationales und ein französischer Settlement besteht, das getrennt verwaltet wird. Ursprünglich hatten die Engländer und Franzosen ihre eigenen Settlements hier; als dann die übrigen Nationen nach und nach hinzukamen, nahmen die Engländer diese bei sich auf, während die Franzosen für sich blieben. Zu dem internationalen Settlement gehören daher sämtliche Nationen mit Ausnahme der Franzosen. Die Verwaltung ist ähnlich wie in den übrigen chinesischen Vertragshäfen und soll ausgezeichnet funktionieren. Die aus Vertretern sämtlicher Nationen zusammengesetzte Verwaltung erhebt Steuern, die

1 Die Firma Melchers & Co. nahm die Vertretung des Norddeutschen Lloyds in China wahr.

zur Unterhaltung der Straßen, freien Plätze, Baulichkeiten sowie der Polizeimacht bestehen; letztere ist aus Engländern, Indiern und Chinesen zusammengesetzt. Die Niederlassung macht den Eindruck, daß sie ausgezeichnet verwaltet wird; manche europäische Stadt oder Gemeinde könnte sie sich zum Muster nehmen.

Mittwoch, den 19. Oktober, fuhren wir zur Besichtigung des Whangpooflusses mit unserem Tender „Bremen“ bei leider stark regnerischem[6. Seite, 209] Wetter flußaufwärts bis zu dem Arsenal. Im Flusse lagen eine große Reihe von Kriegs- und Handelsschiffen, erstere meistens unter englischer und chinesischer Flagge, von deutscher Seite das Kanonenboot „Iltis“, das hier stationiert ist; dasselbe liegt meistens an unserer Lloydboje, die zurzeit aber wegen Revisionsarbeiten nicht disponibel war. Wir fuhren zunächst nach dem an der Melcherschen Wharf auf der Pootung-Seite gelegenen Yangtse-Dampfer „Mei Lee“, Kapitän Engelhardt, der am Tage vorher mit Herrn Korff und Frau hier angelangt war.² Ich machte einen kurzen Rundgang durch das Schiff, Kajüts- und Maschinenräume, und fand alles in guter Ordnung. Die Melcherssche Wharf hat als Manager einen Kapitän Hansen, einen älteren Mann; an der Wharf legen unsere Küstendampfer an und löschen hier ihre Ladung, ebenso wie sie dieselbe hier für die am Yangtse gelegenen Plätze einnehmen. Wir setzten dann die Fahrt nach der Chankapan-Wharf fort, die in chinesischem Besitz ist und für die Melchers General-Manager sind. Der Manager ist ein Engländer namens Lambert, zur Kontrolle ist ihm ein Lloydbeamter König beigegeben. Hier wird die Lokal- sowie Transit-Ladung aus unseren einkommenden Reichspostdampfern hingebracht und von den Empfängern abgenommen, die sie dann mit Leichtern nach ihren eigenen Lagerhäusern bringen. Der häufig vertretene Glaube, daß die Empfänger Schwierigkeiten machen, ihre Güter auf der Pootung-Seite abzunehmen, trifft heute nicht mehr zu; da sie dieselben, einerlei ob sie auf der Shanghai- oder der Pootung-Seite gelandet wird, doch mit Leichtern abholen, ist es ihnen einerlei, auf welcher Seite sie[7. Seite, 210] gelandet werden. Die Wharf hat eine Wasserfront von ca. 750 Fuß, die auf etwa 900 Fuß vergrößert werden kann, mit einer Wassertiefe von 18 Fuß; sie hat große, praktisch eingerichtete Lagerräume, in denen außer uns auch die Messageries Maritimes und die Pacific Mail ihre Güter landen. Die Ablieferung geht gewöhnlich sehr schnell vor sich, von den am 17. Oktober aus Dampfer „Yorck“ angebrachten Gütern war kaum noch etwas in den Schuppen. An die Wharf schließt sich flußabwärts diejenige der Japaner, der Chinese Eastern Railway (russische Regierungsbahn), wo die dänische Linie ihre Güter landet, dann die China Merchants, Butterfield & Swire, etc.; es befinden sich im ganzen 17 Wharfs an der Pootung-Seite; dies zeigt wohl am deutlichsten, wie töricht die kürzlich in der Frankfurter Zeitung veröffentlichten Berichte sind, die diese (rechte) Flußseite als durchaus unpraktisch und wertlos bezeichneten.

Mittags frühstückten wir bei Herrn Hauptmann Schellhoß, der im Auftrage der deutschen Regierung als Wasserbautechniker die Whangpoo-Korrektion kontrolliert. Unter seiner Führung fuhren wir nachmittags mit der „Bremen“ stromabwärts, und er erläuterte uns an der Hand von Karten eingehend an Ort und Stelle die bislang vorgenommenen Arbeiten. Nach deutscher Ansicht ist das von dem Belgier de Ryke ausgeführte Projekt absolut unzweckmäßig, während englischerseits der entgegengesetzte Standpunkt vertreten wird. Es schweben zurzeit Verhandlungen darüber, was weiter geschehen soll; meiner Ansicht nach dürfte es richtig sein, darauf zu drängen, daß die chinesische[8. Seite, 211] Regierung, die ja Abgaben auf dem Fluß erhebt, diese, wie es ihre Pflicht ist, zur Unterhaltung des bisher Geschaffenen verwendet, im übrigen aber zunächst nicht auf Weiterführung der Korrektionsarbeiten, die von neuem ungeheure Mittel erfordern würden, zu drängen, sondern lieber erst abzuwarten, ob die von den Deutschen gehegten Befürchtungen sich wirklich realisieren. Die vielfach ausgesprochene Erwartung, daß, wenn der Schiffskanal, wie es jetzt geschehen ist, geschlossen würde, sich der Asträa-Kanal von selbst schließen würde, ist praktisch bis jetzt nicht eingetreten. Ich hatte dieserhalb an Bord der „Bremen“ mit Herrn Hauptmann Schellhoß, unter Hinzuziehung von Herrn Korff, eingehende Besprechungen, in der ich meine Stellungnahme, wie vorstehend kurz skizziert, darlegte, der sich auch Herr Korff vollständig anschloß.

Abends gab der Generalkonsul ca. 30 Personen, Herren und Damen der hiesigen Kolonie, ein größeres Diner, bei dem verschiedene Reden gehalten wurden.

Am 20. Oktober vormittags besuchte ich mit Herrn Bandow die Herren Butterfield & Swire und die Deutsch-Asiatische Bank. Mit dem Manager der ersten, Herrn Mackay, hatte ich eine längere Besprechung wegen der Yangtsefahrt und verabredete mit ihm, daß nächster Tage hier, unter Mitwirkung von Herrn Korff, eine

2 Die Firma Melchers & Co. unterhielt in Shanghai am Huangpu eine eigene Anlegestelle, wo insbesondere die Schiffe des Norddeutschen Lloyds anlegen konnten.

Konferenz stattfinden solle, um nochmals den Versuch zu machen, die verschiedenen Linien unter einen Hut zu bringen und die unsinnig niedrigen Raten sowohl im Passage- wie im Frachtenverkehr zu erhöhen. Butterfield & Swire, ebenso wie die China Merchant Steam[9. Seite, 212] Navigation Co., deren chinesischen Manager ich am Abend traf, sind bereit, ihrerseits mitzuwirken, um eine Verständigung herbeizuführen; die große Schwierigkeit liegt nur bei den Japanern, denen bei ihrer illoyalen Geschäftshandhabung kein Mensch traut. Gedacht ist ein Pool mit bestimmten Prozentsätzen für jede Linie. Die Deutsch-Asiatische Bank hat als Geschäftsführer hier Herrn Timmerscheidt, der mir bereitwilligst über alle hiesigen Geschäftsverhältnisse Auskunft gab.

Mittags war ich zum Lunch in kleinem Kreise bei Herrn Widmann.

Nachmittags fand im Bureau der Herren Melchers & Co. eine längere Besprechung mit Herrn Generalkonsul von Buri statt. Es handelte sich um die von dem deutschen Gesandten in Peking und von dem hiesigen Generalkonsulat beim Auswärtigen Amt beantragte Erwerbung eines größeren Grundstücks zu einer Pieranlage auf der Shanghai-Seite, da sowohl der Gesandte wie der Generalkonsul der Ansicht waren, daß es im deutschen Interesse absolut notwendig sei, auf der linken Flußseite ein Grundstück in deutschem Besitz zu haben, und daß es ferner ihrer Ansicht nach, wenn jetzt nicht zugegriffen würde, später unmöglich sein würde, hier noch etwas zu bekommen. Die Kosten des Grunderwerbs nebst dem Bau einer Pieranlage sowie die nötige Auffüllung an der Wasserfront wurden auf rund 7 Millionen Mark geschätzt. Die Herren hatten sich die Sachen so gedacht, dass Lloyd und Hapag die Sache übernehmen sollten und ihnen einen Betrag bis zu drei Millionen Mark durch das Deutsche Reich oder ein Bankkonsortium zu einem niedrigen[10. Seite, 213] Zinsfuße auf längere Jahre hinaus gegeben werden sollte. Ich habe mich meinerseits, ebenso wie die Herren Melchers & Co., nicht davon überzeugen können, daß eine derartige Anlage je rentabel werden könnte; ebenso hielten wir beide die von dem Gesandten und dem Generalkonsul aufgeführten Gründe durchaus nicht für stichhaltig, ganz abgesehen davon, daß ich es für den Lloyd nicht übernehmen konnte, Geld dafür herzugeben. Nach eingehender Besprechung glaube ich, auch den Generalkonsul hiervon überzeugt zu haben, wenigstens erklärt er, daß er unsere Gründe vollständig verstehe. Abends gaben die Herren Melchers & Co. mir zu Ehren ein größeres chinesisches Diner, das in einem in der Chinesenstadt gelegenen chinesischen Restaurant stattfand.

[Es folgt die ausführliche Schilderung des weiteren Verlaufs dieses Abends, bei dem sich der Besuch einer chinesischen Theatervorstellung sowie des Concordia-Clubs anschloss. Ferner legt Heineken dar, dass er am 21. Oktober 1910 – kurz vor seiner Abreise nach Hongkong – noch die Kontor- und Lagerräume der Firma Melchers & Co. besichtigte und an Bord des Dampfers „Lloyd“ der Vorführung des Versuchs beiwohnte, mit einem neuartigem chemischen Mittel die Farbe von der Bordwand zu entfernen.]