

Nr. 2.3.1.17

Franz Heinrich Witthoefft, Lebenserinnerungen, Auszug betr. das expandierende Schiffsgeschäft der Firma Behn, Meyer & Co. nach der Übernahme der Vertretung des Norddeutschen Lloyds 1886, o. O., o. D. [1938]

Erinnerungsbericht

Bearbeitet von: Friederike Sattler

Fundort: Behn Meyer Archiv, Hamburg (BMA), BM&C, Sammlung Druck 1

Formalia: 9 Seiten, maschinenschriftlich einseitig beschrieben, Auszug aus einem unveröffentlichten Typoskript im Umfang von insgesamt 107 Seiten, ohne Titel, erstellt von Franz Heinrich Witthoefft, wahrscheinlich im Jahr 1938.

Regest:

Franz Heinrich Witthoefft, in den 1880er Jahren ein leitender Angestellter der Firma Behn, Meyer & Co. in Singapur, der 1896 zu ihrem Teilhaber aufstieg, schildert in seinen 1938 niedergeschriebenen Lebenserinnerungen, wie das Unternehmen nach der Übernahme der Vertretung des Norddeutschen Lloyds im Jahr 1886 seine Aktivitäten im Schiffsgeschäft systematisch auszubauen begann. Er selbst bemühte sich dabei vor allem um den Auf- und Ausbau der Verbindungen nach Britisch-Borneo und nach Sumatra in Niederländisch-Indien. In beiden Fällen ging es darum, eigene und zusätzlich gecharterte Dampfer zu beschäftigen, die Plantagenprodukte wie vor allem Tabak nach Singapur für die Überseeverschiffung nach Europa liefern konnten und dafür sowohl chinesische Kontraktarbeiter als auch Waren für den Betrieb von Plantagen von Singapur nach Britisch-Borneo und Sumatra brachten. Witthoefft beschreibt anschaulich, unter welchen teils abenteuerlichen und strapaziösen Bedingungen er sich um alte und neue Geschäftskontakte bemühte, durch die sich das Handels- mit dem Schiffsgeschäft und die Küstenschifffahrt mit der Überseeschifffahrt immer enger verband. Die Firma Behn, Meyer & Co. hatte inzwischen sogar selbst in eine Plantage auf den Sulu-Inseln investiert.

[1. Seite, 7, Vorderseite]

[...]

Erst in 1887 kam ein gewisser Umschwung. Wir bekamen damals die Agentur des Norddeutschen Lloyds, und[2. Seite, 8, Vorderseite] Herrn Adolf Laspe war es in erster Linie zu verdanken, dass er in richtiger Erkennung der Situation das Produktengeschäft in grösserem Stil anfasste und sich darum bemühte, die Verschiffungen von Tabak aus Sumatra zu bekommen. Auf Grund dessen konnten wir in das Chartergeschäft hineingehen, teils in Gemeinschaft mit dem N. D. L., teils auch für eigene Rechnung. Erst das gab der Firma den richtigen Aufschwung. Ich ging dann in 1888 nach Nord-Borneo und richtete zusammen mit Herrn Laspe die Borneo Steamship Company ein, die zwei Dampfer besass, „Paknam“ und „Benmore“. Für den Betrieb einer Reederei aber fehlten uns die nötigen Vorkenntnisse, und so mussten wir erst aus der Erfahrung lernen. Die Folge war, dass die Borneo Steamship Company uns gewisse Verluste einbrachte, aber sie legte gleichzeitig den Grund für unsere Beziehungen zu Borneo, die wir später lukrativ ausbauen konnten. Von Borneo zurückkommend, fuhr ich nach Assahan und Deli. Fast die Hälfte des ganzen Sumatra-Tabaks ging damals durch unsere Hände, und so erreichten wir es beim Lloyd, dass ein Dampfer für die Küstenfahrt Deli/

Singapur eingestellt wurde, Dampfer „Schwalbe“, der später durch zwei andere „Sumatra“ und „Deli“ ersetzt wurde.¹[3. Seite, 9, Vorderseite]

In den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts war das Reisen draussen in den Tropen bei weitem nicht so bequem wie heutzutage. Nach Borneo fuhr ich zusammen mit Herrn H. C. Meyer jr. von der bekannten Stuhlrohrfabrik. Er war in meinem Alter und wollte als Erbe der Fabrik einmal an Ort und Stelle sich ansehen, wie die Rohrgewinnung im Urwalde vor sich ging. Das hat er dann auch gründlich besorgt. Wir machten die Reise auf dem Dampfer „Paknam“. Das Schiff hatte allerdings eine Kajüte, aber diese war vollgeladen mit Salzsäcken, sodass wir beide uns an Deck installierten und dort des Nachts in einer Hängematte schliefen. Waschgelegenheit war auch nicht viel vorhanden, sodass wir uns von den Matrosen jeden morgen an Deck mit dem Schlauch abspülen liessen. Die Reise führte über Labuan und Kudat nach Sandakan. Labuan war ziemlich verödet. Anscheinend haben früher die Engländer versucht, es zu einem Stützpunkt für ihre Schifffahrt zu machen, später aber wohl diese Idee aufgegeben, nachdem sie sich in Singapore und Hongkong so häuslich niedergelassen hatten. Die Reise nach Kudat führte durch den Mallawalle Channel,² der mit Korallen-Untiefen eine sehr gefährliche Passage bot. Wenn man oben auf der Brücke stand, meinte man als Laie, dass das Schiff in Kürze auf einem Riff sitzen würde; so spiegelklar war dort das Wasser. In Kudat besuchte ich einen belgischen Pflanze, den Count de Geloës, der dort eine Tabak-Plantage verwaltete. Ich wollte seinen Tabak für unsere Schiffe engagieren, was[4. Seite, 10, Vorderseite] mir auch gelang. Ein Hotel gab es damals noch nicht in Kudat. Wir gingen an Land und liessen uns von einem Chinesen Pfannkuchen backen, wozu es ein Bier gab, das aus der Umgebung von Hamburg stammte. Eis zum Kühlen des Bieres gab es selbstverständlich nicht. Aber bei dem gesunden Appetit, den wir hatten, war uns das auch ziemlich einerlei. In Sandakan war ich adressiert an die British Borneo Trading Company, die auch lange unsere Agentur gehabt hat. Diese Leute waren grössere Holzexporteure und hatten eine eigene Sägerei. In Sandakan hatte man bereits einen Klub, wo ich eingeführt wurde. Das Klubgebäude war natürlich durchaus nicht imposant, sondern bestand aus einem kleinen Holzschuppen. Ich schrieb dort meinen Namen ein und freute mich, als ich 20 Jahre später das alte Buch wiedersah. Schon früher hatten Deutsche versucht, in der Nähe von Sandakan Fuss zu fassen und dort eine Niederlassung zu gründen. Auch Behn, Meyer & Co. waren beteiligt an einer Pflanzung, die auf einer Insel des Sulu-Archipels in der Nähe von Sandakan lag. Mir wurde seinerzeit erzählt, dass das jetzige British Nord-Borneo deutsch hätte werden können, wenn die deutsche Regierung dem zugestimmt hätte – und zwar einschliesslich der Sulu-Inseln.³ Die Verwaltung der Plantage auf Sulu lag in den Händen eines Kapitäns Schück, der sich aber schliesslich doch nicht halten konnte, weil die deutsche Regierung von einer Besitzergreifung abstand nahm. Das Geld, das Behn, Meyer & Co. in die Plantage hineingesteckt hatten, war verloren, und ich erinnere mich[5. Seite, 11, Vorderseite] dessen, dass ich in 1885 den letzten Posten auf dem Konto „Schück, Yolo (Sulu),“ abgeschrieben habe. Kapitän Schück erhielt vor seinem Fortgang eine goldene Uhr mit der Inschrift des alten Kaisers Wilhelm zur Belohnung für seine vaterländischen Bemühungen.

Auf der Rückreise von Borneo lief der Dampfer auch Brunei an und strandete dabei im Brunei-Fluss. Die Situation war etwas ungemütlich, denn wir wussten nicht, wie es mit der Flut stand. In diesen Gewässern gab es in den achtziger Jahren und noch keine Fluttabellen. Das Schiff lag ganz schief, und die Gefahr war nicht von der Hand zu weisen, dass es kippen könnte. Ich legte mich in platonischer Ruhe in die Hängematte, um gerade zu liegen und bin auch darüber eingeschlafen. Am anderen Morgen, als ich aufwachte, waren wir in Brunei angelangt. Dort machte ich dem derzeit noch unabhängigen Sultan meine Aufwartung und versuchte, mit ihm die Ausfuhr von Sagomehl für unsere Dampfer abzuschliessen, was auch von Erfolg gekrönt war. Die Audienz verlief in traditioneller malayischer Weise. Sämtliche malayischen Würdenträger lagen dabei

1 Zu den Dampferlinien des Norddeutschen Lloyds nach Ostasien: *Ostersehlte*, Reichspostdampferdienst *Ostersehlte*, Liniendienst des Norddeutschen Lloyd.

2 Um welches Gewässer es sich hierbei handelt, konnte nicht geklärt werden.

3 Der 1865 vom Sultan von Brunei gewährte Pachtvertrag für Nordborneo lag zunächst in amerikanischen Händen und wurde 1875 an den aus Deutschland stammenden Gustav Overbeck (1830–1894) verkauft, der zugleich Konsul Österreich-Ungarns in Hongkong war. Ihm gelang es jedoch nicht, eine reguläre Verlängerung des Vertrages zu erreichen, weshalb er finanzkräftige Partner suchte und in den Gebrütern Alfred und Edward Dent schließlich auch fand. Diese gründeten 1881 eine Gesellschaft, die noch im gleichen Jahr eine Royal Charter erhielt und sodann als North Borneo Chartered Company firmierte und die Verwaltung von Britisch-Nordborneo übernahm. Vgl. *Tregonning*, Modern Sabah.

ungefähr auf dem Bauch, und wir Europäer, das heisst der Kapitän des Dampfers, ich selbst und Herr H. C. Meyer, erhielten grosse im Stroh gewickelte Zigarren. Jedenfalls sollten es Zigarren sein; sie schmeckten furchtbar. Weiter wurde uns dort noch gezeigt, wie die Verbrecher hingerichtet wurden. Ein Kris wurde auf der oberen linken[6. Seite, 12, Vorderseite] Schulterseite ihnen senkrecht ins Herz gestossen, sodass sie sofort tot umfielen. In Brunei herrschte damals auch noch die Sitte der Kopfgelderei, die vielleicht heute noch nicht einmal ganz ausgestorben ist. Jeder junge Mann, der eine Frau sein eigen nennen wollte, musste zunächst seine Männlichkeit dadurch beweisen, dass er einem anderen die Kopfhaut etwas lüftete.

Im Anschluss an meine Borneo-Fahrt fuhr ich nach Assahan und Deli, um dort für die Tabak-Verfuhr für den N. D. L. tätig zu sein. Ich kam morgens in aller Frühe in Assahan an und ging sofort zur Firma Herrings, die als Könige von Assahan bezeichnet wurde. Der Haupt-Administrator Herrmann empfing mich in der schon überall bekannten Pflanzermanier und forderte mich in aller Frühe auf, Sekt mit ihm zu trinken, was ich dankend ablehnte, woraufhin er erklärte, wenn ich das nicht täte, so würde er mir den Tabak nicht geben. Aber schließlich bekam ich den Tabak doch; den Sekt habe ich aber nicht getrunken. Nachmittags mit der Tide fuhr ich nach Deli weiter und landete in Belawan. In Belawan lagen nur 2 grosse Hulks; die eine gehörte W. Mansfield & Co. und die andere dem N. D. L. Es war Mitternacht, als ich in Belawan ankam. Europäer konnten sich nachts dort nicht aufhalten wegen der ungesunden Ausdünstungen aus den Mangrove Swamps des Deli-Flusses. So musste ich mich in ein Boot begeben, das von 2 Malayen mitten in der Nacht stundenlang durch den Urwald gerudert wurde, und kam gegen morgen eben vor Dämmerung in Laboean an. [7. Seite, 13, Vorderseite]

Ich erhielt ein Zimmer in einem fürchterlichen Hotel, in dem ich nicht schlafen konnte, weil unter mir einer Herde von Perlhühnern ihr Geschrei erhoben. Wahrscheinlich hatte mir die Fahrt auf dem Revier auch nicht gut getan, denn als ich abends spät noch in Medan landete, der Hauptstadt von Deli/Sumatra, fühlte ich mich doch etwas sehr fiebrig. Unser Vertreter im Medan war Herr Ernst Versmann, ein Sohn des bekannten Hamburger Bürgermeisters, ein netter, lebenslustiger Mann, aber kein Kaufmann. Er wusste nicht mit Geld umzugehen. Ich war auf verschiedenen Plantagen, so in Tandjong Morava der Senemba Mij. gehörend. Ferner besuchte ich die Amsterdam-Deli Company und die Deli-Batavia Mij. Auf einer dieser Fahrten kam ich nach Padang Boelan (Mondfeld). Es war Dämmerlicht, und ich fuhr in einem kleineren vierräderigen Wagen, der mit einem Pony bespannt war und von einem Malayen geführt wurde. Plötzlich sah ich, ungefähr auf der Mitte des Weges, dass ein grosses Tier am hochgewachsenen Lalang entlangschlich. Ich fragte den Kutscher, was das wohl sein könnte. Darauf antwortete er ganz kühl: „Rimau, Tuan“ (Tiger, Herr). Das war eine unangenehme Begegnung, denn eine Waffe hatte ich nicht bei mir, wie ich überhaupt niemals auf meinen Reisen irgend eine Waffe besessen habe. Der Tiger hat mir nichts, und ich hab ihm auch nichts getan.

Diese beiden Reisen nach Borneo und Deli gaben mir den Gedanken ein, der Firma vorzuschlagen, ein eigenes Estates Department zu errichten, was dann auch geschah. Das sogenannte Coast Shipping wurde mit diesem Estates[8. Seite, 14, Vorderseite] Department vereinigt und hat sich im Laufe der Jahre immer besser bezahlt gemacht. Wir lieferten alle von den Plantagen benötigten Artikel, besorgten auch die Arbeiter, und da diese bekanntlich in der Hauptsache von Reis leben, knüpfte sich daran allmählich ein Reishandel, der später so bedeutende Dimensionen annahm, dass wir dafür einen eigenen Mann in Rangoon stationierten. Wir wurden auf diese Weise zu sehr grossen und bedeutenden Reis-Kaufleuten. Die Arbeiter, die wir schickten, mussten alle durch das Chinese Protectorate legalisiert werden und waren ausserdem auf ihren Gesundheitszustand vor Expedierung genau zu untersuchen.⁴ Mich schauderts noch heute bei dem Gedanken, dass ich so häufig zusammen mit dem deutschen Arzt, Dr. Köhn, diese Massenuntersuchungen mitgemacht habe. In dem heissen Klima, den wenig sanitären Einrichtungen und den Ausdünstungen, welche die Leute verbreiteten, war das die unangenehmste Aufgabe, die man zu erfüllen hatte. Ich glaube, ich habe mir dadurch auch einmal die Ägyptische Augenkrankheit zugezogen, die mich wochenlang gequält hat und sehr schmerzhaft verlief. [9. Seite, 15, Vorderseite]

Unser Estates-Geschäft beschränkte sich im Anfang auf Sumatra und Borneo, wurde aber mit der Zeit immer grösser. Die Kolonialbewegung, welche Deutschland erfasst hatte, brachte es mit sich, dass auch Neuguinea und Ostafrika in den Bereich unserer Plantagengeschäfte gezogen wurden. Für Rechnung der Deutschen Ostafrika-Gesellschaft sandten wir verschiedentlich chinesische Arbeiter in bedeutender Anzahl,

4 Die Arbeitsbedingungen für chinesische Kontraktarbeiter auf den Plantagen in der Region Deli im Norden Sumatras galten als die schlimmsten in ganz Niederländisch-Indien. Vgl. YEN, Coolies and Mandarins, S. 161f.

die in Singapore angeworben wurden, mit eigens dafür gemieteten Dampfern in unsere Kolonien, damit sie dort in ähnlicher Weise wie in Sumatra im Plantagenbau verwandt wurden. Nach Neuguinea wurde eine regelmässige Dampferlinie eingerichtet, und Singapore wurde dadurch gewissermassen zum Zentralpunkt für alle Bedürfnisse der Plantagengesellschaften unserer Kolonien.

[...]