

### Nr. 2.3.1.19

## **Franz Heinrich Witthoefft, Lebenserinnerungen, Auszug betr. die Vermittlung zwischen dem Norddeutschen Lloyd und der HAPAG zur Abgrenzung ihrer Interessensphären am 21. Dezember 1905, o. O., o. D. [1938]**

### *Erinnerungsbericht*

Bearbeitet von: Friederike Sattler

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

Formalia: 3 Seiten, maschinenschriftlich einseitig beschrieben, Auszug aus einem unveröffentlichten Typoskript im Umfang von insgesamt 107 Seiten, ohne Titel, erstellt von Franz Heinrich Witthoefft im Jahr 1938.

#### Regest:

*Franz Heinrich Witthoefft, seit 1896 Teilhaber der Firma Behn, Meyer & Co. in Singapur und seit 1900 zugleich Teilhaber der Firma Arnold Otto Meyer in Hamburg, schildert in seinen Lebenserinnerungen, wie es ihm im Laufe des Jahres 1905 gelungen sei, ein Abkommen zwischen dem Norddeutschen Lloyd und der HAPAG über die Abgrenzung ihrer weltweiten Interessensphären zu vermitteln. Da die Vertretung beider deutscher Dampfschiffahrtsgesellschaften in Singapur in den Händen von Behn, Meyer & Co. lag, fürchtete er, von den Folgen eines fortgesetzten Verdrängungswettbewerbs in Mitleidenschaft gezogen zu werden. Seinen vermittelnden Gesprächen mit den beiden Generaldirektoren, zum einen Heinrich Wiegand vom Norddeutschen Lloyd, zum anderen Abert Ballin von der HAPAG, misst er entscheidende Bedeutung zu und lässt nicht unerwähnt, dass auch Kaiser Wilhelm II. sich bei ihm für die erfolgreiche Vermittlung bedankt habe. Längerfristig ein Schiedsrichteramt zwischen beiden Gesellschaften auszuüben, habe er jedoch abgelehnt.*

[1. Seite, 51]

[...]

Gegen Ende November 1905 stand es auf des Messers Schneide, dass der Norddeutsche Lloyd sich mit der Hamburg-Amerika Linie wegen verschiedener Fragen im Weltverkehr veruneinigen würde.<sup>1</sup> Das hätte einen Ratenkrieg zwischen den beiden grossen Gesellschaften zur Folge gehabt, der in seinen Wirkungen wahrscheinlich verheerend gewesen wäre. Ich betrachtete das mit grosser Sorge, weil die Vertretung beider Linien im Osten in den Händen unserer Firma lag und wir durch einen Ausbruch von Streitigkeiten möglicherweise in diese hineingezogen worden wären.<sup>2</sup> Mit Dr. Wiegand hatte ich darüber gesprochen, und bald nachdem schrieb er mir einen Brief, in dem er mich fragte, ob denn niemand in Hamburg in der Lage wäre, sich mit Berlin über diese Differenzen zu unterhalten und alles friedlich zu Ende zu bringen. Mit diesem Brief in der Tasche ging ich persönlich sofort zu Ballin und gab ihm meine Meinung. Daraufhin sagte mir Ballin, als ich ihm alles vortrug und ihn zu bestimmen versuchte, alle Differenzen durch Schiedsgericht aus der Welt zu bringen, er hätte keinen passenden Mann dafür. Aber wenn ich mich dafür stark genug fühlte,

---

1 Der Norddeutsche Lloyd und die HAPAG bemühten sich schon seit Beginn der 1890er Jahre angesichts des scharfen Wettbewerbs in der Überseeschifffahrt um eine bessere Kooperation, wobei der Norddeutsche Lloyd sich in der Ostasienfahrt tendenziell mehr auf den Passagierverkehr, die HAPAG dagegen auf den Frachtverkehr konzentrierte. Trotz verschiedener Abkommen traten aber immer wieder Konflikte auf. Vgl. *Wiborg/Wiborg*, Unser Feld ist die Welt, S. 92–111, 118–131.

2 Zur Übernahme der Vertretung der HAPAG durch Behn, Meyer & Co. Anfang 1898: *Helfferrich*, Behn, Meyer & Co./Arnold Otto Meyer, Bd. 2, S. 86.

so hätte er nichts dagegen, wenn ich das Schiedsrichteramt übernehmen würde. Ich telegraphierte das sofort an Dr. Wiegand, und so brachte ich es zustande, dass beide Herren Generaldirektoren mit ihrem ganzen Anhang von Direktoren und Auskunftspersonen Anfang Dezember im Hotel Continental in Berlin zu einer Konferenz in meinem Beisein[2. Seite, 52] zusammenkamen. Ich hatte für die Abhaltung dieser Konferenz, die ich auf verschiedene Tage Dauer berechnete, einen grossen Salon gemietet, in dem 20 Personen an einer langen Tafel Platz hatten. Der Anfang dieser Konferenz spielte sich in höchst dramatischen Formen ab. Die Bremer Seite brachte ihre Beschwerden vor, und ich merkte schon, dass Ballin immer unruhiger. Plötzlich stand er auf und verliess mit seinem ganzen Anhang das Lokal, und bald danach folgte auch Generaldirektor Wiegand mit seinen Direktoren, sodass ich allein am Konferenztische sass. Ich ging dann in den Speisesaal hinunter, um mich zu stärken und traf dort zum ersten Male mit Herrn Marius Böger zusammen, der später noch eine Rolle in meinem geschäftlichen Leben spielen sollte. Wir beide liessen uns unser Frühstück gut munden, und nach Tisch ging ich zunächst zu Ballin, um ihn zu bewegen, sich wieder mit Dr. Wiegand an einen Tisch zu setzen. Nach vielem Widerstreben (er erzählte mir, er stände jetzt unter Behandlung von Schweninger, der schon genügend auf ihm rumgetrampelt hätte; er könne die Sache nicht mehr aushalten usw.) gelang es doch, ihn umzustimmen, und Wiegand, der von Anfang an ruhiger war, erklärte sich auch einverstanden, am nächsten Tage mit seinen Direktoren wieder zu erscheinen. Es hat dann 14 Tage gedauert, ehe diese Konferenz ihr Ende erreichte, zunächst in Berlin, dann später in Hamburg, wo der Schlussakt sich im Verwaltungsgebäude der Hamburg-Amerika Linie abspielte. Ich hatte das ganze Protokoll aufgemacht und die Ergebnisse der Konferenz darin so festgehalten, dass man glauben durfte, es würde in Zukunft zwischen den beiden Parteien immer alles glatt gehen. Das Schlussprotokoll wurde am 21. Dezember 1905 gezeichnet[3. Seite, 53] und legte die Interessensphären der einzelnen Reedereien fest.<sup>3</sup> Es handelte sich dabei um die Fahrten der Hamburg-Amerika Linie und des Norddeutschen Lloyds nach den Vereinigten Staaten und Ostasien und um die Kosmos-Linie nach dem Westen Südamerikas, sowie die Afrika-Linien von Woermann und die Hamburg-Bremer Afrika-Linie. Der Kaiser schickte ein Glückwunschtelegramm zu diesem Friedensschluss zwischen den beiden deutschen Linien, und ich erhielt sehr liebenswürdige Briefe von beiden Generaldirektionen, die mir gleichzeitig ein grösseres Honorar für meine Bemühungen auszahlten, worauf ich absolut nicht gefasst gewesen war. Gleichzeitig wurde ich gebeten, in Zukunft das Schiedsrichteramt zwischen den beiden Gesellschaften wahrzunehmen und bei den grossen atlantischen Konferenzen zugegen zu sein. Ich habe das etwas über ein Jahr durchgehalten, sah aber dann doch ein, dass bei den fortwährenden kleinen Streitigkeiten zwischen den beiden Generaldirektoren mein Verbleib in dieser Stellung nicht haltbar war. Ich benutze deshalb die Gelegenheit zum Zurücktritt als ich in 1907 nach Südostasien wieder hinausfuhr.

[...]

---

3 In der vorliegenden Forschungsliteratur wird die von Witthoefft reklamierte Vermittlungsrolle für das Abkommen vom 21. Dezember 1905 nicht betont. Vgl. *Kludas*, Passagierschifffahrt, Bd. 3, S. 107; *Thiel*, Geschichte des Norddeutschen Lloyd, Bd. 3; *Wiborg/Wiborg*, Unser Feld ist die Welt.