

RISIKEN DES FERNOSTGESCHÄFTS: PIRATENÜBERFÄLLE AUF NORDDEUTSCHE HANDELSSCHIFFE IM CHINESISCHEN MEER (1840–1870)

von Rolf-Harald Wippich

„Unter allen Unbilden, mit denen die Schifffahrt in den ostindischen und chinesischen Gewässern zu kämpfen hat“, wusste das einflussreiche „Bremer Handelsblatt“ im Oktober 1865 zu berichten, „ist zweifelsohne das Seeräuberunwesen eine der empörendsten [...]. Die Piraten der indischen Meere sind nicht mehr die dummen, leicht zu verscheuchenden Gesellen, die sie vor fünf und zwanzig Jahren und früher waren; nein, sie sind intelligent, verwegen und in weit höherem Grade ihrer Kräfte sich bewusst geworden.“¹

Piraten machten seit Menschengedenken die Weltmeere unsicher und schaden dem Handel. In China galten Piraten als unvermeidliche, unausrottbare Begleiterscheinung der Seefahrt, wie der Meeresschaum eben, der auch unmöglich zu ergreifen war.²

Ein recht frühes Zeugnis für einen chinesischen Piratenüberfall überliefert Theodor Fontane in seinen Kindheitserinnerungen. Der Kauffahrer „Mentor“ aus Swinemünde war um 1830 durch Seeräuber in eine bedrohliche Lage geraten, weil diese augenscheinlich über die bessere Bewaffnung an Bord verfügten. Der Kapitän des pommerschen Seglers wusste sich jedoch dadurch zu helfen, dass er die gusseisernen Kanonen alle auf eine Seite rollen, die Fahrt verlangsamen und die Piraten herankommen ließ. Als der Angreifer neben der „Mentor“ lag und die Piraten Anstalten zum Entern machten, wurden die Kanonen von der höher gelegenen „Mentor“ auf die Piratendschunke gestoßen und „schlugen, durch die

¹ Bremer Handelsblatt v. 21.10.1865; Staatsarchiv Hamburg (im folgenden: StAH), Senatsprotokolle 111–I Cl. VI Nr. 14a Vol. 1 Fasc. 3.

² So der Titel von Robert J. ANTONYS anregender Studie: *Like Froth Floating on the Sea. The World of Pirates and Seafarers in Late Imperial South China*, Berkeley 2003. Vom 15.7.1999 bis 15.1.2000 fand im Bremer Überseemuseum die Ausstellung „Piraten. Die Herren der 7 Meere“ statt. Wertvolle Informationen zur Piraterie im allgemeinen, einschließlich der chinesischen, finden sich in dem von Hartmut RODER hrsg. Begleitband, *Piraten: Abenteuer oder Bedrohung*, Bremen 2002.

dünne Wandung hindurch, auf das unten haltende, schon siegessichere Boot, das nun, von der Wucht der schweren eisernen Kanonen in Stücke gebrochen, mit Mann und Maus zu Grunde ging“.³

Nicht alle deutschen Schiffe besaßen in der Glanzzeit der Segelschiffahrt (1840–1870) das Glück noch die Beherztheit des Kapitäns der „Mentor“. Erst im Juni 1865 war die oldenburgische Bark „Nubia“ auf der Fahrt von Singapur nach Hainan von Piraten angegriffen, ausgeplündert und verbrannt worden⁴ und danach hatte es die hamburgische Brigg „J. K. Bockelmann“ in der Nähe von Amoy getroffen; auch sie war völlig ausgeraubt worden. Im Juni 1864 war die schleswigsche Brigg „Chico“ nur etwa vier Seemeilen von Hongkong entfernt chinesischen Seeräubern zum Opfer gefallen. Kamen andere noch mit Schrecken und dem Leben davon, so endete die Begegnung der Brigg mit den Piraten tragisch: Kapitän, Steuermann und mehrere Besatzungsmitglieder der „Chico“ wurden ermordet.⁵ Dies waren nur einige wenige der angegriffenen und zerstörten deutschen Schiffe. Die erhalten gebliebenen Polizeiberichte aus dem besonders von Piraten heimgesuchten Hongkong (*Special Reports of Piracy*) wissen von weiteren Überfällen auf deutsche Handelsschiffe. Ende März 1864 traf es die holsteinische Brigg „Georg Andreas“, die mit einer Ladung Reis Richtung Swatow (*Shantou*) in See gestochen war. Im Kampf mit Piraten wurde Kapitän Ahrenholdt erschossen; der Erste Offizier sowie zwei Mannschaftsmitglieder wurden schwer verwundet.⁶ Dagegen konnte die Brigg „I. G. Trichte“ aus Hannover, die nach ihrem Auslaufen aus Newchwang (*Niuzhuang*) im November 1866 mit Kurs Singapore von einer obskuren chinesischen Dschunke verfolgt wurde, augenscheinlich größerem Schaden entkommen und dem vermuteten Angreifer, der auf dem Meer seine Pilotendienste angeboten hatte, davonsegeln.⁷ Den Raubzügen der Piraten fielen Schiffe aller Handelsnationen entlang der chinesischen Küste zum Opfer. „Tagtäglich hört man von solchen Schandtha-

³ Theodor FONTANE, *Meine Kinderjahre*. Autobiographischer Roman, Berlin 1982, S. 58f. Zur chinesischen Piraterie vor dem Opiumkrieg siehe folgende Darstellungen: Dian H. MURRAY, *Pirates of the South China Coast, 1790–1810*, Stanford 1987 und ANTONY, *Like Froth* (wie Anm. 2).

⁴ Siehe dazu den persönlichen Bericht des Kapitäns A. Zedelius von der „Nubia“ in: *Hansa. Zeitschrift für Seewesen*, 52, 1865, S. 418f., sowie der oldenburgische Konsul in Singapur an das oldenburgische Staatsministerium. 19.8.1865; Niedersächsisches Staatsarchiv Oldenburg (im folgenden: NStAO) Best. 31–1544 Nr. 366.

⁵ Siehe Anm. 1. Vgl. Bernd EBERSTEIN, *Hamburg – China. Geschichte einer Partnerschaft*, Hamburg 1988, S. 134f., sowie *Hansa* (wie Anm. 4) v. 9.12.1866, S. 620ff. („Die deutschen Schiffe in China“).

⁶ Superintendent of Hong Kong Police an Colonial Secretary, 18.4.1864: National Archives Kew (im folgenden: NA) ADM 125/96.

⁷ *Special Report*, 26.11.1866; ebd.

ten“,⁸ stöhnte die Zeitschrift „Hansa“, das einschlägige Organ für das Seewesen, Ende 1866. Als Reaktion auf die Piratenüberfälle begannen die westlichen Nationen nach Möglichkeiten zu suchen, Handel und Schifffahrt in den fernöstlichen Meeren sicherer zu gestalten. Erwartungsgemäß waren es zunächst die unmittelbar betroffenen Schiffsführer und -eigner, die über ihre Interessenvertretungen politischen Einfluss zu gewinnen trachteten, um mit Hilfe der Medien die Allgemeinheit über ihre Notlage zu informieren und Druck auf die Regierungen auszuüben.

Die vom „Bremer Handelsblatt“ angeschnittene Zeitspanne von einem Vierteljahrhundert hatte mit dem Opium-Krieg Englands gegen China (1839–42) eingesetzt, der die gewaltsame Aufschließung des Reiches der Mitte zur Folge hatte. Im Vertrag von Nanking 1842 war die Öffnung von 5 Häfen (Kanton, Amoy, Foochow, Ningpo, Shanghai) für den internationalen Handel zugesagt worden, unter denen sich bald die exponierte wirtschaftliche Stellung Shanghais herauskristallisierte.

Die Öffnung Chinas bedeutete für die Schifffahrt und den Handel Deutschlands Chance und Herausforderung zugleich. Nicht zu übersehen war der rasante Anstieg der norddeutschen Küstenschifffahrt in den chinesischen Gewässern in den 1850er und 1860er Jahren nach dem Ende des Zweiten Opiumkrieges (1858–60). Insbesondere die Frachtfahrt hamburger Schiffe in den dortigen Gewässern, hatte „einen außerordentlichen Aufschwung genommen“, wie aus Aufzeichnungen der Handelskammer der Hansestadt zu entnehmen ist.⁹ Die Zunahme der Hamburger Handeltonnage war zum Großteil die Folge der Trampfahrt, in der im Jahre 1854 13 Hamburger Schiffe engagiert waren; im Jahre 1865 – zu einem Zeitpunkt, als fast die Hälfte der Hamburger Handelsflotte in überseeischer Trampfahrt ihr Auskommen fand – waren es bereits 85 Schiffe!¹⁰ Bremen, das bei seinen überseeischen Wirtschaftsinteressen stärker auf Nordamerika setzte und folglich verglichen mit Hamburg im Gütertausch mit China etwas zurückfiel, gründete 1839 das älteste deutsche Asienhaus: T.A. Behn in Kanton.¹¹ Der Grund für den Erfolg der deutschen Schifffahrt im chinesischen Meer war nach Meinung eines Beteiligten „haupt-

⁸ Hansa v. 9.12.1866 („Die deutschen Schiffe in China“).

⁹ Aufzeichnung über Schifffahrt in Ostasien, 25.3.1859 (anonym); Archiv der Handelskammer Hamburg (im folgenden: AHH) 95.D.4.34.

¹⁰ Walter KRESSE, Die Fahrtgebiete der Hamburger Handelsflotte 1824–1888, Hamburg 1972, S. 247f. Ab der zweiten Hälfte der 1860er Jahre sank der Anteil Hamburgs an der chinesischen Küstenfahrt jedoch stetig. Vgl. dazu auch Ernst BAASCH, Die Anfänge des modernen Verkehrs Hamburgs mit Vorderindien und Ostasien, in: Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft in Hamburg 13, 1897, S. 92–130, hier: S. 115–119.

¹¹ Heide ZIEGLER, Bremens politische, ökonomische und soziokulturelle Beziehungen zu China bis zum Ende des Ersten Weltkrieges, Göttingen 2003, hier: S. 21.

sächlich dem humanen Wesen der Deutschen zuzuschreiben. Ein Chinese, welcher ein Schiff chartert, fährt gewöhnlich selbst mit, und er weiß, dass er von Deutschen besser behandelt wird, als von Engländern und Amerikanern, daher bezahlt er lieber etwas mehr, um sich eine gute Behandlung zu sichern.“¹²

Die Aufbruchstimmung in Ostasien erfasste nahezu alle norddeutschen Reeder- und Kaufmannskreise. So wurde dem Königreich Hannover von berufener Seite ein ähnlicher Aufschwung des Handels in China, wie ihn die Hansestädte erlebten, prophezeit, auch wenn dessen Handelstätigkeit noch in den „Kinderschuhen“ steckte.¹³ Oldenburg, Flensburg und die Küstenstädte der Ostsee waren ebenso aktiv im Chinageschäft tätig und schickten ihre kleinen, wendigen Segler häufig auf „große Fahrt“, wo sie oftmals jahrelang im Chinesischen Meer Beschäftigung fanden. Als Begleitmusik der frühen Handelskontakte kennen wir die ständigen Klagen über die höheren Abgaben der nicht privilegierten deutschen Schiffe¹⁴ – dies galt bis zum Abschluss von Handelsverträgen mit China im Jahre 1861 – sowie die vielfachen Verletzungen von Vertragsbestimmungen durch die Schiffskapitäne, die nicht geöffnete chinesische Häfen anliefen und sich damit der Gefahr der Konfiszierung von Schiff und Ware aussetzten.¹⁵ Eine erhalten gebliebene Übersicht über die Reisen Flensburger Schiffe in den Jahren zwischen 1867 und 1878 bietet anhand der „Catharina“ wie der „Adeline“ gute Beispiele für sogenannte Küstenfahrten zwischen China, Japan und Australien in den Jahren 1867 respektive 1870. Beide Schiffe pendelten zwischen China, Japan und Australien („Catharina“) bzw. beschränkten ihre Tätigkeit ausschließlich auf die chinesische Küste („Adeline“).¹⁶ Einzig der Kieler Kaufmannschaft blieben die Verhältnisse in Ostasien fremd. Sie schien aufgrund der starken Ausrichtung auf Nord- und Ostsee geradezu ein Desinteresse an Ostasien entwickelt zu haben, was sich in der strikten Ablehnung jeglicher Begünstigung für den Überseehandel niederschlug.¹⁷

Die insgesamt herausragende Stellung der westlichen Schifffahrt in der chinesischen Küstenfahrt – vor allem nach der Beendigung des Krim-

¹² Hansa v. 9.12.1866 („Die deutschen Schiffe in China“).

¹³ Konsul Probst an das hannoveranische Ministerium., 19.5.1858; NStA Aurich Rep. 15/6461.

¹⁴ Klage aus Rostock 1855; Landeshauptarchiv Schwerin Best. 5.12–2/1 Nr. 757.

¹⁵ Vgl. Konsul Menke an das oldenburgische Staatsministerium, 30.10.1862; StAO Best. 31–15–44 Nr. 104.

¹⁶ Stadtarchiv Flensburg III B. 45.

¹⁷ Walter HAAS, Bestrebungen und Maßnahmen zur Förderung des Kieler Handels in Vergangenheit und Gegenwart (1242–1914), Kiel 1922, S. 193ff.

kriegs 1854–56 –¹⁸ beruhte neben wirtschaftlichen und politischen Erwägungen vor allem auf der überlegenen Segeltechnik, die es westlichen Schiffen erlaubte, gegen den Monsun anzukreuzen, was die chinesischen Dschunken nicht vermochten.¹⁹ Bei diesem Küstenverkehr handelte es sich vorwiegend um einen reinen Trampverkehr mit relativ kleinen Schiffstypen. Dieser von Angebot und Nachfrage bestimmte Schiffsverkehr kam den kleinen, schnellen Seglern von Nord- und Ostseeküste naturgemäß entgegen, denn sie waren nach Überzeugung eines Konsularbeamten für die Chinesen „sehr paßlich“.²⁰ Allerdings beschränkte sich diese Küstenfahrt nicht allein auf die zunächst fünf geöffneten Vertragshäfen im Südchinesischen Meer, sondern sie erstreckte sich von Südostasien (Bangkok, Saigon) über Niederländisch-Indien (Batavia) und die spanischen Philippinen (Manila) bis hinauf in die nordpazifischen Häfen Sibiriens und sogar noch bis an die Ostküste Australiens.²¹ Auf allen diesen Meeren, besonders aber im Chinesischen Meer und in der malaiischen Inselwelt, lauerten Gefahren durch Piratenüberfälle für Menschen, Waren und Schiffe.²²

¹⁸ Walther MÜLLER, *Rostocks Seeschifffahrt und Seehandel im Wandel der Zeiten. Ein Beitrag zur Geschichte der deutschen Seestädte*, Rostock 1930, S. 59f. u. 65f. Vgl. in diesem Zusammenhang auch Dieter GLADE, *Bremen und der Ferne Osten*, Bremen 1966, S. 27f.

¹⁹ KRESSE, *Fahrtgebiete* (wie Anm. 10), S. 184ff.

²⁰ Hermann WÄTJEN, *Die deutsche Handelsschifffahrt in chinesischen Gewässern um die Mitte des 19. Jahrhunderts*, in: *HGBll.* 67/68 (1942/43), S. 222–250, hier: S. 232 u. 236 (Zitat).

²¹ Ganz konzis zur chinesischen Küstenschifffahrt: Frank STIELOW, *Deutsche Küstenschifffahrt in chinesischen Gewässern*, in: Hartmut RODER (Hrsg.), *Bremen – Ostasien. Eine Beziehung im Wandel. Veröffentlichung anlässlich des 100jährigen Jubiläums des Ostasiatischen Vereins Bremen e. V. im Jahre 2001*, Bremen 2001, S. 188ff. Im Zeitraum von 1864–1880 belief sich der Anteil deutscher Schiffe am gesamten chinesischen Schiffsverkehr im Jahresdurchschnitt auf etwa 10 %, deren Anteil am Tonnagegehalt ca. 6 %. Der entsprechende prozentuale Anteil deutscher Schiffe am chinesischen Küstenverkehr lag geringfügig niedriger. Insgesamt bekleidete Deutschland im chinesischen Schiffsverkehr zwischen 1860 und 1880 nach Großbritannien und den USA den dritten Platz. Vgl. dazu Yü WEN-TANG, *Die deutsch-chinesischen Beziehungen von 1860–1880*, Bochum 1981, S. 108–114. Für Hamburgs Schifffahrt mit Ostasien vgl. BAASCH, *Anfänge* (wie Anm. 10); Karin BARTSCH, *Hamburgs Handelsbeziehungen mit China und Britisch-Ostindien (1842–1867)*, Phil. Diss. Hamburg 1956 (masch.), sowie EBERSTEIN, *Hamburg* (wie Anm. 5); für Bremen liegen drei Darstellungen vor: GLADE, *Bremen* (wie Anm. 18); RODER, *Bremen* (siehe oben) und ZIEGLER, *Bremens Beziehungen* (wie Anm. 11); zu Oldenburg siehe jetzt meine Studie: *Oldenburg und Ostasien. Der Schiffs- und Handelsverkehr eines norddeutschen Kleinstaates im Chinesischen Meer in der Mitte des 19. Jahrhunderts*, in: *Jahrbuch für Europäische Überseegeschichte* 4, 2004, S. 33–62. Über andere am Ostasienhandel beteiligte deutsche Staaten bzw. Städte liegen keine Untersuchungen vor. Vgl. zum indisch-chinesischen Meer auch die instruktiven Ausführungen von Gerald S. GRAHAM, *Great Britain and the Indian Ocean. A Study of Maritime Enterprise*, Oxford 1967; hier vor allem: S. 329–346 (Singapore) und S. 362–382 (Piraterie in malaiischen Gewässern).

²² Vgl. dazu Christopher HOOI, *Piracy and its Suppression in Malayan Waters 1800–1867*,

Allen einschlägigen Berichten zufolge hatte die Piraterie an der südchinesischen Küste nach dem ersten Opiumkrieg in den 1840er Jahren rapide zugenommen. Insbesondere schien sich die britische Kronkolonie Hongkong, die zum Kommunikations- und Logistikzentrum der gesamten chinesischen Küste aufstieg, als wahres Schmuggler- und Räubernest zu entpuppen. Dies galt nicht nur für die Gewässer um Hongkong, sondern auch für den Hafen selbst, wo Kauffahrer immer wieder Opfer gezielter Attacken wurden.²³ Die Gewässer um die Insel Hongkong, die China im Vertrag von Nanjing (1842) an England abtreten musste, galten bereits 1843 als von Piraten verseucht. Deren Erwerbung trug eher zur Verschärfung des Problems der Kriminalität an Land und auf See bei, da die Felseninsel sich zum Hauptumschlagplatz für Opium entwickelte und damit geradezu einen idealen Nährboden für die Piraterie bildete.²⁴ Nur wenig später entwickelte sich die gesamte Küste von Guangdong bis Fujian zum bevorzugten Operationsgebiet der Piratenschunken.²⁵ Die „China Mail“ berichtete regelmäßig über bekannt gewordene Fälle von Piraterie, die der Polizei in Hongkong angezeigt wurden.²⁶ Im Jahre 1847 wurde in Hongkong das erste Gesetz gegen die Piraterie erlassen; die Royal Navy war seither gehalten, energischere Schritte gegen die Piraten zu unternehmen.²⁷ Aber erst im Jahre 1866 erfolgte mit der *Ordinance for the Suppression of Piracy* ein durchgreifender Erlass zur Unterdrückung der Piraterie in den Gewässern um die Kronkolonie, der von chinesischer Seite wenig später mit flankierenden, nicht immer erfolgreichen Maßnahmen (z. B. Dschun-

Singapore 1957; Alfred P. RUBIN, *Piracy, Paramountcy and Protectorates*, Kuala Lumpur 1974; Nicholas TARLING, *Piracy and Politics in the Malay World: A Study of British Imperialism in the Nineteenth Century South East Asia*, ND Nendeln 1978.

²³ Robert Erwin JOHNSON, *Far China Station. The U.S. Navy in Asian Waters, 1800–1898*, Annapolis 1978, S. 126; Grace FOX, *British Admirals and Chinese Pirates 1832–1869*, London 1940, S. 38; N. B. DENNYS (Hrsg.), *The Treaty Ports of China and Japan. A Complete Guide to the Open Ports of those Countries etc.*, London – Hongkong 1867, S. 97. Vgl. dazu Frode HOLM-PETERSEN, *Kurs Hongkong*, Odense 1961, S. 76f. Ähnliches berichtete Commodore Matthew C. Perry von seinem Aufenthalt 1852 in Hongkong: „While the steamer („Mississippi“, Wi.) was at Hong Kong several piracies were committed almost under the guns of the vessels-of-war“; Commodore M. C. PERRY, *Narrative of the Expedition to the China Seas and Japan 1852–1854*, Washington 1856, ND Mineola/N.Y. 2000, S. 137.

²⁴ Gerald S. GRAHAM, *The China Station. War and Diplomacy 1830–1860*, Oxford 1978, S. 271.

²⁵ Hosea Ballou MORSE, *The International Relations of the Chinese Empire*, 3 Bde., Shanghai 1910, ND Taipei 1978, I, S. 404. Vgl. insgesamt GRAHAM, *China Station* (wie Anm. 24), S. 268–275.

²⁶ FOX, *British Admirals* (wie Anm. 23), S. 117f.

²⁷ BLUE, A. D.: *Piracy on the China Coast*, in: *Journal of Hongkong Branch of the Royal Asiatic Society* 5 (1965), S. 69–85, hier: S. 72. Vgl. FOX, *British Admirals* (wie Anm. 23), S. 91–97.

kenregister) begleitet wurde.²⁸ Segelanweisungen für europäische Schiffe warnten noch in der Mitte des 19. Jahrhunderts ausdrücklich vor der Gefährlichkeit der südchinesischen Küste: „Ships approaching the Coast of China, particularly those of small size, ought always to have some guns ready, in order to repel any attacks that may be made by Ladrones (pirates), or other piratical boats, which are sometimes mistaken for fishing boats.“²⁹ Gleichzeitig erinnerten die *Sailing Directions for the Coast of China* die Schiffskapitäne an die Gefahren, die sich besonders vor der Küste Kantons einstellen konnten, wo eine Bevölkerung lebe, „ready at any time to lay aside their peaceful occupations for the sake of plunder.“³⁰

Das alte Handelszentrum Kanton (*Guangzhou*) am Perl-Fluss sowie die Insel Hainan in Südchina blieben noch lange nach der Verlagerung der internationalen Warenströme in den weiter nördlich gelegenen Vertrags-hafen Shanghai Schwerpunkte seeräuberischer Aktivitäten.³¹ Der preußische Legationssekretär Joseph Maria von Radowitz berichtete im Frühjahr 1863 über eine Dampferreise im Flussdelta von Kanton wie folgt: „Die Passage auf dem Ausfluss des Kantonstromes [...] ist stets durch Angriffe von Piratenbooten bedroht, so daß kein Segelschiff ohne Kanonen sie durchläuft. Dampfer sind natürlich weniger dem ausgesetzt, angehalten und ausgeraubt zu werden: dagegen gibt es für sie eine andere Gefahr, die von den Passagieren selbst ausgeht. Darum ist jetzt alles an Bord bewaffnet und in den Kajüten hängen geladene Gewehre.“³²

Auch trotz hartnäckiger militärischer Bekämpfung der Seeräuber konnte nicht verhindert werden, dass das maritime Unwesen sich metastasenartig ausbreitete und Reisen im Chinesischen Meer nichts an ihrer Gefährlichkeit einbüßten. Noch in den 1870er Jahren konstatierte Kapitän z. S. Carl Paschen, Kommandant der Kreuzerfregatte S.M.S. „Leipzig“, dass die Sicherheit fremder Schiffe in China bei Vernachlässigung strikter Vor-sichtsmaßnahmen „auch heute noch durch nichts gewährleistet“ sei. „Die

²⁸ FOX, British Admirals (wie Anm. 23), S. 158–160, 178–183 et passim. Viele Piraten entzogen sich dem englischen Zugriff in Hongkong, indem sie in kantonesische Küstengewässer und Flüsse auswichen, die außerhalb der Bestimmungen des Vertrags von Nanking lagen und somit von brit. Kriegsschiffen nicht aufgesucht werden durften. Andererseits schätzten Piraten die logistische Infrastruktur Hongkongs; Jonathan SPENCE, *God's Chinese Son. The Chinese Heavenly Kingdom of Hong Xiuquan*, London 1996, S. 82f. Zur chinesischen Piraterie in den 1840er und 1850er Jahren vgl. auch A. G. COURSE, *Pirates of the Eastern Seas*, London 1966, S. 156–172 u. S. 193.

²⁹ Zit. nach Hunt JANIN, *The India-China Opium Trade in the Nineteenth Century*, Jefferson, NC – London 1999, S. 131.

³⁰ Ebd., S. 142.

³¹ Ebd., S. 132.

³² Zit. nach Georg Adolf NARCISS (Hrsg.), *Im fernen Osten. Forscher und Entdecker in Tibet, China, Japan und Korea 1689–1911*, Tübingen 1978, S. 127f.

Gelegenheit macht eben jeden Chinesen der Küste zum Seeräuber, worin er eine ihm von der Vorsehung gebotene willkommene (!) Wahrnehmung berechtigter Interessen erblickt, nicht schlimmer als unser Strandrecht vor gar nicht langer Zeit.“³³

Vorurteile gegenüber der vermeintlich angeborenen kriminellen Energie der chinesischen Unterschichten in den Küstenregionen saßen tief und trugen bei Kaufleuten und Kapitänen in Ostasien mit dazu bei, besonders in den 1840er und 1850er Jahren so etwas wie eine Piratenhysterie entstehen zu lassen.³⁴ Da jede chinesische Dschunke ein gefährlicher Angreifer sein konnte und eine Unterscheidung zwischen Handels- und Piratendschunke kaum zu treffen war, mochte es durchaus vorkommen, dass auf chinesische Wasserfahrzeuge häufiger aus „Selbstschutz“ das Feuer eröffnet wurde.³⁵ Nach weit verbreiteter Ansicht war ja jede chinesische Dschunke ohnehin gut bewaffnet und ließ sich problemlos als „Piraten-Fahrzeug“ nutzen.³⁶

Seit etwa 1860 schien die chinesische Piraterie Augenzeugen zufolge in einem deutlichen Wandel begriffen zu sein. Nicht länger erschöpfte sich die Piraterie in blitzschnellen Attacken aus heiterem Himmel, wie sie noch in den 1840er und 1850er Jahren weitgehend die seeräuberischen Aktivitäten im Chinesischen Meer bestimmt hatten. Es waren nach der Jahrhundertmitte vielmehr gezielte, gut organisierte und offenbar auf Insiderkenntnissen beruhende Angriffe auf ausgewählte Zielobjekte, die den internationalen Handel und die Schifffahrt vor neue Herausforderungen stellten.³⁷ Die Gründe für das Ansteigen der chinesischen Seeräuberei nach 1842 lagen zum einen am lukrativen Opiumsmuggel, wie der US-Historiker Fairbank vermutet,³⁸ zum anderen an der Ausweitung des internationalen Warenverkehrs durch die geöffneten chinesischen Vertragshäfen. In beiden Fällen war die Verlockung groß, leichte Beute zu machen

³³ [Carl] PASCHEN, *Aus der Werdezeit zweier Marinen. Erinnerungen aus meiner Dienstzeit in der K. K. österreichischen und kaiserlich deutschen Marine*, Berlin 1908, S. 211.

³⁴ DENNYS, *Treaty Ports* (wie Anm. 23), S. 19, sowie Arnold Joseph MEAGHER, *The Introduction of Chinese Laborers to Latin America: The „Coolie Trade“, 1847–74*, Ph.D. University of California, Davis 1975 S. 170.

³⁵ J. K. FAIRBANK, *Trade and Diplomacy on the China Coast: The Opening of the Treaty Ports 1842–1854*, Stanford 1969 (O: Cambridge, Mass. 1953), S. 336–340.

³⁶ So der Tenor eines Schreibens des Chefs des Bundeskanzleramtes, Delbrück, an den Senat der Hansestadt Lübeck, 31.3.1870; Archiv der Hansestadt Lübeck, Altes Senatsarchiv (ASA), Externa Übersee 2.

³⁷ Der lange Zeit in der chinesischen Küstenfahrt tätige bremische Kapitän Haesloop nannte das Jahr 1863 als Wende für den merklichen Anstieg der chinesischen Piraterie; ZIEGLER, *Bremens Beziehungen* (wie Anm. 8), S. 286ff. Vgl. auch Staatsarchiv Bremen (im folgenden: StA Bremen) 2–M.6.b.4.c.2.a.

³⁸ FAIRBANK, *Trade* (wie Anm. 35). Vgl. WIPPICH, *Oldenburg und Ostasien* (wie Anm. 21).

beim risikoarmen Angriff auf kleine, relativ ungeschützte Segler in Küstennähe.³⁹

Seit dem Zweiten Opiumkrieg verwiesen die einschlägigen Artikel der Verträge Chinas mit dem Westen auf das Recht zur Bekämpfung der Piraterie durch westliche Kriegsschiffe, so auch der preußisch-chinesische Vertrag vom 2. September 1861.⁴⁰ Die preußische Marine war zwar gehalten, den Kauffahrern auf allen Meeren Schutz und Hilfe zu bieten,⁴¹ da es als mit der Würde Preußens unvereinbar betrachtet wurde, vom Schutz fremder Kriegsschiffe abhängig zu sein,⁴² doch entsprachen derartige offizielle Verlautbarungen nicht der Realität. Diese sah vielmehr so aus, dass deutsche Schiffe im Ernstfall weitgehend – zumindest bis Ende der 1860er Jahre – auf die Unterstützung anderer Nationen angewiesen waren, wenn sie sich nicht ganz auf sich allein gestellt aus der Bredouille befreien mussten. Eine durchgreifende Bekämpfung der Piratenplage ergab sich erst in den 1860er Jahren, als nach der Niederschlagung des Taiping-Aufstandes (1850–64) entsprechende Kräfte und Schiffseinheiten zu diesem Zweck abgestellt werden konnten.⁴³ Der Weg zur internationalen Kooperation gegen die chinesischen Piraten war damit gebahnt.⁴⁴

³⁹ J. L. ANDERSON, Piracy in the Eastern Seas, 1750–1850: Some Economic Implications, in: David J. STARKEY/E. S. VAN EYCK VAN HESLINGA/J. A. DE MOOR (Hrsg.), *Pirates and Privateers. New Perspectives on the War on Trade in the Eighteenth and Nineteenth Centuries*, Exeter 1997, S. 87–105, hier: S. 100.

⁴⁰ Vgl. zum Vertrag, der am 7.6.1862 ratifiziert wurde: YÜ, Beziehungen (wie Anm. 21), S. 44–88, sowie Bernd MARTIN, Die preußische Ostasienexpedition in China. Zur Vorgeschichte des Freundschafts-, Handels- und Schifffahrtsvertrages vom 2. September 1861, in: Heng-yü KUO/Mechthild LEUTNER (Hrsg.), *Deutsch-chinesische Beziehungen vom 19. Jahrhundert bis zur Gegenwart*, Berlin 1991, S. 209–240. Der Vertrag bezieht sich in Art. 30 und Art. 33 auf die Piratengefahr. Art. 30, Abs. 1, besagt: „Kriegsschiffe der contrahierenden Deutschen Staaten, welche zum Schutze des Handels kreuzen, oder mit Verfolgung von Seeräubern beschäftigt sind, soll es freistehen, alle chinesischen Häfen ohne Unterschied zu besuchen.“ Art. 33: „Sollten Schiffe, welche einem der contrahierenden Deutschen Staaten angehören, in Chinesischen Gewässern von Seeräubern geplündert werden, so soll es Pflicht der Chinesischen Behörden sein, alle Mittel zur Habhaftwerdung und Bestrafung der Räuber aufzubieten. Die geraubten Waaren sollen, wo und in welchem Zustande sie sich auch befinden mögen, in die Hände des betreffenden Consular-Beamten abgeliefert werden, welcher sie an die Berechtigten gelangen lassen wird. Kann man weder der Räuber habhaft werden, noch sämtliche geraubte Gegenstände wieder erlangen, so sollen die Chinesischen Behörden den Chinesischen Gesetzen gemäß bestraft werden, ohne zum Ersatz der geraubten Gegenstände verpflichtet zu sein.“ Der Vertrag ist abgedruckt in: Fritz VAN BRIESSEN, *Grundzüge der deutsch-chinesischen Beziehungen*, Darmstadt 1977, S. 171–177. Erstmals wurde die Piratenfrage angesprochen im englisch-chinesischen Vertrag von Tientsin 1858 (Art. 52 u. 53).

⁴¹ Roon an Bismarck, 19.12.1862; Bundesarchiv-Militärarchiv Freiburg (im folgenden: BA-MA) RM 1/94.

⁴² Roon an OKM, 19.12.1862; ebd.

⁴³ G. B. ENDACOTT, *A History of Hong Kong, Hongkong*, Oxford, New York 1995 (O: 1958), S. 131f.

⁴⁴ FOX, *British Admirals* (wie Anm. 23), S. 127, 146f., 150.

Briefe norddeutscher Kapitäne aus Ostasien bestätigten nicht nur die Zunahme des Seeräuberunwesens („fast kein Tag ohne Überfall“), sondern beklagten auch die Untätigkeit der Regierungen angesichts dieses anhaltenden Missstandes. Nach einhelliger Meinung war es nicht mehr ratsam, im chinesischen Meer irgendwelche Wertsachen an Bord mitzuführen. Auch schienen einige Kapitäne bereits mit dem Gedanken zu spielen, aus Sicherheitsgründen auf die Dampfschiffahrt umzusatteln.⁴⁵

In einem „Die deutschen Schiffe in China“ betitelten Artikel der Zeitschrift „Hansa“ aus dem Jahre 1866, die wiederholt auf den Schutz des deutschen Handels gegen chinesische Piraten hingewiesen und die Selbstbewaffnung der Handelsschiffe sowie die Stationierung von Kanonenbooten angemahnt hatte, kam ein nicht näher genannter deutscher Seemann zu Wort, der aus eigener Erfahrung die Wirklichkeit auf den ostasiatischen Meeren schilderte. „In allen Häfen, vom Amur bis nach Aden, findet man Deutsche Schiffe, überall in diesen Gewässern rivalisieren wir mit den Engländern, Amerikanern und Holländern. Am stärksten jedoch ist unsere Flotte in Chinesischen Häfen vertreten“, wo die Küstenschiffahrt seit den frühen 1860er Jahren so gut wie in deutschen Händen sei. Allerdings barg die Chinafahrt nach Ansicht des Autors unübersehbare Beschwernisse: In den chinesischen Gewässern stellten die Beschaffenheit der Gewässer, ungenaue Seekarten sowie Wirbelstürme nicht zu leugnende Gefahren dar, denen der Seemann jedoch mit Vorsicht und Geschicklichkeit entrinnen könne. Ein ungleich größeres Übel aber, dem man kaum entrinnen könne, „ist die Unsicherheit dieser Küsten und Gewässer; viele Schiffe werden jährlich von Chinesischen Piraten genommen und zerstört, wobei oft die Seeleute auf fürchterliche Art zu Tode gemartert werden.“ Es sei nahezu aussichtslos, das Schiff gegen Hunderte von Seeräubern zu behaupten, zumal wenn dieses noch unzureichend bemannt und armiert sei. Der gesamte Küstenabschnitt zwischen der Insel Hainan und dem Chusan-Archipel stelle ein Gefahrengebiet erster Ordnung für Überfälle dar, die vielfach bei Windstille erfolgten oder wenn das Schiff vor Anker liege.⁴⁶ Die chinesischen „Raubfahrzeuge“ waren nach berufener Auskunft von verschiedener Größe, „bemannt mit 40–150 desperaten Banditen und führen 6–24 Kanonen [...]. Auch führen sie noch eine andere gefährliche Waffe, die sogenannten Stinktöpfe,⁴⁷ welche sie, wenn noch Widerstand geleistet

⁴⁵ AHH 95.D.4.4. (Auszüge aus Presseorganen und Briefen).

⁴⁶ Der Autor erwähnt eine Reihe von jüngst erfolgten Piratenattacken gegen westliche Handelsschiffe – inklusive solcher gegen gestrandete Schiffe – im Zeitraum zwischen Juni 1864 und Februar 1866.

⁴⁷ Bei den Stinktöpfen handelte es sich um kleine Tontöpfe mit Chemikalien (Schwefel etc.), die angezündet und dann auf Deck des angegriffenen Schiffs geworfen wurden. Beim

wird, auf Deck werfen. Diese explodieren und verbreiten einen solchen erstickenden Qualm, dass Alles von Deck flüchten muss.“ Der anonyme Autor verwies zum Schluss auf die 600 deutschen Schiffe, die im chinesischen Meer im Einsatz seien und ein Millionenkapital verkörperten, das sich lohne, nach dem Vorbild anderer Nationen geschützt zu werden. Er empfahl die Stationierung eines „Kriegsgeschwaders“ als wirksamste Abhilfe gegen die Piraten sowie die Reformierung und Vereinheitlichung des zerfransten deutschen Konsulatwesens – eines besonderen Schwachpunktes des deutschen China-Engagements –, um den Kampf gegen die „Frechheit des Gesindels“ effizienter zu gestalten.⁴⁸

Wenn Schiffsführer und -reeder auch gleichermaßen Forderungen nach dem Schutz von Handel und Schifffahrt erhoben, so vergaßen sie doch zumeist, dass sie selbst nicht wenig mit dazu beitrugen, dass die Überfälle auf die kleinen Handelsschiffe für die Piraten relativ gefahrlos blieben. Aus Kostengründen verzichtete nämlich so mancher Segler darauf, sich zu bewaffnen, auch wenn als unsicher geltende Weltgegenden angesteuert wurden. Ein Oldenburger Kapitän stellte klar: „Man schafft sich nicht gern die theuren Kanonen an (und wenn man gute haben will, so sind sie draussen sehr theuer), auch stellt man sich nicht immer gleich das Allerschlimmste, was einen überkommen könnte, vor, sonst gäbe es wahrlich wenig Seeleute.“⁴⁹ Das war eine Erklärung von berufener Seite; sie vermochte jedoch angesichts der bekannten Gefahren nicht zu befriedigen. Nicht zu leugnen ist, dass es den Schiffsbesatzungen zuweilen auch an Mut und Beherztheit fehlte, den Kampf gegen die zu allem entschlossenen Piraten aufzunehmen, denn oft blieb nur die lebensrettende Flucht unter Zurücklassung von Schiff und Ladung. Nicht alle besaßen die nötige Courage, Chuzpe und Ausdauer, wie die Mannschaft der österreichischen Bark „Baron Keller“, die sich eine Stunde lang mit vier angreifenden Seeräuberdschunken in der Formosa-Straße herumschlug, bis ihr ein holländischer Schoner zu Hilfe eilte und die Piraten das Weite suchten.⁵⁰ Selbst wenn ein Segelschiff bewaffnet war, was nicht unüblich war, so sah das oftmals nicht anders aus als wie bei der oldenburgischen Bark „Nubia“, die eine einzige 3-Pfünder-Kanone besaß und dazu nur noch einige kleine Taschenpistolen und Flinten; für letztere gab es allerdings keine Zündhütchen. Angesichts derartiger, wenig zuversichtlich stimmender Rahmen-

Aufprall entwickelten sich beißender Rauch und Dämpfe, die eine Gegenwehr durch Husten, Atembeschwerden und Brechreiz erschweren sollten. Vgl. COURSE, *Pirates* (wie Anm. 28), S. 156f.

⁴⁸ Hansa (wie Anm. 4) v. 9.12.1866 („Die deutschen Schiffe in China“).

⁴⁹ Hansa 52, 1865, S. 419.

⁵⁰ Vgl. Hansa v. 9.12.1866.

bedingungen ist es nur verständlich, dass die 15-köpfige Mannschaft der „Nubia“ vor dem maritimen „Gesindel“ Reißaus nahm und mit dem Schrecken davon kam. Der Kapitän der „Nubia“ erachtete „vier Kanonen, etwa 6pfünder“ als ausreichend zur Verteidigung jedes Schiffes, „eine hinten, eine vorn und eine an jeder Seite, die sich nach der andern Seite hinbringen lässt, weshalb also 2 Kanonenpforten an jeder Seite mittschiffs sein sollten.“ Letztlich waren aber auch die Größe der Mannschaft und die Bewaffnung keine Garantie für den Erfolg beim Abwehrkampf gegen Seeräuber, denn man konnte, wie sich Kapitän Zedelius verquast ausdrückte, nur „unter Umständen damit schon immerhin etwas ausrichten.“⁵¹

Die chinesische Piraterie in der Mitte des 19. Jahrhunderts erfolgte zu meist in Küstennähe oder an Flussmündungen.⁵² Typisch für einen derartigen Überfall war die Attacke gegen die norddeutsche Bark „Senator“, die sich Ende des Jahres 1865 ereignete. Die Bark hatte am 13. Dezember früh morgens Hongkong mit Kurs Bangkok verlassen, als sie im Laufe des Vormittags eine chinesische Dschunke sichtete, welche unter der Lamma-Insel hervorstieß und in ca. 1 1/2 Meilen Entfernung auf die Bark zuhielt. Gegen Abend hatte die Dschunke die Bark überholt und das Vorsegel eingezogen, um die nachfolgende „Senator“ zu erwarten. Als der Kapitän der Bark dies sah, „schöpfte er Verdacht und setzte alle Segel bei, ließ zugleich aber auch die Kanonen laden.“ An Bord der Dschunke befanden sich gut ein Dutzend Piraten, die plötzlich „ein mörderisches Musketenfeuer“ eröffneten, „welches mehrere Matrosen verwundete und den Steuermann, dem eine Kugel in den Magen gefahren war, besinnungslos zu Boden streckte.“ Weiter heißt es in der zeitgenössischen Zeitungsmeldung: „Die Mannschaft ergriff ein panischer Schrecken und Alles flüchtete, den Capitain verlassend, theils unter Deck, theils in die Masten.“ Während dieser Verwirrung konnten die Piraten mühelos die Bark entern und das Schiff in ihre Kontrolle bringen. „Sie drohten den Capitain zu erschießen und ließen ihn ... von zwei Mann bewachen ...“ Nach zwei Stunden wurde der Kapitän befragt, „wo Seide und Opium verborgen seien. Als sie ihre Habgier befriedigt hatten, suchte sich der Anführer noch Einiges unter den Seekarten aus und um 2 Uhr Nachts verließen sie das ausgeplünderte Schiff und steuerten dem Lande zu.“ Die Bilanz des Raubüberfalls auf die Bark „Senator“ waren 2 Tote (einschließlich des Steuermanns), 2 Verwundete und geraubtes Gut im Wert von 10000 Dollars.⁵³ Der Ablauf des

⁵¹ Hansa 52, 1865.

⁵² Zum historischen, sozialen und ökonomischen Hintergrund der chinesischen Piraterie vgl. ANTONY, Like Froth (wie Anm. 2), sowie Dian MURRAY: Living and Working Conditions in Chinese Pirate Communities, 1800–1850, in: STARKEY et al., Pirates and Privateers (wie Anm. 39), S. 47–68.

⁵³ Der Freischütz v. 26.4.1866; AHH 95.D.4.4.

Überfalls war zum einen ein Beleg dafür, dass die Piraten gut über die Ladung westlicher Handelsschiffe informiert waren; zum anderen, dass sie sich für ihren eigenen Bedarf „gern“ der exakteren Seekarten und technischen Instrumente westlicher Provenienz bedienten.

Vielfach machten sich die Seeräuber die hilflose Lage eines Kauffahrtsschiffes zunutze, das etwa infolge eines Unwetters auf ein Riff aufgelaufen und folglich manövrierunfähig war. Dieses Schicksal widerfuhr im gleichen Jahr der aus Flensburg stammenden Bark „Chin-Chin“ unter dem Kommando von Kapitän P. C. Sörensen. Die „Chin-Chin“, die zur damaligen Zeit mit 165 Kommerzlasten als größter Flensburger China-Segler galt, lief am 21. Februar 1865 aus Swatow (*Shantou*) mit einer Ladung Bohnenkuchen für Amoy (*Xiamen*) aus. Vier Tage später strandete das Schiff bei schlechtem Wetter auf einem in den Seekarten nicht ausgewiesenen Riff vor dem Bestimmungshafen Amoy. In dieser prekären Situation wurde der Segler von mehreren chinesischen Piratenbooten angegriffen, die das Schiff schon seit geraumer Zeit verfolgt hatten. Die kleine Mannschaft der „Chin-Chin“ vermochte die Übermacht der Angreifer nur ein paar Minuten abzuwehren; dann gelang es diesen, von allen Seiten an Bord zu kommen – „well armed with knives, pikes and hatchets“. Aus Kapitän Sörensens am 7. März auf dem dänischen Konsulat in Amoy niedergelegtem schriftlichen Protest geht weiter hervor: „In a few minutes the deck and cabin were filled with hundreds of Chinamen who immediately set about demolishing and throwing overboard into their boats everything moveable. To resist any longer was impossible and would have been a useless sacrifice of our lives.“ Nur unter großen Schwierigkeiten gelang es Kapitän Sörensen und der zehnköpfigen Besatzung, ein Beiboot klarzumachen und im Schutze des Nebels weiterem Ungemach zu entkommen, nachdem einige Mannschaftsmitglieder bereits ihrer Habseligkeiten beraubt worden waren. Ein englisches Kanonenboot, das kurz darauf die Gewässer um das Riff inspizierte, fand keinerlei Spuren der „Chin-Chin“, die offenbar durch die Seeräuber zerstört worden war.⁵⁴

Strand- und Küstenraub waren aber keineswegs allein die Spezialität organisierter, mehr oder weniger „professioneller“ Banden. In starkem Maße beteiligte sich auch die chinesische Küstenbevölkerung an Raub- und Plünderungsaktionen, zumal dann, wenn Aussicht auf ein risikoloses Unternehmen bestand.⁵⁵ Wie ein hilfloses Segelschiff zum einem geeig-

⁵⁴ F. HOLM-PETERSEN, Et Piratoverfald Pa Kinakysten. Da 3.mastet barkentine Chin-Chin af Flensborg gik tabt, Hamburg 1968 (Dänisch/Deutsch).

⁵⁵ Vgl. zur saisonalen Piraterie in China: MORSE, Relations, I (wie Anm. 25), S. 403; FOX, British Admirals (wie Anm. 23), S. 77.

neten Opfer wurde, dokumentiert der Fall der Bremer Bark „Fürst Bismarck“. Diese war am 3. Dezember 1874 abends auf der Reise von Chefoo (*Zhifu*) nach Swatow vor der Mündung des Swatow-Flusses bei Green Island auf ein Riff gelaufen. Das manövrierunfähige Schiff wurde am kommenden Tag zur Attraktion unzähliger chinesischer Sampans⁵⁶, verschiedener Lotsenkutter sowie eines offiziellen Zollbootes. Angesichts der aussichtslosen Lage übergab Kapitän Krause seine mitgereiste Frau und sein Kind einem chinesischen Sampan. Während die chinesische Mannschaft der „Fürst Bismarck“ sogleich von den zahlreichen chinesischen Booten übernommen wurde, blieb Kapitän Krause zusammen mit den ebenfalls aus Deutschland stammenden beiden Schiffsoffizieren allein auf dem Wrack zurück. Obgleich die drei deutschen Schiffsoffiziere bemüht waren, das Wrack zu sichern und etwaiges Plündern zu verhindern (u. a. wurde eine vom chinesischen Zollboot überbrachte chinesische Flagge gehisst zum Zeichen, dass das Wrack unter dem Schutz der chinesischen Behörden stand), „erstiegen viele Chinesen das Schiff, erbrachen gewaltsamer Weise seine drei Luken, raubten einen Theil der aus Bohnenkuchen bestehenden Ladung, schnitten, auf die Masten steigend, Segel und Taue ab, entwandten solche nebst Ketten, Bocken, Kochgeschirr, Tischgeräth und anderen Gegenständen, drangen in die Kajüte ein, raubten den größeren Theil der Privateffekten des Schiffers und eigneten sich überhaupt an, was beweglich war und ihnen in die Hände gerieth.“ Einige mit Messern bewaffnete Chinesen vermochte der Kapitän zwar mit einer Eisenstange aus der Kajüte zu vertreiben, doch gelang es den Anstrengungen der drei Schiffsoffiziere nicht, der mehrstündigen Plünderungsaktion Einhalt zu gebieten. Auf Ersuchen des deutschen Vizekonsuls in Swatow entsandten die Chinesen später eine Kriegsdorschunke zur Bewachung des Wracks, um weiteren Diebstählen vorzubeugen. Der deutsche Konsul in Kanton verlangte die Ergreifung und Bestrafung der Missetäter sowie die Rückerstattung des gesamten Raubgutes bzw. eine volle Entschädigung. Da man auf chinesischer Seite offenbar nicht mit der gebotenen Entschlossenheit zur Sache ging, wurde Ende Januar 1875 die Korvette „Ariadne“ von Hongkong nach Swatow beordert, um dort den deutschen Ansprüchen Geltung zu verschaffen und „unserer Handelsflagge bei der unlenksamen Bevölkerung jener von einem deutschen Kriegsschiffe bisher nicht besuchten Gegend für die Folge Achtung und Sicherheit zu verschaffen.“⁵⁷

⁵⁶ Typisches kleines, schmales Boot der ostasiatischen Gewässer.

⁵⁷ Norddeutsche Allgemeine Zeitung Nr. 67 v. 20.3.1875; Bayerische Staatsbibliothek München.

Ähnlich gelagert war der Fall der Hamburger Bark „Fidelio“, die in der Weihnachtszeit 1878 auf der Reise von Takao (*Gaoxiong*) im Süden der Insel Taiwan nach Chefoo auf der Shantung-Halbinsel vor der chinesischen Küste auf ein Riff lief. Die „Fidelio“ wurde von Strandräubern geplündert und zerstört, wie wir aus den ausführlichen Aufzeichnungen ihres Kapitäns wissen, und erst nach langwierigen Notenwechseln willigte die chinesische Regierung im Februar 1880 in eine Schadensersatzzahlung und in die „Bestrafung der Piraten“ ein.⁵⁸

Wie der hanseatische Konsul in Hongkong, Woldemar Nissen, am 31. März 1866 an Syndikus Merck meldete, waren es besonders die kleineren europäischen Segelschiffe, wie sie etwa die hanseatischen Reedereien einsetzten, auf die die chinesischen Piraten ihr Augenmerk richteten. So war erst unlängst der Hamburger Schoner „Chin Chin“ unter Kapitän Puhmann außerhalb des Hongkonger Hafens attackiert und ausgeraubt worden, wobei der Kapitän und zwei Besatzungsmitglieder Verwundungen davontrugen und ein Mann über Bord ging.⁵⁹ Nissen listete sieben weitere westliche Segler auf, die in den letzten Monaten Ziel von Piratenüberfällen in Hongkong geworden waren. Darunter befand sich auch der Schoner „Albert Fürss“ aus Mecklenburg.⁶⁰ Der Konsul hielt militärischen Schutz der Handelsschiffe aufgrund der Piratenplage für dringend geboten. „Von großer Wichtigkeit für den Schutz der deutschen Schiffe würde es sein, wenn die deutschen Mächte, die Kriegsschiffe zur Verfügung haben, veranlasst werden könnten, ein paar kleinere Fahrzeuge, die für den Dienst der Küste am Besten geeignet, permanent in diesen Gewässern zum Schutze deutscher Schiffe kreuzen zu lassen ...“⁶¹

Nissen rannte mit seinem Vorschlag bei Reedern und Kaufleuten offene Türen ein, da diese seit längerem auf eine militärische Präsenz der deutschen Staaten zum Schutz der Handelsinteressen drängten. In einer mit aktuellen Zeitungsauszügen und Briefen hamburgischer Kapitäne aus Ostasien gespickten Eingabe an den Senat vom 11. April 1866 ging der Vorstand der Hamburger Kaufmannschaft gezielt auf das leidige Piraten-thema ein und warnte vor den Gefahren für Handel und Schifffahrt, wenn

⁵⁸ Das StA Hamburg enthält zum „Fidelio“-Vorfall einen gesamten Aktenband unter dem Titel: „Acta betr. die Plünderung und Zerstörung der an der chinesischen Küste gestrandeten hamburgischen Bark „Fidelio“ 1879/80“; 111–I Senatsprotokolle Cl. VI Nr. 14a Vol. 1 Fasc. 12b Inv. 1.

⁵⁹ Erwähnt bei EBERSTEIN, Hamburg (wie Anm. 5), S. 134.

⁶⁰ Die „Albert Fürss“ wurde am 23.1.1866 im Hafen von Hongkong überfallen; lt. Bericht im China Overland Trade Report, Hongkong, 1.2.1866, in: Vorstand der Hamburger Kaufmannschaft an Hamburger Senat, 11.4.1866, Anlage; AHH 95.D.4.4.

⁶¹ Nissen an Syndicus Merck, 31.3.1866; StAH 111–I Cl. VI Nr. 14a Vol. 1 Fasc. 3. Vgl. dazu auch ZIEGLER, Bremens Beziehungen (wie Anm. 11), S. 282.

energische Schritte der Handelsmächte unterblieben. Seit 1865, so die Eingabe, habe sich die Piraterie an Chinas Küste, die im übrigen seit langem bestünde, sich bisher jedoch vornehmlich „nur gegen die Fahrzeuge der Eingeborenen“ gerichtet habe, „spürbar“ gewandelt. Nun werde „auch die fremde Schifffahrt an jenen Küsten aufs empfindlichste beeinträchtigt und gefährdet.“ Da sich die deutsche Schifffahrt insgesamt eine starke Stellung im Handel mit China, zumal im Küstenverkehr, erobert habe, „(bedroht also) das Piratenunwesen an der chinesischen Küste gerade die deutschen Schifffahrtsinteressen verhältnismäßig stärker als diejenigen irgend eines anderen Staates, mit alleiniger Ausnahme Englands.“ Der Hamburger Senat wurde aufgefordert, zum Schutz der deutschen Interessen in Berlin und Wien – es existierte noch der Deutsche Bund! -vorstellig zu werden, um diese zur Stationierung von Kriegsschiffen zu veranlassen, sobald dies die politische Lage zulasse. Dabei glaubte man auf Seiten der Kaufmannschaft, dass „(es) der preußischen Kriegsmarine offenbar nur willkommen sein (könnte), wenn regelmäßig einige Schiffe derselben im Kreuzen gegen die chinesischen Seeräuber sich praktisch zu üben und dem deutschen Verkehr direkt zu nützen Gelegenheit fänden.“⁶² Dem dringenden Bedürfnis nach Eindämmung der Piratenplage war mit der Stationierung deutscher Kriegsschiffe in Ostasien indes nicht Genüge getan. Die energische Bekämpfung der chinesischen Piraterie, das wusste auch die Hamburger Kaufmannschaft, ließ sich nur in Kooperation mit der Royal Navy bewerkstelligen. Insofern sollte ein Ersuchen an die britische Regierung gerichtet werden, „in Hongkong und sonst an der Küste Chinas ohne Verzug die geeigneten Maßregeln zu treffen, um das unerträglich gewordene Unwesen der dortigen Piraterie nachhaltig zu beseitigen ...“⁶³

Der hanseatische Ministerresident in London, Dr. Rudolf Schleiden, vermochte nur sechs Tage nach der Eingabe der Kaufmannschaft mitzu-

⁶² Bislang hatte es dazu aufgrund der nur sporadischen Entsendung von preußischen Kriegsschiffen nach Ostasien keine Gelegenheit gegeben. Die ersten längeren Erfahrungen in ostasiatischen Gewässern machte die preußische Marine in den Jahren 1859 bis 1862, als sie die Logistik für die preußische Ostasienmission unter Graf Eulenburg übernahm, die mit Japan, China und Siam Handels- und Schifffahrtsverträge abschloss. Direkte Begegnungen mit chinesischen Piraten gab es nicht bzw. kannte man lediglich vom Hörensagen oder malte sich den Zusammenstoß prahlerisch aus, wie der Kommandant der Gedeckten Korvette „Gazelle“, die 1864 vor Hongkong vergeblich auf Piratenjagd ging, nachdem sie erfahren hatte, dass ein hamburgisches Schiff in der Nähe von Hongkong überfallen und ausgeraubt worden war. „Wären es Piraten gewesen“, erklärte Korvettenkapitän v. Hacke später in Hongkong nach der ergebnislosen Durchsuchung von friedlichen Dschunken, „dann hätte er sie an den Rahen aufhängen lassen und wäre so in den Hafen von Hongkong eingedampft.“ Zit. nach Adolf MENSING, *An Bord der Gazelle nach Yokohama*. Ein preußischer Marineoffizier erinnert sich, hrsg. v. Horst AUERBACH, Rostock 2000, S. 134.

⁶³ Vorstand der Hamburger Kaufmannschaft an Hamburger Senat, 11.4.1866; StAH 111-1 Cl. VI Nr.14a Vol.1 Fasc.3.

teilen, dass die englische Regierung bemüht sei, energisch gegen die chinesischen Piraten vorzugehen. England erwarte dabei die Unterstützung aller Vertragsmächte und habe von Preußen zu diesem Zweck Anfang 1866 die Zusage erhalten, zwei Kriegsschiffe in die ostasiatischen Gewässer zu entsenden.⁶⁴ Schleiden wies auch darauf hin, dass England vertragsmäßig verpflichtet sei, alle innerhalb des chinesischen Seegebiets aufgebrachten Piraten den chinesischen Behörden zur Aburteilung zu überstellen, während für seeräuberische Akte außerhalb der chinesischen Hoheitsgewässer das englische Admiralitätsgericht in Hongkong zuständig sei.⁶⁵

Reeder, Kaufleute und Handelskammern machten ihrem Ärger über die Inaktivität der deutschen Regierungen angesichts des wuchernden Piratenunwesens lautstark Luft und führten Klage darüber, daß „die Unsicherheit in den Chinesischen Gewässern immer mehr überhand (nehme).“ Darin fanden sie Unterstützung von der nationalen wie regionalen Presse, wie der „Weser-Zeitung“, die eng mit Handel und Schifffahrt verbunden war. Hannoversche Schiffseigner standen etwa kurz davor, aus Verzweiflung über das Überhandnehmen der chinesischen Piraterie zu Selbsthilfeaktionen zu greifen, um ihre Regierungen zum Handeln zu bewegen. Am 14. April 1866 erschienen die Reeder Hinrich Gerdau, Hinrich Redmann und Peter Lehr auf dem Amt Jork in den Elbmarschen und führten bittere Klage darüber, dass die Unsicherheit in den chinesischen Gewässern immer mehr um sich greife. Gerdau, der Wortführer der drei hannoverschen Schiffseigner, zitierte zur Bestätigung aus dem Brief eines seiner Kapitäne, den dieser im vergangenen Februar aus Hongkong geschrieben hatte. „Mit den Piraten nimmt es grässlich überhand“, hieß es darin, „jeden Tag werden hier ausgeplünderte Schiffe eingebracht; in 4 Wochen sind 13 ausgeraubt.“ Von berufener kaufmännischer Seite sei ihm, Gerdau, vorgeschlagen worden, auf eine Art Selbsthilfeaktion zu drängen und durch eine publizistische Kampagne von den Hansestädten, Hannover und Oldenburg Kanonenboote zur gemeinsamen Gefahrenabwehr in Ostasien anschaffen zu lassen, denn „es sei jetzt soweit, dass ein deutsches Schiff fast keine Fracht mehr bekommen könne.“⁶⁶ In dem offiziellen „Protocolar-Antrag“ der drei Reeder wurde indirekt, aber deutlich genug, die Untätigkeit und das Unvermögen der deutschen Regierungen kritisiert, die ihre in Ostasien Handel treibenden Untertanen und Schiffe schutzlos den Gefahren der dort grassierenden Seeräuberei überließe, ohne an eine

⁶⁴ Vgl. Bismarck an Rehfues, 1866; Bundesarchiv Berlin (im folgenden: BAB) R 901/8917.

⁶⁵ Schleiden an Syndicus Merck, 17.4.1866; StAH 111-1 Cl. VI Nr. 14a Vol. I Fasc. 3.

⁶⁶ Amt Jork an Landdrostei Stade, 20.4.1866, Anlagen; Niedersächsisches Staatsarchiv Stade (im folgenden: NStAS) Rep. 80 Nr. 3756.

angemessene militärische Präsenz zu denken. Zielen derartige Eingaben auch auf die nachhaltige Unterstützung der deutschen Schifffahrt in Ostasien ab, so war doch kaum davon auszugehen, daß die Regierungen der norddeutschen Küstenstaaten die Anregung des Kaufmanns Pustau ernsthaft aufgriffen, Hamburg, Bremen, Hannover und Oldenburg sollten zum Schutz des Handels Kanonenboote anschaffen.⁶⁷ Immerhin wurden aber auch in der Hamburger Commerz-Deputation Stimmen laut, die den Einsatz von Kanonenbooten gegen die Piratengefahr verlangten.⁶⁸

Eine gewisse Unterstützung fand das Anliegen der besorgten norddeutschen Schiffseigner durch eine berufene Stimme vor Ort. Der preußische Gesandte in Peking, Guido von Rehfues, verwies in einem Bericht an Ministerpräsident Bismarck, der am 9. Juli 1866 in Berlin eintraf, dezidiert auf das besondere Interesse der deutschen Schifffahrt an einer Beseitigung der Seeräuber-gefahr und unterstrich damit die Notwendigkeit zur maritimen Zusammenarbeit. Das Interesse der deutschen Schifffahrt an internationaler Kooperation war für Rehfues dadurch gegeben, „da dieselbe zu den an den Chinesischen Küsten fahrenden fremden Schiffen die kleinsten stellt, die meistens nur eine sehr kleine Besatzung haben, folglich den Angriffen der Seeräuber vorzüglich ausgesetzt sind.“⁶⁹

Durch die rapide Ausbreitung des Seeräuberunwesens in China in der Mitte des 19. Jahrhunderts ergab sich fast zwangsläufig die Notwendigkeit zu einer verstärkten internationalen Kooperation der Handel treibenden Nationen. So regte die englische Regierung im Jahre 1866 über ihre diplomatischen Vertretungen gemeinsame Maßnahmen zur Unterdrückung der Piraterie an. Preußen reagierte als erste Macht positiv auf die Initiative und stellte – noch vor der Errichtung der Ostasiatischen Station – eine Korvette zur Piratenbekämpfung unter britischem Oberbefehl in Aussicht. Zwar reagierten alle anderen westlichen Mächte im Sinne der Solidarität der Interessen positiv auf den englischen Vorstoß und erklärte auch China seine Kooperationswilligkeit, doch schien sich ein Zusammengehen der Mächte in der Praxis als Instrument zur nachhaltigen Unterdrückung der Seeräuberei wegen divergierender Zielvorstellungen nicht zu bewähren.⁷⁰

Bismarcks Zusage zur Kooperation mit England war indes eine Sache,⁷¹ die Umsetzung der Kooperationszusage war eine andere Sache, denn es

⁶⁷ Bericht des Amts Jork betr. Schutz der hannoverschen Reederei in den chinesischen Gewässern an Landdrostei Stade, 14.4.1866; NStAS ebd.

⁶⁸ EBERSTEIN, Hamburg (wie Anm. 5), S. 135.

⁶⁹ Rehfues an Bismarck, (ohne nähere Datumsangabe) 1866; BAB R 901/8917.

⁷⁰ FOX, British Admirals (wie Anm. 23), S. 167–175. Die französische Seite liebäugelte mit dem extremsten Plan: Inspektion aller chinesischen Schiffe, was weder durchführbar noch wünschenswert war. Vgl. dazu ebd., S. 151 ff.

⁷¹ Vgl. Bismarck an Roon, 7.2.1866; BA-MA RM 1/94.

war bald abzusehen, dass sich infolge der bedrohlich aufziehenden Gewitterwolken über Berlin und Wien und der militärischen Auseinandersetzung um die deutsche Vormachtstellung die Entsendung der preußischen Schiffseinheiten auf unbestimmte Zeit verschieben würde.⁷² Aus diesem Grund verzichtete der Hamburger Senat darauf, offizielle Schritte in London wegen der chinesischen Piraterie zu unternehmen und ließ die Angelegenheit vorerst auf sich beruhen.⁷³

Auf Drängen des preußischen Konsuls in Japan, Max von Brandt, der im Jahre 1866 auf Heimaturlaub in Deutschland weilte, entschloss sich die preußische Regierung immerhin zur Entsendung der Korvette „Vineta“ nach Ostasien. Dies war ein einmaliger Vorgang für einen ganz bestimmten Zweck und sollte kein Präjudiz für die dauernde Stationierung deutscher Schiffe in Ostasien schaffen.⁷⁴ Das Kriegsschiff traf am 11. Dezember 1866 in Shanghai ein.⁷⁵ Schiffe von der Größe und dem Tiefgang der „Vineta“ waren freilich zur Piratenjagd an der chinesischen Küste völlig ungeeignet.⁷⁶ Der Gesandte Rehfues ließ bei seiner Kritik an der Präsenz der „Vineta“ denn auch durchblicken, dass „die Chinesischen Seeräube-
reien ... weit sicherer am Lande denn zur See auszurotten sein (würden).“⁷⁷ Das Oberkommando der Marine unter Prinz Adalbert musste bald erkennen, dass die „Vineta“ kaum die erhoffte Wirkung gegen die Piraten entfalten konnte; sie sollte daher nicht mehr für diese Zwecke zum Einsatz kommen. „Das Kgl. Kommando hat es vielmehr von jetzt ab als seine Hauptaufgabe anzusehen, die bedeutendsten Hafenplätze in China, soweit dies noch nicht geschehen, und Japan zu besuchen, um allenthalben durch die Entfaltung der Königlichen Kriegsflagge die preußischen und deutschen Interessen zu fördern.“⁷⁸ Damit ruhte die Bekämpfung der Piraterie in China, wie zuvor, in der alleinigen Zuständigkeit der englischen See- und Handelsmacht.

Diese ohnehin nur sporadisch eingeleiteten und – auf lange Sicht betrachtet – wenig wirkungsvollen Polizeimaßnahmen zur Piratenabwehr bildeten die einzige Form einer Art kommerzieller Versicherung. Derartige Maßnahmen dienten vorzugsweise zur Beruhigung des Handels, waren also mehr Palliativ als durchgreifende Abhilfe. Man nahm wohl allgemein

⁷² Vgl. Merck an Nissen, 6.6.1866; StAH 111–1 Cl. VI Nr. 14a Vol. 1 Fasc. 3.

⁷³ Hamburger Senat an Bürgermeister Lutteroth, 23.4.1866; AHH 95.D.4.4.

⁷⁴ Vgl. dazu Ottmar FECHT, Die Wahrung wirtschaftlicher und politischer Belange in Ostasien durch die Norddeutsche Bundesmarine, in: Marine-Rundschau 42, 1937, S. 347–353, 420–429, 479–490.

⁷⁵ Generalkonsulat Shanghai an Bismarck, 22.12.1866; BAB R 901/8917.

⁷⁶ Von Rieben an Bismarck, 21.2.1867; BA-MA RM 1/94.

⁷⁷ Rehfues an Bismarck, 12.2.1867; BAB R 901/8917.

⁷⁸ Prinz Adalbert an Marine, 8.5.1867; ebd.

an, dass die Verluste durch Wind, Wellen und Piraten unvermeidliche Begleiter des Ostasienhandels waren und dass selbst die energischsten militärischen Anstrengungen es kaum vermochten, einem metastasengleichen Phänomen den Garaus zu machen, dass tief in die politischen wie sozio-ökonomischen Strukturen der Region eingebettet war.⁷⁹

Neuen Auftrieb erhielt die Frage des offiziellen Schutzes der Handels-schifffahrt in den ostasiatischen Meeren durch einen Brief des Kapitäns Lüder Haesloop an seine Reederei Friedrich M. Vietor & Söhne in Bremen, in dem dieser im Februar 1868 dezidiert über seine Erfahrungen mit chinesischen Piraten berichtete. Bis zum Jahre 1863 konnte man nach Meinung des Kapitäns „ziemlich ungehindert an der Küste fahren“. Haesloop sah die Wende für den Anstieg der Piraterie zu Beginn der 1860er Jahre. Für ihn lag klar auf der Hand, dass die Zunahme der Seeräuberei eine unmittelbare Folge des amerikanischen Bürgerkrieges (1861–65) war. Die Kriegswirren in Nordamerika hatten nach seiner Ansicht ein Überangebot von Fracht suchenden Schiffen im Chinesischen Meer ausgelöst, das das allgemeine Geschäft beeinträchtigte. Aus Kostengründen hätten daher viele Reeder und Kapitäne ihre Mannschaften ausgedünnt, was bei nicht wenigen der in den chinesischen Häfen freigesetzten Seeleute zu sozialer Not führte. Viele der gestrandeten europäischen Seeleute wurden dann als Schiffsführer oder Steuerleute mit Aussicht auf guten Verdienst von den Piraten angeheuert, wo sich deren Detailkenntnisse über die Verhältnisse an Bord der westlichen Segelschiffe einschließlich Ladung, Bewaffnung und Segeleigenschaften für Überfälle bestens bewährten. Über die Beschaffenheit der chinesischen Piratenschiffe wusste Haesloop folgendes zu berichten:

„Die Piratenfahrzeuge, durchgehend von der Größe, dass sie ca. 40 Last tragen können, sind scharf gebaut und segeln gut, dabei sind sie so eingerichtet, dass sie bei Windstille durch Ruder (Riemen) einen guten Fortgang machen können. Ein solches Fahrzeug ist mit ca. 50 bis 70 Mann bemannt, hat 6 bis 8 Kanonen von 4 bis zu 12 und 18 Pfünder, außerdem die sog. Stinktöpfe, die sie beim Entern auf das zu nehmende Schiff werfen, dort explodieren und einen betäubenden Gestank verbreiten. Dass ein Kauffahrteischiff mit vielleicht ein Dutzend Menschen an Bord, und einige kleine Kanonen, gegen zwei oder auch nur eins von diesen Piratenschiffen sich nicht lange wehren kann, ist klar.“

Haesloop schloss seine Ausführungen mit einem Appell an Preußen bzw. den Norddeutschen Bund, die Kriegsmarine zum Schutz der deutschen Handelsschiffe heranzuziehen. Zwar patrouillierten zahlreiche gut

⁷⁹ Vgl. dazu GRAHAM, *Indian Ocean* (wie Anm. 21), S. 377ff.

bewaffnete englische Kriegsschiffe an der chinesischen Küste, doch könnten diese nicht überall sein und bei jedem Überfall sofort eingreifen. Das liege einmal an den hohen Kosten eines solchen Einsatzes, sei aber auch Ausdruck des ökonomischen Konkurrenzneids auf Deutschland, das England in der Küstenfahrt erfolgreich Paroli biete und vielfach verdrängt habe, so der erfahrene Bremer Kapitän. Zur gezielten Piratenabwehr wären „mindestens 2 oder 3 Kanonenboote mit je einem 80 Pfünder und einige kleinere Kanonen“ vonnöten, die jeweils „mit ca. 30 bis 45 Mann“ zu bemannen wären. Es müssten kleine Fahrzeuge mit geringem Tiefgang entsandt werden, deren Kommandanten aufgrund des erforderlichen flexiblen Vorgehens weitreichende Vollmachten erhalten müssten.⁸⁰

Kapitän Huhn, der Kommandant der „Vineta“, hatte während der kurzen Stationierung in Ostasien den Eindruck gewonnen, die chinesische Seeräuberei beschränke sich „lediglich“ auf das Plündern großer Schiffe „oder solcher Küstenfahrer, die in der nächsten Nähe des Landes auf flachem Wasser bei stillem Wetter überfallen werden.“⁸¹ Dem war aber nach einem Bericht der preußischen Gesandtschaft in Peking überhaupt nicht so. Denn es waren gerade die kleinen Segelschiffe, und hier insbesondere die kleineren deutschen Segelschiffe, die in stärkerem Maße als die vergleichsweise großen englischen Fahrzeuge unter Piratenangriffen litten.⁸²

Unter Bezugnahme auf Kapitän Haesloops Brandmeldung wies die bremische Handelskammer in einer Eingabe an den Senat vom 14. März 1868 auf die „Calamität“ hin, „welche seit längerer Zeit der Schifffahrt in den chinesischen und japanischen Meeren ... im höchsten Grade lästig wird“ und forderte ein beherztes staatliches Vorgehen gegen das Piratentum. Sie regte ferner an, dahin zu wirken, „dass die norddeutsche Bundeskriegsmarine zum Schutz der deutschen Handelsflotte in den ostasiatischen und besonders in den chinesischen Gewässern sobald wie möglich kräftigst verwendet werde ...“, denn „bekanntlich handelt es sich hierbei nicht um ein gewöhnliches Piratenwesen“, wusste man hinzuzufügen, „nicht um die Freibeuterei einzelner Strandbewohner, die von der Regierung nicht unterdrückt wird, vielmehr um eine systematisch betriebene Verfolgung der Europäer, die von der Priesterschaft in jeder Weise begünstigt wird ...“⁸³ Die Frontstellung der Piraten gegen den internationalen Handel und die Schifffahrt lag damit nach Ansicht der Handelskammer ursächlich im ideologisch-religiösen Bereich, was deren Bekämpfung nicht leichter

⁸⁰ Haesloop an Vietor & Söhne, Febr.1868; StAB 2–M.6.b.4.c.2.a. Vgl. auch ZIEGLER, Bremens Beziehungen (wie Anm. 11), S. 286ff.

⁸¹ Huhn an Oberkommando der Marine, 29.4.1867; BA-MA RM 1/94.

⁸² Philippsborn an Bismarck, 12.6.1868; ebd.

⁸³ Handelskammer Bremen an Senat, 14.3.1868; StAB 2–M.6.b.4.c.2.a.

machte. Die Piraterie habe, hieß es dann weiter, die Ausführungen Kapitän Haesloops aufgreifend, einen besonders gefährlichen Charakter durch den Umstand angenommen, „daß mit hohem Handgeld Seeleute der verschiedensten Nationen, die in chinesischen und ähnlichen Häfen entlassen worden, für die Raubschiffe in Dienst genommen worden sind, Abenteurer, welche mit den Einrichtungen europäischer Kauffahrteischiffe völlig bekannt, die gefährlichsten Führer für die kleinen und leichten Piratenfahrzeuge bilden.“ Da die deutsche Flagge in den ostasiatischen Gewässern stark vertreten sei, „erscheint es als eine der norddeutschen Kriegsmarine würdige Aufgabe, die Europäer und besonders die Deutschen vor den Räubereien der Chinesen und ihrer Partisanen (!) wirksam zu beschützen.“ Die Handelskammer hielt auch mit einer Empfehlung des passenden Schiffstyps zur Piratenabwehr nicht zurück: „Flachgehende Kanonenböte von geringem Tiefgang (sind) vielleicht am geeignetsten, weil Fahrzeuge von größerem Tiefgange die Schlupfwinkel der Piraten nicht zu erreichen vermögen.“⁸⁴

Noch im gleichen Monat erfolgte die Weisung an den bremischen Bevollmächtigten beim Bundesrat des Norddeutschen Bundes in Berlin, Gildemeister, im Sinne der Eingabe der Handelskammer beim Bundespräsidium vorstellig zu werden und die Frage aufzuwerfen, „ob nicht der Norddeutsche Bund, sei es für sich, sei es im Verein mit andern Seemächten, wirksamere Mittel zur Bekämpfung und Ausrottung der Seeräuberei in den bezeichneten Gewässern in Bewegung zu setzen vermöge.“⁸⁵

Ein spektakulärer Überfall auf einen norddeutschen Segler sollte für die Entscheidungsfindung, ob offizieller Schutz des Handels durch die Entsendung preußisch-deutscher Kriegsschiffe politisch vertretbar war, von maßgeblicher Bedeutung sein. Der Überfall auf die bremische Bark „Lesmona“ im Jahre 1868 war insofern bedeutsam, als er hinreichend Anlaß bot, sich in Deutschland mit konkreten Schutzmaßnahmen gegen Piratenangriffe auseinanderzusetzen und dies auch in die Seemannsordnungen einfließen zu lassen. Von daher besaß dieser Überfall Präzedenzcharakter. Der „Lesmona“-Fall ereignete sich während des Kommandos von Admiral Henry Keppel als Chef der britischen China Station. Keppel zeigte sich stolz, dass während seiner Amtszeit nur ein ausländisches Schiff Opfer von Piraten geworden war, eben die „Lesmona“ aus Bremen.⁸⁶

⁸⁴ Handelskammer Bremen an Senat, 14.3.1868; StAB 2–M.6.b.4.c.2.a. Vgl. auch den Bericht des bremischen Bevollmächtigten beim Bundesrat, Gildemeister, an Bundeskanzler Bismarck, 27.3.1868; ebd.

⁸⁵ Bürgermeister Duckwitz an Gildemeister, 20.3.1868, Gildemeister an Bundeskanzler Bismarck, 27.3.1868 sowie Gildemeister an Bürgermeister Duckwitz, 4.4.1868; StAB 2–M.6.b.4.c.2.a.

⁸⁶ Fox, *British Admirals* (wie Anm. 23), S. 183ff.

Im Mai 1868 stach die bremische Bark „Lesmona“ von Hongkong aus mit Kurs Saigon in See.⁸⁷ Fünf Tage nach dem Auslaufen wurde das Handelsschiff vor der Küste der südchinesischen Insel Hainan von einer chinesischen Dschunke beschossen; Kartätschen zerrissen Segel und Takelage. Kapitän Friedrich Steinicke reagierte beherzt auf die Bedrohung. „Ich ließ sofort die Feuerwaffen nebst Munition für die beiden Geschütze auf Deck heraufholen, während die Piraten mit Hülfe von langen Rudern sich rasch näherten.“ Da die beiden kleinen Kanonen der „Lesmona“ indes nicht weit reichend genug waren, um das Seeräuberschiff zu treffen und nur eine leichte Brise herrschte, hielten es Kapitän und Offiziere „für ratsam zu warten bis die Piraten entern würden, um sie dann durch Gewehrfeuer zurückzutreiben. Acht doppelläufige Hinterlader wurden vom Zimmermann geladen und unter die Mannschaft verteilt. Die Piraten kamen unter einem wohlgenährten Feuer näher ans Schiff. Die Mannschaft, mit Ausnahme des Vollmatrosen H. Winter, weigert (!) sich indeß, sich zu vertheidigen, obwohl der Steuermann ihnen auseinandersetzt (!), daß durch feige Ergebung sie ihr Leben nicht retten würden.“ Da nur der Kapitän, der Steuermann und ein Vollmatrose bereit waren, gegen die Piraten zu kämpfen, blieb dem Kapitän kaum eine andere Wahl, als sich in sein Schicksal zu ergeben. Sowie die Piraten das Schiff geentert hatten, sperrten sie Kapitän Steinicke und seine Mannschaft ein, raubten ein Teil der Ladung (Kupfer, Messing und Seide) und bohrten dann nach Vollendung des Raubzugs die „Lesmona“ an, so dass sie vor der Insel Hainan sank. Der gesamten Mannschaft war es zuvor gelungen, sich zu befreien und mit einem lecken Ruderboot das Ufer von Hainan zu erreichen, von wo sie, nachdem sie noch Strandräubern zum Opfer gefallen waren, sicher nach Hongkong zurückkehrten.⁸⁸

Die Piratenattacke gegen die bremische Bark und das als schmächtig angesehene Betragen ihrer Mannschaft, welches die „Weser-Zeitung“ bereits kritisiert hatte, boten dem Bundeskanzleramt einen willkommenen Anlass, sich prinzipiell mit der Frage auseinanderzusetzen, ob die Mannschaft durch den Heuervertrag verpflichtet sei, feindliche Angriffe auf ein Handelsschiff abzuwehren. Im Zentrum des Problems standen dabei für den Präsidenten des Kanzleramts und engsten Mitarbeiter Bismarcks, Rudolf Delbrück, Erwägungen der nationalen Ehre, die im vorliegenden Fall

⁸⁷ Letzte Erwähnung des Vorfalls bei ZIEGLER, *Bremens Beziehungen* (wie Anm. 11), S. 282–284.

⁸⁸ *Weser-Zeitung* v. 10.8.1868; StAB 2–M.6.b.4.c.2.d.1. Vgl. auch die *Weser-Zeitung* v. 2.9.1868, die unter der Überschrift „Noch einmal die „Lesmona““ einen offensichtlich von offizieller Seite lancierten ausführlichen Artikel enthält; ebd. Erwähnt wird der „Lesmona“-Zwischenfall auch bei WÄTJEN, *Handelsschiffahrt* (wie Anm. 20), S. 246f.

durch die „unrühmliche Preisgebung der Bundesflagge“ desavouiert worden war. Einer Wiederholung sollte mit Rücksicht auf das internationale Ansehen Deutschlands unter allen Umständen vorgebeugt werden. Indem Delbrück an die Pflicht des Bundes zum Schutz der norddeutschen Flagge erinnerte, bürdete er dem Seemann gleichzeitig die Verpflichtung auf, „daß er für die nationale Flagge sein Leben in die Schanze schlägt.“ Nach Abwägung in- und ausländischer Bestimmungen hoben seine Ausführungen zu einem Plädoyer zugunsten einer bundeseinheitlichen Fürsorgeregelung an, in der der Kampf gegen Piraten einen rechtlichen Anspruch auf Belohnung oder Entschädigung begründen sollte. Zwar stelle der „Kampf mit Sturm und Wellen“ für den Seemann „eine unbedingte Berufspflicht“ dar, „nicht aber auch der mit Kugel und Schwert.“ Insofern komme es darauf an, wie Delbrück abschließend betonte, „dem deutschen Seemann die Gewissheit zu geben, daß er im Kampfe für die Norddeutsche Flagge Gesundheit und Leben auf's Spiel setzen kann, ohne wegen seiner und der Seinigen Zukunft besorgt zu sein.“⁸⁹

In ihrer Stellungnahme auf das Promemoria vom 11. März ging die bremische Senatskommission für Bundes- und auswärtige Angelegenheiten nach ausgiebigen Beratungen mit bemerkenswerter Nonchalance über das zentrale Anliegen des Bundeskanzleramts – die Frage nationaler Ehre – hinweg. Man ließ die „Lesmona“-Affäre vielmehr als einen isolierten Fall nicht als Beweis für die Unzulänglichkeit der existierenden Seemannsordnungen gelten. Um die herbe Kritik von Seiten des Bundeskanzleramtes am mangelnden Pflichtgefühl zu entschärfen, legte die Senatskommission dar, dass von der ursprünglich in Bremen angeheuerten Mannschaft der „Lesmona“ zum Zeitpunkt des Piratenüberfalls nur noch fünf Mann übrig gewesen waren. Während sich der Rest der alten Mannschaft mit Ausnahme eines Leichtmatrosen geschlossen hinter den Kapitän gestellt hätte, hätten sich die in Hongkong zusätzlich angeheuerten Chinesen gegen eine Verteidigung ausgesprochen und sich damit gegen den Kapitän gestellt. Inzwischen seien bereits zwei Mann der alten Mannschaft nach Bremen zurückgekehrt; beide hätten Unterstützung aus der Seemannskasse erhalten.

Die Kommission verhehlte nicht, dass sie große Hoffnungen auf die „Bundesflagge“ setze, da sie das National- und Zusammengehörigkeitsgefühl verstärken könne und damit Ansporn wäre, sich besser gegen Piratenüberfälle zu wappnen. Gerade dafür sei die Gleichstellung der Matrosen in der Handelsschiffahrt mit den Bediensteten in der Kriegsmarine

⁸⁹ R. Delbrück an Senat Bremen, 18.2.1869 nebst Promemoria; StAB 2-M.6.b.4.c.2.d.1. Erst 1872 wurde eine reichseinheitliche Seemannsordnung geschaffen.

von zentraler Bedeutung. Zwar wahrte man gegenüber den von Delbrück angesprochenen Belohnungen für den Kampfeinsatz Skepsis, machte jedoch klar, dass, wenn Seeleute auf deutschen Handelsschiffen zur Gegenwehr verpflichtet würden, es nur recht und billig sei, ihnen eine gebührende Entschädigung aus der Bundeskasse zu zahlen. Als probate Sofortmaßnahme empfahl die Kommission eine genügende Bewaffnung, vermehrte Übungen im Waffengebrauch sowie eine Verschärfung der Disziplinarvorschriften der Seemannsordnungen.⁹⁰

Die preußische Regierung reagierte auf den öffentlichen Druck nach der Eröffnung des Suez-Kanals mit der Dislozierung von zwei hölzernen Korvetten nach Ostasien, vermochte jedoch dem Wunsch nach der Entsendung von Kanonenbooten, die für die von Piraten besonders stark frequentierten seichten Küstengewässer vorteilhafter gewesen wären, nicht nachzukommen.⁹¹ Mit dem Erscheinen der „Medusa“ in Singapur im Jahre 1869 galt die Ostasiatische Station als eröffnet. Als wichtigste Aufgabe der mit dem Eintreffen der „Hertha“ im Jahre 1870 auf zwei Schiffseinheiten angewachsenen Station war definiert worden: Wahrung der handelspolitischen Interessen und Schutz der Angehörigen des Norddeutschen Bundes sowie der Kampf gegen Piraten.⁹² Damit hatte sich in der „Neuen Ära“ unter maßgeblicher Beteiligung des in Marinefragen sehr aktiven Handelsministers v. d. Heydt der überseeische Handelsschutz als zentrales Moment der preußischen Flottenpolitik herauskristallisiert.⁹³ Einige Jahre später, im Jahre 1877, verabschiedete die Marine einen „Erlass betreffend das Verhalten der Kommandanten von Kriegsschiffen im Falle von Piraterie“,⁹⁴ womit erstmals eine konkrete Handlungsanweisung für derartige Polizeiaufgaben vorlag.

Mit der Eröffnung der Ostasiatischen Station im Jahre 1869 war dem Schutzbedürfnis der norddeutschen Handels- und Reederkreise durch eine politische Machtdemonstration Genüge getan. Gleichwohl vermochten die Stationierung von Kriegsschiffen in ostasiatischen Gewässern und die gelegentliche Patrouillierung von maritimen Brennpunkten die Piraterie in dieser Region weder einzudämmen noch gar auszurotten. Noch im Jahr,

⁹⁰ Bremische Senatskommission an Bundeskanzler Bismarck, 11.3.1869; StAB 2–M.6.b.4.c.2.d.1. Vgl. auch ZIEGLER, Bremens Beziehungen (wie Anm. 11), S. 282ff.

⁹¹ Die preußische Marine war zum damaligen Zeitpunkt technisch nicht in der Lage, Kanonenboote nach Übersee zu überführen. Vgl. Udo RATENHOF, Die Chinapolitik des Deutschen Reiches 1871 bis 1945, Boppard 1987, S. 45, Anm. 108.

⁹² FECHT, Wahrung (wie Anm. 74), S. 421.

⁹³ Wolfgang PETTER, Die überseeische Stützpunktpolitik der preußisch-deutschen Kriegsmarine 1859–1883, Diss. Freiburg/Br. 1975, S. 33f., 162–168 et passim.

⁹⁴ Gesandtschaft Peking an AA, 6.4.1877, Anlage Erlaß v. 11.1.1877; BAB R 901/8918. Vgl. ebd. auch 8919 („Vorläufige Instruction für die Kommandanten deutscher Kriegsschiffe in Betreff der Unterdrückung der Seeräuberei in den chinesischen Gewässern“).

als die Ostasiatische Station eröffnet wurde, ereignete sich ein seeräuberischer Handstreich vor der Küste Macaos gegen die Bark „Apenrade“ aus Nordschleswig. Für das Bundeskanzleramt bewies dieser Vorfall von Neuem, „dass für die Sicherheit der in den ostasiatischen Gewässern handelntreibenden deutschen Schiffe eine Ausrüstung unerlässlich ist, welche zum Widerstande gegen feindliche Anfälle wenigstens soweit ausreicht, dass das Schiff nicht der ersten besten Piraten-Djunke wehrlos preisgegeben ist.“⁹⁵ Die „leidige Piratenfrage“ blieb, genau wie es Generalkonsul Guido von Rehfuës im Frühjahr 1870 prophezeite, für den deutschen Handel und die deutsche Schifffahrt in China auf lange Sicht das brennende Problem.⁹⁶ Ein Vorstoß von deutscher Seite in London noch im gleichen Jahr wegen eines gemeinsamen Vorgehens gegen die chinesische Seeräuberei führte durch den Ausbruch des Deutsch-Französischen Krieges ins Leere. Auch gestaltete sich die erwünschte Kooperation mit China in dieser Frage schwieriger als erwartet.⁹⁷ Es blieb damit bei eher temporären Maßregeln, die den Kommandanten der in China stationierten Kriegsschiffe weitgehend freie Hand in der Bekämpfung der Piraterie gewährten.

Für eine gezielte Bekämpfung bzw. Austrocknung der Piraterie fehlten aber alle Voraussetzungen. Erstens war die dortige Wasserwelt zu unübersichtlich und nicht kontrollierbar – auch wenn im Jahre 1876 eine erneute britische Initiative zum gemeinsamen Vorgehen in die richtige Richtung wies –⁹⁸ und zweitens war sie für diejenigen, die sie betrieben – sei es professionell oder „nur“ semi-professionell –, ganz offensichtlich zu verlockend. Und daran hat sich bis auf den heutigen Tag augenscheinlich nur wenig geändert.

⁹⁵ Bismarck an oldenburgisches Staatsministerium, 31.3.1870; NStAO Best. 136 Nr. 12560.

⁹⁶ FECHT, Wahrung (wie Anm. 74), S. 479f. Zu weiteren Überfällen auf deutsche Segelschiffe siehe meine Studie: Piraten, Kauffahrer und Piratenabwehr. Der Kampf gegen das chinesische „Meeresgesindel“ im 19. Jahrhundert, in: Barrieren und Zugänge. Die Geschichte der europäischen Expansion. Festschrift für Eberhard Schmitt zum 65. Geburtstag, hrsg. v. Thomas BECK, Marília DOS SANTOS LOPES u. Christian RÖDEL, Wiesbaden 2004, S. 276–299.

⁹⁷ Memorandum Graf Bernstorff v. 1.2.1870; NA Kew, FO 17/806. Vgl. auch Botschafter Münster an Earl of Derby, 24.1.1876; ebd., ADM 125/107.

⁹⁸ Zur brit. Initiative von 1876 vgl. Admiralty an Foreign Office, 18.12.1876; NA Kew, FO 17/807.