

Nr. 2.3.1.03

Woldemar Nissen, Hanseatischer Konsul in Hongkong, an Carl Hermann Merck, Senatssyndikus der Hansestadt Hamburg, betr. den Schiffstransport chinesischer Kulis, 31. März 1866

Konsulatsbericht

Bearbeitet von: Friederike Sattler

Fundort: Archiv der Handelskammer Bremen (AHKB), MA - Hp II 83, Bd. 2

Formalia: 1 Bogen à 4 Seiten, auf der 1., 2. und 3. Seite handschriftlich beschrieben, als Abschrift eines Auszugs gekennzeichnet, nachträglich von anderer Hand mit Vermerken versehen, die - sofern sie nur der Registratur dienen - in der Transkription nicht berücksichtigt werden.

Regest:

Woldemar Nissen, der Hanseatische Konsul in Hongkong, informiert Carl Hermann Merck, den Senatssyndikus der Hansestadt Hamburg, über die in China entbrannte Diskussion zwischen den Vertretern der europäischen Nationen hinsichtlich des in letzter Zeit stark angewachsenen Handels mit auswanderungsbereiten chinesischen Kulis, insbesondere nach Havana und anderen Destinationen an der amerikanischen Westküste. Bei den von ihnen geschlossenen Verträgen handle es sich formal zwar um freiwillig geschlossene Verträge, doch die Wirklichkeit komme dem Sklavenhandel sehr nahe. An Bord der Kulischiffe, die zumeist in Macao ihre Reise antreten würden, komme es vermehrt zu Meutereien. Nissen nimmt an, dass die Gesandten Großbritanniens und Frankreichs mit der chinesischen Regierung nun bereits ein Abkommen getroffen haben, das den Handel mit Kulies auf britischen und französischen Schiffen untersagt und er plädiert dafür, dass sich die Hansestädte - deren Schiffe nach seinen Angaben kaum in diesem Handel engagiert sind - einem solchen Abkommen anschließen sollten. In einem Postscriptum ergänzt er, dass der Wortlaut des Abkommens inzwischen publiziert worden sei, und er kündigt an, eine Zeitung entsprechenden Inhalts zu übermitteln. Unterstreichungen im Text und Randnotizen zeigen, dass diese Mitteilungen und Anregungen Nissens in Bremen große Aufmerksamkeit weckten.

[1. Bogen, 1. Seite]

Auszug

aus dem Bericht des hanseatischen Consuls in Hongkong,

Hr. Woldemar Nissen, vom 31 März 1866 an S. Magn. Herrn Syndicus Dr. Merck.

Ein Gegenstand der kürzlich sehr die Aufmerksamkeit der Herren Vertreter europäischer Nationen in China auf sich gezogen, ist der seit Jahren bereits betriebene, in letzterer Zeit aber besonders ausgedehnte Handel in chinesischen Kulies nach der Westküste Americas und hauptsächlich Havana.¹ – Nominell sind es allerdings

1 Nach dem Amerikanischen Bürgerkrieg (1861–1865) führte das Verbot der Sklaverei zu einem erheblichen Arbeitskräftemangel auf Plantagen, beim Eisenbahnbau und im Bergbau auf dem amerikanischen Kontinent, der die Einwanderung von Arbeitern aus China begünstigte, wo ein hoher Bevölkerungsdruck bestand und schlechte Lebensbedingungen vorherrschten. Zum dem auf diese Weise doppelt befeuerten sogenannten „Kulihandel“ liegen eine ganze Reihe von Untersuchungen vor, in denen die Frage der Beteiligung deutscher Reeder und Kaufleute allerdings kaum mit angesprochen wird. Vgl. *Foster Farley, Chinese Coolie Trade; Meagher, Chinese Laborers; Irick, Ch#ing Policy; YEN, Coolies and Mandarins; Narvaez, Chinese Coolies; Sinn, Pacific Crossing; Ginés-Blasi, Exploiting Chinese Labour.*

freie Auswanderer, die nach vorher besprochenen und abgeschlossenen Contracten sich verpflichten, für eine bestimmte Anzahl Jahre nach Havana oder Callao zu gehen und dort für die sie engagierenden Herren zu arbeiten; in Wirklichkeit kommt diesen Contracten aber der Sklavenhandel sehr nahe, in dem sie bei Eintreffen der Kulies an ihrem Bestimmungsorte und theilweise schon vor Ankunft derselben meistbietend verkauft werden, und die laut solchen Contracten den Kulies zugestandene Freiheit nach einer bestimmten Anzahl Jahren wieder in ihr Vaterland zurückzukehren, dadurch sehr illusorisch wird, daß die Schiffsgelegenheiten von jenen Plätzen retour nach China hauptsächlich von Havana[1. Bogen, 2. Seite] gesprochen, sehr selten sind. Fortdauernd sind deshalb auch am Bord dieser Kulieschiffe, die meistens von Macao expedirt werden, wo die portugiesische Regierung dieser Auswanderung wenig beschränkende Maßregel entgegengesetzt, Meutereien der Kulie-Passagiere vorgekommen; dieselben haben während der letzten Monate aber sich so häufig wiederholt und haben stellenweise, wie kürzlich in dem Falle des franz. Schiffes „Hongkong“ mit Besitzergreifung des Schiffes Seitens der Kulies geendet, daß die Gesandten Englands und Frankreichs, wie ich vernehme, mit der Chinesischen Regierung übereingekommen, den englischen und französischen Schiffen diese Beschäftigung zu untersagen.

Glücklicherweise haben bisher nur wenige Schiffe unter hanseatischer Flagge aus diesem Handel Nutzen gezogen,² im Interesse unserer ganzen Rhederei würde es aber gewiß sein, wenn auch die Möglichkeit, eine solche Beschäftigung anzunehmen, für einzelne Schiffe unter unserer Flagge gesetzlich ausgeschlossen würde und ersuche ich Ew. Magnificenz es zu veranlassen, daß mir und meinen Herren Collegen an dieser Küste demgemäß Instructionen zukommen. [Die Passage „und ersuche ich Ew. Magnificenz es zu veranlassen, daß mir und meinen Herren Collegen an dieser Küste demgemäß Instructionen zukommen“ wurde nachträglich unterstrichen, offenkundig durch einen Leser der Abschrift des Auszugs, vermutlich Johann Heinrich Wilhelm Smidt].

[Am linken Rand, quer zu den Zeilen: Nachträgliche Anstreichung, offenkundig durch einen Leser der Abschrift des Auszugs, vermutlich Johann Heinrich Wilhelm Smidt]

[1. Bogen, 3. Seite]P. S.

Nachdem ich Umstehendes über den Kuliehandel geschrieben, ersehe ich aus den inzwischen von Shanghai zu Händen gekommenen Zeitungen den Wortlaut der zwischen den Gesandten Englands und Frankreichs und der Chinesischen Regierung getroffenen Uebereinkunft, wie in Zukunft die Emigration von chinesischen Unterthanen betrieben werden darf.³ Ich erlaube mir, Ew. Magnificenz die betreffende Zeitung unter Kreuzband zuzusenden. [Am linken Rand nachträglich von anderer Hand ergänzt: „Letzteres auch hierher geschehen und der HK. bereits mitgetheilt Smidt.“] Da Macao und Hongkong resp. portugiesische und englische Colonie, so findet meiner Ansicht nach die Uebereinkunft auf diese Plätze, wenigstens speciell Macao, keine Anwendung und würde ich mir deshalb erlauben darauf anzutragen, daß Schiffe unter hanseatischer Flagge sich in chinesischen Häfen den obigen Regulationen unterwürfen und daß ab Macao [die Passage „ab Macao“ wurde nachträglich unterstrichen, offenkundig durch einen Leser der Abschrift des Auszugs, vermutlich Johann Heinrich Wilhelm Smidt], wenn die portugiesische Regierung beitreten sollte, Schiffen unter unserer Flagge die Einnahme von chinesischen Kulies ganz untersagt werden sollte. [Die Passage „Schiffen unter unserer Flagge die Einnahme von chinesischen Kulies ganz untersagt werden sollte“ wurde nachträglich unterstrichen, offenkundig durch einen Leser der Abschrift des Auszugs, vermutlich Johann Heinrich Wilhelm Smidt].⁴

2 Die Frage der Beteiligung deutscher Reeder und Kaufleute am Kulihandel ist bisher nicht eingehend untersucht worden. Dass sie möglicherweise größer war, als die Zeitgenossen angaben, zeigen erste Pionierstudien. Vgl. insbesondere: *Wagner*, „... so verwerflich die Sache an sich sein mag...“; *Wippich*, „... kein respectables Geschäft“; *Steen*, Deutschland, China und die „Kuli-Frage“; *Goey*, Consuls, S. 79–84.

3 Nach den Zeitungsberichten aus Shanghai handelte es sich um eine „Convention to Regulate the Engagement of China Emigrants by British and French Subjects“ vom 5. März 1866. Ob sie bereits als verbindlich vereinbart betrachtet werden musste, blieb jedoch unklar. Vgl. *Wagner*, „... so verwerflich die Sache an sich sein mag...“, S. 206.

4 Zu dem von Nissen mit angestoßenen Entscheidungsprozess in den Hansestädten, ob sie sich dem Abkommen der Briten und Franzosen anschließen sollten oder nicht vgl. Dokument Nr. 2.3.1.04.