

Nr. 2.3.1.05

T. D. Raschen, Vorsitz der Schiffahrer-Gesellschaft Vegesack, an die Handelskammer Bremen, betr. die Piraterie in chinesischen Gewässern, 8. Februar 1868

Eingabe

Bearbeitet von: Friederike Sattler

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

Formalia: 1 Bogen à 4 Seiten, handschriftlich beschrieben, mit nachträglichen Vermerken von anderer Hand, die – sofern sie nur der Registratur dienten – in der Transkription nicht berücksichtigt werden.

Regest:

T. D. Raschen, Vorsitz der Schiffahrer-Gesellschaft Vegesack, wendet sich an die Handelskammer Bremen, um auf die wachsenden Probleme mit Piraten in der chinesischen Küstenschifffahrt aufmerksam zu machen, die den deutschen Schiffahrtsbetrieb so massiv bedrohe, dass dieser womöglich ganz eingestellt werden müsse. Raschen ersucht die Handelskammer, sich beim Marineministerium für die Entsendung von Kanonenbooten zu verwenden. Als wichtigste Ursachen für die überhandnehmende Piraterie führt er neben der durch den Zweiten Opiumkrieg angefachten Ausländerfeindlichkeit der Chinesen die während des Amerikanischen Bürgerkriegs stark gestiegene Zahl von europäischen und amerikanischen Schiffen in China an. Mangels Aufträgen seien viele von ihnen stillgelegt und die Seeleute entlassen worden. Nicht wenige von ihnen hätten sich aus der Not heraus von chinesischen Piratenschiffen in Dienst nehmen lassen und würden diese nun bei ihren immer verwegeneren Raubzügen unterstützen. Von den Briten könne man nicht verlangen, den Schutz der Schiffe aller Nationen zu übernehmen. Abhilfe für die deutschen Küstenschifffahrer könne nur die Entsendung von eigenen, möglichst nicht zu schweren, wendigen Kanonenbooten schaffen.

[1. Bogen, 1. Seite]

An die hochlöbliche Handelskammer in Bremen.

Der hochlöblichen Handelskammer, erlaubt sich die unterzeichnete Vegesacker Schiffergesellschaft auf ein für die Deutsche Schifffahrt an der chinesischen Küste höchst gefährliches Hinderniß aufmerksam machen zu dürfen, welches unstreitig so weit vorgehen könnte, daß unser großer Schifffahrtserwerb an dieser Küste ganz aufhören müßte, und selbst augenblicklich nur mit bedeutenden Kosten wie Gefahr zu betreiben ist.

Die Ursache, welche hinlänglich durch viele Zeitschriften bekannt, betrifft lediglich das gegenwärtig mit so erstaunlicher Frechheit Überhandnehmen des dortigen Piratenwesens. Indem wir uns daher erlauben, Ihnen Einiges aus den Erfahrungen mehrerer unserer Mitglieder welche Jahrelang dort herumgefahren, mittheilen zu dürfen, hoffen wir, daß die hochlöbliche Handelskammer zur möglichen Beseitigung dieses in jetziger Zeit so unerhörten Piratenwesens sich beim Marine-Ministerium um geeignete Abhülfe durch Hinsendung flachgehender Dampf-Kanonenboote gütigst verwenden wolle. [Die Passage „daß die hochlöbliche Handelskammer zur möglichen Beseitigung dieses in jetziger Zeit so unerhörten Piratenwesens sich beim Marine-Ministerium um geeignete Abhülfe durch Hinsendung flachgehender Dampf-Kanonenboote gütigst verwenden wolle.“ wurde nachträglich am linken Rand doppelt angestrichen]

Der natürliche Rächenhaß der Chinesen gegen die Europäer, wurde seit dem letzten Kriege bei Peking gegen die Engländer und Franzosen durch die Mandarinen noch bedeutend gesteigert, denn wie bekannt, wurden der Zeit in Canton durch Anschlagzetteln für den Kopf eines Europäers von der dortigen Behörde 25 bis 100 Dollar ausgesetzt. Das gefährlichste dabei ist und bleibt die Macht der Priester auf das Volk, denn der Pirat geht

unter Gebet und Segenswünschen derselben nach See auf Raub gegen Europäer aus, in der festen Überzeugung eine gute That auszuführen, wenn er wo möglich viele Europäer gleichviel auf welche Weise beraubt oder ermordet.[1. Bogen, 2. Seite]

Dennoch wurden bis 1863 verhältnißmäßig wenig Schiffe angefaßt, und konnte man daher weil das Piratenwesen nicht so wie in neuerer Zeit überhand genommen, noch ziemlich ungehindert an der Küste fahren und Handel treiben welches einerseits seinen Grund wohl darin haben mag, daß die selben damals noch nicht so stark vertreten, wie auch andererseits die durch deutsche und überhaupt europäischer Schiffe besorgte Küstenfahrt nicht so zahlreich war. Als aber in Folge des nordamerikanischen Krieges eine große Menge europäischer Schiffe für diese Küstenfahrt verwendet wurden, blieb den Chinesen welche bisher mit ihren Yongs.[?] noch so zeitig bestanden hatten wenig Aussicht auf Erwerb zur See übrig, so daß manche Schiffe, und zumal amerikanische käuflich in die Hände von Chinesen übergingen. [Der Satz „Als aber in Folge des nordamerikanischen Krieges eine große Menge europäischer Schiffe für diese Küstenfahrt verwendet wurden, blieb den Chinesen welche bisher mit ihren Yongs.[?] noch so zeitig bestanden hatten wenig Aussicht auf Erwerb zur See übrig, so daß manche Schiffe, und zumal amerikanische käuflich in die Hände von Chinesen übergingen.“ wurde nachträglich am linken Rand angestrichen]

Durch diesen Umstand so wohl, wie auch durch das Ruhlegen vieler Schiffe, deren Capitaine froh waren bei der schlechten Geschäftszeit um Kosten zu sparen ihre Mannschaft entlassen zu können wurden natürlich viele Seeleute außer Dienst gebracht. Diese entlassenen Seeleute aus allen Nationen zusammengewürfelt, die, da sie keine Arbeit finden, und nicht nach Europa zurückkommen konnten, sah man in neuster Zeit zu Dutzenden auf den Straßen in allen Hauptküstenplätzen Chinas herumlungern, und was ein Seemann selten thut – Betteln.

Die Consuln u. zumal die Deutschen wurden deswegen zu manchen Unterstützungen genöthigt. Die Chinesen machten sich indeß diesen Übelstand unter den europäischen Seeleuten zu nutze. Da natürlich auch manche Vagabonden unter diesen entlassenen Seeleuten sind ließen dieselben sich leicht verlocken, da es bei guten Versprechungen an ein tüchtiges Handgeld nicht fehlte, Dienst auf chinesischen Fahrzeugen zu nehmen, die sich denn später als Raubschiffe erwiesen.[1. Bogen, 3. Seite]

Diese Leute sind natürlich verwegener, als man bei den Chinesen sonst wohl vorauszusetzen pflegt und machen sich selbige durch Scheerung des Haupthaars wie durch einen angehängten Zopf leicht dem äußern nach einen Chinesen ähnlich, haben indeß außerdem den Vorzug, welcher den Chinesen zum größten Nutzen gereicht, daß sie nämlich besser wissen wie schwach in der Regel die europäischen Schiffe bemannt und armirt sind. Somit fällt es denn den Piraten, da selbige fast beständig mit zwei oder mehreren Fahrzeugen gemeinschaftlich auf Raub ausgehen, nicht schwer, die wehrlosen Kauffahrttheischiffe zu nehmen, dieselben zu berauben, die Mannschaft zu ermorden, und schließlich das Schiff durch Feuer zu vernichten. Einen sicheren Beweis für diese Thatfachen lieferten bereits so manche Schiffe welche in jenen Gewässern, wo im Strandungsfall denn doch so häufig Nachrichten einlaufen, spurlos verschwanden. Da dies für sämtliche Intressenten beim Piratenwesen, bisher nun ein wenig gefahrbringendes, nichtdestoweniger aber ein sehr lohnendes Geschäft ist, so nahm dies Raubgeschäft in neuerer Zeit, zwischen der Insel Hainan und Faohofoo an der nördlichen Küste Chinas dermaßen überhand, daß die daselbst küstenfahrenden europäischen Schiffe fortwährend gegenwärtig sein müssen von den Piraten abgefaßt zu werden. Durch welchen Umstand insbesondere auch wohl die ausnahmsweise hohe Assecurance Pramie herrühren mag. Am schlimmsten für Segelschiffe sind, Windstille, oder auch wenn selbige genöthigt sind bei stürmischen Wetter in einer der vielen Bais schutzsuchend vor Anker zu gehen.

Die Piratenfahrzeuge haben durchgehend die Trägfähigkeit von circa 40 bis 50. Last, sind scharf gebaut und durchgehend gute Segler, dabei sind die selben also eingerichtet, das [sic!] sie bei Windstille vermittle einer Menge Ruder (Riemen) ebenfalls schnell manövriert werden können. Im Allgemeinen sind die Piratenschiffe indeß nur schwerlich von den gewöhnlichen chinesischen Fischer- u. Küstenfahrern den äußern nach zu unterscheiden.[1. Bogen, 4. Seite]

Ein Piratenfahrzeug ist in der Regel mit circa 50 bis 70 Mann u. darüber bemannt, hat 6 bis 8 Stück Kanonen von 4 bis 12 Pfd. und außerdem die bekannten Stinktöpfe, welche man vor dem Entern auf das zu nehmende Schiff schleudert, wo solche explodiren u einen derartig betäubenden Geruch verbreiten das [sic!] alles flüchten muß. [Der Satz „Ein Piratenfahrzeug ist in der Regel mit circa 50 bis 70 Mann u. darüber bemannt, hat 6 bis 8 Stück Kanonen von 4 bis 12 Pfd. und außerdem die bekannten Stinktöpfe, welche man vor dem Entern auf

das zu nehmende Schiff schleudert, wo solche explodiren u einen derartig betäubenden Geruch verbreiten das [sic!] alles flüchten muß.“ wurde nachträglich am linken Rand angestrichen]

Daß ein Kauffahrer mit vielleicht 10 bis 15 Mann Besatzung an Bord wie mit ein paar Kanonen u. etliche Handwaffen versehen, gegen zwei oder auch nur gegen einen dieser Piraten mit Erfolg kämpfen kann, liegt somit klar.

Die engl. Kanonenboöte, können od wollen nicht immer die Verfolgung der Piraten übernehmen. Möglich daß auch die hohen Unkosten solcher Expeditionen selbige davon abhalten, auch sind ja die bei weiten größere Anzahl der Küstenschifffahrt treibenden europäischen Schiffe nicht Engländer, sondern vorzugsweise Deutsche. Daher denn auch die so häufige Antwort von Seiten der engl. Behörde, daß wir billiger Weise nicht verlangen könnten, daß ihre Regierung die Schiffe aller Nationen vor Piraten allein zu schützen hätte. [Die Sätze „Möglich daß auch die hohen Unkosten solcher Expeditionen selbige davon abhalten, auch sind ja die bei weiten größere Anzahl der Küstenschifffahrt treibenden europäischen Schiffe nicht Engländer, sondern vorzugsweise Deutsche. Daher denn auch die so häufige Antwort von Seiten der engl. Behörde, daß wir billiger Weise nicht verlangen könnten, daß ihre Regierung die Schiffe aller Nationen vor Piraten allein zu schützen hätte.“ wurden nachträglich am linken Rand angestrichen]

Die Zweckmäßigsten Fahrzeuge zur Beseitigung dieses grauenhaften Räubersystems sind unstreitig einige nicht über 8 Fuß tiefgehende Dampfkanonenböote armirt mit einem schweren Drehgeschütz circa 80 Pfd. und einigen kleinen Kanonen, nebst einer Besatzung von 40 bis 50 Mann. [Der Satz „Die Zweckmäßigsten Fahrzeuge zur Beseitigung dieses grauenhaften Räubersystems sind unstreitig einige nicht über 8 Fuß tiefgehende Dampfkanonenböote armirt mit einem schweren Drehgeschütz circa 80 Pfd. und einigen kleinen Kanonen, nebst einer Besatzung von 40 bis 50 Mann.“ wurde nachträglich am linken Rand angestrichen] Tiefgehende, wie größere Kriegsfahrzeuge nützen in der Regel gegen Piraten nichts da jene sich vor Verfolgung stets in den vielen Flachwasserbuchten zurückziehen. Dampfschiffe welche gegenwärtig beim Küstenhandel [sic!] in China so zahlreich vertreten sind, werden sicher, in so fern den Segelschiffen gegen das Piratenwesen nicht mehr Schutz gesichert wird, in kurzen das ganze Küstengeschäft allein einnehmen, und dadurch der übrigen Handelsflotte eine bedeutende Erwerbsquelle verschlossen werden.

Vegesack. [...(?)] 8. Febr. 1868.

Mit
Hochachtung ergebst.
Die Schiffer-Gesellschaft zu Vegesack.
T. D. Raschen. (Vorsitzer)