

## Die „Fanny Kirchner“-Affäre 1860. Eine oldenburgische Bark, der chinesische Kulihandel und die internationale Reaktion

### Vorbemerkung

Das Phänomen der chinesischen Arbeitsemigration im 19. Jahrhundert stellte innerhalb eines viel älteren Prozesses chinesischer Migration eine relativ neue Entwicklung dar. Die traditionell nach Südostasien zielende chinesische Auswanderung war durchweg illegal; sie galt in der offiziellen Rhetorik der Ming- und Qing-Dynastie wahlweise als „Konspiration“, „Rebellion“ oder „Verrat“ und wurde entsprechend hart bestraft.<sup>1</sup>

Die folgenden Betrachtungen thematisieren zentrale Aspekte der chinesischen Arbeitsemigration nach Übersee, die als inoffizielle wie unreglementierte Kontraktauswanderung etwa drei Jahrzehnte dauerte – vom Beginn der ersten Arbeitertransporte im Anschluss an die Öffnung Chinas 1842 bis zu deren Beendigung im Jahre 1874. In diesen Jahren hat das recht bald unter dem Schlagwort „Kulihandel“<sup>2</sup> bekanntgewordene chinesische Vertragsarbeitersystem den Stempel eines rücksichtslosen Geschäfts mit „menschlicher Ware“ aufgedrückt bekommen. In vielerlei Hinsicht kam der Kulihandel durch seine anrühigen wie kriminellen Praktiken schon für die Zeitgenossen dem Sklavenhandel gleich, so dass sich ab der Jahrhundertmitte Proteste gegen diese Form der Abschöpfung und Ausbeutung asiatischer Arbeitskräfte erhoben. In den Jahrzehnten von etwa 1840 bis 1870 hat die Brutalität des für Südamerika (Kuba, Peru) bestimmten Kulihandels das Bild chinesischer Auswanderung entscheidend geprägt und damit die mehr oder weniger freiwillige Auswanderung von Chinesen, die es auch gab – besonders

---

1 Yen Ching-Hwang, *Coolies and Mandarins: China's Protection of Overseas Chinese during the Late Ch'ing Period (1851–1911)*, Singapur 1985, bes. S. 8-31. Zur chinesischen Migration generell vgl. Lynn Pan (Hrsg.), *The Encyclopedia of the Chinese Overseas*, Richmond 1999, bes. S. 46-67 sowie Wang Gungwu, *China and the Chinese Overseas*, Singapur 1991.

2 Ab Mitte des 19. Jh. bürgerte sich die aus dem Tamilischen stammende Bezeichnung „Kuli“ für einen oft zwangsweise zur Arbeitsleistung gepressten ungelerten Lohnarbeiter zumeist asiatischer Provenienz ein, dessen Arbeitskraft durch einen Kontrakt für vielerlei Tätigkeiten ausgebeutet wurde. Vgl. Robert L. Irick, *Ch'ing Policy toward the Coolie Trade, 1847–1878*, Taipei 1982, S. 2-6; Hugh Tinker, *A New System of Slavery: The Export of Indian Labour Overseas, 1830–1920*, Oxford 1974, S. 41-43.

willige Auswanderung von Chinesen, die es auch gab – besonders nach Kalifornien und Australien als Folge des *gold rush* – fast gänzlich überlagert.<sup>3</sup>

Der Chinese stand im Ruf, ein ausgezeichnete Arbeiter zu sein.<sup>4</sup> Die „Arbeitsamkeit“ galt nicht nur Friedrich Ratzel gleichsam als kulturelles chinesisches Spezifikum;

„vor allen anderen asiatischen Völkern ... sind sie ausgezeichnet als ein Volk, das hart zu arbeiten und mit den Früchten seiner Arbeit zu wirtschaften versteht.“<sup>5</sup>

Einem zeitgenössischen Beobachter zufolge verfügte der Chinese über „ideale“ Vorbedingungen für körperlich harte Arbeit, da er

„besser als irgend eine andere farbige Rasse klimatischen Einflüssen zu trotzen (vermag), er ist auch in bezug auf Eifer, Arbeit und Gewandtheit, auf Anstelligkeit für alle Gewerbe und industrielle Verrichtungen weit geeigneter als der Neger, seine Rasse über die verschiedensten Teile der Erde auszubreiten.“<sup>6</sup>

## 1. Die Emigration chinesischer Kontraktarbeiter unter den Bedingungen der ungleichen Verträge

Zwei sich gegenseitig beeinflussende Faktoren waren dafür verantwortlich, dass der Kulihandel mit der Öffnung Chinas dramatisch anschwellte: Zum einen existierte in Südchina infolge von Überbevölkerung, Produktionskrisen, ethnischen Konflikten und politischer Instabilität ein Massenheer an sozial und wirtschaftlich Entwurzelten, das bereit war, jede Chance zu einer Verbesserung der Lebensbedingungen zu ergreifen; zum anderen bestand nach der Aufhebung des Sklavenhandels sowie nach der schrittweise erfolgten Abschaffung der Sklaverei in Südamerika seit dem ersten Viertel des 19. Jahrhunderts in den karibischen Plantagen- und kontinentalen Minenwirtschaften

3 Zur chinesischen Kontraktmigration vgl. M. Foster Farley, *The Chinese Coolie Trade 1845–1875*, in: *Journal of Asian and African Studies* 3 (1968), S.257-270; Eugenio Chang-Rodriguez, *Chinese Labor Migration into Latin America in the Nineteenth Century*, in: *Revista de Historia de America* 46 (1958), S. 375-397; Patricia Cloud/David W. Galenson, *Chinese Immigration and Contract Labor in the Late Nineteenth Century*, in: *Explorations in Economic History* 24 (1987), S. 22-42; Persia C. Campbell, *Chinese Coolie Emigration to Countries Within the British Empire*, London 1923, ND London 1971.

4 Arnold J. Meagher, *The Introduction of Chinese Laborers to Latin America: The „Coolie Trade“, 1847–74*, Ph.D. University of California, Davis, 1975, S. 37-42. Vgl. Mary Roberts Coolidge, *Chinese Immigration*, New York 1909, ND New York 1969, S. 12.

5 Friedrich Ratzel, *Die Chinesische Auswanderung*, in: *Das Ausland* 69, Nr. 2 (1876), S. 801-807, hier: S. 803.

6 Karl Ritter von Scherzer, zit. nach Georg Adolf Narciß (Hrsg.), *Im fernen Osten*, Tübingen 1978, S. 105. Vgl. auch Henri Cordier, *Histoire des Relations de la Chine avec Les Puissances Occidentales*, 3 Bde., Paris 1901/02, I, S. 513-514.

ein erhöhter Bedarf an billigen Arbeitskräften, der mit freier Lohnarbeit auf dem internationalen Arbeitsmarkt nicht zu decken war. Eine Möglichkeit, ein riesiges Reservoir von Lohnarbeitern gleichsam „anzuzapfen“, bot sich mit der Entriegelung Chinas nach dem Opium-Krieg 1839–1842, als China gezwungen war, in dem ersten ungleichen Vertrag dem internationalen Handel fünf so genannte Vertragshäfen zu öffnen.

In den geöffneten Vertragshäfen ließen sich bereits in den 1840er Jahren ausländische Agenturen zur Anwerbung chinesischer Arbeitskräfte nieder, die über chinesische Mittelsmänner (*compradores*) mit Hilfe von Sub-Agenten (*crimps*), die z. T. den Unterwelt-Triaden angehörten, besonders in den Küstenprovinzen Fujian und Guangdong arbeitswillige Chinesen für den überseeischen Arbeitseinsatz rekrutierte.<sup>7</sup> Obwohl die Anwerbung das chinesische Ausreiseverbot wie auch die Bestimmungen der Verträge mit dem Westen missachtete,<sup>8</sup> waren den chinesischen Behörden durch die Involvierung der Ausländer, die kraft der ungleichen Verträge Exterritorialität genossen, die Hände zu einem energischen Vorgehen gegen die Rekrutierung und Emigration von Arbeitern gebunden. China sträubte sich jedoch gegen eine Regulierung des Kulihandels, da diese eine Anerkennung der illegalen Emigration impliziert hätte.<sup>9</sup>

Als erstes Zentrum für den Handel mit chinesischen Kontraktarbeitern etablierte sich zunächst Amoy (Xiamen), später verlagerte sich der Handel nach Macao und Hongkong neben anderen Häfen wie Swatow (Shantou). Bemerkenswert ist, dass nach Amoy die neuen Zentren des Kulihandels Nichtvertragshäfen waren und somit ein ungestörtes Agieren außerhalb der Sphäre der ungleichen Verträge sicherstellten.<sup>10</sup> Den Höhepunkt erlebte der Kulihandel zwischen 1847 und 1874. Als Haupthafen für den südamerikanischen Kulibedarf verschifft Macao in diesem Zeitraum (besonders nach 1852) insgesamt mehr als 200.000 chinesische Kontraktarbeiter oder etwa 75 Prozent der chinesischen Arbeitsemigranten in diese Weltregion.<sup>11</sup> Als ge-

7 Yen, *Coolies* (Anm. 1), S. 36-41.

8 Vgl. u. a. Art. XIV des amerikanisch-chinesischen Vertrages von Tianjin (1858), in dem es heißt: „(US) vessels shall not carry on a clandestine and fraudulent trade at other parts of China not declared to be legal“.

9 Irick, *Ch'ing Policy* (Anm. 2), S. 30.

10 Yen, *Coolies* (Anm. 1), S. 41-57.

11 Vgl. Meagher, *Introduction* (Anm. 4), S. 130 u. Walton Look Lai, *Indentured Labor, Caribbean Sugar: Chinese and Indian Migrants to the British West Indies, 1838-1918*, Baltimore/London 1993, S. 44 zu den ungefähren Ausreisezahlen der wichtigsten Kulihäfen. Insgesamt wurden in diesem Zeitraum ca. 275.000 Chinesen nach Südamerika verschifft. Die erste Kontraktmigration aus Macao fand 1851 statt und wurde von Franzosen organisiert; Meagher, *Introduction* (Anm. 5), S. 130. Vgl. zu Macao: Denise Helly, *Ideologie et Ethnicité: Les Chinois Macao a Cuba, 1847-1886*, Montreal 1979

schädligste Routen in diesem Geschäft galten die Verbindungen Macao – Havana (vornehmlich für den Bedarf der kubanischen Zuckerplantagen) sowie Macao – Callao, auf der u. a. die chinesischen Arbeitskräfte für die peruanische Guanoinsel Chincha befördert wurden. Auf der Überfahrt nach Südamerika waren infolge der inhumanen Bedingungen an Bord extreme Todesraten die Folge, die an den Sklavenhandel erinnern. Bis zu 30 Prozent Tote während einer Passage waren keine Seltenheit.<sup>12</sup> Selbstmorde an Bord, Meutereien, drakonische Strafen der Besatzung waren die ständige Begleitmusik der mehrmonatigen Überfahrt in die „Neue Welt“ an Bord der Kulischiffe, die von Zeitgenossen zu Recht als *floating hells* bezeichnet wurden.<sup>13</sup> Havana und Chincha waren Synonyme für die Exzesse des internationalen Kulihandels. Sie bestimmten weitgehend das Bild dieses „verkappten Sklavenhandels“ in der westlichen Öffentlichkeit und zogen die vehemente Kritik gegen die neue Form unfreier Arbeit massiv auf sich.<sup>14</sup>

Der eklatante Missbrauch des Kulihandels betraf alle Stadien des äußerst einträglichen Geschäfts: Rekrutierung und Sammlung in *barracoons* genannten Lagern, die Schiffspassage (*middle passage*) sowie die Arbeitsbedingungen am Bestimmungsort. Unter Drohung und Einschüchterung der chinesischen *crimps* wie durch arglistige Täuschung unterzeichneten die vielfach gewaltsam Entführten einen mehrjährigen Arbeitsvertrag für ein völlig unbekanntes Land, durch den sie ihre Arbeitskraft an jeden Dienstherrn veräußerten. Kleidung, Unterkunft, Essen etc. sowie die kostenlose Rückkehr nach Vertragsablauf waren zwar geregelt, doch waren derartige Bestimmungen oftmals nicht das Papier wert, auf dem sie formuliert wurden.<sup>15</sup>

Ab Mitte des 19. Jahrhunderts wurde die internationale Öffentlichkeit durch Presseberichte verstärkt der Auswüchse des Kulihandels gewahr.<sup>16</sup> Die abolitionistische Bewegung griff das Thema im „Anti-Slavery Reporter“ auf und fand vermehrt Unterstützung in humanistisch gesinnten Kreisen, die einen moralisch-politischen Druck auf Parlamente und Regierungen auszuüben be-

---

sowie Watt Stewart, *Chinese Bondage in Peru. A History of the Chinese Coolie in Peru, 1849–1874*, ND Westport, Conn. 1970, S. 25–54.

12 Yen, *Coolies* (Anm. 1), S. 57–71; Mcagher, *Introduction* (Anm. 4), S. 68–83.

13 Hosea Ballou Morse, *The International Relations of the Chinese Empire*, 3 Bde., Shanghai 1910, II, S. 170. Vgl. Evelyn Hu-deHart, *Chinese Coolie Labour in Cuba in the Nineteenth Century: Free Labour or Neo-Slavery?*, in: *Slavery and Abolition* 14 (1993), S. 67–86, hier: S. 76. Ausführlich zur Schiffspassage: Stewart, *Bondage* (Anm. 11), S. 55–76.

14 Vgl. Irick, *Ch'ing Policy* (Anm. 2), S. 1.

15 Yen, *Coolies* (Anm. 1), S. 57–71. Vgl. insgesamt auch Morse, *Int. Relations*, (Anm. 13), II, Kap. VIII.

16 Vgl. dazu Ratzel, *Auswanderung* (Anm. 5), S. 806 sowie Max von Brandt, *Dreiunddreißig Jahre in Ost-Asien*, 3 Bde., Leipzig 1901, I, S. 10–11.

gannen.<sup>17</sup> Ein Schwerpunkt der Kritik betraf das spanische Kuba sowie die Republik Peru. „Versumpfter als die Peruaner kann z. B. außer den Portugiesen kein Volk genannt werden“, wusste etwa ein Autor im Jahre 1873 zu konstatieren. „Es ist als ob die ganze aus Europa ausgefegte Verbrecherwelt dort ihren langen Sabbath feierte...“<sup>18</sup> Die Proteste richteten sich verstärkt auch gegen die Laxheit der internationalen Schifffahrts- und Handelsgesetzgebung, „welche erlaubt, dass lebende Menschen wie elastische Güter gefrachtet und ihrer Freiheit beraubt wie verdorbenes Fleisch verschleudert werden sollen“.<sup>19</sup>

## 2. Die „Fanny Kirchner“ und der Kulihandel unter dem *Canton System*

Das Geschäft mit chinesischen Kontraktarbeitern, das nach der Öffnung Chinas eruptiv einsetzte, war ein gut organisiertes und sehr profitables Unternehmen mit internationaler Beteiligung. Ehemalige Sklavenhändler, die ihre Operationsbasis von Afrika an die chinesische Küste verlegt hatten,<sup>20</sup> waren darin ebenso anzutreffen wie gewöhnliche Handelsschiffskapitäne, die für ihre Schiffe gewinnversprechende Ladungen suchten. „Leider sind die Deutschen nicht ohne Antheil an dieser Barbarei geblieben“, vertraut uns eine zeitgenössische Quelle an.

„Deutsche Schiffe sind wiederholentlich (!) von Spaniern und Peruvianern in Macao gechartert worden, um Kulitransporte nach Habana und Callao zu übernehmen [...]“<sup>21</sup>

Zwar standen Deutsche in diesem Geschäft nicht an vorderster Front, doch beteiligten sich deutsche Schiffe mitunter recht aktiv am einträglichen Kulihandel mit Südamerika. Deutsche waren ebenfalls unter den Emigrationsagenten an der chinesischen Küste anzutreffen.<sup>22</sup> Auch gibt es Anzeichen dafür, dass weitaus mehr deutsche Schiffe im Kulihandel tätig waren, allerdings unter fremder Flagge, was den Nachweis erschwert.<sup>23</sup> Insofern muss Hermann Wätjens leicht apologetische Aussage, dass deutsche Segler nur ganz selten

17 Vgl. Meagher, Introduction (Anm. 4), bes. S. 307-312.

18 O. Beta, Der Kulihandel und die Kulis, in: Magazin für die Literatur des Auslandes Nr. 45 (1873), S. 670-674, hier: S. 672.

19 Ebd., S. 670.

20 Look Lai, Indentured Labor (Anm. 11), S. 45.

21 Beta, Kulihandel (Anm. 18), S. 671.

22 Vgl. dazu die materialreiche Studie von Sing-wu Wang, The Organization of Chinese Emigration 1848-1888, San Francisco 1978, S. 355-360.

23 Vgl. dazu Yen, Coolies (Anm. 1) S. 117, Anm. 128; Cordier, Histoire (Anm. 6), I, S. 512; Meagher, Introduction (Anm. 4), S. 161-162.

im Kulihandel engagiert waren,<sup>24</sup> wohl revidiert werden, da sie nach intensiven Studien zur chinesischen Arbeitsemigration im 19. Jahrhundert keine Unterstützung findet.

Was die beiden oldenburgischen Übersee-Reedereien betrifft – die „Visurgis“ und die „Oldenburgisch-Ostindische Reedereigesellschaft“ –, so waren diese nachweislich im Kulihandel engagiert.<sup>25</sup> Die Dreimastbark „Fanny Kirchner“ gehörte der im Jahre 1856 gegründeten „Visurgis“-Reederei; im Jahre 1858 hatte sie auf ihrer letzten Fahrt in den ostasiatisch-pazifischen Raum deutsche Emigranten nach Australien gebracht.<sup>26</sup>

Arnold J. Meagher listet in seiner instruktiven Studie 742 Schiffe auf, über die detaillierte Informationen zum Kulitransport nach Südamerika für 1847 bis 1874 vorliegen. Es darf kaum verwundern, dass die Hauptinteressenten an chinesischen Arbeitskräften – Peru und Spanien (für Kuba) – auch mit am häufigsten mit Kulischiffen vertreten waren (Peru 115; Spanien 80). Den Spitzenplatz in diesen Jahren nahm freilich Frankreich mit 130 Schiffen ein, das bereits 1845 den Auftakt zum Handel mit chinesischen Kontraktarbeitern gegeben hatte.<sup>27</sup> Großbritannien war mit 102 Schiffen vertreten, die später besonders stark im kubanischen Handel engagierten USA hingegen „nur“ mit 62 Schiffen und, was überraschen vermag, Italien mit 43 Schiffen. Deutschland fiel dagegen in der Hochsaison des Arbeitertransports mit 17 Schiffen etwas ab; davon war die Mehrzahl für Kuba bestimmt.<sup>28</sup>

Die „Fanny Kirchner“-Affäre ereignete sich kurz nach dem Zweiten Opium-Krieg (1856–1858), in dessen Folge Kanton unter die Kontrolle einer (englisch-französischen) Alliierten Kommission kam (von Januar 1858 bis Oktober 1861) zur Überwachung der chinesischen Administration; die Stadt Kanton stand unter Kriegerrecht, nicht aber deren Hafen Whampoa. Als Folge des alliierten Besatzungsregimes wurde durch Generalgouverneur Lao Ching Guang am 28. Oktober 1859 ein neues, als *Canton System* bekanntes Emigrationsstatut proklamiert, das die Auswanderung der Kontraktarbeiter offiziell regulierte, im Kern freilich die Emigration legalisierte. Zu diesem Zweck wurden konzessionierte *emigration houses* eingerichtet und die ausländischen Konsuln Ende November 1859 von Generalgouverneur Lao über die Neuregelung per Zirkularnote informiert und um Kooperation

24 Hermann Wätjen, Die deutsche Handelsschifffahrt in chinesischen Gewässern um die Mitte des 19. Jahrhunderts, in: Hansische Geschichtsblätter 67/68 (1942/43), S. 222-250, hier: S. 243-244.

25 Stefan Hartmann, Studien zur oldenburgischen Seeschifffahrt in der Mitte des 19. Jahrhunderts, in: Hansische Geschichtsblätter 94 (1976), S. 38-80, hier: S. 59-60.

26 Siehe: [http://www.genealogienetz.de/vereine/maus/auswanderung/fanny\\_kirchner.html](http://www.genealogienetz.de/vereine/maus/auswanderung/fanny_kirchner.html).

27 Vgl. Meagher, Introduction (Anm. 4), S. 145; Yen, Coolies (Anm. 1), S. 42.

28 Meagher, Introduction (Anm. 4), S. 161-162.

gelung per Zirkularnote informiert und um Kooperation gebeten.<sup>29</sup> Mit dem neuen Registrierungssystem blieb Kanton bis 1866 der einzige legale Auswandererhafen Chinas. (Die Schwachstelle des neuen Systems blieb gleichwohl die unkontrollierte Rekrutierung im Küstenhinterland).

Es wurde schnell deutlich, dass trotz des Versuchs, die Arbeitsemigration zu regulieren, der „alte“ Kulihandel vor den Augen der Behörden in Whampoa weiterlief. In einem energischen Schritt beorderte der Generalgouverneur am 1. November Kriegsdsschunken nach Whampoa, um den ausufernden Handel mit Kontraktarbeitern, der zu wachsenden Protesten aus der Bevölkerung führte, zu unterbinden. Laos entschlossener Kurs, der auf die Befreiung entführter Kulis sowie auf die Aburteilung der chinesischen Entführer abzielte, sollte prinzipiell Glaubwürdigkeit demonstrieren und ihm unter der Bevölkerung für sein Vorgehen Rückhalt gewähren.<sup>30</sup> Im Dezember 1859 verschärfte sich die ohnehin angespannte Situation in Kanton dadurch, dass spanische Auswanderungsagenten in großem Stil chinesische Arbeiter für Kuba anzuwerben begannen.<sup>31</sup>

Zum Jahresende 1859 häuften sich in Kanton die „Klagen über Menschenräubereien“.<sup>32</sup> Die chinesischen Behörden wurden aus der Bevölkerung durch Petitionen von gewaltsam entführten Chinesen auf ausländischen Schiffen in Whampoa informiert und um Hilfe gebeten.<sup>33</sup> Generalgouverneur Lao drang auf Initiative der Alliierten Kommission darauf, alle an Bord der fremden Schiffe befindlichen Kulis nach Kanton zu bringen und zu befragen. Zu diesem Zweck sandte Lao zu Beginn des neuen Jahres Beamte nach Whampoa, um die dort auf der Reede vor Anker liegenden Segler zu inspizieren. Der direkt seiner Autorität unterstehenden Hafenbehörde in Whampoa wurde die Ausklarierung der ausländischen Segelschiffe untersagt. Ende 1859 lagen sechs *receiving ships* auf der Reede von Whampoa, darunter auch die Bark „Fanny Kirchner“ aus Oldenburg. Die Segelschiffe waren dabei, ihre aus den *barracoons* Macaos stammende menschliche Fracht aufzunehmen und warten auf die Ausklarierung durch die chinesischen Behörden.<sup>34</sup>

29 Yea, *Coolies* (Anm. 1), S. 87-94; Wang, *Organization* (Anm. 22), S. 132-134 u. 152-156; Irick, *Ch'ing Policy* (Anm. 2), S. 103.

30 Irick, *Ch'ing Policy* (Anm. 2), S. 101-103.

31 Ebd., S. 103-104. Zahlen für 1859 bei Hu-deHart, *Coolie Labour* (Anm. 13), S. 71. Vgl. ausführlich zum *Canton System*: Irick, *Ch'ing Policy* (Anm. 2), S. 81-150.

32 So die oblg. Reg. an Staatsministerium (SM), 22.11.1860; Niedersächsisches Staatsarchiv Oldenburg (StA O), Best. 31-15-44 Nr. 315.

33 Morse, *Int. Relations* (Anm. 13), II, S. 174. Vgl. Irick, *Ch'ing Policy* (Anm. 2), S. 67: „By 1859 the traffic was terrorizing the Chinese people, especially around Canton but also in the Shanghai area.“

34 Yen, *Coolies* (Anm. 1), S. 87-95; Meagher, *Introduction* (Anm. 4), S. 114; Campbell, *Coolie Emigration* (Anm. 3), S. 125.

Die „Fanny Kirchner“ hatte im November 1859 frachtsuchend auf der Reede von Whampoa gelegen, als sie dort von dem Emigrationsagenten der Fa. J. M. Morales & Co., Havanna, Don Roman Bidau, für den Kulitransport nach Kuba gechartert wurde. Vermittelt wurde die Charter durch den oldenburgischen Konsul, Richard v. Carlowitz, einem frühen deutschen China-kaufmann,<sup>35</sup> der mit Bidau in geschäftlichem Kontakt stand, nachdem die Repräsentanz der Reederei „Visurgis“ grünes Licht gegeben hatte. Die ökonomische Konkurrenz an Chinas Küste, bedingt durch das Überangebot an Segelschiffen und die zunehmende Konkurrenz der Dampfer, zwang viele frachtsuchende Segler dazu, fast jede Charter anzunehmen, einschließlich der zur Arbeitsemigration gepressten Chinesen. Kapitän Block akzeptierte die Charter unter der Bedingung, dass sowohl für genügend Verpflegung als auch ausreichenden Platz für die Passagiere gesorgt war und schloss Anfang Dezember den Vertrag mit dem Emigrationsagenten Bidau ab.<sup>36</sup> Laut Vertrag sollten 325 Kontraktarbeiter à 55 \$<sup>37</sup> nach Kuba verschifft werden, obwohl die „Fanny Kirchner“ eigentlich nur für 284 Passagiere zugelassen war. Dabei handelte es sich um die übliche Überladungsmarge, um die zu erwartenden Todesfälle während des Transports auszugleichen.<sup>38</sup> Erfahrungsgemäß ließ sich gerade in Kuba ein Verkaufspreis erzielen, der etwa das zehnfache der Einkaufssumme ausmachte.<sup>39</sup>

Der Arbeitsvertrag, den Bidau mit den Chinesen zum Jahresende 1859 abschloss, dürfte sich kaum von den uns bekannten Verträgen für die Kontraktarbeiter der karibischen Insel unterschieden haben. Danach wurde der Vertrag allgemein auf acht Jahre abgeschlossen und drei \$ Entlohnung pro Monat festgesetzt. Zuschüsse für Verpflegung und medizinische Versorgung wurden garantiert, des weiteren waren jährlich zweimal neue Kleidung, eine Wolljacke und eine Decke vertraglich vorgesehen. Darüber hinaus zahlte Bidau am

---

35 Richard v. Carlowitz (1817–1886), 1844 Handelshaus in Kanton gegründet; 1847 Konsul für Preußen und Sachsen ebenda, ab Januar 1859 auch Konsul für Oldenburg.

36 Oldenburger Zeitung Nr. 67 v. 29.4.1860; Landesbibliothek Oldenburg (LBO) Ge IX A 448.

37 Hierbei handelte es sich, wie allgemein üblich an Chinas Küste, um mexikanische Silberdollars.

38 Weser-Zeitung Nr. 5053 v. 1.3.1860 u. oblg. Reg. an SM, 26.5.1860; STA O Best. 31-15-44 Nr. 315. Gewöhnlich galt als Faustregel: 1 Schiffspassagier auf je 2 Registertonnen. Vgl. Bcta, Kulihandel (Anm. 18), S. 670. Nach Morse, Int. Relations (Anm. 13), II, S. 169, Anm. 31, soll die aus Oldenburg stammende „Wilhelmsburg“ 700 Kulis transportiert haben, obwohl sie für nicht mehr als 450 Passagiere geeignet war.

39 Vgl. Morse, Int. Relations (Anm. 13), II, S. 174-175 sowie Die Ausführung der Chinesen durch Europäer als Kulis nach Westindien und Südamerika, und ihre Auswanderung nach Californien und Australien, in: Das Ausland 30, Nr. 37 (1857), S. 886-888, hier: S. 888.

Abreisetag einen Vorschuss von bis zu 20 \$, der den Chinesen in Kuba in monatlichen Raten vom Lohn abgezogen wurde.<sup>40</sup>

Als Bidau damit begann, die chinesischen Kontraktarbeiter an Bord der „Fanny Kirchner“ zu bringen, starben unerwartet am gleichen Tag hintereinander Kapitän Block aus Bremen und Obersteuermann Degen aus Elsfléth (19.12.1859). Zu diesem Zeitpunkt waren bereits etwa 200 Chinesen an Bord des oldenburgischen Schiffes.<sup>41</sup> Aufgrund der unvorhergesehenen Situation wurde die Kulicharter für Kuba annulliert und als neuer Zielhafen Singapur bestimmt.<sup>42</sup> Als Grund dafür kann nur vermutet werden, dass der neue Kapitän, über den in den zeitgenössischen Dokumenten nichts Näheres berichtet wird, an einer Übernahme der Charter nicht interessiert war.

Die angekündigte Inspektion der in Whampoa liegenden Segelschiffe durch die chinesischen Beamten begann planmäßig am 2. Januar 1860 mit der Überprüfung des US-Schiffes „Messenger“, von dem allein 28 Kulis befreit wurden. Die „Messenger“ bildete sozusagen die Nagelprobe für die Durchsetzung des *Canton Systems*.<sup>43</sup> Die „Fanny Kirchner“ war als nächstes Schiff an der Reihe. Offenbar hatte man von chinesischer Seite versäumt, den oldenburgischen Konsul von der bevorstehenden Inspektion zu unterrichten und seine Anwesenheit zu erbitten, wie es im Falle des nordamerikanischen Konsuls geschehen war, worüber sich Carlowitz später beklagte.<sup>44</sup> Da Carlowitz, ohne dessen Anwesenheit der neue Kapitän der „Fanny Kirchner“ keine Überprüfung an Bord gestattete, sich jedoch noch in Macao aufhielt, wurde die oldenburgische Bark unter chinesische Bewachung gestellt und ihrem Kapitän zu verstehen gegeben, dass jeder Versuch, die Kulis zu entfernen, vereitelt werden würde. Der Kapitän der „Fanny Kirchner“ teilte den chinesischen Beamten mit, dass das Schiff lediglich der befristeten Unterbringung der Kulis diene, bis ein neuer Abnehmer gefunden sei;<sup>45</sup> im übrigen gingen ihn die Kulis nichts an, da sie ausschließlich in der Verfügungsgewalt des kubanischen Charterers stünden. Zu diesem Zeitpunkt befanden sich noch ca. 100 Chinesen an Bord des oldenburgischen Seglers; etwa 100 chinesische Arbeiter hatten

40 Wang, *Organization* (Anm. 22), S. 45 u. S. 77-78. Vgl. ebd. auch Bidaus Mustervertrag aus dem Jahre 1860, S. 337-339. Zu den Gesamtkosten für einen chinesischen Kuli 1859 und den Profit des Emigrationsagenten am Beispiel Westindiens siehe ebd., S. 84-87. Vgl. auch Hu-delart, *Coolie Labour* (Anm. 13), S. 70-75.

41 Oldenburger Zeitung Nr. 30 v. 21.2.1860; LBO Ge IX A 448.

42 *Weser-Zeitung* Nr. 5044 v. 21.2.1860; Art. in: STA O Best 31-15-44 Nr. 315.

43 Zur „Messenger“ siehe u. a.: Yen, *Coolies* (Anm. 1), S. 93-95 sowie Irick, *Ch'ing Policy* (Anm. 2), S. 104-118.

44 Generalgouverneur Lao berief sich später darauf, daß ihm nicht bekannt gewesen sei, dass Oldenburg einen konsularischen Vertreter in Kanton hatte. Vgl. Irick, *Ch'ing Policy* (Anm. 2), S. 113.

45 Der Dolmetscher Mayers bestätigte, dass ihm der neue Kapitän die Lösung der Charter gezeigt habe.

somit in der zweiten Dezemberhälfte das Weite gesucht. Diese Zahlen wurden allerdings von dem Kuliexpedienten Bidau bestritten, der erklärt hatte, es seien nur noch zehn (!) Kulis an Bord. In dessen Büro in Whampoa wurden am 3. Januar bereits einige (zwölf) der von der „Fanny Kirchner“ getürmten Kulis befragt, von denen fast alle nicht ausreisen wollten.<sup>46</sup>

Die Befragung der Kulis an Bord der „Fanny Kirchner“ begann im Beisein von Konsul Carlowitz nachmittags am 4. Januar und zog sich mehrere Stunden bis zum Abend hin. Danach erklärten sich 40 Chinesen für ausreisewillig, 59 für ausreiseunwillig. Von letzteren sind die Aussagen fast vollständig erhalten;<sup>47</sup> sie alle sprechen eine eindeutige Sprache: Entführung und gewaltsame Rekrutierung durch skrupellose Agenten. Während des kurzen Aufenthaltes an Bord der „Fanny Kirchner“ waren die Kulis in der Mehrzahl offenbar keinen Drangsalierungen seitens der Besatzung ausgesetzt. Nur zwei der befragten Kulis erwähnten Drohungen oder auch Schläge mit dem Tau, wenn Anordnungen nicht verstanden und nicht befolgt wurden.<sup>48</sup>

Während einer Vernehmungspause an Bord der „Fanny Kirchner“ ergriff der Dolmetscher des englischen Konsulats in Kanton, William F. Mayers, der die chinesischen Mandarine auf ihrer Inspektionstour nach Whampoa im Auftrag der Alliierten Kommission begleitete, die Gelegenheit, die Verhältnisse unter Deck der oldenburgischen Bark persönlich in Augenschein zu nehmen.

The space occupied by the coolies I found most confined and ill-ventilated, with scarcely a ray of light in some parts. The height between decks could scarcely be 7 feet, and the width of the passage between the berths of the coolies and the bulkhead which runs longitudinally, is, to the best of my recollection, of no greater width than will allow two men to stand with comfort side by side. The atmosphere was stifling; in a few moments I was covered with perspiration, and I turned quite sick, although at the time fully half the coolies had been taken away from this part of the vessel.<sup>49</sup>

Nach Beendigung der Vernehmung weigerte sich Konsul Carlowitz, die ausreiseunwilligen Chinesen ohne eine Entschädigung für den Kuliagenten Bidau den chinesischen Behörden zu überstellen. Da dieses Problem jedoch von den chinesischen Beamten nicht ohne Rücksprache mit Generalgouverneur Lao Ching Guang geklärt werden konnte, wollten diese weitere Instruktionen in Kanton einholen. Unmittelbar nachdem die chinesischen Beamten die Bark verlassen hatten, kam es unter den ausreiseunwilligen Chinesen an Bord der „Fanny Kirchner“ zu einem Tumult, da diese offenbar befürchteten, allein gelassen zu werden. Die Kulis machten ihrem Ärger Luft und drohten,

46 Das Vorstehende nach olbg. Reg an SM, 22.11.1860; STA O Best. 31-15-44 Nr. 315.

47 Parliamentary Papers, Enclosure 26 No. 13, in: ebd.

48 Ebd. (P.P. Enclosure 26 No 97 u. No. 98).

49 Ebd. (Mayers an Parkes, 6.1.1860; in: P.P.).

alle Christen an Bord zu massakrieren. Drei Chinesen sprangen aus Verzweiflung über Bord, davon ertrank einer. Damit die aufgeheizte Situation nicht weiter eskalierte, lenkte Carlowitz im Einvernehmen mit Bidau ein und sicherte zu, die Kulis ohne Entschädigung ziehen zu lassen, womit der Tumult beigelegt war. Carlowitz machte jedoch geltend, zusammen mit Bidau der Vernehmung der Kulis durch den Generalgouverneur in Kanton beiwohnen zu wollen.

„Hierauf erfolgte dann die Auslieferung, wobei Bidau den Koolies die gelieferten Kleidungsstücke wieder auszog, so dass dieselben meistens nackt aus dem Raum (unter Deck, Wi.) auf das Vordeck kamen und hier die früher abgelegten Lumpen sich wieder zusammensuchten.“

Bidau forderte von den Chinesen auch den vorgestreckten Lohn zurück,

„which some of them had concealed in their mouths, and others in the knots of hair at the back of their heads“.

Am Ende sprachen sich 47 Chinesen gegen eine Ausreise aus, 35 bekräftigten ihren Ausreisewunsch und blieben bis auf weiteres an Bord. Diejenigen chinesischen Arbeiter, die sich weigerten zu emigrieren, wurden noch nach Mitternacht unter Aufsicht von Mayers den chinesischen Mandarinen überstellt.<sup>50</sup>

Zwei Tage später, am 6. Januar, so berichtete Carlowitz, wurde von den chinesischen Mandarinen verlangt, auch die ausreisewilligen Chinesen zur Vernehmung vorzuführen. Generalgouverneur Lao war ungehalten über die Nichtbefolgung seiner Anweisungen, nämlich *alle* Kulis nach Kanton zu bringen. Deshalb wurden die wartenden Schiffe in Whampoa mit Beschlagnahme belegt, bis alle ausstehenden Kulis auf dem Gouverneursamt abgeliefert worden waren. Die freiwillig auf der oldenburgischen Bark verbliebenen chinesischen Arbeiter waren vom Charterer Bidau in der Zwischenzeit zurück nach Macao gebracht worden, wo sie laut Carlowitz bei einer zweiten Examination durch die chinesischen Beamten bekannten, sie seien „theilweise betrügerisch entführt und grausam behandelt“ worden.<sup>51</sup> Diese Kulis wurden später von dem US-Segler „Kitty Simpson“ übernommen. Damit stand der Ausklarierung der „Fanny Kirchner“ für den neuen Zielhafen Singapur kein Hindernis mehr im Wege.

50 Oibg. Reg. an SM, 22.11.60; ebd. Vgl. auch Mayers an Parkes, 6.1.1860; ebd.

51 Carlowitz an SM, 20.7.1860; ebd.

### 3. Die Reaktion in Oldenburg: Das Bemühen um Schadensbegrenzung

Die Nachricht von der Verstrickung eines oldenburgischen Handelsschiffes in den chinesischen Kulihandel schlug an der Hunte wie eine Bombe ein. Den ersten Hinweis konnte man einer Kurzmeldung in der Lokalpresse am 21. Februar 1860 entnehmen. Die „Oldenburger Zeitung“ berichtete darin von der „Fanny Kirchner“ und ihrer menschlichen Fracht von 325 chinesischen Kontraktarbeitern, legte den Tenor jedoch zweifelsohne auf das Ableben von Kapitän und Steuermann sowie die daraufhin erfolgte Aufhebung der Kulicharter, ohne auf Konsul Carlowitz und dessen unrühmliche Rolle einzugehen.<sup>52</sup> Anfang März meldete die „Oldenburger Zeitung“, dass der „Fanny Kirchner“ wegen vermeintlich unfreiwillig an Bord gehaltener chinesischer Arbeiter die Ausklarierung verweigert worden sei. Des weiteren ging aus dem Zeitungsartikel hervor, dass bereits eine große Anzahl von gegen ihren Willen rekrutierten Kulis durch die chinesischen Behörden von verschiedenen ausländischen Schiffen auf der Reede von Whampoa befreit worden waren.<sup>53</sup>

Dem Staatsministerium in Oldenburg blieb das ganze Ausmaß der „Fanny Kirchner“-Affäre zunächst verborgen. Erst in ihrer Ausgabe vom 28. April brachte die „Oldenburger Zeitung“ unter Berufung auf einen Artikel in der Londoner „Times“ vom 21. April den Stein ins Rollen, der die politisch Verantwortlichen zum Handeln zwang.<sup>54</sup> Der „Times“-Artikel schilderte die Schrecken des Kulihandels und beleuchtete die dubiose Rolle des oldenburgischen Konsuls in Kanton bei der Vermittlung der Kulicharter für die „Fanny Kirchner“. Mit Verweis auf die zur Jahreswende 1859/60 in Whampoa liegenden Kulischiffe berichtete das Blatt:

Our private correspondence describes the scenes that took place on board these vessels as of the most frightful character. The American captains were bad enough, but the conduct of a certain Von Carlowitz, who represents the potent maritime State of Oldenburg, which may or may not have a seaport, but which has, it seems, a flag to disgrace, is related to us in terms which we dare not repeat without very ample verification.

In harschen Tönen wurde der Kulihandel als neue Sklaverei gebrandmarkt; zugleich wurden energische Maßnahmen zur Eindämmung dieser Abscheulichkeit gefordert. „The necessity has been pointed out long ago“, hieß es weiter, „of establishing some authority over the ruffians and pirates who hoist the Oldenburg and Portuguese flags“. Wenn die stark im Kuligeschäft involvierten USA ein Piratenstaat werden möchten, so sei das ihre Sache, schloss der

52 Oldenburger Zeitung Nr. 30 v. 21.2.1860; LBO Ge IX A 448. Die Weser-Zeitung berichtete in ähnlicher Weise am gleichen Tag.

53 Oldenburger Zeitung Nr. 37 v. 6.3.1860; ebd.

54 Oldenburger Zeitung Nr. 66 v. 28.4.1860; ebd.

der Artikel vielsagend, aber in der Kooperation mit Frankreich sei England in China entschlossen, „to keep pure the character of Europe in those seas...“<sup>55</sup> Das war starker Tobak für das kleine Großherzogtum; schlagartig befand man sich in der despektierlichen Gesellschaft von Rohlingen und Piraten!

Noch am gleichen Tag sah sich die „Visurgis“-Reederei zu einer semi-offiziellen Stellungnahme genötigt, die am 29. April als Zuschrift von einem „Rheder der Fanny“ in der Lokalpresse erschien. Der namentlich nicht genannte „Rheder“ bestritt rundweg, dass sich die „Fanny Kirchner“ an einem „Handel mit Coolies“ beteiligt habe, „insofern darunter, wie der Ausdruck und die daran geknüpften Scheltreden der ‘Times’ andeuten, eine Art Sklavenhandel verstanden wird.“ Indem der Lesebriefschreiber explizit auf die Rechtmäßigkeit und moralische Unbedenklichkeit des Geschäfts mit den Kontraktarbeitern einging (z. B. Einhaltung der Sicherheitsbestimmungen an Bord, keine Aufnahme von Kranken und Unfreiwilligen, Bereitstellung von genügend Verpflegung), wurde deutlich, daß es ihm in apologetischer Absicht darum ging, den guten Ruf der Firma zu wahren. „An diesem Contracte“, so der Reeder,

„ist weder etwas Furchtbares, noch etwas die Oldenburger Flagge Entehrendes und der Oldenburgische Consul in Canton, Herr R. von Carlowitz, konnte dabei anscheinend mit allen Ehren dem Captn. Block zur Seite stehen.“

Konsul Carlowitz habe keine Schelte verdient, sondern der bewiesene „Eifer für die Ehre Oldenburgs ist ihm sehr zu danken.“<sup>56</sup>

Mit dem Bekanntwerden des „Times“-Artikels vom 21. April 1860 erhielt der Vorfall eine internationale Dimension. Das Großherzogtum geriet in eine prekäre diplomatische Situation, da allgemein bekannt war, wie stark die öffentliche Meinung in England gegen den als anrühlich geltenden Kulihandel eingestellt war. Der norddeutsche Kleinstaat hatte ein Problem: Er stand durch die Geschäfte eines Schiffskapitäns im Rampenlicht, und zwar als ein Staat, der den „modernen Sklavenhandel“ begünstigte. Einmal ins Blickfeld Londons geraten, war eine oldenburgische Reaktion unverzichtbar, allein eingedenk der Tatsache, dass das Großherzogtum in China – als kleiner Nichtvertragsstaat – vom Wohlwollen Englands abhängig war. Etwa zeitgleich traf der Jahresbericht des oldenburgischen Konsuls in Shanghai für 1859 ein, der dezidiert über den chinesischen Kulihandel informierte. Es handelte sich dabei laut Konsul Probst um einen Handel,

„wie er leider im Süden China’s bereits länger besteht, (der) dem Sklaven-Handel an der Westküste Afrika’s an Greuelthaten nicht nachsteht.“<sup>57</sup>

55 Times v. 21.4.1860; Art. in: STA O Best. 31-15-44 Nr. 315.

56 Oldenburger Zeitung Nr. v. 29.4.1860; LBO Ge IX A 448.

Das für die Außenbeziehungen zuständige oldenburgische Staatsministerium wandte sich daher nach Unterrichtung durch die oldenburgische Regierung am 9. Juni 1860 an Konsul Carlowitz mit der Bitte, zu den Vorwürfen der „Times“ Stellung zu nehmen.

„Das Staatsministerium hat mit Bedauern aus den öffentlichen Blättern entnommen, daß die Oldenburgische Flagge bei dem Transporte von Koolies einem, wenn auch bis jetzt nicht verbotenen, doch jedenfalls von der öffentlichen Meinung verurteilten Geschäfte sich betheiligt [...]“

Für Staatsminister Freiherr v. Rössing ging es darum, durch eine „genaue Erklärung über die fragliche Angelegenheit“ zu prüfen, von welcher Art die Beziehungen des Konsuls zu dem Kuligeschäft der „Fanny Kirchner“ waren.<sup>58</sup> Gleichzeitig erging an den oldenburgischen Konsul in London, Colquhoun, das Ersuchen,

„soweit thunlich, in vorsichtiger Weise und ohne dem Consul von Carlowitz zu nahe zu treten, Erkundigung über die Angelegenheit einzuziehen resp. Bericht zu erstatten.“<sup>59</sup>

Danach war zu entscheiden, ob und in welchem Grade Carlowitz die oldenburgische Flagge durch sein Verhalten kompromittiert hatte und wie ein möglicher internationaler Ansehensverlust begrenzt werden konnte.

Colquhoun reagierte erst am 20. Juli. In seinem Schreiben, das zwei Tage später in Oldenburg eintraf, kündigte er an, dass eine ausführliche Berichtserstattung über die „Fanny Kirchner“-Affäre unter Berücksichtigung der Rolle des Kapitäns sowie Konsul Carlowitz' abgeschickt worden sei.<sup>60</sup> Als Anlage fügte er eine offizielle Note des Foreign Office in Abschrift bei, die dem oldenburgischen Staatsministerium indirekt zu verstehen gab, dass Konsul Carlowitz durch die Ignorierung der neuen Emigrationsregelung ein Fehlverhalten vorgeworfen wurde. Das Foreign Office ersuchte danach das Staatsministerium, „die nothwendigen Instructionen an den Großherzoglichen Consul in Canton zu ertheilen dem, von dem Großbritannischen Auswanderungs-Agent Mr. Austin, mit der Genehmigung der Chinesischen Regierung, neulich eingeführten Auswanderungssystem Beistand zu leisten und dadurch den existierenden schändlichen Handel zu unterdrücken.“<sup>61</sup>

Unabhängig davon hielt es Carlowitz im Juli 1860 durch die Pressemeldungen – bevor ihn das Schreiben aus Oldenburg erreichte – für geboten, „wegen mehrerer in Englischen und Deutschen Blättern gegen mich ge-

57 Probst an SM, 31.12.1859; STA O Best. 31-15-11 Nr. 190

58 SM an Carlowitz, 9.6.1860; STA O Best. 31-15-44 Nr. 315

59 SM an Colquhoun, 9.6.1860; ebd.

60 Dieser Bericht ist nicht erhalten.

61 Colquhoun an SM, 20.7.1860; ebd.

schleuderter Anschuldigungen“ sein Verhalten gegenüber seinen Vorgesetzten ausführlich zu rechtfertigen. Bereits unter dem 6. Juli hatte Carlowitz das Staatsministerium von den Presseangriffen in Kenntnis gesetzt.<sup>62</sup> Nun, am 20. Juli, kam er auf diese Angriffe zurück, da er es für seine Pflicht hielt, „die Angriffe auf die Verwaltung des Großherzoglichen Consulates zu vindizieren, namentlich der hohen Regierung selbst gegenüber.“ Carlowitz strich wohlweislich das Großherzogtum als primäres Angriffsziel heraus, um von seiner eigenen Verstrickung abzulenken.

„Die Persönlichkeiten (sic !) gegen mich, würde ich sonst mit gebührendem Stillschweigen übergehen, wohl wissend, was von den Tiraden eines ultraenglischen Blattes, das prinzipmäßig alles Nichtenglische über die Achseln ansieht, zu halten ist.“

Leider hätten aber auch deutsche Blätter, „ohne die Umstände zu kennen, diese Insinuationen ganz ohne weiteres wiederholt und die Sache dadurch verschlimmert.“

Carlowitz gestand eine zweifache Beziehung zur „Fanny Kirchner“ ein: Zum einen als „Medium“ zur Frachtvermittlung, da ihm der Kuliagent Bidau bekannt sei und ihm über die Reedereivertretung das Einverständnis signalisiert worden sei; zum anderen als offizieller Vertreter Oldenburgs, der seiner Pflicht nachgekommen sei, Schutz zu gewähren, weil sich englisches Selbstinteresse mit der chinesischen Verwaltung auf eine Weise paaren würde, dass „Nichttraktatmächte“ an Chinas Küste geringschätzig behandelt würden. Die Charter für die „Fanny Kirchner“ wurde Anfang Dezember abgeschlossen, „als nicht das geringste gesetzliche Hinderniss im Wege stand“, außer – dies räumte Carlowitz immerhin ein – einer alten, längst verjährten chinesischen Verordnung gegen die allgemeine Auswanderung und einer neuen, seit November geltenden Kuliverordnung, die ihm aber offiziell nicht mitgeteilt worden sei. Insofern könne diese laut Carlowitz auf den Fall der „Fanny Kirchner“ auch keine Anwendung finden. Der oldenburgische Konsul bestritt keineswegs, dass beim Kulihandel „manche Missbräuche sich eingeschlichen haben“; er habe sich jedoch bemüht, „die Fanny Kirchner frei davon zu halten, und die Charterpartie selbst befugt, vom Capitän Jedweden zurückzuweisen, der aussagen möchte, daß sein Engagement gezwungen sei.“

Carlowitz beklagte ferner, dass er nicht vom Besuch der chinesischen Beamten in Whampoa unterrichtet worden sei, im Gegensatz etwa zu seinem US-Kollegen, Konsul Oliver Perry, der deshalb der Befragung an Bord der nordamerikanischen Segler von Anfang an beiwohnen konnte. In diesem Punkt war es für Carlowitz wichtig, die „Ehre und Unabhängigkeit fremder

---

62 Carlowitz' Bericht v. 6.7.1860 befindet sich nicht im STA O.

Flaggen“ in China zu wahren. Zur Befragung der Kulis in seinem Beisein vermerkte er nur: „[...] während viele erklärten, sie gingen sehr freiwillig, waren manche Andere, die nach der (sie!) Havana zu gehen sich weigerten.“ Auch sei während des Tumults an Bord keiner der über Bord gesprungenen Chinesen ertrunken, denn es sei kein Leichnam gefunden worden. Abschließend bat Carlowitz um Instruktionen, ob oldenburgische Schiffe künftig vom „Auswanderertransport auszuschließen“ seien. Sollte dies nicht der Fall sein, so halte er es für seine Pflicht,

„der Schifffahrt des Landes, das ich zu vertreten die Ehre habe, die möglichste Freiheit zu verschaffen, so lange dieses nicht gegen die Landesgesetze verstößt.“<sup>63</sup>

Carlowitz' Vorstoß sollte der zu erwartenden Kritik den Wind aus den Segeln nehmen. Ein Verstoß gegen oldenburgische Landesgesetze lag beim Kulihandel in der Tat nicht vor; es gab einfach keine Bestimmungen, die diesen Menschenhandel expressis verbis verboten. Vorsorglich riet jedoch Staatsminister Freiherr v. Rössing von einer weiteren Beteiligung des Konsuls am Kulitransport ab.<sup>64</sup>

Konsul Carlowitz' Rechtfertigungsschreiben über seine Rolle in der Kuli-affäre vom 20. Juli traf am 15. September in Oldenburg ein und bot den unmittelbaren Anlass, die Regierung um eine gutachterliche Stellungnahme dazu wie auch zu dem neu eingeführten Emigrationssystem in Kanton zu ersuchen. Nach eingehender Auswertung aller bekannten Fakten kam die oldenburgische Regierung im November 1860 zu folgendem Ergebnis in der „Fanny Kirchner“-Affäre: Es galt als zweifelsfrei erwiesen, dass mit dem Ableben Kapitän Blocks und des Steuermanns die ursprüngliche Kulicharter aufgelöst wurde. Damit hatte das Schiff keinerlei Interesse, „die bereits eingenommenen Koolies länger, als durchaus nöthig, an Bord zu behalten“; das Schiff diene „gewissermaßen als Depot“. Der Abschluss der Kulicharter erfolgte weder in Carlowitz' amtlicher Eigenschaft als Konsul noch in seiner Eigenschaft als Repräsentant der „Visurgis“-Reederei; „als Consul hatte er an sich mit der Sache nichts zu thun [...]“, lautete der knappe Befund. Viel naheliegender schien dagegen, dass Carlowitz als Geschäftsfreund des Kuliexpedienten involviert war, „und da entsteht dann weiter die Frage, ob ihm diese Thätigkeit zum Vorwurfe zu machen sei.“ Einen Vorwurf könne man Carlowitz indes nur machen, so die oldenburgische Regierung, „wenn das Koolie-Geschäfte einen solchen Charakter hätte, dass ein ausländiger Mann sich nicht damit befaßen dürfe“. Carlowitz leugnete dies; ebenso beteuerte er, von den im November 1859 erlassenen Bestimmungen zum

63 Carlowitz an SM, 20.7.1860; ebd.

64 Aufzg. SM, 27.7.1860; ebd.

vember 1859 erlassenen Bestimmungen zum Kulihandel in Kanton nicht in Kenntnis gesetzt worden zu sein.<sup>65</sup>

Für die oldenburgische Regierung erschien die von Carlowitz angeführte Unkenntnis der neuen Bestimmungen wenig glaubhaft, denn Carlowitz war auch Konsul für Preußen und Sachsen (seit 1847), als deren Vertreter er benachrichtigt worden war. Überdies

„dürfte kaum anzunehmen sein, dass jemandem der mit sehenden Augen in Canton lebt, unbekannt bleiben konnte, wie es beim Koolie-Geschäfte zugehe und eben so wenig dürfte zu bezweifeln sein, dass das Betreiben dieses Geschäfts mit einigem Makel verbunden sei. Man braucht nur die Aussagen der vernommenen Koolies zu lesen, um die Ueberzeugung zu gewinnen, dass die Beförderung solcher s. g. Auswanderer kein respectables Geschäft sei [...]“

Mit deutlicher Kritik an Konsul Carlowitz erinnerte die Regierung daran, dass es Aufgabe des oldenburgischen Vertreters gewesen wäre, vom Abschluss der Kuli-Charter abzuraten und nicht dabei behilflich zu sein, zumal es sich um einen Transport nach einem „Sklavestaate“ handelte. Bei den geschäftlichen Verhandlungen, so führte die Regierung weiter aus, agierte Carlowitz nicht in seiner Eigenschaft als Konsul, sondern nur als Vertreter der Interessen der Emigrationsagentur, „dass es fast den Anschein gewinnt, als ob er bei der Sache selbst beteiligt sei“, wie süffisant angemerkt wurde. Carlowitz' Verhalten sei daher zu missbilligen, denn er habe sich zum „Anwalt (sic!) des Koolie-Exporteurs“ gemacht, „der ihn amtlich nichts anging“. Das Verhalten von Carlowitz wurde insgesamt als „keineswegs für gerechtfertigt“ beurteilt. Abschließend empfahl die oldenburgische Regierung, die oldenburgischen Konsuln in den chinesischen Häfen anzuweisen, oldenburgische Schiffe vor Geschäften mit nicht-konzessionierten Auswanderungsagenturen zu warnen. Ansonsten könnten die Kapitäne sich der Beihilfe bzw. der Begünstigung des Menschenraubes oder der Freiheitsberaubung schuldig machen und nach oldenburgischen Landesgesetzen bestraft werden (Strafgesetzbuch Art. 35, 187, 193). Falls oldenburgische Kapitäne sich dennoch am Kulihandel beteiligten, sollten Konsularschutz und -vertretung entzogen werden! Was das neue Emigrationssystem in Kanton betraf, so war die Regierung der Überzeugung, dass es geeignet sei,

„den eigentlichen Kooliehandel, das gewaltsame Wegführen chinesischer Arbeiter, wenn auch nicht vollständig zu beseitigen, doch erheblich zu beschränken, und daß

---

65 Don Roman Bidau beteuerte ebenfalls seine Nicht-Kenntnis. Die oldb. Reg. wusste indes zu berichten, dass er aufgrund eben dieser neuen Bestimmungen am 20.12.1859 um Zulassung als Auswandereragent nachgesucht hatte.

es nun für die Koolies besser sei, wenn dieselben nach einem Lande gehen, wo keine Sklaverei herrscht, als wenn sie nach einem Sklavenstaate gehen ...“<sup>66</sup>

Im Sinne des regierungsoffiziellen Berichts erging am 21. Dezember eine im Kern ermahrende Anweisung an Konsul Carlowitz, sich künftig jeder Tätigkeit zu enthalten, „die irgend geeignet ist, die Oldenburgische Flagge zu compromittieren.“ Gleichzeitig wurden die oldenburgischen Vertreter in Hongkong und Shanghai instruiert, die Schiffer vor Geschäften mit nicht-konzessionierten Kuliagenten zu warnen und auf die strafrechtlichen Konsequenzen hinzuweisen. Ein Bericht nach London vom gleichen Tage kompletierte Freiherr v. Rössings Initiative zur Schadensbegrenzung, indem den „Bemühungen des Großbritannischen Gouvernements zur Verhütung des sträflichen Koolie-Handels“ volle Anerkennung gezollt und hervorgehoben wurde, dass die großherzogliche Regierung „den Oldenburgischen Schiffen jede Unterhandlung mit nichtconcessionierten Koolie-Expeditionen streng untersagt hat“.

In punkto Präventivmaßnahmen ging das Staatsministerium sogar noch über die Empfehlung der Regierung hinaus, indem auch solche oldenburgische Schiffe vor den Gefahren des Kuligeschäfts gewarnt werden sollten, „welche von hier nach den chinesischen Gewässern abgehen“<sup>67</sup> Noch Jahre später vermochte Konsul Carlowitz sein Bedauern darüber nicht zu verhehlen, dass sein Verhalten in der „Fanny Kirchner“-Affäre offiziell missbilligt worden war. Er versuchte jedoch in der Kulifrage die Gemüter in Oldenburg zu beruhigen, da „sehr wenig Wahrscheinlichkeit“ vorliege, „dass jemals wieder ein Oldenburger Schiff zum Coolietransport verwandt wird.“<sup>68</sup> In diesem Punkt sollte sich Richard v. Carlowitz freilich irren!

## Fazit

Oldenburg war als vertragsloser Kleinstaat in vielfältiger Weise in seinen China-Aktivitäten auf das Wohlwollen Englands, aber auch die Kulanz Chinas, angewiesen. Das Großherzogtum profitierte vom Vertrag von Nanjing 1842, ohne selbst vertraglich in China präsent zu sein. Erst infolge des preußischen Vertrages mit China (2.9.1861) war Oldenburg (als Zollvereinsmitglied) auch vertraglich mit dem Reich der Mitte verbunden. Der zeitliche Hintergrund der Affäre um die „Fanny Kirchner“ – 1859/60 – war besonders prekär, da mit den neuen ungleichen Verträgen ab 1858 die alle Staaten begünstigende Situation von 1842 endete und nun ein individueller Vertragsab-

<sup>66</sup> Oibg. Reg an SM, 22.11.1860; ebd.

<sup>67</sup> SM an Carlowitz, Brodersen (Hongkong), Probst (Shanghai), Colquhoun (London) und oibg. Reg., 21.12.1860; ebd.

<sup>68</sup> Carlowitz an SM. 20.2.1863; ebd.

schluss mit China geboten war, um nicht der Handelsvorteile verlustig zu gehen. Für die durch Presseberichte aufgeschreckte oldenburgische Regierung wie das Staatsministerium ging es vorrangig darum, Schadensbegrenzung zu betreiben. Das eindeutige Fehlverhalten des Konsuls Richard v. Carlowitz konnte nicht folgenlos bleiben, lag doch gerade in der Ignorierung des *Canton Systems* der Hauptgrund der harschen englischen Kritik. In der „Fanny Kirchner“-Affäre manifestierten sich deutlich die Schwächen des Wahlkonsulsystems, dessen sich durchweg alle Staaten bedienten, denn es konnte kaum ausbleiben, dass geschäftliche Interessen der Kaufleute mit deren amtlichen Pflichten als Konsuln in Konflikt gerieten. Expressis verbis gab es zwar keine Möglichkeit, Oldenburger strafrechtlich wegen der Beteiligung am Kulihandel zu belangen, doch wies die oldenburgische Regierung in ihrem Abschlußbericht die Richtung, die man in Zukunft mit Hilfe juristischer Disziplinarmaßnahmen einzuschlagen gedachte.

Wohlmeinende Appelle, Mahnungen und Warnungen fruchteten freilich wenig in einem Geschäft, in dem außerordentliche Gewinne lockten. So hatte Konsul Carlowitz zwar im Jahre 1863 versichert, dass oldenburgische Schiffe nicht länger im Kulihandel involviert seien, doch drei Jahre später wusste Konsul Menke in Hongkong von der oldenburgischen Bark „Ammerland“ zu berichten, deren Kapitän eine Kulicharter nach Havanna übernommen hatte und mit 225 „dieser Unglücklichen“ – so der Konsul – am 7. Januar 1866 von Macao aus in See gegangen war.<sup>69</sup> Moralische Skrupel zogen hier, wie anderswo, wo ökonomisches Kalkül das Handeln leitete, den Kürzeren. Nachdem bereits die Konvention von Peking im Herbst 1860 grünes Licht für die Kontraktmigration in China gegeben hatte,<sup>70</sup> suchte die englisch-französisch-chinesische Emigrationskonvention von 1866 die Anwerbung chinesischer Arbeiter einheitlich zu regulieren und unter offizielle Aufsicht zu stellen.<sup>71</sup> Eine wirksame Verbesserung trat jedoch erst 1874 ein, als Portugal auf internationalen Druck den Kulihandel in Macao mit der Schließung der *barracoons* beendete. Damit kam dieser „moderne Sklavenhandel“ in seiner bisherigen Form zum Erliegen.<sup>72</sup>

69 Ks Menke an SM, 14.2.1866; STA O Best. 31-15-11 Nr. 126

70 Campbell, *Coolie Emigration* (Anm. 3), S. 129-131.

71 Vgl. Yen, *Coolies* (Anm. 1), S. 103-109; Morse, *Int. Relations* (Anm. 13), II, S. 177; Campbell, *Coolie Emigration* (Anm. 3), S. 140-142; Cordier, *Histoire* (Anm. 6), I, S. 509-510, Irick, *Ch'ing Policy* (Anm. 2), S. 151-200. Preußen trat der Konvention am 5.3.1866 bei. Vgl. Johannes Hesse, *Niedersachsen und China: Gestern und Heute*, Seelze 1987, S. 42. England und Frankreich verweigerten die Ratifikation der 1866er Konvention, da sie Emigration nur unter staatlicher Aufsicht erlaubte und die Todesstrafe für illegale, nicht-autorisierte Emigration vorsah.

72 Ausführlich dazu siehe: Irick, *Ch'ing Policy* (Anm. 2), S. 201-272.