

# Die „Rose“ aus Hamburg als erstes deutsches Schiff im Königreich Ryûkyû 1851

## Rekonstruktion einer abenteuerlichen Reise um die Welt

Till Weber (Okinawa)

### 1 Die Ankunft

Sonnabend, der 16. August [1851]:

Gegen zehn Uhr morgens kommt ein Schiff in Sicht... Konnte die Flagge nicht erkennen, rot mit etwas weiß, sah vielleicht aus wie die des High Commissioners der [britischen] Admiralität [in Hongkong], aber für solch eine Persönlichkeit war diese Brigg wohl zu klein... Eine Flagge, wie ich sie noch nie gesehen hatte. Zum Glück hatte ich ein altes Buch mit Abbildungen von Flaggen. Sieht aus wie die Flagge von *Hamborough*.<sup>1</sup>

Am Hafen von Naha im Königreich Ryûkyû im Pazifik, der heutigen japanischen Präfektur Okinawa, stand der aus Ungarn gebürtige britische Missionar Bernard Jean Bettelheim (1811–1870), in dessen Journal der Aufenthalt der *Rose* aus Hamburg vom 16. bis 29. August 1851 fast sechs Seiten einnimmt. Für Bettelheim, den allenfalls zähneknirschend Geduldeten, bedeutete der unerwartete Besuch aus dem Abendland eine willkommene Abwechslung und eine Gelegenheit, an Informationen und benötigte Güter zu gelangen.

Das Einlaufen der am 10. und 11. August in einem Taifun bei den Bashee-Inseln beschädigten Brigg wurde auch von den örtlichen Würdenträgern der Ryûkyû-Regierung beobachtet, allerdings mit wahrscheinlich wesentlich weniger positiven Erwartungen. In deren Buch war die Hamburger Flagge überhaupt nicht enthalten, und der einflußreiche Politiker und Übersetzer Itarashiki (von Bettelheim Ichirazichi genannt) mußte sich gar dessen Teleskop ausleihen.<sup>2</sup>

---

1 Zitat aus: *The Journal and Official Correspondence of Bernard Jean Bettelheim 1845–1854*. Part I (1845–51). Hg. v. A.P. JENKINS. Naha: Okinawa-ken kyôiku-iinkai 2005, S.545. Übersetzung: T.W. – Ich bin meinem *sempai* und Freund Prof. A.P. Jenkins (Kunsthochschule der Präfektur Okinawa) zu Dank verpflichtet für die erste Anregung und konstante Unterstützung bei diesem Artikel. Weiterer Dank geht an Frau Ono Masako, vormals Präfekturarchiv Okinawa und Mitarbeiterin beim *Ryûkyû Okoku Hyôjôsho Monjo*-Projekt für die Teilhabe an ihrem enzyklopädischen Wissen über Satsuma in Ryûkyû.

2 Dok.1 bis 11, S.521–526 in: *Ryûkyû Okoku Hyôjôsho Monjo*, Bd.5. Hg. vom Komitee RYÛKYÛ OKOKU HYÔJÔSHO MONJO HENSHÛ IINKAI. Urasoe 1990. Bd.5, S.517–554. Die Do-

Die Mitarbeiter der Verwaltung der Distrikte Naha und Kume meldeten das fremde Schiff umgehend an die königliche Zentralverwaltung im Schloß Shuri, das mit den weniger als fünf Kilometer entfernten Distrikten am Meer zweimal täglich durch Boten verbunden war. Wichtige Nachrichten wurden im Schloß selektiert, neu gefaßt und gingen per *hayabune* (Expressschiff) in drei bis vier Tagen nach Kagoshima. Aus dem ersten in diesem Zusammenhang erhaltenen Dokument vom selben Tag (7. Monat, 20. Tag des örtlichen Kalenders = 16. August) geht hervor, daß die Regierung bis in die Spitze hinauf informiert worden war und eine „task force“ gebildet wurde.<sup>3</sup> Allerdings hatte sich eine auffallend große Anzahl höherer Würdenträger von dieser Aufgabe entschuldigt, unter Angabe von Gründen wie Erkältung, plötzlicher Stimmverlust u.a. Es wird klar, daß die Ankunft der *Rose* potenzielle Probleme verursachte, die in einer Regierungskarriere zu Stolpersteinen werden konnten.

Der Kapitän der *Rose* und seine zwölf Mann Besatzung waren zwar nicht die ersten Deutschen, die nach Ryûkyû/Okinawa kamen – dieser Rang gebührt wahrscheinlich dem Missionar Dr. Karl Friedrich August Gützlaff (1803–1851, in Okinawa 1832 mit einem britischen Schiff).<sup>4</sup> Aber die *Rose* war das erste deutsche Schiff im Königreich Ryûkyû, weit vor der bekannten Strandung des Schoners *R. J. Robertson* vor der Insel Miyako 1873, als das Land bereits eine japanische Provinz geworden war.<sup>5</sup> Der Aufenthalt der *Rose* wurde durch Taifunschäden erzwungen, war also nicht geplant, was die örtliche Verwaltung sehr erleichtert haben wird und für einen relativ unkomplizierten Ablauf sorgte. Warum aber hielt sich das kleine Hamburger Schiff in den in dieser Jahreszeit sehr gefährlichen Gewässern um Okinawa auf, das in Japan gern als *taifû no ginza* (Taifun-Allee) bezeichnet wird?<sup>6</sup>

---

kumente 1–69 umfassen sowohl Berichte der Dienststellen in Naha und Kume nach Shuri als auch solche von Shuri nach Kagoshima, wo der Satsuma-Clan eine indirekte Kontrolle über das Königreich Ryûkyû ausübte.

3 Dok. 1, S. 521f. in: *Ryûkyû Okoku Hyôjôsho Monjo*.

4 Zu Gützlaff in Ryûkyû vgl. George H. KERR: *Okinawa. The History of an Island People*. Überarbeitete Ausgabe mit einem Nachwort von Mitsugu Sakihara. Boston / Rutland, Vermont / Tôkyô: Tuttle 2000, S. 265–270; außerdem Thoralf KLEIN (Hg.): *Karl Gützlaff (1803–1851) und das Christentum in Ostasien*. Nettetal: Steyler 2005.

5 Vgl. *Der Untergang des deutschen Schooners „R. J. Robertson“ und die Aufnahme der Schiffbrüchigen auf der Insel Typinsan (Nach dem Tagebuche des Kapitäns Ed. HERNSEIM)*. Zweite Auflage, Leipzig: Thiel 1881. Aus dieser Episode entwickelte sich eine diplomatische Initiative des Deutschen Kaiserreichs. Heute noch erinnert man sich auf Miyako der Rettung der deutschen Schiffbrüchigen und das um das Denkmal herum entstandene „Deutsche Dorf“ ist eine wirtschaftlich bedeutende Touristenattraktion, während der Besuch der *Rose* vollständig in Vergessenheit geraten ist.

6 Für die Jahre 1858/59 beispielsweise wird der Untergang von neun Hamburger Schiffen in der Ostasienfahrt gemeldet, sechs davon in Taifunen (Hermann WÄTIEN: „Die deutsche Handelsschiffahrt in chinesischen Küstengewässern um die Mitte des 19. Jahrhunderts“, in: *Hansische Geschichtsblätter* 67/68 (1942) S. 222–250, S. 244).

## 2 Die *Rose*: das Schiff, seine Besitzer, der Kapitän und die Besatzung

Die *Rose* wurde 1794 in Altona auf der Werft von Beenck für die bedeutende Hamburger Reederei B. & H. Roosen gebaut und fuhr zunächst unter den Namen *Amphitrite* und *Polydora*. Am 15. November 1850 wurde das Schiff von der Reederei T.E. & C. Vidal von Roosen gekauft und unter dem neuen Namen *Rose* unter Kapitän Andresen (1850/52) in Fahrt genommen.<sup>7</sup> Offensichtlich war das Schiff in so gutem Zustand, daß Vidal ihm eine Fahrt nach Fernost zutraute.

In Hamburger Schiffslisten für 1851<sup>8</sup> und auch zum 1. Januar 1852 ist die *Rose* als eine Brigg von 88 Commerzlasten Tragfähigkeit, also knapp 200 Nettoregistertonnen nach dem Umrechnungsschlüssel von Kresse<sup>9</sup> mit der Flaggen-Nr. 25 aufgeführt; dem Kapitän Andresen wird die falsche Initiale O. statt C. für Christian zugeordnet.

In Ryūkyū wurde die *Rose* Gegenstand genauer Messungen durch die Beamten und Zimmerleute, die bei den Reparaturen halfen – das Fürstentum Satsuma in Kyūshū (SüdJapan), die Macht hinter Ryūkyū, hatte erhebliches Interesse an westlicher Schiffs- und Militärtechnologie, die in den folgenden Jahren eine Schlüsselrolle beim Umsturz in Japan vom Tokugawa-Shogunat hin zur kaiserlichen Meiji-Regierung spielen sollten. So erfahren wir, daß die Länge des Schiffs 27,27 m (angegeben als 15 *hiro*; 1 *hiro* = 1,818 m) und die Breite 7,27 m betrug. Die beiden Masten waren je 32,72 m hoch, wobei der Durchmesser unten 80 cm und oben 10 cm betrug. Der Bugsprit war 23,63 m lang. Die *Rose* hatte auch ein Beiboot (*tenma*).<sup>10</sup> Hamburger Quellen bestätigen die Angaben im großen und ganzen: Länge über Steven 95 hamburgisch Fuß (= 27,17 m), Breite 26,4 hamburgisch Fuß (= 7,55 m), Raumentiefe 17 hamburgisch Fuß (= 4,86 m).<sup>11</sup>

Ergänzend kann gesagt werden, daß eine um 1800 gebaute Brigg bei einem Tiefgang von rund vier Metern hervorragende Segeleigenschaften hatte.<sup>12</sup>

---

7 Angaben nach Walter KRESSE: *Die Fahrtgebiete der Hamburger Handelsflotte 1824–1888*. Hamburg: Museum für Hamburgische Geschichte 1972 sowie ders., *Seeschiffs-Verzeichnis der Hamburger Reedereien 1824–1888*, Hamburg: Hamburger Museumsverein e.V. 1969, Teil 2, S. 255. Freundliche Mitteilung vom Museum für Hamburgische Geschichte (Dr. Carsten Prange, Frau Ramona Dios Nieto).

8 Verzeichnis Hamburger See-, Dampf- und Segel-Schiffe im Jahre 1851, Position 280. Freundliche Mitteilung von der Hamburger Commerzbibliothek (Frau Mareike Kraus).

9 1 Hamburger Commerzlast (CL) entsprach 6000 Pfund. Kresse rechnet das Gewichtsmaß 1 CL um in das Raummaß Nettoregistertonnen (NRT) und kommt im Mittel auf 1 CL = 2,18 NRT, mit Schwankungsbreiten von 1,88 bis 2,43 (KRESSE, *Seeschiffs-Verzeichnis der Hamburger Reedereien 1824–1888*, a. a. O., S. VIII).

10 Dok. 68-2, S. 553 in: *Ryūkyū Okoku Hyōjōsho Monjo*.

11 Angaben von KRESSE, *Seeschiffs-Verzeichnis der Hamburger Reedereien 1824–1888*, S. 255.

12 Freundliche Auskunft vom Deutschen Schifffahrtsmuseum Bremerhaven (Herr Klaus Fuest). Leider ist kein zeitgenössisches Bild der *Amphitrite/Polydora/Rose* bekannt.

Diese Daten machen die *Rose* zu einem typischen Schiff im damaligen deutschen Ostasienverkehr. Die 20 Hamburger und zwölf Bremer Segler, die 1851 in Kanton einliefen, waren allesamt kleinere und mittelgroße Fahrzeuge von 160 bis 800 Tonnen (kleine Vollschiffe, Barken, Briggs und Schoner).<sup>13</sup> Da diese Fahrzeuge von Schnelligkeit und Ladeumfang her nicht mit den großen britischen und amerikanischen Clippern oder Dampfschiffen konkurrieren konnten, waren Zuverlässigkeit, Flexibilität und Kostengünstigkeit die Faktoren, auf die sich die Hamburger Konkurrenzfähigkeit stützte. Hier war auch die kleine Besatzungszahl von einem Kapitän und zwölf Mann, die selbst für eine sehr große Fahrt ausreichte, ein wichtiger Pluspunkt.

Vor der Übernahme des Kommandos über die *Rose* war Christian Andresen von 1848 bis 1850 Kapitän auf der *Sophie*, einem kleinen Vollschiff von 115 Commerzlasten, die Ross, Vidal & Co. gehörte. Er wechselte also Ende 1850 innerhalb der Firmenfamilie. Mit der *Sophie* war er in Rio de Janeiro, aber auch in Batavia gewesen, war also kein Neuling in der Asienfahrt.

Andersen war ein belesener Mann, der Bettelheim zum Abschied einige deutsche Bücher schenkte.<sup>14</sup> Er gehörte wahrscheinlich zur deutschkatholischen Religionsgemeinschaft, eine freireligiöse Richtung, die Bettelheim „Free Catholics of Germany“<sup>15</sup> nennt. Diese Bewegung hatte um 1847 mindestens 259 Gemeinden in Deutschland und war auch in Norddeutschland (Norddeich) vertreten. Bettelheim, der wahrscheinlich leidlich bis gut Deutsch konnte, hielt an zwei Sonntagen einen Bordgottesdienst ab, kam mit dem Kapitän ins Gespräch über Religion und bezeichnet ihn als einen „wilden Freidenker“,<sup>16</sup> der zwar den „verwirrten Ideen“ eines „Mr. Wolf“ anhinge, aber ansonsten ein allgemein gutgelaunter Mann wäre, mit dem man sich gut unterhalten könnte. Bettelheim sah ein Buch dieses „Mr. Wolf“ beim Kapitän ein, möglicherweise handelte es sich um den im 18. Jahrhundert zeitweise sehr einflußreichen Philosophen und Mathematiker Christian Wolff (1679–1754), der sich um eine rationale und wissenschaftlich begründbare neue Theologie bemüht hatte.<sup>17</sup> Die Wolffsche Methode war schon im 18. Jahrhundert auf heftigen Widerstand aus den Reihen der Theologen gestoßen, und auch Bettelheim beklagt sich bei seinem Journalbeitrag zum Gottesdienst am 24. August, daß „Mr. Wolf“ alles Übernatürliche in der Offenbarung abstreite und berichtet, wie er selbst sich zurücknehmen mußte, um keinen Bruch herbeizuführen angesichts der heißspornigen Argumentati-

13 Bernd EBERSTEIN: *Hamburg – China. Geschichte einer Partnerschaft*. Hamburg: Christians 1988, S.32f. Ich bin Herrn Prof. Eberstein sehr zu Dank verpflichtet für profunde Ratschläge bei der Recherche; WÄTJEN, a. a. O., S.226 und S.232 zu den am besten für Ostasien geeigneten Schiffstypen.

14 BETTELHEIM, S.549.

15 BETTELHEIM, S.545 zum 17. August.

16 BETTELHEIM, S.547 zum 24. August.

17 Vgl. den Artikel von Christoph SCHMITT zu Christian Wolff in: *Biographisch-Bibliographisches Kirchenlexikon erschienen im Verlag Traugott Bautz*, Bd.XIII (1998) Spalten 1509–1527, auch online unter [www.bautz.de/bbkl](http://www.bautz.de/bbkl).

on des Kapitäns. Trotzdem ging man anschließend gemeinsam zu Bettelheims Haus und trank zusammen Tee – beide Seiten waren ganz einfach in der schwierigen Umgebung von Ryūkyū aufeinander angewiesen.<sup>18</sup>

Über die anderen zwölf Besatzungsmitglieder der *Rose* erfahren wir, daß es unter ihnen einen Maat und einen Steuermann gab,<sup>19</sup> vielleicht ein und dieselbe Person. Der Name des Steuermanns war Johann Gerhard Stege, geboren 1822 in Gr. Fedderwarden, Hamburger Bürger seit 1850.<sup>20</sup>

Außerdem gab es einen namentlich unbekanntem Zweiten Maat und einen Jungen namens Mamasur, den der Kapitän an Bord nicht recht gebrauchen konnte, so daß er Bettelheim zusagte, ihm den Jungen zu überlassen. Daraus wurde jedoch nichts, wie Bettelheim gesagt wurde wegen des Einspruchs eines Teils der Mannschaft.<sup>21</sup> Die Stimmung an Bord war sehr wichtig für eine erfolgreiche Fahrt, und es ereigneten sich auch auf Hamburger Schiffen in Ostasien Zwischenfälle und Meutereien.<sup>22</sup>

### 3 Die Fahrt der *Rose* im Kontext des Hamburger Ostasienhandels

Der Hamburger Ostasienhandel reicht bis ins Jahr 1731 zurück, als die unter preußischer Flagge segelnde *Apollon* aus China kommend einlief.<sup>23</sup> Zu den ersten in Ostasien ansässigen Hamburger (und deutschen) Handelshäusern gehörte die Firma T.E. Vidal & Co. bzw. T.E. & C. Vidal in Batavia (Holländisch-Ostindien), die seit den Zwanziger Jahren des 19. Jahrhunderts dort in enger Verbindung mit Roß, Vidal & Co. wirkte. Roß, Vidal & Co. waren von einer aus Schottland stammenden und einer hugenottischen Hamburger Familie mit engen Verbindungen im 18. Jahrhundert begründet worden. Die Niederlassung in Batavia entstand im Zusammenhang mit einer Reise von Theodor Edmund Vidal (1803–1855),<sup>24</sup> der mit seinem Verwandten Edgar Daniel Roß (1807–1885), seit 1840 (?) Haupt von Roß, Vidal & Co. in Hamburg in Geschäftsbeziehung stand. Im Zeitraum von 1850 bis 1860 besaßen T.E. & C. Vidal drei eigene

---

18 „I had to take great care not to bring it to a breach, so wild, intemperate, & with all pretence of making reason the last tribunal of appeal, [so] irrational & confused is the argumentation of our free-thinking Capt. Andresen. He accompanied us home & returned after tea.“ (BETTELHEIM, S.545f.)

19 BETTELHEIM, S.545: „mate“, S.546 „steersman“.

20 Renate HAUSCHILD-THIESSEN: *Die ersten Hamburger im Goldland Kalifornien* (= Vorträge und Aufsätze, hg. v. VEREIN FÜR HAMBURGISCHE GESCHICHTE, Heft 17). Hamburg: Christians 1969, S.101.

21 BETTELHEIM, S.548f.

22 WÄTJEN, a.a.O., S.245f.

23 Bernd EBERSTEIN: „Kaufleute, Konsuln, Kapitäne: Frühe deutsche Wirtschaftsinteressen in China“, in: *Tsingtau. Ausstellung im Deutschen Historischen Museum vom 27. März bis 19. Juli 1998*. Zitiert nach: [http://www.dhm.de/ausstellungen/tsingtau/katalog/auf1\\_1.htm](http://www.dhm.de/ausstellungen/tsingtau/katalog/auf1_1.htm), S.1.

24 Vgl. *Hamburg – Batavia und zurück. Tagebuch des Charles Louis Vidal. Seine Reise 1827/28* (= Hamburger Wirtschafts-Chronik, Bd.XIII). Manuskriptbearbeitung von Maria MÖRING. Hamburg: Hanseatischer Merkur ca. 1992.

Schiffe, zuerst die *Rose*, dann ab 1852 das Vollschiiff *Java* (370 Commerzlasten) und die Bark *Meteor* (270 CL)<sup>25</sup> und natürlich brachte man Frachten auf Schiffen anderer Reedereien unter.

Ein junger Mann namens Theodor Siemssen (1816–1886), der wohl wichtigste Pionier des deutschen Chinahandels, trat 1841 bei Vidal in Batavia ein. Siemssen erkannte, daß die Geschäftsbeziehungen nach Singapur, der englischen Konkurrentin Batavias als Zentrum des südostasiatischen Handels, ausgedehnt werden sollten, und dann weiter nach China (Hafenöffnungen ab 1842), so daß ein schwunghafter Handel mit chinesischen, südostasiatischen, indischen und europäischen Waren betrieben werden konnte. Singapur profilierte sich seit 1819 gegenüber Batavia durch seine konsequente Freihandelspolitik, während die Handelstätigkeit unter den Niederländern reglementiert und Abgaben unterworfen war. Nachdem er Macao als Stützpunkt verworfen hatte, machte sich Siemssen bereits 1846/47 in Kanton selbständig. Siemssen ließ seine Waren häufig auf den Schiffen von Roß, Vidal & Co. fahren.<sup>26</sup>

1851 fällt noch in die Frühphase des Hamburger (deutschen) Ostasienhandels, doch zeichnete sich bereits eine typische Route mit mehreren Varianten ab. Die Schiffe verließen Hamburg mit einer gemischten Ladung aus Eisenwaren, Glas- und Kurzwaren, Zündhölzern – auf „Mannigfaltigkeit“ der Sortierung und gute Qualität kam es an, so ein Hamburger Konsul in einer Denkschrift von 1845.<sup>27</sup> Auch Rhein- und Moselwein war sehr beliebt unter den europäischen Oberschichten in Asien, und Siemssen hatte 1847 in Kanton 58 Kisten davon am Lager. Nur an Textilien hatte er mehr.<sup>28</sup> Die Warenauswahl richtete sich sowohl an die abendländischen Kolonien als auch an ostasiatische Empfänger, die sehr qualitätsbewußt sein konnten. Eine Alternative war die Zuladung englischer Produkte für die Fahrt nach Asien, hier vor allem Textilien, Eisen- und andere Fertigwaren und später zunehmend Kohle für die wachsende Zahl der Dampfschiffe in der Region.

Von Hamburg führte die Fahrt nach Kalkutta und/oder Batavia und/oder Singapur. In diesen Häfen wurde bereits ein Teil der Waren umgesetzt und neu zugeladen, z.B. Reis aus Hinterindien sowie Zucker, Kaffee, Tee, Hölzer und Gewürze in Batavia und Singapur. Grundsätzlich verlief Handel nach dem Depot-Prinzip, d.h. Waren wurden gelöscht und kamen in die Depots von Han-

25 KRESSE: *Seeschiffs-Verzeichnis der Hamburger Reedereien 1824–1888*, a.a.O., S.255. Die *Meteor* wurde übrigens 1860 an einen „Andressen, Chr“ verkauft. Allerdings bestehen Zweifel, ob dieser mit dem Kapitän Christian Andresen identisch ist, da dieser bis 1863 im Brasilienverkehr anderwärtig im Dienst stand.

26 Maria MÖRING: *Siemssen & Co. 1846–1971* (= Veröffentlichungen der Wirtschaftsgeschichtlichen Forschungsstelle e.V. Hamburg, 33). Hamburg: Hanseatischer Merkur 1971, S.14–21 sowie EBERSTEIN: *Hamburg-China*, a.a.O., S.37f.

27 Vgl. Listen bei WÄTJEN, a.a.O., S.226.

28 MÖRING, a.a.O., S.23f.; vgl. auch John Dillon ROSS: *Sixty Years. Life and Adventures in the Far East*. New York: E.P. Dutton & Compay, ND London / Edinburgh: Cass 1968, Bd.1, S.143, 168.

delspartnern bzw. die Kontore der eigenen Firma, die sie mit Gewinn weiterverkaufte, teilweise auch auf Auktionen. Die örtlichen Kontakte und die Depots der Kontore sorgten dafür, daß geeignete neue Waren schnell zugeladen werden konnten. Normalerweise verbrachten Schiffe zwei bis drei Wochen in einem Hafen, in dem sie intensiv ent- und beluden.

Aus den Zeitungen von Singapur erfahren wir, daß die *Rose* Batavia am 27. Juni 1851 verlassen hat.<sup>29</sup> Geht man von einer typischen Fahrtzeit von Hamburg von ca. vier Monaten aus, so ergibt sich für die Abfahrt aus Hamburg ein Termin Anfang 1851.

Batavia als Hauptstadt des niederländischen Kolonialreiches in Südostasien hatte seit den Zeiten der Niederländischen Ostindien-Kompanie (VOC) vielen Deutschen aller Berufsgruppen Beschäftigung und Auskommen geboten. Die Tatsache, daß im kleinen, zunehmend wirtschaftlich ins Hintertreffen geratenen Holland oft zu wenig Schiffsraum und zu wenig Seeleute zu finden waren, öffnete europäischen Nachbarländern die Tür genauso wie eine Bedeutungsver-schiebung bei den wichtigsten kontinentaleuropäischen Häfen weg von Amsterdam hin zu Hamburg und Le Havre.<sup>30</sup> Es gab bereits in den 1820ern und wahrscheinlich viel früher eine ausgesprochene deutsche Infrastruktur in Batavia (Handwerker, Gastwirte, Ärzte) und mehrere deutsche Handelshäuser.<sup>31</sup> Die *Rose* machte ihre Geschäfte in Batavia mit T.E. & C. Vidal und bezog von dort neue Ladung; leider sind wir nicht informiert, was die Brigg genau in Batavia umschlug.

Singapur hatte seit 1845 Kontinentaleuropäern dieselben Segnungen des Freihandels zugestanden wie den britischen Hausherren, was sofort dazu geführt hatte, daß es wichtige Station Hamburger Fahrten wurde. 1851 gab es zwei deutsche Handelshäuser in Singapur, 1860 drei und 1864 schon sieben. Die deutschen (in der Mehrzahl Hamburger) Firmen errangen schließlich einen erheblichen Anteil am Umsatz: „... The Germans were the most formidable rivals to the English as they ran their firms on more economical lines and sold their goods cheaper than the English could.“<sup>32</sup> Anfang der 1850er Jahre gab es in Singapur einen regelrechten Boom bei der Zahl der einlaufenden Schiffe und

---

29 *Straits Times* vom 8. Juli 1851, S.7, Sektion „Singapore Shipping News“ (Mikrofilm No.481), bestätigt vom *Singapore Free Press and Mercantile Advertiser* vom 11. Juli 1851, S.4 (Mikrofilm No.1589). Der Name des Kapitäns wird mit „Anderseon“ bzw. „Andreys“ angegeben. Freundliche Auskunft von Frau Alex Ong, Lee Kong Chian Reference Library, Singapur.

30 J.J. VAN KLAVEREN: *The Dutch Colonial System in the East Indies*. Rotterdam: Benedictus 1953, S.98f.

31 Vgl. „Hamburg – Batavia und zurück. Tagebuch des Charles Louis Vidal“, a. a. O., S.22f.

32 WONG Lin Ken: *The Trade of Singapore, 1819–69* (= *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society* 33/4 (1960) No.192), S.167f.

beim Warenumschlag; der Umsatz betrug 1849–50 25 Mio. Silberdollar, 1851–52 28 Mio. und stieg 1855 auf knapp 39 Mio.<sup>33</sup>

Die *Rose* hielt sich vom 6. bis 27. Juli 1851 in Singapur auf, in einer Zeit intensiver wirtschaftlicher Aktivität.<sup>34</sup> Obwohl sich manche Schiffe nur zu Reparaturen, zur Verproviantierung und zum Einholen von Handelsinformationen in Singapur aufhielten, deutet der Zeitraum von drei Wochen auf die sorgfältige Zusammenstellung einer Ladung hin.

Die typische Route ging weiter nach China, bis Mitte der 1850er vor allem nach Kanton, zunehmend aber auch in den Freihafen Hongkong. Von hier aus gab es drei Alternativen: Zum einen die Beladung mit einer für Europa attraktiven Fracht (Tee, Seide, Porzellan, „exotische“ Artikel) zur Rückfahrt nach Hamburg; zum zweiten die Teilnahme an der chinesischen Küstenfahrt, wofür sich die kleineren, kostengünstigen Hamburger Schiffe mit geringem Tiefgang besser eigneten als die oft größeren britischen und amerikanischen. So konnte ein Hamburger Segler einige Monate oder Jahre zwischen verschiedenen kleineren und größeren chinesischen Häfen mit Gelegenheitsfrachten verkehren. Tatsächlich standen die Hamburger hier bald an der zweiten Stelle hinter Britannien in der Zahl der Schiffe und bei der Tonnage an der dritten Stelle hinter den Briten und den USA. Hamburger Schiffe wurden sogar von der britischen Regierung in Hongkong und von US-Firmen gern in Charter genommen.<sup>35</sup>

Es wird mehrfach berichtet von der guten Haltung und Zuvorkommendheit deutscher Offiziere gegenüber asiatischen Passagieren, oft chinesische Händler, die ihre Waren als „supercargoes“ begleiteten, und von der guten Disziplin der Mannschaften.<sup>36</sup> Tatsächlich hebt auch Bettelheim in Ryūkyū das korrekte Verhalten eines von ihm operierten Matrosen von der *Rose* hervor, der ihm, dem Missionar und Arzt, Bezahlung anbot: „Repeatedly had I little jobs with ships arriving here, & none except this stranger showed me he thought a medical bill has in foreign lands as much claim as at home.“<sup>37</sup>

Hermann Wätjen fabuliert, ganz im Stile seiner Zeit (1942), vom deutschen Seefahrer, den es mit Stolz erfüllte, „daß er die Gelben besser zu nehmen wußte als der Engländer oder der Amerikaner“.<sup>38</sup> Tatsächlich dürfte bei der Entscheidung vieler chinesischer Händler und Passagiere für ein deutsches Schiff eine große Rolle gespielt haben, daß die deutschen Städte bis zum Eintreffen der

33 C.M. Turnbull: *The Straits Settlements, 1826–67: Indian Presidency to Crown Colony* (= University of London Historical Studies, 32). London: The Athlone Press 1972, S. 186.

34 Zur Ausfahrt: *Straits Times* vom 29. Juli 1851, S. 7, Sektion „Singapore Shipping News“ (Mikrofilm No. 481) sowie *Singapore Free Press and Mercantile Advertiser* vom 1. August 1851, S. 3 (Mikrofilm No. 1589) (Lee Kong Chian Reference Library, Singapur).

35 EBERSTEIN, *Hamburg – China*, a.a.O., S. 34. Auch der 1855 von Amerikanern nach Japan geschickte Frachter war ein Hamburgisches Schiff (WÄTJEN).

36 WÄTJEN, a.a.O., S. 231; EBERSTEIN, *Hamburg – China*, a.a.O., S. 169; WONG Lin Ken, a.a.O., S. 168.

37 BETTELHEIM, S. 549.

38 WÄTJEN, a.a.O., S. 242f.

preußischen China- und Japan-Expedition des Grafen Eulenburg 1860 ungleich den Briten, Amerikanern, Franzosen, Russen, Holländern und anderen Mächten keine Kriegsflotte im Rücken hatten, sich also manche kolonialen Auswüchse nicht leisten konnten. Besonders für Chinesen waren die Hamburger/Deutschen akzeptabler, weil sie sich zumindest vor 1860 auf den Handel beschränkten und kein Anlaß bestand, politische Einmischung und territoriale Forderungen zu befürchten. Von dem Aufenthalt der *Rose* in Naha bleibt der Eindruck, daß sich Kapitän und Besatzung wirklich diszipliniert, umsichtig und korrekt verhielten, und das dies eine unter Hamburger Schiffen verbreitete Grundhaltung widerspiegeln könnte.

Die dritte Alternative war eine Fahrt vor allem von Hongkong aus über den Pazifik nach San Francisco. Der dort unlängst ausgebrochene Goldrausch führte zu einem hohen Bedarf an Lebensmitteln, Baumaterialien (Holz, Steine, Ziegel), Hausrat, aber auch Tee und Reis sowie anderer Bedarf vermehrt in Kalifornien arbeitender Chinesen. Die Fahrt über den Pazifik war nicht schwieriger und kostenintensiver als die Alternative von der amerikanischen Ostküste aus um die Südspitze Südamerikas herum.

Im Falle der *Rose* entschloß man sich zu der ungewöhnlichen Fahrt direkt von Singapur nach Kalifornien. Die Hafentbücher von San Francisco weisen nur sehr wenige Einfahrten aus Singapur kommend aus; Hongkong dominiert bei Asien ganz klar. 1847–48 waren gerade fünf Segler mit zusammen 2169 Tonnen von Singapur aus nach Amerika gefahren, 1850–51 immerhin schon 17 mit 7196 Tonnen.<sup>39</sup> Offensichtlich hatte die *Rose* in Batavia und Singapur bereits eine geeignete Ladung für Kalifornien zusammen bekommen und ersparte sich die Fahrt über einen chinesischen Hafen. Auch der Hamburger Konsul Behn – das dichte Netz der Konsuln in allen wichtigen Häfen war eine wichtige Stütze der Hamburger Handelsschiffahrt – hatte sich im August 1850 von Singapur aus energisch für den Amerikahandel eingesetzt.<sup>40</sup>

#### 4 Die Ladung der *Rose*

Leider existieren keine Hamburger Aufzeichnungen über die Ladung der *Rose*, aber aus Bettelheim und den Quellen von Ryūkyū ergeben sich Hinweise. Zunächst einmal scheint klar, daß in Naha keine Passagiere an Bord waren, die ansonsten im Kalifornien-Verkehr eine große Rolle spielten. Ryūkyū hatte stets großes Interesse an mitreisenden Chinesen, und seine Würdenträger wie auch Handwerker waren so ausgiebig an Bord der *Rose*, daß das Antreffen von Chinesen sich sicher in den Berichten niedergeschlagen hätte. Da die *Rose* zur Reparatur leichter gemacht werden mußte, wurden Teile der Ladung an Land gebracht. Die Quellen melden 130 Sack Reis sowie neun große Säcke unbekanntem Inhalts als die Hälfte der Ladung.<sup>41</sup> Bettelheim erhielt mehrmals vom Schiff

---

39 WONG Li Ken, a.a.O., S.291, Tabelle XVIII.

40 HAUSCHILD-THIESSEN, a.a.O., S.19f.

41 Dok.19, S.530f., in: *Ryūkyū Okoku Hyōjōsho Monjo*.

großzügige Geschenke von Zucker, kurioserweise obwohl Zucker (brauner Rohrzucker) eins der Hauptprodukte Ryūkyūs war; wahrscheinlich brauchte er raffinierten weißen Zucker für die Herstellung diverser Süßspeisen und von *ginger wine*, von denen er in seinen Aufzeichnungen berichtet. Bettelheim bekam außerdem Krüge mit Eingelegtem, Kuchen, Pudding und eine Orange, Tauben, Bücher, einen chinesischen Tuschstein, 21 eingewickelte Päckchen und zwei Körbe unbestimmten Inhalts sowie wahrscheinlich zwei Paar Schuhe. Andere Geschenke an Würdenträger bestanden aus Zündhölzern, Pfauenfedern, Kleiderschachteln und Gefäßen mit verschiedenen alkoholischen Getränken sowie auch einem Revolver „für den König“ nebst einem Modell des Schiffs in der Größe von 40x12cm<sup>42</sup>, das unzweifelhaft seinen Weg nach Kagoshima gefunden haben wird.

Die Liste vermittelt einen Eindruck, woraus die „general cargo“<sup>43</sup> für Kalifornien bestanden haben könnte. Die Hauptladung, Reis, war ebenso wie Zucker in Batavia und Singapur leicht zu bekommen. Reis war in den USA einfuhrabgabefrei,<sup>44</sup> während andere attraktive Massengüter (Kaffee, Tee) seit den 1840ern mit Abgaben belegt waren. Offensichtlich waren T.E. & C. Vidal außerordentlich gut über die sich stets wandelnde Bedürfnislage und die Einfuhrbestimmungen im Goldland Kalifornien informiert. In der Tat setzte Vidal frühzeitig auf das lukrative Geschäft, zehntausende von teilweise sehr schnell wohlhabend werdenden Menschen in der ehemaligen mexikanischen Provinz zu versorgen, die zunächst noch die Infrastruktur für nur wenige tausend aufwies, und ließ sich offensichtlich auch nicht von dem Rückschlag aufhalten, die der Untergang der „Steinwälder“ auf der Fahrt von Hamburg nach Kalifornien mit einer Ladung von T.E. & C. Vidal an Bord im März 1849 noch im Ärmelkanal bedeutete.<sup>45</sup>

## 5 Die Rose in Ryūkyū

Das kleine Königreich Ryūkyū mit seinen geschätzten 150–200000 Einwohnern erfreute sich in der Mitte des 19. Jahrhunderts einer ganz und gar unwillkommenen Aufmerksamkeit westlicher Mächte, vor allem Großbritanniens, Frankreichs, der USA und Rußlands. Diese sahen Ryūkyū als ideales Sprungbrett zur ersehnten Öffnung Japans an, während das zusehend nervöse Shōgunat in Edo es als äußeren Teil von „Japan's defense perimeter“ betrachtete.<sup>46</sup> In der Tat waren die oft über China und Ryūkyū kommenden Nachrichten beunruhigend; so erfuhr man z. B. anlässlich des Anglo-Chinesischen Kriegs von 1839–42 von

42 Dok. 63, S. 551, in: *Ryūkyū Okoku Hyōjōsho Monjo*.

43 BETTELHEIM, S. 545.

44 Sahrom AHMAT: *American Trade with Singapore, 1819–65* (= *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society* 38/2 (1965)), S. 250–254.

45 HAUSCHILD-THIESSEN, a. a. O., S. 10.

46 KERR, a. a. O., S. 239.

der Überlegenheit westlicher Waffen und der Bereitschaft ihrer Eigentümer, damit ihre Interessen aktiv durchzusetzen.

Ryūkyū war schon lange die Drehscheibe eines schwungvollen Handels gewesen, der ost- und südostasiatische Länder verband, als es 1609 vom Fürstentum Satsuma von Kagoshima/SüdJapan aus mit Billigung des Shōgunats erobert wurde. Da Japan sich selbst zunehmend von der Außenwelt abschloß und einen eingeschränkten Außenhandel nur noch mit Chinesen und Holländern in Nagasaki betrieb, kam Ryūkyū eine wichtige Rolle bei der Beschaffung begehrter chinesischer Waren und Informationen zu. Es wurde zwar von Japan kontrolliert, war aber kein Teil Japans, so daß die strengen Abschottungsedikte in Ryūkyū mit einer gewissen Flexibilität gehandhabt werden konnten.

Das wertvolle Privileg des Handels mit China verdankte Ryūkyū seiner historisch gewachsenen Tributbeziehung zum Kaiser von China. Um diese aufrecht zu erhalten, war Ryūkyū in einen Zustand der „doppelten Abhängigkeit“ von China und Japan (bzw. Satsuma) eingetreten. In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts kamen jedoch neben vielen chinesischen auch rund 70 westliche Schiffe nach Ryūkyū.<sup>47</sup> Diese wurden als bedrohlich empfunden und Edo, Satsuma und Ryūkyū waren sich klar darüber, daß die gegenwärtige minimale Rüstung der Ryūkyū-Inseln die Option einer militärischen Abwehr nicht zuließ. In der Tat mußte man sogar den Missionar Bettelheim dulden, denn es stand zu befürchten, daß hinter ihm die gesamte britische Militärmacht stand.

Der *bugyō*, der als Administrator das Haus Satsuma vertrat, und seine Leute hielten sich bei den unwillkommenen Besuchen stets im Hintergrund und noch 1836 wurden Edikte bestätigt, daß Ryūkyūaner in Gegenwart Fremder weder die japanische Sprache noch japanische Gegenstände benutzen sollten.<sup>48</sup> Tarnung wurde zur zweiten Natur Ryūkyūs. Fremde sollten keinerlei brauchbare Informationen erhalten und so schnell wie möglich wieder in See stechen. Ihnen wurde lächelnd, aber unverbindlich begegnet, und sie griffen oft ins Leere.

Ein besonders plastisches Beispiel für diese Desinformationspolitik überliefert Kapitän Belcher (*HMS Samarang*) aus dem Jahre 1845:

... Let me discuss the questions of „the emperor“. I found on many occasions that my interpreter confounded the terms Chief, Mandarin, Examiner, King, Queen, and Emperor, which also expressed Ruler, and it was not without special examination, on every occasion, that I induced him to adopt the proper English words... On this occasion I was determined to probe the matter more closely. I therefore demanded of him where the *Chief* resided? The reply was, “Sheudi” [Shuri]. “What is his rank?”

---

47 Eine nicht ganz vollständige Liste findet sich bei: Yoshihiko TERUYA: „Ryūkyū and its Role in Western Thought: Euro-American Peace Movements in the Early Nineteenth Century“, in: *Ryūkyū in World History*. Hg. v. Josef KREINER (= JapanArchiv. Schriftenreihe der Forschungsstelle Modernes Japan, 2) Bonn: Bier'sche Verlagsanstalt 2001, S.261–278; S.277f.

48 KERR, a. a. O., S.245.

“Mandarin, not first chop.“ “Has he a button?“ “No – I think he Japan Chief.“ “Enquire.“ “He like no say.”<sup>49</sup>

Für die unbequemen westlichen Besucher wurde eigens das Amt des „Napa Governor“ geschaffen, von Bettelheim auch manchmal als „Mayor of Naha“ bezeichnet, obwohl der Inhaber nichts mit der Stadtverwaltung von Naha zu tun hatte. Der Titel lautete einheimisch *chihôkan* 地方官 (chines. *tifankwan*). Er wurde zeitweilig einem nur mittelrangigen Regierungsfunktionär in Shuri übertragen, der für die möglichst schnelle und reibungslose Abfertigung der Schiffe in Naha zuständig war. Seine Hauptaufgabe war, die Fremden unbedingt von der Hauptstadt Shuri sowie den höchsten Würdenträgern, dem König, seinem Regenten und den Drei Staatsministern, fernzuhalten.<sup>50</sup> Natürlich trat er sehr würdevoll mit großem Gefolge auf und veranstaltete aufwendige Bewirtungen für die Gäste. Zur weiteren Tarnung verwendete der „Napa Governor“ auch noch falsche chinesische Namen (*karana* oder *tôna*). Das System erregte zwar Bettelheims Mißtrauen, war aber so kunstvoll gebaut, daß selbst der Missionar es nie vollständig durchschaute. Erst Kommodore Perry zerstörte diese Fassade endgültig mit bewaffneter Entschlossenheit und marschierte nach Shuri.

Auch Kapitän Andresen von der *Rose* machte Bekanntschaft mit einem „Napa Governor“, der ihn, den Steuermann und Bettelheim am 26. August 1851 zum Tondô in Naha einlud. Dieser kleine Tempel befand sich am Hafen nahe Miegusuku; er war entfernt vom Stadtgebiet und Gäste konnten von Schiffen direkt zu ihm gelangen, was die Ortswahl durch die Ryûkyû-Regierung entscheidend beeinflußt haben wird. Die Unterhaltung beim Essen verlief höflich und allgemein, man sparte schwierige Themen wie Politik, Handel und Geographie aus. Die Gegeneinladung an Bord wurde wegen schlechten Wetters abgesagt. Ryûkyû-Beamte notierten eine Liste des benötigten Proviant, der später geliefert wurde.<sup>51</sup> Insgesamt erhielt die *Rose*:

- Knollenfrüchte unbestimmter Menge
- ca. 120kg Süßkartoffeln
- Wasser
- 3 Kuchen (*chirunko*) und andere Süßigkeiten
- mehr als 50 Eier
- 32 Hühner
- 2 kleine Schweine
- 20 *togan* (Gemüse)

49 Edward BELCHER: „Narrative of the Voyage of H.M.S. Samarang, during the Years 1843–1846; employed surveying the islands of the Eastern Archipelago, accompanied by a brief vocabulary of the principal languages... London 1848“, in: *Ryûkyû Studies to 1854. Western Encounter Part 1*. 5 Bde, hg. v. Patrick BELLEVAIRE, Tôkyô: Edition Synapse 2000. Bd.4, S.56f.

50 Zur komplexen Struktur der Regierung von Ryûkyû vgl. Mitsugu MATSUDA: *The Government of the Kingdom of Ryukyu, 1609–1872*. Gushikawa: Yui Publishing 2001. – Oft stellten die Drei Staatsminister (*sanshikan*) die tatsächlich Regierenden dar.

51 Dok.58-1, S.547f., in: *Ryûkyû Okoku Hyôjôsho Monjo*.

- 15 Maße Schnaps
- Materialien (Holz, über 500 Nägel) sowie Arbeitszeit bei der Reparatur des Schiffs
- Waschkdienst
- Bewirtungen

Es gibt zahlreiche Berichte über das Erstaunen westlicher Besucher darüber, daß Ryūkyū keinerlei Bezahlung für solche Leistungen wünschte. Selbst Bettelheim meinte im Falle der *Rose*, Ryūkyū sollte etwas verlangen.<sup>52</sup> Auf Seiten Ryūkyūs mögen das Gefühl einer moralischen Verpflichtung (KERR) und echte Gutherzigkeit ausschlaggebend gewesen sein, oder aber der Wunsch, die Fremden so schnell wie möglich auslaufen zu sehen (BEILLEVAIRE).<sup>53</sup> Der Aufenthalt der *Rose* vermag dies nicht zu klären, weil alle Leistungen und Kommunikation stets in vollendeter Höflichkeit erfolgten, die die Motive verschleierte. Die nötigen Reparaturen wurden fast sofort in Angriff genommen. Ein detaillierter Tagesbericht der Beamten in Naha an Kanegusuku-*peechin*,<sup>54</sup> den Kontaktmann in der Verwaltung in Shuri vom 27. August, zeigt den Zeitdruck.<sup>55</sup> Das Ziel der Fertigstellung der Arbeiten bis zu diesem Tag war verfehlt worden. Der Grund bestand darin, daß Kapitän Andresen am Sonntag keine Arbeiten an Bord erlaubte. Auch die Bitte, wenigstens am Nachmittag nach dem Gottesdienst arbeiten zu dürfen, stieß auf taube Ohren. Auf Seiten Ryūkyūs war das Büro des *o-funa-te-bugyō* involviert, das normalerweise für den Hafen und für China bestimmte Schiffe zuständig war. Insgesamt 16 Zimmerleute waren eingesetzt, die der Kapitän gern auf sechs oder zehn reduziert gesehen hätte, und zwar aus Kostengründen, wie er einräumte, worauf man ihm sagte, daß diese Leistung ebenfalls kostenlos sei.<sup>56</sup> Kapitän Andresens Geschicklichkeit, einerseits bei prinzipiellen Dingen wie der Sonntagsruhe fest zu bleiben, andererseits Einfühlungsvermögen zu zeigen, bewährte sich auch hier, indem er sagte, als Ausgleich für die Mühen, die er verursachte, einige Geschenke machen zu wollen, was dann auch geschah.

Die meisten westlichen Schiffe vor Perry waren in offiziellem Auftrag u. a. deshalb nach Ryūkyū gekommen, um Handelsmöglichkeiten zu eröffnen. Für das Königreich Ryūkyū war Handel ein wunder Punkt, weil ihm ausschließlich der streng regulierte Depothandel mit chinesischen Waren gestattet war, an dessen Profiten sich Satsuma bereicherte. Tatsächlich wurde in Kagoshima bitter gestritten, ob Ryūkyū aus Sicherheitsgründen völlig abzuriegeln war oder man den wirtschaftlichen Verlockungen folgen und einen Depothandel auch mit westlichen Waren beginnen sollte. Einstweilen konnte jedoch jeder Verdacht, auf eigene Rechnung Handel treiben zu wollen, für Ryūkyū-Leute zu schweren

---

52 BETTELHEIM, S.546.

53 KERR, a. a. O., S.241–243, 294; BEILLEVAIRE, a. a. O., Bd.1, S.14.

54 *Peechin* bezeichnet eine mittlere Rangstufe im höfischen Beamtenapparat.

55 Dok.48-1, S.542, in: *Ryūkyū Okoku Hyōjōsho Monjo*.

56 Dok.52, S.544f., in: *Ryūkyū Okoku Hyōjōsho Monjo*.

Strafen führen. Nur kleine Geschenke wurden gern genommen, wenn sie ohne Kenntnis der allgegenwärtigen Kontrolleure gegeben wurden, und Ryûkyû bestand darauf, daß alle Sachleistungen für fremde Schiffe kostenlos seien, so daß man sich nicht dem Verdacht einer Handelstätigkeit aussetzte. Die kleinen Geschenke, die Andresen und andere gaben, wurden offensichtlich in einem gewissen Umfang geduldet, denn Bettelheim beklagt sich darüber, daß sich die „Mandarine“ bereicherten, während die einfachen Leute nichts hätten.<sup>57</sup>

Das Land selbst war in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts von einer besonders schweren Serie von Taifunen, Tsunamis, Erdbeben, Mißernten mit Hungersnöten und Epidemien heimgesucht worden.<sup>58</sup> Kerr sieht die materielle Basis für den Handel mit wertvollen Gütern, wie von Ryûkyû selbst immer wieder gegenüber den Fremden betont, als nicht gegeben an. Beillevaire<sup>59</sup> dagegen sieht in diesen Behauptungen nichts anderes als den erzwungenen Versuch, engere Beziehungen mit den gefährlichen Fremden zu vermeiden. Die Erleichterung, daß die *Rose* zwar ein Handelsschiff war, aber Handel nur mit Kalifornien treiben wollte, ist auch in den amtlichen Dokumenten der Ryûkyû-Verwaltung greifbar und erleichterte der *Rose* wie den einheimischen Würdenträgern, die von Satsuma für jede Schwierigkeit verantwortlich gemacht wurden, den Aufenthalt vom ersten Tag an.<sup>60</sup>

Trotz dieser Schwierigkeiten hatte sich seit den euphorischen Ryûkyû-Berichten des britischen Kapitäns Hall (in Deutschland 1819 erschienen) im Westen das Stereotyp eines friedliebenden und äußerst freundlichen Königreichs herausgebildet. Auch Klassiker wie Kaempfer und Siebold enthielten Informationen über Ryûkyû und deuten ein Verständnis der „doppelten Abhängigkeit“ von China und Japan bzw. Satsuma an.<sup>61</sup> Da der Ryûkyû-Aufenthalt der *Rose* allerdings ungeplant war, kann man bezweifeln, daß Kapitän Andresen entsprechende Bücher an Bord hatte. Sein Interesse war eher pragmatisch, er ließ sich von Bettelheim aus dessen Büchern die Karte der Ankerplätze von Beechey kopieren und zeichnete selbst eine vergrößernde maßstabsgerechte Kopie der Küsten von Ryûkyû aus Halls Buch.<sup>62</sup>

Ein Problem, mit dem die meisten westlichen Schiffe in Naha konfrontiert waren, war nicht allen Kapitänen gleich einsehbar. Für die meist des Chinesischen und der Ryûkyû-Sprache unkundigen Reisenden war der britische Missi-

57 BETTELHEIM, S.549.

58 KERR, a.a.O., S.241–243 u. 294.

59 BEILLEVAIRE, a.a.O.: Bd.1, Einleitung, S.14.

60 Dok.5, S.523, in: *Ryûkyû Okoku Hyôjôsho Monjo* (Bericht von Kabira-*peechin* aus Naha an Shuri).

61 Zum damaligen Wissensstand über Ryûkyû in den deutschsprachigen Ländern vgl. Peter PANTZER: „Knowledge and Sources on Ryûkyû in Germany and Austria“, in: *Sources of Ryûkyûan History and Culture in European Collections*. Hg. v. Josef KREINER (= Monographien. Hg. v. Deutschen Institut für Japanstudien der Philipp-Franz-von-Siebold-Stiftung, 13). München: iudicium 1996, S.63–90.

62 BETTELHEIM, S.547.

onar und Arzt Bettelheim ein Geschenk des Himmels. Bettelheim ließ sich meist noch vor dem offiziellen Empfangskomitee zu den Schiffen hinausrudern und machte sich als Übersetzer und örtlicher Informant verdient – seine zahlreichen Kritiker würden sagen: wichtig.<sup>63</sup> Dabei wurde seine prekäre Lage in Ryūkyū nicht voll erfaßt: In den acht Jahren von 1846 bis 1854 gelang es ihm gerade, einige wenige Konvertiten zu gewinnen. Dies lag nicht nur in seiner eigenen problematischen Persönlichkeit begründet, sondern im Widerstand der Behörden, die eingedenk der gültigen japanischen Edikte gegen das Christentum jeden Erfolg verhinderten. Da man ihn nicht einsperren konnte, war Bettelheim stets von einer großen Zahl Offizieller begleitet und überwacht. Bettelheim selbst vermutet bis zu 200 Personen, die in einer Art von „Schichtdienst“ mit ihm befaßt waren.<sup>64</sup> Natürlich wurden auch alle temporären Besucher an Land begleitet und bewacht und man sorgte dafür, daß die Bevölkerung keinen Kontakt aufnahm. Nur gelegentlich entkamen Bettelheim und westliche Besucher ihrem unerwünschten Gefolge. Am 23. August gegen Abend ließen sich Kapitän Andresen und Bettelheim im Beiboot der *Rose* vom Hafen Naha die wenigen Kilometer nach Tomari rudern, damals ein separater Ort, und ließen ihre Bewacher hinter sich. Sofort waren sie von einer großen, sehr freundlichen und sicher neugierigen Menschenmenge umringt.<sup>65</sup> Bezeichnenderweise wird diese peinliche Episode nicht von der Ryūkyū-Verwaltung erwähnt.<sup>66</sup> Statt dessen erfahren wir, daß Itarashiki (Ichirazichi, den Bettelheim gern als „Oberspion“ (*spy-master-general*)) bezeichnet, am Vortag stark erkältet war, während der andere Übersetzer, Hiyagon-*peechin* (jap. Hiyane), plötzlich seinen erkrankten Vater in Shuri besuchen mußte und auch ein dritter Übersetzer, Yasumori-*peechin*, aus Krankheitsgründen nicht beim Schiff erschien. Das erklärt vielleicht den zeitweiligen Zusammenbruch der Überwachung, beleuchtet aber auch die konkrete Belastung, die die Sorge um die unwillkommenen Besucher für einzelne Beamte bedeutete. Dabei ist schwer zu unterscheiden, wer wirklich krank wurde (Itarashiki ?) und wer Krankheit vortäuschte (Yasumori ?), um seinen Verantwortlichkeiten vorübergehend zu entgehen.<sup>67</sup>

So kam es immer wieder zu diskreten Bitten von Ryūkyū an fremde Kapitäne, Bettelheim und seine Familie mitzunehmen, verbunden mit dem Angebot großzügiger Bezahlung. Übrigens findet sich im Falle der *Rose* davon nichts in den Dokumenten von Naha und Shuri, wohl aber bei Bettelheim. Kapitän Andresen, ganz der pragmatische Hamburger, unterrichtete Bettelheim am 19. August davon und bot diesem die Mitfahrt an, wenn Bettelheim ihm dafür „good passage money“ zahlte. Bettelheim wies das Ansinnen wie alle anderen derarti-

---

63 vgl. KERR, a. a. O., S. 290.

64 BETTELHEIM, S. 81, Anm. 1.

65 BETTELHEIM, S. 547.

66 Das diesen Zeitraum abdeckende Dokument weist erkennbare Auslassungen auf (Dok. 44, S. 540 in: *Ryūkyū Okoku Hyōjōsho Monjo*).

67 Dok. 42, S. 539f. zum 22. August 1851, in: *Ryūkyū Okoku Hyōjōsho Monjo*.

gen zurück.<sup>68</sup> Am 22. August ließ Bettelheim sich das auch schriftlich von Andresen geben, wahrscheinlich als Beweis für seine Vorgesetzten in Hongkong und England, daß man ihn in Ryûkyû verfolgte.

Ein letzter Aspekt des Besuchs, der exemplarisch die Komplexität der Situation zeigt, betrifft die Bewaffnung der *Rose*. Bettelheim schien sich im Klaren zu sein, daß das Schiff mit Kanonen ausgerüstet war, denn er äußert leicht pikiert, daß es am Morgen des 29. August 1851 ohne die versprochenen fünf Salutschüsse aus dem Hafen auslief. Für Satsuma, vertreten durch das seinen Willen ausführende Ryûkyû, waren natürlich Waffen ebenso bedrohlich wie interessant. Es verwundert, daß in den Ryûkyû-Quellen erst anläßlich der Abreise im vorletzten Dokument<sup>69</sup> von einer Bewaffnung berichtet wird: Es befänden sich acht Blankwaffen, sieben große und kleine Gewehre sowie „ungefähr sechs“ Kanonen (*taihô*) an Bord. Der Zeitpunkt des Berichts ist erstaunlich, hatten die Offiziellen und Zimmerleute von Ryûkyû sich doch zuvor tagelang in großer Zahl auf dem kleinen Schiff aufgehalten zu Teilentladung und Reparaturen. Da in der selben Quelle auch die Abmessungen des Schiffs mitgeteilt werden, ist zu vermuten, daß diese Erkenntnisse früher vorlagen, man es aber vorzog, sie offiziell erst mit der Abreise des Schiffs zu berichten, um niemanden unter den Satsuma-Würdenträgern zu einer direkten Einmischung zu veranlassen. Die Verzögerung um einige Tage ersparte Ryûkyû potentielle Komplikationen.

Eine kleine Spekulation bezieht sich auf die Kanonen selbst. Es könnte natürlich sein, daß Kapitän Andresen aus eigener Einsicht auf den Salut verzichtete oder daß man ihm, ohne Wissen Bettelheims, bedeutet hatte, jedes Aufsehen zu vermeiden. Andererseits bedeuten schwere Kanonen auch Verlust an Wirtschaftlichkeit, und im Ernstfall wäre mit 13 Männern wenig gegen Piraten auszurichten gewesen. Von Roß, Vidal & Co. ist bekannt, daß in dieser Zeit mindestens eine andere Brigg von ähnlicher Größe und Besatzungszahl wie die *Rose*, die *Elisabeth Roß* (180 Tonnen/zwölf Mann), teilweise mit Holzattrappen ausgerüstet war – vielleicht war Andresen auch gar nicht in der Lage, einen Salut zu feuern!<sup>70</sup>

## 6 San Francisco – Das Ende der Reise der *Rose*

Ende 1851 oder Anfang 1852 lief die *Rose* tatsächlich in San Francisco ein, die Reparaturen, die in Naha ausgeführt worden waren, hatten also gehalten. Kali-

68 BETTELHEIM, S.547.

69 Dok.68-2, S.553, in: *Ryûkyû Okoku Hyôjôsho Monjo*.

70 Über die *Elisabeth Roß* anläßlich ihrer Westafrikareise 1855 mit der Familie Vidal an Bord: „... daß von den Kanonen, die drohend ihre Mündung aus den Seiten des Schiffes stecken, nur zwei wirkliche Kanonen sind, die übrigen nichts als eine hölzerne Mündung ohne irgend welches Anhängsel dahinter.“ Aus: *Hamburger Kaufmannsfamilien auf Reisen (um 1850)*. Dargestellt am Beispiel der Familie Vidal nach den Tagebuchnotizen von Auguste Werlich. Bearbeitet von Dr. E. HICKE (= Hamburger Wirtschafts-Chronik. Forschungen und Berichte aus dem hanseatischen Lebensraum, Bd.IV, Heft 1). Hamburg: Hanseatischer Merkur Dezember 1974, S.86.

fornien steckte damals mitten im Goldrausch. Der Warenimport explodierte zwischen dem 1.1. und 31.12.1852 auf 513.266 Tonnen, verteilt auf 1104 Schiffe, von denen 20 mit einer Tonnage von 4628 Tonnen aus Hamburg kamen.<sup>71</sup>

Hamburg war seit November 1849 durch seinen Konsul Alfred Godeffroy in San Francisco vertreten, der umfangreiche Jahresberichte schickte und zu einer zahlenmäßig bedeutenden Auswanderung beitrug. Die Versorgung der gewaltig wachsenden goldgrabenden Bevölkerung mit in den ersten Jahren praktisch allem, was sie zum Leben und Arbeiten brauchte, war ein lukratives Geschäft, dem auch rund 20 deutsche Handelshäuser vor Ort nachgingen,<sup>72</sup> die eigene Depots besaßen und sich an Auktionen beteiligten. Allerdings waren die Zustände in der Stadt San Francisco, die vor kurzem erst 800 Einwohner gehabt hatte, und besonders am Hafen chaotisch. Es gab einfach nicht genug Lagerkapazitäten und vor allem keine Arbeitskräfte. Im April 1849 berichtete ein Hamburger Kapitän von über 100 Schiffen im Hafen, darunter auch solchen aus Hamburg, mit desertierten Mannschaften und sogar Offizieren. Diese waren dem Lockruf des Goldes gefolgt und in die Minen gegangen. Obwohl der Lohn eines Seemanns im Mai 1852 30–70 Dollar im Monat betrug, verdienten Tagelöhner an Land 4–6 Dollar am Tag, Fachkräfte bis zum Doppelten.<sup>73</sup>

Verheerende Brände wie der vom Juni 1851 vergrößerten noch die Lageraumnot, dazu kam die Lotterie, die die ständig wechselnde Bedarfslage beim Import darstellte. Es ist jedoch anzunehmen, daß die Hauptladung der *Rose*, Reis, Aufkäufer gefunden hat, die damit chinesische Arbeiter versorgen konnten. Schlechter sah es aus mit frischen Lebensmitteln und Baumaterial (wachsende Selbstversorgung in Kalifornien). Diversifizierte Ladungen konnten das Risiko vermindern.

Von der *Rose* liegt die Nachricht vor, daß sie am 22. März 1852 in San Francisco „condemniert“ wurde. Das bezeichnet das Einbehalten der Schiffspapiere durch die Behörden, meistens wegen mangelnder Seetauglichkeit. Offensichtlich waren die Auswirkungen der letzten Reise und des Taifuns auf die alte Brigg nicht mehr zu überdecken. Das Schiff wurde nun an den Steuermann Johann Gerhard Stege verkauft, der am 4. März abgemustert hatte.<sup>74</sup> Seit 1853 ist das Schiff nicht mehr auf Hamburger Listen geführt.

Stege blieb in Kalifornien und wird anlässlich seiner Hochzeit mit Johanna Dammann aus Altona, die 1853 auswanderte, als Kapitän bezeichnet.<sup>75</sup> Leider wissen wir nicht, ob er die *Rose* noch einmal seetauglich bekommen hat, oder ob er auf anderen Schiffen fuhr. Eine nicht ganz realitätsferne Spekulation wäre, daß die *Rose* das Schicksal Dutzender aufgegebener oder nicht mehr seetauglicher Schiffe in San Francisco ereilte, indem sie zum „storeship“ wurde. Der

---

71 Vgl. die Auswertung zeitgenössischer Quellen auf der Online-Datenbank [www.maritimeheritage.org/](http://www.maritimeheritage.org/)

72 Vgl. HAUSCHILD-THIESEN, a. a. O., S.9–11.

73 *Daily Alta California* vom 15. Mai 1852, nach: [www.maritimeheritage.org/](http://www.maritimeheritage.org/)

74 KRESSE: *Seeschiffs-Verzeichnis der Hamburger Reedereien 1824–1888*, a. a. O., S.255.

75 HAUSCHILD-THIESEN, a. a. O., S.83.

Knappheit an Lagerraum am Hafen wurde häufig Abhilfe geschaffen, indem man solche Schiffe fest am Ufer vertäute und weitere hölzerne Stockwerke aufsetzte.

Kapitän Christian Andresen verließ San Francisco, vielleicht auf einem der 20 Hamburger Schiffe, die 1852 von dort ausliefen, und kehrte nach Hamburg zurück. 1853 ist er in einem Hamburger Adreßbuch verzeichnet, und zwar bis 1858 als „Andresen, Christian, Schiffscapitain, St. Pauli, Langereihe no 20“, von 1859 bis 1861 Langereihe 17 und von 1862 bis 1864 wohnhaft „2. Vorsetzen üb. 40“. Ab 1865 ist kein Eintrag mehr vorhanden.<sup>76</sup> Andresen blieb der Seefahrt treu und war von 1853 bis 1863 Kapitän auf drei verschiedenen Briggs in der Hamburg-Brasilianischen Packetschiffahrt Gesellschaft (*sic*) und fuhr mehrmals nach Rio.<sup>77</sup> Möglicherweise ist er 1864 oder 1865 verstorben.

Die Reise der *Rose* ist ein gutes Beispiel für die Qualitäten der Hamburger Handelsschiffahrt in der Mitte des 19. Jahrhunderts. Das Ausnutzen von Informationsnetzwerken und Handelschancen, die sorgfältige Kalkulation der Waren durch die Reederei, aber auch die seemännische Leistung und das besonnene Auftreten von Kapitän und Mannschaft in potentiell schwieriger Lage in Ryūkyū zeigen eindrucksvoll, mit welchen Mitteln Hamburg sich in Ostasien gegenüber großer, vor allem britischer Konkurrenz behaupten und sogar ausbreiten konnte.

Vom nicht eingeplanten Besuch der *Rose* in Ryūkyū ist leider wenig geblieben außer den Journaleintragungen von Bettelheim und den einheimischen Dokumenten, die erst 2005 bzw. 1990 vollständig editiert wurden. Es bedurfte erst der spektakulären Rettung der Besatzung des gestrandeten Schoners *R.J. Robertson* durch die Bewohner von Miyako in der Provinz Okinawa volle 22 Jahre später, um Ryūkyū/Okinawa in den Blickpunkt des erwachenden deutschen kolonialen Interesses zu heben und deutsche Spuren im Lande zu hinterlassen.

---

76 *Hamburger Adreßbuch 1853–1858*, freundliche Mitteilung von der Hamburger Commerzbibliothek (Frau Mareike Kraus). – Die in der NS-Zeit so benannte Christian-Andresen-Straße, frühere Gustav-, heutige Gilbertstraße, zwischen St. Pauli und Altona, hat übrigens nichts mit dem Kapitän aus dem 19. Jahrhundert zu tun.

77 KRESSE: *Seeschiffs-Verzeichnis der Hamburger Reedereien 1824–1888*, a. a. O., S. 154, 200.