

## 4. Die Sklavereidebatte in Bremen

Die vorangegangenen Kapitel dieser Untersuchung arbeiteten verschiedene Ebenen der Verflechtungen der Stadt Bremen und ihrer Einwohnerschaft mit der atlantischen Plantagenwirtschaft des späten 18. Jahrhunderts und der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts heraus. Kaufleute in Bremen importierten die Produkte der Sklavenplantagen und exportierten Luxus- und Alltagsgütern für die kolonialen Eliten auch Leinen zu Bekleidung der Sklavenbevölkerung sowie Plantagengerät. Gleichzeitig wanderten insbesondere junge Bremer Kaufleute (temporär) in die atlantische Welt aus, knüpften dort Kontakte und schufen Handelsverbindungen. Von atlantischen Handelszentren wie St. Thomas exportierten sie nicht nur Plantagenprodukte. Sie integrierten sich weitgehend bedenkenlos in eine transnationale Elite, die sich selbst als kosmopolitisch verstand und wurden so auch Teil einer kolonialen Elite, deren Sklavereipraktiken sie übernahmen. Der Besitz von Sklaven für den häuslichen Gebrauch war auf St. Thomas unter den erfolgreichen Bremer Kaufleuten normal. Die politische Elite Bremens erkannte rasch die wirtschaftliche Bedeutung dieser atlantischen Verbindungen und verhandelte gemeinsam mit Hamburg und Lübeck Handelsverträge mit bedeutenden Plantagenregionen und Exportmärkten jenseits des Atlantiks. Bremer fanden sich in der Karibik verteilt auf Inseln wie St. Thomas, Haiti, Kuba oder Jamaika als Plantagenbesitzer und -verwalter.

Mit der wachsenden Teilhabe an der auf Sklavenarbeit basierenden atlantischen Plantagenwirtschaft konnte Bremen sich im Zeitalter des Abolitionismus auch der Teilhabe am britisch geführten Antisklavereisystem nicht entziehen. Von Großbritannien ausgehende bi- und multilaterale Verträge gestalteten die im Wesentlichen von der britischen Marine militärisch durchgesetzten internationalen Bemühungen zur Unterdrückung des Sklavenhandels. Gleichzeitig verschärfte sich im atlantischen Raum mit dem Voranschreiten des 19. Jahrhunderts die Debatte um die Abschaffung der Sklaverei. Die in den vorherigen Kapiteln besprochene Ausweitung der Bremer Fahrtgebiete ab den späten 1810er Jahren brachte enge Verbindungen zu jenen Gebieten der *Second Slavery* mit sich, die im 19. Jahrhundert Schwerpunktgebiete des illegalen Sklavenhandels waren, insbesondere Brasilien und Kuba. Als atlantische Handelsmacht, die wirtschaftlich mit diesen Plantagenregionen verbunden war, rückten auch die Hansestädte

in den britischen Fokus. Durch die Teilhabe am von Großbritannien ausgehenden Vertragssystem zur Unterdrückung des Sklavenhandels und durch die eigenen wirtschaftlichen Verknüpfungen erlangte die in Bremer Zeitungen aufmerksam ausgeübte Rezeption atlantischer Abolitionsdebatten in Bremen eine praktische Bedeutung.

Wie dachte man nun in Bremen über die Teilhabe an der maßgeblich auf Sklavenarbeit und Sklavenhandel beruhenden Plantagenökonomie? Waren die indirekten und direkten Verflechtungen mit der atlantischen Sklavenwirtschaft Teil des öffentlichen Bewusstseins? Wie ging der Bremer Senat mit der vertraglichen Einbindung in das britische Antisklavenhandelssystem um, das die Freiheit der Bremer Handelsseefahrt einschränkte? Wie überbrückte Bremen den Interessenswiderspruch, wirtschaftlich enge Beziehungen mit den sklavenhaltenden Plantagenregionen und gleichzeitig gute Beziehungen zur abolitionistischen Seemacht Großbritannien zu unterhalten?

Um die aufgeworfenen Fragen beantworten zu können und sich dem staatlichen Umgang sowie der öffentlichen Meinung und Debatte Bremens zu Sklaverei und Sklavenhandel sowie den Bemühungen zu deren Beendigung annähern zu können, teilt sich dieses Kapitel in zwei Abschnitte. Zunächst arbeitet der erste Abschnitt die rechtliche und politische Grundlage der Bremer Involvierung in das atlantische Antisklavereisystem heraus. Anhand der Debatte um den Erlass dieser Maßnahmen, ihrer gerichtlichen Anwendung sowie späterer Bemühungen um Änderungen der internationalen Verpflichtungen ist zu zeigen, dass die (politische) Elite Bremens die Unterdrückung des Sklavenhandels als wirtschafts- und machtpolitische Angelegenheit behandelte, in der es sich zu behaupten galt. Das zweite Unterkapitel rückt von den staatlichen Akteuren ab und stützt sich im Wesentlichen auf Zeitungen und größtenteils veröffentlichte Reiseberichte und Bücher, um die Wahrnehmung des wirtschaftlichen, politischen, juristischen und diplomatischen Ringens um die Zukunft von Sklavenhandel und Sklaverei in einer breiteren Öffentlichkeit nachvollziehen zu können. Während diese Arbeit sich bisher weitgehend auf bremische Eliten beiderseits des Atlantiks konzentrierte liegt der Blick hier auch auf der größeren Schicht der zeitungslisenden Bevölkerung. Diese Untersuchung zeigt, dass der öffentliche Meinungs austausch moralischen Argumenten weit mehr Raum ließ als die staatlichen Überlegungen. Letztlich blieben aber auch auf dieser Ebene wirtschaftliche Überlegungen relevant und setzten die Grenzen des möglich und wünschenswert erscheinenden.

4.1 Gesetze und Maßnahmen gegen den Sklavenhandel: Notwendigkeit oder „Schikane“?

Am 30. September 1836 teilte der Bremer Senat dem Bürgerkonvent mit, dass einem Beitritt zu den britisch-französischen Verträgen zur Unterdrückung des Sklavenhandels nichts im Wege stehen dürfte, da „der Sclaven-Handel ohnehin von jeher ein dem hiesigen Platze durchaus fremdes, durch die öffentliche Meinung entschieden gebrandmarktes Gewerbe war.“<sup>1124</sup> Diese selbstbewusste Aussage des Bremer Senats erwies sich der Komplexität des atlantischen Sklavereisystems und der britisch geführten internationalen Bemühungen um die Unterdrückung des Sklavenhandels als nicht gerecht. Auch wenn Bremen kein Kolonialstaat mit einem eigenen Sklavenhandelsgewerbe war, waren Stadt und Kaufleute tief in das atlantische Sklavereisystem verflochten. Auf den Beitritt zu den Verträgen folgten über zwei Jahrzehnte gerichtlicher Auseinandersetzungen um deren Umsetzung und diplomatischer Gratwanderungen zwischen dem abolitionistischen Großbritannien und sklavenhaltenden Handelspartnern wie den USA. Bremer Schiffe transportierten beispielsweise Waren nach Afrika, die dort zum Sklavenkauf genutzt werden konnten. Wie die Flucht eines amerikanischen Sklaven nach Bremen und die Bewachung eines brasilianischen Sklavenschiffes in Bremerhaven zeigen werden, schlugen sich diese Verflechtungen nicht nur in Übersee, sondern auch in Bremen selbst nieder.

Wie aber gelangte der Senat dann zu seiner optimistischen Einschätzung? Die Antwort liegt in der Definition der Teilhabe am Sklavenhandel. Denn in der Tat lassen sich abgesehen von Bremer Seeleuten auf insbesondere niederländischen Sklavenschiffen direkte Beteiligungen Bremens am transatlantischen Sklavenhandel kaum nachweisen.<sup>1125</sup> Der Vergleich mit

---

1124 StAB 2-A.-C., 2-C.4.g.l. Bd. 1 Auszug aus der Bürgerkonventsverhandlung, 30. September 1836.

1125 Sarah Lentz stellte im Rahmen eines laufenden Forschungsprojekts, welches das Schiffpersonal auf Sklavenschiffen der *Middelburgsche Commercie Compagnie* analysiert, eine regelmäßige Beteiligung von Menschen aus Bremen und dem Umland fest. Siehe den voraussichtlich 2023 erscheinenden Artikel Lentz, More Rule than Exception: German-Speaking Crew Members Aboard European Slaving Vessels during the Eighteenth Century. Voraussichtlich 2023. Die Beteiligung von Menschen aus dem Bremer Umland an der maritimen Sklavenwirtschaft der Niederlande ist insofern wenig überraschend, da insbesondere im 18. Jahrhundert, aber bis in das 19. Jahrhundert hinein in Form der saisonalen Arbeitsmigration die Einbindung der Landbevölkerung in die niederländische Wirtschaft üblich war.

Hamburg spricht jedoch dafür, dass die weitgehende Abwesenheit von Bremer Schiffen, Reedern und Befrachtern im Sklavenhandel im Umkehrschluss kein Beweis für eine bewusste Entscheidung der Bremer Elite gegen die Beteiligung am Sklavenhandel darstellt.<sup>1126</sup> Wie Magnus Ressel zeigte, ergab sich die Hamburger Beteiligung am transatlantischen Sklavenhandel maßgeblich aus der Verflechtung mit dem übrigen Raum der Niederelbe, insbesondere dem dänischen Altona. Die Übersiedlung in die Nachbarstadt ermöglichte Hamburger Reedern die Nutzung der respektierten dänischen Flagge. Auch Schiffe in dänischem Besitz fuhren oft im Auftrag Hamburger Kaufleute. Eine Zunahme des direkten Hamburger Handels erfolgte 1800 bis 1806. Als neutrale Flaggen auf den Weltmeeren gefragt waren und gleichzeitig zum 1. Januar 1803 das dänische Sklavenhandelsverbot in Kraft trat, bot die Hamburger Flagge eine Ausweichmöglichkeit.<sup>1127</sup> In Bremen bestanden vergleichbare durch räumliche Nähe begünstigte Verflechtungen in diesem Ausmaß nicht.<sup>1128</sup>

So finden sich in der Trans-Atlantic Slave Trade Database keine von Bremen ausgehenden oder unter Bremer Flagge stattfindenden Fahrten, und eine Fahrt des intraamerikanischen Sklavenhandels in der respektiven Datenbank. Es handelt sich um die bereits im Abschnitt der nach Plantagenregionen handelnden Kaufleute erwähnte Fahrt des Bremer Schiffes *Mentor*, das 1804 acht Sklaven von Charleston nach Havanna transportier-

---

Die sogenannten Hollandgänger arbeiteten unter anderem als Torfgräber oder Grasarbeiter. Zu den wichtigsten Beschäftigungsfeldern gehörte aber auch die Seefahrt, üblicherweise auf Grönlandfahrern. Horst Rössler, Hollandgänger, Sträflinge und Migranten: Bremen und Bremerhaven als Wanderungsraum, Bremen, 2000, S. 80–123.

1126 Zudem fanden sich unter den Investoren des Sklavenhandels in den europäischen Zentren der Kolonialmächte auch Familien bremischer Herkunft. Sir Francis Baring, Sohn eines 1717 nach England ausgewanderten Bremers, investierte dort ab den 1750er Jahren in den Sklavenhandel. Auch die ursprünglich aus Bremen stammenden Dravemanns waren bereits jahrzehntelange in Bordeaux ansässig, als sie in den 1750er Jahren begannen Sklavenschiffe auszurüsten. Weber, Deutsche Kaufleute, 2004, S. 195–204; Meißner et al., Schwarzes Amerika, 2008, S. 89–95; Weber, Deutschland, der atlantische Sklavenhandel und die Plantagenwirtschaft der Neuen Welt, 2009, S. 48–51; Schulte-Beerbühl et al., From Westphalia to the Caribbean, 2011, S. 88.

1127 Ressel, Hamburg und die Niederelbe, 2014, S. 81–91.

1128 Die intensivste Verflechtung mit den Niederlanden war in dieser Hinsicht die Arbeitsmigration. Neben der oben erwähnten Beteiligung von Bremer Seeleuten am niederländischen transatlantischen Sklavenhandel fuhren Bremer auch auf niederländischen Schiffen nach Ostindien. Vgl. zu den sogenannten Bremer Ostindienfahrern Schwebel, Bremer Kaufleute in den Freihäfen der Karibik, 1995, S. 134.

te. Es erscheint durchaus möglich, dass es weitere Fälle gab, in denen Bremer Schiffe auf inneramerikanischen Fahrten auch Sklaven transportierten, nachweisbar ist dies aber nicht. Gegen eine über bisher unentdeckte Einzelfälle hinausgehende mögliche direkte Bremer Beteiligung am transatlantischen Sklavenhandel spricht hingegen die generelle Schwäche des Bremer Afrikahandels in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Der hanseatische Afrikahandel entwickelte sich aus dem Südamerikahandel, den Hamburg dominierte.<sup>1129</sup> Walter Kresse beschrieb selbst den Hamburger Afrikahandel um ca. 1840 noch als „minimal“.<sup>1130</sup> Erste Handelsunternehmungen von Bremen nach der westafrikanischen Küste ergaben sich 1841. Auch hier liegt nahe, dass sie aus den Erfahrungen entstanden waren, welche Bremer Kaufleute und Kapitäne im Südamerikahandel gemacht hatten. Die Schiffe fuhren dazu an der afrikanischen Küste entlang und stockten ihre Vorräte auf den kapverdischen Inseln auf. Dieser frühe Westafrikahandel beschränkte sich jedoch auf einzelne Unternehmungen einiger Bremer Kaufmannsreeder und hielt nur bis 1851 an. Erst in den späten 1850er Jahren, zum Ende des Untersuchungszeitraums dieser Arbeit etablierte sich ein erneuter Bremer Afrikahandel.<sup>1131</sup>

Es war diese Abwesenheit einer wirtschaftlich relevanten direkten Beteiligung der Bremer Kaufleute und Reeder am illegalen transatlantischen Sklavenhandel, der zur Einschätzung des Senats führte und auch die spätere geschichtswissenschaftliche Vernachlässigung der Bremer Verflechtung mit der atlantischen Sklaverei begründet. Dass Bremer Schiffe aber am Sklavenhandel beteiligt sein konnten, auch wenn sie selbst keine Sklaven transportierten, zeigt die unten besprochene Gerichtsverhandlung des angeklagten Schiffs *Julius & Eduard*. Das Schiff war von einem US-Amerikaner befrachtet worden, der bereits mehrfach Warenladungen an Sklavenhändler in Afrika konsigniert hatte, die dort zum Einkauf von Sklaven ge-

---

1129 Schramm, Deutschland und Übersee, 1950, S. 171f., 555.

1130 Dennoch waren die Sklavenfahrten von Westafrika nach Kuba und Brasilien für hamburgische Kapitäne und Reeder vergleichsweise profitabel. In Hamburg gab es daher Bedenken gegen einen Beitritt zu den Verträgen zur Unterdrückung des Sklavenhandels. Kresse, Die Fahrtgebiete der Hamburger Handelsflotte 1824–1888, 1972, S. 84–88.

1131 Da den familiär geführten Bremer Kaufmannsreedereien in den 1840er Jahren Kapital zur Errichtung von Handelsniederlassungen fehlte, fuhren die Bremer Schiffe die Küste hinab und tauschten ihre Ware, wo immer es Nachfrage gab. Dieses System erwies sich jedoch langfristig als wenig geeignet, da es an der Küste nur wenige natürliche Häfen gab. Müller, Bremen und Westafrika, 1971, S. 48–50.

nutzt wurden. Diese Anklage sollte die einzige ihrer Art bleiben. Zumindest in Großbritannien setzte sich infolge dennoch die Ansicht durch, deutsche und auch Bremer Schiffe seien aktiv am illegalen Sklavenhandel beteiligt. So berichtete die *British and Foreign Anti-Slavery Society* 1841 von einem Bremer Schiff, das 1838 mehrfach Sklaven nach Brasilien transportiert habe. Ähnliche Anschuldigungen erwiesen sich in anderen Fällen jedoch als falsch.<sup>1132</sup>

Während der Senat ein enges Verständnis des Sklavenhandels vertrat, hatte die Kaufmannschaft ein realistischeres Bild der tatsächlichen Komplexität der Realitäten auf See und des britisch-französischen Vertragswerks. Wie sollten etwa Auswanderer- und Sklavenschiffe unterschieden werden, die ohne ihre menschliche Fracht unterwegs waren? Obwohl die Bremer Kaufmannschaft nicht direkt durch den Transport versklavter Menschen am transatlantischen Sklavenhandel teilhatte, waren die Verträge zur Unterdrückung des Sklavenhandels seit dem Beitritt 1837 umstritten. Konflikte um Nachverhandlungen, Umsetzung und Auslegung der Verträge zogen sich bis 1860 hin. Der Bremer Senat zeichnete sich dabei durch eine ambivalente Haltung aus. Einerseits beteuerte er Bremens Gegnerschaft zum transatlantischen Sklavenhandel und die Ablehnung der Sklaverei. Andererseits zeichnete er sich in der Praxis durch eine oft widerwillige Kooperation mit den britischen Partnern aus, dessen Kampf gegen den Sklavenhandel er stets auch als Vehikel britischer Machtpolitik interpretierte. Die hier zutage tretenden, aus dem atlantischen Raum nach Bremen führenden Verflechtungen des Sklavenschmuggels und der Unterdrückung des Sklavenhandels zeigen zugleich Ausmaß und Komplexität des *Hidden Atlantic*, dem illegalen, aber florierenden Sklavenhandel des 19. Jahrhunderts, auf.<sup>1133</sup>

Im Folgenden sind Verhandlungen, Debatten, Nachverhandlungen und Gerichtsverhandlungen um die Auslegung der Verträge analysiert, um diese Ambivalenz offenzulegen. Ein geflohener US-amerikanischer Sklave sowie ein brasilianisches Sklavenschiff in Bremen zeigen die Fortsetzung dieser Haltung in Fällen, in denen die atlantische Sklaverei direkt auf bremisches Territorium gelangt war. Diese Fallanalysen, die Akteure zahlreicher atlantischer Staaten beinhalten, verweisen auf die translokale Natur des *Hidden Atlantic* und die Bremer Verflechtungen in denselben. Ein Abwägen zwischen eigenen wirtschaftlichen Interessen einerseits und andererseits dem Bemühen, als zuverlässiger Partner im Kampf gegen den Sklavenhandel

---

1132 Lentz, „No German Ship Conducts Slave Trade!“, 2021, S. 295–297.

1133 Siehe zum Konzept des Hidden Atlantic in dieser Arbeit S. 24.

wahrgenommen zu werden, leiteten dabei die Handlungsentscheidungen des Bremer Senats.

#### 4.1.1 Vorbehalte: die Gesetze und Verträge zur Unterdrückung des Sklavenhandels

„§ 1. Es giebt im Bremischen Staate weder Slaverei noch Leibeigenschaft. [...] § 2. Der Slavenhandel ist ein, Bremischen Bürgern und Einwohnern, verbotenes Gewerbe. Kein Bremisches Schiff darf dazu benutzt werden. Es ist sogar allen hiesigen Bürgern und Einwohnern untersagt, um, sei es durch Actien oder auf sonstige Weise an desfallsigen Unternehmungen, Antheil zu nehmen.“<sup>1134</sup>

Diese Paragraphen schlug die Bremer Constitutionsdeputation in einem Verfassungsentwurf am 28. Oktober 1814 als „Allgemeine Grundsätze der Constitution“ Bremens zur Regelung der persönlichen Freiheit vor. Sie waren der Beginn des ersten Abschnitts der Verfassung, der einem modernen Grundrechtskatalog nahekommt. Neben der persönlichen Freiheit regelte er unter anderem die Freiheit des Eigentums, der religiösen Meinung, Kultus sowie der Presse. Sowohl die Bürgerschaft (21. April 1815) als auch der Senat (9. Mai 1815) stimmten den Paragraphen zum Verbot von Sklaverei und Sklavenhandel zu.<sup>1135</sup> In ihrer Gesamtheit trat die vorgeschlagene Verfassung jedoch nie in Kraft. Senat und Bürgerschaft konnten sich nicht umfassend einigen und reformierten nach und nach einzelne Aspekte des Bremer Staatswesens.<sup>1136</sup>

---

1134 StAB 2-P.8.C. Auszug aus dem Hauptbericht der am 5. April 1814 ernannten Constitutionsdeputation, [28. Oktober 1814].

1135 N.N., Verhandlungen über die Verfassung der freyen Hansestadt Bremen, Bremen, 1818, S.1 Die geplante konstitutionelle Festschreibung der Freiheitsrechte fand überregionale Beachtung. *Großherzoglich-Badische Staatszeitung*, 11. Februar 1815, Deutschland.

1136 Somit scheiterte nicht nur das Verbot des Sklavenhandels. Nach dem Ende der französischen Annexion Bremens 1813 war es vorläufig zur Wiederherstellung des Zustands von 1810 gekommen. Der Bremer Staat hatte somit keine systematische Verfassung, sondern konstituierte sich aus verschiedenen bis auf das 15. Jahrhundert zurückgehenden Statuten. Eine angestrebte übersichtliche Kodifizierung der Bremer Verfassung konnte nicht erreicht werden. Schwarzwälder, *Geschichte der Freien Hansestadt Bremen*, 1995b, S. 56–70.



Es dauerte zwei Jahrzehnte, bis ein Sklavenhandelsverbot es wieder auf die legislative Tagesordnung Bremens schaffte. 1836 kam der Anstoß für einen zweiten und diesmal erfolgreichen Versuch der Kriminalisierung des Sklavenhandels von außerhalb des bremischen Staats. Großbritannien wünschte den Beitritt der Hansestädte zu den britisch-französischen Traktaten zur Unterdrückung des Sklavenhandels von 1831 und 1833. Der am 30. November 1831 geschlossene Vertrag verpflichtete beide Staaten, Kriegsschiffe auszurüsten und an den Küsten der Sklavenhandelsregionen Westafrikas, Kubas, Brasiliens, Puerto Ricos und Madagaskars kreuzen zu lassen. Die Schiffe des jeweils anderen Staates waren mit Vollmachten zu versehen, die es ihnen erlaubten, Handelsschiffe des anderen Staates zu durchsuchen und gegebenenfalls an dessen Gerichtsbarkeit zu überführen. Der zweite am 22. Mai 1833 geschlossene Vertrag schärfte die zuvor vage gebliebenen Bestimmungen und fügte Instruktionen für das konkrete Vorgehen der Kreuzer hinzu. Die aufgebrachten Sklavenschiffe waren den Verträgen zufolge nach der Gesetzgebung ihres Staates anzuklagen und gegebenenfalls zu verurteilen. Voraussetzung zum Beitritt zu den Verträgen war also der Erlass eines Strafgesetzes zum Verbot des Sklavenhandels.<sup>1137</sup>

Der Bremer Senat verhielt sich in dieser Frage auffällig zurückhaltend. Seine erste Reaktion auf die britische Einladung zum Beitritt zu den Verträgen bestand im Februar 1836 darin, die Positionen Hamburgs und Lübecks zu der Sache abzuwarten. Erst als diese mitgeteilt hatten, Gesetze zur Bestrafung des Sklavenhandels erlassen zu wollen und Hamburg einen entsprechenden Entwurf nach Bremen gesandt hatte, initiierte der Senat im September des Jahres das gesetzgebende Verfahren.<sup>1138</sup> Senats- und Bürgerkonventsmitglieder bildeten eine gemeinsame Deputation zur Ausarbeitung des Gesetzes, das den Sklavenhandel sowie „die damit zusammenhängenden Hülfgsgeschäfte“ betreffen sollte.<sup>1139</sup> Bürgerkonvent und Senat folgten in den Bürgerkonventsverhandlungen strikt dem Narrativ, dass der Sklavenhandel in Bremen immer geächtet gewesen sei, dementsprechend nie stattgefunden habe und einer Kriminalisierung nichts im Wege stünde.

---

1137 Akzessionsvertrag zwischen den Hansestädten und Großbritannien sowie Frankreich, Hamburg, 9. Juni 1837. Die gedruckte und veröffentlichte Form des Akzessionsvertrags beinhaltet auch die beiden Britisch-Französischen Verträge zur Unterdrückung des Sklavenhandels, Paris, 30. November 1831 und Paris, 22. März 1833.

1138 StAB 2-A.-C., 2-C.4.g.1. Bd. 1 Senatsprotokollauszüge, 24. Februar, 16. März und 14. September 1836.

1139 StAB 2-A.-C., 2-C.4.g.1. Bd. 1 Auszug aus der Bürgerkonventsverhandlung, 30. September 1836.



Einzig der Bürgerkonvent ließ durchblicken, dass eine Bremer Beteiligung am Sklavenhandel nicht unvorstellbar wäre: „Obgleich es sich hier von einer Sache handelt, die glücklicherweise unserem Bremen bis jetzt völlig fremd war und hoffentlich auch fremd bleiben wird, so müssen wir uns dieselbe doch immer als möglich denken [...]“<sup>1140</sup>

Am 15. Februar 1837 beschloss der Senat das Gesetz wider den Sklavenhandel und publizierte es am 20. Februar. Die Publikation verfügte über eine kurze Einleitung, die darauf hinwies, dass das Gesetz nicht zur Bekämpfung von Bremer Sklavenhandelsaktivitäten, sondern lediglich als Formalität zum Beitritt zu den Verträgen zur Unterdrückung des Sklavenhandels notwendig sei. Der Senat gehe davon aus, „daß Bremens Angehörige sich so wie bisher so auch künftig von jeder selbst entfernten Theilnahme an den darin als entehrende Verbrechen bezeichneten Handlungen enthalten werden.“ Das Gesetz bestrafte nicht nur den eigentlichen Handel. Es machte sich strafbar, wer Reeder, Befrachter, Kapitän, Steuermann, Supercargo, Versicherer oder anderweitig Vorschussleister eines Sklavenschiffes war oder ein Schiff zum Sklavenhandel ausrüstete. Das Strafmaß hing davon ab, ob das Schiff nur zum Sklavenhandel ausgerüstet war und im Hafen oder auf offener See ohne Sklaven angetroffen wurde oder tatsächlich Sklaven transportierte. Auch Fremde, die das bremische Gebiet zur Ausrüstung von Sklavenschiffen oder bremische Schiffe zum Sklavenhandel nutzten, waren entsprechend zu bestrafen.<sup>1141</sup> Ein weiterer Verfassungsentwurf, der auch die Leibeigenschaft und die Sklaverei ausdrücklich verboten hätte, scheiterte im selben Jahr.<sup>1142</sup>

Dem Beitritt der Hansestädte schien nun nichts mehr im Wege zu stehen. Die vom Hamburger Syndikus Karl Sieveking geführten Verhandlungen über die Beitrittsbedingungen führten am 9. Juni 1837 zum Abschluss des Akzessionsvertrags der Hansestädte. Als dieser nun von Bremen ratifiziert werden musste, erkannte der kaufmännisch dominierte Bürgerkonvent, dass es sich bei den Verträgen nicht, wie bisher angenommen, um reine Formalitäten handelte. Als der Senat den Vertrag dem Bürgerkonvent am 11. August 1837 vorstellte, hoffte er offenbar auf eine sofortige Zustimmung

---

1140 StAB 2-A.-C., 2-C.4.g.l. Bd. 1 Auszug aus der Bürgerkonventsverhandlung, 4. November 1836.

1141 StAB 2.-P.8.C., Obrigkeitliche Verordnung, 20. Februar 1837. Siehe auch N.N., Sammlung der Verordnungen und Proclame des Senats der freien Hansestadt Bremen im Jahre 1837, Bremen, 1838, S. 22–24.

1142 Kotulla, Deutsches Verfassungsrecht 1806 – 1918, 2016, S. 166.

zur Ratifikation. Im Bürgerkonvent kamen jedoch Bedenken auf. Das Protokoll vermerkt nur: „Zu X.: Sklavenhandel, setzt die Bürgerschaft ihre Erklärung für heute aus.“<sup>1143</sup> Als der Senat am 1. September ungeduldig auf den baldigen Ablauf der dreimonatigen Ratifikationsfrist verwies, stieß er auf Widerstand. Der Bürgerkonvent verweigerte seine uneingeschränkte Zustimmung zu Artikel VI des Vertrags von 1833, der sogenannten *equipment-clause*. Der genannte Artikel definierte bei einer Schiffsdurchsuchung anzutreffende verdächtige Umstände, welche die Vermutung des Sklavenhandels begründeten und damit potentiell die Auslieferung an die Justiz rechtfertigen konnten. Der Konvent fürchtete, der weitgefaste Artikel würde die Bremer Auswandererschiffe „der Gefahr des Anhaltens und Aufbringens aussetzen“.<sup>1144</sup>

Tatsächlich beschrieb Artikel VI neben Ketten, Halseisen und Handschellen vor allem Ausrüstung und bauliche Besonderheiten, die auf Auswandererschiffen ebenso notwendig waren wie auf Sklavenschiffen, so etwa Reserveplanken zum Bau eines weiteren Zwischendecks. Abteile auf dem Zwischendeck, Wasservorräte, Wasserfässer oder andere leere Flüssigkeitsbehälter, Essgeschirr, Kupferkessel und Lebensmittel galten als verdächtig, sofern sie in größerer Menge als für die Besatzung notwendig vorhanden waren. Der Bürgerkonvent sah die Gefahr, dass Auswandererschiffe auf ihrer Rückreise, auf der sie zwar die zum Personentransport notwendige Ausrüstung führten, aber keine Auswanderer mehr an Bord hatten, nun legal angehalten und aufgebracht werden konnten. Insbesondere ausgedehnte indirekte Rückfahrten mit Zwischenstopps zum Warentransport erschienen unter diesen Umständen riskant. Die Zustimmung zur Ratifikation erfolgte daher nur unter dem Vorbehalt, dass die Instruktionen für die Kreuzer so zu modifizieren seien, dass vom Senat kostenfrei auszustellende Zertifikate, als Schutz für Auswandererschiffe von den Vertragspartnern zu respektieren seien.<sup>1145</sup> Die Ratifizierung erfolgte darauf wie geplant. Der Senat verwies nach geschehener Ratifizierung aber darauf, „daß eine bedingte Ratifizierung des Tractats sich sofort als völlig unausführbar erwiesen hat.“<sup>1146</sup> Auf Bitte des Bremer Senats versuchte Sieveking noch, ein Zusatzproto-

---

1143 StAB 2-A.-C., 2-C.4.g.1. Bd. 1 Auszug aus der Bürgerkonventsverhandlung, 11. August 1837.

1144 StAB 2-A.-C., 2-C.4.g.1. Bd. 1 Auszug aus der Bürgerkonventsverhandlung, 1. September 1837.

1145 Ebd.

1146 StAB 2-A.-C., 2-C.4.g.1. Bd. 1 Auszug aus der Bürgerkonventsverhandlung, 13. Oktober 1837.

koll auszuhandeln, zu dessen Unterzeichnung es jedoch nicht kam. Nach Sievekings Einschätzung waren aber auch Zusicherungen im amtlichen Briefwechsel ausreichend.<sup>1147</sup> Die vom Bürgerkonvent gewünschte Praxis kam so gegen alle Widrigkeiten zu Stande. Im Staatsarchiv Bremen finden sich mehrere Zertifikate, die versichern, dass bauliche Besonderheiten und verdächtige Ausrüstungsgegenstände eines Schiffes zum Passagiertransport „und nicht zum Behuf eines ihm völlig fremden Sklavenhandels“ vorgesehen seien. Bestimmungsort und Zwischenziele für die Rückreise mussten vermerkt sein.<sup>1148</sup>

Die Hansestädte wurden somit 1837 gleichberechtigte Partner des britisch-französischen Vertragswerks. Die britisch-französischen Verträge sahen vor, dass alle Vertragspartner Kriegsschiffe zur Entsendung nach Afrika ausrüsteten und den Kreuzern der jeweils anderen Partei auf Gegenseitigkeit beruhende Durchsuchungsrechte für Handelsschiffe gewährten. Da die Entsendung von Kreuzern durch die kleinen Staaten wenig praktikabel war, sah ihr Akzessionsvertrag von 1837 in Artikel IV die Möglichkeit vor, auf den Einsatz eigener Kreuzer zu verzichten. Die Gebrauchnahme dieser Möglichkeit schmälerste ausdrücklich nicht das Recht britischer und französischer Kriegsschiffe, hanseatische Schiffe zu durchsuchen.<sup>1149</sup> Zu bemerken ist noch, dass verdächtige hanseatische Schiffe an die Gerichtsbarkeit ihres jeweiligen Staates auszuliefern waren. Im Fall der (ehemals) großen Sklavenhandelsstaaten setzten auf bilateralen Verträgen beruhende *Mixed Prize Commissions*, deren Richter sich aus Briten und Angehörigen des Vertragsstaats zusammensetzten, in verschiedenen atlantischen Hafenstädten die jeweilige nationale Rechtsprechung gegen den Sklavenhandel um.<sup>1150</sup>

---

1147 StAB 2-A.-C., 2-C.4.g.1. Bd. 1 Senatsprotokollauszüge, 25. Oktober 1837 und 1. Juni 1838.

1148 StAB 2-A.-C., 2-C.4.g.1. Bd. 1 Formular der bremischen Certification zur Sicherstellung der bremischen Auswandererschiffe gegen etwaige Verdächtigungen, Juli 1838.

1149 Hierfür stellte Bremen den Vertragspartnern Großbritannien und Frankreich regelmäßig neue Vollmachten aus. Siehe hierfür StAB 2-A.-C., 2-C.4.g.2.a. und 2-A.-C., 2-C.4.g.2.b.

1150 Zu den teilnehmenden Staaten gehörten Spanien, Portugal, die Niederlande und Brasilien. *Mixed Commission Courts* gab es unter anderem in Sierra Leone, Freetown, Havanna, Rio de Janeiro und Suriname. Tara Helfman, *The Court of Vice Admiralty at Sierra Leone and the Abolition of the West African Slave Trade*, in: *The Yale Law Journal* 115 (2006) 5, S. 1122–1156, hier S. 1152; Jenny S. Martinez, *The slave trade and the origins of international human rights law*, Oxford, 2012, S. 69.

Während der Bremer Bürgerkonvent die (völker)rechtliche Unterdrückung des Sklavenhandels befürwortete, endete seine Unterstützung dort, wo Interessen der Bremer Schifffahrt berührt wurden. Angesichts der Machtverteilung innerhalb des Gremiums überrascht dies nicht. Die Bremer Kaufmannschaft dominierte den Bürgerkonvent und besonders die Elterleute, die Vorsteher der Interessensgemeinschaft der Kaufmannschaft, verfügten über großen Einfluss. Dass weder gegen den 1814 vorgelegten Entwurf eines Sklaverei- und Sklavenhandelsverbots noch gegen das Strafgesetz wider den Sklavenhandel von 1837 Widerstand aufgekommen war, spricht dafür, dass die Sorge der Kaufmannschaft in der Tat primär der Rechtssicherheit sowie Freiheit der Schifffahrt und nicht verdeckten direkten Involvierungen in den Sklavenhandel galt. Und tatsächlich hatte der Bürgerkonvent in seiner Kritik des genannten Artikel VI des Vertrags von 1833 jahrelange juristische und diplomatische Auseinandersetzungen um die praktische Ausgestaltung des Artikels im Besonderen und des Dursuchungsrechts im Allgemeinen vorweggenommen.

#### 4.1.2 Konflikte: die Anwendung der Gesetze und Verträge im Fall der *Julius & Eduard*

Das Jahr 1841 war für die Überseefahrt der Hansestädte ein besonderes, aus Sicht zeitgenössischer juristisch oder kaufmännisch interessierter Beobachter ein wegweisendes Jahr. Die britische Marine brachte vor der Küste Afrikas ein bremisches und zwei hamburgische Handelsschiffe auf. Rechtliche Grundlage war der Beitritt der Hansestädte zu den Verträgen zur Unterdrückung des Sklavenhandels von 1831 und 1833. Hatten sich also die schon vor der Ratifizierung des Akzessionsvertrags von 1837 geäußerten Bedenken des Bremer Bürgerkonvents bewahrt, schränkten die Verträge die legale hanseatische Schifffahrt ein? Oder hatten die durch die Verträge ermöglichten Durchsuchungen hanseatischer Schiffe eine der Öffentlichkeit bisher verborgene hanseatische Verwicklung in den Sklavenhandel aufgedeckt? Ein Blick auf die (erstinstanzlichen) Urteile in den nachfolgenden Prozessen suggeriert ersteres. Die Gerichtsverhandlungen gegen die Bark *Julius & Eduard* in Bremen und die Bark *Louise* in Hamburg endeten 1842 mit Freisprüchen. Gegen die Hamburger Bark *Echo* kam es in Sierra Leone zur Anklage. Die britische Vizeadmiralität sprach Kapitän Sohst zwar frei, beschlagnahmte aber die Bark als für den Sklaven-

handel ausgerüstetes Schiff. 1844 kam es nach Hamburger Protesten doch noch zu einem Freispruch des Schiffes.<sup>1151</sup>

Bei genauerer Betrachtung der Sachverhalte ergibt sich jedoch ein gemischteres Bild. Wenngleich der Freispruch aus juristischer Sicht selbst im Fall der *Julius & Eduard* nicht als offensichtlich ungerechtfertigt anzusehen war, ist doch zu zeigen, dass es sich um eine hochpolitisierte Verhandlung handelte. In erster Linie ging es dabei um die Auslegung der Verträge zur Unterdrückung des Sklavenhandels und nur in zweiter Linie um eine (indirekte) Beteiligung am Sklavenhandel. Am Ende der Verhandlung stand 1842 nicht nur der Freispruch für die Angeklagten. Das aus neun Mitgliedern des Bremer Senats zusammengesetzte Bremer Obergericht<sup>1152</sup> erklärte die Aufbringung der *Julius & Eduard* für vertragswidrig und verurteilte den verantwortlichen britischen Marineoffizier Symonds zur Leistung von Schadensersatz. Das politisierte Urteil hatte in dieser Form keinen Bestand. 1860 hob das Oberappellationsgericht der vier freien Städte in Lübeck die Verurteilung Symonds' endgültig auf und stellte fest, dass die Warenladung der *Julius & Eduard* an einen Sklavenhändler adressiert gewesen war. Die Warenlieferung sei nach dem Bremer Strafgesetz also rechtswidrig erfolgt und aus ihr könne kein Anspruch auf Schadensersatz erwachsen. Der Freispruch der Bremer Angeklagten blieb aber unangefochten. Zwischenzeitlich war über die Sache mehrfach in Bremen und Lübeck verhandelt worden. Die Lübecker Richter widersprachen in ihren Urteilen der Bremer Entscheidungsfindung nicht nur inhaltlich, sondern kritisierten auch, dass dem britischen Offizier in der Hauptverhandlung 1841 bis 1842 keine Gelegenheit zu seiner Verteidigung gewährt worden war.

Obwohl zumindest die erstinstanzliche Gerichtsverhandlung über die *Julius & Eduard* in der Forschung lange bekannt ist, fand sie weder in der deutschen Überseegeschichte noch in den Bremer Regionalgeschichte große Aufmerksamkeit. Bereits 1950 schrieb Percy Ernst Schramm über

---

1151 Schramm, Deutschland und Übersee, 1950, 187–190.

1152 Senatoren und Bürgermeister stellten die Mitglieder des Obergerichts. Ab 1849 wählten Senat und Bürgerschaft ein Richterkollegium, das auch das Obergericht besetzte. Schwarzwälder, Das große Bremen-Lexikon, 2003, S. 635, Obergericht 1842 waren die verantwortlichen Richter im Fall der *Julius & Eduard* die Senatoren bzw. Bürgermeister Johann Daniel Noltenius, Johann Michael Duntze, Hieronymus Klugkist, Johann Carl Friedrich Gildemeister, Albert Hermann Post, Franz Friedrich Droste, Theodor Berck, Albert Löning und Diedrich Heinrich Wätjen. STAB 2-A.-C., 2-C.4.g.I. Bd. 1 Bekanntmachung des Criminalgerichts, 19. April 1842.

die drei genannten Aufbringungsfälle und führt sie als Beleg für die „politische Ohnmacht der Deutschen in Übersee“ an. Schramm folgt damit in wesentlichen Punkten der zeitgenössischen Deutung der Aufbringung als Konsequenz des britischen Bestrebens, Wettbewerber aus dem Afrikahandel zu drängen. Dabei konzentriert er sich jedoch deutlich auf die Hamburger Fälle.<sup>1153</sup> 1972 schrieb Walter Kresse über die Aufbringungen. Die Kaperung der zwei Hamburger Schiffe sei „dazu angetan, den Kaufleuten auch die legale Westafrikafahrt zu verleiden.“<sup>1154</sup> Auch Hartmut Müller, der spätere Leiter des Bremer Staatsarchivs, folgte dieser Auffassung 1971 weitestgehend: „Unter dem Schutz der Antisklavereigesetzgebung [...] versuchten Frankreich und vor allem England weiterhin, die hanseatische Konkurrenz von den Küsten Westafrikas fernzuhalten.“ Er berief sich dabei auf zeitgenössische Beurteilungen der 1840er Jahre und belegte diese Ansicht mit der *Julius & Eduard*. Über die erstinstanzliche Verhandlung schrieb er: „Die folgende Verhandlung erbrachte jedoch die völlige Unschuld des Schiffes.“<sup>1155</sup> Die folgenden bis 1860 andauernden Verfahren, welche letztinstanzlich zu einer anderen Einschätzung gelangten, scheinen den bisher genannten Historikern nicht bekannt gewesen zu sein.

Im vergangenen Jahrzehnt entdeckte die geschichtswissenschaftliche Forschung die *Julius & Eduard* wieder. Auch in diesen neueren Veröffentlichungen finden die Folgeverfahren und das Urteil von 1860 keine Berücksichtigung. 2014 beschrieb Magnus Ressel die dänische und hamburgische Niederelbe als zusammengewachsenen Raum gemeinsamer Verwicklungen in den transatlantischen Sklavenhandel. Dabei führte der die drei genannten Aufbringungsfälle mit den darauffolgenden Freisprüchen als Gelegenheit für die Hanseaten an, sich öffentlichkeitswirksam vom Sklavenhandel zu distanzieren.<sup>1156</sup> 2016 fasste Horst Rössler den Fall der *Julius & Eduard* bündig und präzise zusammen und verschaffte ihm somit in der Forschung größere Sichtbarkeit.<sup>1157</sup> 2021 arbeitete Sarah Lentz die Rezeption der drei Fälle im Deutschen Bund und Großbritannien in Zeitungen und veröffentlichten Drucken auf. Sie zeigte, dass die Gerichtsverfahren in Großbritannien überwiegend zu einem Vertrauensverlust in die hanseatische Schiff-

---

1153 Schramm, Deutschland und Übersee, 1950, S. 184–203.

1154 Kresse ging jedoch von einer hamburgischen Beteiligung am transatlantischen Sklavenhandel mindestens bis 1837 aus. Kresse, Die Fahrtgebiete der Hamburger Handelsflotte 1824–1888, 1972, S. 87.

1155 Müller, Bremen und Westafrika, 1971, S. 49.

1156 Ressel, Hamburg und die Niederelbe, 2014.

1157 Rössler, Bremer Kaufleute, 2016, S. 82–94.

fahrt führten. Im Deutschen Bund beförderten sie hingegen die Ansicht, Deutschland sei noch nie in den Sklavenhandel verwickelt gewesen und die britischen Bestrebungen zur Unterdrückung des Sklavenhandels sollten der deutschen Handelsschiffahrt schaden.<sup>1158</sup>

Im Folgenden ist der Fall der *Julius & Eduard* umfangreich ausgewertet und insbesondere hinsichtlich seiner Aussagekraft über das Bremer Verständnis der Verträge zur Unterdrückung des Sklavenhandels analysiert. Das den Gerichtsverhandlungen zugrunde liegende Vertragswerk erhält in den eben genannten jüngeren Untersuchungen höchstens untergeordnete Beachtung. Wie zu zeigen ist, sind die Aufbringung der *Julius & Eduard* und die folgenden Gerichtsverfahren jedoch keine alleinstehenden und einzeln zu betrachtenden Ereignisse. Sie müssen vielmehr als Teil einer langjährigen diplomatischen und juristischen Auseinandersetzung um das grundlegende Verständnis des Zwecks und der praktischen Umsetzung der völkerrechtlichen Verträge zur Unterdrückung des Sklavenhandels verstanden werden. Dieser Abschnitt konzentriert sich auf den Hauptprozess von 1841 bis 1842. Die am Ende dieses Prozesses stehende Verurteilung des britischen Marineoffiziers Symonds ist als politisches Mittel in diesem diplomatischen Ringen zu verstehen.

Ein umfangreicher Quellenbestand ermöglicht detaillierte Einsicht in das Prozessgeschehen. Im Staatsarchiv Bremen befinden sich die Gerichtsakten, welche Eingaben der Prozessbeteiligten, Beweisaufnahmen und Protokolle enthalten. Im selben Bestand befinden sich Senatsprotokolle und Korrespondenz, die mit dem Fall in Verbindung stehen.<sup>1159</sup> Darüber hinaus veröffentlichte Senator Johann Carl Friedrich Gildemeister, der selbst promovierter Jurist und Mitglied des Obergerichts war, noch im Jahr der Urteilsverkündung eine detaillierte Beschreibung des Prozesses in der er die Argumente der Verteidigung und Anklage darlegte und die schriftlich nur in kurzer Form veröffentlichte Urteilsbegründung durch die im Gerichtssaal vorgetragenen Überlegungen ergänzte. Gildemeister erklärte und kommentierte die Vorgänge teils und stellte sich dabei noch deutlicher auf die Seite der Verteidigung, als dies in der Argumentation des Gerichts geschehen war.<sup>1160</sup> Die Akten der Revisionsprozesse des Oberappellations-

---

1158 Lentz, „No German Ship Conducts Slave Trade!“, 2021.

1159 StAB 2-D.17.g.2.b. und 2-D.17.g.2.b.2 – 4.

1160 Der Senat betrachtete Gildemeisters Bericht als authentische und detailgetreue Wiedergabe der Verhandlung. Als der britische Generalkonsul George Lloyd Hodges nach der Urteilsverkündung um eine Großbritannien nach den Verträgen



gerichts der vier freien Städte enthalten weitere Beweisstücke, eine kritische Bewertung der Bremer Entscheidungsfindung sowie eine abweichende rechtliche Beurteilung des Falls.<sup>1161</sup> Kombiniert erlauben diese Quellen, die Beweggründe, Erwartungshaltungen und Ziele der Prozessbeteiligten zu analysieren.

Die konträren Positionen im angesprochenen langjährigen Konflikt um die praktische Bedeutung der völkerrechtlichen Verträge spiegeln sich in den Beteiligten des Bremer Gerichtsverfahrens um die *Julius & Eduard*. Die Konfliktlinie verläuft dabei zwischen den britischen und den bremischen Beteiligten, also zwischen britischem Ankläger und den bremischen Angeklagten sowie dem bremischen Gericht. Die britische Seite versuchte nachzuweisen, dass es sich bei der Ladung der *Julius & Eduard* um ein „slave-cargo“, eine zur Unterstützung des Sklavenhandels bestimmte Ladung, handelte und die Ausrüstung des Schiffes gegen Bestimmungen der Verträge verstieß. Die bremische Seite aber schien ein ganz anderes Verfahren zu führen, in welchem vielmehr die praktische Umsetzung der in den Verträgen beschriebenen Anhaltung, Durchsuchung und Aufbringung von Bremer Schiffen zu prüfen war. Die von diesen beiden Parteien grundlegend unterschiedlich vorgenommene Interpretation der Verträge führte dazu, dass sie wenig auf die Argumente der Gegenseite eingingen und ein Freispruch der *Julius & Eduard* unausweichlich wurde.

Bevor dies im Detail zu erörtern ist, erfolgt zunächst ein Abriss der zum Gerichtsverfahren in Bremen führenden Umstände. Am 11. Mai 1842 leitete das Criminalgericht in Bremen eine „Untersuchung wegen Verletzung der gegen den Sklavenhandel erlassenen Gesetze und der darüber geschlossenen Verträge“ gegen die hochrangigsten Besatzungsmitglieder sowie den Reeder der *Julius & Eduard* ein.<sup>1162</sup> Es handelte sich dabei um den Bremer Kapitän Ratje Siedenburg, den Bremer Obersteuermann Gustav

---

zustehende Abschrift der Gerichtsakten bat, schickte der Senat auf Bitten des Obergerichts ebenfalls „a copy of the official report from one of its members.“ Die Beschreibung des Reports ähnelt dem Vorwort von Gildemeisters Veröffentlichung und lässt wenig Zweifel, dass es sich beim Report um Gildemeisters Schrift handelte. StAB 2-A.-C., 2-C.4.c.5. Generalkonsul Hodges an Bürgermeister Smidt, 7. Juni 1842; ebd., unbenannter Stellvertreter Bürgermeister Smidts an Generalkonsul Hodges, 26. Juli 1842; Johann Carl Friedrich Gildemeister, Verfahren und Erkenntniß des Obergerichts in Untersuchungssachen wider den Capitain des Bremischen Schiffs Julius & Eduard u. Conf. wegen Sklavenhandels. Nach den Acten dargestellt, Bremen, 1842.

1161 StAB 6.3, B I 353; StAB 6.3, B II 59; StAB 6.3, B II 92; StAB 6.3, B II 210.

1162 Gildemeister, Verfahren und Erkenntniß des Obergerichts, 1842, S. 8.

Hermann Siedenburg und den Untersteuermann Nicolai Wilhelm Hansen, einen dänischen Bürger, sowie den Bremer Reeder und Eltermann Friedrich Leo Quentell. Nicht angeklagt war der US-amerikanische Befrachter des Schiffes, Charles Tyng, der seine Geschäfte über Kuba führte und dort naturalisiert war. Die *Julius & Eduard* hatte seit ihrem Bau 1834 teils mit Fracht, teils mit Auswanderern an Bord von Bremen, Hamburg und Rotterdam aus Fahrten nach Baltimore, Río de la Plata, Havanna, New York und Batavia (Jakarta) unternommen. Wohl im Spätsommer 1840 brach Kpt. Siedenburg von Rotterdam nach Havanna auf, wo er im Oktober des Jahres ankam. Siedenburg sollte vom dortigen Handelshaus des Bremer Kaufmanns Hermann Mooyer eine Rückfracht erhalten oder alternativ eine Ladung Zucker erwerben. Die ungünstige konjunkturelle Lage und die hohen Zuckerpreise machten aber sowohl den Transport von Frachtgütern als auch den Einkauf von Zucker unwirtschaftlich. Mooyer vermittelte Siedenburg daher an den US-Amerikaner Charles Tyng, der ein Schiff zur Befrachtung nach Cabinda im heutigen Angola, nördlich der Mündung des Kongoflusses, suchte. Laut Angabe Siedenburgs war das Ziel der Fahrt, Tyngs Fracht nach Cabinda zu bringen und von dort mit Ballast nach Curaçao oder der benachbarten Insel Bonaire zu segeln und dort eine Ladung Salz nach Havanna einzunehmen. In Havanna, so die Hoffnung, würde eine bis dahin verbesserte Marktlage eine gewinnbringende Zuckerverschiffung nach Bremen ermöglichen. Bereits zeitgenössisch strittig und auch im Nachhinein nicht eindeutig zu klären ist, ob Kapitän Siedenburg wusste, dass Tyngs Warenladung in Cabinda an einen Sklavenhändler adressiert war. Die Unternehmung Siedenburgs endete jedoch am 15. Februar 1842 als das britische Kriegsschiff *Persian* die *Julius & Eduard* vor der Küste Cabindas anhielt und durchsuchte. Der Kommandant des britischen Schiffes, Thomas Edward Symonds, stellte in Ausrüstung und Ladung des Schiffes Verstöße gegen die Verträge zur Unterdrückung des Sklavenhandels fest. Er brachte das Schiff auf, ließ die zwei Passagiere von Bord und schickte die *Julius & Eduard* sowie seine Besatzung mit fünf britischen Matrosen unter dem Kommando des Leutnants James Ptolomy Thurburn nach Bremerhaven, wo sie am 9. Mai 1841 eintraf.

Grundlage der Anklage war die Deklaration von Thomas Symonds, die er in seiner Funktion als Befehlshaber des Kreuzers, der das verdächtige Schiff angehalten hatte, verfasste. Er erhob darin folgende Vorwürfe: 1. Das Schiff habe einen größeren Wasservorrat an Bord („a much greater quantity of water in crates“) als nach Artikel VI (sog. *equipment-clause*) des Vertrags

von 1833 erlaubt. 2. Der Befrachter Charles Tyng sei bekannt dafür, Sklavenladungen zu versenden („a well known shipper of slave cargoes“). Eine Sklavenladung („slave cargo“) bezeichnete dabei eine Warenladung, die den Sklavenhandel in Afrika unterstütze oder ermöglichte. 3. Die Ladung sei zur Beihilfe und Vorschubleistung („aid and abet“) zum Sklavenhandel vorgesehen. Erkanntlich sei dies daran, dass sie eine große Anzahl an zur Trinkwasserversorgung von Sklaven üblichen Metallbehältern („Tins“) beinhalte, die als „Slave-Tins“ bekannt seien. Daneben beinhalte sie leere Säcke, die zur Aufnahme von Mehl und anderen Lebensmitteln zur Sklavenversorgung geeignet seien, sowie 200 leere Demijohns (Korbflaschen) für die kein nach dem genannten Artikel VI erforderliches Zertifikat des Zollhauses vorliege, dass sie nicht zur Trinkwasserversorgung von Sklaven befüllt werden sollten. Zudem seien die Kupferkessel des Schiffes größer als für die Mannschaft von Nöten.<sup>1163</sup> Die Vorwürfe zielten also im Wesentlichen auf eine vermutete Vorschubleistung des Sklavenhandels, listeten aber auch Ausrüstungsgegenstände, die einen Verdacht auf eine Ausrüstung zum Sklavenhandel begründen sollten.

Das Bremer Criminalgericht bzw. das Bremer Obergericht, welches den Fall am 19. Januar 1842 übernahm, teilte den Prozess in zwei voneinander unabhängige Sachfragen. Einerseits war zu klären, ob ein Verstoß gegen das Bremer Strafgesetz wider den Sklavenhandel vorlag. Andererseits war zu klären, ob ein Verstoß gegen die Vorschriften der Verträge zur Unterdrückung des Sklavenhandels vorlag. Wie zu sehen sein wird, galt dabei die weitaus größere Aufmerksamkeit der Frage nach den Verträgen. Um die Entscheidungsfindung des Gerichts nachvollziehen zu können ist es unerlässlich, die vom Gericht postulierte Trennung von Strafgesetz und Verträgen zu verstehen. So sah das Obergericht das „Bremische Strafgesetz nicht als integrierenden Theil der Durchsuchungsverträge“. Ein Verstoß gegen das Bremer Strafgesetz konnte demnach keine Grundlage für eine Schiffsdurchsuchung nach dem Akzessionsvertrag von 1837 darstellen.<sup>1164</sup> Diese Auffassung war deshalb so entscheidend, weil das Bremer Strafgesetz weiter ging als die Verträge und neben dem Sklaventransport und der Ausrüstung zum Sklavenhandel auch die „Hülfsgeschäfte“ zum Sklavenhandel verbot. Die britischen Vorwürfe einer Vorschubleistung des Sklavenhandels

---

1163 StAB 2-D.17.g.2.b.2. Aktenstück 1, Schreiben des Cap. Symonds (Declaration), o.D.

1164 Diese Auffassung vertrat das Bremer Obergericht auch in allen folgenden Revisionsprozessen. StAB 6.3, B I 353 Aktenstück 3, Entscheidungsgründe des Obergerichts, 15. März 1858, S. 97.

mittels Transports von für den Sklavenhandel benötigten Gütern waren nach dieser Lesart also ausschließlich in der Frage nach einem Verstoß gegen das Strafgesetz relevant.

Am Umgang mit dem Verdachtsmoment, der sich durch frühere Entwicklungen des Befrachters in den Sklavenhandel und der „Slave-Tins“ in der Ladung begründete, zeigt sich die unterschiedliche Erwartungshaltung an das Gerichtsverfahren. Wie in den Gerichtsakten erhaltene Unterlagen des britischen Außenministeriums zeigen und wie auch der Historiker Horst Rössler betonte, handelte es sich bei dem US-amerikanischen Befrachter Charles Tyng tatsächlich um einen Unterstützer und Organisator des Sklavenhandels nach und über Kuba, der bestens mit kubanischen Sklavenhändlern vernetzt war. Tyng organisierte für spanisch/kubanische Sklavenhändler Schiffe mit der unverdächtigeren amerikanischen Flagge und Besatzung, die er teils selbst befrachtete und mit Waren zum Eintausch gegen Sklaven nach Westafrika schickte. Teils übernahmen spanisch-kubanische Kapitäne und Mannschaften die Schiffe in Kuba, um den eigentlichen Sklaventransport zu übernehmen und auf der Rückfahrt Sklaven nach Kuba zu schmuggeln. In anderen Fällen transportierten amerikanische Mannschaften Waren zum späteren Sklavenankauf nach Afrika.<sup>1165</sup> Tyng, der 1801 geboren und in Boston aufgewachsen war, lebte über 30 Jahre in Havanna. Erst wenige Jahre vor seinem Tod 1879 kehrte er in die USA nach Newburyport zurück. Tyngs Rolle als logistischer Unterstützer des Sklavenhandels ist auch über seinen Bezug zu Bremen hinaus bedeutsam, da er 1999 durch die posthume Veröffentlichung seiner bis 1833 reichenden Memoiren im populären Penguin Viking Verlag Bekanntheit erlangte. Seine Biografie erscheint in der modernen Veröffentlichung als eine Geschichte des Aufstiegs vom Schiffsjungen zum wohlhabenden Reeder, der stellvertretend für die Werte des US-amerikanischen Geistes steht. Hinweise auf seine Sklavereiverwicklungen finden sich nicht.<sup>1166</sup>

Tyngs Teilhabe am kubanischen Sklavenhandel stellte aber keinesfalls einen Einzelfall dar, sondern gibt Einblick in ein geläufiges Geschäfts-

---

1165 StAB 2-D.17.g.2.b.2. Aktenstücke 81–83, Schreiben aus dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten nebst 2 Anlagen; Rössler, *Bremer Kaufleute*, 2016, S. 90f.

1166 Das Vorwort der Memoiren beschreibt ihn wie folgt: „In many respects, he embodies the characteristics that we would perhaps prefer to be associated with the American spirit; his is impartial, open minded, entrepreneurial, and rugged when the occasion warrants it.“ Charles Tyng, *Before the wind: The memoir of an American sea captain, 1808–1833*, bearbeitet von Fels, Susan; Philbrick, Thomas; La Moy, William, New York, NY, 1999, S. xviii.

dell. Ein Großteil der 1845 aufgebrachten Sklavenschiffe war in den USA gebaut worden und nutzte für die Rückfahrt nach Kuba die Flagge der USA oder Brasiliens. Das administrative Zentrum dieser Sklavenhändler lag oft in Havanna, aber auch in New Orleans, New York oder London.<sup>1167</sup> Die Beteiligung von Portugiesen in den afrikanischen Faktoreien, Spaniern als Auftraggeber und US-Amerikanern oder Europäern verschiedener Nationen als Vermittler entsprechen dem Konzept des *Hidden Atlantic*, des Sklavenschmuggels, der sich nicht in oberflächliche nationale Zuweisungen einordnen lässt.<sup>1168</sup> Mittels des Bremer Kaufmanns Hermann Mooyer, der Kapitän Siedenburg an Charles Tyng vermittelte, wurden Siedenburg und sein Schiff Teil des *Hidden Atlantic*. Die Bremer Flagge erfüllte für Tyng denselben Zweck wie die US-amerikanische. Sie stand im öffentlichen Bewusstsein nicht mit dem Sklavenhandel in Verbindung, sie war unverdächtiger als die Spanische. Die *Julius & Eduard* konnte eine Sklavenladung so mit geringerem Risiko transportieren.

Cabinda war um 1840 ein beliebter Anlaufpunkt des Sklavenschmuggels, welcher von der wirtschaftlich und politisch dezentralisierten Situation Nordangolas profitierte. Es gab im Ort keine koloniale portugiesische Autorität, ebenso bestand im Gegensatz zu den südlicheren Hafenstädten zur Sklavenbeschaffung keine Abhängigkeit von einzelnen größeren afrikanischen Königreichen.<sup>1169</sup> An der gesamten westafrikanischen Küste unter portugiesischem Einfluss bestanden europäische und amerikanische Faktoreien, in denen eine „globalisierte Gruppe von Unternehmern“ den Sklavenschmuggel organisierte.<sup>1170</sup> Der als Symonds' Stellvertreter nach Bremen gereiste Leutnant Thurburn bestätigte, dass die *Persian* vor der *Julius & Eduard* bereits ein anderes von Tyng befrachtetes Schiff aufgebracht hatte und er persönlich die Aufbringung dreier von Tyng befrachteter

---

1167 Michael Zeuske, Mongos und Negerros: Atlantische Sklavenhändler im 19. Jahrhundert und der iberische Sklavenhandel 1808/1820–1873, in: Christine Hatzky (Hrsg.), *Sklaverei und Postemanzipationsgesellschaften in Afrika und der Karibik*, Münster 2010, S. 57–115, hier S. 111; Zeuske, *Sklavenhändler, Negerros und Atlantikkreolen*, 2015, S. 217, 327, 332; Siehe zur Nutzung der US-Flagge für den spanischen und portugiesischen Sklavenhandel auch Eltis, *Was Abolition of the American and British Slave Trade Significant in the Broader Atlantic Context?*, 2011, S. 132.

1168 Tyng ist in dieser Hinsicht als typischer Akteur des *Hidden Atlantic* anzusehen. Zeuske, *The Atlantic*, 2021, S. 100–102; Zeuske, *Sklavenhändler, Negerros und Atlantikkreolen*, 2015, S. 326–332.

1169 Roquinaldo Ferreira, *The suppression of the slave trade and slave departures from Angola, 1830s-1860s*, in: *htu* 15 (2011) 1, S. 3–13, hier S. 11–13.

1170 Zeuske, *Sklavenhändler, Negerros und Atlantikkreolen*, 2015, S. 219.

Schiffe erlebt habe. Thurburn spezifizierte Symonds Vorwürfe und versuchte nachzuweisen, dass die Ladung den Sklavenhandel befördern sollte. Die Fracht war von Tyng an einen Mr. Watkinson in Cabinda konsigniert. Der örtliche afrikanische „Chief“, „Principal Jack“, habe jedoch versichert, dass es in Cabinda niemanden dieses Namens gebe. Zudem habe Tyng die Person mit Decknamen Watkinson in einem Brief gebeten, sich zu Handelszwecken nach Elfenbeinlieferungen eines inländischen Königs zu erkundigen. In Cabinda gebe es aber fast keinen Handel mit Elfenbein oder Palmöl. Da die Kongomündung dauerhaft überwacht werde und es vom Fluss über Land nur 20 Meilen bis nach Cabinda seien, sei zudem festzustellen: „The whole slave trade of the Congo river is now carried on through Cabenda [...]“<sup>1171</sup> Bei dem Begriff Elfenbein müsse es sich daher um einen Tarnbegriff für Sklaven handeln. Die Ladung, die Schießpulver, Musketen, Perlen und Textilien beinhaltete, sei zudem bestens für den Sklaveneinkauf geeignet. Die in der Ladung befindlichen, als „Slave-Tins“ bekannten Blechbecher sowie Medikamente seien zudem für die Versorgung von Sklaven notwendig.<sup>1172</sup>

Das britische Außenministerium sandte Belege über mehrere vorhergegangene Verurteilungen von Schiffen, die Tyng befrachtet hatte. Allein im Zeitraum von Februar bis Mai 1840 hatte die britische Marine fünf von Charles Tyng befrachtete Schiffe aufgebracht, die unter amerikanischer Flagge von Kuba nach Afrika gefahren waren. Hinzu kamen zwei weitere Beispiele aus den Jahren 1839 und 1840. Die aufgebrachten Schiffe waren allesamt entweder in britisch-spanischen *Mixed Commission Courts* oder in

---

1171 Tatsächlich handelte es bei Cabinda um ein regionales Zentrum des Sklavenhandels. Als Brasilien den Sklavenimport 1831 verbot und Portugal ab ca. 1840 verstärkt gegen den Sklavenhandel vorging, wichen Sklavenschmuggler von den größeren, aber portugiesisch kontrollierten Häfen Luanda und Benguela auf nördlichere, afrikanisch kontrollierte Häfen, insbesondere Cabinda, aus. Die örtlichen afrikanischen Autoritäten unterdrückten den an der Küste von europäischen und amerikanischen Faktoreien organisierten Sklavenhandel nicht. Cabindas Seewirtschaft war primär auf den Sklavenhandel ausgerichtet. Zwischen 1836 und 1840 verließen etwa 25.500 Sklaven Cabinda. Die Blockade des nahegelegenen Kongoflusses war jedoch nicht so undurchlässig, wie Thurburn es darstellte. Im gleichen Zeitraum wurden ca. 15.700 Sklaven über den Kongofluss gehandelt. Daniel B. Domingues Da Silva, *The Atlantic Slave Trade from Angola: A Port-by-Port Estimate of Slaves Embarked, 1701–1867*, in: *The International Journal of African Historical Studies* 46 (2013) 1, S. 105–122, hier S. 118, 122; Ferreira, *The suppression of the slave trade*, 2011, S. 11–13.

1172 StAB 2-D.17.g.2.b.2. Aktenstück 32, Bemerkungen Leutnant Thurburns. Vgl. Gildemeister, *Verfahren und Erkenntniß des Obergerichts*, 1842, S. 16.

den USA verurteilt worden. Aus den Unterlagen geht hervor, dass Tyng in der Vergangenheit die verdächtige spanische Flagge für Sklavenunternehmungen gemieden hatte und selbst als Mittelsperson für das noch berüchtigttere kubanische Handelshaus Pedro Martinez & Co fungiert hatte.<sup>1173</sup>

Die britische Seite erwartete offenbar, dass das Gericht angesichts dieser Beweislage die Ladung als Sklavenladung erachten und eine Verurteilung mindestens wegen Vorschubleistung des Sklavenhandels aussprechen würde. Die Bremer Seite hingegen maß diesen Vorwürfen keine große Bedeutung bei, da es darin keine Grundlage für Verstöße gegen die völkerrechtlichen Verträge von 1831 und 1833 sah. Diese erwähnten keine Vorschubleistung, sondern nur den Sklavenhandel selbst oder die Ausrüstung zu diesem. Nach Ansicht der Bremer Richter war es aus völkerrechtlicher Sicht daher unerheblich, ob die Ladung der *Julius & Eduard* in Wahrheit an afrikanische Sklavenhändler adressiert gewesen war.

Dennoch hörte und bewertete das Gericht Gegenargumente. Der Bremer Konsul in Havanna, Hermann Wätjen, und der Bremer Kaufmann Hermann Mooyer, die beide in Havanna und Bremen gut vernetzt waren, sagten aus, dass ihnen eine Verwicklung Tyngs in den Sklavenhandel nicht bekannt sei.<sup>1174</sup> Kapitän Siedenburg betonte, dass er sich in Havanna wiederholt bei verschiedenen Stellen, darunter Mooyer, der mit dem britischen Konsul Rücksprache gehalten habe, Wätjen und Wätjens Geschäftspartner Beuermann informiert habe, ob die Verschiffung von Tyngs Ladung nach Westafrika ihm Probleme bereiten könnte. Nie habe er dabei von eventuellen Verwicklungen Tyngs in den Sklavenhandel gehört. Ein US-amerikanischer Kapitän, der bereits für Tyng nach Westafrika gefahren war, fand seine „Besorgnis daß die Engländer mich chicanieren könnten [...] gleichfalls lächerlich.“<sup>1175</sup> Sofern Siedenburgs Gesprächspartner ihm Tyngs illegalen Geschäftstätigkeiten verschwiegen, erscheint es möglich, dass ihm diese tatsächlich nicht bekannt waren. Dass keiner der in Havanna erfolgreich tätigen Bremer Kaufmänner von Tyngs Verwicklung in den Sklavenhandel gehört haben wollte, erscheint angesichts der von britischer Seite vorgelegten Beweise hingegen unglaubwürdig. Ein ehemaliger britischer

---

1173 StAB 2-D.17.g.2.b.2. Aktenstücke 81–83, Schreiben aus dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten nebst 2 Anlagen. Vergleiche zu Pedro Martinez Rössler, Bremer Kaufleute, 2016, S. 91; Zeuske, Mongos und Negreros: Atlantische Sklavenhändler im 19. Jahrhundert und der iberische Sklavenhandel 1808/1820–1873, 2010, S. 108.

1174 StAB 2-D.17.g.2.b.2. Protokoll, S. 78–81.

1175 StAB 2-D.17.g.2.b.2. Aktenstück 1, Aussage Kpt. Siedenburg, o.D.



Richter („arbitrator“) des *Mixed Commission Court* in Havanna, beschwor bezüglich Tyngs Geschäftspraktiken: „[...] that these facts were matter of general notoriety at the Havanna and that Mr Charles Tyng was generally known in that place to be engaged in the business of this illegal Commerce [...]“<sup>1176</sup>

Bemerkenswert an den Aussagen der Bremer in Havanna ist zudem, dass keine der genannten Personen konkretes Wissen, um die Durchsuchungsrechte der Briten auf hanseatischen Schiffen gehabt haben wollte. Allen Beteiligten war aber mindestens auf einer grundlegenden Ebene bewusst, dass die Unterstützung des Sklavenhandels strafbar war und dass die britische Marine gegen Sklavenhändler vorging. So riet Konsul Wätjen Kpt. Siedenburg nach eigener Aussage in zwei verschiedenen Gesprächen, Siedenburg „müße keine Sachen mitnehmen die zur Beförderung des Sclavenhandels dienen“ und „er möge nichts mitnehmen in Bezug auf den Sclavenhandel.“<sup>1177</sup> Siedenburg erwähnte diese Warnungen Wätjens in seiner Aussage nicht und behauptete sogar, Wätjen hätte ihn gebeten, auch Waren für ihn zu transportieren. Aufgrund dieser unterschiedlichen Darstellungen liegt der Schluss nahe, dass die befragten Personen in erster Linie sich selbst schützen wollten. Wie glaubhaft es ist, dass sie nicht um die Bestimmungen der Verträge von 1831 und 1833 sowie dem Bremer Beitritt zu diesen wussten, lässt sich kaum nachvollziehen. Mangelndes Wissen könnte aber erklären, warum Tyng ein Bremer Schiff befrachtete.<sup>1178</sup> Tyng selbst folgte dieser Argumentationslinie. Er hätte kein Wissen von diesen „selbst dem bremischen Consul in Havanna – der einzigsten Person, bei welcher in dieser Beziehung eine Belehrung zu erhalten möglich gewesen ist – unbekanntem bremischen Gesetzen“ gehabt.<sup>1179</sup>

Nach Ansicht des Bremer Gerichtes konnte eine mögliche Verwicklung des Befrachters Tyng in den Sklavenhandel und dessen mögliche Absicht, die Ladung der *Julius & Eduard* für den Sklavenhandel zu verwenden aber letztlich weder einen Verstoß der Angeklagten gegen das Bremer Strafgesetz noch gegen die Verträge begründen. Das Gericht vertrat in seinem Urteil zwar die Ansicht, dass die Verwendung eines Schiffs „zum

---

1176 StAB 2-D.17.g.2.b.2. Aktenstück 83, Eidesstattliche Erklärung („affidavit“) von Richard Robert Madden, 29. Juli 1841.

1177 StAB 2-D.17.g.2.b.2. Protokoll, S. 79f.

1178 Sklavenhändler hatten in der Regel Kenntnis über die Rechtslage und nutzten Schlupflöcher nach aller Möglichkeit aus. Martinez, *The slave trade*, 2012, S. 67–69. Vgl. zu dieser Überlegung Rössler, *Bremer Kaufleute*, 2016, S. 91.

1179 StAB 2-D.17.g.2.b.2. Aktenstück 92, Eingabe für Tyng, 27. September 1841, S. 13f.

Transporte einer für den Sklavenhandel bestimmten Ladung“ unter das im Bremer Strafgesetz formulierte Verbot von mit dem Sklavenhandel „in Verbindung stehenden Gewerben“ fallen könne. Die angebrachten Indizien würden eine solche Verwendung aber nicht endgültig beweisen. Gildemeisters ausführlichere Darlegung der Urteilsbegründung geht dabei detailliert, aber einseitig auf Thurburns Vorwürfe ein. Nach einschlägigen Handelshandbüchern werde in Cabinda entgegen Thurburns Aussage sehr wohl Palmöl gehandelt. Sklaven seien dort hingegen als übliches Handelsgut nicht verzeichnet. Dies belege, dass Thurburn entgegen seiner Aussage kein Experte für den Handel an der westafrikanischen Küste sei und auch seiner Kategorisierung des Begriffs Elfenbein als Deckwort für Sklaven kein Glauben zu schenken sei. Mit dem Wissen, dass Cabinda ein regionales Zentrum des Sklavenhandels war, und die örtliche Wirtschaft stark auf diesen ausgerichtet war, erscheint die Bremer Argumentation oberflächlich, wenn nicht unaufrichtig. Obwohl es klare politische Beweggründe dafür gab, das Bremer Schiff freizusprechen, mag diese naive, teils schlicht falsche Beurteilung der Sachlage in Cabinda zumindest in Teilen auch auf die bisher nur geringe Bremer Erfahrung mit dem Afrikahandel zurückzuführen sein. Die sich widersprechenden Einschätzungen konnten kaum mit einem eigenen Wissensstand abgeglichen werden. Solche Überlegungen waren jedoch zweitrangig. Denn ob es sich um eine Sklavenladung handele, war laut Urteilsspruch nicht nur für die völkerrechtliche Dimension des Prozesses unerheblich. Für eine Verurteilung nach dem Bremer Strafgesetz müsse den Angeklagten zusätzlich „Mitwissen um die Absicht des Befrachters“ nachgewiesen werden, für die es keine Belege gebe und das Siedenburg stets abgestritten hatte. Somit zerfiel das Herzstück der Anklage Symonds' und Thurburns, die sich primär auf den Nachweis der Beihilfe zum Sklavenhandel durch den Transport einer den Sklavenhandel unterstützenden Ladung und nicht auf den Nachweis der Ausrüstung zum Sklavenhandel des Schiffes konzentriert hatte.<sup>1180</sup>

Für die politische Dimension des Prozesses ist die Beurteilung in Hinblick auf die Verträge zur Unterdrückung des Sklavenhandels, auf die Symonds seine Deklaration der Anklage basierte hatte, deutlich aussagekräftiger. Hier vertrat das Gericht die Auffassung:

„daß mithin Alles, was der Captor in der Declaration über die angebliche Eigenschaft der Ladung als Slave-Cargo sagt [...] vollkommen unerheb-

---

1180 Gildemeister, Verfahren und Erkenntniß des Obergerichts, 1842, S. 47, 63f.

lich ist und nur beweist, daß der Captor sich entweder von der Natur des stipulierten Durchsuchungsrechts [...] eine durchaus falsche Vorstellung machte, oder daß er deren Grenzen willkürlich auszudehnen trachtete.“<sup>1181</sup>

Während Kpt. Symonds versuchte, Verwicklungen in den Sklavenhandel nachzuweisen, handelte das Gericht diese Punkte in verhältnismäßiger Kürze ab und konzentrierte sich auf die Einhaltung und Umsetzung des in den Verträgen stipulierten Durchsuchungsrechts. Symonds machte sich durch die Begründung seiner Anklage in den Augen des Gerichts zum eigentlichen Verdächtigen. Hilfsgeschäfte des Sklavenhandels und damit die Vorschubleistung des Sklavenhandels, „was die Britische Gesetzesprache *aiding and abetting* nennt“, seien zwar im Bremer Strafgesetz aufgeführt. Die völkerrechtlichen Verträge richteten sich nach Ansicht des Gerichts aber ausschließlich gegen den eigentlichen Sklavenhandel und die Ausrüstung zu diesem. Es begründete sich daher der Verdacht, dass die Aufbringung widerrechtlich geschehen war.<sup>1182</sup>

Aber auch in der Bewertung der von Symonds angeführten Verdachtsmomente, die konkret auf Gegenstände der Ausrüstung und Ladung des Schiffes abzielten, zogen sich die Bremer Verteidigung und das Gericht in weiten Teilen ihrer Argumentation auf die formelle Beurteilung und den Wortlaut der Verträge zurück. Schärfer formuliert, vermied das Gericht die ausführliche materielle Untersuchung der britischen Vorwürfe, die mindestens die Aufbringung der *Julius & Eduard* nach den Verträgen, wenn nicht eine Verurteilung des Schiffes gerechtfertigt hätten. Den auf die großen Wasservorräte bezogenen Vorwürfen, die mit inhaltlichen Gegenargumenten entkräftet werden konnten, ging das Gericht ausführlich nach. Eine Gruppe Sachverständiger bestätigte, dass die Ausrüstung an Wasserbehältern, Wasservorräten und Kochgeschirr der *Julius & Eduard* für bremische Schiffe, insbesondere solche, die auch als Auswandererschiffe dienten, nicht ungewöhnlich sei.<sup>1183</sup> In der Frage nach den „Slave-Tins“ beharrte das Ge-

---

1181 Ebd., S. 47. Das Urteil ist auch im Bremer Staatsarchiv überliefert. StAB 2-A.-C., 2-C.4.g.I. Bd. 1 Bekanntmachung des Criminalgerichts, 19. April 1842.

1182 Ebd., S. 76.

1183 Ebd., S. 25–29; Horst Rössler betonte, dass die Sachverständigen als Mitglieder der Bremer Wirtschaftselite und Angehörige staatlicher Stellen wie der Wasserschout keineswegs neutral waren. Es ist aber davon auszugehen, dass die Angaben zu den vermutlich nicht nur einem kleinen Expertenkreis bekannten üblichen Wasser- und Geschirrmengen korrekt waren. Rössler, *Bremer Kaufleute*, 2016, S. 88f.

richt hingegen nicht auf eine ausführliche Aufklärung und erklärte das Thema für irrelevant. Allein aus formalen Gründen seien die „Slave-Tins“ in der Entscheidungsfindung nicht zu berücksichtigen. Symonds habe sie nur zur Charakterisierung der Ladung als Sklavenladung genannt, ob es sich um eine Sklavenladung handele, sei aber für die völkerrechtliche Bewertung des Falls unerheblich. Es sei sein Stellvertreter Thurburn gewesen, der später versucht habe, daraus einen Verstoß gegen die Ausrüstung zum Sklavenhandel, spezifisch gegen Artikel VI des Vertrags von 1833 abzuleiten. Nr. 7 dieses Artikels nannte als Verdachtsmoment eine „größere Anzahl hölzerner Eßnäpfe oder Kannen, als zum Bedarf der Mannschaft eines Kauffahrers erforderlich.“ Da es sich bei den mutmaßlich zur Versorgung von Sklaven gedachten „Slave-Tins“ um Blechware handelte, berücksichtigte das Gericht diesen Vorwurf nicht. Es verwies darauf, dass Symonds den Vorwurf bereits in seiner ursprünglichen schriftlichen Deklaration deutlich hätte formulieren müssen und anstelle von „Slave-Tins“ von den in der englischen Fassung des Vertrags nicht eindeutig auf ein Material beschränkten „mess tubs or kids“ hätte sprechen müssen.<sup>1184</sup> Eine aus Sicht der Anklage erfreuliche Ungeschicklichkeit erleichterte dem Gericht diese Auffassung. Thurburn hatte die Blechgegenstände in einer Vernehmung auch auf die konkrete Frage nach ihrer korrekten Benennung nicht als „mess tubs“ oder „mess kits“ bezeichnet, sondern sich weiter auf ihre Funktion als Trink- und Essgefäße für Sklaven bezogen.<sup>1185</sup> Bemerkenswert ist zudem, dass das Gericht seine Einschätzung offenbar in weiten Teilen aus einer Stellungnahme Tyngs übernommen hatte. Tyng war nicht angeklagt, sondern zur Durchsetzung von eigenen Schadensersatzforderungen an dem Verfahren beteiligt. Von ihm, bzw. seinen Anwälten, stammten die Argumente des Materials des Geschirrs sowie der abweichenden Begriffsbezeichnung in den Verträgen.<sup>1186</sup>

Dass das Urteil sich an dieser Stelle in dieser Deutlichkeit auf eine rein formale, auf dem Wortlaut des Vertragstextes begründete Interpretation des Sachverhalts konzentriert, zeigt erneut, dass es der Bremer Seite weniger um eine Bestrafung eventueller Beihilfe zum Sklavenhandel ging. Ziel war vielmehr die gerichtliche Beurteilung der Verträge zur Festlegung der dem Durchsuchungsrecht in der Praxis aufzuerlegenden Grenzen. Über die

---

1184 Gildemeister, Verfahren und Erkenntniß des Obergerichts, 1842, S. 48.

1185 Ebd., S. 21, 42.

1186 Ebd., S. 36StAB 2-D.17.g.2.b.2. Aktenstück 92, Eingabe für Tyng, 27. September 1841, S. 26–30.

geplante rechtswidrige Bestimmung der fraglichen Blechware gab es nämlich auch auf Bremer Seite zumindest inoffiziell wenig Zweifel. Das Amt Bremerhaven diente dem in Bremen befindlichen Gericht in der Untersuchungssache als untergeordnete Behörde und organisierte in Abwesenheit von Gerichtsvertretern Begehungen und Begutachtungen von Schiff und Ladung. Der Bremerhavener Behörde stand als Amtmann der promovierte Jurist Johann Daniel Thulesius vor. Thulesius war selbst Advokat am Obergericht und mit Bürgermeister Johann Smidt befreundet.<sup>1187</sup> Zu Beginn des Verfahrens verfasste Thulesius nach der Untersuchung von Schiff und Ladung eine kurze rechtliche Einschätzung, die dem knapp ein Jahr später erfolgten Urteil des Obergerichts in den meisten Punkten widersprach. Die Sackhauer, Gewehre, Schießpulver und originalverpackte baumwollene Kleidungsstücke, „die wohl allerdings für Neger bestimmt sind“, seien bereits verdächtig. Doch die Ladung beinhaltete auch, „was bedeutend gravieren dürfte sehr viele blecherne Eß- und vornehmlich Trinkgeschirre wovon letztere zum Theil bedeckt waren und dann mit allerlei Namen wie sie den Slavinnen gegeben zu werden pflegen, Dido etc. versehen waren.“ Relevant erschien ihm auch, dass eine Kiste Vorhängeschlösser enthält. Ohne formale Gesichtspunkte zu berücksichtigen, kam Thulesius klar zu der Schlussfolgerung:

„daß der Capitain [...] wenn auch nicht wegen Sklavenhandels oder des Versuchs – daran glaube ich nicht – sondern vermöge des letzten § des Strafgesetzes wegen des mit dem Sklavenhandel in Verbindung stehenden Anwerbens der Zubringung zu diesem Handel erforderlicher Gegenstände, werde in Strafe genommen werden müssen.“<sup>1188</sup>

Thulesius hielt folgerichtig auch die Aufbringung des Schiffes für gerechtfertigt und glaubte, dass die Ladung kondemniert<sup>1189</sup> werden müsse. Obwohl Thulesius fachlich geeignet war, bestens in der Bremer Elite vernetzt war und dem Gericht direkt zuarbeitete, wirkte sich seine Einschätzung offenbar nicht auf die Urteilsbegründung des Gerichts aus. Dies erstaunt auch deshalb, weil der Befrachter Charles Tyng erkennbar befürchtete,

---

1187 Schwarzwälder, Das große Bremen-Lexikon, 2003, S. 885, Thulesius, Johann Daniel; Siehe zu Thulesius und Smidt auch Wurthmann, Senatoren, Freunde und Familie, 2009, S. 161, 372.

1188 StAB 2-D.17.g.2.b. Schreiben von Amtmann Thulesius, 14./15. Mai 1841.

1189 Nach Artikel V des Vertrags von 1833 standen 65 % des Werts verurteilter Schiffe und Ladungen dem Staat des Kreuzers zu, welcher die Prise gemacht hatte. Das Geld war auf Offiziere und Mannschaft des Kreuzers zu verteilen.

die Blechgefäße mit Sklavennamen würden zur Beschlagnehmung der gesamten Ladung führen. Auf mehreren Seiten führte er aus, warum die Blechware nicht zur Versorgung von Sklaven gedacht sein konnten und bewies dabei eine große Vertrautheit mit dem Sklavenhandel an der afrikanischen Küste. Zinngeschirr werde nur an Land in Faktoreien gebraucht, da Holzgeschirr sich im heißen Klima verziehe. „Dagegen wendet man in den Sclavenschiffen hölzerne Geschirre an, um den Sclaven kein Metall in die Hand zu geben.“ Den von britischer Seite und auch von Thulesius geäußerten Verdacht, die Becher seien mit Sklavennamen beschriftet, lehnte er vehement ab. Wenn man glaube, dass die beschrifteten Geschirre „benutzt würden, um den Sclaven gewissermaßen damit zu taufen, [...] so ist dies wirklich absurd zu nennen. [...] sein künftiger Herr hat vielleicht einen ganz anderen Namen für ihn und kein Sklavenhändler wird sich dergleichen Trivilitäten, welche mit Ausgaben verknüpft sind, ausdenken [...]“<sup>1190</sup> Die Vehemenz mit der Tyng den Vorwurf zurückwies, ist auffällig und könnte dafür sprechen, dass Tyng vom Erfolg seiner Argumentation selbst nicht völlig überzeugt war. Er stritt den Sachverhalt nicht nur ab, sondern nannte ihn absurd und zog ihn mit dem Vergleich zur Taufe ins Lächerliche. Faktisch gesehen war er aber klar im Unrecht. Die Umbenennung von Sklaven auf Schiffen und an letzten Arbeitsorten war keineswegs ungewöhnlich.<sup>1191</sup>

Das Bremer Gericht wich der endgültigen Beurteilung der Frage, ob die Waren der *Julius & Eduard* an einen Sklavenhändler adressiert waren aus, indem es die Frage für die völkerrechtliche Bewertung für unerheblich erklärte und für die Verurteilung nach dem Strafgesetz ein kaum zu beweisendes Mitwissen des Bremer Kapitäns für nötig erachtete. Der Freispruch der *Julius & Eduard* offenbart so eine Schwäche der Verträge von 1833 und 1837, die der komplexen Realität des *Hidden Atlantic* nicht gerecht wurden. Indem die Verträge nur den Sklavenhandel selbst ausdrücklich verboten, dessen Unterstützung aber unerwähnt ließen, ermöglichten sie den Freispruch der *Julius & Eduard*. An dieser Stelle ist zu betonen, dass die kaum verhehlte Parteinahme der Bremer Richter und die Ausnutzung dieses Schlupflochs in den Verträgen zugunsten der Bremer Angeklagten

---

1190 StAB 2-D.17.g.2.b.2. Aktenstück 92, Eingabe für Tyng, 27. September 1841, S. 27–32.

1191 Siehe beispielsweise Marcus Rediker, *The slave ship: A human history*, New York, 2007, S. 136; Zur Bedeutung der Umbenennung von Sklaven siehe Burnard, *Slave Naming Patterns: Onomastics and the Taxonomy of Race in Eighteenth-Century Jamaica*, 2001, S. 329.

in den Sklavenhandelsprozessen der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts keine Ausnahme darstellte. Die Effektivität der *Mixed Commission Courts*, die britische Richter gemeinsam mit Richtern des jeweiligen Vertragsstaats besetzten, litt von Beginn an darunter, dass Richter die Verträge oft zugunsten ihrer Landsleute interpretierten und rechtliche Schlupflöcher ausnutzten.<sup>1192</sup>

Wie eingangs bereits erwähnt, beließ es das Gericht nicht beim Freispruch der Angeklagten in den Beurteilungen nach dem Bremer Strafgesetz und den völkerrechtlichen Verträgen. In der Sichtweise des Gerichts war es zu der Aufbringung der *Julius & Eduard* nur aufgrund eines Missbrauchs des in den Verträgen gewährten Durchsuchungsrechts gekommen. Diese Frage war insbesondere relevant, da nach Artikel VII des Vertrags von 1833 bei widerrechtlicher oder unbegründeter Anhaltung und Durchsuchung von Schiffen entstandene Kosten und Schäden zu ersetzen waren. Es war nun die offiziell angeklagte Partei, Siedenburg und Konsorten, und der Befrachter Charles Tyng die ihrerseits Vorwürfe erhoben. Dieser Teil des Gerichtsverfahrens offenbart die einseitige Vorgehensweise des Bremer Gerichts, das großes Interesse an einem eine enge Auslegung der Verträge vorschreibenden Präzedenzfall mit abschreckender Wirkung hatte. Symonds, der sich nicht in Bremen aufhielt, erhielt keine Gelegenheit, sich zu verteidigen und eine Gegendarstellung zu entwickeln. So überrascht es nicht, dass das Gericht im Wesentlichen der Argumentation der Angeklagten und Tyngs folgte.

Tatsächlich war es von Seiten des unerfahrenen britischen Befehlshabers Symonds während der Durchsuchung des Schiffes und nach der Aufbringung zu klaren Verstößen gegen die Verträge gekommen. Symonds hatte den beiden Passagieren der *Julius & Eduard* erlaubt, in Cabinda von Bord zu gehen. Nach Nr. 4 der vertraglich festgelegten Instruktionen für die Kreuzer waren verdächtige Schiffe jedoch unmissverständlich ohne jegliche Veränderungen an der Ladung und den an Bord befindlichen Personen an die Justiz zu übergeben. Da Symonds die Passagiere verdächtigt hatte, als Supercargos für die Ladung verantwortlich und somit mitschuldig zu sein, wirkte seine Entscheidung, sie gehen zu lassen, nicht nur formal falsch, sondern auch inhaltlich nicht nachvollziehbar. Siedenburg schrieb hierzu: „War er vielleicht bange daß er es denselben nicht beweisen könne

---

1192 Martinez, *The slave trade*, 2012, S. 68f., 90–92.



– oder glaubte er es selbst nicht mehr daß es Supercargo wären.<sup>1193</sup> Hinzu kamen ungewöhnliche Umstände, die das Gericht ebenfalls als formale Verstöße wertete. So war der ursprüngliche Befehlshaber, des britischen Kreuzer *Persian* unerwartet gestorben und Symonds, der zuvor noch keinen Offiziersrang innegehabt hatte, hatte diesen kurzfristig ersetzt. Da die britische Seite das Gegenteil nicht zufriedenstellend bewiesen habe, vertrat das Gericht nun die Ansicht, Symonds sei erst nach Übernahme der Befehlsgewalt über den Kreuzer vom Offiziersanwärter („midshipman“) zum Leutnant befördert worden. Da sein militärischer Rang somit nicht den Mindestanforderungen der Verträge entsprochen habe, sei er formell nicht zur Durchsuchung und Aufbringung der *Julius & Eduard* berechtigt gewesen.<sup>1194</sup>

Diese formalen Fehler und Ungewöhnlichkeiten erleichterten es der Verteidigung, die Glaubwürdigkeit der Anklage insgesamt in Zweifel zu stellen. Insbesondere Kapitän Ratje Siedenburgs Verteidigung schlug Kapital aus Symonds' Fehler. Er stellte Symonds als unglaubwürdigen Opportunisten dar, der sich nicht von den Vorschriften der Verträge, sondern von der Hoffnung auf persönliche Vorteile leiten ließe. Eine Verurteilung wäre für Symonds nicht nur karriereförderlich gewesen, er wäre auch finanziell am Verkauf des beschlagnahmten Schiffes samt Ladung beteiligt worden. Symonds' wahre Beweggründe seien auch daran erkenntlich gewesen, dass er sich vor Ort nicht auf konkrete Gründe für die Aufbringung habe festlegen können. „Ueberhaupt war er sehr veränderlich in seinen Ideen und Meinungen: Bald sollten die Demijohns, bald die Küchengeräthe, bald ein Waßerfaße, und bald die Passagiere die Hauptsache sein [...]“. Siedenburg fügte hinzu, dass in Havanna zwar niemand an ein solches skandalöses Ver-

---

1193 StAB 2-D.17.g.2.b.2. Aktenstück 1, Aussage Kpt. Siedenburgs, o.D.

1194 Es stimmt, dass Symonds zum Zeitpunkt der Aufbringung nicht den regulären Rang eines Leutnants innehatte. Dokumente der britischen Marine geben seinen Rang jedoch als *mate* an. Als der Leutnant der *Persian* starb, erhielt Symonds im September 1840 den Rang eines *acting Lieutenant*. Die Liste der britischen Kreuzer, denen hanseatische Durchsuchungsvollmachten erteilt worden waren, führte als Befehlshaber der *Persian* William Henry Quin auf. Als auch dieser plötzlich starb, ernannte Symonds sich den Richtlinien der britischen Marine gemäß selbst zum *acting Commander* der *Persian*. AHL 05.-1-1/10:267.12 Verzeichnis der erteilten Vollmachten, 18. April 1840; StAB 6.3, B II 210 Aktenstück 5, Symonds' Ernennung zum *acting Lieutenant*, 14. September 1840; StAB 6.3, B II 210 Aktenstück 7, Symonds' Ernennung zum *acting Commander*, 22. November 1840; Gildemeister, Verfahren und Erkenntniß des Obergerichts, 1842, S. 40, 46, 75f.

halten der britischen Marine tatsächlich geglaubt habe. Es ginge dort aber wohl die Meinung um, es sei das Ziel „von den Engländern, nicht allein den Sklavenhandel auszurotten, sondern auch den Handel anderer Nationen gänzlich von der Afric. Küste wegzutreiben.“<sup>1195</sup> Die Verteidigung erschuf so ein Szenario, in dem Symonds eine doppelte Motivation zur bewussten Übertretung des vertraglichen Durchsuchungsrechts hatte. Einerseits war dies die Erlangung persönlicher Vorteile und andererseits die Umsetzung der angeblich von der britischen Marine aus wirtschaftspolitischen Gründen systematisch betriebenen Ausnutzung des Durchsuchungsrechts. Neben Siedenburg war es vor allem Tyng, der in mehreren schriftlichen Stellungnahmen wiederholt den Vorwurf des systematischen Missbrauchs des Durchsuchungsrechts anführte. Tyng bzw. seine Anwälte spielten bewusst mit den politischen Ängsten der Hanseaten, als er schrieb, dass der Kaufmannschaft Havannas keine Warnung zugekommen sei, dass Bremer Schiffe für den Afrikahandel gar nicht oder nur für explizit unverdächtige Güter zu verwenden seien. Tyng warnte ebenfalls, die Verträge dürften „nicht für den einen Theil ein Mittel werden, in die freie Bewegung erlaubten Handels störend und unter dem Deckmantel der Humanität einzugreifen, und sich auf diese Weise das Monopol des Verkehrs nach und von Ländern zu sichern [...]“<sup>1196</sup>

Wie erfolgreich Tyngs und Siedenburgs Strategie war, zeigt nicht nur das folgende Gerichtsurteil, sondern auch Gildemeisters Anmerkungen zu diesen Überlegungen. Gildemeister sah Tyngs Vorwürfe durch die Verurteilung der hamburgischen *Echo* in Sierra Leone sowie dem „vielfach laut gewordenen Argwohn“, dass Großbritannien insgeheim den Handel „minder mächtiger Nationen“ in Afrika unterbinden wolle, bestätigt.<sup>1197</sup> Dass es Tyng gelang, diesbezüglich aus Bremer Sicht überzeugend zu argumentieren, dürfte kein Zufall gewesen sein. Tyng befand sich nicht nur persönlich seit Jahren im Kampf gegen die *Mixed Commission Courts*. Die Kaufmannschaft Havannas besaß in dieser Auseinandersetzung jahrzehntelange Erfahrung. Der um 1815 erfolgte Strategiewechsel Großbritanniens von einseitigen Maßnahmen zu diplomatischem Vorgehen und dem Abschluss bilateraler Verträge zur Errichtung der *Mixed Commission Courts* war zu nicht unwesentlichem Anteil auf ihren Druck mit ähnlichen Argumenten

---

1195 StAB 2-D.17.g.2.b.2. Aktenstück 1, Aussage Kpt. Siedenburgs, o.D.

1196 StAB 2-D.17.g.2.b.2. Aktenstück 92, Eingabe für Tyng, 27. September 1841, S. 12, 42.

1197 Gildemeister, Verfahren und Erkenntniß des Obergerichts, 1842, S. 37.

erfolgt.<sup>1198</sup> So stellte die Gerichtsverhandlung nicht nur ein britisch-bremisches Ringen um die Auslegung der Verträge dar, sondern eröffnete vor dem Bremer Gericht indirekt auch einen weiteren Schauplatz der alten kubanisch-britischen Auseinandersetzung. Nicht zuletzt verdeutlicht diese mehrfache Verflechtung die translokale Natur des *Hidden Atlantic*, der Schauplätze in Amerika, Afrika und Europa verband.<sup>1199</sup>

Auch der Reeder Leo Quentell schloss sich Tyngs Argumentation an und betonte, dass der Sklavenhandel üblicherweise in zwei getrennten Geschäften ablaufe. Zunächst lieferten Schiffe Waren zum Ankauf von Sklaven nach Afrika. In einem zweiten Schritt transportierten andere Schiffe Sklaven über den Atlantik. Theoretisch könnte also jede nach Afrika verschifft Ladung zum Einkauf von Sklaven genutzt werden und sei demnach nach britischer Lesart, der es hier zu widersprechen gelte, zu verurteilen.<sup>1200</sup> Hinzu kamen weitere Vorwürfe der fehlerhaften Vertragsumsetzung gegen Symonds. Dieser habe etwa der Bremer Mannschaft vertragswidrig angedroht, er würde sie in Afrika zurücklassen, sofern sie auf der Reise nach Bremerhaven ihren Dienst auf der *Julius & Eduard* nicht fortführen würden.<sup>1201</sup> Laut Tyngs Anwälten seien diese Verstöße geeignet, „über das Benehmen und die Absichten des Symonds einen dunkeln Schatten zu werfen.“ Sie forderten daher, dass bis zum Beweis des Gegenteils juristisch angenommen werden solle, dass auch alle weiteren Formalitäten nicht erfüllt gewesen seien.<sup>1202</sup> Die Forderung nach Gegenbeweisen offenbart die völlige Einseitigkeit der Verhandlung und wie kalkuliert Tyng diese ausnutzte. Den Angeklagten Siedenburg und Konsorten sowie Tyng muss bewusst gewesen sein, dass es vor Gericht keine Partei gab, die für Symonds sprach und einen solchen Gegenbeweis hätte erbringen können.

Die Vermischung des Vorwurfes des britischen Missbrauchs des vertraglichen Durchsuchungsrechts aus wirtschaftspolitischen Gründen mit persönlichen Vorwürfen gegen Symonds war insofern geschickt und wirksam, als dass Symonds nicht persönlich anwesend war und sich auch nicht durch seinen Stellvertreter Thurburn verteidigen lassen konnte. Thurburn war einerseits offenbar nicht ausführlich auf eine Rolle des Anklägers

---

1198 Helfman, *The Court of Vice Admiralty at Sierra Leone and the Abolition of the West African Slave Trade*, 2006, S. 1147–1149.

1199 Zeuske, *The Atlantic*, 2021, S. 91f., 100–102.

1200 *Gildemeister, Verfahren und Erkenntniß des Obergerichts*, 1842, S. 41.

1201 StAB 2-D.17.g.2.b.2. Aktenstück 1, Aussage Kpt. Siedenburgs, o.D.

1202 StAB 2-D.17.g.2.b.2. Aktenstück 92, Eingabe für Tyng, 27. September 1841, S. 39f.

vorbereitet gewesen. Andererseits hielt er sich nur kurz, bis zum 25. Mai 1841, in Bremen auf und erfuhr von der Schadensersatzforderung gegen Symonds' vor seiner Abreise nicht. Als das Gericht ihm etwa Gelegenheit gab, Beweise dafür anzuführen, dass die Ladung der *Julius & Eduard* an Sklavenhändler konsigniert gewesen war, konnte Thurburn nur auf die von Symonds verfasste ursprüngliche Deklaration verweisen. Den Symonds persönlich betreffenden Vorwürfen konnte er noch weniger begegnen. Zur Rechtfertigung der vertragswidrigen Freilassung der Passagiere konnte er nur „Gründe der Menschlichkeit“ anführen.<sup>1203</sup> Dass Symonds Anwesenheit in diesen Punkten durchaus einen Unterschied gemacht hätte, zeigen dessen zehn Jahre später getätigten Aussagen zu einem nachfolgenden Zivilverfahren. 1851 sagte Symonds aus, die Passagiere nur auf Siedenburgs Drängen von Bord gelassen zu haben und erst danach erfahren zu haben, dass sie mitschuldige Supercargos waren. Hinter dem Alias Watkinson, an den die Ladung konsigniert war, hätte sich der in Cabinda bekannte Sklavenhändler Peter Mannegat verborgen, der gemeinsam mit den fraglichen Supercargos eine Faktorei zum Sklavenhandel habe aufbauen wollen.<sup>1204</sup> Die britische Seite verhielt sich in der Anklage 1841 aber nicht gänzlich ungeschickt. Leutnant Thurburn erkannte offenbar die Tendenz, die Sache nicht zuvorderst nach den fallspezifischen Indizien, sondern nach politischen und völkerrechtlichen Kriterien zu bewerten. Jedenfalls beschwor er das Gericht, dass nur eine Verurteilung, den Ruf der Bremer Flagge im Seeverkehr schützen könne. Bei einem Freispruch könnten sich spanische Sklavenhändler ermutigt fühlen, die Bremer Flagge zu missbrauchen und sie somit in Verruf zu ziehen.<sup>1205</sup>

Das am 19. April 1842 bekannt gemachte Urteil des Bremer Obergerichts folgte in den entscheidenden Punkten der Argumentation der vier Angeklagten und des Befrachters Tyng. Die Taktik, bei jeder Gelegenheit die wirtschaftliche und politische Gefahr eines zu umfassenden britischen

---

1203 *Gildemeister, Verfahren und Erkenntniß des Obergerichts, 1842, S. 20–23.*

1204 *StAB 2-D.17.g.2.b.3. Bd. 2 Aktenstück 252, Stellungnahme von Lieutenant Symonds, 17. Dezember 1851; Die gleichen Erkenntnisse über den Sklavenhändler Mannegat hatte Symonds bereits 1841 seinem Vorgesetzten in der britischen Marine mitgeteilt. Der entsprechende Brief erscheint jedoch erst in den Akten zu einem zehn Jahre später stattgefundenen zivilrechtlichen Verfahren und stand den Richtern im 1841 stattgefundenen straf- und völkerrechtlichen Prozess vermutlich nicht zur Verfügung. StAB 2-D.17.g.2.b.3. Bd. 2 Aktenstück 255, Lieutenant Symonds an Commander Tucker, 4. März 1841.*

1205 *Gildemeister, Verfahren und Erkenntniß des Obergerichts, 1842, S. 17; StAB 2-D.17.g.2.b.2. Aktenstück 32, Bemerkungen Leutnant Thurburns.*

Durchsuchungsrechts von Bremer Schiffen abzuhandeln, hatte sich bezahlt gemacht. Da das Obergericht von Mitgliedern des Senats besetzt war, überrascht es nicht, dass diese politisierte Strategie vor Gericht erfolgreich war. Das Gericht entschied, dass Symonds formal nicht zur Durchsuchung berechtigt gewesen sei. Weiterhin hielt es die Aufbringung für vertragswidrig, da sie nur aufgrund des Verdachts der Beihilfe zum Sklavenhandel geschehen sei, die in den Verträgen nicht genannt war. Verdachtsmomente zur Ausrüstung zum Sklavenhandel oder dem Transport von Sklaven seien nicht ausreichend vorhanden gewesen. Das Gericht verurteilte daher Thomas Edward Symonds zur Begleichung der den Angeklagten sowie dem Befrachter der *Julius & Eduard* entstandenen Schäden. Nach Artikel VIII des Vertrags von 1833 haftete der verantwortliche Marineoffizier für die durch widerrechtliche Durchsuchungen und Aufbringungen entstandenen Schäden. Die Kosten sollten von seiner Regierung getragen werden.

Dieses eindeutige Urteil deutete bereits die politische Haltung des Senats der kommenden Jahre an. Das Bremer Gericht ging in seiner Entscheidung weiter als die Hamburger Richter im vergleichbaren Fall der Hamburger Bark *Louise*. Die Hamburger Richter hatten in ihrem Urteilsspruch vom September 1841 die Angeklagten zwar freigesprochen, aber deren Schadensersatzforderungen abgelehnt. An Bord befindliche Reserveplanken, Kessel und große Wasservorräte seien nach Artikel VI des Vertrags von 1833 Verdachtsmomente und die Aufbringung somit nicht widerrechtlich. Nach Artikel VII begründete ein Freispruch allein keinen Anspruch auf Schadensersatz. Auch vom britischen Marineoffizier gemachte Fehler in der Ausführung des vertraglich zugesicherten Durchsuchungsrechts seien nicht zu berücksichtigen und könnten nur Anlass zur Beschwerde bei dessen Regierung geben.<sup>1206</sup> Auch der schottische Jurist James Colquhoun vertrat die Ansicht, dass im Fall der *Julius & Eduard* zwar ein Freispruch vom Verdacht des Sklavenhandels und der Beihilfe zu diesem angebracht sei, die Durchsuchung und Aufbringung aber begründet und Schadensersatzforderungen daher nicht gerechtfertigt seien. Diese Einschätzung teilte er dem Bremer Senat in seiner Funktion als hanseatischer Ministerresident und Generalkonsul in London anderthalb Monate vor dem Urteilsspruch mit: „On the whole was I to decide on the Case I should say that there was a

---

1206 N.N., Handelsgerichtliches Verfahren und Erkenntniß über die Hamburger Bark Louise wegen Verdachts der Betheiligung im Sklavenhandel, 1842, S. 245f.; vgl. zum Hamburger Verfahren Lentz, „No German Ship Conducts Slave Trade!“, 2021, S. 289–293; Schramm, Deutschland und Übersee, 1950, S. 190f.

prima facie Case to justify the detention and should adjudicate that there was probable Cause of Seizure, but acquit the Captain Crew Owner Cargo & Vessel [...]“ Colquhoun verwies dabei direkt auf das Gerichtsverfahren in Hamburg.<sup>1207</sup> Er kam bereits vor dem erstinstanzlichen Urteil zu eben der rechtlichen Einschätzung, welche das Oberappellationsgericht in Lübeck 1860 letztinstanzlich durch setzte. Dass die Bremer Richter bereits vor ihrer Urteilsverkündung wussten, dass ihre Entscheidung rechtlich höchst anfechtbar war, ist ein weiterer Hinweis auf die politische Natur des Urteils.

Das juristisch also keineswegs alternativlose Urteil im Fall der *Julius & Eduard* trug maßgeblich dazu bei, die zeitgenössische öffentliche Meinung zu einer deutschen Teilhabe am atlantischen Sklavenhandel zu prägen. Wie Magnus Ressel und insbesondere Sarah Lentz zeigten, fanden die Gerichtsverfahren der 1841 aufgebrachten hanseatischen Schiffe *Echo*, *Louise* und *Julius & Eduard* im Deutschen Bund über Bremens Grenzen hinaus Aufmerksamkeit. Während des Verfahrens hatte es in Zeitungen noch ambivalente Stimmen gegeben. Nach den Freisprüchen setzte sich jedoch schnell die Auffassung durch, dass jegliche deutsche Teilhabe am atlantischen Sklavenhandel somit widerlegt sei. Es entstand das Bild einer Sonderrolle hanseatischer bzw. deutscher Akteure im Atlantik, die zu keinem Zeitpunkt mit dem Sklavenhandel befasst gewesen seien.<sup>1208</sup>

#### 4.1.3 Ambivalenz: die Beteiligung an der Unterdrückung des Sklavenhandels bis 1860

Dass Gericht und Öffentlichkeit die Anklage gegen die *Julius & Eduard* in Bremen sehr ablehnend aufgenommen hatten, bedeutete nicht, dass das Verfahren auf wenig Interesse stieß oder keine Konsequenzen nach sich zog. Allein die Veröffentlichung von Gildemeisters ausführlicher, 111 Seiten umfassender Prozessbeschreibung spricht für das Interesse an den Argumenten beider Parteien und an der Urteilsbegründung. Zu den Lesern dürfte auch die Kaufmannschaft der Stadt gehört haben, die dem Text

---

1207 StAB 2-D.17.g.2.b. Schreiben James Colquhouns an Senator Gildemeister, 1. März 1842.

1208 Lentz, „No German Ship Conducts Slave Trade!“, 2021, S. 296–303; Ressel, Hamburg und die Niederelbe, 2014, S. 94. Siehe zur britischen Unterdrückung des Sklavenhandels und der *Julius & Eduard* im öffentlichen Diskurs Bremens „Die Unterdrückung des Sklavenhandels in der Bremer Presse“.

entnehmen konnte, wie eine Aufbringung durch die britische Marine zu verhindern war. So ist es wohl kein Zufall, dass im Bremer Staatsarchiv vom 2. Dezember 1843 ein Zertifikat für den Kaufmann Hermann Heye überliefert ist, welches beglaubigt, dass seine aus Korbflaschen und Glaswaren bestehende Lieferung nach Havanna ausdrücklich nicht zum Sklavenhandel bestimmt war.<sup>1209</sup> Schließlich hatte Kpt. Symonds das Fehlen eines Zertifikat für die 200 Demijohns der *Julius & Eduard* als einen der Verdachtsmomente aufgeführt.<sup>1210</sup>

So überrascht es nicht, dass mit dem am 19. April 1842 gesprochenen Urteil des Bremer Obergerichts weder die Auseinandersetzung um die praktische Umsetzung des in den Verträgen stipulierten Durchsuchungsrechts noch die gerichtliche Auseinandersetzung um die *Julius & Eduard* ein Ende fanden. Im Gegenteil, in der Folge des Urteilspruches war die Bremer Elite für den britischen Kampf gegen den Sklavenhandel und daraus für die Bremer Seefahrt potenziell erwachsende Nachteile sensibilisiert. Einerseits strebte der Senat an, die eigene Souveränität und eigene wirtschaftspolitische Interessen zu wahren. Andererseits war er auf gute Beziehungen angewiesen und versuchte, Bremen insbesondere Großbritannien gegenüber als zuverlässigen Partner in der Unterdrückung des Sklavenhandels darzustellen. Der weitere Verlauf der Gerichtsverhandlungen um die *Julius & Eduard*, diplomatische Bemühungen um eine Änderung der Verträge sowie die konkreten Fälle eines flüchtigen Sklaven und eines brasilianischen Sklavenschiffes in Bremen werden dies zeigen.

#### Gerichts- und Vertragsverhandlungen bis 1860

Das Urteil von 1842 sah eine Ediktalladung, eine öffentliche gerichtliche Ladung, Symonds' vor, um die Liquidierung der Schadensersatzansprüche zivilrechtlich umzusetzen. Darauf folgten mehrere Gerichtsverfahren, die

---

1209 StAB 2-R.II.p.5. Bd. 16, 2. Dezember 1843, Senatszertifikat für Hermann Heye für die Ausfuhr nach Havanna.

1210 Der Fall der *Julius & Eduard* beeinflusste vermutlich auch das Verhalten von Kaufleuten anderer deutscher Staaten. So berichtete der im Kapitel zu Bremer Kaufleuten auf St. Thomas ausführlich besprochene E.C.L. Gruner in seiner Funktion als Konsul Mecklenburg-Schwerins in Bremen die Regierung in Schwerin über den Fall. Gruner war von der Unschuld der Bremer Angeklagten überzeugt, warnte aber vor der Nutzung der in den Verträgen zur Unterdrückung des Sklavenhandels genannten verdächtigen Ausrüstungsgegenständen. Manke, Das Konsulat des Großherzogtums Mecklenburg-Schwerin, 2003, S. 139.



am Obergericht Bremen sowie am Oberappellationsgericht der vier freien Städte des Deutschen Bundes in Lübeck stattfanden und bis 1860 andauerten. Der Freispruch der Bremer Angeklagten stand dabei nicht mehr in Frage. Das Oberappellationsgericht stellte aber wiederholt zuungunsten der britischen Seite ausfallende Verfahrensfehler des Bremer Obergerichts fest und befreite Symonds letztlich von zivilrechtlichen Schadenersatzansprüchen. Weil die *Julius & Eduard* einen Sklavenhändler habe beliefern sollen, könne aus der rechtswidrigen Warenlieferung kein Anspruch auf Schadenersatz entstehen. Den Lübecker Richtern standen für ihre Entscheidung zwar einige neue Erkenntnisse zur Verfügung. Im Wesentlichen standen sich aber die gleichen Argumente wie bereits 1841/42 gegenüber. Dass das Lübecker Gericht den Sachverhalt so anders bewertete, verweist erneut auf die politische Befangenheit der Bremer Richter bzw. Senatoren. Zeitgleich fanden 1845 bis 1847 Nachverhandlungen über die völkerrechtlichen Verträge von 1833 und 1837 statt, die politisch mit der Verhandlung der *Julius & Eduard* verzahnt waren. Die politische Dimension der Gerichtsverhandlungen wird schon darin greifbar, dass Symonds zwar zur Zahlung verurteilt worden war, nach den Verträgen aber der britische Staat die Leistung dieser Zahlung übernehmen musste. Die Gerichte in Bremen und Lübeck stimmten daher darin überein, dass „die betreffende Regierung [...] als die eigentliche Gegnerin in diesem Prozesse betrachtet werden muß“.<sup>1211</sup>

Am 23. Dezember 1842 begann die 18 Jahre dauernde Kette von Prozessen. Symonds' Sachführer in Bremen, Dr. J.D. Meier, zeigte der Gegenseite an, dass Symonds am Oberappellationsgericht in Lübeck appelliert und Nichtigkeitsbeschwerde gegen das Urteil vom 15. April 1842 eingereicht habe. Er beschwerte sich über die Verurteilung zur Zahlung von Schadenersatz und Gerichtskosten im Allgemeinen und im Besonderen darüber, dass er verurteilt worden war, ohne jemals selbst vor Gericht Stellung beziehen zu können. Symonds hielt sich „gegenwärtig auf der Congo-Station an der Westküste von Africa“ auf.<sup>1212</sup> Das Bremer Obergericht erkannte den Fall damit als an das Oberappellationsgericht übergeben an und wartete dessen Urteil ab.<sup>1213</sup> Die Lübecker Richter verkündeten ihr Urteil zwei Jahre später am 28. Februar 1845. Sie erklärten das Urteil von 1842 in Bezug auf Symonds' Verurteilung für aufgehoben und verwiesen die Sache zurück

1211 StAB 6.3 B I 353 Aktenstück 2, Urteil des Obergerichts, 15. März 1858, S. 28.

1212 StAB 2-D.17.g.2.b.4. Aktenstück 1, Vorladung für Revisen, 23. Dezember 1842; StAB 2-D.17.g.2.b.4. Aktenstück 2, Gravamina gegen das Urteil vom 15. April 1842, o.D.

1213 StAB 2-D.17.g.2.b.4. Aktenstück 7, Erkenntniß des Obergerichts, 23. Januar 1843.

an das Bremer Obergericht.<sup>1214</sup> Das Oberappellationsgericht gestand dem Bremer Gericht zwar grundsätzlich zu, es habe die Kompetenz besessen, im selben Verfahren die Unschuld der Angeklagten Quentell, Siedenburg, Siedenburg und Hansen festzustellen und den Kaptor<sup>1215</sup>, Symonds zu Schadensersatz zu verurteilen. Beide Sachverhalte seien aber nicht klar genug voneinander getrennt gewesen. Aus dem Freispruch der *Julius & Eduard* erfolge nicht automatisch eine Verurteilung des Kaptors. Symonds' Recht auf „Gehör“ und „Gelegenheit zu seiner Vertheidigung“ sei verletzt worden, da weder er noch sein Stellvertreter Thurburn über die von den Angeklagten erhobenen Schadensersatzforderungen informiert worden seien. Symonds bzw. seinem Stellvertreter sei also gar nicht erst bekannt gewesen, selbst Beklagter zu sein. Dies sei umso schwerwiegender, da sich Thurburn zwar nur vom 11. bis 25. Mai 1841 in Bremen aufgehalten habe. Kapitän Siedenburgs Schadensersatzforderung sei aber bereits innerhalb dieses Zeitraums, am 21. Mai, bei Gericht eingegangen. Das Obergericht hätte Thurburn hierzu vernehmen und ihm die Bestellung eines Anwalts zu Symonds' Verteidigung auftragen müssen. Stattdessen habe das Obergericht Thurburn vor seiner Abreise auf dessen ausdrückliche Nachfrage versichert, seine Anwesenheit sei nicht mehr nötig. Die Lübecker Richter griffen ebenso die Entscheidungsgründe des Bremer Obergerichts an. So sei der Befund, die Aufbringung sei ohne ausreichende Anhaltspunkte geschehen, da sich keine nach den Verträgen verdächtigen Gegenstände an Bord befunden hätten, ungenügend. Symonds bzw. Thurburn hätten keine Gelegenheit erhalten, sich zu Gutachten und Volumenmessungen der Wasserbehälter der *Julius & Eduard* zu äußern. Ebenso wenig habe Symonds, bzw. sein Stellvertreter Thurburn oder ein bevollmächtigter Anwalt, Gelegenheit gehabt, sich zu den von Siedenburg behaupteten formellen Fehlern in der Durchsuchung der *Julius & Eduard* zu äußern.<sup>1216</sup>

Dass das Lübecker Oberappellationsgericht diese eklatanten Verfahrensmängel, die ausschließlich zu Symonds' bzw. britischem Nachteil gereichten, in dieser Deutlichkeit anprangerte, stützt die Annahme, dass die Bre-

---

1214 StAB 2-D.17.g.2.b.4. Aktenstück 8, Urteil des Oberappellationsgerichts, 28. Februar 1845.

1215 „Kaptor“ ist ein nautischer Begriff, der zeitgenössisch eine Person bzw. ein Schiff bezeichnete, das ein anderes Schiff aufgebracht hatte. Als Synonym bestand der Begriff „Aufbringer“. Röding, Allgemeines Wörterbuch der Marine. 1. Band. A-K, 1793, S. 163, Aufbringer.

1216 StAB 2-D.17.g.2.b.4. Aktenstück 9, Entscheidungsgründe des Oberappellationsgerichts, 28. Februar 1845.

mer Richter in Verfahrensführung und Urteilssprechung politisch motiviert gewesen waren. Doch an dem der unfairen Verfahrensweise zugrunde liegenden Problemlage änderte auch das Lübecker Urteil nichts. Das Verfahren ging zurück an das Bremer Obergericht, das noch immer ein politisches Interesse daran hatte, die Aufbringung weiterer Bremer Schiffe im Rahmen der Bekämpfung des Sklavenhandels durch ein abschreckendes Urteil zu verhindern.<sup>1217</sup>

So überrascht es nicht, dass das Obergericht am 30. Juni 1851 dem inzwischen einzigen Kläger Charles Tyng recht gab und Symonds erneut zur Zahlung aller Tyng entstandener Schäden und Kosten verurteilte.<sup>1218</sup> Mit den übrigen Klägern Quentell, Siedenburg und Siedenburg hatte der Beklagte Symonds 1846 einen Vergleich geschlossen. Welche Einigung dieser Vergleich vorsah, ist nicht mehr zu ermitteln.<sup>1219</sup> In der nun getrennt behandelten Frage nach der Erstattung der Untersuchungs- und Gerichtskosten verzeichnete Symonds mit einer weiteren Nichtigkeitsbeschwerde einen Erfolg. 1852 hob das Oberappellationsgericht in Lübeck die Verurteilung zur Begleichung der Untersuchungskosten vorläufig wieder auf und verwies den Fall zurück an das Bremer Obergericht. Grund waren erneut Verfahrensfehler. Das Obergericht habe Symonds in der Frage der Gerichtskosten nicht separat Gelegenheit zu seiner Verteidigung gegeben.<sup>1220</sup> In Bremen blieb Symonds der juristische Erfolg weiter verwehrt. Vor dem Obergericht scheiterten 1855 seine Beschwerde gegen die Verurteilung zur Zahlung der Untersuchungskosten<sup>1221</sup> und 1858 seine Beschwerde gegen die Verurteilung zur Zahlung des Schadensersatzes an Tyng.<sup>1222</sup> Symonds' Verteidigungs-

---

1217 Das Obergericht bestand zwar inzwischen aus von Senat und Bürgerschaft gewählten Richtern. Der Bremer Staatskalender des Jahres 1851 führt zwölf Mitglieder des Richterkollegiums auf. Darunter sind drei Senatoren und ein Syndikus. Auch die übrigen Richter rekrutieren sich aber aus der kaufmännisch geprägten Bremer Elite. 1851 war Senator Gerhard Caesar Präsident, Syndikus August Ferdinand Arnold Iken Vizepräsident des Obergerichts.

1218 StAB 2-D.17.g.2.b.3. Bd. 1 Aktenstück 232, Erkenntnis des Obergerichts, 30. Juni 1851.

1219 StAB 2-D.17.g.2.b.3. Bd. 1 Aktenstücke 179 und 180, Anzeigen des erfolgten Vergleichs bei Gericht, 14. September 1846 und 9. November 1846.

1220 N.N., Sammlung der Entscheidungs-Gründe des Ober-Appellations-Gerichts der vier freien Städte Deutschlands zu Lübeck in bremischen Civil-Rechtssachen. Dritter Band enthaltend die Jahrgänge 1851, 1852, 1853, 1855, 1856, Bremen, 1857, S. 179–188.

1221 StAB 2-D.17.g.2.b.2. Aktenstück 186, Urteil des Obergerichts, 29. September 1855.

1222 StAB 6.3 B I 353 Aktenstück 2, Urteil des Obergerichts, 15. März 1858.

schriften und die gerichtlichen Entscheidungsgründe verdeutlichen, wie festgesehen die britische und bremische Seite in ihrer jeweiligen Interpretation der inzwischen anderthalb Jahrzehnte zurückliegenden Geschehnisse waren. Symonds' Anwalt verwies im Gerichtskostenprozess lediglich auf die Akten der vorangegangenen Prozesse, aus denen nachzuvollziehen sei, dass Symonds' die Aufbringung genügend begründet hätte, „weßhalb der Vertheidiger sich jetzt die Mühe glaubt überheben zu dürfen hier noch einmal des Weiteren auf die Sache einzugehen.“ Die Bremer Richter reagierten hierauf angefasst und verwiesen ebenfalls auf die Aktenlage, in der sie die Aufbringung als widerrechtlich eingeschätzt hatten: „[...] kann ums so unbedenklich[er] hier auf jene Ausführungen verwiesen werden, als auch Symonds in seiner Vertheidigungsschrift [...] lediglich auf den Inhalt der gedachten Acten [...] Bezug genommen hat.“<sup>1223</sup>

1860 erfuhr der Prozess eine scharfe Kehrtwende. Am 28. September erließ das Lübecker Oberappellationsgericht zwei Urteile. Das Gericht bestätigte Symonds' Befreiung von Untersuchungs- und Gerichtskosten endgültig und sprach ihn auch von jeglichen Schadensersatzleistungen frei. Es hob damit die Bremer Urteile der Jahre 1855 und 1858 auf. Die Lübecker Richter stellten in der Frage der Gerichtskosten fest, dass Symonds sich bei der Annahme von Verdachtsgründen keines „hohen Grades von Leichtfertigkeit“ schuldig gemacht hatte. Zunächst habe Symonds sich in seiner Deklaration nicht ausschließlich auf eine für die völkerrechtlichen Verträge irrelevanten Beihilfe bezogen, sondern auch die Ausrüstung des Schiffes angesprochen. Weiterhin habe er bzw. sein Stellvertreter den Verdacht ausführlich begründet, da er den Befrachter Tyng als bekannten Transporteur von Sklavenladungen bezeichnete, den Bestimmungsort des Schiffes als üblichen Sklavenhandelsort angab und die Existenz des Empfängers der Ladung bezweifelte.<sup>1224</sup> Symonds bzw. seine Anwälte hatten auch in den 50er Jahren in den Verfahren über Schadensersatzansprüche sowie Untersuchungs- sowie Gerichtskosten weitgehend auf inhaltlicher Ebene argumentiert, um zu beweisen, dass mindestens sein Verdacht gerechtfertigt gewesen war. Zudem bestand Symonds weiterhin darauf, dass

---

1223 StAB 2-D.17.g.2.b.2. Aktenstück 185, Verteidigungsschrift von Symonds, eingegangen 2. Juni 1852 und Aktenstück 187, Entscheidungsgründe des Obergerichts, 29. September 1855.

1224 N.N., Sammlung der Entscheidungs-Gründe des Ober-Appellations-Gerichts der vier freien Städte Deutschlands zu Lübeck in bremischen Civil-Rechtssachen. Vierter Band, enthaltend die Jahrgänge 1857, 1858, 1859, 1860, 1861, Bremen, 1861, S. 411–422.

Tyng lediglich Mittelsmann eines kubanischen Sklavenhändlers gewesen sei, den er inzwischen als Francisco Riera<sup>1225</sup> identifizieren konnte. Somit sei Tyng nicht tatsächlicher Eigentümer der Ladung gewesen und gar nicht berechtigt, Schadensersatzansprüche zu stellen.<sup>1226</sup>

Nach 20 Jahren führte diese Taktik zum gewünschten Ergebnis. In dem ebenfalls am 28. September gesprochenen, aber separaten Urteil zur Schadensersatzfrage schlossen sich die Lübecker Richter Symonds' Einschätzung an. Das Lübecker Gericht stellte in dem Prozess die Frage, ob die Ladung der *Julius & Eduard* dazu bestimmt gewesen war, mit ihr in Cabinda Sklaven einzukaufen oder zumindest Teile der Ladung (z.B. Blechgeschirr) den Transport von Sklaven unterstützen sollten. Sei dies der Fall, „so hat der Kläger ein nach Bremischem Recht verbrecherisches Geschäft befördert“ und aus einem solchen könne kein Rechtsanspruch erwachsen. Die oben bereits angesprochenen zahlreichen Kondemnierungen von Sklavenschiffen in den USA und Afrika, die Tyng befrachtet hatte, bestätigten nach Sichtweise der Lübecker Richter Symonds' ursprüngliche Einschätzung, Tyng sei ein „notorischer Ablader von slave-cargos“. In all diesen Fällen war Tyng als Befrachter aufgetreten, die im Hintergrund gebliebenen tatsächlichen Eigentümer waren aber verschiedene bekannte Sklavenhändler gewesen. Tyng habe seine US-amerikanische Identität hergegeben, um das Geschäft der kubanisch/spanischen Sklavenhändler unverdächtiger zu gestalten. Da nun der in New Orleans ansässige Versicherer der Ladung der *Julius & Eduard* bestätigt hatte, der eigentliche Eigentümer der Ladung sei der Kubaner Francisco Riera gewesen, sei die Ladung erstens als dem Sklavenhandel Vorschub leistend und somit gegen das Bremer Strafgesetz verstoßend anzusehen. Eine Entschädigung für die Ladung sei daher nicht möglich. Zweitens sei Tyng, da er nicht Eigentümer war, ohnehin nicht anspruchsberechtigt gewesen.<sup>1227</sup> Diese Argument hatte das Bremer Obergericht 1858 noch zurückgewiesen. Die britischen Akten über vorherige Verurteilungen von Schiffen, die Tyng befrachtet hatte, wür-

---

1225 Riera war ein bekannter spanischer Sklavenhändler. 1841 befand Riera sich in einer juristischen Auseinandersetzung mit einem Kapitän, der von Riera eine Zahlung oder ein unbestimmtes Privileg einforderte. Dieser Kapitän drohte Riera mit der offiziellen Bekanntmachung von dessen Sklavenhandelsgeschäften. Zeuske, Sklavenhändler, Negreros und Atlantikkreolen, 2015, S. 213f.

1226 StAB 2-D.17.g.2.b.3. Bd. 2 Aktenstück 236, Gravamina wider das Urteil des Obergerichts vom 30. Juni 1851, o.D.; StAB 2-D.17.g.2.b.3. Bd. 2 Aktenstück 264, Aussage Tyngs vom 30. September 1842, übersetzt am 22. November 1851.

1227 N.N., Sammlung der Entscheidungs-Gründe, 1861, S. 395–410.

den mit den Zeugenaussagen, des Verfahrens von 1841/42 „collidiren“. Es müssen die oben besprochenen, unglaubwürdigen Aussagen der Bremer Kaufleute Mooyer und Wätjen gemeint sein. Eine „nähere Prüfung“ der Beweise der Verwicklung Tyngs in den Sklavenhandel hatten die Bremer Richter gar nicht erst für nötig befunden. Es ginge schließlich nur noch um eine Prüfung der Vertragsmäßigkeit der Aufbringung der *Julius & Eduard*, nicht mehr um eine Beurteilung nach dem Bremer Strafgesetz. Zudem sei es möglich, dass Tyng als Warenversender in einem Vertragsverhältnis mit Riera gestanden habe und er über dieses anspruchsberechtigt sein könnte.<sup>1228</sup>

Das Oberappellationsgericht lehnte die Bremer Sichtweise gänzlich ab und wies nun auch den Zeugenaussagen und Sacheinschätzungen der britischen Beteiligten eine völlig andere Bedeutung zu, als das Bremer Obergericht es getan hatte. So gebe es klare Hinweise darauf, dass die Ladung dem Sklavenhandel Vorschub leisten sollte. Die Lübecker Richter pflichteten etwa Thurburns 1841 getätigter Aussage bei, die beschrifteten Blechbecher seien typisch zur Versorgung von Sklaven. An Bord gefundene Hängelampen wiederum fänden für gewöhnlich Verwendung als Beleuchtung der auf Sklavenschiffen zusätzlich errichteten Zwischendecks. Hinzu kam ein Gutachten des im britischen Schatzamt für Sklavenhandelsfragen zuständigen Anwalts, William Rothery. Dieser bestätigte Thurburns Einschätzung, Cabinda sei ein Zentrum des Sklavenhandels, sowie Symonds' Meinung, der Empfänger der Ladung in Cabinda, Mr. Watkinson, habe nicht existiert. Zusammengenommen sei es daher „für erwiesen anzunehmen, daß der Kläger [Tyng] sich zum Vermittler einer auf Sklavenhandel abzielenden Unternehmung hergegeben habe“.<sup>1229</sup>

Diese im Lübecker Urteil vom 28. September 1860 aufgeführten Indizien, welche Tyng als bekannten Ablader von *slave-cargoes* und die Ladung als typisch für eine solche identifizierten, waren zu großem Teil bereits im Bremer Urteil vom 15. April 1842 aufgeführt, darin aber verworfen worden. Der britischen Seite war damals nicht ausreichend Gehör geschenkt worden und das Verfahren auf unzulässige Weise gegen den britischen Kaptor als eigentlichen Schuldigen gedreht worden. Ohne es direkt auszusprechen, bescheinigte das Oberappellationsgericht dem Bremer Obergericht mit dieser harschen Beurteilung eine politische Befangenheit. Für das Bremer

---

1228 StAB 6.3 B I 353 Aktenstück 2, Urteil des Obergerichts, 15. März 1858, S. 51–53, 92–96.

1229 N.N., Sammlung der Entscheidungs-Gründe, 1861, S. 395–410.

Obergericht war es eine ebenso harsche Niederlage, dass das Oberappellationsgericht in seinen Urteilen von 1860 die Vertragsmäßigkeit der Aufbringung der *Julius & Eduard* überhaupt nicht mehr prüfte. Die Bremer Richter hatten diese unter Angabe angeblicher formaler Fehler der Aufbringung, wie etwa Symonds fraglicher Rang als Leutnant, stets verneint. Das Oberappellationsgericht hielt diese Frage, die stets im Zentrum der Bremer Verfahren gestanden hatte, nun aber für gänzlich irrelevant, da Tyng aus einem verbrecherischen Geschäft ohnehin keinen Anspruch formulieren könne.<sup>1230</sup>

Das Oberappellationsgericht der vier Freien Städte des Deutschen Bundes bzw. Deutschlands zu Lübeck genoss von seiner Gründung 1820 bis zu seiner Auflösung 1879 hohes rechtswissenschaftliches Ansehen und prägte die deutsche Rechtspraxis über die freien Städte hinaus.<sup>1231</sup> Die Lübecker Urteile, die an dem Bremer Verfahren von 1841/42 sowie an den folgenden Prozessen starke Kritik äußerten, kamen von einer in ganz Deutschland beachteten und einflussreichen Instanz. An der eigentlichen Hauptfrage des ursprünglichen Verfahrens und der Unschuld der Angeklagten Quentell, Siedenburg, Siedenburg und Hansen änderte sich jedoch nichts. Auch wenn Tyng beabsichtigt hatte, die Fracht der *Julius & Eduard* für den Sklavenhandel zu nutzen, verboten die völkerrechtlichen Verträge nur den eigentlichen Sklavenhandel oder die Ausrüstung zu diesem. Das Bremer Obergericht hatte zudem 1841/42 die Position entwickelt, dass für die Verurteilung der Besatzung oder des Reeders der *Julius & Eduard* ein Mitwissen um die illegale Absicht des Befrachters bestehen musste. Diese Frage hatte ohnehin nicht mehr zur Verhandlung gestanden.

Doch auch abseits der sich über zwei Jahrzehnte hinziehenden gerichtlichen Auseinandersetzung schwelte der Streit um den Umgang mit den Verträgen zur Unterdrückung des Sklavenhandels weiter. Nachdem Bremen 1842 mit dem Urteil im Fall der *Julius & Eduard* bereits auf juristischem Wege die Unzufriedenheit mit den Verträgen an Großbritannien signalisiert hatte, sah der Senat 1845 die Gelegenheit, das als problematisch erachtete

---

1230 Ebd., S. 396.

1231 Die Verhandlungen zum Fall der *Julius & Eduard* fielen in die Amtszeiten aller drei Präsidenten des Oberappellationsgerichts zu Lübeck. Die drei Juristen waren einflussreiche Rechtswissenschaftler. Hermann Schulte-von Lasaulx, Heise, Georg Arnold, in: *Neue Deutsche Biographie* 8 (1969), S. 453–454; August Ritter von Eisenhart, Wächter, Carl Joseph Georg, in: *Allgemeine Deutsche Biographie* 40 (1896), S. 435–440; Rainer Polley, Kierulff, Johann Friedrich Martin, in: *Neue Deutsche Biographie* II (1977), S. 595.



Durchsuchungsrecht britischer und französischer Schiffe auf politischem Wege einzuschränken. Diese Verhandlungen waren mit den laufenden Verfahren um die *Julius & Eduard* auf politischer Ebene verwoben, indem die hanseatische Seite sie als Beleg für den angeblichen Missbrauch der vertraglichen Durchsuchungsrechte anführte. Stein des erneuten Anstoßes waren Vertragsänderungen zwischen Großbritannien und Frankreich.

Am 20. Dezember 1841 hatten Frankreich, Großbritannien, Österreich, Preußen und Russland in London das erste multilaterale Abkommen zur Unterdrückung des Sklavenhandels, den sogenannten Quintupelvertrag, abgeschlossen. Der französische König lehnte jedoch die Ratifizierung des Vertrags aufgrund angespannter diplomatischer Beziehungen zu Großbritannien und Beeinflussung aus den USA ab.<sup>1232</sup> Am 29. Mai 1845 schlossen Großbritannien und Frankreich daher einen erneuten bilateralen Vertrag, der eine Mindestanzahl an Kreuzern vor der westafrikanischen Küste vorschrieb. Hierdurch sollte gewährleistet sein, dass beide Parteien genug Kriegsschiffe zur Durchsuchung ihrer eigenen Handelsschiffe vor Ort unterhielten. Die Vertragspartner suspendierten die älteren Verträge von 1831 und 1833 und damit ausdrücklich auch das darin gegenseitig gewährte Durchsuchungsrecht. Nach britisch-französischer Meinung hatten aber Akzessionsverträge zu den älteren Verträgen und damit explizit jener der Hansestädte aus dem Jahr 1837 unverändert Bestand. Das Recht britischer und französischer Kreuzer, hanseatische Schiffe zu durchsuchen, blieb also unberührt.<sup>1233</sup> In Bremen erhielt dieser neue Vertrag umgehend große Aufmerksamkeit.<sup>1234</sup> Am 8. Juni 1845 druckte die *Bremer Zeitung* den vollständigen Vertragstext ab.<sup>1235</sup> Die Frage des Durchsuchungsrechts hatte für Bremen zwischenzeitlich an Relevanz gewonnen. War die *Julius & Eduard* noch als Notlösung aufgrund wirtschaftlicher Schwierigkeiten in Havanna nach Afrika gesegelt, hatte sich seit 1841 ein sehr geringer, aber profitabler

---

1232 Drescher, *Abolition*, 2009, S. 274.

1233 Adolph Soetbeer, *Schiffahrts-Gesetze so wie Handels- und Schiffahrts-Verträge verschiedener Staaten im Jahre 1847. Eine übersichtliche Zusammenstellung. Nebst einem Anhang enthaltend den deutschen Text der Handels- und Schiffahrts-Verträge der drei Hansestädte so wie Hannovers – Oldenburgs – Mecklenburg-Schwerins, Hamburg, 1848, Übersicht der Verträge zur Unterdrückung des Afrikanischen Sklavenhandels.*

1234 Eine ausführliche Analyse der Pressereaktionen erfolgt in „Die Unterdrückung des Sklavenhandels in der Bremer Presse“.

1235 Beiblatt zu No 159 der *Bremer Zeitung*, 8. Juni 1845.

Bremer Afrikahandel entwickelt.<sup>1236</sup> Die politische Führung der Hansestädte sah sich unter Zugzwang. Der britische Außenminister hatte den hanseatischen Ministerresidenten in London, James Colquhoun, am 28. Mai 1845 über den Vertragsabschluss und dessen Folgen informiert.<sup>1237</sup>

Am 14. Juni fand in Bremen eine außerordentliche Sitzung der Senatskommission für auswärtige Angelegenheiten mit Vertretern aus Lübeck und Hamburg statt, in der die Hanseaten ihre Handlungsoptionen diskutierten. Es erschien ihnen inakzeptabel, dass Frankreich und Großbritannien die Verträge von 1831 und 1833 und damit das gegenseitige Durchsuchungsrecht suspendierten, aber den Akzessionsvertrag von 1837 und das Recht hanseatische Schiffe zu durchsuchen als unberührt ansahen. Wenn Briten und Franzosen weiterhin hanseatische Schiffe durchsuchen wollten, so müssten sie auch weiterhin das hanseatische Recht anerkennen, britische und französische Schiffe zu durchsuchen. Während die britische Seite zu verstehen gab, das hanseatische Recht zur Ausrüstung von Kriegsschiffen weiter anzuerkennen, sahen die Hanseaten sich von Seiten Frankreichs mit einer unnachgiebigen Haltung konfrontiert. „Wollten nun die Hansestädte nicht von einer koordinierten Stellung in eine subordinierte übergehen, und das ihnen bisher zugestandene Recht völliger Reciprocität von vornherein aufgeben“, konnten nach Meinung der versammelten Hanseaten zwei Handlungsoptionen verfolgt werden. Frankreich musste zu einem Kurswechsel gebracht werden, alternativ mussten die Verträge zur Erreichung besserer Konditionen nachverhandelt werden.<sup>1238</sup>

Die Aussicht auf mögliche Nachverhandlungen gab Anlass zur Auflistung aller Änderungswünsche am Vertragswerk, dem die Hansestädte inzwischen acht Jahre lang angehörten. Diese Liste liest sich als Lehre aus den drei Aufbringungen hanseatischer Schiffe im Jahre 1841 und als direkte politische Fortsetzung der daraus entstandenen juristischen Auseinandersetzung:

„Als Prinzip der in Anspruch zu nehmenden Veränderungen ward ausschließlich besserer Schutz des Hanseatischen Handels und Schifffahrt gegen die, durch commerzielle Eifersucht veranlassten Vexationen, so-

---

1236 Müller, Bremen und Westafrika, 1971, S. 48–55.

1237 StAB 2-A.-C., 2-C.4.g.1. Bd. 2 Schreiben vom Earl of Aberdeen an Colquhoun, 28. Mai 1845.

1238 StAB 2-A.-C., 2-C.4.g.1. Bd. 2 Extractus Protocolli der Senats-Commission für auswärtige Angelegenheiten. Ausserordentliche Sitzung. Sonnabend, den 14ten Juny 1845, [S. 1–4].

weit derselbe ohne Vereitelung oder bedeutende Beschwerde des Hauptzwecks, der Unterdrückung des Sklavenhandels, erlangt werden könne, aufgestellt [...].<sup>1239</sup>

Wie bereits im Urteil im Fall der *Julius & Eduard* richteten sich die Forderungen nicht gegen die Unterdrückung des Sklavenhandels selbst. Eine Verringerung der Effektivität des Kampfes gegen den Sklavenhandel war nicht Zweck der Verhandlungen, sondern ein in Kauf zu nehmender Kollateralschaden in der Bemühung um eine möglichst ungestörte Teilhabe am Afrikahandel. Nach den Empfehlungen des hamburgischen Konsuls in Freetown, Sierra Leone, gehörte zu den wünschenswertesten Veränderungen „zur Sicherung des Hanseatischen Handels und Abwendung der Belästigungen“ eine Anpassung des auch als *equipment-clause* bekannten Artikel VI des Vertrags von 1833. Dies war eben jener Artikel, gegen den der Bremer Bürgerkonvent schon 1837 protestiert hatte, da die Beschreibung der verdächtigen Ausrüstungsgegenstände allzu leicht auf Auswandererschiffe anzuwenden sei. Auch die Vorwürfe gegen die *Julius & Eduard* hatten sich teils auf diesen Artikel bezogen. Namentlich sollte ein großer Wasservorrat, viele Trink- oder Essnäpfe oder mehrere Kupferkessel an Bord keine Grundlage mehr zur Aufbringung darstellen. Für viele Verschläge im Zwischendeck und Planken zum Bau eines Zwischendecks sollten dies nur noch eingeschränkt gelten. Zudem sollten die Instruktionen für die Kreuzer nach hanseatischem Wunsch besagen, dass ein Schiff nicht mehrfach durchsucht werden durfte und eine Aufbringung nur nach übereinstimmender Lagebewertung eines britischen und französischen Offiziers stattfinden durfte. Im Gegenzug waren die Hansestädte bereit, „eine Verschärfung der Maaßregeln gegen die in flagranti ertappten Sklavenschiffe und Erklärung des Sklavenhandels für Seeraub“ mitzutragen.<sup>1240</sup> Dass das Anliegen den Hansestädten ernst war, ist an zwei Erwägungen zu erkennen. Einerseits kam der Gedanke auf, als Druckmittel die Erteilung neuer Durchsuchungsvollmachten an Großbritannien und Frankreich vorübergehend auszusetzen. Andererseits kam nun erstmals ernsthaft die Überlegung

---

1239 Ebd., [S. 4f.].

1240 Ebd., [S. 5]. Den Sklavenhandel als Seeräuberei zu erklären war in der Mitte des 19. Jahrhunderts ein von vielen Staaten gewähltes Mittel, um eine möglichst effektive Strafverfolgung vor Gericht gewährleisten zu können. Siehe hierzu Martinez, *The slave trade*, 2012, S. 114–139.

ins Spiel, zur Sicherung der Reziprozität ein oder sogar zwei hanseatische Kriegsschiffe auszurüsten und nach Afrika zu schicken.<sup>1241</sup>

Dennoch blieben die hanseatischen Bemühungen weitestgehend unerfolgreich. Auch der direkte Verweis auf den Fall der *Julius & Eduard* führte nicht zum gewünschten Ergebnis:

„The case of the „Julius and Edward“ is considered as a glaring instance to the transgression of these limits; there was not the slightest suspicion of the Vessel carrying slaves or having done so or being fitted for that purpose, but nevertheless she was seized on the pretext of having on board a Slave-Cargo [...] the alleged infringement of the equipment clause [Art. VI, Vertrag von 1833] being only adduced to give it a colour of right.“<sup>1242</sup>

Ob es ihrem Anliegen förderlich war, es ganz offen als politische Konsequenz aus der Aufbringung der *Julius & Eduard* darzustellen, ist zweifelhaft. Schließlich hatte sich in der britischen Öffentlichkeit eine gänzlich andere Wahrnehmung der drei 1841 aufgebrachten hanseatischen Schiffe durchgesetzt. Die Fälle dienten dort nicht als Beispiel des britischen Missbrauchs des Kampfes gegen den Sklavenhandel zu wirtschaftlichen Zwecken, sondern vielmehr als Beleg für eine bisher unbekannte Verwicklung der Hansestädte in den Sklavenhandel.<sup>1243</sup> Das britische Außenministerium antwortete auf die hanseatische Note diplomatisch, aber zurückhaltend. Es ließ lediglich eine Bereitschaft erkennen, Änderungen an den Instruktionen für die Kreuzer im Umgang mit Auswandererschiffen vorzunehmen und darin das Vorhandensein von Wasservorrat, Verschlägen und Kupferkesseln als unverdächtig einzustufen. Es verwies darauf, dass es den Hansestädten ansonsten freistehe, eigene Kriegsschiffe zu entsenden, um das britisch-französische Durchsuchungsrecht zu suspendieren. Insbesondere Hamburg zeigte sich hiermit unzufrieden, da es im Vergleich zu Bre-

---

1241 StAB 2-A.-C., 2-C.4.g.1. Bd. 2 Extractus Protocolli der Senats-Commission für auswärtige Angelegenheiten. Ausserordentliche Sitzung. Sonnabend, den 14ten Juny 1845, [S. 3–7, 11].

1242 StAB 2-A.-C., 2-C.4.g.1. Bd. 2 Memorandum on the modification proposed by the Hansetowns respecting the suppression of Slave-Trade, annexed to Mr. Colquhoun's Note of the [Datum fehlt] 1845, [S. 3f.].

1243 Lentz, „No German Ship Conducts Slave Trade!“, 2021, S. 293–295.

men nur eine geringe Auswandererfahrt betrieb.<sup>1244</sup> Lübeck und Bremen erstellten daraufhin angepasste Durchsuchungsvollmachten („warrants“), Hamburg hingegen bestand auf weitere Verhandlungen. Der hanseatische Ministerresident Colquhoun riet Hamburg, ebenso wie die Schwesterstädte einzulenken, da der neue britische Außenminister Henry Palmerston, der 1846 ins Amt gekommen war, in der Angelegenheit keine Bereitschaft für weitere Verhandlungen zeige.<sup>1245</sup>

Das hanseatische Bemühen um eine Einschränkung des Durchsuchungsrechts hanseatischer Schiffe zeigt zwei Sachverhalte auf. Erstens genügte es den Hanseaten nicht, das Durchsuchungsrecht in der Rechtsprechung bereits eng definiert zu haben. Denn dies verhinderte nur die Verurteilung vor hanseatischen Gerichten, nicht aber die Aufbringung eines Schiffes und die damit verbundene Unterbrechung der Handelsfahrt. Sie zogen aus dem Gerichtsverfahren den Schluss, Artikel VI des Vertrags von 1833 auf politischem Weg ändern zu müssen, um weitere Aufbringungen hanseatischer Schiffe zu verhindern. Zweitens ist dem hanseatischen Vorgehen zu entnehmen, dass die gewünschte Entschärfung der Verträge zur Unterdrückung des Sklavenhandels auf den Schutz des Warenhandels abzielte. Sie nahmen zwar in Kauf, die Effektivität der Unterdrückung des Sklavenhandels durch enger gelegte Definitionen verbotener Schiffsausrüstung und der Schaffung weiterer Hürden zur Aufbringung von Schiffen zu mindern. Gleichzeitig boten sie aber ausgleichend an, als abschreckende Maßnahme den eigentlichen Sklavenhandel, also den tatsächlichen Transport versklavter Menschen härter zu bestrafen. Die Hanseaten unterstützten die internationalen Bemühungen zur Unterdrückung des Sklavenhandels, soweit es nicht ihren eigenen Interessen widersprach.

#### Die atlantische Sklaverei in Bremen: der Sklave Stepney und das Sklavenschiff Dom Pedro II

In den hier bisher getätigten Überlegungen zu völkerrechtlichen Verträgen, Bürgerschaftsdebatten und Senatsentscheidungen spielten versklavte nicht-europäische Menschen nur eine hypothetische Rolle, die *Julius & Eduard* hatte keine Sklaven an Bord. Auslöser der britisch-bremischen Unstimmig-

---

1244 StAB 2-A.-C., 2-C.4.g.1. Bd. 2 Zusammenfassung der Erwiderung des britischen Außenministers Lord Aberdeen auf die hanseatischen Instruktionsänderungsvorschläge, o.D.

1245 StAB 2-A.-C., 2-C.4.g.1. Bd. 2 Auszug aus dem Senatsprotokoll, 4. August 1847.

keiten war nicht die Unterdrückung des Sklavenhandels selbst, sondern deren wirtschaftliche Folgen. Wie also stand der Bremer Senat zu tatsächlich versklavten Individuen auf Bremer Schiffen oder dem Bremer Staatsterritorium? Einen ersten Hinweis bietet der Akzessionsvertrag von 1837. Wie oben bereits diskutiert, sahen die Verträge vor, dass verdächtige Schiffe der Gerichtsbarkeit ihres Staates auszuliefern waren, ohne Veränderungen an den an Bord befindlichen Personen oder der Ladung vorzunehmen. Dies bedeutete ausdrücklich auch, dass an Bord befindliche Sklaven in die jeweils vertraglich festgelegten Häfen zu bringen und dort zu befreien waren. Den Hansestädten gelang es in den Vertragsverhandlungen jedoch, die Möglichkeit auszuschließen, dass auf hanseatischen Schiffen angetroffene afrikanische Sklaven nach Travemünde (Lübeck), Bremerhaven (Bremen) oder Cuxhaven (Hamburg) gebracht werden konnten. Artikel III des Akzessionsvertrags von 1837 besagte:

„Da die Ausschiffung in den obangeführten Häfen von Negern, die sich an Bord von Schiffen befinden möchten, welche die Hanseatische Flagge führen, und welche kraft ihrer Papiere als den besagten Hansestädten oder einer derselben angehörig erscheinen, mit großen Unbequemlichkeiten verknüpft sein dürfte, so ist man übereingekommen, daß die an Bord eines solchen von einem Französischen oder Englischen Kreuzer angehaltenen Schiffes gefundenen Neger vorläufig in dem nächsten Französischen oder Englischen Hafen oder Platze gelandet werden sollen, [...]“<sup>1246</sup>

Zunächst zeigt die Existenz dieses Artikels, dass die Senate die Wahrscheinlichkeit des Antreffens von Sklaven auf hanseatischen Schiffen für hoch genug erachteten, um sich für diesen Fall rechtlich abzusichern. Darüber hinaus verweist er auf „Unannehmlichkeiten“, welche die Aufnahme von Afrikanern verursachen würde. Angesichts des Kontexts läge eine rassistische Abneigung als Erklärung nahe. Der Historiker Lars Maischak bemerkte bereits, dass diese Erklärung zu kurz greift.<sup>1247</sup> Einerseits finden sich dafür keine direkten Belege, andererseits würde sie der komplexen gesellschaftlichen Lage Bremens nicht gerecht. Ein überzeugenderes Motiv ist daher die Sorge um den Bestand der sozialen Strukturen in der Stadt und die Furcht vor finanziellen Belastungen. Die von der Kaufmannschaft do-

---

1246 Artikel III des Akzessionsvertrags zwischen den Hansestädten und Großbritannien sowie Frankreich, Hamburg, 9. Juni 1837.

1247 Maischak, *German merchants*, 2013, S. 118f.

minierte Bremer Elite war konservativ geprägt und um den Erhalt der ständisch geprägten sozialen Gemeinschaft, an deren Spitze sie stand, bemüht. Die Migration mittelloser Bevölkerungsgruppen drohte dieses soziale Gefüge und damit die Machtposition des kleinen, aber bestimmenden Kreises weniger kaufmännischer und gelehrter Familien zu gefährden. Maßnahmen wie der kostenpflichtige Erwerb des Bürgerrechts,<sup>1248</sup> das den Zugang zu von der mäzenatischen Elite finanzierten Wohltätigkeitsorganisationen eröffnete, sollten arme Zuwanderer daher abschrecken.

Diese Geisteshaltung spiegelt sich deutlich im Umgang mit auswärtigen Seeleuten und Auswanderern. Beide Gruppen waren für die maritime Wirtschaft Bremens unerlässlich, aber nie erwünscht, sondern nur zeitweilig geduldet. Da Matrosen und Auswanderer ihrer Natur nach nur kurzfristig in Bremen verblieben, bedrohten sie die Geschlossenheit der niedergelassenen Bevölkerung wenig. Vorschriften und Gesetze zementierten diesen Zustand, ließen nur zahlungsfähige Auswanderer nach Bremen, beschränkten die Aufenthaltsdauer von fremden Seeleuten und beschränkten ihre Aktivitäten auf bremischem Territorium in bevormundend-paternalistischer Weise. Der Kulturwissenschaftler Jan Oberg untersuchte in diesem Zusammenhang den schon zeitgenössisch seit dem 18. Jahrhundert gegen Bremen aufgekommenen Vorwurf eines bremischen „Provinzialismus“.<sup>1249</sup> Der Historiker Rolf Engelsing ging 1958 noch weiter und sprach von einer in der Bremer Elite verbreiteten „Fremdenfeindlichkeit“.<sup>1250</sup> Artikel III des hanseatischen Akzessionsvertrags von 1837 ist also als Fortsetzung einer allgemeinen Ablehnung des Zuzugs mittelloser, fremder Bevölkerungsgruppen zu verstehen, die sich auch in zahlreichen weiteren Gesetzen und Vorschriften niederschlug.<sup>1251</sup> Die Bremer Bemühungen um die Beschränkung des Zugangs Bedürftiger zur Stadtgemeinschaft, die auf verschiedene Gruppen

---

1248 Benötigte Arbeitskräfte wie Handwerkslehrlinge, Arbeiter und Dienstpersonal ohne Bürgerrecht erhielten senatorische oder polizeiliche Genehmigungen für längere Aufenthalte. Für die Auswirkung des Bürgerrechts auf die Zuwanderung siehe Marschalck, Der Erwerb des bremischen Bürgerrechts, 1988.

1249 Oberg, Gab es in Bremen im 19. Jahrhundert eine maritime Kultur?, 2014, S. 69–77.

1250 Das vollständige Zitat lautet: „In der weitverbreiteten Fremdenfeindlichkeit traf sich die Antipathie gegen den sozialen Außenseiter mit der Furcht vor seinem Einfluß auf Sitte und Gesellschaft.“ Rolf Engelsing, Bremisches Unternehmertum (1958). Sozialgeschichte 1780–1870, in: Die Wittheit zu Bremen (Hrsg.), Welt – Stadt – Wissenschaft. Namhafte Wissenschaftler zu Gast in Bremen. Vorträge der Wittheit in den Jahren 1926 bis 1996, Bremen 1998, S. 88–101, hier S. 88.

1251 In StAB 2-D.19.f.I. finden sich zahlreiche Verordnungen und Gesetze gegen die Ansiedlung von mittellosen Fremden.



zielten, sind also eher als Hauptmotivation anzunehmen, als ein spezifisch gegen Afrikaner gerichteter Rassismus.<sup>1252</sup>

Die Ankunft nur eines Sklavenschiffes, das hunderte mittellose und kulturell fremde Menschen transportieren konnte, hätte im sozial geschlossenen, historisch calvinistisch geprägten Bremen, das bis 1803 selbst Lutheraner beim Erwerb des Bürgerrechts systematisch benachteiligt hatte,<sup>1253</sup> zu sozialen und finanziellen Spannungen geführt. Der Widerstand gegen die mögliche Aufnahme befreiter Sklaven begründet sich also nicht primär durch rassistische Motive. Vielmehr begründete er sich vordergründig durch das gleiche konservative Bestreben, das die Kaufmannschaft bevorzughende soziale Gefüge zu bewahren, das auch arme, auswärtige Seeleute und Auswanderer von der Niederlassung in Bremen abhalten sollte.<sup>1254</sup>

Wenngleich diese Untersuchung sich von rechtlich-diplomatischen Rahmenbedingungen zu versklavten Individuen bewegt hat, blieben diese Personen weiter hypothetisch. Der Fall des US-amerikanischen Sklaven William Stepney/Sim Williams ermöglicht nun, das Verhalten der Behörden gegenüber einem flüchtigen Sklaven auf bremischem Territorium zu analysieren.<sup>1255</sup> Stepney, der 1842 auf einem Bremer Schiff aus den USA nach Bremerhaven gekommen war, löste in Bremen Sorge vor diplomatischen Spannungen mit den USA aus. Wenige Monate nach dem Gerichtsverfahren über eine Beteiligung der *Julius & Eduard* am Sklavenhandel musste der Senat eine Lösung für den geflüchteten Sklaven finden, die weder Bremens wichtigsten Handelspartner gegen die Stadt aufbrachte, noch den Eindruck vermittelte, Bremen schütze die Institution der Sklaverei.

Am Mittwoch, den 21. April 1842 verließ der als Grobschmied und Maschinist ausgebildete Sklave Sim Williams unerlaubt das Gelände der *Levee Steam Cotton Press Company* (LSCPO)<sup>1256</sup> in der *Press Street* in

---

1252 Vgl. Maischak, *German merchants*, 2013, S. 118f.; Oberg, *Gab es in Bremen im 19. Jahrhundert eine maritime Kultur?*, 2014, S. 69–77, 191–226.

1253 Karl Reineke, *Das bremische Bürgerrecht*, in: *Bremisches Jahrbuch* 32 (1929), S. 195–232, hier S. 214–216.

1254 Maischak, *German merchants*, 2013, S. 170f.

1255 Der Fall ist nach Kenntnis des Autors noch nicht wissenschaftlich aufgearbeitet. 2015 stieß aber ein Schülerprojekt im Bremer Staatsarchiv auf ein einzelnes, den Fall betreffendes Dokument. Paula von Gleich/Samira Spatzek, *Meine Stadt und Versklavung? Jugendliche auf Spurensuche in Bremen*, in: *Aus Politik und Zeitgeschichte* 50–51 (2015), S. 21–24.

1256 Die *Levee Steam Cotton Press* wurde 1832 in New Orleans gegründet. Um 1840 presste die Fabrik jährlich durchschnittlich 120.000 Ballen Baumwolle. James E. Winston, *Notes on the Economic History of New Orleans, 1803–1836*, in: *The Mis-*

New Orleans. Williams war 20 bis 25 Jahre alt und 1,60m groß. Heimlich ging er zum nahe gelegenen Hafen am namensgebenden Deich (*Levee*) des Mississippi. Dort begab er sich an Bord des unter Bremer Flagge fahrenden Schiffes *Clementine*, Kpt. Johann Gesselmann. Drei Tage später, am 24. April verließ er mit der *Clementine* New Orleans und erreichte am 22. Juni Bremerhaven.<sup>1257</sup> Dort angekommen identifizierte er sich als William Stepney. Ob er diesen Namen bereits zuvor als Selbstbezeichnung genutzt hatte, oder ob es sich um eine Neuschöpfung handelte, um sich vor seinen Besitzern in New Orleans zu verbergen, muss offenbleiben. Besondere Brisanz gewann der Fall dadurch, dass es sich beim Reeder der *Clementine* um die Reederei J.F.W. Iken & Co handelte, die der Bremer Senator Justin Friedrich Wilhelm Iken gegründet hatte.<sup>1258</sup>

Nicht endgültig zu klären ist, wie es Stepney gelang, an Bord der *Clementine* zu kommen. Die LSCPO schrieb bereits am 25. April, vier Tage nach Stepneys Verschwinden, an das US-amerikanische Konsulat in Bremen. In ihrem Schreiben bat sie um die Rückbringung des als Sim Williams bezeichneten Sklaven. Die Firma ging davon aus, dass die Mannschaft des Schiffes Stepney ohne Wissen des Bremer Kapitäns Gesselmann „in Schutz genommen“ habe. Es bestehe daher die Möglichkeit, dass sich die Sache bei Eintreffen des Briefes bereits erledigt habe, falls Gesselmann den flüchtigen Sklaven auf seinem Schiff entdeckt und eine Möglichkeit gefunden habe, ihn bereits auf See zurückzusenden.<sup>1259</sup> Auch der interne Bremer Schriftwechsel ging in dieser Frage nicht von einem Mitwissen des Kapitäns aus. Ein am 24. Juni verfasster Brief des Senators Friedrich Wilhelm Heineken ging davon aus, Stepney habe sich „heimlich eingeschlichen“.<sup>1260</sup> Auch eine von Senator Gottlieb Friedrich Carl Horn in einer Senatssitzung vorgetra-

---

issippi Valley Historical Review 11 (1924) 2, S. 200–226, hier S. 218; Samuel Wilson/Bernard Lemann/Mary Louise Christovich/Roulhac Toledano/Betsy Swanson/Dorothy G. Schlesinger/Robert J. Cangelosi/Sally Kittredge Reeves/Pat Holden, New Orleans architecture. Volume IV: The Creole Faubourgs, 2006, S. 19f.

1257 StAB 2-R.II.e.3. Bd. 3 Liste der im II Quartal 1842 in die Weser eingelaufenen Schiffe.

1258 Bremer Adressbuch, Verzeichniß der unter Bremer Flagge fahrenden Schiffe, Bremen 1842.

1259 StAB 2-A.C., 2-B.13.a. Schreiben der Levee Steam Cotton Press Company, 25. April 1842.

1260 StAB 2-Q.-9–179 Schreiben von Senator Heineken an Amtmann Thulesius, 24. Juni 1842.

gene Zusammenfassung der Ereignisse besagte, Stepney habe sich „ohne Vorwissen des Capitains“ an Bord „geschlichen“.<sup>1261</sup>

Ob aber die Mannschaft dem Sklaven zur Flucht verholfen habe, ist in den Bremer Schreiben nicht eigens thematisiert, es gibt jedoch zumindest keinen Widerspruch zur Darstellung der LSCPO. Für eine Inschutznahme Stepneys durch die Mannschaft spricht, dass Stepney nach Angaben seiner Besitzer fließend deutsch sprach und sich ohne Hürden mit den Seeleuten der *Clementine* verständigen konnte. Aufgrund seiner Sprachkenntnisse ist anzunehmen, dass Stepney vor der LSCPO deutschsprachigen Besitzern gehört hatte. An der sogenannten *German Coast* in Louisiana siedelten seit dem frühen 18. Jahrhundert deutsche Kolonisten. Auch in New Orleans selbst gab es um 1840 durch neuere Einwanderung eine deutschsprachige Bevölkerung.<sup>1262</sup> Es dürften Stepneys Sprachkenntnisse gewesen sein, die ihn den außergewöhnlichen Fluchttort wählen ließen. Übliche Fluchtrouten führten von Louisiana in den 1840ern nach Mexiko oder Illinois. Die neuere Forschung weist auch auf eine nicht zu unterschätzende Zahl an flüchtigen Sklaven hin, die sich räumlich nicht weit entfernten, sondern sich erfolgreich als freie Schwarze ausgaben.<sup>1263</sup>

Obwohl die Zusammensetzung der Mannschaft des Jahres 1842 nicht bekannt ist, ist doch davon auszugehen, dass es überwiegend Seeleute aus Bremen oder dem direkten Umland waren, die dem flüchtigen Sklaven geholfen hatten. 1836 waren ebenfalls unter Kpt. Gesselmann 23 Seeleute an Bord der *Clementine*, von denen acht aus Stadtbremen, sieben aus dem Bremer Landgebiet oder dem direkten Umland und acht aus der erweiterten Umgebung bis Altona und Lüneburg stammten.<sup>1264</sup>

Die Frage nach einem Mitwissen des Kapitäns war aus Bremer Sicht bedeutend, da es festzustellen galt, „daß der Capitain Gesselmann bey der intendierten Entweichung ganz unbeteiligt sey“. An dieser Stelle verlief der Unterschied zwischen einer gewöhnlichen Sklavenflucht, in die Bremen zufällig verwickelt war und dem möglichen Verlust des Vertrauens der Handelspartner in den Süd-USA. Konkret galt es zu vermeiden, dass die *Clementine* „bey demnächstiger Rückkehr in einen Haven der Vereinigten

---

1261 StAB 2-A.C., 2-B.13.a. Senatsprotokollauszug, 3. August 1842.

1262 Richard Campanella, *An Ethnic Geography of New Orleans*, in: *The Journal of American History* 94 (2007) 3, S. 704–715, hier S. 707.

1263 Damian Alan Pargas, „Urban Refugees: Fugitive Slaves and Spaces of Informal Freedom in the American South“, in: *Journal of Early American History* 7 (2017) 3, S. 262–284, hier S. 270.

1264 StAB 2-R.II.p.4. Bd. 23 Aufgabe zur Ertheilung eines Seepasses, 30. April 1836.

Staaten angehalten und wegen angeschuldigter Begünstigung der Entweichung eines Sklaven in Anspruch genommen würde“. Darüber, dass der entlaufene Sklave zurückgebracht werden müsse, bestanden daher im Senat zu keinem Zeitpunkt Zweifel. Senator Heineken wies den Bremerhavener Amtmann Thulesius am 24. Juni an, Stepney auf Kosten der *Clementine* „in Gefangenschaft“ zu nehmen und das nähere Vorgehen mit Senator Iken, der gleichzeitig Eigner des Schiffes war, zu besprechen. Um die *Clementine* von jedem Verdacht reinzuwaschen, sollte Stepney zudem unbedingt auf demselben Schiff zurückkehren.<sup>1265</sup> Dass Senator Iken den Brief seines Kollegen Heineken persönlich überbrachte und die Detailfragen der Festsetzung des Sklaven sowie die Kostenübernahme im vertraulichen Gespräch klärte, bedeutet, dass es diesbezüglich keine überlieferten schriftlichen Quellen gibt. Gleichzeitig unterstreicht es den Wunsch nach einer schnellen und stillen Lösung der Angelegenheit, den der Senat und die Reederei Iken & Co teilten.

Der Senat handelte in der Angelegenheit sogar so schnell, dass er die Entscheidung zur Rückbringung Stepneys noch traf, bevor der Brief der LSCPO ihn erreichte. Zum Überblick: Die *Clementine* lief am 22. Juni in die Weser ein, am 23. Juni informierte der Bremerhavener Amtmann Thulesius den Senat und am 24. Juni antwortete Senator Heineken mit der Anweisung zur Festsetzung und Rückschaffung Stepneys. Erst am 7. Juli wandte sich der amerikanische Vizekonsul in Bremen, Heinrich Wilhelm Böhme, an den Senat. Er bat um die Auslieferung des geflüchteten Sklaven Sim Williams und überreichte eine Übersetzung des Briefes, den die LSCPO an ihn gesandt hatte. Die LSCPO habe Böhme gebeten, „zur Habhaftwerdung und Zurücklieferung jenes Negers alle möglichen Mittel anzuwenden.“<sup>1266</sup> Der Brief der Baumwollfirma aus New Orleans an den US-Vizekonsul in Bremen gibt Anlass zu der Annahme, dass der Senat durchaus Handlungsspielraum gehabt hätte, hätte er sich entschlossen, den flüchtigen Sklaven Stepney zu schützen. Der Verfasser des Briefes, ein „Secretair“ der LSCPO bat zwar um dessen Auslieferung, rechnete aber selbst nicht mit hohen Erfolgchancen: „Ich erkenne die Schwierigkeit wohl, welche es auf Ihrer Seite des Atlantischen Ozeans haben wird, dies zu thun, und sehe vorher daß es fast unmöglich sein wird dieses auszuführen. Ich

---

1265 StAB 2-Q.-9-179 Schreiben von Senator Heineken an Amtmann Thulesius, 24. Juni 1842.

1266 StAB 2-A.C., 2-B.13.a. US-Vizekonsul Böhme an den Senat, 7. Juli 1841.

bin jedoch überzeugt, daß Sie es wenigstens versuchen werden [...].<sup>1267</sup> Die LSCPO hatte also ein starkes Interesse an der Rückkehr ihres Sklaven, insbesondere da in New Orleans zu dieser Zeit ein Mangel an ausgebildeten Maschinisten herrschte.<sup>1268</sup> Gleichzeitig schien sie aber bereit, ihren Verlust hinzunehmen und keine aussichtslose Auseinandersetzung zu führen. Der Bremer Senat bewertete die Lage jedoch ausschließlich nach möglichen Auswirkungen auf die wirtschaftlichen und diplomatischen Beziehungen zu den USA und berücksichtigte keine humanitären Überlegungen.

Nachdem es zu der schnellen Entscheidung zur Auslieferung gekommen war, offenbarte sich dem Senat die andere Seite des Dilemmas. Wie war die Rückschaffung des nach Bremerhaven geflohenen Mannes in die nordamerikanische Sklaverei rechtlich und moralisch zu rechtfertigen? Aufgrund des nur wenige Monate zurückliegenden Gerichtsverfahrens um die *Julius & Eduard*, dürften diese Fragen den Senatoren besonders präsent gewesen sein.<sup>1269</sup> Beide Aspekte des Problems, rechtlich und moralisch, ließen sich aus Sicht des Senats mit derselben Antwort lösen: Stepneys Sklavenstatus sei schlicht zu ignorieren. Am 26. Juli stach die *Clementine* mit Stepney an Bord Richtung New Orleans in See. Seine Auslieferung geschehe, ohne Berücksichtigung seiner Versklavung, da es diesen Rechtsstatus in Bremen nicht gebe. Der Senat entschied sich damit gegen eine Taktik des Verschweigens des Sklavenstatus, sondern erkannte an, dass Stepney in Bremen kein Sklave war. Für den außenstehenden Betrachter mag dies wenig intuitiv erscheinen, in der Logik des Senats ermöglichte aber eben dieser Schritt die Auslieferung Stepneys an seine Besitzer. Der Senat erschuf eine Fiktion, in der es Stepneys Sklavenstatus und auch die daran hängenden rechtlichen und moralischen Fragen nicht gab. Dies bedeutete im Umkehrschluss, dass Stepney im Rahmen dieser Fiktion zu behandeln war, wie jeder andere. Und nach diesem Gesichtspunkt betrachteten die Bremer Behörden Stepney als einen fremden Obdachlosen ohne Aufenthaltserlaubnis. Nach Sicht des Senats ging es nun also nicht mehr um die Frage des Umgangs mit der Sklaverei auf bremischem Territorium, sondern einzig darum, „den bewußten schwarzen Eindringling W. Stepney

---

1267 StAB 2-A.C., 2-B.13.a Schreiben der Levee Steam Cotton Press Company, 25. April 1842.

1268 Winston, Notes on the Economic History, 1924, S. 218.

1269 Die *Julius & Eduard* befand sich im Juni 1842 trotz des beendeten Gerichtsverfahrens noch immer in Bremerhaven. Die *Clementine* und *Julius & Eduard* lagen während Stepneys Gefangenschaft beide in Bremerhaven. StAB 2-Q.-9–136 Liste der am 30. Juni 1842 im Haven liegenden Schiffe.

wieder nach America“ zurückzubringen. Doch schon diese Formulierung deutet auf die Brüchigkeit der Fiktion hin. Allein Stepneys Hautfarbe hob den Fall von anderen Ausweisungsfällen ab. Dennoch glaubte der Senat, durch das Ignorieren von Stepneys Sklavenstatus zwei Fliegen mit einer Klappe zu schlagen. Stepney konnte so nicht nur legal ausgeliefert werden, es konnte darüber hinaus auch jede Berührung humanitärer Fragen vermieden werden. Ob Stepney in den USA in einen Sklavenstatus überführt werden würde, war dieser Logik nach nicht Sache Bremens.<sup>1270</sup> Senator Horn formulierte es in seiner am 28. Juli geschriebenen Antwort an den US-Vizekonsul Böhme folgendermaßen:

„Derselbe ist bey seiner Ankunft von dem Amte zu Bremerhaven bey welchem er sich W. Stepney nannte, wegen Mangel an Legitimationspapieren als Vagabond betrachtet und als solcher verhaftet. Vagabonden werden nach der Regel nach ihrer Heimat zurück verwiesen oder dahin transportiert, welche Maaßregel jedoch bey einem Neger unausführbar erscheinen müsste. Da nun Captain Gesselmann selbst sich bereit erklärte, auf seiner Rückfahrt nach New-Orleans den Neger wieder dahin zurückzubringen, so hat das Amt ihm denselben auf das Schiff *Clementine* überliefert, ohne dabey auf das deutschen Rechtsbegriffen fremde Verhältnis des Sklavenstands irgend eine Rücksicht zu nehmen.“<sup>1271</sup>

Dieser Absatz erlaubt einen tiefen Einblick in den Umgang des Senats mit dem Fall. Die Behandlung der Auslieferung Stepneys als gewöhnliche Abschiebung eines freien Vagabunden sollte es ermöglichen, Stepney an seine Besitzer zu übergeben, ohne jemals selbst mit der Institution der Sklaverei in Berührung gekommen zu sein. Was mit Stepney bei Ankunft in New Orleans geschah, lag schließlich nicht im Einflussbereich des Bremer Senats. Hiermit übereinstimmend vermied der Senat es, Stepney als Sklaven zu bezeichnen und sprach von einem „Neger“ oder „Schwarzen“. Gleichzeitig betonte der Senat aber, dass diese Rückführung nicht selbstverständlich, sondern nur durch die Kooperation der *Clementine* möglich war und hob so gegenüber dem US-Konsulat und den Sklavenbesitzern in New Orleans den in Bremen betriebenen Aufwand hervor. Wie wichtig es dem Senat war, diese beiden Punkte unmissverständlich herüberzubringen, zei-

---

1270 StAB 2-A.C., 2-B.13.a Schreiben des Amts Bremerhaven an Senator Horn, 27. Juli 1842.

1271 StAB 2-A.C., 2-B.13.a Schreiben von Senator Horn an US-Vizekonsul Böhme, 28. Juli 1842.

gen mehrere Formulierungsänderungen im Originaldokument. So wurde die ursprüngliche Formulierung, Stepney sei „als Vagabond nach seiner Heimath zurück verwiesen“, durch die oben stehende längere Erklärung der generellen Behandlung von Vagabunden ersetzt. Auch die Beschreibung seines Rechtsstands erfuhr Veränderungen. Hatte es zunächst nur geheißsen, der Sklavenstatus sei „in Deutschland“ fremd, schärft die endgültige Formulierung den Sachverhalt und bezieht sich klar auf die Regelungen des positiven deutschen Rechts.<sup>1272</sup>

Diese Änderung mag zunächst geringfügig erscheinen, verändert jedoch die Bedeutung der Aussage und passt sie den tatsächlichen Verhältnissen an. Es gab zwar im positiven deutschen Recht historisch keine explizite Regelung der Sklaverei. Dennoch hatte es mindestens bis zum Ende des 18. Jahrhunderts im Alten Reich nach zeitgenössisch wissenschaftlicher Lehrmeinung, die 1796 in einem Gerichtsurteil Bestätigung fand, einen Sklavenstatus gegeben. Dieser stützte sich mangels Regelungen im deutschen Recht auf das römische Recht.<sup>1273</sup> Die Schlussfolgerung des Bremer Senats, den in den USA hergestellten Sklavenstatus Stepneys zu ignorieren, entsprach daher nicht, wie von ihm suggeriert uneingeschränkt der Rechtstradition des Alten Reiches bzw. seiner Nachfolgestaaten. Dieser Entschluss spricht vielmehr für den Wunsch, eindeutige rechtliche Entscheidungen zu vermeiden und die diplomatisch peinliche Episode möglichst schnell und still zu beenden.

Die Formulierung „in Deutschland“ ist mit einer weiteren Bedeutung aufgeladen. Sie vermeidet den direkten Bezug auf die Rechtslage in Bremen, die im Rahmen der hanseatischen Schwesterstädte eine Ausnahme darstellte. Die 1837 erlassenen Strafgesetze gegen den Sklavenhandel Lübecks und Hamburgs befassten sich nicht nur mit dem transatlantischen Sklavenhandel, sondern regelten auch die Institution der Sklaverei auf ihrem Territorium: „Jeder Sklave oder als solcher behandelter Kriegsgefangene wird in dem Augenblick frei, in welchem er das Hamburgische Gebiet betritt.“ Das

---

1272 StAB 2-A.C., 2-B.13.a Schreiben von Senator Horn an US-Vizekonsul Böhme, 28. Juli 1842.

1273 Mallinckrodt, Sklaverei und Recht im Alten Reich, 2021, S. 30f., 34f., 39–42; Das erwähnte Gerichtsurteil fiel in der Verhandlung um den Anspruch auf Bezahlung und somit indirekt um den Rechtsstatus des afrikanischen Dieners Franz Wilhelm Yonga im Fürstentum Lippe. Das Urteil ging von einem Sklavenstatus basierend auf römischem Recht aus. Alternative Rechtsauffassungen begründeten einen Sklavenstatus in Deutschland mit der Anwendung kolonialen Rechts oder des Naturrechts. Mallinckrodt, *Slavery and Law*, 2021, S. 148–156.



Lübecker Gesetz ging sogar noch weiter und befreite alle Sklaven, die ein Lübecker Schiff betreten, um ein Gebiet zu erreichen, in dem die Sklaverei verboten war. Die Schiffsmannschaft durfte zudem einen auf diese Weise befreiten Sklaven nicht „an dem Gebrauche seiner Freiheit hindern“.<sup>1274</sup> Dass es in Bremen keine rechtliche Regelung des Sklavenstatus gab, war also auf die erst wenige Jahre zurückliegende Entscheidung des Senats zurückzuführen, im Bremer Strafgesetz gegen den Sklavenhandel von den Schwesterstädten abzuweichen und auf eine entsprechende Regelung zu verzichten. Eine solche Regelung hätte den rechtlichen und moralischen Spielraum des Bremer Senats eingeschränkt. Ein Verbot der Sklaverei sollte in Bremen erst mit der Verfassung von 1849 Gültigkeit erlangen und auch in nachfolgende Verfassungen übernommen werden.<sup>1275</sup> An dieser Stelle ist ein Rückgriff auf den am Anfang des Kapitels besprochenen Verfassungsentwurf von 1814 fruchtbar, der bereits ein Sklavereiverbot vorgesehen hatte. Der Rechtswissenschaftler Michael Kotulla bewertete diesen Entwurf 2016 dahingehend, dass er „im Wesentlichen nur dasjenige, was sich ohnehin [...] längst zu Gewohnheitsrecht herausgebildet hatte“, festgeschrieben habe.<sup>1276</sup> Die Entscheidung zur Auslieferung Stepneys in die Sklaverei zeigt, dass diese Annahme zumindest für das geplante Sklavereiverbot problematisch ist. Die vom Senat gewählte Erklärung, es handele sich lediglich um die Abschiebung eines Vagabunden, nicht um die Auslieferung eines entlaufenen Sklaven, wäre bei einem bestehenden gewohnheitsrechtlichen Sklavereiverbot rechtlich angreifbarer und moralisch fragwürdiger gewesen, als dies ohnehin der Fall war. Die Sklaverei in Bremen bisher nicht reguliert zu haben, spielte dem Senat daher nun in die Hände.

Denn von den Senatoren nicht direkt thematisiert, aber der Problemlage zugrunde liegend war, dass Bremen als Wirtschaftsstandort kein Interesse an einer Gegnerschaft oder Schwächung der US-amerikanischen Sklaverei hatte. Allein ein befürchteter Ansehensverlust der Bremer Flagge und spekulative juristische Schritte der USA gegen einzelne Bremer Schiffe waren Anlass genug, um den Senat in eine solche Nervosität zu versetzen, da

---

1274 J. M. Lappenberg, Sammlung der Verordnungen der freyen Hanse-Stadt Hamburg, seit 1814. Fünftehnter Band. Verordnungen von 1837 bis 1839, nebst Register über den zehnten bis fünfzehnten Band, Hamburg, 1840, S. 70–72; N.N., Sammlung der Lübeckischen Verordnungen und Bekanntmachungen. Achter Band. 1836. 1837. 1838, Lübeck, 1839, S. 15–17 Siehe zum Erlass des Lübecker Gesetzes auch AHL 05.-1-1/10:267.12 und AHL 05.1 – 1/08:2132.

1275 Kotulla, Deutsches Verfassungsrecht 1806 – 1918, 2016, S. 166.

1276 Ebd., S. 33.

Bremen in großem und schnell wachsendem Umfang die auf Sklavenarbeit beruhenden Plantagenprodukte der USA importierte. In den 1840er Jahren war dies noch überwiegend Tabak, wenngleich New Orleans als Baumwollhafen bereits Bedeutung für den Bremer Handel gewann.<sup>1277</sup> Das Argument Stepney sei als Vagabund auszuweisen stärkt diese Annahme und verdeutlicht, dass die oberste Leitlinie des Handelns des Bremer Senats in dem Fall der Erhalt der Beziehungen zu den USA und das Vermeiden einer Strafe gegen die *Clementine* war. Tatsächlich setzte Bremen im Umgang mit Fremden ohne Arbeit oder Arbeitserlaubnis auf Ausweisungen und Rückführungen. Deportationen von Vagabunden oder anderweitig straffällig Gewordenen in die USA aus oder über Bremen bzw. Bremerhaven waren auf Verlangen der USA aber ausdrücklich verboten. Deportationen aus anderen Staaten wie Hannover über Bremen in die USA geschahen illegal ohne Wissen der Bremer Behörden. Es stimmte also, dass eine Ausweisung aus Bremen in die USA ungewöhnlich war, dies lag aber nicht daran, dass sie „unausführbar“ war, sondern daran, dass die USA solche Ausweisungen nicht wünschten.<sup>1278</sup> Die Ausweisung des „Vagabunden“ Stepney geschah also auf Wunsch der USA entgegen der ebenfalls auf Wunsch der USA geprägten Praxis.

Es drängt sich noch eine letzte Interpretationsmöglichkeit der Senatsentscheidung auf. Zumindest oberflächlich bestehen Parallelen zu Artikel III des hanseatischen Akzessionsvertrags von 1837, der die Überbringung befreiter afrikanischer Sklaven nach Bremen verhindern sollte. Die Entscheidung, Stepney als illegalen Fremden zu deportieren, ist jedoch nicht als genuine Fortsetzung des üblichen Vorgehens gegen Vagabundentum und Ansiedlung mittelloser Menschen zu verstehen. Sie zeigt im Gegenteil, dass es dem versklavten Afro-Amerikaner gegenüber eine über die üblichen Maßnahmen hinausgehende besondere Härte gab. Der Senat selbst betonte schließlich gegenüber dem amerikanischen Vizekonsul, wie unüblich die Rückschaffung eines Schwarzen war und dass sie unter gewöhnlichen Umständen nicht hätte stattfinden können. Es war nur die außergewöhnliche Aufmerksamkeit, die der Senat dem Fall gerade wegen Stepneys Sklavenstatus widmete, welche seine zwangsweise Deportation zurück in die US-amerikanische Sklaverei ermöglichte.

---

1277 Pitsch, Die wirtschaftlichen Beziehungen Bremens, 1974, S. 148–163; Beutin, Bremen und Amerika, 1953, S. 34–36. Die USA waren der mit Abstand größte Handelspartner Bremens. Borries, Deutschlands Außenhandel 1836 bis 1856, 1970, S. 136.

1278 Rössler, Hollandgänger, Sträflinge und Migranten, 2000, S. 193–216.

Bei Betrachtung der bisher beschriebenen Ereignisse mag es überraschen, dass der Fall für William Stepney noch ein glückliches Ende fand. Laut einer archivarischen Anmerkung des Jahres 1845 erlitt die *Clementine* auf der Reise nach New Orleans eine Havarie und musste in einen französischen Hafen einlaufen. „Bei dieser Gelegenheit entwischte W. Stepney.“<sup>1279</sup> Mangels weiterer überlieferter Unterlagen ist über die genauen Geschehnisse nur zu spekulieren.<sup>1280</sup> Angesichts der Tatsache, dass Stepney als Gefangener an Bord der *Clementine* gekommen war, erscheint eine Flucht zumindest bemerkenswert. Es ist daher nicht gänzlich auszuschließen, dass ihm erneut Mannschaftsmitglieder halfen, möglicherweise dieselben, die ihn schon in New Orleans aufgenommen hatten.

Aus Sicht des Senats ließ die wirtschaftliche Bedeutung des Handels mit den USA keine andere Handlungsoption zu, als den flüchtigen Sklaven auszuliefern, um juristische oder diplomatische Auseinandersetzungen mit negativen wirtschaftlichen Folgen auszuschließen. Dies geschah gerade einmal zwei Monate nachdem neun Mitglieder des Senats in ihrer Funktion als Mitglieder des Obergerichts die *Julius & Eduard* nicht nur freigesprochen, sondern mit Empörung auf den Vorwurf des Sklavenhandels reagiert hatten und gegen die britischen Ankläger mit aller juristischen Härte vorgegangen waren. Und schon 1837 hatte der Senat der Publikation des Strafgesetzes gegen den Sklavenhandel die Erklärung beigefügt, dass sich Bremer bisher nie am Sklavenhandel beteiligt hätten.<sup>1281</sup> Das gegensätzliche Signal, das davon ausging, einen Sklaven in Gefangenschaft zu nehmen und zwangsweise über den Atlantik zu seinen Besitzern zu verschiffen, entging auch dem Senat nicht. Dies erklärt die große Sorgfalt, die er unternahm, um den Fall rechtlich völlig von der Sklaverei zu lösen und sich diesem Widerspruch somit auch moralisch nicht stellen zu müssen.

Der Fall Stepneys weist in Grundzügen Ähnlichkeit mit dem gut zehn Jahre später aufgetretenen Fall Marcellinos auf. Dieser Fall zeigt, dass Stepney in der Mitte des 19. Jahrhunderts in Deutschland nicht der einzige Sklave war, über dessen Rückführung über den Atlantik in ein Land mit

---

1279 StAB 2-A.C., 2-B.13.a Senatsprotokollauszug, 3. August 1842.

1280 Was genau die *Clementine* zur Einfuhr in einen Hafen zwang, ist nicht zu ermitteln. Offenbar konnte sie aber nach Stepneys Flucht die Reise nach New Orleans fortsetzen. Das Schiff erscheint erst wieder in der Liste der in Bremerhaven liegenden Schiffe für das vierte Quartal vom 31. Dezember 1842. StAB 2-Q.9.-136 Liste der am 31. Dezember 1842 noch im Haven liegenden Schiffe.

1281 StAB 2-A.C., 2-C.4.g.I. Bd. 1 Bekanntmachung des Criminalgerichts, 19. April 1842; StAB 2.-P.8.C. Obrigkeitliche Verordnung, 20. Februar 1837.

rechtlich regulierter Sklaverei zu entscheiden war. Der Sklave Marcellino war von seinem Besitzer aus Brasilien 1854 auf einen Heimatbesuch nach Berlin mitgenommen worden. Dort verweigerte er den Gehorsam und die Rückkehr nach Brasilien. Es gelang ihm, in Berlin einflussreiche Fürsprecher zu gewinnen, und zog vor Gericht. Zunächst bezweifelte das Gericht, dass Marcellino tatsächlich Sklave seines Besitzers sei, revidierte diese Entscheidung jedoch später. Marcellino verblieb aus nicht vollständig geklärten Gründen dennoch in Freiheit. Entweder hatten seine Fürsprecher ihn freigekauft oder es gab keine Behörde, die zuständig für die Durchsetzung des Rechtsanspruchs seines Besitzers war.<sup>1282</sup> Stepneys fließendes Deutsch hätte ihm ein ähnliches Vorgehen ermöglicht. Die Besatzung der *Clementine* von seiner Sache zu überzeugen war ihm bereits gelungen. Die sofortige Inhaftierung nach seiner Ankunft und die Weigerung des Senats, den Fall im Zusammenhang mit Sklaverei zu betrachten beraubten ihm dieser Möglichkeit. Dies entsprach der intendierten Wirkung des Bremer Senats, der eine Kontroverse um die Sklaverei vermeiden wollte. Dass der Senat darin erfolgreich war, zeigt sich auch in der Abwesenheit einer Berichterstattung. Die einzige Spur, die der Fall in der Bremer Presse hinterließ war die Nennung der *Clementine* in der üblichen Liste der in Bremerhaven angekommenen Schiffe der *Bremer Zeitung*.<sup>1283</sup> Ob Stepney aktiv versuchte, trotz seiner Inhaftierung rechtlichen Beistand zu erhalten oder Fürsprecher zu gewinnen, lässt sich nicht mehr nachvollziehen.<sup>1284</sup>

Während Bremen also sehr bedacht darauf war, den USA gegenüber nicht einmal andeutungsweise eine Gegnerschaft zum dortigen Sklavereisystem zu signalisieren, war Bremen ebenso darauf bedacht, Großbritannien gegenüber die fortwährende Unterstützung in der Bekämpfung des transatlantischen Sklavenhandels zu betonen. Als 1854 ein brasilianisches Sklavenschiff in den Bremerhavener Hafen einfuhr, demonstrierte der Senat den britischen Partnern ein hartes Vorgehen, dass er auch nicht aufgab, als es Bremer Bürgern zum Nachteil gereichte. Die strikten Maßnahmen gegen dieses Sklavenschiff stehen im Kontrast zum nachsichtigen Umgang mit der *Julius & Eduard*. Der scheinbare Widerspruch löst sich bei genauere Betrachtung jedoch auf. In beiden Fällen war es oberstes Handlungsziel

---

1282 Siehe zum Fall Marcellino Lentz, "Wer helfen kann, der helfe!", 2020, S. 277–292.

1283 *Bremer Zeitung*, 24. Juni 1842.

1284 In den erhaltenen Dokumenten zum Fall Stepney, bei denen es sich um Akten des Senats und des Amts Bremerhavens handelt, finden sich hierauf keine Hinweise. In den nur sehr lückenhaft überlieferten Polizeiakten (StAB 2-Q.9.-423 und 425) findet sich keine Erwähnung Stepneys.

des Senats, die Bremer Seeschifffahrt vor Durchsuchungen und Aufbringungen zu schützen. Im Umgang mit dem brasilianischen Sklavenschiffes erschien dem Senat dafür die Kooperation mit Großbritannien das geeignetste Mittel. Es sollte den Ruf Bremens und die Unverdächtigkeit der eigenen Handelsflotte bewahren. Der Fall zeigt, dass Bremen ein fester Bestandteil des britisch geführten internationalen Systems zur Unterdrückung des Sklavenhandels war. Dem Bremer Senat gelang es, zwischen eigenen, britischen und brasilianischen Interessen zu navigieren und den eigenen Beitrag im Kampf gegen den Sklavenhandel diplomatisch hervorzuheben.

Am 11. April 1854 erreichte das mit Zucker und Tabak beladene, ungewöhnlich schnittige und schnelle brasilianische Schiff *Dom Pedro Segundo*, Kpt. José Maria d'Oliveira, Bremerhaven.<sup>1285</sup> Vermutlich noch im April nahm Colonel George Lloyd Hodges, der in Hamburg ansässige britische Generalkonsul für die Hansestädte, Kontakt mit dem Bremer Senat auf und wies darauf hin, dass die *Dom Pedro II* im Verdacht stehe, ein Sklavenschiff zu sein.<sup>1286</sup> Der Senat wies daraufhin das Amt Bremerhaven an, die *Dom Pedro II* heimlich bewachen zu lassen und gegebenenfalls an der Ausfahrt aus dem Hafen zu hindern. Am 12. Mai beschaute Senator Johann Heinrich Wilhelm Smidt, der sich in Privatangelegenheiten ohnehin in Bremerhaven aufhielt, das verdächtige Schiff und kam zu dem Schluss: „Dasselbe ist verdienstermaßen schon wegen seiner Bauart der Gegenstand allgemeiner Aufmerksamkeit des dortigen seemännischen Publicums.“ Smidt sprach mit dem Steuermann des Schiffes Luiz Assencio Tomassini, der sich über die Neugierde der gesamten Bevölkerung der Stadt beklagte, die „jeden seiner Schritte“ verfolge. Smidt resümierte: „[...] und das scheint ihn unbehaglich zu stimmen. Wohin er komme, äußert er: überall derselbe Empfang – immer mit slaver, slaver! begrüßt zu werden, dabei kommen für ihn und sein schiff nichts heraus, u er habe es allmählig satt u.s.w. [...]“. Zugleich besuchte Smidt das Amt Bremerhaven und stellte sicher, dass die Überwachung des Schiffes heimlich und sorgfältig geschah und versicherte darauf Hodges, dass alles mögliche getan sein, um „die etwa beabsichtigte Ausrüstung für den Slavenhandel auf Bremischem Gebiet unmöglich zu machen.“<sup>1287</sup>

---

1285 StAB 2-R.11.p.1. Bd. 3 Wareneinfuhrliste, 11. April 1854.

1286 Wann genau Hodges sich an den Bremer Senat wandte, ist unklar. Aus einem Schreiben vom 20. Mai von Senator Johann Heinrich Wilhelm Smidt an Hodges geht hervor, dass der Sachverhalt dem Senat am 12. Mai bereits eine Weile bekannt war. StAB 2-R.11.p.1. Bd. 3 J.H.W. Smidt an Generalkonsul Hodges, 20. Mai 1854.

1287 Ebd.

Nachdem das Schiff über einen Monat untätig im Hafen gelegen hatte, nahm der Fall eine überraschende Wende. Am 15. Juni um 10:30 versteigerte der Schiffsmakler Klingenberg die *Dom Pedro II* mit allem darin befindlichen Zubehör öffentlich im brasilianischen Konsulat in der Osterstorstraße.<sup>1288</sup> Da aber das geforderte Mindestgebot nicht erreicht wurde, informierte der brasilianische Vizekonsul Droste den Senat, der Kapitän habe sich entschieden, nach Lissabon zu segeln. Vor der Abfahrt werde Droste gemeinsam mit dem in Hamburg ansässigen brasilianischen Generalkonsul José Lucio Correia und einem Sachverständigen das Schiff auf eine Ausrüstung für den Sklavenhandel untersuchen.

Nicht einmal die brasilianischen Konsuln Droste und Correia trauten dem Kapitän der *Dom Pedro II*. Die Schiffspapiere befanden sich aber bei Droste und dieser erkundigte sich, ob das Schiff ohne Schiffspapiere den Hafen verlassen könne. Der Senat erwiderte zurückhaltend, dass Schiff werde grundsätzlich behandelt, wie jedes andere. Lasse es aber seine Schiffspapiere zurück, so könne das ein Verdachtsgrund nach dem Bremer Strafgesetz gegen den Sklavenhandel sein und ein Eingreifen begründen. Der Senat sandte darauf eine erneute Anweisung an das Amt Bremerhaven, Schiff und Mannschaft zu überwachen und bei hinreichendem Verdacht einzugreifen.<sup>1289</sup>

Die Erwiderng des Bremerhavener Amtmanns Georg Wilhelm Gröning sät Zweifel am entschlossenen Vorgehen der brasilianischen Konsuln gegen die *Dom Pedro II*. Das Amt habe die *Dom Pedro II* stets bewacht; „Durch Notificationen seines Consuls wußte aber der Capitain, dass er bewacht werde und scheint sorgfältig alles zu vermeiden, was ihn in der einen oder anderen Hinsicht verdächtig machen könnte.“ Gröning habe das Schiff gemeinsam mit Vizekonsul Droste durchsucht und nichts Verdächtiges gefunden. Der Steuermann („piloto“) Tomassini, zeigte sich mit Durchsuchungen einverstanden und bemerkte, „dass man es an verschiedenen anderen Plätzen z.B. Newyork ebenso mit ihm gemacht habe.“ Dennoch zeigte sich Gröning überzeugt von der Schuld des Schiffes:

„Denn dass diese Brigg ein Clavenfahrzeug ist, leidet wohl keinen Zweifel und Consul Droste und der Hafenmeister erzählten mir heute, dass

---

1288 StAB 2-R.II.p.I. Bd. 3 Inventarium des kupferfesten und gekupferten brasilianischen Brig-Schiffes *Dom Pedro Segundo*, bisher geführt durch Capt. José Maria d'Oliveira, 1854.

1289 StAB 2-R.II.p.I. Bd. 3 Senator Hermann Albert Schumacher an das Amt Bremerhaven, 20. Juni 1854.

Thomasini beiden einzeln gesprächsweise mitgeteilt habe, man könne sich hier beruhigen, denn er wisse recht gut, dass er hier zu genau bewacht werde, um sich für den Sklavenhandel ausrüsten zu können, er beabsichtige, in Ballast nach Portugal zu gehen, um dort den Versuch zu machen, sich für Sklaven einzurichten und nach der afrikanischen Küste zu gehen.<sup>1290</sup>

Gröning wollte das Schiff noch strenger überwachen lassen als bisher. Möglicherweise ausgelöst durch eine stärkere Überwachung kam nun erneut Bewegung in den Fall. Tomassini<sup>1291</sup> verkaufte die *Dom Pedro II* an den Bremer Bürger Jacob Jung unter dem Vorbehalt, dass der Bremer Senat dem Schiff die Naturalisation gewähre. Der Senat veranlasste als Entscheidungsgrundlage nun die Erstellung eines Gutachtens, um festzustellen, ob das Schiff überhaupt für eine andere Verwendung als den Sklavenhandel oder die Kaperfahrt geeignet sei.<sup>1292</sup> Erneut erwies sich das Amt Bremerhaven unter Amtmann Gröning als Verfechter eines harten Vorgehens gegen das mutmaßliche Sklavenschiff. Grönings Motivation war dabei ausdrücklich die Befürchtung, die Bremer Handelsflotte könne wieder in den Fokus der britischen Bemühung zur Unterdrückung des Sklavenhandels rücken. Die auf Schnelligkeit ausgelegte Bauart des Schiffes sowie seine brasilianische Vergangenheit würden es auch als Bremer Schiff immer verdächtig erscheinen lassen. Das Schiff würde also „zu endlosen Correspondenzen mit der englischen Regierung“ führen. Solche Verdächtigungen würden „der ganzen Bremer Marine leicht nachtheilig werden.“<sup>1293</sup> In den Begutachtungen kamen die Bremer Experten zu dem Schluss, dass das Schiff nie als reines Kauffahrtschiff geeignet gewesen sei. Die Gutachter, darunter der Hafenmeister, Schiffszimmerleute und Kapitäne waren sich weitgehend einig, dass die *Dom Pedro II* nicht stabil genug gebaut sei, um große Mengen Fracht zu transportieren und eine ungewöhnliche große Mannschaft

---

1290 StAB 2-Q.9.-193 Amtmann Gröning an die Kommission des Senats für Bremerhaven, 21. Juni 1854.

1291 Kapitän des Schiffes war zwar José Maria d'Oliveira, der „piloto“ (Steuermann) Tomassini erscheint in den Akten in Bremen jedoch als einziger Akteur und wurde unter anderem von Amtmann Gröning irrtümlich für den Kapitän gehalten. Auch die Verkaufsbekanntmachung des brasilianischen Vizekonsulats bezeichnet d'Oliveira als Kapitän, aber Tomassini als Verkäufer. StAB 2-R.II.p.I. Bd. 3 Auszug aus den Bremer Nachrichten, 5. Juli 1854.

1292 StAB 2-R.II.p.I. Bd. 3 Senatskommission für Bremerhaven an Amtmann Gröning, 28. Juni 1854.

1293 StAB 2-R.II.p.I. Bd. 3 Amtmann Gröning an Senator J.F.W. Iken, 29. Juni 1854.



brauche. Das Schiff sei einzig auf Geschwindigkeit ausgelegt.<sup>1294</sup> Das Gutachten bestätigte so auch indirekt den britischen Verdacht, dass es sich um ein Sklavenschiff handle. Basierend auf dem Gutachten und Grönings Empfehlung folgend lehnte der Senat die Naturalisation ab.<sup>1295</sup>

Der Kauf des Schiffes kam dennoch zu Stande. Nach einem zweiten erfolglosen Versteigerungsversuch kaufte Jacob Jung die *Dom Pedro II* gemeinsam mit seinem Mitreeder Heinrich Gerhard Böving, mutmaßlich zu einem deutlich günstigeren Preis. Jung beantragte erneut die Naturalisation und schwor dabei auf seinen Bürgereid, das Schiff nur für den legalen Handel verwenden zu wollen. Dies entspräche schon seinem eigenen Interesse. Dass eine solche Argumentation nicht sehr überzeugend ist, zeigt schon ein Rückblick auf den Fall der *Julius & Eduard*. Der in Havanna ansässige Bremer Kaufmann Hermann Mooyer hatte dem Kapitän Ratje Siedenburg in Havanna vor Annahme der Fracht des Kaufmanns Charles Tyng, der in Havanna für seine Verwicklung in den Sklavenhandel bekannt war, ein ähnliches Versprechen gemacht. Tyng würde schon aus Eigeninteresse, um nicht die gesamte Ladung zu riskieren, nichts Verbotenes zur Unterstützung des Sklavenhandels verschicken.<sup>1296</sup> Jacob Jung wusste seinen Schwur daher mit Taten zu untermauern und beschrieb detaillierte Umbaupläne, die das Schiff langsamer und stabiler machen sollten. Luken, Gitter, Abteilungen im Zwischendeck und alle baulichen Eigenschaften, die auf ein Sklavenschiff hinwiesen, sollten zudem entfernt werden.

Jungs zweites Ersuchen um Naturalisation des Schiffes ist in zweierlei Hinsicht sehr aussagekräftig. Zum einen zeigt es, dass die Bremer Kaufmannschaft aus dem Fall der *Julius & Eduard* gelernt hatte und die Verträge zur Unterdrückung des Sklavenhandels ihr inzwischen präsenter waren. Ohne die Verträge direkt zu benennen, ging Jung die wichtigsten dort als Verdachtsmomente definierten Ausrüstungsgegenstände durch. Er versprach, keine Reserveplanken zu laden, „um daraus [...] ein sogenanntes Slavendeck bilden zu können“. Gleiches galt für überzählige Wasserfässer, mehrere Kupferkessel, hölzerne Näpfe, Trinkgeschirr, Proviant oder „sonst irgend etwas, was den Verdacht eines damit zu bezweckenden Sklavenhandels begründen könnte“. Insbesondere die Nennung von hölzernen Näpfen und Trinkgeschirr ist als Verweis auf den Fall der *Julius & Eduard* zu verstehen, in dem die Legalität eben dieser Gegenstände eine zentrale

---

1294 StAB 2-R.11.p.1. Bd. 3 Gutachten über die *Dom Pedro Segundo*, 29. Juni 1854.

1295 StAB 2-R.11.p.1. Bd. 3 Senatsprotokollauszug, 30 Juni 1854.

1296 StAB 2-D.17.g.2.b.2. Aktenstück 1, Aussage Kpt. Siedenburgs, o.D.

Rolle gespielt hatte. Jung signalisierte dem Senat auf diese Weise, sich des unterliegenden Problems bewusst zu sein sowie fähig zu sein, das Schiff zu betreiben ohne (ungerechtfertigt) den Verdacht britischer Kreuzer zu erregen und ein zweites Bremer Gerichtsverfahren wegen Verdachts auf Sklavenhandel zu vermeiden.<sup>1297</sup>

Zum anderen unterstreicht Jungs Ersuchen um Naturalisation, wie aktiv nicht nur der Bremer Staat, sondern auch einzelne Kaufleute in das internationale System zur Unterdrückung des Sklavenhandels eingebunden waren. Jung hatte sich in Hamburg mit den britischen und brasilianischen Generalkonsuln Hodges und Correia getroffen und sich vorab ihrer Zustimmung versichert. So konnte er dem Senat versichern, die Naturalisation sei von britischer und brasilianischer Seite unproblematisch. Generalkonsul Hodges habe ihm „die Versicherung gegeben, wie er auch nicht das mindeste Bedenken dabei habe“.<sup>1298</sup>

Jung schätzte den Senat dabei völlig richtig ein. Dieser war noch immer vorsichtig gestimmt und lehnte eine Naturalisation, zumindest bis die Umbauten nicht tatsächlich erfolgt waren, weiterhin ab. Gleichzeitig aber nahm er die Versicherung, Großbritannien werde das Schiff nicht als verdächtig behandeln, mit Interesse zur Kenntnis und überzeugte sich bei Generalkonsul Hodges von der Richtigkeit dieser Aussage. In der bisherigen Ablehnung war die Furcht vor Komplikationen mit der britischen Regierung ausschlaggebend gewesen. Mit dieser Zusicherung stand der Naturalisation also nichts mehr im Wege. Die Schifffahrtskommission des Senats stimmte der Naturalisation der umgebauten *Dom Pedro Segundo* unter dem Namen *Wolda* am 29. September zu.<sup>1299</sup>

Die *Dom Pedro II* symbolisiert, wie eng nicht nur der sichtbare, legale atlantische Raum zusammengewachsen war, sondern auch der *Hidden Atlantic*. Es handelt sich um ein brasilianisches Sklavenschiff, das in Bremen nach britischem Hinweis an einer Ausrüstung für eine Sklavenfahrt nach Afrika gehindert wurde. Die Behandlung dieses Sklavenschiffes fußte eben-

---

1297 StAB 2-R.II.p.I. Bd. 3 Jacob Jungs Ersuchen an die Schifffahrtskommission des Senats um Naturalisation der *Wolda*, 23. Juli 1854.

1298 Ebd.

1299 StAB 2-R.II.p.I. Bd. 3 Vorschlag des Senators J.F.W. Iken mit Anmerkung des Senators Diedrich Albers, 31. Juli 1854; ebd. Senatsprotokollauszug, 29. September 1854. Die Umbauten erfolgten in Bremerhaven und wurden am 11. Oktober bescheinigt. StAB 2-R.II.p.4. Bd. 28 14. Naturalisationsbeurkundung, 14. Oktober 1854. Das Bremer Adressbuch des Jahres 1855 führt die *Wolda*, Kapitän E. Schulze, als bremische Bark mit Jacob Jung als Besitzer.

so auf diplomatischer und privater Initiative Bremer, brasilianischer und britischer Akteure wie auf dem Bremer Strafgesetz gegen Sklavenhandel, dem Präzedenzfall der *Julius & Eduard* sowie den völkerrechtlichen Verträgen zur Unterdrückung des Sklavenhandels. Dieser lokale Bremer Fall zeigt so die globale Dimension des *Hidden Atlantic*. Nicht zuletzt zeigt es, dass das Sklavenschiff sich den Bemühungen um die Unterdrückung des Sklavenhandels durch das Ausweichen auf einen Hafen an der atlantischen Peripherie nicht entziehen konnte. An dieser Stelle ist es nur möglich zu spekulieren, es erscheint jedoch möglich, dass Tomassini ähnlich wie schon Charles Tyng vor der Befrachtung der *Julius & Eduard* nicht von Bremens Teilnahme an den Verträgen zur Unterdrückung des Sklavenhandels gewusst hatte. Dies könnte zumindest seine Frustration darüber erklären in Bremen mit ebenso viel Misstrauen behandelt zu werden, wie in anderen atlantischen Häfen.

#### 4.1.4 Schlussbetrachtung: Bremen als Teil des atlantischen (Anti-)Sklavereisystems

Während der Senat rhetorisch eine scharfe Distanzierung von Sklavenhandel und Sklaverei vornahm, welche die Zeitungen während des Falls der *Julius & Eduard* flankierten, dominierten in der politischen Praxis Bemühungen, die Problematik (indirekter) Verwicklungen in die atlantische Sklaverei nicht als solche anzuerkennen. In diesem Bestreben finden sich die Parallelen zwischen dem Fall der *Julius & Eduard*, den Nachverhandlungen der völkerrechtlichen Verträge 1845 und dem Umgang mit dem geflohenen US-amerikanischen Sklaven William Stepney sowie dem brasilianischen Sklavenschiff *Dom Pedro II*. Die Bremer Position im Fall der *Julius & Eduard* lief zugespitzt darauf hinaus, dass es nicht in bremischer Verantwortung liege, was mit auf einem Bremer Schiff transportierten Waren in Afrika geschehe. Selbst wenn diese Waren, wie blecherne, mit Sklavennamen beschriftete Trinkbecher offenbar für die Nutzung im Sklavenhandel vorgesehen waren. Die gleiche Logik lag der Entscheidung zugrunde, den geflohenen Sklaven Stepney unter Zwangsmaßnahmen zurück in die US-amerikanische Sklaverei zu schicken. Wenn es in Bremen keine Sklaverei gab und Stepneys Versklavung daher nicht berücksichtigt werden konnte, so lag es auch nicht in bremischer Verantwortung, wie US-amerikanische Behörden mit Stepney nach seiner Ankunft in den USA umgehen würden.

Dies belegt auf Seiten des Bremer Senats zwar keineswegs eine aktive Befürwortung des Sklavenhandels oder der Sklaverei, aber doch eine Bereitschaft über ihre Existenz hinwegzusehen, um von ihnen profitieren zu können. Es widerlegt damit auch den zeitgenössisch in Bremen kultivierten Mythos einer moralischen Gegnerschaft zur Sklaverei. Es entkräftet die eingangs zitierte Aussage des Senats, dass „der Sklaven-Handel ohnehin von jeher ein dem hiesigen Platze durchaus fremdes, durch die öffentliche Meinung entschieden gebrandmarktes Gewerbe war“, in seiner moralischen Komponente. Denn ausschlaggebend waren stets die wirtschaftlichen Aspekte. Ziel des Senats war nicht, die Versorgung afrikanischer Sklavenhändler sicherzustellen oder die Institution der US-amerikanischen Sklaverei zu schützen, sondern die freie Fahrt bremischer Schiffe und gute Beziehungen mit dem Handelspartner USA zu bewahren. Wenn diese Entscheidungen Sklavenhandel und Sklaverei begünstigten, lag dies aus Sicht des Senats nicht im Bremer Verantwortungsbereich. Wie die Bremer Obrigkeit sich äußerte, war stets Kontextgebunden und hing von Adressat und Zielsetzung ab. So konnten an die USA und Großbritannien gegensätzliche Signale gesandt werden. Seine internationalen Verpflichtungen zur Bekämpfung des Sklavenhandels setzte der Senat nach eigener Interessenslage durch. Magnus Ressels These, es habe in Deutschland „niemals eine obrigkeitlich induzierte oder wenigstens gestützte Verteidigung des Sklavenhandels oder des Systems der Sklaverei“ gegeben, ist somit zumindest in ihrer Absolutheit einzuschränken.<sup>1300</sup> Im Falle Bremens ist mindestens eine obrigkeitliche Duldung illegaler Sklavenhandels- und Sklavereibeteiligungen festzustellen.

Es entspricht diesem Muster, dass der Bremer Senate gemeinsam mit den Senaten Lübecks und Hamburgs 1845 die Gelegenheit nutzte, um auf eine Lockerung der Verbindlichkeiten der Verträge zur Unterdrückung des Sklavenhandels hinzuwirken. Während der Senat aber diese Verträge einerseits als hinderlich für die freie Schifffahrt betrachtete und ihre Lockerung anstrebte, sah er es ebenso in Bremens Interesse, sich nicht gegen die Verträge als solche zu stellen, sondern im Gegenteil die Verlässlichkeit als Vertragspartner zu zur Schau zu stellen. Der Fall der *Julius & Eduard* hatte der Bremer Elite demonstriert, wie disruptiv die britische Marine für den Bremer Handel sein konnte. Es galt daher die Wiederholung eines solchen Falles auszuschließen und den Ruf der Bremer Handelsflotte in britischen Augen zu bewahren. Hierin begründete sich das scharfe Vorgehen des

---

1300 Ressel, Rezeptionskizze, 2016.

Bremer Senats im Fall des brasilianischen Sklavenschiffes *Dom Pedro II* und der darüber stattfindende enge Austausch mit dem britischen Generalkonsul.

Nicht zuletzt entfalten diese Fälle eine Relevanz weit über Bremen hinaus. Insbesondere die Betrachtung der *Dom Pedro II*, aber auch der *Julius & Eduard* sowie des Sklaven William Stepney demonstriert in globaler Sichtweise die Komplexität des *Hidden Atlantic*. Die in Bremen lokalisierten Fälle machen mittels der Verflechtungen hanseatischer, brasilianischer, britischer und kubanischer Akteure die globale Dimension des *Hidden Atlantic* sowie auch der diplomatischen und militärischen Unterdrückung des transatlantischen Sklavenhandels sichtbar.

#### 4.2 Atlantische Sklaverei in Öffentlichkeit und Publizistik

Die Analyse des Verhaltens staatlicher Akteure allein vermag die Komplexität des Bremer Verhältnisses zur atlantischen Sklaverei und der Bemühungen um ihre Abschaffung nicht darzustellen. Wie erlebte die Stadtbevölkerung die politischen und rechtlichen Auseinandersetzungen? Wie gingen Bremer gedanklich mit freien und versklavten Menschen afrikanischer Herkunft um? Die Untersuchung der zeitgenössischen örtlich verbreiteten Periodika bietet einen klassischen methodischen Zugang zu diesen Fragen. Eine entscheidende Rolle nehmen in dieser Untersuchung die Redaktionen ein, welche die Wissensvermittlung gestalteten und Bremen für die Leserschaft dadurch in der Debatte um die atlantische Sklaverei positionierten. Die gebildete bürgerliche Kaufmannsschicht war dabei nicht nur Rezipient, sondern in Form von veröffentlichten Reisetagebüchern auch Kommunikator.<sup>1301</sup> Die Bremer Periodika schufen Wissen und Positionierungen zu aktuellen Debatten nicht unabhängig. Wie zu zeigen sein wird, standen sie in wechselseitiger Beeinflussung mit der politischen Führung und der Kaufmannschaft Bremens. Die politische Berichterstattung des Bremer Pressewesens war nicht nur mittels der Zensur, sondern auch durch

---

1301 Um 1800 galt das Führen von Tagebüchern im Bremer Bürgertum als eine nützliche Betätigung, die wertvolle Selbstreflexion erlaubte. Rolf Engelsing, *Der Bürger als Leser: Lesergeschichte in Deutschland 1500 – 1800*, Stuttgart, 1974.

personelle Überschneidungen und persönliche Kontakte eng mit dem Senat verbunden.<sup>1302</sup>

Insbesondere ist auch zu zeigen, dass das in Zeitungen und Reisetagebüchern prävalente Abtun der Sklavereidebatte und von Fragen um die Moralität und das Funktionieren von post-emanzipatorischen Gesellschaften als fremde, Bremen nicht betreffende Themen der Realität nicht gerecht wurden. Am deutlichsten zeigt sich dies in den empörten Reaktionen auf die zuvor untersuchte Aufbringung der *Julius & Eduard*, welche der gesamten Stadtbevölkerung verdeutlichte, dass Bremen Teil eines atlantischen (Anti-)Sklavereisystems war. Auch wirtschaftliche Interessen beeinflussten den Bremer Sklavereidiskurs. Die Auffassung, dass es sich bei der Sklavereidebatte überwiegend um einen Stellvertreterdiskurs zur Debatte lokaler Angelegenheiten handelte, gilt es zu widerlegen.<sup>1303</sup>

Die Debatten und Einstellungen zum Sklavenhandel und zur Sklaverei wichen voneinander ab und waren durch unterschiedliche Faktoren beeinflusst. Zunächst liegt der Fokus daher auf dem Sklavenhandel. Es erfolgt eine Analyse der Presseberichterstattung über die von Großbritannien ausgehende diplomatische und militärische Unterdrückung des Sklavenhandels, welche die Aufbringung der *Julius & Eduard* als Wendepunkt in der öffentlichen Wahrnehmung ausmacht. Während Großbritannien zuvor vornehmlich als moralische Instanz wahrgenommen worden war, wandelte sich das Bild zu dem einer bedrohlichen Großmacht, welche bremische Handelsinteressen schadete. Im zweiten Teil dieses Unterkapitels schließt sich die Betrachtung von Bremer Standpunkten zur Abschaffung der Sklaverei an. Diese untersucht drei Punkte, erstens die atlantische Debatte vor der britischen Abolition 1833, zweitens die spezifisch kaufmännische Perspektive auf die Sklaverei und drittens die Debatte zu der sich zuspitzenden US-amerikanischen Sklavenfrage der 1840er und 50er Jahre. Diese Diskurse offenbaren ein Abwägen zwischen moralischen Positionen und wirtschaftlichen Belangen, ein Wechseln zwischen der Position eines fernen Betrachters und eines Akteurs mit eigenen Interessen.

Die wichtigste Quellengrundlage für beide Abschnitte dieses Unterkapitels sind Bremer Presseerzeugnisse. Es werden die *Bremer Zeitung*, die Zeitschrift *Bürgerfreund* und die *Weser-Zeitung* untersucht. Sie ermöglichen, den Blick über die Bremer kaufmännische und politische Elite hinaus

---

1302 Einen noch immer aktuellen Überblick über die Bremer Presselandschaft dieser Zeit bietet Gustav Sasse, *Bremisches Zeitungswesen bis 1848*, Bremen, 1932.

1303 Siehe zur Stellvertreterthese Fußnote 1400.

zu erweitern. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts war Analphabetentum in Bremen bei beiden Geschlechtern nur noch in den unteren Schichten ein nennenswertes Phänomen.<sup>1304</sup> Die Gewohnheit des regelmäßigen Zeitungslesens weitete sich in eben dieser Zeit zudem auf breitere Schichten aus.<sup>1305</sup> Selbst das Analphabetentum bedeutet nicht zwingend den Ausschluss aus der Zeitungsrezeption, da ein gemeinsames Zeitungslesen und Vorlesen eine verbreitete Rezeptionsform war. In der Presseforschung wird daher für die Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert pro Zeitungsexemplar von ca. zehn Lesern ausgegangen.<sup>1306</sup>

Die von 1741 bis 1848 bestehende *Bremer Zeitung* war bis in die frühen 1840er Jahre das unangefochtene Hauptnachrichtenblatt der Stadt. Die älteren *Bremer Wöchentlichen Nachrichten* waren keine politische Zeitung, sondern ein Anzeigenblatt. Die *Bremer Zeitung* blieb in ihrer überregionalen Bedeutung im frühen 19. Jahrhundert hinter ihrer hamburgischen Konkurrenz deutlich zurück. Sie war aber in Bremen konkurrenzlos und zeichnet sich durch ihre enge Verflechtung mit der politischen Elite Bremens aus. Der spätere Bürgermeister Johann Smidt setzte sich nach der französischen Besatzung für die Wiedergründung der *Bremer Zeitung* ein. Der in den vorherigen Kapiteln mehrfach erwähnte spätere Senator Johann Carl Friedrich Gildemeister leitete die Zeitungsredaktion bis 1816 vorübergehend und übernahm 1825 die Schriftleitung. 1819 und 1820 übernahm der aus einer Bremer Senatoren- und Kaufmannsfamilie stammende Neogräzist Carl Jakob Iken die Redaktion. Von 1832 bis 1839 leitete Ferdinand Donandt, ein liberales Bürgerschaftsmitglied und späterer Senator die Redaktion. Eigene oder familiäre Verbindungen in die politische Elite waren aber nicht unbedingt notwendig, 1816 bis 1819 leitete der aufgrund seiner publizistischen Erfahrung angeworbene promovierte Historiker August Bercht die *Bremer Zeitung*.<sup>1307</sup> Gildemeisters enger Verbindung mit der Zeitung

1304 Bettina Busch-Geertsema, "Elender als auf dem elendsten Dorfe"? Elementarbildung und Alphabetisierung in Bremen am Beginn des 19. Jahrhunderts, in: Hans Erich Bödeker/Ernst Hinrichs (Hrsg.), *Alphabetisierung und Literalisierung in Deutschland in der Frühen Neuzeit*, Berlin 1999, S. 181–202, hier S. 195.

1305 Schön, "... gar mancher kommt vom Lesen der Journale." *Aspekte der qualitativen Geschichte des Zeitungslesens im 18. Jahrhundert*, 2008, S. 398.

1306 Werner Faulstich, *Die bürgerliche Mediengesellschaft: (1700 – 1830)*, Göttingen, 2002, S. 30.

1307 Die Auflage der *Bremer Zeitung* blieb immer bedeutend niedriger als die Auflage vergleichbarer Hamburger Zeitungen. Trotz der im Vergleich zum einflussreichen *Hamburgischen Correspondenten* geringen Auflagen war die Zeitung in Bremen aber stark rezipiert und konnte so die öffentliche Meinung beeinflussen. Einerseits



ist besondere Beachtung zu schenken. Als Autor der 1842 veröffentlichten Beschreibung des Verfahrens der *Julius & Eduard* hatte er das antibritische Narrativ entscheidend geprägt.<sup>1308</sup> Andreas Schulz gelangte zu der Einschätzung, die Annahme vieler deutscher Regierungen, aus der Berichterstattung der *Bremer Zeitung* sei die politische Meinung des Bremer Senats zu entnehmen sei „meistens zu Recht“ erfolgt.<sup>1309</sup>

Der 1816 gegründete *Bremer Bürgerfreund* zählte spätestens seit den 1820er Jahren „zur Hauptlektüre des Bremer Bürgertums“.<sup>1310</sup> Selbstgestecktes Ziel war es, den Leser zu unterhalten und zu belehren, um „sich bei gesellschaftlichen Zusammenkünften als aufgeklärter Mann mit seines gleichen angenehm zu unterhalten“. Ausdrücklich nicht vorgesehen waren „Neuigkeiten und Bekanntmachungen“.<sup>1311</sup> Das seit Gründung tendenziell politische Blatt wandelte sich aber in den 1830er Jahren „von einem bürgerlichen Unterhaltungsblatt zur einflussreichsten liberalen Zeitung der Stadt.“<sup>1312</sup> 1844 endete die unangefochtene Dominanz der *Bremer Zeitung* als politische Tageszeitung mit der Gründung der *Weser-Zeitung*. Erneut ging der Impuls zur Gründung einer Zeitung von Bürgermeister Johann Smidt aus. Der Senat übertrug die Herausgabe der Zeitung dem Verlag Schünemann. Beide Zeitungen sollten sich ergänzen, die *Bremer Zeitung* behielt ihren Fokus auf politische Nachrichten, die *Weser-Zeitung* konzentrierte sich auf Handelsnachrichten und nannte sich daher im Untertitel ein „politisch-merkantilisches Abendblatt“. Erster Redakteur der Zeitung war Thomas Heinrich Arens, der Sohn eines Kaufmanns. 1845 trat Otto Gildemeister, Sohn Johann Gildemeisters und späterer Senator, in die Redaktion ein. Während die *Bremer Zeitung* im Jahr der Revolution 1848

---

verfügte die *Bremer Zeitung* im Gegensatz zu ihrer Hamburger Konkurrenz vor allem im frühen 19. Jahrhundert noch über wenig überregionale Leserschaft, die gedruckten Exemplare verblieben also überwiegend in Nordwestdeutschland. Andererseits erlaubte die zeitgenössisch übliche Lesepraxis, in der ein Exemplar von vielen Personen gelesen werden konnte, das Erreichen einer deutlich über die Druckzahl hinausgehenden Leserschaft. Sasse, *Bremisches Zeitungswesen*, 1932, S. 36f.; Holger Böning, *Bremer Zeitungen im 18. und frühen 19. Jahrhundert*, in: Astrid Blome/Holger Böning (Hrsg.), *Täglich neu! 400 Jahre Zeitungen in Bremen und Nordwestdeutschland*, Bremen 2005, S. 40–50, hier S. 41f., 49.

1308 Siehe Konflikte: die Anwendung der Gesetze und Verträge im Fall der *Julius & Eduard*; Gildemeister, *Verfahren und Erkenntniß des Obergerichts*, 1842.

1309 Schulz, *Vormundschaft und Protektion*, 2002, S. 303.

1310 Ebd., S. 292.

1311 *Bürgerfreund*, 1. April 1816, Anzeige.

1312 Schulz, *Vormundschaft und Protektion*, 2002, S. 297.

erlosch, gelang der *Weser-Zeitung* ein auch überregional schnelles Wachstum ihrer Auflagen. Auch die *Weser-Zeitung* war der politischen Elite Bremens eng verbunden. Sowohl Bürgermeister Johann Smidt als auch der in dieser Arbeit mehrfach erwähnte Kaufmann und Bürgermeister Arnold Duckwitz verfassten mit großer Sicherheit Artikel für die Zeitung.<sup>1313</sup> Die Verfasser einzelner Artikel können in den Zeitungen aber nur in wenigen Ausnahmen identifiziert werden, da sie üblicherweise nicht namentlich gekennzeichnet sind.

Ab 1819 galt in Bremen eine Vorzensur, die ausdrücklich eine besondere Zurückhaltung in lokalen Fragen verlangte. Schon zuvor war die Lokalberichterstattung in der *Bremer Zeitung* schwach ausgeprägt gewesen.<sup>1314</sup> Für die internationale Berichterstattung galt weiterhin eine große Freiheit. 1834 kam es als Reaktion auf kritische Artikel, die der Kaufmann Johannes Rösing im *Bürgerfreund* veröffentlicht hatte, sogar zu einem völligen Verbot der Berichterstattung über die Bürgerkonventsverhandlungen. Die Pressefreiheit galt im Untersuchungszeitraum nur von 1848 bis 1852.<sup>1315</sup>

Die Berichterstattung über Sklavenhandel und Sklaverei geschah in den Bremer besonders zu Beginn des hier untersuchten Zeitraums oft indirekt über das Abdrucken übersetzter britischer Zeitungsartikel. Dabei war es üblich, den als relevant angesehenen Inhalt britischer Zeitungen verkürzt, redaktionell bearbeitet und kommentiert wiederzugeben. Insbesondere August Bercht, Redakteur der *Bremer Zeitung*, war dafür bekannt, veröffentlichte Artikel ohne eigene Meinungsäußerungen zu belassen dafür aber die Nachrichten zu glossieren.<sup>1316</sup> Solche Artikel können die Positionen der Bremer Redaktion sichtbar machen. Auch im Falle der geringfügig oder

1313 Holger Böning, Konkurrenz auf dem Zeitungsmarkt – Die Gründung der Bremer Weser-Zeitung, in: Astrid Blome/Holger Böning (Hrsg.), *Täglich neu! 400 Jahre Zeitungen in Bremen und Nordwestdeutschland*, Bremen 2005, S. 57–60, hier S. 58–63; Sasse, *Bremisches Zeitungswesen*, 1932.

1314 Sasse, *Bremisches Zeitungswesen*, 1932, S. 38–45.

1315 Heinrich Tidemann, Die Zensur in Bremen von den Karlsbader Beschlüssen 1819 bis zu ihrer Aufhebung 1848. II. Teil, in: *Bremisches Jahrbuch* 32 (1929), S. 1–110, hier S. 53–58; Astrid Blome, Kurze Geschichte der Zensur, in: Astrid Blome/Holger Böning (Hrsg.), *Täglich neu! 400 Jahre Zeitungen in Bremen und Nordwestdeutschland*, Bremen 2005, S. 135–139, hier S. 136–138.

1316 Berchts klare Positionierungen sorgten für zahlreiche Beschwerden auswärtiger Regierungen. Insbesondere Österreich und Preußen, welche der liberale Bercht wiederholt scharf kritisierte, wandten sich wiederholt an den Bremer Senat. Der Senat forderte Bercht zunächst nur auf, nicht nur solche Meldungen zu drucken, die seiner eigenen politischen Position entsprachen. 1818, noch vor den Karlsbader Beschlüssen, führte der Senat dann aber eine Vorzensur ein. Berchts Nachfolger

nicht kommentiert abgedruckten britischen Artikel ist allein ihre Auswahl eine redaktionelle Gestaltung dar.

#### 4.2.1 Die Unterdrückung des Sklavenhandels in der Bremer Presse

Wie die Untersuchung der Gesetze und Verträge wider den Sklavenhandel sowie der Gerichtsverhandlungen um die Aufbringung der *Julius & Eduard* zeigen konnte, sah der Bremer Senat die internationalen Bemühungen zu Unterdrückung des Sklavenhandels vordergründig als britisches Mittel zur Sicherung der kommerziellen Hegemonie Großbritanniens an der afrikanischen Küste. In den Jahren nach der Aufbringung der *Julius & Eduard* teilte die Bremer Presse diese Einschätzung weitestgehend. In den Jahrzehnten zuvor war die Berichterstattung über die Antisklavereibemühungen der britische Marine vor der Küste Afrikas hingegen klar positiv konnotiert gewesen.

Dieser Abschnitt untersucht, wie die Aufbringung der *Julius & Eduard* den Bremer Diskurs über die britische geführte Unterdrückung des Sklavenhandels beeinflusste, intensivierte und veränderte. Er zeigt, dass die Bremer Presse den Sklavenhandel in den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts moralisch verurteilte und positiv über die britische Marine berichtete. Die Aufbringung der *Julius & Eduard* stellt einen Wendepunkt dar, dem weitaus kritischere Artikel folgten, welche die britischen Motive hinterfragten. Der Abschnitt folgt somit der bereits in Unterkapitel 4.2. etablierten These, dass der Fall der *Julius & Eduard* als Teil einer Entwicklungslinie der Einbindung Bremens in das atlantische (Anti-)Sklavereisystem begriffen werden muss. Folgerichtig muss nicht allein das Einzelereignis, sondern die festgestellte Entwicklungslinie untersucht werden. Dieses Vorgehen offenbart die Zentralität der Aufbringung der *Julius & Eduard* für eine Neubewertung der britischen Unterdrückung des Sklavenhandels in der öffentlichen Wahrnehmung.

Der Umgang der deutschen Öffentlichkeit mit den deutschen Verbindungen in die atlantische Sklaverei und den Sklavenhandel ist bisher wenig erforscht. Die öffentliche Rezeption der drei beinahe zeitgleichen Aufbringungsfälle der *Echo*, *Louise* und *Julius & Eduard* haben in Teilaspekten bisher Magnus Ressel und insbesondere Sarah Lentz untersucht. Ressel

---

waren aufgrund der Zensur in der Äußerung eigener Meinungen zurückhaltender. Sasse, *Bremisches Zeitungswesen*, 1932, 38–48.

zeigte, dass die gerichtlichen Freisprüche in den drei Fällen ausschlaggebend für die Entstehung des Mythos eines deutschen Sonderwegs war, der eine deutsche Beteiligung am transatlantischen Sklavenhandel leugnete.<sup>1317</sup> Lentz zeigte, dass dieser Mythos in der unmittelbaren Reaktion auf die drei Aufbringungsfälle stark in Presseerzeugnissen des deutschen Binnenlandes vertreten war. Dort spiegelte er ein wirtschaftliches Konkurrenzdenken gegen Großbritannien um den Handelszugang zu Afrika, das dem *Scramble for Africa* vorweggriff.<sup>1318</sup>

Die Untersuchung konzentriert sich auf Zeiträume, in denen Meilensteine des britischen Systems zur Unterdrückung des Sklavenhandels oder Ereignisse in Bremen geeignet waren, die Debatte oder die bremische Rolle in der Unterdrückung des Sklavenhandels zu beeinflussen. Der Einstieg erfolgt mit dem Zeitraum von 1816 bis 1823. Dies begründet sich sowohl inhaltlich als auch nach der Quellenlage. Das Jahr 1817 markiert mit dem Abschluss bilateraler Verträge Großbritanniens mit Portugal und Spanien zur Unterdrückung des Sklavenhandels und der Einrichtung von *Mixed Commission Courts* zu deren Umsetzung den Beginn des britischen Vertragssystems, zu dem seit 1837 auch Bremen gehörte und unter das der Fall der *Julius & Eduard* fiel. Dieser Zeitraum bildet die frühen Jahre der Bemühungen um eine koordinierte internationale Unterdrückung des Sklavenhandels ab, in der sich Rechtspraktiken herausbildeten. Der Anfang dieses Zeitraums fällt zudem mit der Ersterscheinung des *Bürgerfreunds* und in etwa mit dem Beginn der vollständigen Überlieferung der *Bremer Zeitung* zusammen. Die Analyse der beiden Periodika für diese Jahre zeigt die Bremer Positionen in der Frühphase der auf völkerrechtlichen Verträgen basierenden und militärisch durchgesetzten Unterdrückung des Sklavenhandels. Die Untersuchung dieser Periodika erfolgt im Folgenden für einzelne Jahrgänge. In den Jahren 1831, 1833, 1837 entstanden die britisch-französischen Verträge zur Unterdrückung des Sklavenhandels und der dazugehörige hanseatische Akzessionsvertrag. 1841 bis 1842 kam es zum Abschluss eines multilateralen Vertrags (Quintupelvertrag), der Auf-

1317 Ressel, Hamburg und die Niederelbe, 2014.

1318 Lentz, „No German Ship Conducts Slave Trade!“, 2021. Auch zeitgenössisch sahen Beobachter eine Kontinuitätslinie zwischen den Verträgen zur Unterdrückung des Sklavenhandels der 1830er und 40er Jahre mit der europäischen Konkurrenz um den Handelszugang und die Kolonialisierung Afrikas. Ferdinand von Martitz, Das Internationale System zur Unterdrückung des Afrikanischen Sklavenhandels in seinem heutigen Bestande, in: Archiv des öffentlichen Rechts 1 (1885) 1, S. 3–107, hier S. 33–41.

bringung der *Julius & Eduard* und des erstinstanzlichen Gerichtsverfahrens in Bremen. 1845 schlossen Großbritannien und Frankreich einen neuen Vertrag. Nur in diesem letzten Jahrgang ist auch das neugegründete Handelsblatt *Weser-Zeitung* Teil der Untersuchung.

Zum Einstieg in die Untersuchung ist festzuhalten, dass die *Bremer Zeitung* bereits in der zweiten Hälfte der 1810er Jahre regelmäßig über den Sklavenhandel dritter Staaten sowie den nach völkerrechtlichen Verträgen verbotenen Sklavenschmuggel und die britischen Bemühungen, ersteren diplomatisch zu beenden und zweiten mittels der Marine zu unterdrücken, berichteten. Ein Interesse an den noch jungen Bemühungen zur Unterdrückung des Sklavenhandels entstand nicht ex nihilo, sondern folgte auf eine jahrzehntealte Berichterstattung über den transatlantischen Sklavenhandel in deutschen Periodika.<sup>1319</sup> Neuigkeiten über den Sklavenhandel und dessen Unterdrückung waren ein ebenso fester Bestandteil der Nachrichten wie militärische, wirtschaftliche oder politische Ereignisse. Typisch waren kurze Meldungen wie folgende vom 10. Juli 1817: „In Havana waren vom 6. bis 17. März 920 Sklaven von der afrikanischen Küste angekommen, und am 15. desselben Monats waren wieder 5 Briggs und 5 Schooner nach Afrika abgeseelt.“<sup>1320</sup>

Berichte über stattgefundenen ebenso wie über erfolgreich unterdrückten Sklavenhandel versahen die Bremer Redakteure überwiegend mit Indikatoren moralischer Wertungen. Am 19. Mai 1818 druckte die *Bremer Zeitung* die Zahlen der in den letzten Jahren nach Kuba eingeführten Sklaven und kommentierte diese: „Fürchterlich aber sind die Fortschritte, welche der Sklavenhandel gemacht hat.“<sup>1321</sup> 1819 berichtete die *Bremer Zeitung* über die zum Kampf gegen den „schrecklichen“ Sklavenhandel eingerichteten *Mixed Commission Courts*.<sup>1322</sup> Auch der florierende Sklavenhandel nach Brasilien „ist ungeheuer.“<sup>1323</sup> Insbesondere sehr kurze Meldungen verzichteten aber auch auf moralische Wertungen. Dies galt etwa für knappe Nennung von britischen Marineschiffe und der von ihnen aufgebrachtten Schiffe, teils ergänzt durch die Anzahl der befreiten Sklaven.<sup>1324</sup>

---

1319 Braun, *Das Bild des "Afrikaners"*, 2005, S. 41–50; Lenz, *Deutsche Profiteure*, 2021.

1320 *Bremer Zeitung*, 10. Juli 1817, Spanisches Amerika.

1321 *Bremer Zeitung*, 19. Mai 1818, Spanisches Amerika.

1322 *Bremer Zeitung*, 29. November 1819, Großbritannien.

1323 *Bremer Zeitung*, 15.12.1822, Brasilien.

1324 Siehe beispielsweise *Bremer Zeitung*, 21. Mai 1817, Spanisches Amerika „Admiral Brion's Geschwader hat mehrere kostbare Prisen gemacht, worunter sich ein spanischer Guineafahrer befindet, der Sklaven nach Havana geladen hatte; das Schiff

In der Regel fand aber insbesondere die Leistung der britischen Marine viel Lob. So konnten die Leser der *Bremer Zeitung* erfahren, dass die Befreiung von 58 Sklaven an der westafrikanischen Küste beispielhaft die „Wachsamkeit und Festigkeit der britischen Commandeurs von Kriegsschiffen“ symbolisiere.<sup>1325</sup> Ein anderer Beitrag umfasste eine heroisierende Darstellung eines britischen Marineoffiziers, der im Kampf gegen Sklavenhändler drei Matrosen verloren habe, um die „unglücklichen Schlachtopfer“ aus dem Schiffsraum zu befreien.<sup>1326</sup> Ähnliche Berichte finden sich wiederholt. Der gewaltsamen Aufbringung von sechs Sklavenschiffen, die gemeinsam als „Escadre“ (Geschwader) gesegelt waren und Widerstand gegen zwei britische Marineschiffe geleistet hatten, widmete die *Bremer Zeitung* gleich zwei Artikel. Einer Schilderung der Kampfhandlungen folgte die Wertung, nichts habe „der Unerschrockenheit und dem Muthe“ der Matrosen widerstehen können. Dieses positive Bild der heroischen britischen Seeleute stand den „widernatürlichen Gebräuche der Unmenschen“ und einem „Zug ihrer teuflischen Grausamkeit“ gegenüber.<sup>1327</sup>

Das Interesse der Bremer Presse beschränkte sich nicht auf Erfolge einzelner britischer Kriegsschiffe. Schon 20 Jahre vor dem Bremer Beitritt zu den Verträgen zur Unterdrückung des Sklavenhandels diskutierten Bremer Zeitungen Moralität, Sinn und Erfolgsaussichten von juristischen Sklavenhandelsverboten und den britischen Versuchen, diese militärisch durchzusetzen. Der *Bürgerfreund* setzte sich 1816 bereits zwei Monate nach seiner Gründung in einem „Beitrag zur Geschichte der Negersklaverey“ mit diesen Fragen auseinander und lobte die britische Entscheidung zur Abschaffung des Sklavenhandels inbrünstig. Ziel des Artikels war, „das Verdienst, welches der edle Lord Wilberforce [...] durch seine endlich siegreiche Bekämpfung des Sklavenhandels sich erworben hat“ zu würdigen. Am vollständigen Verbot des Sklavenhandels führe kein Weg vorbei, da Gesetze zur humaneren Gestaltung von Sklavenhandel und Sklaverei stets rechtliche Feigenblätter der Sklavenhändler und -halter geblieben seien.<sup>1328</sup> Diese klar

---

ist in Margarita angekommen, wo die Sklaven augenblicklich ihre Freiheit erhalten haben“ oder 6. April 1820, Großbritannien „Nachrichten aus Sierra Leone vom 8. Febr. melden, daß zwei mit Sklaven beladene Schiffe im Fluß Pongo durch die Böte eines englischen Schiffs genommen sind.“

1325 *Bremer Zeitung*, 7. Januar 1821, Großbritannien.

1326 *Bremer Zeitung*, 9. September 1821, Großbritannien.

1327 *Bremer Zeitung*, 9. August 1822, Großbritannien und 14. August 1822, Großbritannien.

1328 *Bürgerfreund*, 9. Juni 1816, Beitrag zur Geschichte der Negersklaverey.

abolitionistische Einstellung spiegelt sich auch in weiteren Beiträgen der Zeitschrift. So entschied sich die Redaktion zum Druck einer Reihe von Briefen eines befreiten Sklaven an den Gouverneur von Sierra Leone, die den schlechten Zustand Sierra Leones und die kläglichen Lebensbedingungen der Bewohner am Sherbro-Ästuar beschrieben. Der Autor kam zum Urteil: „Diese Sklavenhändler sind die Urheber des herrschenden Elends; sie sind Schuld, daß kein Freund dem Freunde traut.“<sup>1329</sup> Zugleich prangerte er die Grausamkeit der Sklavenhändler an, die Säuglinge töten würden, um deren Mütter verkaufen zu können.<sup>1330</sup>

Als Nachrichtenblatt mit geringerem analytischem Anteil und allenfalls kurzen Kommentaren fand die *Bremer Zeitung* zum Sklavenhandel keine ähnlich starken Worte. Die Meldungen der *Bremer Zeitung* offenbarten aber eine abolitionistische Grundhaltung. Es finden sich wiederholt Artikel, welche die britischen Maßnahmen als ungenügend kritisierten und ein härteres Vorgehen forderten. Am 25. August 1820 berichtete sie nach aus St. Thomas erhaltenen Informationen: „Es scheint, daß weder die vereinigten Kräfte von England noch von Amerika den Gräueln des Sklavenhandels Einhalt zu thun vermögen.“ Besonders sei die Untätigkeit der USA bedauerenswert. Doch auch die britischen Kriegsschiffe lägen ebenso lange im Hafen wie sie vor der afrikanischen Küste kreuzten. Die militärische Unterdrückung des Sklavenhandels sei in aktuellem Zustand völlig ineffektiv. Sklavenschiffe würden höchstens durch „Zufall“ gefangen.<sup>1331</sup> Eine noch deutlichere Stellungnahme ist, dass die *Bremer Zeitung* einen Brief eines an der westafrikanischen Küste stationierten britischen Marineoffiziers abdruckte. Diesen hatte sie der Zeitung *The Morning Chronicle* entnommen. Der Brief beschrieb die Rettung verschleppter Kinder und lobte die „großen Anstrengungen“ der Briten, die noch immer nicht ausreichten, da der „schändliche Handel“ fortgesetzt werde.<sup>1332</sup> Andere Artikel warfen Großbri-

---

1329 *Bürgerfreund*, 25. Juni 1816, Reise durch die afrikanische Landschaft am Sherbroflusse.

1330 *Bürgerfreund*, 30. Juni 1816, Reise durch die afrikanische Landschaft am Sherbroflusse. Der *Bürgerfreund* druckte neben solchen analytischen Beiträgen seltener auch kurze Beiträge, welche die Grausamkeit des Sklavenhandels verdeutlichten. So etwa ein nur zehn Zeilen langer Artikel, der berichtete, dass spanische Sklavenhändler 400 Sklaven an Bord eines Schiffes getötet hätten, um „zu verhindern, daß diese in die Hände der Kaper [der britischen Marine] fielen“. *Bürgerfreund*, 17. September 1820, Schrecklicher Mord.

1331 *Bremer Zeitung*, 25. August 1820, Spanisches Amerika.

1332 *Bremer Zeitung*, 1. Juni 1820, Afrika.



tannien vor, mit der Unterdrückung des Sklavenhandels zu „prahlen“, „aber es scheint, als wenn sie bis jetzt noch gar nichts ausgerichtet hätten.“<sup>1333</sup> Diese kritischen Artikel bestätigten das Bild, das in der *Bremer Zeitung* aus der Kombination der gleichzeitig erscheinenden Berichte über Einzelerfolge der britischen Marine und über die Zahlen der verschleppten Sklaven entstand. Und tatsächlich wirkte sich das britische Sklavenhandelsverbot von 1807 und die militärische Unterdrückung des Sklavenhandels zunächst nicht in entscheidendem Maße auf den transatlantischen Sklavenhandel aus. Die Lücke, die britische Sklavenhändler im atlantischen Sklavenhandel hinterließen, füllten Angehörige anderer Staaten unter offiziellem oder inoffiziellem Schutz ihrer Regierungen. Erst ab frühestens den 1840er Jahren begann die britische Unterdrückung des Sklavenhandels wirksam zu werden.<sup>1334</sup>

Die Unterdrückung des Sklavenhandels erschien in der *Bremer Zeitung* überwiegend, aber nicht ausschließlich als britische Angelegenheit. So berichtete die Zeitung 1823 über die Forderungen französischer Abolitionisten, die Sklaven in den Kolonien staatlich zählen zu lassen, um die „heimliche Einführung“, also den illegalen Sklavenschmuggel, zu verhindern. Zu den Forderungen gehörte auch eine völkerrechtliche Lösung, da „von den gelinden und unzulänglichen Gesetzen“ der europäischen Staaten kein Erfolg zu erwarten sei.<sup>1335</sup> Zu diesem Zeitpunkt war der Sklavenhandel in Frankreich verboten, es bestand aber noch kein Vertrag zur Unterdrückung des Sklavenhandels mit Großbritannien.<sup>1336</sup>

---

1333 *Bremer Zeitung*, 3. August 1820, Spanisches Amerika.

1334 David Eltis vertritt die klare Position, dass die *Mixed Commission Courts* keine effektiven Institutionen zur Unterdrückung des Sklavenhandels waren. Gegen die trotz offizieller Verbote weiter bestehende Unterstützung der spanischen, portugiesischen und brasilianischen Regierungen sei eine allein von Großbritannien ausgehende militärische Unterdrückung des Sklavenhandels nicht möglich gewesen. Eltis, Was Abolition of the American and British Slave Trade Significant in the Broader Atlantic Context?, 2011, S. 132–138; David Eltis, The Impact of Abolition on the Atlantic Slave Trade, in: David Eltis/James Walvin/Svend E. Green-Pedersen/Stanley L. Engerman (Hrsg.), The abolition of the Atlantic slave trade. Origins and effects in Europe, Africa, and the Americas, Madison, Wis. 1981, S. 155–176, hier S. 172f.; Siehe auch Lovejoy, Transformations, 2011, S. 136.

1335 *Bremer Zeitung*, 15. Dezember 1823, Frankreich.

1336 Frankreich verbot den Sklavenhandel 1818. Auch nachdem Frankreich 1831 einen Vertrag zur Unterdrückung des Sklavenhandels mit Großbritannien abgeschlossen hatte, gehörte Frankreich zu den Staaten, die am häufigsten versuchten, den Zweck der Verträge durch die wörtliche Auslegung ihrer Vertragstexte zu umgehen. Lovejoy, Transformations, 2011, S. 146.

Bereits in den frühen 1820er Jahren konnten die Bremer Zeitungsleser von ersten Zweifeln an der Redlichkeit der britischen Motive zur Unterdrückung des Sklavenhandels lesen. 1821 druckte die *Bremer Zeitung* einen Artikel der *Times*. Dieser beklagte, dass „der Verdacht, der über die Bewegungsgründe der englischen Regierung und der englischen Nation herrscht, [...] den verschiedenen Nationen als Entschuldigung“ diene, mit Großbritannien keine vertragliche Verpflichtung zur Unterdrückung des Sklavenhandels einzugehen.<sup>1337</sup> Als präsen-teres und drängenderes Problem erschien die rechtliche Unzulänglichkeit der bestehenden internationalen Verträge:<sup>1338</sup>

„Die englischen Schiffe lassen es an Eifer und Thätigkeit, um diesen schändlichen Handel zu unterdrücken, nicht fehlen, aber ihre Anstrengungen werden durch diejenige Clausel des Tractats vereitelt, welche vorschreibt, daß ein Schiff nur dann genommen werden könnte, wenn sich wirklich Sklaven an Bord befänden.“<sup>1339</sup>

1823 druckte die *Bremer Zeitung* eine Zusammenfassung der britischen Unterhausdebatte über die angestrebte Problemlösung ab.<sup>1340</sup> Da Sklavenschiffe vor ihrer Aufbringung oft Gelegenheit haben würden, alle verschleppten Menschen von Bord zu schaffen, beinhaltet der neue Vertrag mit den Niederlanden zwei Artikel nach denen „nur ein Slave an Bord“ oder nur „das bloße Ausrüsten eines Slavenschiffes, als ein Beweis angenommen wird, daß besagtes Schiff in dem Sklavenhandel begriffen gewesen ist.“ Es sei geplant diese Artikel zu den bestehenden bilateralen Verträgen mit Spanien und Portugal hinzuzufügen.<sup>1341</sup> An dieser Stelle konnten aufmerksame Bre-

---

1337 *Bremer Zeitung*, 25. Dezember 1821, Süd-Amerika.

1338 Die beschriebenen Probleme der Vertragsgestaltung bezogen sich überwiegend darauf, dass nach den frühen Verträgen nur Schiffe zu verurteilen waren, auf denen sich während der Aufbringung „Sklaven“ (Pluralform) aufhielten. In den ersten Jahren der *Mixed Commission Courts* steuerten Sklavenschiffe bei Sichtung britischer Marineschiffe das Ufer an und brachten die an Bord befindlichen Sklaven an den Strand. Es kam sogar zu Fällen, in denen die Sklavenhändler zur Verhöhnung der britischen Soldaten einen einzelnen Sklaven an Bord behielten oder die an den Strand gebrachten Sklaven zum Tanzen zwangen. Martinez, *The slave trade*, 2012, S. 67–69.

1339 *Bremer Zeitung*, 21. März 1822, Afrika.

1340 Bereits die britischen Parlamentsdebatten zur Abschaffung des Sklavenhandels in den späten 1780er Jahren waren in deutschen Periodika auf großes Interesse gestoßen. Braun, *Das Bild des "Afrikaners"*, 2005, S. 47.

1341 *Bremer Zeitung*, 27. März 1823, Großbritannien, Parlaments-Nachrichten. Siehe zu den 1817 abgeschlossenen britisch-spanischen und britisch-portugiesischen Ver-

mer Kaufleute erstmals von der später als *equipment-clause* bezeichneten Regelung erfahren, die in ähnlicher Form als Artikel VI des britisch-französischen Vertrags von 1833 mit dem hanseatischen Akzessionsvertrag von 1837 auch Gültigkeit für die Hansestädte erlangte.<sup>1342</sup>

Mit dieser Regelung war das rechtliche Konstrukt geschaffen, welche die Ausrüstung zum Sklavenhandel verbot und auf welchem die Aufbringung der *Julius & Eduard* 1840 fußen sollte, wengleich es noch nicht für die Hansestädte galt. Meinungsäußerungen zur Entstehung der britisch-französischen Verträge von 1831 und 1833 sowie zum hanseatischen Beitrittsvertrag 1837 finden sich in der *Bremer Zeitung* nicht. Fehlende Äußerungen zum hanseatischen Akzessionsvertrag von 1837 lassen sich durch die seit 1834 in lokalpolitischen Fragen besonders scharfe Zensur und eine traditionell wenig ausgeprägte Lokalberichterstattung erklären. Der Senat wünschte ausdrücklich keine oder höchstens sehr zurückhaltende Berichte über die Lokalpolitik.<sup>1343</sup>

Die britischen Bemühungen zur Unterdrückung des Sklavenhandels der 1810er und 20er Jahre stießen in der Bremer Presse also auf weitläufige Zustimmung und Unterstützung. Wie sah nun aber die Bremer Berichterstattung aus, wenn es sich bei den Gegenspielern der britischen Marine nicht um fremde, weit entfernt erscheinende und somit leicht zu dämonisierenden Sklavenhändler handelte? Zunächst widmete sich die Berichterstattung der *Bremer Zeitung* der Frage der konkreten Schuld der *Julius & Eduard* sowie der Frage der indirekten Schuld Bremens in seiner Gesamtheit. Die Redaktion erklärte die Anschuldigung gegen das Schiff unverzüglich zu einem Angriff auf die Bremer Redlichkeit. In der Ausgabe vom 11. Mai 1841, zwei Tage nach Ankunft der *Julius & Eduard* in Bremerhaven, erfuhren die Bremer Zeitungsleser erstmals von der Aufbringung des Schiffes. Die *Bremer Zeitung* verkündete selbstsicher:

„Gestern ist das hiesige Schiff Julius & Eduard [...] unter dem von einem englischen Kreuzer erhobenen Vorwande, als habe es später zum Sclavenhandel benutzt werden sollen, [...] auf die Weser eingebracht worden, welches hier große Sensation erregt hat, da die Verabscheuung jenes

---

tragen sowie der spanischen und portugiesischen Nichtumsetzung der Verträge Drescher, Abolition, 2009, S. 181–204.

1342 Siehe hierzu 4.1 Gesetze und Maßnahmen gegen den Sklavenhandel: Notwendigkeit oder „Schikane“?

1343 Sasse, Bremisches Zeitungswesen, 1932, S. 44–49.

schändlichen Handels hier zu allgemein ist, als daß direct oder indirect Schiffe unter bremischer Flagge sich dazu sollten hergeben können.“<sup>1344</sup>

Dieser Absatz deutet zugleich auf Zukunft und Vergangenheit der Debatte. Ins Auge sticht zunächst, dass die Zeitung, den britischen Vorwurf unverzüglich als Vorwand abtat und somit die Rhetorik von Bremer Presse, Gericht und Senat für die folgenden Jahre vorausnahmen ließ. Noch im selben Satz griff die *Bremer Zeitung* auch auf die moralischen Selbstvergewisserungen vergangener Jahre zurück. Die genannte „Verabscheuung“ des Sklavenhandels ist ein direkter Rückgriff auf die zuvor ausführlich besprochene staatliche Positionierung zur Sklavenfrage. 1836 hatte der Senat in einem Beitritt zu den Verträgen zur Unterdrückung des Sklavenhandels keinen Nachteil gesehen, da der Sklavenhandel „ohnehin von jeher ein dem hiesigen Platze durchaus fremdes, durch die öffentliche Meinung entschieden gebrandmarktes Gewerbe war.“<sup>1345</sup> Auch die Veröffentlichung des Strafgesetzes gegen den Sklavenhandel 1837 war mit dem Zusatz versehen gewesen, dass es sich dabei nicht um eine praktische Notwendigkeit, sondern um eine Formalität handle. Denn es sei selbstverständlich, „daß Bremens Angehörige sich so wie bisher so auch künftig von jeder selbst entfernten Theilnahme an den darin als entehrende Verbrechen bezeichneten Handlungen enthalten werden.“<sup>1346</sup>

Überhaupt fällt die Redaktion bereits in diesem ersten Artikel ein eindeutiges Urteil und sprach das Schiff von allen Vorwürfen frei. Die *Julius & Eduard* sei mit „erlaubten Waaren“ befrachtet gewesen. Kapitän Siedenburg habe die Fahrt nur unternommen, nachdem er sichergegangen sei, dass sie „in keiner Hinsicht in die Cathegorie eines verpöhten Geschäfts falle“. Folgerichtig habe auch die „an Bord vorgenommene Untersuchung Nichts ergeben [...], was das Schiff als verdächtig hätte herausstellen können, so hat doch der [...] junge Seeoffizier sich berechtigt geglaubt, das Schiff unter Vorgeben, wie folgende nach der Weser zu verweisen:“ Es folgte die Aufzählung der oben<sup>1347</sup> besprochenen Anklagepunkte Symonds'. Es waren jedoch nur die auf Artikel VI des Vertrags von 1833 (*equipment-clause*) bezogenen

---

1344 *Bremer Zeitung*, 11. Mai 1841, Deutschland.

1345 StAB 2-A.-C., 2-C.4.g.1. Bd. 1 Auszug aus der Bürgerkonventsverhandlung, 30. September 1836.

1346 StAB 2.-P.8.C. Obrigkeitliche Verordnung, 20. Februar 1837. Siehe auch N.N., Sammlung der Verordnungen und Proclame des Senats der freien Hansestadt Bremen im Jahre 1837, 1838, S. 22–24.

1347 Konflikte: die Anwendung der Gesetze und Verträge im Fall der *Julius & Eduard*.

Vorwürfe aufgelistet. Die Vorwürfe zur Beihilfe des Sklavenhandels, die sich wesentlich auf den als Unterstützer des Sklavenhandels bekannten Befrachter des Schiffes Charles Tyng bezogen, waren nicht genannt. Der Abschluss des Artikels ließ bereits die Einseitigkeit des Prozesses und die Parteinahme der Bremer Richter für die Bremer Angeklagten erahnen. Es sei der Reeder gewesen, welcher sich an die Behörden gewandt habe, um „die bremische Flagge von allem und jedem Verdachte, als könne sie zur Betreibung eines schmähhlichen Handels sich hergeben, zu reinigen.“<sup>1348</sup> Dass der Reeder Quentell aus formaler Sicht zu den Angeklagten gehörte und der in Bremen angekommene britische Leutnant Thurburn Repräsentant der Anklage war, erschloss sich der Bremer Leserschaft dabei nur zwischen den Zeilen.<sup>1349</sup>

Diese heftige Reaktion, welche die englischen Vorwürfe als Vorwände abtat und dem britischen Leutnant Symonds unterstellte, das Schiff „unter Vorgeben“ der Vorwürfe aufgebracht zu haben, erklärt sich durch den Rückgriff auf die vergangene Rhetorik staatlicher Stellen. Ein Bremer Schiff, das den Sklavenhandel erwiesenermaßen, wenngleich nur indirekt, unterstützte, hätte ganz Bremen nach den selbst gesteckten Ansprüchen durch dieses Verbrechen entehrt. Der Vorwurf, Großbritannien missbrauche das in den Verträgen zur Unterdrückung des Sklavenhandels gewährte Durchsuchungsrecht hanseatischer Schiffe, um diese vom Afrikahandel abzuhalten, kam in der direkten Reaktion noch nicht vor. Auch in den kommenden Wochen galt das Augenmerk der *Bremer Zeitung* der angegriffenen Ehre und Moralität Bremens. Einem kritischen Bericht der *Dorfzeitung* vom 22. Mai, der forderte, der Schiffsreeder solle einmal selbst Sklavenketten anprobieren,<sup>1350</sup> antwortete die *Bremer Zeitung* am 26. Mai mit einer Gegendarstellung.<sup>1351</sup> Erneut beteuerte sie die Unschuld der Bremer und hoffte, „die Dorfzeitung werde [...] ihr strafrichterliches Gelüste bereuen.“ Wenngleich sie noch nicht den Vorwurf der britischen Monopolisierung

---

1348 *Bremer Zeitung*, 11. Mai 1841, Deutschland.

1349 Die Bremer Leserschaft musste hierzu sogar aktive Kombinationsarbeit leisten. Die einzige namentliche Erwähnung Thurburns geschah nicht im entsprechenden Nachrichtenartikel, sondern in der immerhin auf derselben Seite abgedruckten Liste der angekommenen Fremden. *Bremer Zeitung*, 11. Mai 1841, Angekommene Fremde.

1350 *Allgemeine Zeitung*, 8. Juni 1841, Deutschland.

1351 Vgl. zur Auseinandersetzung zwischen der *Dorfzeitung* und der *Bremer Zeitung* Lentz, „No German Ship Conducts Slave Trade!“, 2021, S. 287. Die in Augsburg erscheinende überregionale *Allgemeine Zeitung* berichtete über die Auseinandersetzung.

des Afrikahandels erhob, verkündete die *Bremer Zeitung* bei dieser Gelegenheit merklich genugtuend: „Uebrigens schwebt noch die Untersuchung [...] über die Frage, ob der englische Kreuzer genügende Gründe gehabt, das Schiff nach der Weser aufzubringen [...]“<sup>1352</sup> Hiermit sprach sie den zentralen Punkt der gerichtlichen Bremer Verteidigung an. Kapitän Siedenburg und Befrachter Tyng erhoben vor Gericht den Vorwurf, es habe außer der missbräuchlichen Anwendung der Verträge zur Sicherung britischer Handelsinteressen keine Gründe für die Aufbringung gegeben.<sup>1353</sup> Das folgende Gerichtsurteil, insbesondere aber Gildemeisters veröffentlichter Bericht über den Prozess, in welchem er diese Vorwürfe als berechtigt ansah, zeugen vom Erfolg dieses Narratives.<sup>1354</sup> Dass die *Bremer Zeitung*, das Bremer Gericht und der Bremer Senat in dieser Sache eine Linie vertraten, dürfte angesichts der engen Verflechtungen der drei Institutionen kein Zufall gewesen sein. An dieser Stelle kommt insbesondere Johann Gildemeisters enge Verbindung mit der Zeitung ins Spiel, für die er auch nach Abgabe der Redaktionsleitung noch Artikel verfasst hatte. Als Senator, Richter und Autor der publizierten Beschreibung des erstinstanzlichen Gerichtsverfahrens war er mit dem Fall der *Julius & Eduard* und dessen Implikationen für die Umsetzung der internationalen Verträge zur Unterdrückung des Sklavenhandels befasst gewesen.<sup>1355</sup>

Der *Bürgerfreund* beteiligte sich an der scharfen Zurückweisung der britischen Vorwürfe zunächst nicht. Der erste Artikel zu dem Themenkomplex zeigt auf, welche hohe Beachtung die Aufbringung der *Julius & Eduard* in der bremischen Stadtbevölkerung erhalten haben muss. Am 16. Mai setzte die Zeitschrift Kenntnis um den eigentlichen Sachverhalt voraus und verkündete: „In Hinblick auf die jüngsten Ereignisse scheint es ebenso zweckmäßig als interessant sich die in Betracht kommenden gesetzlichen Vorschriften wieder zu vergegenwärtigen.“ In dem über zwei Ausgaben reichenden Beitrag „Sklavenhandel betreffend“ bereitete der *Bürgerfreund* den Inhalt und die Entstehungsgeschichte des Bremer Strafgesetzes und der Verträge für das interessierte Publikum in sachlichem Ton auf. Er

---

1352 *Bremer Zeitung*, 27. Mai 1841, Deutschland.

1353 StAB 2-D.17.g.2.b.2. Aktenstück 1, Aussage Kpt. Siedenburgs, o.D; StAB 2-D.17.g.2.b.2. Aktenstück 92, Eingabe für Tyng, 27. September 1841, S. 12, 42; vgl. „4.1.2. Konflikte: die Anwendung der Gesetze und Verträge im Fall der *Julius & Eduard*“.

1354 Gildemeister, Verfahren und Erkenntniß des Obergerichts, 1842, S. 37, 41.

1355 Siehe Konflikte: die Anwendung der Gesetze und Verträge im Fall der *Julius & Eduard*.

erwähnte dabei die 1836 im Bürgerkonvent aufgekommenen Bedenken, dass die Verträge zur Aufbringung von Auswandererschiffen führen könne. Die Verpflichtung, bei ungerechtfertigten Aufbringungen Schadensersatz zu leisten, erhielt zwar auffällig viel Aufmerksamkeit, direkte oder indirekte Vorwürfe gegen die britische Marine erhob die Zeitschrift aber nicht.<sup>1356</sup> Dass der sich in der *Bremer Zeitung* bereits abzeichnende Stimmungsumschwung im *Bürgerfreund* noch nicht angekommen war, zeigt ein Artikel, der am 20. Mai erschien, also in derselben Ausgabe, wie der zweite Teil des soeben besprochenen Beitrags zur Rechtslage in Bremen. Dieser ist ein übersetzter, auf einem Schreiben aus Sierra Leone basierender „Bericht aus Englischen Blättern“ und gleicht somit der früheren Berichterstattung über die Unterdrückung des Sklavenhandels. Der Artikel berichtete von der Aufbringung mehrerer Sklavenschiffe und der „Zerstörung eines großen Sklavendepots“. Dieser Erfolg „zeigt auch die Energie, mit der die englische Action zu verfahren beginnt.“<sup>1357</sup> Jede zerstörte Faktorei an der afrikanischen Küste sei wichtig, denn: „der Vortheil besteht in der Zerstörung des Capitals der Sklavenhändler in der Havanna und in Rio de Janeiro.“<sup>1358</sup> Dass in Bremen zeitgleich ein Gerichtsverfahren begann, da ein Bremer Schiff für Charles Tyng, einen ebensolchen „Sklavenhändler in der Havanna“, mutmaßlich Waren und Personal an eine Sklavenfaktorei nahe Cabinda verschifft hatte, wollte der *Bürgerfreund* offenbar nicht in diesem Zusammenhang besprechen.

Während binnenländische Zeitungen bereits die Idee aufgriffen, Großbritannien wolle den deutschen Handel von Afrika fernhalten, um die Etablierung deutscher Kolonien zu verhindern,<sup>1359</sup> ebte das die Berichterstattung der Bremer Presse in den folgenden Monaten bemerkenswerterweise ab. Dieser Umstand ist nicht mit mangelndem Interesse zu erklären, sondern mit dem Ausschluss der Öffentlichkeit aus dem Verfahren. Eine Berichterstattung war während des laufenden Verfahrens offenbar nicht gewünscht.<sup>1360</sup> Die nächste Erwähnung des Themas erfolgte in der *Bremer Zeitung* am 1. Februar 1842 und betraf die Hamburger Fälle der *Louise* und der *Echo*. Der knapp gehaltene Artikel beinhaltete den Ausgang des

1356 *Bürgerfreund*, 16. Mai 1841 und 20. Mai 1841, Sklavenhandel betreffend.

1357 Tatsächlich stellten sich in den frühen 1840er Jahren erstmals größere Erfolge ein. Lovejoy, *Transformations*, 2011, S. 136.

1358 *Bürgerfreund*, 20. Mai 1841, Der Sklavenhandel an der afrikanischen Küste.

1359 Lentz, „No German Ship Conducts Slave Trade!“, 2021, S. 296–303.

1360 *Bürgerfreund*, 31. März 1842, Das Hamburger Gerichtsverfahren betreffend die wegen angeblicher Beteiligung im Sklavenhandel angehaltene Bark *Louise*.



Gerichtsverfahrens der freigesprochenen *Louise*, die sich durch das Verbrennen von Briefen aber verdächtig gemacht hatte und die Hälfte der Prozesskosten tragen musste. Über die in Sierra Leone kondemnierte *Echo* war zu erfahren, dass der Hamburger Senat auf diplomatischem Wege ihre Freilassung anstrebte. Spätestens an dieser Stelle schließt sich auch in der Bremer Presse der Kreis der 1823 in der *Bremer Zeitung* erstmals erwähnten *equipment-clause*, welche die Ausrüstung eines Schiffes zum Sklavenhandel unter Strafe stellte:

„Es läßt sich bei Erwähnung dieser Vorfälle die Bemerkung nicht unterdrücken, daß so sehr auch die Traktate gegen den Menschenhandel zu rühmen sind, immer die von den Engländern in dieselben hinein debatierte Equipagenklausel ein Zugeständnis enthält, das nur zu vielfachen Irrungen führen kann.“<sup>1361</sup>

Diese Verbindung des Vorwurfs, Großbritannien habe die *equipment-clause* gegen hanseatische Interessen durchgesetzt, mit der Befürchtung, es würde den Vertragsartikel auch zukünftig missbrauchen, äußert ein starkes Misstrauen gegenüber Großbritannien. Diese Einschätzung spiegelt den erfolgenden Stimmungsumschwung, der die Hansestädte 1845 veranlassen sollte, sich auf diplomatischem Weg für eine Abschaffung des Artikels zu engagieren. Wenngleich es schon 1836 im Bürgerkonvent zu Befürchtungen um die Sicherheit der Auswandererschiffe gekommen war, zeigt die Situation 1842 eine neue Abneigung gegen das britische System zur Unterdrückung des Sklavenhandels. Einerseits waren die Bedenken 1836 auf den Bürgerkonvent beschränkt geblieben und nicht Thema der öffentlichen Debatte. Andererseits hatten die Sorge 1836 einer Verwechslung von Auswanderer- und Sklavenschiffen gegolten. Die Furcht vor einem systematischen Missbrauch des Durchsuchungsrechts hatte in dieser Form noch nicht bestanden.

Es fand nun auch eine Einordnung in einen über die Hansestädte hinausgehenden Kontext statt. Derselbe Artikel verwies auch auf die bald erscheinende Zusammenfassung der hamburgischen Gerichtsverhandlung. Diese Schilderungen „dürften jetzt, da die deutschen Großmächte auch dem französisch-englischen Tractate beigetreten sind, ein allgemeines Interesse haben.“ Dieser Aussage liegt zwar ein Missverständnis zugrunde. Es muss der Quintupelvertrag von 1841 zwischen Großbritannien, Preußen,

---

1361 *Bremer Zeitung*, 1. Februar 1842, Deutschland.

Österreich, Russland und Frankreich gemeint sein, der keinen Beitritt zu bestehenden Verträgen beinhaltete, sondern ein neues, eigenständiges Vertragswerk darstellte. Relevant ist hier aber die in der öffentlichen Wahrnehmung stattfindende Ausweitung eines hanseatisch-britischen Disputs zu einer gesamtdeutschen Frage.<sup>1362</sup>

Ein kurzer Exkurs in die Wahrnehmung der hanseatischen Verträge und Gerichtsverfahren im Deutschen Kaiserreich zeigt, dass ihnen auch langfristig eine gesamtdeutsche Bedeutung zugeschrieben wurde. Es gab Stimmen, die diese Entwicklung als Beginn einer deutschen Kolonialpolitik sahen. 1885 betrachtete der Rechtswissenschaftler Ferdinand von Martitz den hanseatischen Akzessionsvertrag von 1837 sowie den Abschluss des Quintupelvertrags von 1841 in einer Entwicklungslinie. Nach seiner Ansicht führten diese zunächst 1879 zum Beitritt des Deutschen Reiches zum Quintupelvertrag, das Preußen darin ersetzte und den hanseatischen Akzessionsvertrag seiner Ansicht nach in rechtlicher Hinsicht endgültig hinfällig machte. Da diese Verträge die Voraussetzung für eine Kooperation in Afrikafragen gelegt hätten, habe diese Entwicklungslinie bis zur Kongokonferenz bzw. Berliner Konferenz 1884/85 geführt. Auch der Rückgriff auf die Aufbringungsfälle des Jahres 1841 fehlte nicht. Die seit diesem Zeitpunkt bestehenden Bedenken, die britische Marine könne den Quintupelvertrag nutzen, um die aufkommenden deutschen Kolonialinteressen in Afrika zu behindern, zerstreute von Martitz mit dem Verweis auf den seit 1837 bestehenden hanseatischen Vertrag, der noch zu keiner Verurteilung eines Schiffes geführt habe und verwies dabei explizit auf den Freispruch der *Louise*.<sup>1363</sup>

Die Erkenntnis, dass die Aufbringungsfälle von 1841 ein über die Hansestädte hinausgehendes Interesse erzeugten und mit dem Abschluss des Quintupelvertrags auch Präzedenzfälle für den Umgang Österreichs und Preußens mit dem britischen Durchsuchungsrecht darstellen könnten, ließ

---

1362 Siehe zum Quintupelvertrag Drescher, *Abolition*, 2009, S. 274. Wie bereits zuvor angemerkt, ratifizierte Frankreich den Vertrag nicht.

1363 Laut von Martitz sei es Ziel der Kongokonferenz gewesen, „den afrikanischen Continent dem allgemeinen Handelsverkehr zu öffnen [...], insbesondere die Beseitigung der Sklaverei, vor Allem des Sklavenhandels“ zu vollenden. Damit knüpfte die Konferenz direkt an die älteren Verträge zur Unterdrückung des Sklavenhandels an. Es sei der Quintupelvertrag gewesen, „der die afrikanische Politik des jungen deutschen Reichs inauguriert hat.“ Martitz, *Das Internationale System zur Unterdrückung des Afrikanischen Sklavenhandels in seinem heutigen Bestande*, 1885, S. 3f., 30–41.

sich auch zur Vermarktung von Literatur zu diesem Thema nutzen. Mehrere bremische Buchhändler bewarben die Veröffentlichung der Zusammenfassung des hamburgischen Verfahrens mit eben diesen Argumenten in der *Bremer Zeitung*. Der Bremer Buchhändler Johann Georg Heyse ging noch weiter und pries die Schrift als wichtiges politisches und juristisches Dokument über den Quintupelvertrag an, „denn sie wird hoffentlich Modificationen desselben herbeiführen“.<sup>1364</sup> Dass er sich dabei an einem vorgefertigten Text bediente, zeigt die Anzeige des Buchhändlers A.D. Geisler, die denselben Satz beinhaltete. Geislers Anzeige war jedoch länger und im Ton schärfer und sensationistischer. Es ginge um „die Ausdehnung des Durchsuchungsrechts zur See und der damit verbundenen widerwärtigen Vexationen für Handel und Schifffahrt“. Die Prozessbeschreibung behandle das „was bei dem Abschluß der Tractate nicht vorauszusehen war, was die Theorie übersehen ließ und Politik vielleicht absichtlich verdecken wollte“.<sup>1365</sup>

Der *Bürgerfreund* nahm sich dem Themenkomplex erst wieder am 31. März 1842 an, als er eine sechsteilige Serie über „Das Hamburger Gerichtsverfahren betreffend die wegen angeblicher Beteiligung im Slavenhandel angehaltene Bark Louise“ begann. Grund für diesen Fokus auf die *Louise* war nicht ein größeres Interesse am Hamburger Fall, sondern im Gegenteil eine Ungeduld auf Neuigkeiten im Bremer Fall. Denn das inzwischen beendete Hamburger Verfahren sei eine „öffentliche, mündliche und rasche“ Gerichtsverhandlung gewesen. Mit höchstens angedeuteter Kritik bemerkte der *Bürgerfreund*, in Bremen laufe hingegen noch immer eine „schriftliche, geheime, und bedachtsame“ Verhandlung. Das Verfahren unter Ausschluss der Öffentlichkeit erklärt die mangelnde Berichterstattung. Im Hinblick auf das Bremer Verfahren untersuchte der *Bürgerfreund* nun die Implikationen des Hamburger Urteils für „jeden Bremer Kaufmann und Rechtsgelehrten“ in Hinsicht auf „die Ehre der Hansatischen Flagge, die Bedeutung des über das Durchsuchungsrecht abgeschlossenen Contracts, die Art und Weise der Ausführung von Seiten Englands“.<sup>1366</sup>

Obwohl der *Bürgerfreund* mit den einleitend angesprochenen Fragen der hanseatischen Ehre und der britischen Ausübung des Durchsuchungsrechts in der Sache der allgemeinen Stimmung folgte und ein Fehlverhalten

---

1364 *Bremer Zeitung*, 26. März 1842, Anzeige von Johann Georg Heyse.

1365 *Bremer Zeitung*, 27. März 1842, Anzeige von A.D. Geisler.

1366 *Bürgerfreund*, 31. März 1842, Das Hamburger Gerichtsverfahren betreffend die wegen angeblicher Beteiligung im Slavenhandel angehaltene Bark Louise.

offenbar nur auf britischer Seite für möglich hielt, bemühte er sich in der ausführlichen Beschreibung des hamburgischen Prozesses um einen sachlichen Ton. Der *Bürgerfreund* schilderte die Argumente der britischen Ankläger und der hamburgischen Angeklagten, die denen des Bremer Gerichtsverfahrens weitestgehend entsprachen. Die Artikelreihe enthielt auch eine ausführliche Erklärung der *equipment-clause* des völkerrechtlichen Vertrags.<sup>1367</sup>

Die Berichterstattung über das Thema endet rätselhaft abrupt. Am 21. April teilte der *Bürgerfreund* mit, er wolle die Ausführungen zur *Louise* im vorliegenden Artikel beenden, da die „geschehene offizielle Eröffnung des Bremer Urtheils über das Schiff *Julius & Eduard* die Aufmerksamkeit des Lesers hinwegzieht“. Eine neue Artikelserie über das Bremer Urteil erfolgte jedoch nicht. Stattdessen nutzte der *Bürgerfreund* nur diesen letzten, eigentlich der *Louise* gewidmeten Artikel, um eine kurze Einschätzung der Verhandlung über den Bremer Fall vorzunehmen. Diese Bewertung steht in ihrer Polemik in starkem Kontrast zu betonten Sachlichkeit im Umgang mit dem Hamburger Fall. Der Freispruch der Bremer Angeklagten und die gleichzeitige Verurteilung der britischen Ankläger zur Leistung von Schadensersatz wegen der nach Ansicht des Gerichts nicht gerechtfertigten Aufbringung sei Beweis, dass „unsere weiß-roth-weiße Flagge ohne Flecken“ bleibe. Es sei zu wünschen, dass das Urteil „auf Erz gegraben als ein Denkmal von Bremens Unabhängigkeit, Rechtspflege und Seefahrt in dem Grundstein der Hermanns-Säule läge.“<sup>1368</sup> Die Einschätzung bleibt sehr oberflächlich und vermeidet es, die Unterschiede im Hamburger und Bremer Urteil zu benennen. Dass die Verurteilung der britischen Ankläger zu Schadensersatz nur schwer haltbar sein würde, muss für die Redaktion des *Bürgerfreunds* ersichtlich gewesen sein. Schließlich hatte sie im selben Artikel erklärt, dass das Hamburger Gericht im vergleichbaren Fall der *Louise* einen ausreichenden Verdachtsgrund für die Aufbringung anerkannt hatte und die Hamburger Angeklagten aufgrund geringer Erfolgsaussichten von einer Appellation abgesehen hatten. Der Grund für die abrupt abreisende Berichterstattung über die Verträge zur Unterdrückung des Sklavenhandels und die daraus resultierenden rechtlichen Auseinandersetzungen könnte daher primär in der Bremer Vorzensur liegen. Wie zuvor ausführlich darge-

1367 *Bürgerfreund*, 17. April 1842, Das Hamburger Gerichtsverfahren betreffend die wegen angeblicher Beteiligung im Sklavenhandel angehaltene Bark Louise.

1368 *Bürgerfreund*, 21. April 1842, Das Hamburger Gerichtsverfahren betreffend die wegen angeblicher Beteiligung im Sklavenhandel angehaltene Bark Louise.

stellt wurde, hatte der Senat ein politisches Interesse an dem Urteil, das er 1845 anführte, um eine Veränderung der Verträge herbeizuführen. Die seit 1818 eingeführte Zensur verlangte eine besondere Zurückhaltung in lokalen Fragen. Schon zuvor war die Lokalberichterstattung in der Bremer Presse schwach ausgeprägt gewesen.<sup>1369</sup>

Auch die Berichterstattung der *Bremer Zeitung* endet abrupt und sogar gänzlich ohne Stellungnahme der Redaktion zum Bremer Gerichtsurteil. Die Zeitung publizierte am 19. April in einer Beilage die amtliche Bekanntmachung des Gerichts, die aus dem vierseitigen Urteil bestand. Im Hauptteil der Zeitung erfolgte nur ein knapper Hinweis auf das Urteil.<sup>1370</sup> Das Thema *Julius & Eduard* schien damit aus Sicht der *Bremer Zeitung* abgeschlossen. Dass nun aber eine kritische Sicht auf das vertragliche Durchsuchungsrecht und ein neues Interesse an der Problematik entstanden war, zeigte sich bald darauf. Einen Monat später druckte die *Bremer Zeitung* einen ausführlichen Bericht über eine Debatte in der französischen Abgeordnetenkammer, die sich mit der Verweigerung der Ratifikation des Quintupelvertrags befasst hatte. Der Zeitungsartikel zeigt, dass das Ziel des Unmuts weniger die Unterdrückung des Sklavenhandels selbst war, sondern die als zu übergreifend empfundene britische See- und Handelsmacht. Der Korrespondent stellte die in Frankreich für und wider die Ratifikation genannten Argumente dar, bezog aber Stellung für eine Ratifikation. Das Argument „Das Durchsuchungsrecht habe nur die Folge, das Leben der Neger zu gefährden, denn ein verfolgtes Sklavenschiff werfe seine Negerladung über Bord!“ ließ er nicht gelten. Nach dieser Logik dürfe man den Sklavenhandel überhaupt nicht behindern, da er verhindere, dass afrikanische Kriegsgefangene getötet werden. Auch die alternative Lösung zur Bekämpfung des Sklavenhandels, die „Zerstörung der Sklavenmärkte auf Kuba und Brasilien“ empfand er als „unpraktische Mittel“. Anderen Argumenten gegen die Ratifikation, die aus Bremer Sicht nach dem Fall der *Julius & Eduard* nachvollziehbar waren und sich gegen Großbritannien richteten, widersprach die *Bremer Zeitung* nicht. Ein französischer Abgeordneter hatte die hohe Anzahl widerrechtlicher Aufbringungen beklagt. Seit 1833 seien 17 französische Schiffe nach der Aufbringung durch die britische Marine freigesprochen worden und hätten Reklamationsansprüche geltend gemacht. Ein weiterer Abgeordneter forderte daher, es sei der

---

1369 Sasse, *Bremisches Zeitungswesen*, 1932, S. 38–45.

1370 *Bremer Zeitung*, 19. April 1842, Deutschland.

„öffentlichen Meinung“ gemäß zu beachten, „daß die Unabhängigkeit und Ehre unsrer Flagge bewahrt“ werde. In Bezug auf das Durchsuchungsrecht dürfe daher „nicht über den Vertrag von 1833 hinausgegangen und bei fortgesetzten Mißbräuchen auch dieser Vertrag gekündigt werde.“<sup>1371</sup> Diese Haltung, welche die britische Seemacht negativ, die eigentliche Unterdrückung des Sklavenhandels aber als positiv bewertete, entspricht auch dem politischen Handeln des Senats in den oben analysierten gescheiterten Nachverhandlungen der Verträge 1845, die auf eine Abschaffung oder zumindest Entschärfung des Durchsuchungsrechts abziele.

Auslöser des hanseatischen Verlangens nach Nachverhandlungen, war der britisch-französische Vertragsabschluss vom 29. Mai 1845 gewesen, der aufgrund der französischen Verweigerung der Ratifikation des Quintupelvertrags von 1841 zustande gekommen war. Inzwischen gab es in Bremen zwei politische Nachrichtenblätter. Bürgermeister Smidt hatte das Zeitungswesen 1844 modernisiert und die Koexistenz von zwei privat geführten, aber der Zensur unterworfenen politischen Zeitungen angeregt. Neben der *Bremer Zeitung* des Verlegers Heyse entstand so das vom Verlagshaus Schönemann herausgegebene Handelsblatt *Weser Zeitung*.<sup>1372</sup>

Beide Zeitungen berichteten ausführlich über den Vertrag von 1845. Die *Weser Zeitung* berichtete am 1. Juni darüber, dass die Unterzeichnung bereits stattgefunden haben müsse und erläuterte das Kernelement des Vertrages: die Verpflichtung zur Entsendung von je zwölf Kreuzern zur Kontrolle der eigenen Schiffe anstelle des gegenseitigen Durchsuchungsrechts. Am 6. Juni druckte die *Weser Zeitung* den Vertragstext.<sup>1373</sup> Auch die *Bremer Zeitung* veröffentlichte am 8. Juni den Vertragstext und besprach das darin beschlossene Ende des gegenseitigen Durchsuchungsrechts ausführlich. Insbesondere stand die Frage im Vordergrund, ob nicht „das den Worten nach aufgehobene Durchsuchungsrecht practisch [...] wieder eingeschmuggelt werde“. Kriegsschiffe sollten zwar nur noch Schiffe ihrer eigenen Flagge durchsuchen dürfen. Bestand aber Zweifel an der Echtheit der Flagge eines

1371 *Bremer Zeitung*, 26. Mai 1842, Frankreich.

1372 Die *Weser Zeitung* berichtete über politische Nachrichten und nahm eigene Einordnungen und politische Analysen vor. Im Vordergrund stand jedoch die Nützlichkeit der Zeitung, ihre „informatorische Leistung“ für Handelstreibende. Sie druckte Konsulatsnachrichten, Handelsstatistiken und Auktionstermine. Sasse, *Bremisches Zeitungswesen*, 1932, S. 50–63.

1373 *Weser Zeitung*, 1. Juni 1845, Großbritannien und 6. Juni, Großbritannien.

Handelsschiffes, durften sie das Schiff anhalten, um dessen Zugehörigkeit zu verifizieren.<sup>1374</sup>

Ein Blick auf den *Bürgerfreund* zeigt, dass diese große Aufmerksamkeit noch immer direkte Folge der nach der Aufbringung der *Julius & Eduard* laut gewordenen Kritik am Durchsuchungsrecht war. Am 27. April des Jahres druckte der *Bürgerfreund* einen Beitrag, der die Sicht der *British and Foreign Anti-Slavery Society* auf das Thema anhand einer schriftlichen Stellungnahme des Vereins vom 1. März des Jahres vorstellte. Die Zeitschrift zeigte dabei eine ambivalente Haltung. Einerseits ließ sie keinen Zweifel an der Notwendigkeit der Unterdrückung des Sklavenhandels, um dessen „böses Unwesen“ zu beenden. Andererseits sei es für Bremen besonders interessant, eine britische Sichtweise kennenzulernen, da „diese Untersuchung hanseatischer Schiffe zu unangenehmen Differenzen mit der englischen Marine führte.“ Der *Bürgerfreund* hatte diese Stellungnahme nicht zufällig als Anlass zur Betrachtung eines britischen Blickwinkels ausgewählt, sondern offenbar weil sie die Bremer Kritik am Durchsuchungsrecht zu rechtfertigen schien. Die Verträge seien „mangelhaft“ und die Bewachung der langen Küsten unausführbar. Das einzige wirksame Mittel zur Abschaffung des Sklavenhandels sei die völlige Abschaffung der Sklaverei. „[...] der Tag, der den unglücklichen Sklaven [...] die Freiheit kündigt, sei der Termin zur Aufhebung des Untersuchungsrechts.“<sup>1375</sup>

Die öffentliche Auseinandersetzung mit der britisch geführten Unterdrückung des Sklavenhandels war in Bremen von teils widersprüchlichen Faktoren geprägt, die zu einer allgemeinen Befürwortung der Unterdrückung bei gleichzeitiger Ablehnung der britischen Führungsposition führten. Dem Selbstverständnis als moralisch unbefleckte und freiheitsliebende Hansestadt stand die Sorge um den Erhalt der wirtschaftlichen und auch politischen Handlungsfreiheit gegenüber. Die Annahme der britischen Führungsposition erschien daher der Akzeptanz einer britischen Hegemonialposition gefährlich nahe. Die Aufbringung der *Julius & Eduard* brachte dieses zuvor auf politische und diplomatische Kanäle begrenzte Spannungsverhältnis mit aller Wucht in die Öffentlichkeit.

---

1374 *Bremer Zeitung*, 8. Juni 1845, Frankreich.

1375 *Bürgerfreund*, 27. April 1845, Das Untersuchungsrecht.



#### 4.2.2 Die atlantische Sklavereidebatte aus Bremer Perspektive

Eng verwandt, aber nicht identisch mit der Frage des Sklavenhandels, ist die grundlegendere Einstellung zur Sklaverei. In Großbritannien verstrichen 26 Jahre zwischen dem Verbot des Sklavenhandels 1807 und der Abschaffung der Sklaverei in den Kolonien 1833. Wie dieses Kapitel in den vorherigen Abschnitten darstellte, war Großbritannien für Bremen in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts nicht nur Orientierungspunkt der öffentlichen Wahrnehmung zu Sklavereifragen, sondern auch in diplomatischer, politischer und rechtlicher Hinsicht der Referenzpunkt in diesen Angelegenheiten. So überrascht es nicht, dass auch in dieser Frage eine ausgeprägte abolitionistische Grundhaltung herrscht. Der Bremer Diskurs weicht sowohl vom Britischen als auch vom Diskurs in anderen deutschsprachigen Regionen insofern nicht ab, als dass er in der Positionierung zur Abschaffung der Sklaverei eine deutlich stärkere Ambivalenz erkennen lässt als zum Sklavenhandel.<sup>1376</sup> Eine offene Befürwortung der Sklaverei findet sich in der Bremer Presse kaum. Auf einer rein moralischen Ebene stieß die Sklaverei auf starke Ablehnung. In wirtschaftlicher Hinsicht hingegen fanden sich auch mahnende Stimmen, die vor einer voreiligen Emanzipation warnten. In Reiseberichten von Bremer Kaufleuten des 19. Jahrhunderts zeigt sich, dass die angetroffene Sklaverei trotz des eigenen wirtschaftlichen Profitierens als fremde Angelegenheit wahrgenommen wurde und es eine Tendenz zur Verharmlosung und Romantisierung der Sklaverei gab. Die Bremer Reaktionen auf die sich in der Mitte des 19. Jahrhunderts zuspitzende Sklavenfrage in den USA zeigen noch deutlicher, dass trotz wiederholt geäußerter moralisch-abolitionistischer Standpunkte, eine schnelle und kompromisslose Abschaffung der Sklaverei nicht im Interesse vieler Bremer Akteure war.

Dieser Abschnitt untersucht drei durch Zwischenüberschriften getrennte übergeordnete Punkte. Zuerst untersucht es die Positionierungen in der Bremer Presse vor der britischen Abolition 1833, folgend die spezifisch kaufmännische Perspektive auf die Sklaverei und abschließend die Bremer Debatte über die sich zuspitzende US-amerikanische Sklavenfrage der 1840er und 50er Jahre.

---

1376 Vgl. hierzu Braun, *Das Bild des "Afrikaners"*, 2005, S. 49; Lentz, *Deutsche Profiteure*, 2021, S. 586.

## Die Bremer Presse vor der britischen Abolition 1833

In der Bremer Debatte, die sich weitgehend am britischen Diskurs orientierte, herrschte vor 1833 in moralischer Hinsicht zwar weitgehend Einigkeit über die Abschaffung der Sklaverei, insbesondere in ökonomischer Hinsicht gab es aber auch Bedenken. Eine moralisch überhöhte Selbstwahrnehmungen mischten sich mit angsteinflößenden Bedrohungsszenarien rachsüchtiger befreiter Sklaven und nüchternen ökonomischen Betrachtungen. Um diese Ambivalenz in Bremen darzustellen, fokussiert sich dieser Abschnitt zunächst auf die befürchteten negativen Folgen der Sklavenbefreiung. Dann untersucht er das in der Bremer Presse aufgebaute klar abolitionistische Selbstbild und betrachtet zuletzt die oft wirtschaftlich bestimmten Reaktionen auf die britische Parlamentsdebatte vor der Abolition 1833.

Die eingangs angesprochene Ambivalenz spiegelt sich am deutlichsten in der Frage nach dem zu erwartenden Verhalten der zu befreienden Sklaven. Hier zeigt sich das Fortbestehen verbreiteter sklavereibefürwortender Rhetorik selbst in vielen Zeitungsartikeln, welche die Emanzipation grundsätzlich befürworteten. Regelmäßig erschienen Artikel, welche über Gräueltaten freigelassener Sklaven berichteten oder bevorstehenden Freilassungen als Unheil entgegenblickten. Bei diesen Artikeln handelt es sich überwiegend um direkt aus den karibischen Kolonien stammende Nachrichten oder um Auszüge aus Briefen von weißen Pflanzern, die seit der Haitianischen Revolution in ständiger Furcht vor Sklavenaufständen lebten. Sie investierten in Sicherheitsmaßnahmen und betrieben politische Lobbyarbeit, um den Bestand der Sklaverei zu sichern.<sup>1377</sup> Interessant waren diese Berichte, da es sich im Gegensatz zu den ebenfalls verbreiteten Analysen britischer Beobachter oder Parlamentsdebatten mutmaßlich um Informationen aus erster Hand handelte.<sup>1378</sup> So erfuhren die Leser der *Bremer Zeitung*, etwa „die traurige Nachricht, daß in Santiago de Cuba die Neger sich empört hätten, ihre Freiheit und einen Strich Landes als Eigenthum verlangten.“<sup>1379</sup> Auf Tobago sei ein Komplott der Sklaven vereitelt worden,

---

1377 Robin Blackburn, Haiti, Slavery, and the Age of the Democratic Revolution, in: *The William and Mary Quarterly* 63 (2006) 4, S. 643–674, hier S. 654.

1378 Sklavereifreundliche Berichte (ehemaliger) Sklavenhalter hatten im deutschsprachigen Sklavereidiskurs bereits in den 1780er Jahren aufgrund ihrer vermeintlichen Authentizität besondere Glaubwürdigkeit genossen. Lentz, *Deutsche Profiteure*, 2021, S. 588.

1379 *Bremer Zeitung*, 29. September 1819, Spanisches Amerika.

„Städte, Dörfer und Pflanzungen der Insel in Brand zu stecken, und alle weißen Einwohner zu ermorden.“<sup>1380</sup> Auch die Sorgen der britischen Pflanzer waren in der *Bremer Zeitung* zu lesen: „Die Neger sind bereits reif genug zum Unheil, und sollten sie je frei werden, so würden sie, selbst nicht durch Belohnung dahin zu bringen sein, so hart als Europäer zu arbeiten [...]“<sup>1381</sup> Diese Rhetorik greift das typische Prosklavereiargument auf, dass eine Versklavung nötig sei, da Afrikaner nur unter Zwang arbeiten würden, welches sich auch in den Berichten des hanseatischen Konsuls in Brasilien, Christian Stockmeyer, findet.<sup>1382</sup> Darüber hinausgehend wirken diese Berichte wie der Aufbau eines Bedrohungsszenarios, welches eine mögliche Abolition als zu fürchtendes Ereignis darstellte.

Ein weiterer Faktor in der Bewertung der transatlantischen Sklaverei war das Fortbestehen der Sklaverei der Barbareskenstaaten. Da Südeuropa nie Schwerpunktgebiet der Bremer Seefahrt gewesen war, war Bremen im Vergleich zu anderen nordeuropäischen Handelsmächten von der Versklavung seiner Bürger durch nordafrikanische Korsaren im Mittelmeer und Ostatlantik weniger betroffen. Die Furcht vor diesem Schicksal ist in der Bremer Öffentlichkeit aber noch weit bis ins 19. Jahrhundert thematisiert und drückte sich noch 1799 in Form der Gründung einer Sklavenkasse zum Freikauf entführter Bremer aus. Diese Sklavenkasse tätigte niemals Freikäufe und ist primär als symbolische Bekenntnis zu Freiheitsrechten zu verstehen.<sup>1383</sup> In den 1810er und 20er Jahren gab es in der *Bremer Zeitung* die Nachrichtenrubrik „Nordafrikanische Raubstaaten“.<sup>1384</sup> Die Zeitung drückte Furcht davor aus, dass Raubzüge bis in die Nordsee ausgeweitet werden könnten, rief alle europäischen Seemächte zur Kooperation gegen die Barbaresken-Korsaren auf und spekulierte über Friedensverträge.<sup>1385</sup>

Tatsächlich sah die Bremer Politik einen direkten Zusammenhang zwischen der Sklaverei der nordafrikanischen Staaten und der atlantischen

1380 *Bremer Zeitung*, 17. November 1820, Westindien.

1381 *Bremer Zeitung*, 24. August 1823, Westindien.

1382 Siehe zu Stockmeyers Nutzung des Arguments S. 252.

1383 Magnus Ressel, *Zwischen Sklavenkassen und Türkenpässen*, Berlin/Boston, 2012, S. 683–688, 720.

1384 Die Barbaresken waren in der zeitgenössischen deutschen Presse insgesamt ein aufmerksam verfolgtes Thema. Eine umfassende Untersuchung hierzu bietet Hauke Friederichs, *Piraten, Kaper und Korsaren im Mittelmeer. Die Darstellung der nordafrikanischen Barbaresken in der periodischen deutschen Presse des 18. Jahrhunderts*, Bremen, 2018.

1385 *Bremer Zeitung*, 7. August 1817, Deutschland; ebd., 22. Oktober 1817, Deutschland; ebd., 18. Februar 1820, Afrika.

Sklaverei der europäischen Kolonialmächte. Der spätere Bürgermeister Johann Smidt, damals Senator und Bremer Gesandter der Bundesversammlung in Frankfurt am Main, legte der Versammlung 1820 unter Rückgriff auf die neueste Literatur diese Verbindung dar. Die „Abschaffung oder doch bedeutende Verminderung des Sklavenhandels an der westafrikanischen Küste“ erleichtere es den Nordafrikanern, mittels Karawanen eine große Zahl Sklaven aus Westafrika einzuführen. Somit würde der Wert von und der Bedarf an europäischen Sklaven sinken.<sup>1386</sup> Das Ende des transatlantischen Sklavenhandels begünstigte in Smidts Sicht direkt das Ende der Versklavung von Europäern. Mit einer Verknüpfung der Angelegenheiten des transatlantischen Sklavenhandels und der Barbareskensklaverei war Smidt in den politischen Führungskreisen Europas nicht allein. Großbritannien verfügte über einen Vertrag mit Algier, der Briten vor der Gefangennahme schützte und forderte gleichzeitig die Abschaffung des transatlantischen Sklavenhandels. Dass 1816 eine britisch-niederländische Flotte Algier angriff und tausende europäische Sklaven befreite, interpretierte Seymour Drescher als Operation „to rescue British abolitionist policy from the charge of hypocrisy.“<sup>1387</sup>

So sehr in Bremen das Verlangen nach einer Befreiung der europäischen Sklaven in Nordafrika bestand, so gab es auch Unsicherheit und Befürchtungen gegenüber der Befreiung von Sklaven afrikanischer Herkunft in europäischen Kolonien. Zeitungsartikel über Haiti verkörpern diese Unsicherheit und Furcht vor Vergeltung und Arbeitsverweigerung einer emanzipierten Sklavenpopulation. 1817 hatte es in der *Bremer Zeitung* noch geheißsen, die freie schwarze Bevölkerung sei friedlich und vermehre ihren Wohlstand, „da die Neger den Werth des Besitzes nach und nach kennen gelernt haben, und sich immermehr an eine fleißige, geordnete Lebensweise gewöhnen.“<sup>1388</sup> Mit dem Beginn der 1820er Jahre änderte sich diese Haltung und es überwogen kritische Artikel. Möglicherweise ist dies auf die starke Orientierung am britischen Diskurs zurückzuführen. Besonders in den 1820er Jahren versuchten britische Pflanzer Haiti zu diskreditieren und innerhalb des Sklavereidiskurses als mahnende Warnung gegen eine

---

1386 *Bremer Zeitung*, 12. August 1820, Deutschland. Smidt bezog sich auf Friedrich Wilhelm Wittich, Einige Briefe über die Seeräubereien der Barbaresken, Düsseldorf, 1819.

1387 Drescher, Abolition, 2009, S. 234–236; siehe zu älteren Verbindungen zwischen den beiden Sklavereien in der Abolitionismusdebatte Ressel, Rezeptionskizze, 2016.

1388 *Bremer Zeitung*, 7. Juli 1817, Hayti.

Sklavenbefreiung zu interpretieren.<sup>1389</sup> 1821 war zu lesen: „Die Schwarzen sind mit ihrer Freiheit nicht zufrieden [...]. [...] so sind die Weißen und Mulatten in der größten Gefahr, denn der Hauptzweck der Neger ist, rauben und plündern zu können.“<sup>1390</sup> Ein anderer Artikel verdeutlicht, dass das aufgebaute Bedrohungsszenario für explizit Sklavenaufständen und -befreiungen in der Karibik über Haiti hinaus galt. So schein „die Lage der Dinge immer bedenklicher zu werden, indem die große Neger-Republik auf St. Domingo auf die auf allen Zucker-Inseln [...] wohnenden Neger einen sehr beunruhigenden Einfluß zu haben scheint; die Plantagen fallen daher sehr im Werth [...]“.<sup>1391</sup>

In einem weiteren Artikel, der Reden der französischen Deputiertenkammer über den unter anderem durch innere Unruhen ausgelösten wirtschaftlichen Niedergang Haitis wiedergab, merkte die *Bremer Zeitung* jedoch in einer Fußnote an: „Wer hat die Neger in diesem Zustande der Roheit erhalten und sich ihrer Freiheit widersetzt? Wenn die Neger so glücklich und ihre Besitzer so väterlich waren, wie sie der Herr Reals schildert, wie kam es denn, daß sie nach dem Blute ihrer Herren dürsteten?“<sup>1392</sup> Die *Bremer Zeitung* druckte zudem auch Artikel einer haitianischen Zeitung aus Port-au-Prince. Einer dieser Artikel kritisierte das Freiheitsverständnis der USA: „Die Weißen dieses Freistaats wünschten wohl frei zu sein, aber sie wollten nicht, daß die Menschen, die nicht von ihrer Farbe sind [...] die nämlichen Rechte wie sie genößen [...]“.<sup>1393</sup> Die widersprüchlichen Bewertungen Haitis spiegeln das Nachwirken eines auf die Haitianische Revolution folgenden tendenziellen Stimmungsumschwungs zuungunsten der Abolitionisten.<sup>1394</sup>

Nach der Einordnung Wahrnehmung überseeischer Ereignisse folgt nun eine Analyse der bremischen Eigenwahrnehmung in der Abolitionsdebatte. Wenngleich die Haltung zu den Geschehnissen in fremden Kolonien und Staaten zwiegespalten war, insbesondere wenn Handels- und Wirtschaftsinteressen betroffen waren, stellte die *Bremer Zeitung* ihrem Publikationsort in der Sklavenfrage ein makellos abolitionistisches und freiheitsliebendes Zeugnis aus. Ein wiederholtes Ziel der moralischen Kritik der *Bremer Zei-*

1389 Drescher, *Abolition*, 2009, S. 166.

1390 *Bremer Zeitung*, 22. April 1821, Westindien.

1391 *Bremer Zeitung*, 4. Juli 1821, Deutschland.

1392 *Bremer Zeitung*, 15. April 1822, Frankreich.

1393 *Bremer Zeitung*, 19. März 1821, Westindien.

1394 Vgl. zu zeitgenössischen Einschätzungen der kämpferischen Auseinandersetzungen auf St. Domingue Riesche, *Schöne Mohrinnen*, 2010, S. 71.

tung, und dabei eine geeignete Möglichkeit, die eigene moralische Überlegenheit darzustellen, waren Beschreibungen von aufsehenerregenden Einzelschicksalen versklavter Menschen in den USA. Die Redaktion betonte anhand von Anekdoten über den grausamen Umgang mit Sklaven die Scheinheiligkeit der als Land der Freiheit bekannten USA. Diese Vorwürfe der *Bremer Zeitung* fügen sich in ein größeres Muster des deutschen Sklavereidiskurs ein. Es war es darin nicht ungewöhnlich, Kritik an der Sklaverei mit Kritik an den sklavenhaltenden Staaten zu verbinden.<sup>1395</sup> Solche Berichte konnten etwa eine kurze Meldung über einen US-Amerikaner sein, der seine ehemalige Amme in hohem Alter verkauft habe. Teils waren die Beiträge auch direkte Kritik an der als heuchlerisch empfundenen US-amerikanischen Moralität. So etwa eine Geschichte über einen am Rande einer Feierlichkeit für Freiheit und Gleichheit fälschlich als entlaufenen Sklaven festgenommenen Schwarzen.<sup>1396</sup> Kein Artikel wird aber deutlicher als folgender angeblich der *New York Evening's Post* entnommene, in einer Fußnote kommentierte Abdruck einer Anzeige über einen geflohenen Sklaven.

„Der Neger Diek [...] gehört jetzt mir zu. Ich habe ihn aufgefordert, zu mir zu kommen. Thut er dies nicht, so bezahle ich 10 Dollars, wenn er mir lebendig gebracht wird, oder 20 Dollars, wenn sein Kopf gebracht wird. Ein jeder hat die Freiheit, auf Diek zu schießen, oder ihn auf beliebige Art umzubringen, weil er weggelaufen ist. Unterz. James Morgan. \*)

\*) Gott sei Dank! eine Anzeige dieser Art ist in deutschen, in europäischen Blättern nicht zu finden. Wer nur solche Gesinnung wie der Anzeigende offenbarte, würde sich durch den allgemeinen Abscheu aus der menschlichen Gesellschaft ausgestoßen sehen; und dort, wo das möglich ist, rühmt man sich der Freiheit!“<sup>1397</sup>

---

1395 Natascha Ueckmann/Romana Weiershausen, Vorwort, in: dies. (Hrsg.), *Sklavenaufstände in der Literatur. Les révoltes d'esclaves dans la littérature*, Berlin 2020, S. 1–II, hier S. 5; Lentz, *Deutsche Profiteure*, 2021, S. 593.

1396 *Bremer Zeitung*, 22. Mai 1822, Nordamerika. „Während der Festlichkeiten in New York, als unsere Redner die merkwürdigen Worte donnerten, daß Freiheit und Gleichheit ein angeborenes Recht sei, und unsere Schönen lustige Freiheitslieder sangen, ergriff ein im Park spazierender Mann einen armen Neger, und bestand darauf, daß er sein Slave sei. Der Neger behauptete, daß er frei wäre, aber es war umsonst, man band ihm die Hände und schleppte ihn aus der Mitte von Menschen fort, die wahrscheinlich denjenigen augenblicklich gemißhandelt haben würden, der ein Wort gegen Freiheit und Gleichheit gesprochen hätte.“

1397 *Bremer Zeitung*, 30. September 1820, Vermischte Nachrichten.

Die *Bremer Zeitung* drückt mit dieser Fußnote äußerste Gewissheit der eigenen moralischen Überlegenheit aus. Tatsächlich positionierte sich die Redaktion in ihren seltenen direkten Meinungsäußerungen klar abolitionistisch. 1817 erschien ein Artikel, der berichtete, die Abschaffung der Leibeigenschaft in Mecklenburg stehe bevor, müsse aber sorgfältig vorbereitet werden, da eine überstürzte Befreiung „für die Unterthänigen selbst, höchst nachtheilig gewesen sein würde.“ Die Bremer Redaktion unter dem nationalliberalen August Bercht bezog in einem nachfolgenden Artikel Stellung zu diesem eingesandten Beitrag und sprach sich für ein sofortiges Ende der Leibeigenschaft aus. Es sei klar, dass eine Aufhebung nur verfassungsgemäß erfolgen könne, aber die Herstellung der Freiheit, „die das Geburtsrecht jedes Menschen ist“, müsse unverzüglich erfolgen. Denn:

„Was sich für Leibeigenschaft anführen läßt, damit läßt sich auch die Sklaverei der Neger vertheidigen. Man darf nur die englischen Parlamentsdebatten nachschlagen. [...] Das ist überhaupt jeder Sünde eigen, daß es Opfer kostet, von ihr zu lassen. Der Sklav aber ist ein Sklav, er mag Schildkrötensuppe mit silbernen Löffeln essen, oder Wassersuppe mit hölzernen.“<sup>1398</sup>

Die Redaktion forderte hier die Abolition auch unter wirtschaftlichen Opfern und positionierte sich gegen das in diesen Jahren in Großbritannien kontrovers diskutierte Prosklavereiargument, eine Verbesserung der Lebensumstände auf den Plantagen rechtfertige die Beibehaltung der Sklaverei.<sup>1399</sup> Dieses Zitat verdeutlicht zudem, dass die deutsche Sklavereidebatte auch in Bremen nicht losgelöst von den politischen Entwicklungen innerhalb des Deutschen Bundes war. Insbesondere die ältere Forschung konzentrierte sich vornehmlich auf diesen Aspekt und interpretierte die Sklavereidebatte im Wesentlichen als Stellvertreterdiskurs über örtliche ökonomische, soziale und politische Konflikte wie etwa um die Leibeigenschaft. In der jüngeren Forschung hingegen betont insbesondere Sarah Lentz, dass es trotz des Fehlens eigener Kolonien eine europäisch vernetzte und zunehmend institutionalisierte deutsche Abolitionsbewegung gab und

---

1398 *Bremer Zeitung*, 17. November 1817, Nachricht der Redaktion.

1399 Siehe zum Konzept der sogenannten Amelioration Christa Dierksheide, *Amelioration and empire: Progress and slavery in the plantation Americas*, Charlottesville, 2014.



eine Reduzierung auf einen Stellvertreterdiskurs daher zu kurz greift.<sup>1400</sup> Die reale Teilhabe an einer atlantischen Sklavereidebatte verzahnte sich im hier zitierten Artikel mit den Forderungen nach politischer und ökonomischer Reform im Deutschen Bund. Zu bemerken ist darüber hinaus eine Umkehr der beabsichtigten Wirkung dieser Verzahnung. Die Gleichstellung von im Alten Reich verbreiteten Formen der Unfreiheit und der atlantischen Sklaverei sollte in Veröffentlichungen der 1780er Jahre noch als Argument für den Beibehalt der Sklaverei dienen.<sup>1401</sup> Drei Jahrzehnte später aber nutzte die *Bremer Zeitung* diese Gleichstellung als Argument für die Abschaffung der Leibeigenschaft.

Das von der Redaktion der *Bremer Zeitung* von sich selbst und der Stadt gezeichnete Bild einer uneingeschränkt abolitionistischen Position im Abgleich mit weiteren Meinungsäußerungen in der Bremer Presse kaum zu halten. Um es in Zweifel zu ziehen, bedarf es nicht den Verweis auf den oben im Unterkapitel 4.1.3. besprochenen Fall des flüchtigen Sklaven William Stepney, welchen der Senat vom Bremer Territorium aus zurück in die US-amerikanische Sklaverei geschickt hatte. Dass es sich bei den abolitionistischen Glaubensbekenntnissen mehr um theoretisch-moralische Überlegungen und weniger um konkrete Handlungsabsichten handelte, zeigen bereits andere Inhalte der Zeitung. So sah die Redaktion 1821 in der Veröffentlichung einer Verkaufsanzeige für eine Plantage in Suriname offenbar keinen Widerspruch.

„Fünf-Sechstel-Antheil von der zu Surinam am Fluß Komewyne belegenen Caffee- und Baumwoll-Plantage, genannt Schaapstede, groß 27 ½ Acker Land, mit allen dazu gehörigen Gebäuden, Losten[sic] und Eigenthum, Geräthschaften, Slaven und Slavinnen, An und Bepflanzungen nebst Zubehör. Nähere Nachricht ertheilt der Notar J. Baalde Janß zu Amsterdam op den Singel over den Appelmarkt.“<sup>1402</sup>

---

1400 Vergleiche u.a. Koch, *Liberalismus, Konservatismus und das Problem der Neger-sklaverei*. Ein Beitrag zur Geschichte des politischen Denkens in Deutschland in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, 1976, S. 533; Andreas Gestrich, *The Abolition Act And The Development of Abolitionist Movements in 19th Century Europe*, in: Marcel van der Linden (Hrsg.), *Humanitarian intervention and changing labor relations. The long-term consequences of the abolition of the slave trade*, Leiden/Boston 2011, S. 245–261, hier S. 259; Lentz, *„Wer helfen kann, der helfe!“*, 2020, S. 31f.

1401 Lentz, *Deutsche Profiteure*, 2021, S. 589f.

1402 *Bremer Zeitung*, 29. September 1821.

Diese Anzeige spricht nicht nur gegen ein konsequent abolitionistisches Handeln der Redaktion. Sie zeigt auch, dass die Verkäufer in Amsterdam sich der hohen Zahl an deutschen, unter ihnen auch bremische, Plantagenbesitzern in Suriname bewusst waren und Bremen keineswegs als Stadt überzeugter Abolitionisten wahrnahmen.<sup>1403</sup> Die starke abolitionistische Rhetorik der *Bremer Zeitung* blieb zudem nicht ohne Kritik und wurde von ihrer Leserschaft nicht zwangsläufig übernommen. In der Bremer Elite stieß die aufmerksame Nachverfolgung und die Orientierung an der britischen Debatte um die Sklaverei nicht nur auf Zustimmung. Im August 1821 veröffentlichten der Obergerichtssekretär und spätere Senator Johann Georg Iken sowie der Privatgelehrte, Neogräzist und ehemalige Redakteur der *Bremer Zeitung* Carl Jakob Iken einen Aufruf zur Unterstützung Griechenlands. Es handelt sich bei ihnen um Brüder des zuvor erwähnten Reedereigründers und späteren Senators Justin Friedrich Wilhelm Iken.<sup>1404</sup> Der kurze Exkurs in die Griechische Revolution verdeutlicht den in den Augen der Brüder Iken geringeren Stellenwert des atlantischen Abolitionismus:

„Möchte jener englische Redner, dem Europa und America horchen, wenn er die Freiheit der Negerclaven vertheidigt, auch für jene weißen Christensclaven sprechen, [...] welche die Wuth des Islamismus zu Tausenden würget [...]. Möchten die Edlen, welche zur Bekehrung der Heiden in unbekanntem Ländern Missionaire unterstützen, ihre Mittel auch dazu anwenden, daß das Christenthum nicht einen Boden verliert, auf den es die ersten und heiligsten Rechte hat.“<sup>1405</sup>

Das Bemühen um die Emanzipation von Sklaven in Afrika und Amerika erscheint in der Kritik der Iken als ferne und nicht prioritär zu behandelnde Angelegenheit. Dies ist wohl teils dem hohen Nachrichtenwert der noch jungen Griechischen Revolution und dem erstarkenden Philhellenis-

---

1403 Siehe zu deutschen und bremischen Plantagenbesitzern in Suriname in dieser Arbeit S. 269 sowie Lentz, *Deutsche Profiteure*, 2021; Carl Haarnack, "Nachrichten von Surinam": Representation of a Former Dutch Colony in German Travel Literature, 1700–1900, in: Alison E. Martin/Lut Missinne/Beatrix van Dam (Hrsg.), *Travel writing in Dutch and German, 1790–1930. Modernity, regionality, mobility*, New York 2017, S. 114–138.

1404 Siehe zu den beiden Verfassern des Aufrufs Lilia Diamantopoulou, *Carl Jakob Iken als Vorreiter der Neogräzistik: Mit einer Edition von Dokumenten und Briefen*, Berlin, 2020; Würthmann, *Senatoren, Freunde und Familie*, 2009, S. 490.

1405 *Bremer Zeitung*, 11. August 1821, Bremen.

mus zuzuschreiben.<sup>1406</sup> Dennoch stellt der Beitrag eine deutliche Kritik an der nachrichtlichen und gesellschaftlichen Ausrichtung an Großbritannien dar. Sklaverei und Abolitionismus erscheinen als dediziert britische Probleme, die in Bremen nicht mit der herrschenden Intensität verfolgt werden müssten. Der haitianische Präsident Jean-Pierre Boyer griff die Idee einer Verwandtschaft zwischen dem griechischen Freiheitskampf und den Freiheitsbemühungen amerikanischer Sklavenbevölkerungen in einem Brief an griechische Revolutionäre ein halbes Jahr später ebenfalls auf. Im Gegensatz zu den Brüdern Iken sah er aber keine Konkurrenzsituation zwischen beiden Bewegungen, sondern hoffte, der Erfolg in Haiti würde Griechenland ein Vorbild sein.<sup>1407</sup> Wenngleich die Griechische Revolution in den kommenden Jahren ein bestimmendes Thema des öffentlichen Interesses blieb, nahm aber auch die Bremer Anteilnahme an der britisch zentrierten Frage um die Zukunft der Sklaverei nicht ab. Ein Artikel des *Bürgerfreunds* desselben Jahres zeigt, dass eine Relativierung der Dringlichkeit der Aufhebung der Sklaverei keine Einzelmeinung war. So seien Bestrebungen, die Sklaverei abzuschaffen „löblich“, „aber gräßlicher und grausamer als dieses ist das Sclavenjoch selbst, das Afrika auf seine eigene Kinder ladet.“<sup>1408</sup> Der *Bürgerfreund* folgte damit der unter Sklavereibefürwortern verbreiteten Relativierung des Unrechts der Sklaverei durch den Vergleich mit angeblich noch schlechteren Bedingungen in Afrika.

Die hier festgestellte Ambivalenz trat auch in der Berichterstattung über konkrete britische Abolitionspläne auf. Die Bremer Presse verfolgte die britischen Parlamentsdebatten über eine Abschaffung der Sklaverei ebenso aufmerksam, wie diejenigen über die Unterdrückung des Sklavenhandels. In den frühen 1820er Jahren gewann diese Debatte im britischen Unterhaus an Prominenz. Die *Bremer Zeitung* druckte Berichte der Parlamentsdebatten oft weitgehend kommentarlos ab.<sup>1409</sup> Dies war auch in der Parlamentsberichterstattung über das im Juli 1833 in zweiter Lesung verabschiedete Verbot der Sklaverei im Britischen Empire der Fall. Es erschienen ausführ-

---

1406 Siehe zur Prominenz der griechischen Freiheitsbewegung in deutschen Zeitungen Regine Quack-Manoussakis, Nachrichten vom griechischen Kriegsschauplatz im Jahre 1821. Ihre Übermittlung und Verwendung in deutschsprachigen Zeitungen. Am Beispiel der Eroberung Tripolitsas durch die Griechen, in: Anne-Rose Meyer (Hrsg.), Vormärz und Philhellenismus, Bielefeld 2012, S. 129–150.

1407 E. G. Sideris/A. A. Konsta, A Letter from Jean-Pierre Boyer to Greek Revolutionaries, in: Journal of Haitian Studies 11 (2005) 1, S. 167–171.

1408 *Bürgerfreund*, 6. Mai 1821, Ueber Afrika.

1409 *Bremer Zeitung*, 6. April 1823, Großbritannien und 24. Mai 1823, Großbritannien.

liche Zusammenfassungen der parlamentarischen Debatten sowie der zur Diskussion stehenden Pläne zur Abschaffung der Sklaverei. Darin waren sowohl pro- als auch anti-abolitionistische Argumente aufgeführt. Die in Bremen zu lesenden sklavereibefürwortenden Argumente waren primär ökonomischer Natur („Man ist für die Folgen in den Colonien sehr besorgt.“).<sup>1410</sup> Diese Angst vor negativen wirtschaftlichen Auswirkungen war keine reine Wiedergabe der britischen Argumente, sondern erhielt von der Bremer Redaktion besondere Aufmerksamkeit. Dies zeigt sich etwa anhand in einer an die britischen Parlamentsnachrichten angehängten Statistik der Importe und Exporte der betroffenen britischen Kolonien.<sup>1411</sup> Insbesondere bezog sich dieses Argument auf die bereits im vorangegangenen Jahrzehnt in der *Bremer Zeitung* geäußerte Furcht, befreite Sklaven würden sich weigern, ihre Arbeit für Lohnzahlungen fortzuführen. Die *Bremer Zeitung* folgte aber auch dieser Frage keiner gänzlich eindeutigen Linie und veröffentlichte auch Beispiele erfolgreicher Sklavenemanzipationen wie Venezuela, die geeignet waren, diese Furcht zu zerstreuen.<sup>1412</sup> Überwiegend lasen die Bremer in den britischen Parlamentsnachrichten aber pro-abolitionistische Argumente, die sich oft auf eine moralische Argumentation stützten. Sie führten das Leiden der Sklaven an, stellten aber auch Überlegungen an, wie wirtschaftliche Hürden zu überwinden seien<sup>1413</sup>

Wie sehr sich die Bremer Presse an der britischen Debatte orientierte, verdeutlicht die Titelseite des *Bürgerfreunds* vom 4. Oktober 1821, die gänzlich von einem Gedicht eingenommen war: „Klagen eines Negersclaven. (Freie Übersetzung eines alten englischen Liedes.)“ Das Gedicht beschrieb das Leid der Sklaven und rief alle Europäer auf, sich nicht an der Versklavung von Afrikanern zu beteiligen.<sup>1414</sup> Die Sklavereidebatte erschien in der *Bremer Zeitung* aber nicht ausschließlich als anglo-amerikanische Angelegenheit. Als die *société française pour l'abolition de l'esclavage* ihre Sitzungsprotokolle öffentlich zugänglich machte, stellte die *Bremer Zeitung* die Organisation vor und druckte daraus „einige interessante Details“ über den Fortschritt der Abolition in Guyana, Guadeloupe, Martinique und Bourbon.<sup>1415</sup>

1410 *Bremer Zeitung*, 18. Mai 1833, Großbritannien.

1411 *Bremer Zeitung*, 20. Mai 1833, Großbritannien.

1412 *Bremer Zeitung*, 23. Mai 1833, Großbritannien.

1413 *Bremer Zeitung*, 19., 21., 23., 26. Mai 1833, Großbritannien.

1414 *Bürgerfreund*, 4. Oktober, 1821, Klagen eines Negersclaven.

1415 *Bremer Zeitung*, 8. Juni 1837, Frankreich.

Die kaufmännische Perspektive auf die Sklaverei: (un)veröffentlichte kaufmännische Reiseberichte

Wie dachte aber die kaufmännisch geprägte Elite Bremens über die atlantische Sklaverei und den Sklavenhandel? Lars Maischak, der den Kosmopolitismus der Bremer Elite und ihre Netzwerke in Bremen und den USA untersuchte, kam zu dem Schluss: „On the issue of black slavery in the United States, Hanseats were largely silent.“<sup>1416</sup> Gemeint sind damit insbesondere die kaufmännische und politische Elite Bremens. Dieser Einschätzung ist nur in Teilen zuzustimmen, es lässt sich tatsächlich eine große Vorsicht und Zurückhaltung feststellen. Wenn Kaufleute sich mittels Zeitungen öffentlich zur Sklaverei äußerten, ob in den USA oder anderen Staaten, taten sie dies in der Regel anonym. Aus den bereits im Zusammenhang mit William Stepney besprochenen, insbesondere wirtschaftlichen Gründen, hatten die Bremer Kaufleute wenig Interesse an polarisierenden Stellungnahmen zu dem zwischen dem späten 18. und der Mitte des 19. Jahrhunderts in zunehmendem Maße moralisch belasteten Thema. Dies bedeutete aber nicht, dass die Kaufleute ihre Erfahrungen mit der Sklaverei nicht auf privater und persönlicher Ebene in Tagebüchern und Briefen verarbeiteten. Wie zuvor gezeigt werden konnte, war der Sklavenbesitz unter Bremer Kaufleuten in sklavenhaltenden Regionen üblich. Auch wirtschaftlich genutzte Sklavenplantagen betrieben Bremer nicht nur in seltenen Einzelfällen. Ausführliche moralische Auseinandersetzungen mit der Sklaverei lassen sich dabei kaum noch nachweisen. Wie im vorigen Kapitel gezeigt werden konnte, belegen insbesondere die private Korrespondenz des Sklavenbesitzers Richard Fritzes und auch seines Schwiegervaters, Bürgermeister Arnold Duckwitz, dass solche Überlegungen stattfanden und die Sklaverei zumindest in Teilen der Bremer Elite auch in der Mitte des 19. Jahrhunderts noch Befürwortung fand.<sup>1417</sup> Doch auch nicht sklavenhaltende Bremer Kaufleute erlebten die atlantische Sklaverei durch ihre als kosmopolitisch zelebrierte Einbindung in transnationale und transatlantische Netzwerke persönlich und beschäftigten sich mit dieser.

Der Bremer Kaufmann Franz Johann Böving (1773–1849), dessen Autobiographie Karl Schwebel als „repräsentatives Zeugnis für den Typus und Lebensstil eines Bremer Kaufmanns“ einschätzte,<sup>1418</sup> setzte sich in den letzten Jahren des 18. Jahrhunderts gedanklich mit der Frage der Moralität

---

1416 Maischak, *German merchants*, 2013, S. 171.

1417 Siehe *Vom Kaufmann zum Pflanzer: Richard Fritze auf Kuba* ab S. 309.

1418 Böving, *Tagebuch*, 1974, S. 15.

der Sklaverei in den USA auseinander. Franz Böving war namensgebender Teilhaber des Bremer Handelshauses Vollmers & Böving, das im ersten Kapitel dieser Arbeit in der Liste der 1805 im Überseehandel aktivsten Handelshäuser erscheint. Es gibt Verbindungen zu gleich zwei der in Kapitel 3.4. untersuchten Sklavenbesitzer. Er war ein Freund des auf St. Thomas ansässigen Sklaven- und Plantagenbesitzers Johann Ludwig Blancke und der Onkel von Johann August Böving, der auf Kuba eine Sklavenplantage besaß. Beide erwarben ihre Plantagen jedoch erst nach Franz Bövings Amerikareise und der Niederschrift seines Reisetagebuches. Nach seiner Lehre eröffnete sich Böving 1794 die Gelegenheit, seinen „Wunsch, die Welt zu sehen, zu befriedigen“. Er schloss einen auf fünf Jahre angelegten Vertrag mit dem Handelshaus Pundsack & Vollmers. Der Vereinbarung nach sollte er zwei Jahre im Kontor in Bremen arbeiten und dann eine mehrjährige Geschäftsreise nach England und in die USA unternehmen.

Publiziert ist bis heute nur die von Schwebel bearbeitete Lebensbeschreibung. Bövings detailreicheren, teils fragmentarisch erhaltenen Amerikareisetagebücher<sup>1419</sup> bleiben unbearbeitet. Sie gehen in der Beschreibung der Amerikareise weit über die Lebensbeschreibung hinaus und geben einen außerordentlichen Einblick in die transatlantische Lebenswelt der Bremer Kaufmannselite und der gedanklichen Verarbeitung der Sklaverei. Bereits in England glich er sein Weltbild mit den neuen Erfahrungen ab und legte seine politischen Einstellungen dar. Er verstand sich selbst als Befürworter von Demokratie und Republikanismus. So empörte er sich ausgiebig, dass ein Formblatt zu seiner Identifizierung im Liverpooler Zollhaus den Eintrag vorsah, wessen Untertan er sei. „[...] ich beantwortete sie alle nach der Wahrheit, und daher die letzte, daß ich keines Fürsten Unterthan, sondern ein Bürger der freyen Republik Bremen wäre [...]“<sup>1420</sup> Nach einiger Diskussion mit den Zollbeamten hätten diese ihn zu seinem Unmut letztlich als Untertanen Deutschlands titulierte. Diese Auseinandersetzung steht mit der gedanklichen Verarbeitung der Sklaverei in direktem Zusammenhang.

„Der abscheuliche Sclavenhandel wird von keinem Haven Englands so stark, wie von hieraus getrieben, da die Regierung diesen Handel nicht durch Kriegsschiffe beschützt, [...] so sind die Schiffe dazu alle mit Kanonen versehen, einige sehr große lagen in dem Haven, es ist aber zu

---

1419 StAB 7.500, 249 Franz Bövings Amerikatagebuch.

1420 StAB 7.500 – 249 Franz Bövings Reisejournal Bremen – New York, S, 47, 29. Juli 1796.

bewundern wie auch kleine Schiffe von kaum 30 Last, die Tour nach der africanischen Küste unternehmen [...]. In ganz England habe ich nicht solche arge Aristocraten unter den Kaufleuten, wie hier angetroffen, ja kein Wunder, da Kaper und Sklaven-Gewerbe ihr Lieblings-Fach ist, das sich freylich mit Democratie nicht verträgt.“<sup>1421</sup>

Trotz einer gewissen Faszination für das riskante Unternehmertum der Afrikafahrten positionierte Böving sich abolitionistisch. Dabei verknüpfte er den Sklavenhandel mit aristokratisch gesinnten Kaufleuten und einer nicht demokratischen Staatsform. Kombiniert mit seinem geäußerten Stolz, kein Untertan, sondern Bürger einer freien Republik zu sein, entsteht so der Eindruck, dass Bremer Kaufleute folgerichtig eine grundsätzlich abolitionistische Einstellung besitzen müssten. Zwei Punkte sind hierbei zu bedenken: Zum einen war Bremen zwar eine Republik, politisch aber nicht egalitär-demokratisch, sondern weitgehend ständisch nach Berufsgruppen konstituiert. In Bövings Kritik scheint die Perspektive des Bremer Bürgertums durch, das stolz darauf war, nicht adelig zu sein. Selbst die Annahme von Auszeichnungen durch Fürsten galt in Bremen als „moralisches Sakrileg“.<sup>1422</sup> Dies erklärt die Nutzung des Begriffs „Aristokrat“ als Schimpfwort. Zum anderen müssen Böving die Verflechtung der Bremer Kaufmannschaft mit der atlantischen Sklaverei bekannt gewesen sein. Er hätte nicht einmal über seinen Aufenthaltsort hinausschauen müssen, um an den Gruppierungen republikanisch-abolitionistisch und aristokratisch-sklavereibefürwortend zu zweifeln. Nur drei Jahre zuvor hatte der Bremer Henrich Wilckens in Liverpool den sklavenhandelsbefürwortenden Druck *Letters Concerning the Slave Trade* veröffentlicht. Böving traf sich in Liverpool mit mehreren Bremer Kaufleuten, ob darunter auch Henrich Wilckens war, ist nicht bekannt.

Im Oktober 1796 erreichte Böving New York. Als fest in der Bremer Elite verankerter Kaufmann bewegte er sich mühelos in den Bremer Kaufmannsnetzwerken der US-amerikanischen Ostküste. Über Philadelphia reiste er nach Baltimore, wo „mein erster Freund, Johan von Kapff, ansässig war, wo mehrere Bremer und aus Bremen Gebürtige sich aufhielten, und wo ich mit noch mehreren anderen deutschen Landsleuten sowohl auch einigen ame-

---

1421 Ebd., S. 46f., 29. Juli 1796.

1422 Siehe zur Abgrenzung des Bremer Bürgertums von der ständischen Ordnung des Ancien Régime sowie zur politischen und gesellschaftlichen Verfasstheit Bremens in dieser Zeit Schulz, Vormundschaft und Protektion, 2002, S. 4, 28, 40; vgl. zum hanseatischen Republikanismus Maischak, *German merchants*, 2013, S. 87–91.



rikanischen Familien intim bekannt wurde.<sup>1423</sup> Böving besuchte nach und nach die in den USA etablierten Bremer Geschäftskontakte. Darunter auch Johann Friedrich Amelung, ein „Bekannter“ Bövings, der unweit von Baltimore die Glashütte *New Bremen* betrieb.<sup>1424</sup> Die hohe Dichte an Bremer Kaufleuten und Kontakten verdeutlicht, dass Schwebels Einschätzung über die Repräsentativität von Bövings Lebenslauf ebenso für seine in den USA gesammelten Erfahrungen und Beobachtungen über die US-amerikanische Sklaverei gilt.

Bereits kurz nach seiner Ankunft notierte Böving in seinem Tagebuch, dass es sich in New York bei den Hausbediensteten überwiegend um schwarze Sklaven handelte. „[...] Es war mir eben nicht sehr angenehm manchmal die ganzen Weiber in der Küche arbeiten zu sehen, denn Reinlichkeit ist ihnen nicht angeboren, und gewöhnlich dampfen sie, wenn man ihnen nahe kommt, einen üblen Geruch entgegen.“<sup>1425</sup> In seiner Beschreibung reproduzierte Böving die in der Welt der atlantischen Sklaverei über Jahrhunderte verwurzelte rassistische Assoziation von Schwärze der Haut mit unangenehmem Geruch.<sup>1426</sup> Trotz der in Liverpool am Sklavenhandel geäußerten Kritik hatte er in der frühen Phase seiner Amerikareise noch ein eher positives Bild der Sklaverei. So glaubte er irrigerweise, Sklaven könnten nur mit ihrer Einwilligung verkauft werden und bemerkte die freie schwarze Bevölkerung, die „ihre Freyheit gewonnen“ hatte.<sup>1427</sup> Mit seiner

1423 Böving, Tagebuch, 1974, S. 23f. Siehe zur Bövings Verbindungen zum Netzwerk insbesondere junger Bremer Kaufleute in Baltimore auch Stein, Kaufmannsbrieft, 2013, S. 164f.

1424 Böving, Tagebuch, 1974, S. 30. Johann Friedrich Amelung stammte aus Rodewald. Die Bremer Handelshäuser Hermann Heymanns Sohn, Heinrich und Johann von Lengerke sowie Heinrich Talla überzeugten ihn von der Auswanderung mit seiner Familie und 68 Facharbeitern nach Maryland und unterstützten 1784 den Aufbau einer Glashütte mit 10.000 Pfund. Pitsch, Die wirtschaftlichen Beziehungen Bremens, 1974, S. 183f.

1425 StAB 7.500, 249 Franz Bövings Amerikatagebuch, S. 44, 24. Oktober 1796.

1426 Andrew Kettler, *The smell of slavery: Olofactory racism and the Atlantic world*, Cambridge, 2020, S. 40–43.

1427 StAB 7.500, 249 Franz Bövings Amerikatagebuch, S. 44, 24. Oktober 1796. New York gehörte im Norden zu den Städten, in denen die Sklaverei am verbreitetsten war. Um 1790 besaßen vier von zehn Haushalten in New York City und dem Umland Sklaven. Die Haushalte besaßen meist eine sehr geringe Anzahl an Sklaven, die mit der Familie in einem Haus lebten. Diese engen Lebensverhältnisse, welche die Sklaven als Teil des familiären Umfelds erscheinen ließen, waren es, die den Mythos der milden oder gar wohlwollenden Sklaverei des Nordens im Gegensatz zur grausamen Sklaverei des Südens begründeten, den auch Böving sich

Fehleinschätzung war Böving nicht allein. Unter europäischen Reisenden der 1790er Jahre war die aus der Abwesenheit der Plantagenklaverei entstehende Illusion eines weniger harten Lebens der versklavten Bevölkerung New Yorks verbreitet.<sup>1428</sup> Auch in Pennsylvania kamen Böving keine Zweifel an der Sklaverei. Erst als er im November von Baltimore aus eine Reise nach Georgetown (Washington DC) und Alexandria in Virginia machte, begann er, sich mit den moralischen Implikationen der Sklaverei auseinanderzusetzen. Die Gesetze über den Sklavenhandel seien „in den südlichen Provinzen völlig tierisch“. Er empfand es als skandalös, dass sein Gastgeber in Alexandria einige seiner Sklaven „unter der Hand verkaufen“ wollte.<sup>1429</sup> Was genau Böving damit meinte, ist unklar. Der Verkauf wird wohl nicht seinen romantisierten Vorstellungen entsprochen haben, die er sich in New York angeeignet hatte.

Böving sah sich in seinem negativen Eindruck vom Umgang mit den Sklaven bald bestätigt. Am 12. Dezember besuchte er eine acht Meilen von Baltimore entfernt liegende Eisenfabrik, die zum Verkauf stand. Er kam zu dem Schluss, dass die Qualität des amerikanischen Eisens im Vergleich zum deutschen minderwertig sei. In seinem Tagebuch widmete er dem Schicksal der versklavten Fabrikarbeiter aber ebenso viel Aufmerksamkeit wie seinen geschäftlichen Tätigkeiten.

„[...] so wurden Heute auch jene arme Menschen, wie alle andern dazugehörigen Instrumente öffentlich feil geboten. Alte achtzigjährige Greise, sowol wie kleine Kinder, Säuglinge mit ihren Müttern mußten sich nach einander auf einem Tisch zur Schau stellen [...]. Natürlich gab dies manche traurige Scene für den gutherzigen Menschen, wenn die gegen ihre künftige Lage nicht gleichgültigen Sklaven und ebenwol Menschen ihren Schmerz äuserten, [...] wenn Eltern u Kinder durch den Verkauf weit von einander getrennt wurden. Um augenscheinlichen Beweis zu haben, daß diese Unmenschlichkeit noch wirklich in diesem Lande der Freyheit Platz hat, sehe ich eine weile dem Verkauf zu, kehrte aber bald von diesem Schauplatz des Elends nach Haus zurück.“<sup>1430</sup>

---

zu eigen machte. Shane White, *Slavery in New York State in the Early Republic*, in: *Australasian Journal of American Studies* 14 (1995) 2, S. 1–29, hier S. 1f., 9–11.

1428 Shane White, *Somewhat more independent: The end of slavery in New York City, 1770–1810*, Athens, 1995, S. 79–81.

1429 StAB 7.500, 249 Franz Bövings *Amerikatagebuch*, S. 54, 20. November 1796.

1430 Ebd., S. 57, 12. Dezember 1796.

Angesichts des unübersehbaren menschlichen Leids und der Demütigung, der sich die Sklaven unterziehen mussten, benannte Böving den Sklavenverkauf zwar klar als Unmenschlichkeit, deren Existenz in den symbolisch für Freiheit stehenden Vereinigten Staaten ihm geradezu unbegreiflich erschien. Es ist dabei jedoch sehr vielsagend, dass Böving dem Verkauf zusah, um das Unbegreifliche fassbar zu machen, die Erzählung dann aber abrupt mit seiner Heimkehr abbrach. Er distanzierte sich vom Geschehen, dass aus seiner Sicht nicht in seine Verantwortung fiel, sondern eine moralische Last der USA und der dortigen Bevölkerung darstellte. Eine Mitschuld als Importeur der von den versklavten Menschen erzeugten Produkten zog er nicht in Erwägung. Zudem relativierte er seine Vorwürfe gegen die Amerikaner unverzüglich:

„Wenn man bedenkt, daß in America noch ein zu großer Mangel arbeitender Menschen ist und die Schwarzen ohne gezwungen zu werden, lieber ihre Tage in Faulheit u Mangel verleben, muß man einigermaßen jenes Verfahren entschuldigen, doch hoffen daß die Folge der Zeit es unnötig machen wird.“<sup>1431</sup>

Bereits im nächsten Satz rechtfertigte er die Grausamkeit der Sklaverei mithilfe der unter Sklavereibefürwortern zeitgenössisch üblichen rassistischen Argumenten. Böving schrieb diese Zeilen nur drei Jahre nachdem der gebürtige Bremer Henrich Wilckens in Liverpool seine Prosklavereischrift veröffentlicht hatte. Bövings Argument gleicht Wilckens Meinung, eine „Zivilisierung“ der Afrikaner sei ohne Zwang nicht möglich. Während Wilckens aber glaubte, sobald die erzwungene „Zivilisierung“ aller Afrikaner abgeschlossen sei, wäre es nicht mehr notwendig, sie durch Versklavung zur Arbeit zu zwingen, glaubte Böving, das Wachstum der weißen Bevölkerung in den USA werde die Versklavung schwarzer Menschen überflüssig machen.<sup>1432</sup> Die Meinung, eine Versklavung sei nötig, um Afrikaner zur Arbeit zu bewegen, könnte Böving in der anglo-amerikanischen Debatte begegnet sein. Ebenso ist es möglich, dass er sie aus Bremen mitgebracht hatte. In dem 1780er Jahren fanden sich in deutschen Periodika wiederholt Schilderungen der Faulheit von freien Afrikanern.<sup>1433</sup>

---

1431 Ebd., S. 58, 12. Dezember 1796.

1432 [Wilckens], *Letters Concerning the Slave Trade*, 1793, S. 34f.

1433 Zur Verbreitung der Vorstellung des faulen Afrikaners hatte Peter Kolbs 1719 erschienene Reisebeschreibung vom Kap der Guten Hoffnung im deutschsprachigen Raum maßgeblich beigetragen. Fiedler, *Zwischen Abenteuer, Wissenschaft und*

Böving bewies mit seiner Überlegung, die eine grundsätzliche Bereitschaft der USA zur Abolition voraussetzte, eine Unvertrautheit mit der US-amerikanischen Sklavereidebatte. Er hatte sich offenbar nicht tiefgehend mit dieser Frage auseinandergesetzt. Obwohl US-amerikanische Abolitionisten sich als Teil einer atlantischen Bewegung verstanden, gelang es ihnen im Gegensatz zu ihren britischen Pendanten nicht, eine Massenbewegung zu bilden. In der zweiten Hälfte der 1790er Jahre gab es in den USA auf bundespolitischer Ebene kaum abolitionistische Bemühungen, die Institution der Sklaverei schien auf nationaler Ebene gesichert.<sup>1434</sup> Bövings Überlegung dient einzig der Relativierung der Schwere des moralischen Vergehens durch eine zu erhoffende zeitliche Begrenzung der moralischen Übertretung. In der folgenden Zeit scheint bei Böving ein Gewöhnungseffekt eingetreten zu sein. Sklaven erschienen zwar beiläufig als Teil der ihn umgebenden Welt, größere moralische Debatten lösten diese bei ihm jedoch nicht mehr aus.<sup>1435</sup>

Franz Bövings Reisetagebuch blieb unveröffentlicht. An Schilderungen wie den seinen gab es in Bremen in den folgenden Jahrzehnten aber ein großes Interesse. Der *Bürgerfreund* veröffentlichte mehrere Reisebeschreibungen von anonymisierten Reisenden, die von Bremen aus nach Nord- und Südamerika oder in die Karibik gereist waren. Bei diesen Personen handelte es sich den beschriebenen Umständen nach um Kaufleute in ähnlichen Lebenslagen wie Böving. Die Autoren dieser Reiseberichte wiesen der Sklaverei in der Regel einen hohen Stellenwert zu und berichteten ausführlich über ihre Erlebnisse mit ihr. Die Berichte weisen ähnlich wie Bövings Tagebuch in der Regel der Sklaverei gegenüber eine Ambivalenz auf, verurteilen aber den Sklavenhandel. Ebenso wie Böving scheinen die anonymen Reisenden Geschäftsreisen zur Haltung und Etablierung von Handelskontakten getätigt zu haben. Es ist daher davon auszugehen, dass sie nach Bremen zurückkehrten und von ihren Eindrücken in Bremen auch persönlich berichteten.

Besonders aussagekräftig ist die 1820 in mehreren Teilen im *Bürgerfreund* erschienene Beschreibung einer USA- und Kubareise. Die ersten

---

Kolonialismus, 2005, S. 39f. Zur Situation um 1780 siehe Braun, Das Bild des "Afrikaners", 2005, S. 46.

1434 Drescher, Abolition, 2009, S. 128–133.

1435 So beschrieb Böving die Erzeugnisse von Plantagen und die Armut der schwarzen Bevölkerung in Virginia ohne Erwähnungen der Sklaverei. StAB 7.500, 249 Notizen von Franz Böving zu seiner Amerikareise, o.D. und 25. Mai 1798.

Teile der Reisebeschreibung, die sich mit den USA befassen, gehen nicht auf die Sklaverei als Institution ein. Diese Frage beschäftigt den Autor erst auf Kuba. Genau wie Böving und typisch für Bremer Kaufleute suchte der Autor sofort nach seiner Ankunft Kontakt mit den vor Ort lebenden Bremern und vernetzte sich über sie in den deutschsprachigen Kreisen. Schon bei seiner Ankunft in Havanna hätten ihn „mehrere Bremer“ begrüßt. So erhielt er bald eine Einladung auf die Plantage eines Deutschen namens Brune. Ob eine Verwandtschaft zu der bremischstämmigen Kaufmannsfamilie Brune in Baltimore bestand, ist unbekannt. Im Folgenden besteht der Bericht zum Großteil aus Beschreibungen des Plantagenanbaus, verschiedener Nutzpflanzen und Überlegungen zur Geschichte und Zukunft der Sklaverei.<sup>1436</sup> Seine Beobachtungen führten den Autor zu einer weitgehend sklavereifreundlichen Haltung.

„[...] haben es die Slaven auf Cuba recht gut, ja, ich möchte sagen; „sie leben besser und haben weniger Sorgen als der europäische Arbeitsmann und Bauer. Das sich beim ersten Anblicke dieser Menschen empörende Gefühl wird besänftigt, wenn man erfährt, daß strenge Gesetze sie vor den Ungerechtigkeiten ihrer Herren schützen [...].“<sup>1437</sup>

Der Autor vertrat darüber hinaus die Meinung, viele Sklaven hätten genug Geld verdient, um sich freizukaufen, bevorzugten aber den Sklavenstatus, der ihnen gegenüber ihren Herren viele Rechte einräumte. Diese in Bremer Quellen wiederkehrende Einschätzung, ist auf eine zu legalistische Beurteilung des bestehenden Sklavereisystems zurückzuführen. Das *Coartación* erlaubte Sklaven, in Verhandlungen mit ihren Besitzern den Preis ihrer Freiheit festzulegen und diesen gestaffelt abzuleisten. Insbesondere im Kuba des 19. Jahrhunderts verlor diese Regelung faktisch aber so weit an Wirkung, dass Claudia Varella sie als „false manumission“ kategorisiert.<sup>1438</sup> Nur wenigen *cortados* gelang der Erhalt der Freiheit, da sie die meist

---

1436 *Bürgerfreund*, 30. März und 2. April 1820, Reise nach Nord-America und Westindien i.J. 1816 und 1817.

1437 *Bürgerfreund*, 6. April 1820, Reise nach Nord-America und Westindien i.J. 1816 und 1817.

1438 Claudia Varella, The Price of "Coartación" in the Hispanic Caribbean: How much Freedom does the Master owe to the Slave, in: *International Journal of Cuban Studies* 4 (2012) 2, S. 200–210, hier S. 200; siehe auch Claudia Varella/Manuel Barcia Paz, Wage-earning slaves: Coartación in nineteenth-century Cuba, Gainesville, FL, 2020.

mündlich getroffenen ursprünglichen Vereinbarungen mit ihren Besitzern ebenso wenig nachweisen konnten wie bereits geleistete Zahlungen.

Der anonyme Bremer Kaufmann orientierte sich offenbar ausschließlich am Wortlaut der rechtlichen Vorschrift und schätzte die Lage der kubanischen Sklaven als durchweg positiv ein. Selbst in einer Sklavenuktion sah er nichts Verwerfliches, obwohl er beschrieb, wie die Sklaven durch eine Kopfrasur, das Einreiben mit Palmöl und wohl erzwungenem Tanz als möglichst attraktive Ware gestaltet wurden. Das klassische sklavereibefürwortende Argument, in Afrika hätten die Sklaven ein schlechteres Leben, rechtfertigte diese Misshandlungen in seiner Sichtweise. Der Bericht befürwortet Sklaverei und Sklavenhandel in solchem Maße, dass von einer tatsächlichen Ambivalenz kaum mehr die Rede sein kann. Der darin geäußerte Wunsch nach der Abschaffung des Sklavenhandels, „dieses Schandflecks“, erscheint vordergründig als taktisches Manöver, um das Gehör der Leserschaft nicht zu verlieren. Dies wird daran deutlich, dass er mit dieser Forderung dem zustimmte, was „seit einigen Jahren für die Abschaffung geschrieben“ wurde. Der Autor war sich also um den Stand des öffentlichen Diskurses bewusst und suchte Anschluss an diesen. Dass diese Forderung nicht von Herzen kam, ist nur einen Absatz später zweifellos zu beobachten: „Das gebildete Europa schreit über das Schändliche des Sclavenhandels und vergißt, daß Tausende der Seinigen mit blutendem Herzen [...] oft ebenso eingeengt wie die Neger aus Africa schiffen, um dort verkauft zu werden!“<sup>1439</sup> Der anonyme Autor nimmt hiermit Bezug auf das System der *indentured servitude*, eine zeitlich begrenzte Vertragsknechtschaft die europäische Auswanderer eingehen konnten, um ihre Überfahrt in die USA zu bezahlen, die zeitgenössisch als *white slavery* kritisiert wurde<sup>1440</sup>. Auch dieses Argument findet sich unter Sklavereibefürworten wiederholt. So rechtfertigte auch der im vorigen Kapitel analysierte Richard Fritze den Sklavenhandel mit der angeblichen moralischen Verwerflichkeit der Auswandererschiffahrt, die Menschen mit falschen Versprechen locken würde.<sup>1441</sup>

Dieser Kubareisebericht dieses anonymen Bremers weicht in der Härte seiner Prosklavereirhetorik von der Norm ab. Der Bericht widerspricht

---

1439 *Bürgerfreund*, 6. April 1820, Reise nach Nord-America und Westindien i.J. 1816 und 1817.

1440 Siehe zur Indentur in den USA John McNelis O’Keefe, *Stranger Citizens: Migrant Influence and National Power in the Early American Republic*, 2021, S. 133–161.

1441 Siehe in dieser Arbeit S. 324.

der von der Redaktion der *Bremer Zeitung* formulierten Einstellung zur kubanischen Sklaverei aber nicht grundlegend. In einem seltenerweise namentlich gekennzeichneten Beitrag, fasste „J. Gildemeister, Redacteur“ Alexander von Humboldts Erkenntnisse über Kuba zusammen und kommentierte sie.<sup>1442</sup> Nachdem Gildemeister 1816 die Redaktion vorübergehend geleitet hatte, war er seit 1825 wieder für die Zeitung aktiv. Er vertrat ebenfalls die Meinung, die rechtliche Situation der kubanischen Sklaven sei verhältnismäßig gut, eine klare Befürwortung oder Ablehnung der Sklaverei äußerte er dabei nicht. Er trat aber vehement für die Abschaffung des Sklavenhandels ein. So würden „alle Freunde der Menschheit mit Vergnügen lesen [...], wie sehr die Meinung irrig ist, als wenn der Negerhandel des Zuckerbaus auf den Antillen wegen, nothwendig sei.“<sup>1443</sup> Der Kommentar Gildemeisters verdeutlicht, dass aus der Bremer Perspektive humanitäre Aspekte zwar eine Rolle spielten, die wirtschaftliche Betrachtung aber mindestens ebenso wichtig war.

Generell ist in den veröffentlichten Reiseberichten eine Tendenz zur Romantisierung der Sklaverei zu beobachten. Möglicherweise ist dies auf die beschränkte Aufenthaltsdauer der anonymen Reisenden in den Sklavengebieten zurückzuführen. So hieß es in einer 1817 veröffentlichten Beschreibung eines Brasilienreisenden über den Besitzer eine Zuckerplantage, dieser „lebt wie ehemals die Lehnsherrn, umlagert von einer Menge von Negern.“<sup>1444</sup> Üblich ist in den Berichten eine Böving ähnliche Reaktion auf die Sklaverei: eine gewisse Empörung gepaart mit einer Mischung aus Mitleid und Abscheu vor den versklavten Schwarzen und ein folgender Gewöhnungseffekt. So etwa ein 1818 veröffentlichter Bericht einer Reise nach Salvador in Brasilien; darin heißt es, der Anblick kränklicher Sklaven, die unter großer Anstrengung schwere Zuckerkisten tragen mussten, „ist betrübend“. An den Straßen verkauften „alte Negerinnen, mager wie leben-

---

1442 Gildemeister bezog sich dabei wohl auf Humboldts *Essay politique*. Siehe zu Humboldts ablehnenden Haltung zur kubanischen Sklaverei Zeuske, *Schwarze Karibik*, 2004, S. 354.

1443 *Bremer Zeitung*, 1. Juli 1827, Die Insel Cuba.

1444 *Bürgerfreund*, 2. Oktober 1817, Bemerkungen über Brasilien. Der romantisierende Vergleich mit dem europäischen Mittelalter fällt in eine Zeit, in der sich „Ritter- und Räuberromane“ in Bremen großer Beliebtheit erfreuten. Engelsing, *Der Bürger als Leser*, 1974, S. 235.



de Skelette“ Früchte. Die Frauen erschienen dem Autor „zu abschreckend“, um von ihnen zu kaufen.<sup>1445</sup>

Wie der Fall Bövings zeigt, stieß die Sklaverei in den USA in der kaufmännischen Bremer Elite um 1800 zumindest im Privaten auf intellektuelles Interesse und war Gegenstand kritischer Auseinandersetzung. Die um 1820 anonym veröffentlichten Reiseberichte verweisen darauf, dass die Debatte um die Sklaverei bevorzugt anhand karibischer und südamerikanischer Staaten und Kolonien geführt wurde. Für die frühen Jahrzehnte des 19. Jahrhunderts ist festzuhalten, dass die Bremer kaufmännische Elite sich zwar mit dem Thema der Sklaverei beschäftigte und dabei neben humanitären insbesondere wirtschaftliche Aspekte berücksichtigte. Dies taten Kaufleute jedoch bevorzugt nicht am Beispiel des wichtigsten Handelspartners, den USA.

#### Bremer Reaktionen auf die Zuspitzung der Sklavenfrage in den USA

Die vorsichtige Haltung Bremens gegenüber der Sklavenfrage in den USA, die sich in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts im öffentlichen Schweigen der Kaufmannschaft oder der staatlichen Reaktion auf den nach Bremen geflüchteten Sklaven William Stepney manifestierte, geriet mit dem Beginn der zweiten Jahrhunderthälfte immer mehr unter Druck. Wie oben beschrieben, hatte die *Bremer Zeitung* die USA in den 1820er Jahren bereits an aufsehenerregenden Einzelbeispielen für die Scheinheiligkeit, im selbst proklamierten Land der Freiheit die Institution der Sklaverei zu bewahren, kritisiert. Ein größtmögliches Stillschweigen zu der Thematik war angesichts der in den 1850er Jahren zunehmend eskalierenden Situation in den USA nur schwierig beizubehalten, blieb aber die bevorzugte Option der Bremer Kaufleute und des Bremer Staates. Bremens Handel und Seefahrt war mit beiden in den USA konkurrierenden Wirtschaftsmodellen verbunden. Einerseits waren Bremer Kaufleute wichtige Abnehmer der Produkte der auf Sklavenarbeit basierenden Plantagenwirtschaft des Südens. Andererseits versorgte die Bremer Auswandererschiffahrt das auf freier Arbeit basierende Wirtschaftssystem der sich industrialisierenden Nordstaaten mit Arbeitskraft.<sup>1446</sup> In den Zeitungen der Stadt hingegen intensivierte sich die Beschäftigung mit der Sklavereifrage in den USA und wandelte sich von der

---

1445 *Bürgerfreund*, 23. Juli 1818, Bruchstücke aus dem Tagebuch eines Deutschen von Bremen nach Süd-Amerika.

1446 Maischak, *German merchants*, 2013, S. 112f., 230–240.

gelegentlichen Beschreibung aufsehenerregender Einzelfälle zur regelmäßigen Analyse der wirtschaftlichen und politischen Bedeutung der Sklaverei in den USA, in der moralische Kritik und wirtschaftliche Befürwortung aufeinandertrafen.

Ein Festhalten am Status quo wäre für die Bremer Kaufmannschaft aus politischer und wirtschaftlicher Sicht am wünschenswertesten gewesen. Dass sich die Sicht auf die USA seit der Jahrhundertwende kaum gewandelt hatte, verdeutlicht auch ein 1856 im *Bürgerfreund* veröffentlichter Reisebericht eines Bremers, der wie in den oben besprochenen Reiseberichten anonym blieb. In weiten Teilen stimmt der von den USA vermittelte Eindruck mit den 60 Jahre älteren Beobachtungen Bövings überein. Die größte Diskrepanz besteht in der Beschreibung der zahlreichen, armen deutschen Einwanderer, die es während Bövings Aufenthalt noch nicht gegeben hatte. Die Sklaverei erhielt als Institution wenig Aufmerksamkeit und erschien nicht als eigenständiger Interessenschwerpunkt. So fanden die Plantagen am Mississippi nur aufgrund ihrer Schönheit in einer ansonsten als langweilig empfundenen Landschaft Erwähnung.<sup>1447</sup> Parallelen zu Böving machen sich insbesondere in der Reise an der Ostküste in Richtung Süden bemerkbar. Südlich von Baltimore konnte der Autor seiner Umgebung kaum Positives abgewinnen. Größter Grund für sein Unbehagen war ebenfalls der öffentliche Verkauf von Sklaven. In Richmond, Virginia hatte er „die Courage [...] den scheußlich widerlichen Negerverkäufen beizuwohnen.“ Hier deutet sich bereits an, dass die Erwähnung der Auktion nicht wie in Bövings unveröffentlichter Schrift einer wirtschaftlich-moralischen Abwägung der Sklaverei diene, sondern der Leserschaft einen möglichst großen Unterhaltungswert bieten sollte. Der Autor fuhr fort, als ein Sklave durch Bewegungen die Funktionalität seiner Gelenke unter Beweis stellen sollte, „schienen meine Eingeweide störrisch werden zu wollen“. „Sonstige Prozeduren zu beschreiben, verbietet der Anstand, ich könnte Ihnen sonst, gleich mir, das Vergnügen einer Gänsehaut verschaffen.“ Der anonyme Autor zeigte kein Interesse an einer politischen oder wirtschaftlichen Einordnung, sondern nutzte die Sklaverei, um eine unterhaltende Gruselgeschichte zu erzählen. Ebenso wie Böving tat er die Sklaverei als ausschließlich amerikanisches Problem ab. Denn „der Amerikaner“, „vergißt nur leider zu oft, daß es nicht erlaubt ist, das Gewissen sich gar zu sehr ausdehnen zu lassen.“<sup>1448</sup>

1447 Der *Bürgerfreund*, 6. Januar 1856, Amerikanische Schilderungen, von einem Bremer. New Orleans im Novbr. 1855.

1448 *Bürgerfreund*, 13. Januar 1856, Amerikanische Schilderungen.

Baltimore, das als Zentrum der Bremer Kaufmannschaft in den USA schon für Böving eine wichtige Anlaufstelle gewesen war, behielt für die Bremer Kaufmannsnetzwerke eine bedeutende Stellung. Der anonyme Reisende hielt fest: „Die Deutschen, namentlich die Bremer [...] hängen in Baltimore wie ein sich bildender Bienenschwarm zusammen [...]“<sup>1449</sup> Ein näherer Blick auf diese Personengruppe, die inzwischen auch viele Einwanderer in zweiter oder dritter Generation umfasste, verdeutlicht, dass die US-amerikanische Sklavereidebatte auch vor den Bremer Kaufmannsnetzwerken nicht halt gemacht hatte. John Christian Brune war der Sohn des in Kapitel 3.1.3. erwähnten gebürtigen Bremers Friedrich Wilhelm Brune, der von Baltimore aus Verbindungen nach Bremen aufrecht gehalten hatte. Bereits der Vater hatte sich mit dem amerikanischen Süden identifiziert und Sklaven besessen. John C. Brune (1814–1864) war ein Sklavereibefürworter und Sympathisant der Konföderation. Seit 1859 war er Abgeordneter der *state legislature* von Maryland. Als Präsident Lincoln 1861 offen pro-Konföderierte Abgeordnete in Maryland verhaften ließ, um die Sezession des Staates zu verhindern, floh Brune aus dem Staat. In den folgenden Jahren hielt er sich bis zu seinem Tod in Kanada und der Karibik auf.<sup>1450</sup>

John C. Brune stellte damit gewiss ein Extrem des Meinungsspektrums der mit Bremen verbundenen Kaufmannschaft dar. Bremer bzw. ihre Nachfahren fanden sich überwiegend auf der secessionistischen Seite wieder, eine uniforme Zuordnung zu einer Konfliktseite ist aber nicht möglich. Meinungsverschiedenheiten liefen auch durch die Baltimore-Bremer Familien- und Geschäftsnetzwerke.<sup>1451</sup> Die Tendenz zur Befürwortung der Sklaverei und der Sezession Marylands lässt sich vordergründig durch sozioökonomische Faktoren erklären. Die Mehrheit der deutschstämmigen Bewohner Marylands unterstützte klar Präsident Lincoln und die Union. Im Zuge der in den vorangegangenen Jahrzehnten stark zugenommenen Einwanderung waren zahlreiche mittellose Deutsche angekommen, die sich politisch an den liberalen Flüchtlingen der Revolution von 1848 orientierten. Dies spiegelt sich in der Stärke der Turnerbewegung in Maryland, deren Mitglieder sich hauptsächlich aus der Unter- und Mittelschicht rekrutierten. Die Turnerbewegung in den USA, deren nationale Hauptverwaltung sich in Baltimore befand, verurteilte und bekämpfte die Sklaverei kompromisslos. Demgegenüber standen die wohlhabenden Bremer und

---

1449 *Bürgerfreund*, 10. Januar 1856, Amerikanische Schilderungen.

1450 McCoy, Frederick W. Brune, 2012; Maischak, *German merchants*, 2013, S. 232–234.

1451 Maischak, *German merchants*, 2013, S. 233–236.

bremischstämmigen Kaufleute in Baltimore, die größtenteils mit dem in den Südstaaten angebauten Tabak handelten. Sie waren nicht auf eine ähnliche Weise wie die mit den 48ern verflochtenen Turner mit sozialdemokratischen Ideen verbunden. Im Gegenteil, sie waren wirtschaftlich und durch ihre Geschäftsnetzwerke teils freundschaftlich mit dem Süden verbunden.<sup>1452</sup> Dieter Cunz bewertete den von Bremern geprägten, elitären Club *Germania* als „hot-bed of Secessionism“. Die deutsche, größtenteils bremischstämmige kaufmännische Elite Baltimores deutete er als „the northernmost clique of German adherents of the Confederate cause“.<sup>1453</sup>

Lars Maischak schrieb die Entscheidung zwischen der Unterstützung der Konföderation oder Union der Bremer in Baltimore stärker noch als ökonomischen Beweggründen, weltanschaulichen und politischen Faktoren zu. So habe zwar ein kosmopolitisches Selbstverständnis der Bremer Kaufleute in Baltimore gegen eine Annäherung an den Süden gesprochen. Andererseits hätten die traditionell auf patriarchischen Strukturen beruhende Bremer Elite sich mit dem ideologischen Streben der Sklavenhalter nach einer hierarchisch strukturierten Gesellschaft und der Gegnerschaft zum radikalen Liberalismus identifizieren können.<sup>1454</sup> In den Augen von ideologischen Befürwortern der Konföderation hätten so Konstitutionalismus und soziale Ordnung gegen eine fanatische Volksbewegung gestanden.<sup>1455</sup> Für diese Sichtweise spricht, dass der *Deutsche Correspondent*, eine deutschsprachige Zeitung Baltimores, die den Demokraten nahestand und von vielen dortigen Bremer Kaufleuten gelesen wurde, ihre Befürwortung der Sklaverei an der Verfassung ausrichtete. Die Sklaverei sei nicht zu verteidigen, weil sie aus sich selbst heraus eine schätzenswerte Institution sei, sondern weil jeder Eingebürgerte geschworen habe, die Verfassung und die darin verankerte Sklaverei zu verteidigen.<sup>1456</sup>

1452 Echternkamp, *Emerging Ethnicity*, 1991, S. 12f.; Cunz, *The Maryland Germans in the Civil War*, 1941, S. 414–419; Frank Towers, *Strange Bedfellows: The Union Party and the Federal Government in Civil War Baltimore*, in: *Maryland Historical Magazine* 106 (2011) 1, S. 7–35, hier S. 25.

1453 Cunz, *The Maryland Germans in the Civil War*, 1941, S. 415, 418.

1454 Vgl. zum Verhältnis des Bremer Bürgertums zu Liberalismus und Reaktion nach 1848 Schulz, *Vormundschaft und Protektion*, 2002, S. 573–588. Die auch von ehemaligen Befürwortern der Revolution innerhalb der Bremer Elite mitgetragene reaktionäre Verfassung Bremens zielte darauf ab, den politischen Einfluss der nichtbürgerlichen Schicht zu begrenzen und radikaldemokratische Ideen zu bekämpfen.

1455 Maischak, *German merchants*, 2013, S. 230–237.

1456 Cunz, *The Maryland Germans in the Civil War*, 1941, S. 404.

Auch in Bremen selbst präsentierte sich die eskalierende Lage in den USA als komplexe Entwicklung ohne eindeutige Entscheidung zur einen oder anderen Seite. Wie in Kapitel 3.4. gezeigt wurde, war Bürgermeister Arnold Duckwitz kein Gegner der Sklaverei und hatte 1856 im Privaten auf eine Annexion Kubas durch die USA gehofft, um die Plantagensklaverei zu stärken. Dies stellt die bisherige Einschätzung in Frage, er sei „not sympathetic to the southern cause“ gewesen.<sup>1457</sup> Dennoch entschieden er und die übrigen politischen Entscheidungsträger sich für die Unterstützung des Nordens. Bremen erkannte die Unabhängigkeit der Konföderierten Staaten nicht an, obwohl Duckwitz Sorge über die militärischen Erfolgsaussichten des Nordens äußerte.<sup>1458</sup> Doch auch auf staatlicher Ebene hatte es Sympathien für die Südstaaten und deren auf Sklavenarbeit beruhendes Wirtschaftssystem gegeben. So hatte es in den 1840er Jahren Bemühungen gegeben, den direkten Import der Plantagenprodukte des Südens nach Europa unter Umgehung von Umschlaghäfen in den Nordstaaten zu stärken.<sup>1459</sup> Solche Bemühungen gingen auch von Ambrose Dudley Mann aus, der von 1842 bis 1845 US-Konsul in Bremen war. Mann, gebürtig aus Virginia, war Befürworter der Sklaverei und während dem Sezessionskrieg als Diplomat der Konföderierten Staaten in Europa tätig. 1844 förderte der Senat den Druck eines von Mann verfassten Buches über die USA beim Bremer Verlag Schünemann. Der Senat hoffte, es werde die Auswanderung über Bremen befördern.<sup>1460</sup> Das Buch stellte alle Gliedstaaten der USA vor. Für die Nordstaaten beschränkte Mann sich überwiegend auf einen historischen Abriss und aktuelle statistische Daten. Die Beschreibung der Südstaaten hingegen war hochpolitisiert und befasste sich ausgiebig mit

---

1457 Maischak, *German merchants*, 2013, S. 237.

1458 Die diplomatische Entscheidung für die Nordstaaten und die Einstellung des Handels mit den Südstaaten führte nicht wie befürchtet zu einer wirtschaftlichen Katastrophe, da eine Diversifizierung der Handelspartner und Importgüter gelang. Suzanne Foxley, *Beobachtungen und Berichte: Die Despatches des US-Konsulates Bremen während des Amerikanischen Sezessionskrieges 1861–1865*, in: *Bremisches Jahrbuch* 98 (2019), S. 93–120; Maischak, *German merchants*, 2013, S. 237; Einen Überblick über wirtschaftliche und diplomatische internationale Auswirkungen des Sezessionskriegs bietet Don Harrison Doyle, *The cause of all nations: An international history of the American Civil War*, New York, NY, 2015.

1459 Beutin, *Bremen und Amerika*, 1953, S. 284 Anm. zu S. 57, 290 Anm. zu S. 81; Maischak, *German merchants*, 2013, S. 27.

1460 StAB 2-Dd.II.c.2.N.I.a. *Senatsprotokollauszug*, 18. Dezember 1844. Der Senat kaufte vom Verleger Schünemann 500 Exemplare des gedruckten Buches. Welche Verwendung diese Bücher fanden, ist unklar.

der Sklavenfrage. Die Bremer, die das von ihrem Senat mitfinanzierte Werk lasen, konnten so unter anderem erfahren, dass eine Abschaffung der Sklaverei nur von den Sklavenstaaten ausgehen könne oder dass die Sklaverei in Louisiana erforderlich sei, da nur Afrikaner in der Lage seien, in der dort herrschenden Hitze zu arbeiten.<sup>1461</sup>

Eine wirtschaftliche Stärkung der Südstaaten durch die Einrichtung einer direkten Dampfschiffahrtslinie nach Bremen war in Virginia bereits in den 1840er Jahren diskutiert worden und 1854 erneut geplant. Der hanseatische Ministerresident<sup>1462</sup> in Washington D.C., der gebürtige Holsteiner Rudolf Schleiden, und der Bremer Konsul in Richmond, Eduard de Voss, unterstützten das letztlich nicht umgesetzte Vorhaben und standen diesbezüglich in engem regelmäßigem Kontakt mit dem Bremer Senat. Ihr Ziel war es, durch Lobbyarbeit Virginias Legislatur zunächst von der Finanzierung eines solchen Projekts und folgend von der Festlegung auf Bremen als europäischen Verbindungspunkt zu überzeugen.<sup>1463</sup> Allen Beteiligten war dabei bewusst, dass es sich nicht um ein organisches Wachstum der bisherigen Dampfschiffverbindungen<sup>1464</sup> handelte, sondern um eine gezielte Stär-

---

1461 Ambrose Dudley Mann, *Die nordamericanischen Freistaaten*, Bremen, 1845, S. 188, 196; In einer späteren Publikation in London versuchte er Unterstützung für die Einrichtung einer Dampferlinie zwischen Virginia und Wales zu sammeln. Ambrose Dudley Mann, Letter of A. Dudley Mann, to the Citizens of the Slaveholding States, in Relation to a Weekly Atlantic Ferry Line of Iron Steamships of Thirty Thousand Tons between the Chesapeake Bay and Milford Haven, London, 1856.

1462 Der Begriff Ministerresident bezeichnet eine gegenwärtig nicht mehr existierende Klasse diplomatischer ständiger Gesandter. Als hanseatischer Ministerresident stand Schleiden den Bremer Konsulaten in den USA vor und empfing ihre jährlichen Berichte. Siehe zur Funktion von Ministerresidenten und Bremens Präferenz, statt diplomatischer Gesandtschaften, Konsulate einzurichten. Fiebig, *Hanseatenkreuz und Halbmond*, 2005.

1463 Schleiden verfasste einen Zeitungsartikel, der Bremens Vorteile gegenüber dem schärfsten Konkurrenzhafen Antwerpen hervorhob. De Voss sollte anonym veranlassen, dass Zeitungen in Richmond über ältere Pläne des Jahres 1846 berichteten, die bereits Bremen als Endpunkt der Linie favorisierten. Zusätzlich sollte er Aufsichtsratsmitglied des zu schaffenden Unternehmens werden, um die Entscheidung zugunsten von Bremen beeinflussen zu können. StAB 2-A.-C., 2-B.13.b.1.a.2.a.II. Ministerresident Schleiden an Bürgermeister Smidt, 19. und 23. Januar 1854; ebd. Konsul de Voss an Ministerresident Schleiden, 16. Januar 1854.

1464 Von 1847 bis 1857 fuhr die Ocean Steam Navigation Company, ein von den USA subventioniertes Unternehmen, zwischen New York und Bremerhaven. A.D. Mann hatte sich in Washington D.C. für Bremerhaven als Endpunkt dieser ersten regelmäßigen Dampfschiffverbindung zwischen dem europäischen Festland und den USA eingesetzt. Hofmeister, *Bis 1857: Vorgeschichte und Gründung*, 2007.

kung des auf Sklavenarbeit basierenden Wirtschaftssystems der Südstaaten. Als Duckwitz, zu diesem Zeitpunkt Senator, vorschlug, zur Effizienzsteigerung eine Linie von Bremen über New York nach Virginia einzurichten, ließ de Voss über Schleiden ausrichten: „daß ihm als practischer Kaufmann ein solcher Vorschlag allerdings sehr zusage.“ Eine Aussicht auf Erfolg habe er jedoch nicht, „da der Zweck des ganzen Dampfschiffsprojects gerade der sei, Virginien möglichst unabhängig von New York sowie im Interesse der Sklaverei, von allen freien Staaten zu machen und alle Bedürfnisse direct zu importieren.“<sup>1465</sup>

Zu bemerken ist noch, dass Arnold Duckwitz in seiner Einschätzung, die Sklavenfrage der USA und Kubas seien miteinander verflochten, in der politischen Führung Bremens nicht allein war. Schleiden reiste 1854 nach Kuba und kehrte über New Orleans, Savannah, Charleston und Richmond zurück nach Washington D.C., um einen möglichst umfassenden Einblick in die dort praktizierte Sklaverei zu erhalten. Auf Kuba traf er sich mit Richard Fritze und besuchte mehrere Plantagen: „Besondere Aufmerksamkeit habe ich [...] der Sklavenfrage gewidmet, die, wenn auch in verschiedener Weise, für die Zukunft der Insel von gleicher Bedeutung ist, wie für die Vereinigten Staaten.“ Seine Analyse der Sklaverei in Kuba und den Südstaaten der USA gleicht dabei der Berichterstattung der dortigen Bremer Konsuln. Ohne moralische Wertungen hielt er einen steigenden Sklavenpreis sowie die mangelhafte Umsetzung der Unterdrückung des Sklavenhandels auf Kuba fest.<sup>1466</sup>

Das Spannungsfeld zwischen freier Arbeit und Sklaverei und die sich zuspitzende Sklavenfrage waren auch in den politischen Nachrichten der Bremer Presse ein stets präsent Thema, in dem die Sympathien von Artikel zu Artikel wechseln konnten. Die Berichterstattung hatte ihren Anfang als Teil der allgemeinen Nachrichten über Sklaverei und Abolitionsfragen genommen. Zunächst folgte sie den Mustern des übergeordneten Themenfeldes und verarbeitete um 1820 die verbreitete Furcht vor Sklavenaufständen: „Zu Petersburg, in Virginien, schweben die jetzigen Einwohner in beständiger Angst für einen Aufstand der Neger.“<sup>1467</sup> Es war unter anderem die Texasfrage, welche das Interesse an der rechtlichen Lage in den USA,

---

1465 StAB 2-A.-C., 2-B.13.b.1.a.2.a.II. Ministerresident Schleiden an Bürgermeister Smidt, 16. Februar 1854.

1466 StAB 2-A.-C., 2-B.13.b.1.a.2.a.II. Ministerresident Schleiden an Bürgermeister Smidt, 27. November, 8. und 12. Dezember 1854.

1467 *Bürgerfreund*, 6. Juli 1820, Neger-Aufstand.



den Spannungen zwischen den Sklavenstaaten und den freien Staaten sowie der Auseinandersetzung zwischen Sklavereibefürwortern und Gegnern wachsen ließ. 1835 bis 1836 hatten Siedler aus den USA die Unabhängigkeit von Texas gegenüber Mexiko militärisch erstritten. Die Wirtschaft der Republik Texas war gänzlich auf die Ausbeutung von Sklaven auf Baumwollplantagen ausgerichtet. Im folgenden Jahrzehnt war die Frage über die Zukunft von Texas ein Pulverfass internationaler Politik. Mexiko erkannte die Unabhängigkeit nicht an, Großbritannien und die USA versuchte ihren Einfluss in Nordamerika auszudehnen. 1845 annektierten die USA Texas als sklavenhaltenden Staat, dies war ein entscheidender Auslöser für den mexikanisch-amerikanischen Krieg.<sup>1468</sup> Aufgrund eines lebendigen Handels nach Galveston hatte auch Bremen ein Interesse an der politischen Lösung der politischen Zukunft von Texas.<sup>1469</sup> Die *Weser-Zeitung* schrieb 1844: „Die Texasfrage ist [...] eine Lebensfrage für Amerika“. Die Annexion durch die USA erschien sicher, nur die Frage der Sklaverei noch offen. Wie die Antwort ausfallen sollte, erschien eindeutig: „[...] wo der Boden durch freie Arbeit urbar gemacht werden kann, da wird man nicht so leicht zum kostspieligen Luxus der Negersklaverei seine Zuflucht nehmen.“<sup>1470</sup> Eine bedingungslose Unterstützung der US-amerikanischen Abolitionisten ist der *Weser-Zeitung* aber keinesfalls nachzusagen. Im folgenden Jahr schrieb sie: „Die Fanatiker unter den Abolitionisten des Nordens schmähen auch die Sklavenbesitzer im Süden und reizen diese dadurch zum Widerstand.“<sup>1471</sup>

Die *Bremer Zeitung* bewertete die Texasfrage ähnlich, schrieb aber noch freizügiger. Die weniger zurückhaltende Berichterstattung und die damit einhergehende geringere Rücksichtnahme auf bremische Wirtschaftsinteressen stimmt mit der stärker politischen Ausrichtung der *Bremer Zeitung* im Vergleich zur wirtschaftlich/merkantilen *Weser-Zeitung* überein. Die schärfere Rhetorik der *Bremer Zeitung* löste einen kleinen diplomatischen Skandal mit Bremens wichtigstem Handelspartner aus. Am 19. Februar

---

1468 Für eine aktuelle und umfassende Studie dieser Ereignisse und der Rolle der Sklaverei in Texas siehe Andrew J. Torget, *Seeds of Empire: Cotton, Slavery, and the Transformation of the Texas Borderlands, 1800–1850*, Chapel Hill, 2015.

1469 Manfred Kossok, Preußen, Bremen und die "Texas-Frage" 1835–1845, in: *Bremisches Jahrbuch* 49 (1964), S. 73–104. Die Hansestädte handelten mit der Republik Texas einen Schifffahrts- und Freundschaftsvertrag aus. Zu den diplomatischen Beziehungen Bremens zu Texas ist ein umfangreicher Aktenbestand erhalten. StAB 2-A.-C., 2-C.26. Verhältnisse der Hansestädte zu Texas 1840–1846.

1470 *Weser-Zeitung*, 24. Oktober 1844, Vereinigte Staaten.

1471 *Weser-Zeitung*, 7. Juni 1845, Vereinigte Staaten.

1845 druckte die Zeitung einen aus New York eingesandten Beitrag, der die Texasfrage gemeinsam mit dem britisch-amerikanischen Konflikt um das Oregon-Territorium analysierte. Aus dem Abstimmungsverhalten im Repräsentantenhaus über die Annexion von Texas schloss der Verfasser, „dass die Texasfrage mehr Sache der Sklaverei, wie der demokratischen Partei ist“. Die Abgeordneten hatten nicht primär nach Parteilinien, sondern nach Norden (gegen) und Süden (für) gestimmt. Es drohe nun ein gleichzeitiger Krieg mit Mexiko und Großbritannien. Sollte es dazu kommen, „so müssen die Wünsche der Welt bei dem Kampfe Englands gegen eine insolente Pöbelrepublik, die mit den Worten der Freiheit unter dem blutigen Banner der Sklaverei streitet, entschieden für erstere Nation sein“. Da die Annexion von Texas die Sklavenstaaten stärken werde, würden der Norden in einem solchen Krieg nicht mit dem Süden zusammenhalten können. Eine Auflösung der Union sei zu befürchten.<sup>1472</sup> Der oben erwähnte US-Konsul Mann, Sklavereibefürworter und SüdstaatenSympathisant, schrieb noch am Erscheinungstag des Artikels einen Beschwerdebrief an Bürgermeister Smidt. Der Bericht verbreite „vilest slander“ und schade dem Ruf der USA. Da in Bremen Pressezensur herrsche, richte er sich an den Bürgermeister mit der Bitte, dem angerichteten Schaden entgegenzuwirken. Mann versuchte hiermit nach der Veröffentlichung des oben beschriebenen Buches im Vorjahr bereits ein zweites Mal, die öffentliche Meinung in Bremen zugunsten der sklavenhaltenden US-Staaten zu beeinflussen. Smidt konnte die Wogen glätten, indem er Mann versicherte, eine Zensur werde nur bei solchen Berichten angewandt, die sich auf den Deutschen Bund bezögen, nicht aber bei außenpolitischen Artikeln. Mann akzeptierte diese mit dem Hinweis versehene Erklärung, weder der Senat noch die allgemeine Öffentlichkeit noch der Herausgeber der *Bremer Zeitung* teile die Meinung des anonymen Verfassers.<sup>1473</sup>

Mit der Eskalation der Spannungen in den 50er Jahren zeigte sich in der Berichterstattung der *Weser-Zeitung*, welche die inzwischen erloschene *Bremer Zeitung* als wichtigstes politisches Nachrichtenblatt abgelöst hatte, das Dilemma der Bremer Beobachter. Aus humanistisch-moralischer Perspektive galt es zwar zumindest in der Öffentlichkeit, den Abolitionismus zu unterstützen, oberstes Ziel war aber die Aufrechterhaltung des Status quo, von Ordnung und Frieden und somit vom Erhalt der Union. Wen

---

1472 *Bremer Zeitung*, 19. Februar 1845, Vereinigte Staaten von Nordamerika.

1473 StAB 2-Dd.II.c.2.N.I.a. Konsul Mann an Bürgermeister Smidt, 19. Februar 1845 und 24. Februar 1845.

die *Weser-Zeitung* unterstützte, hing daher meist nicht direkt von der Befürwortung oder Ablehnung der Sklaverei ab, sondern davon, von welcher Partei die größte Gefahr für die Einheit der Union auszugehen schien. So ist es zu erklären, dass die Zeitung 1853 von einem „Conflict zwischen Abolitionisten und Freunden von Ruhe und Ordnung“ in Kansas berichtete.<sup>1474</sup> Es handelte sich dabei um Kampfhandlungen, die dem jahrelangen blutigen Konflikt um Kansas' Eintritt in die Union als Sklavenstaat oder als freier Staat vorausgegangen waren.<sup>1475</sup> Drei Jahre später, als Gewalt von Sklavereibefürwortern ausging, verwendete die *Weser-Zeitung* eine ähnliche Rhetorik ironisch gegen die Sklavereibefürworter. Eine Gruppe von Sklaven sei aus Kentucky nach Ohio geflohen und habe sich im Haus einer freien schwarzen Familie versteckt. Verfolgende Sklavenjäger, die „Helden der „Ordnung“ brachen ein“ und es sei ein Feuergefecht entbrannt.<sup>1476</sup>

In der zweiten Hälfte der 50er Jahre konzentrierte die *Weser-Zeitung* sich auf die politische Auseinandersetzung. Dabei ließ sie den sklavereikritischen Sprecher des Repräsentantenhauses, Nathaniel Banks, ausgiebig zu Wort kommen und unterstützte ihn geradezu begeistert. Die Meinung eines demokratischen Abgeordneten, statt Banks solle ein „nationaler“ Sprecher gewählt werden, kommentierte die Zeitung: „lies: der Sklavereipropaganda günstig gesinnten“.<sup>1477</sup> Ein anderer Beitrag pries Banks' Wahl als „schöner Sieg der ganzen Freiheit“. Doch eben dieser Artikel verdeutlicht, dass die Freiheitsliebe ein theoretisches Ideal blieb, dem wirtschaftliche Interessen übergeordnet waren. Da die Nordstaaten mit Banks' Wahl auf Bundesebene einen großen politischen Sieg erzielt hatten,<sup>1478</sup> war nun die Reaktion der Südstaaten und damit eine weitere Eskalation zu befürchten, die es aus Bremer Sicht unbedingt zu vermeiden galt.

„Wir wissen sehr wohl, daß rhetorisches Gas, wie es die nördlichen Abolitionisten zum Ekel und Überdruß seit Jahren [...] erzeugen, nichts hilft und eher Alles noch mehr verschlimmert. Es steckt in den Sklaven ein Capital von 3000 Mill Dollars, abgesehen davon, daß Industrie und

1474 *Weser-Zeitung*, 3. Januar 1856; vgl. Maischak, *German merchants*, 2013, S. 171.

1475 Siehe zur politischen Debatte und dem als „Bleeding Kansas“ bekannten Konflikt Alice Elizabeth Malavasic, *The F Street Mess. How Southern senators rewrote the Kansas-Nebraska Act*, Chapel Hill, 2017, S. 143–170.

1476 *Weser-Zeitung*, 7. März 1856, Amerika.

1477 *Weser-Zeitung*, 23. Februar 1856, Amerika.

1478 James G. Hollandsworth, *Pretense of glory: The life of General Nathaniel P. Banks*, Baton Rouge, La., 1998, S. 25–31.

Handel des Südens ganz auf Sklaverei beruht, und dererlei nationalökonomische Fragen lassen sich nicht mit wohliger Philantropie erledigen. [...] Die Humanität [...] ist am Ende doch nichts weiter als geschäftliche Eifersucht gegen den reichen Chevalier in den Südstaaten.<sup>1479</sup>

Die *Weser-Zeitung* bemühte auch die bereits in den Reiseberichten von Bremer Kaufleuten beobachtete Romantisierung der Sklaverei. Die Sklavenhalter würden ihre Sklaven schirmen wie „im Mittelalter die edleren Gestalten des Ritterthums zum Schutze des Bürgers und Bauern“. Die Relativierung des Übels der Sklaverei diene der Ablehnung der Meinung, dass das Problem „nicht in Evolution, sondern in Revolution“ gelöst werden müsse. Hieraus folgte aber keine Parteinahme für die Südstaaten, denn auch der Süden „drängt stürmisch zur Katastrophe“. Zum Erhalt der Union und nicht ausgesprochen, doch wohl mitgedacht des Wohlstandes Bremens und der USA sei es erforderlich, dass beide Konfliktparteien von ihren Maximalforderungen Abstand nehmen.<sup>1480</sup>

Im Juli 1856 druckte die *Weser-Zeitung* eine Artikelreihe „Zum Verständnis der politischen Zustände der nord-amerikanischen Union“. Zunächst kam die *Weser-Zeitung* zu dem grundsätzlichen Schluss, dass Voraussetzung einer funktionierenden demokratischen Republik eine arbeitende Bevölkerung mit einer „activen Bürgertugend“ sei. Dies sei dort der Fall, „wo keine Sklaven die Arbeit für des Lebens Nothdurft verrichten“.<sup>1481</sup> Folgend ergriff die Zeitung in der Verfassungskrise von Kansas Partei für die Abolitionisten. Es hatten sich zwei konkurrierende Legislaturen gebildet, die entgegengesetzte Ziele verfolgten und in Kansas' Verfassung die Sklaverei festschreiben oder verbieten wollten. Die Bundesregierung unter Präsident Pierce erkannte zu diesem Zeitpunkt noch die Pro-Sklaverei Legislatur an, obwohl ein Untersuchungskomitee des Kongresses befunden hatte, dass es durch Wahlbetrug zum Sieg der Sklavereibefürworter gekommen war.<sup>1482</sup> Die *Weser-Zeitung* empörte sich, dass „die Centralgewalt für die Friedensstörer offen Partei nimmt“ und erklärte sie für illegitim. Die Pro-Sklaverei

---

1479 *Weser-Zeitung*, 6. März 1856, Amerika.

1480 Ebd.

1481 *Weser-Zeitung*, 22. Juli 1856, Zum Verständnis der politischen Zustände der nord-amerikanischen Union I.

1482 Siehe zu den konkurrierenden Legislaturen sowie ihren Unterstützern auf Bundesebene und zu den ausbrechenden Kampfhandlungen Malavasic, *The F Street Mess*, 2017, S. 143–170; Thomas Goodrich, *War to the knife: Bleeding Kansas, 1854 – 1861*, Mechanicsburg, PA, 1998, 1. ed., S. 123–143.

Legislatur werde nur durch bewaffnete Pflanzer aus dem benachbarten Missouri getragen.<sup>1483</sup> Erneut stellte die *Weser-Zeitung* sich gegen die Partei, von der ihrer Ansicht nach Unruhe und Gewalt ausgingen. In einer weiteren Artikelreihe fürchtete die Zeitung, die USA seien „in dringender Gefahr, das Kind mit dem Bade auszuschütten, in Bausch und Bogen die ganze Union zu Gunsten der Sklavenemancipation preiszugeben.“ Als Vorbild pries die Redaktion wieder Nathaniel Banks. Dieser zeige, dass es möglich sei, vorsichtig und bedächtig vorzugehen „und doch ein treuer Freund des Rechts und der Menschlichkeit“ zu sein.<sup>1484</sup> Sie druckte eine redigierte Rede von Banks ab, in der er gefordert hatte, die Bundesregierung müsse in Kansas entschieden eingreifen und die aus Missouri unterstützten pro-Sklaverei-Milizen vertreiben. Nicht, weil er selbst die dortigen Abolitionisten unterstütze, sondern damit Frieden und Rechtsstaatlichkeit wiederhergestellt werden könnten und Kansas die verfassungsgemäße Möglichkeit habe, frei über die Sklavenfrage abzustimmen.<sup>1485</sup>

Die Bremer Zeitungen vermieden es, eindeutig für eine Seite Partei zu ergreifen. Taten sie es in einzelnen Artikeln doch, folgte daraus keine langfristige Positionierung. Eine aus Bremer Sicht ideale Lösung des heraufziehenden Konflikts ist nirgendwo direkt formuliert. Aus den oben analysierten Tendenzen lässt sich jedoch schließen, dass dies am ehesten eine gütliche Einigung gewesen wäre, die beiden Seiten Kompromisse abverlangt und jeglichen wirtschaftlichen Schaden minimiert hätte. Die Bremer Redakteure teilten die Abneigung des Nordens gegen die Sklaverei, hatten aber Verständnis für das Bedürfnis des Südens, den auf legaler Sklavenarbeit errichteten Wohlstand zu erhalten. Dass die Sklaverei auf lange Sicht abgeschafft werden müsse, stand außer Frage. Diese Abschaffung sollte aber idealerweise aus eigenem Bestreben der Südstaaten geschehen, die genug Zeit erhalten müssten, um die Basis ihres Wirtschaftssystems ohne große Umbrüche auf freie Arbeit umzustellen.

Dass Bremer Akteure sowohl auf staatlicher (Senat), wirtschaftlicher (Kaufleute) als auch gesellschaftlicher (Zeitungen) Ebene in den Jahren vor dem Beginn des amerikanischen Sezessionskrieges zumindest überwiegend keine radikalen Antisklavereipositionen bezogen, sondern einen Ausgleich anstrebten oder in einigen Fällen die Sklaverei sogar offen befürworteten,

---

1483 *Weser-Zeitung*, 22. Juli 1856, Zum Verständnis der politischen Zustände der nord-amerikanischen Union II.

1484 *Weser-Zeitung*, 29. Oktober 1856, Nordamerika I.

1485 *Weser-Zeitung*, 30. Oktober 1856, Nordamerika II.

ist im Kontext des zeitgenössischen US-amerikanischen Diskurses nicht als Parteinahme für eine Sezession der Südstaaten zu interpretieren. Grundlegende Ursache des Bürgerkriegs war unzweifelhaft der Konflikt um die Sklaverei. Die Geschichtsschreibung des amerikanischen Sezessionskrieges konzentrierte sich lange auf den moralischen Aspekt dieses Konfliktes.<sup>1486</sup> Seit einigen Jahren betont die Forschung in Ergänzung hierzu auch wirtschaftliche Ursachen. So geht Marc Egnal für die 1850er Jahre in den Nordstaaten nur von einem Bevölkerungsanteil von ca. 15 % aus, der eine schnellstmögliche Abschaffung der Sklaverei in den USA forderte. Ziel der Republikaner sei bei Kriegsbeginn noch nicht die Abschaffung der Sklaverei im Süden, sondern das Verhindern der Entstehung neuer Sklavenstaaten im Westen sowie die wirtschaftliche Entwicklung der Nordstaaten gewesen. Ein entscheidender Auslöser des Krieges seien auseinandergelungene wirtschaftliche Interessen der freien und sklavenhaltenden Staaten gewesen. Die Ausrichtung der Wirtschaft der USA entlang neuer West-Ost-Achsen mittels Kanälen und Eisenbahnen, welche die Bedeutung der alten Nord-Süd-Achse des Mississippi schwächte, habe eine weitere wirtschaftliche Entkopplung begünstigt. Symptomatisch seien die *Border States* des Südens, die aufgrund ihrer engen wirtschaftlichen Verflechtung mit dem Norden loyal geblieben seien.<sup>1487</sup>

Egnals Lesart ist keineswegs unumstritten,<sup>1488</sup> die geschichtswissenschaftliche Debatte um die Ursachen der Sezession der Südstaaten und des Kriegsausbruchs dauert an.<sup>1489</sup> Dennoch erlaubt sie einen neuen, geschärften Blick auf die zeitgenössische Debatte auch über die USA hinaus. Die in

---

1486 Zu den einflussreichsten Werken dieser klassischen Sezessionskriegsgeschichte gehört James M. McPherson, *Battle cry of freedom: The Civil War era*, Oxford, 1988.

1487 Marc Egnal, *Clash of extremes: The economic origins of the Civil War*, New York, NY, 2009; Marc Egnal, *The Economic Origins of the Civil War*, in: *OAH Magazine of History* 25 (2011) 2, S. 29–33, hier S. 31.

1488 Siehe für eine kritische Meinung Jon Ashworth, Rezension zu: Egnal, *Clash of Extremes: The Economic Origins of the Civil War*, *H-CivWar*, *H-Net Reviews*, Mai 2010, <http://www.h-net.org/reviews/showrev.php?id=29754>, Zugriffsdatum 10.12.2021. Für eine positive Einschätzung siehe Roger Ransom, Rezension zu: Egnal, *Clash of Extremes: The Economic Origins of the Civil War*, in: *The Journal of Economic History* 71 (2011) 4, S. 1121–1123.

1489 Vgl. Andre M. Fleche, *Race and Revolution: The Confederacy, Mexico and the Problem of Southern Nationalism*, in: Jörg Nagler (Hrsg.), *The Transnational Significance of the American Civil War*, Cham 2016, S. 189–203, hier S. 190; Dean B. Mahin, *One war at a time: The international dimensions of the American Civil War*, Washington, DC, 2000, S. 19.

den Bremer Standpunkten immer wieder erkenntliche zentrale Position, die wirtschaftlichen Entwicklungen und Konsequenzen zuteilwird sowie die Bereitschaft trotz moralischer Ablehnung keine sofortige Abschaffung der Sklaverei zu fordern, ist vor dem Hintergrund dieser neueren Forschung weder als direkte Unterstützung noch als Ablehnung des Südens zu verstehen. Vielmehr folgte diese vor allem von den Bremer Zeitungen vertretenen Haltung den gemäßigten Strömungen des Nordens. Wenngleich sich in Baltimore zeigt, dass es insbesondere unter Kaufleuten durchaus Unterstützer einer Abspaltung der Südstaaten gab, stützte sich auch diese Befürwortung auf wirtschaftliche Interessen und die Handelsverbindungen in den Süden. Die weniger moralisch, sondern mehr wirtschaftlich geprägte Betrachtung des Konflikts der 1850er Jahre entspringt so einerseits der doppelten wirtschaftlichen Verbindung als Importeur von Plantagenprodukten und Exporteur von freier Arbeitskraft. Andererseits weist sie auch Parallelen zu der Herangehensweise in den USA selbst auf, die sich in der Verehrung der gemäßigt abolitionistischen Haltung von Nathaniel Banks ausdrückten.

### 4.3 Kapitelfazit

Die Bremer Perspektive auf die atlantische Sklaverei und insbesondere den Sklavenhandel wandelte sich in dem in diesem Kapitel von den 1810er bis in die 1850er Jahre reichenden schwerpunktmäßig untersuchten Zeitraum. Die vertragliche Einbindung Bremens in die britisch geführten internationalen Bemühungen zur Unterdrückung des Sklavenhandels spielte dabei eine Schlüsselrolle. Zunächst schuf sie für staatliche Stellen erstmals das Erfordernis, sich überhaupt auf politischer Ebene mit der Frage des Sklavenhandels auseinanderzusetzen. Der erste Testlauf eines Sklavenhandelsverbots war 1814 ergebnislos geblieben. Dass dies vermutlich weniger an einer Befürwortung des Sklavenhandels, sondern mehr an mangelndem Interesse an einem als wenig relevant wahrgenommenen Thema gelegen hatte, zeigt die Reaktion des Senats auf die gut zwei Jahrzehnte später erfolgte Einladung zum Beitritt zu den Verträgen zur Unterdrückung des Sklavenhandels. Es herrschte die Annahme vor, dass ein Beitritt keine direkten Auswirkungen auf Bremen haben und nur über einen symbolischen Charakter verfügen würde, da die Bremer Seewirtschaft in der Vergangenheit wenig direkte Verbindungen mit dem transatlantischen Sklavenhandel gehabt hatte.



Darüber hinaus übte die Einbindung Bremens in die britisch dominierten atlantischen Antisklavenhandelsbemühungen direkten Einfluss auf die öffentliche Wahrnehmung und Darstellung des Sklavenhandels sowie dessen Bekämpfung aus. In den Jahrzehnten zuvor war der Bremer Blick auf den Themenkomplex mittels des Nachdrucks von Zeitungsartikeln und der Verfolgung von Parlamentsdebatten stark britisch geprägt gewesen. Die von Großbritannien vertraglich festgelegte und militärisch durchgesetzte Unterdrückung des Sklavenhandels fand daher wenig überraschend große Zustimmung. Bremen stand noch in keiner direkten politischen oder wirtschaftlichen Verbindung zu den Geschehnissen vor der Küste Afrikas, die in der Stadt nachgedruckten Darstellungen britischer Periodika fokussierten sich daher auf abenteuerliche Erzählungen und moralische Verurteilungen.

Nach der Einbindung Bremens 1837 in das von Großbritannien ausgehende, den atlantischen Raum umspannende Netz der Verträge zur Unterdrückung des Sklavenhandels, hatten der Senat und der Bürgerkonvent schnell lernen müssen, dass es sich bei ihnen um mehr als reine Symbolpolitik handelte. Die vertragliche Bindung Bremens und deren Folgen verkomplizierte nach 1837 auch das in der breiteren Öffentlichkeit durch die Zeitungen gezeichnete Bild der Unterdrückung des Sklavenhandels. Die Aufbringung des Bremer Schiffes *Julius & Eduard* zeigte die in den Verträgen liegende Möglichkeit der Kontrolle über die Bremer Seefahrt auf und schürte Ängste vor einem Missbrauch durch den ungleich größeren Vertragspartner Großbritannien. Auf Seiten des Senats führte dies zu letztlich erfolglosen Forderungen nach der Entschärfung der Verträge. Der Senat nahm mit diesen Forderungen eine Einschränkung der Handlungsmöglichkeiten gegen Sklavenhändler und deren wirtschaftliches Umfeld in Kauf. Die Bremer Presse änderte ihre die Unterdrückung des Sklavenhandels grundlegend befürwortende Haltung nicht, interpretierte aber die Handlungsabsichten des Hauptakteurs Großbritannien kritischer. Die Wahrnehmung der Sklavenhandelsunterdrückung als fernab geschehende abenteuerliche und moralisch gute Auseinandersetzung gegen fremde, geradezu karikativ böartige Sklavenhändler verschwand. Das Augenmerk lag nun auf der Kontrolle, die Großbritannien mittels der Verträge über die Bremer Seefahrt nach Afrika, die sich in ihren Anfängen befand, theoretisch ausüben konnte.

Ein weiterer Faktor, welcher der Debatte um Sklavenhandel und Sklaverei über den untersuchten Zeitraum hinweg, vor und nach der vertraglichen Einbindung in die Unterdrückung des Sklavenhandels, für Bremen

konkrete Relevanz verlieh und die Wahrnehmung insbesondere des Diskurses über eine Abschaffung der Sklaverei prägte, waren ökonomische Überlegungen. In den 1810er Jahren fand sich in Bremer Zeitungen wiederholt die Furcht vor Sklavenaufständen und der Arbeitsverweigerung Freigelassener. Der Kaufmann Franz Böving äußerte ähnliche Bedenken bereits in den 1790ern. 1820 argumentierte ein anonymes Bremer Kaufmann, welcher die Plantagenwirtschaft auf Kuba beschrieb, für den Fortbestand der dortigen Sklaverei und lehnte den illegalen Sklavenhandel merklich nur deshalb ab, weil er die öffentliche Debatte in dieser Sache bereits als zugunsten der Abolitionisten entschieden einschätzte. Die Priorisierung wirtschaftlicher Überlegungen fand sich ähnlich auch am Ende des Untersuchungszeitraums. Die in Bremen aufmerksam verfolgte Zuspitzung der Sklavenfrage in den USA der 1850er Jahre traf in Bremen zwar weitgehend auf eine moralische Unterstützung der abolitionistischen Position. Diese Unterstützung war aber gleichzeitig mit starker Sorge vor wirtschaftlicher Disruption durch eine zu abrupte oder gar militärisch durchgesetzte Abschaffung der Sklaverei verbunden.

Gleichzeitig herrschte in Bremen – sowohl in der eine breitere Öffentlichkeit informierenden Presse als auch in den Argumentationsmustern der Bremer Obrigkeit – ein eindeutig abolitionistisches Selbstbild, das einer moralischen Eigenüberhöhung gleichkam. Selbst ein indirektes bremisches Profitieren vom Sklavenhandel erschien nach diesem Narrativ unmöglich, sogar ungeheuerlich. Sichtbar ist dies an der kategorischen Weigerung der bremischen Behörden, sich mit dem gegen die *Julius & Eduard* erhobenen Vorwurf der Unterstützung des Sklavenhandels ergebnisoffen zu befassen. Die Fiktion einer völligen Bremer Nichtbeteiligung und damit einer Sonderstellung innerhalb der atlantischen Seestaaten diente auch politischen Zwecken. Sie war ein wichtiges Bremer Argument gegen britische Kontroll- und Handlungsmöglichkeiten in der Unterdrückung des Sklavenhandels und damit für eine größtmögliche Freiheit der Bremer Handelsschifffahrt. Das Bemühen um eine Deregulation der die eigene Seefahrt einschränkenden Bestimmungen ist nicht mit einer allgemeinen Gegnerschaft zur Unterdrückung des Sklavenhandels gleichzusetzen. Als das brasilianische Sklavenschiff *Dom Pedro II* in Bremerhaven lag, gaben sich die Bremer Behörden äußerste Mühe gegenüber Großbritannien ein hartes Vorgehen zu demonstrieren. Ziel war, die Zuverlässigkeit und Vertrauenswürdigkeit Bremens unter Beweis zu stellen, um eine Wiederholung des kostspieligen Durchsuchungsfalls der *Julius & Eduard* zu verhindern.

Zusammenfassend zeigt die Untersuchung der Bremer Positionierungen in der Debatte um Legalität und Moralität von Sklavenhandel und Sklaverei sowie der diplomatischen und militärischen Bemühungen um die Unterdrückung des Sklavenhandels einerseits, dass Bremen eng in das britisch geführte atlantische Antisklavereisystem eingebunden war, aber als Teil des atlantischen Raums auch an der atlantischen Sklaverei teilhatte. Andererseits zeigt es, dass dies eine unbequeme Realität war, die insbesondere der Senat wiederholt zu leugnen versuchte. Es sei hierzu an die Auslieferung des geflüchteten Sklaven William Stepney oder an die Empörung über die bloße Möglichkeit einer Involvierung eines Bremer Schiffes in die Geschäfte von Sklavenhändlern erinnert. Die *Julius & Eduard* nahm in diesem Kapitel auch deshalb eine so zentrale Rolle ein, da ihr Fall diese Illusion zerbricht und verdeutlicht, dass auch Bremen Teil des *Hidden Atlantics* war. Dass die fragliche Fahrt der *Julius & Eduard* von Kuba aus erfolgte, zeigt, dass sich diese Teilhabe aus der engen wirtschaftlichen Verbindung mit den Gebieten der *Second Slavery* ergab.