

5. Fazit

Die Einleitung dieser Untersuchung stellte die Annahmen einer deutschen Distanz und Nicht-Beteiligung an der atlantischen Sklaverei insbesondere Jürgen Osterhammels und Hans-Ulrich Wehlers in Frage. Ähnliche Ansichten einer deutschen und hanseatischen Nicht-Beteiligung vertraten in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhundert weitere hier zitierte Historiker, darunter Percy-Ernst Schramm und Hartmut Müller.¹⁴⁹⁰ Die Fiktion einer Nicht-Beteiligung ist wesentlich älter und ein direktes Produkt zeitgenössischer Akteure. Solche Narrative und auch ihre gezielte Förderung konnten verschiedentlich nachgewiesen werden. So entsprach eine nominell abolitionistische Haltung, die sich auch in der Bremer Presse widerspiegelte, dem republikanischen Selbstverständnis des Kaufmanns Böving. Der Senat führte im stark kaufmännisch geprägten Bürgerkonvent eine angeblich inhärente Bremer Abneigung und eine daraus folgende gesellschaftliche Ächtung des Sklavenhandels an. Das tatsächliche praktische Handeln sowie die Nutzung dieses Narrativs selbst blieben aber zweckbestimmt und kontextabhängig. Der Senat nutzte die Fiktion der Bremer Sklaverei-Distanz in der Mitte des 19. Jahrhunderts in diplomatischen Verhandlungen offensiv zur Durchsetzung seiner Handelsinteressen und berief sich dabei auf faktisch falsche Gerichtserkenntnisse, die er selbst durch ein nachweislich unfaires Verfahren geschaffen hatte. Auf eben dieses eindeutig parteiisch geführte Strafverfahren um die Verwicklung des Bremer Schiffes *Julius & Eduard* in den Sklavenhandel bezog sich die historische Forschung noch über 100 Jahre später wiederholt. Das zeitgenössisch aus politischem Opportunismus vom Bremer Senat geförderte Narrativ wirkte so nach.

1490 Sie sahen als Intention und Wirkung der britischen Maßnahmen zur Unterdrückung des Sklavenhandels nach 1837 gegen die Hansestädte primär die Ausschaltung der hanseatischen Konkurrenz im Warenhandel. In diesem Zusammenhang ist auch Walter Kresse zu nennen, der davon ausging, die britischen Maßnahmen zur Unterdrückung des Sklavenhandels nach 1837 seien „dazu angetan, den Kaufleuten auch die legale Westafrikafahrt zu verleiden“. Kresse unterscheidet sich von Schramm und Müller jedoch darin, dass er ausdrücklich von einer hamburgischen Beteiligung am transatlantischen Sklavenhandel bis zumindest 1837 ausging. Kresse, *Die Fahrtgebiete der Hamburger Handelsflotte 1824–1888*, 1972, S. 87. Vgl. in dieser Arbeit Fußnote 1154.

Grundlegendes Ziel dieser Monografie war, diesen Schleier zu lüften und Bremens Teilhabe am Sklaverei-Atlantik anhand der vielschichten Verflechtungen mit Plantagenregionen nachzuweisen. Die offensichtlichsten und die bisher am intensivsten untersuchten Verbindungen stellen Handel und Schifffahrt dar. Während in der älteren Forschung meist Importe und quantitative Fragen im Fokus standen, fand hier eine vornehmlich qualitative Untersuchung der Art der Waren, ihrer Herkunft und Zielorte sowie der kaufmännischen Informationswege statt. Diese zeigte, dass auch in der scheinbar mittelbaren Sklavereiverbindung des Handels durch den Export von eindeutig für die Sklavenarbeit vorgesehenem Landwirtschaftsgerät und billigen Stoffen für die Sklaveneinkleidung direkte Berührungspunkte mit der Plantagenklaverei bestanden. Solche Exporte waren für die karibische Plantagenwirtschaft existenziell notwendig, da es vor Ort keine nennenswerten Metallverarbeitungskapazitäten gab. Doch nicht nur von der Sklavenarbeit, auch vom Reichtum der Sklavenbesitzer profitierten Bremer Händler mittels des Exports von Luxusprodukten für die Kolonialeliten.

Der Warenaustausch ist eng verbunden mit den durch Mobilität ermöglichten persönlichen Erfahrungen und Beteiligungen an der Sklaverei von Bremern. In der Frühphase des direkten Bremer Transatlantikhandels gab es noch keine vertrauten Kontaktpersonen auf der Westseite des Atlantiks, die als feste Konsignatare dienen konnten. Bremer Kaufleute benannten für Verkauf und Ankauf von Waren zuständige Supercargos, welche die Ware begleiteten oder übernahmen diese Aufgabe selbst. Zahlreiche Bremer Kaufleute, die sich in Plantagenregionen niedergelassen hatten, waren ursprünglich in dieser Funktion über den Atlantik gereist, unter ihnen beispielsweise die Brüder Strohm nach Venezuela oder Christian Stockmeyer nach Brasilien. Der Aufbau eigener Handelshäuser innerhalb von Familien- und Geschäftsnetzwerken stellte die zuverlässigste Form der transatlantischen Netzwerkerweiterung dar. Dieses Muster ist den gesamten Untersuchungszeitraum hindurch zu beobachten, von den Anfängen auf St. Thomas in den 1780ern bis zum Kubahandel in den 1850ern.

Der starke Zuschnitt der Familienfirmen auf einzelne oft patriarchische Führungsfiguren erlaubte zielgerichtete mikrogeschichtliche Tiefenbohrungen mit biografischen Elementen, die Einblick in Art und Funktionsweise dieser Verflechtungen gaben. Die über den Atlantik gereisten Bremer konnten die Warenströme nach Bedarf und Angebot der Plantagenregionen anpassen. Der auf diesem Wege stattfindende Wissensaustausch richtete den Bremer Export so nach den Bedürfnissen der Plantagenwirtschaft aus. Von Venezuela aus warben die Brüder Strohm etwa offensiv für die

direkte Bremer Verschiffung von Plantagengerät. Die kaufmännische Mobilität führte selbst bei nur kurzen geschäftlichen Überseeaufenthalten oft zu direktem Sklavereikontakt. Diejenigen Kaufleute, die längerfristig blieben, fügten sich in die örtlichen Kolonial- und Pflanzereliten ein.

Dies gilt auch und insbesondere für den Aspekt der Sklaverei. War der Sklavenbesitz für die Angehörigen der örtlichen Elite als Statussymbol und zur Führung eines gehobenen Lebensstils üblich, schreckten auch Bremer nicht vor diesem Schritt zurück. So besaßen alle in den untersuchten Steuerunterlagen von St. Thomas aufgeführten Bremer Sklaven. Analytierte Briefwechsel, Reiseberichte und Tagebucheinträge zeigen, dass die Bremer Autoren Sklavereipraktiken atlantischer Plantagenregionen in der Regel nicht grundsätzlich in Frage stellten. Die Sklaverei erschien den Kaufleuten als alltäglicher Bestandteil ihres überseeischen Lebens. Bei der Rückkehr nach Bremen diente der vergangene Überseeaufenthalt als Beleg für einen vermeintlichen Kosmopolitismus. An eigene Beteiligungen an der Sklaverei erinnerten die Rückkehrer sich öffentlich hingegen nicht zurück.

Die Sklavereibeteiligung von Bremern ging über die Angleichung ihres Lebensstils an örtliche Händler- und Kolonialeliten, etwa durch die Beschäftigung versklavter Hausdiener, hinaus. Über den gesamten Untersuchungszeitraum diversifizierte Bremer Kaufleute in verschiedenen Plantagenregionen ihre Geschäfte mit dem Erwerb von versklavten Menschen. Ein ungewöhnlich hoher Privatbesitz an Sklaven diente vermutlich der Vermietung ihrer Arbeitskraft. Mehr als vereinzelt und durchgehend über den gesamten Untersuchungszeitraum finden sich Bremer aber auch als Plantagenbesitzer. Die Anzahl der versklavten Arbeitskräfte reichte dabei von wenigen Individuen bis in die Hunderte. Dass es sich bei diesen Bremern, die ihre Plantagen vor Ort selbst führten, nicht um isolierte Einzelfälle handelte, verdeutlichen ihre Familien-, Freundschafts- und Geschäftsnetzwerke, in denen sich mehrfach weitere Plantagenbesitzer finden ließen.

Eine weitere Erkenntnis ist, dass der Betrieb von Plantagen sich aus der Handelstätigkeit heraus entwickelte, der gleichen Logik folgte und gleiche Ziele anstrebte. Die Migration nach Plantagenregionen war in der Regel zeitlich begrenzt geplant, um Funktionen für ein Handelshaus auszuüben oder Kapital für die Gründung eines eigenen Hauses in der Heimat zu erwirtschaften. Die Erweiterung oder Verschiebung des Geschäftsbereichs in das Plantagengewerbe konnte sich aus dem Handel mit den Plantagenprodukten ergeben. Die Einbeziehung nicht nur des Warenhandels, sondern auch der auf Sklavenarbeit basierenden Warenproduktion erschien als Möglichkeit, Umsatz und Gewinn zu steigern, um die vor der Übersiede-

lung gesteckten finanziellen Ziele schneller zu erreichen. Entsprechend der wirtschaftlichen Zielsetzungen scheinen moralische Überlegungen innerhalb dieser Gruppe keine entscheidende Rolle gespielt zu haben. Insbesondere in dieser Hinsicht ist die lückenhafte Quellenlage ein einschränkender Faktor. In den überlieferten (Selbst)zeugnissen erscheint der Betrieb von Sklavenplantagen als legitime wirtschaftliche Investition wie jede andere. In einem Fall ist dabei ein vorsichtiges Vermeiden des Themas der Sklaverei ersichtlich. Gleichzeitig ist in anderen Fällen die Bereitschaft bemerkbar, die Sklaverei im zeitgenössischen Abolitionismuskurs zu verteidigen. Dies gilt einerseits im Privaten als Reaktion auf moralische Kritik aus dem persönlichen Umfeld. Andererseits verteidigten Bremer Kaufleute die Plantagensklaverei auch öffentlich in der Bremer Presse, traten dabei jedoch anonym auf.

Die Verflechtungen Bremens mit der atlantischen Sklaverei ging über das wirtschaftliche Profitieren von Kaufleuten hinaus und umfasste ebenso staatliche Ebenen und eine breite Bremer Öffentlichkeit. Dies macht sich insbesondere in den Rückwirkungen auf die Hansestadt bemerkbar. In Folge des wirtschaftlichen Engagements in Plantagenregionen gelangten nicht allein Warensendungen und Kapital zurück in die Heimatstadt Bremen. Über kaufmännische Netzwerke fand ein hohes Maß an Wissensvermittlung über wirtschaftliche, aber auch politische, diplomatische oder gesellschaftliche Entwicklungen in den Plantagenregionen nach Bremen statt. Der Senat machte sich diese bestehenden Netzwerke zunutze und ‚verstaatlichte‘ sie durch die Ernennung von Kaufleuten zu ehrenamtlich dienenden Konsuln. Gleichzeitig übernahm der Bremer Staat im 19. Jahrhundert mit der Aushandlung von Handels- und Schifffahrtsverträgen eine aktivere Rolle in der Expansion der Bremer Handelsaktivitäten in den atlantischen Plantagenregionen. Die politischen Entscheidungsträger Bremens arbeiteten spätestens seit den 1820er Jahren gezielt auf eine enge wirtschaftliche Verflechtung Bremens mit den Gebieten der *Second Slavery*, insbesondere Brasilien und den USA, hin. Makroökonomische Hintergründe wie die Abschaffung der Sklaverei im britischen Kolonialreich waren ihnen in handelspolitischen Fragen bewusst.

Die Wissensübermittlung der Konsuln beschränkte sich nicht auf die staatliche Ebene, sondern erreichte weiterhin auch kaufmännische Netze, die von staatlichen Strukturen aufgrund der Bedeutsamkeit von Ehrenämtern oft nicht eindeutig zu trennen waren. Eine breite Bremer Öffentlichkeit blieb über die atlantische Sklaverei im Allgemeinen, aber auch über Bremer Verbindungen zu ihr über Zeitungen und Drucke informiert. Veränderun-

gen im Sklaverei-Atlantik wie etwa die Einrichtung von *Mixed Commission Courts* zur Umsetzung des Sklavenhandelsverbots oder das Sklavereiverbot im britischen Kolonialreich verfolgte die Bremer Presse aufmerksam. Die juristische Situation des Sklaverei-Atlantiks und die Auswirkungen auf Bremen waren im Zuge des Gerichtsverfahrens um die *Julius & Eduard* ein in Presse und Buchveröffentlichungen ausführlich analysiertes Thema.

Wie eingangs bemerkt, spielte die öffentliche Dimension auch politisch eine Rolle. Während der Senat Wert darauf legte, zumindest öffentlich Distanz zur atlantischen Sklaverei zu wahren, war den Südstaaten der USA an einer engeren wirtschaftlichen Bindung mit Bremen gelegen. Symptomatisch hierfür waren die Bemühungen um direkte Dampferlinien zwischen Bremerhaven und Häfen der Südstaaten. Dass es hierbei vornehmlich darum ging, die Sklavenwirtschaft der Südstaaten durch die Schaffung eigener Handelskapazitäten von der Kooperation der sklavereiskeptischen Nordstaaten unabhängig zu machen, war auch den Bremer Befürwortern bewusst. Wie gezeigt werden konnte, setzte sich der US-amerikanische Konsul in den 1840er Jahren für eine enge wirtschaftliche Verflechtung mit den Südstaaten ein und griff zugunsten der Sklaverei aktiv in den öffentlichen Diskurs ein. In modernen Begriffen könnten seine Aktivitäten als Lobbyarbeit für die Sklavenwirtschaft bezeichnet werden.

Und tatsächlich bestanden in Bremer Politik und Öffentlichkeit keineswegs eine entschieden abolitionistische Haltung. Aufgrund enger wirtschaftlicher Verflechtungen hatte Bremen durch einen infolge der Abschaffung der Sklavenarbeit befürchteten wirtschaftlichen Niedergang der Plantagenwirtschaft viel zu verlieren. Auf einer Seite standen ein in der Öffentlichkeit gepflegtes abolitionistisches Selbstverständnis sowie die Notwendigkeit guter Beziehungen mit der abolitionistischen Seemacht Großbritannien. Auf der anderen Seite standen wirtschaftliche Verflechtungen mit atlantischen Plantagenregionen wie Kuba, Brasilien und den Süd-USA sowie die Notwendigkeit guter Beziehungen mit dem wichtigsten transatlantischen Handelspartner, den USA. Diese Zerrissenheit spiegelte sich in der Presse, aber auch in der fortdauernden Zweckbestimmtheit der politischen Positionierungen nach den eigenen wirtschaftlichen Interessen. Es konnte gezeigt werden, dass der Senat gegenüber Großbritannien das Bild einer angeblichen Bremer Sklavereigegnerschaft kultivierte und gleichzeitig im Umgang mit den USA gegensätzlich handelte. So distanzierte der Senat sich etwa auf Verlangen des US-Konsuls von abolitionistischen Aussagen der Bremer Presse und lieferte einen Sklaven in die USA aus.

Diese diplomatischen Manöver des Senats sowie die politische und juristische Verfasstheit des Sklaverei-Atlantiks insgesamt beeinflussten das Tagesgeschäft der Bremer Überseekaufleute, selbst wenn sie wirtschaftlich nicht eng mit Plantagenregionen verflochten waren. Exemplarisch hierfür ist die Ausstellung von Zertifikaten zum Nachweis der legalen Bestimmung von potentiell zur Unterstützung des Sklavenhandels nutzbarer Handelswaren. Dies konnte sogar zu baulichen Veränderungen an Schiffen führen, um die Nutzung zum Sklavenhandel unmöglich zu machen und bei Durchsuchungen der britischen Marine keine Aufbringung zu riskieren. An diesem Beispiel zeigt sich auch die rasche Übermittlung von Wissen und die Anwendung auf die eigene Situation. Während der zunächst als weitgehend symbolisch verstandene Beitritt zu den Verträgen zur Unterdrückung des Sklavenhandels keine nennenswerten unmittelbaren Verhaltensänderungen in der Kaufmannschaft herbeiführten, änderte sich dies nach der Aufbringung des Schiffes *Julius & Eduard* auf Grundlage der Verträge. Konsuln und Kaufleute auf beiden Seiten des Atlantiks analysierten den Fall und passten ihre Geschäftspraktiken an. Dieser Informationsaustausch reichte über Bremen hinaus in weitere deutsche Staaten. Unmittelbar betroffen von den Entwicklungen des Sklaverei-Atlantiks waren die direkt an der Plantagenwirtschaft beteiligten Bremer. So konnten etwa die in Dänisch-Westindien untersuchten Bremer von den 1760er Jahren bis 1802 ohne Einschränkungen Sklaven kaufen. Gegen Ende des Untersuchungszeitraums in den 1850er Jahren hingegen erschwerte das Verbot der Einfuhr versklavter Menschen auf Kuba das expansive Wachstum von Plantagen und führte auch zur Beteiligung eines Bremer Plantagenbesitzers am Sklavenschmuggel.

Diese vielfältigen Verflechtungen banden Bremen auf mehreren Ebenen in das atlantische (Anti-)Sklavereisystem ein. Bremen war in wirtschaftlicher, politischer, diskursiv-intellektueller Ebene Teil des Sklaverei-Atlantiks. Dies drückte sich sowohl anhand der Bremer in den atlantischen Plantagenregionen als auch anhand der Ereignisse und Entwicklungen in Bremen selbst aus. Rückwirkungen der Verflechtungen auf die Hansestadt konnten in der politischen Entscheidungsfindung, der öffentlichen Debatte oder den Geschäftserfolgen der Kaufmannschaft nachgewiesen werden. Diese Untersuchung konnte auch zeigen, dass die verschiedenen Verflechtungsebenen miteinander verbunden waren und sich überlagerten, sie belegen gemeinsam eine umfassende Teilhabe Bremens an der atlantischen Sklaverei. Wirtschaftliche, politische und diskursive Verflechtungen sind schon aufgrund der Überschneidung kaufmännischer und konsularischer Gruppen und

ihrer ebenfalls oft kaum sinnvoll zu trennenden Wissensübermittlung verbunden. Eine einzelne Person konnte Kaufmann, Konsul, Sklaven- und Plantagenbesitzer, der Waren versandte und wirtschaftliche Informationen sowie Einschätzungen über die Sklaverei übermittelte, sein. Ihre Wissensübermittlung förderte nicht nur den wirtschaftlichen Austausch, sondern beeinflusste in Form von Zeitungsberichten auch die öffentliche Sklavereidebatte. Die politischen Entscheidungsträger wiederum orientierten sich eng an diesen Verflechtungen und handelten im Sinne des Erhalts der aufgebauten Wirtschaftsverbindungen mit den atlantischen Plantagenregionen.

Transatlantische Rückwirkungen, Wissensadaptionen und Verflechtungen auf mehreren Ebenen gleichzeitig prägten die Bremer Teilhabe am Sklaverei-Atlantik: Von der Integration in transnationale Kolonialeliten über die Rezeption und Teilhabe an atlantischen Abolitionsdiskursen bis zur auf kaufmännischer Wissensübermittlung basierender Versendung von Plantagengerät nach der jeweiligen Nachfrage. Dass die frühere Forschung solche Verbindungen übersah oder ihr nur geringe Bedeutsamkeit zuwies, erklärt sich auch durch eine Verengung der Fragestellungen auf zwei Aspekte, jene des Kolonialbesitzes und des Sklavenhandels. Abgesehen von den berühmten brandenburgischen Kolonialexperimenten des 17. Jahrhunderts besaßen deutschsprachige Staaten keine Kolonien. Schiffe und Reeder der Hansestädte waren im (trans)atlantischen Sklavenhandel verhältnismäßig selten. Für Bremen galt dies noch weit mehr als für das mit dem dänischen Sklavenhandel verflochtene Hamburg. Dass hieraus aber nicht, wie lange angenommen, eine Distanz zum Sklaverei-Atlantik resultierte, zeigen die hier nachgewiesenen vielschichtigen Verflechtungen, die gemeinsam eine umfassende Teilhabe bezeugen.

Diese Monografie führte einerseits verschiedene Verflechtungsebenen zusammen, um über die in der Erforschung deutschsprachiger Sklavereiverbindungen dominierende Untersuchung von Einzelfällen und -aspekten hinauszugehen und das angestrebte umfassendere Bild zeichnen zu können. Der enge geografische Ausgangspunkt ermöglichte diese thematische Breite methodisch am Fallbeispiel Bremens. Über mehrere Verflechtungsebenen reichende Untersuchungen stellen bisher eine Forschungslücke dar. Diese Arbeit soll daher auch zum Beginn einer systematischeren Betrachtungsweise der Sklavereiverflechtungen beitragen und thematisch breit gefächerte Sklaverei- und Kolonialforschung zu weiteren Regionen anstoßen.

Andererseits soll diese Untersuchung zugleich ein Plädoyer für zusätzliche Grundlagenforschung auf einzelnen Verflechtungsebenen sein.¹⁴⁹¹ Um zu einer umfassenderen und systematischeren Betrachtungsweise der Sklavereiverflechtungen zu gelangen, ist eine vorherige Detailschärfung unerlässlich. Als besonders wertvoll erwiesen sich dafür in dieser Studie qualitative Untersuchungen insbesondere der Akteurs- und Mikroebene. Sie können Einblick in die Art verschiffter Waren, den Umgang mit der Sklaverei, der Wissensübermittlung oder der Positionierung in Abolitionsdebatten geben. Sie erlauben Einsicht in die vielfältigen Praktiken der Beteiligung und des Profitierens an der atlantischen Sklaverei.

Um eine breitere, systematischere Betrachtungsweise der Sklavereiverflechtungen des deutschsprachigen Raums in ihrer Gesamtheit zu erreichen, ist insbesondere weitere Grundlagenforschung zu bisher noch kaum betrachteten Verflechtungsebenen wünschenswert. Dazu zählen etwa die transatlantische Mobilität von nicht-weißen Menschen oder die Teilhabe am transatlantischen Sklavenhandel auf der Ebene der Schiffsbesatzungen. Wünschenswert wäre zudem, dass zukünftige Untersuchungen damit beginnen, die quantitative Ebene in den Blick zu nehmen. Qualitative Fragestellungen erweisen sich aufgrund zeitgenössisch unzuverlässiger Datensammlungen und lückenhafter Überlieferungen, insbesondere im Bereich des Handels, als aussagekräftiger. Quantitative Auswertungsansätze erscheinen aber etwa in Fragen des Sklaven- und Plantagenbesitzes sowie der transatlantischen Mobilität vielversprechend, wenngleich sie wohl nur in größeren Forschungsprojekten umsetzbar wären. Ähnlich wie es hier für einen eng begrenzten Zeitraum auf St. Thomas mit den Bremern geschah, wäre perspektivisch etwa die systematische Auswertung der in Übersee entstandenen Kolonialquellen jener Kolonien wichtig, in denen bereits vermehrt Hinweise auf eine größere Anzahl dort anwesender deutschsprachiger Personen bestehen. Dabei böte sich auch aufgrund einer guten Quellenlage vor allem Suriname an.

Letztlich gilt es, mit dem Vorantreiben des Forschungsfeldes auch über die Wissenschaft hinausgehende gesamtgesellschaftliche Beiträge zu leisten. Die Geschichte der Kolonial- und Sklavereiverflechtungen erlebt nicht nur in der Forschung ein besonderes Interesse, sondern gehört aktuell zu

1491 Vgl. zur Bedeutung der Akteurs- und Mikroebene in der Sklaverei- und Überseehandelsforschung u.a. Joseph C. Miller, *Problem of Slavery As History: A Global Approach*, Cumberland/Ann Arbor, Michigan, 2012, S. ix–xi; Vogt, *Ein Hamburger Beitrag zur Entwicklung des Welthandels im 19. Jahrhundert*, 2003, S. 258f.

den in der deutschsprachigen, aber auch europäischen Öffentlichkeit am intensivsten verfolgten und diskutierten historischen Themen.¹⁴⁹² In der Erinnerungskultur und dem öffentlichen Gedächtnis haben die Sklavereiverflechtungen des Heiligen Römischen Reiches und seiner Nachfolgestaaten dennoch noch keinen festen Platz gefunden. Bevor dies geschehen kann, bedarf es der weiteren Erforschung der Sklavereiverflechtungen in ihrer Vielfalt und Breite.

1492 Vgl. zum wachsenden Interesse in Öffentlichkeit und Forschung Combrink et al., Introduction: the impact of slavery on Europe – reopening a debate, 2021, S. 1–3.

