

2. Der Bremer Exporthandel nach Plantagenregionen

Am 16. Oktober 1816 versicherte der Bremer Eltermann Nicolaus Gloystein eidlich, dass die durch seine Firma zur Ausfuhr nach Kuba vorgesehenen Waren ausschließlich auf Bremer Rechnung verschickt werden sollten. Der Bremer Senat stellte ihm darauf ein Herkunfts- und Eigentumszertifikat mit angehängter Ladungsliste aus. Gloysteins Lieferung auf dem Schiff *Clemens Albert*, Kapitän Johann Georg Oswald, von Bremen nach Havanna, war nun rechtlich abgesichert. Der Bremer Senat hatte sie als legale und neutrale Bremer Ware zertifiziert. Die zertifizierte Ladung bestand aus Leinen, Glaswaren, Spielsachen, Spiegeln, Eisenwaren und Roheisen, Kölnisch Wasser, Ochsenzungen und zehn Kisten „Coutlasses“, ein für die Plantagenarbeit bestimmtes Zuckermesser. Diese Bestimmung wird in der auf dem Zertifikat vermerkten englischen Beschreibung „planters tool“ offenbar.⁹²

Nicolaus Gloysteins Senatszertifikat dokumentiert die Lieferung eines vielfältigen Warenkorbs in eine karibische Plantagenregion. Dieses Kapitel untersucht den bremischen Exporthandel nach überseeischen Plantagenregionen vom Beginn des Bremer transatlantischen Direkthandels an. Im Gegensatz zum Importhandel besteht hier aufgrund der schwierigen Quellenlage ein bedeutendes Forschungsdesiderat, zu dessen Behebung die Untersuchung solcher Zertifikate beitragen kann. Das Kapitel zeigt auf, dass die Einbindung in die atlantische Plantagenwirtschaft bereits in der Frühphase des Überseehandels einen Großteil der Bremer Kaufmannschaft umfasste und neben dem bisher am ausgiebigsten untersuchten Exportgut Leinen ein vielfältiger Exportwarenkorb aus unterschiedlichsten Produkten bestand. Die Untersuchung der Bremer Überseekaufleute, ihrer Waren und Handelsverbindungen zeigt Bremens Platz in der atlantischen Sklavenwirtschaft. So stellt das Kapitel auch Bremens Bedeutung als Bindeglied zwischen den Amerikas und dem deutschen Binnenland heraus, welches die deutsche Produktion in die atlantische Plantagenwirtschaft einband.

Hierfür betrachtet das Kapitel zunächst überblicksartig die Entwicklung des Bremer Überseehandels und die Quellen, anhand derer sich die Bremer Einbindung in die atlantische Sklaven- und Plantagenwirtschaft nachvoll-

92 StAB 2-R.11.p.5. Band 16, 16. Oktober 1816, Senatszertifikat für Nicolaus Gloystein für die Ausfuhr nach Havanna.

ziehen lässt. Aus der Quellenüberlieferung ergibt sich der zeitliche Rahmen des Kapitels, der sich von den Anfängen des regelmäßigen Bremer transatlantischen Direkthandels in den frühen 1780er Jahren bis zum Beginn der staatlichen statistischen Erfassung der Seewirtschaft 1847 erstreckt. Der Exporthandel insbesondere der ersten Jahrzehnte dieses Zeitraums ist bisher kaum erforscht. Für die Zeit um die Jahrhundertwende gibt es einen großen Bestand bisher wenig historisch genutzter Senatszertifikate, die eine umfangreiche qualitative Auswertung des Handels ermöglichen. Aus dieser einzigartig reichen Quellenlage ergibt sich der besondere Kapitelschwerpunkt um das Jahr 1800. Nachfolgend untersucht das Kapitel die verschiedenen Exportwaren und deren Relevanz für den Bremer Seehandel. Dabei geht es nicht nur um Art und Zielhäfen der Waren, sondern auch um ihre Entstehungsorte im Hinterland. Abschließend erfolgt eine Vorstellung repräsentativ ausgewählter Bremer Kaufleute, welche die untersuchten Handelsbeziehungen zu den Plantagenregionen unterhielten.

Das Kapitel zeigt so mittels des Waren- und Schiffsverkehrs Bremens wirtschaftliche Verbindungen mit der atlantischen Plantagenwirtschaft auf. Dies bezieht alle Warenarten ein: die direkt mit der Sklaverei in Verbindung stehenden Waren wie Plantagengerät und für Sklavenbekleidung geeignete Stoffe ebenso wie indirekt verbundene Waren wie Gebrauchsgegenstände, die aufgrund fehlender Manufakturkapazitäten in der landwirtschaftlich geprägten Sklavenwirtschaft nicht hergestellt werden konnten, oder Luxusgüter für die Kolonialeliten. Der Begriff „Plantagengerät“ beschrieb zeitgenössisch für den Einsatz auf Plantagen bestimmtes Gerät, insbesondere Messer und Beile zur Zuckerernte. Die sich mit der Zeit verschiebenden Zielhäfen der Schiffe verdeutlichen Flexibilität und Reichweite der Bremer Einbindung in die atlantische Plantagen- und Sklavenwirtschaft. So konzentrieren sich beliebte Zielhäfen ab dem 19. Jahrhundert auf die Gebiete der *Second Slavery*. Darüber hinaus ist zu zeigen, dass sich die Verbindung nicht auf eine geringe Zahl von Großkaufleuten beschränkte. Bereits nach kurzer Zeit beteiligte sich ein großer Teil der Bremer Fernhändler am Warenverkehr mit atlantischen Plantagenregionen.

2.1 Entwicklung des Bremer Überseehandels und Quellenlage

Mit der Aufnahme transatlantischer Direktfahrten im ausgehenden 18. Jahrhundert brach eine lange Zeit des Wachstums des Bremer Handels an,

die mit kurzen Unterbrechungen bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs anhält. Erst 1847 begann nach einem Senats- und Bürgerschaftsbeschluss des Vorjahres die Zusammenstellung staatlicher Handelsstatistiken.⁹³ Seit 1849 fanden jährliche amtliche Veröffentlichungen der Handelsstatistiken statt.⁹⁴ Die frühe Phase dieses Wachstums ist daher nicht durch detaillierte und verlässliche Statistiken nachzuvollziehen. Es bestehen lediglich für einige Jahrgänge grobe Statistiken, oft nur mit Auflistungen des Handels einzelner Warenarten zu einzelnen Häfen oder Ländern. Diese schwierige Quellenlage beeinträchtigt insbesondere die Forschung zum bremischen Exporthandel.⁹⁵ Zum Verständnis der nachstehenden Betrachtung der kaufmännischen Verbindungen und des überseeischen Warenexports folgt hier zunächst ein knapper Abriss des Bremer Überseehandels.

2.1.1 Geschichtlicher Überblick

Die Geschichte des Bremer Überseehandels im Zeitraum dieser Untersuchung von Beginn der 1780er Jahre bis zum Ende der 1850er Jahre lässt sich grob in drei Phasen einteilen. Die erste Phase begann in den späten 1770ern mit den ersten (legalen) von Bremen ausgehenden transatlantischen Direktfahrten.⁹⁶ Zuvor war es bereits zur indirekten Bremer Beteiligung am transatlantischen Kolonialhandel gekommen. Die europäischen Kolonialreiche hatten den Warenaustausch zwischen Mutterland und Kolonien gemäß dem Merkantilismus mit Handelsbeschränkungen von dritten Akteuren abgeschottet. Europäischen Kaufleuten ohne Zugriff auf heimische Kolonialbesitzungen blieb nur der Weg über die Handelszentren der Kolonialreiche. Meist lenkten Bremer Kaufleute Waren und Geld zu diesem

93 Bureau für Bremische Statistik (Hrsg.), *Jahrbuch für Bremische Statistik*. Jahrgang 1875: 1. Heft: Zur Statistik des Schiffs- und Waarenverkehrs im Jahre 1875, Bremen, 1876, S. X.

94 Siehe hierzu Rauers, *Bremer Handelsgeschichte im 19. Jahrhundert*, 1913, S. 21.

95 Siehe zur Problematik fehlender Handelsstatistiken Bremens auch Robert Lee, *Regionale Strukturen: Seehandel und die Beziehungen zwischen Hafen und Hinterland in Bremen, 1815–1914*, in: *Bremisches Jahrbuch* 86 (2007), S. 136–175, hier S. 146f.

96 Seit Mitte der 1750er Jahre gab es einen illegalen Handel britischer Kaufleute, die in Carolina aufgenommenen Reis gelegentlich verbotenerweise direkt aus der Kolonie nach Bremen fuhren. Nachweisbar ist dies durch Einträge in den Schlachtebüchern, wie beispielsweise: StAB 2-Ss.2.a.4.f.1. Band 4, Juni 1764 Ankunft Wiljam Langstaffs aus Carolina. Vgl. Witzendorff, *Beiträge zur bremischen Handelsgeschichte*, 1951, S. 365.

Zweck über die nahegelegenen Niederlande. Auch iberische, britische und französische Häfen wie Cádiz, London und Bordeaux spielten für den indirekte Bremer Teilhabe am Transatlantikhandel eine bedeutende Rolle.⁹⁷

Der neue direkte Bremer transatlantische Handel begann spätestens im Jahr 1779 mit einer Fahrt nach der niederländischen Insel St. Eustatius, die als Freihafen Schiffen aller Flaggen offenstand. Der Kaufmann Bartholomäus Grovermann befrachtete gemeinschaftlich mit acht weiteren Kaufleuten das Schiff *Postillon*, das zweimal nach St. Eustatius fuhr.⁹⁸ Hier steht der Beginn einer legalen direkten Fahrt, die in den folgenden Jahren ein schnelles Wachstum verzeichnete. Der die amerikanische Revolution begleitende Kaperkrieg zwischen den europäischen Seemächten hatte einen Bedarf an neutralen Flaggen geschaffen. Die Behinderung der britischen, französischen und niederländischen Konkurrenz ermöglichte Bremer Kaufleuten, sich im Transatlantikhandel zu etablieren.⁹⁹ Die neueste Forschung zeigt aber, dass es schon früher zumindest einzelne Fahrten von Bremer Schiffen nach St. Eustatius gegeben hatte. So wurde das Bremer Schiff *Concordia* 1758 von einem britischen Kaperer aufgebracht. Es war von Cork nach St. Eustatius gesegelt und war für Amsterdam bestimmt.¹⁰⁰

97 Margit Schulte-Beerbühl, Netzwerkstrategien und globaler Handel deutscher Kaufleute in London (17.-18. Jahrhundert), in: *vswg* (Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte) 107 (2020) 2, S. 218–241, hier S. 220, 227; Weber, *Deutsche Kaufleute*, 2004, S. 195–204; Weber, *Deutschland, der atlantische Sklavenhandel und die Plantagenwirtschaft der Neuen Welt*, 2009, S. 48–51.

98 Schwebel, *Bremer Kaufleute in den Freihäfen der Karibik*, 1995, S. 183–193.

99 Witzendorff, *Beiträge zur bremischen Handelsgeschichte*, 1951, S. 365–369.

100 Die *Concordia* wurde wegen des Transports von Schmuggelwaren für Frankreich während des Siebenjährigen Krieges kondemniert. Der Fall ist in den Akten des britischen *High Court of Admiralty*, den *Prize Papers* erhalten. Die aktuell laufende Digitalisierung der *Prize Papers* wird auch eine nähere Erforschung solcher früher Transatlantikfahrten erleichtern. Haasis, *The Writing Seamen*, 2021. Siehe zum Digitalisierungsprojekt www.prizepapers.de. Indirekte Fahrten wie jene der *Concordia* sind schwer zu ermitteln, da die Schlachteschreiber bei der Ankunft auf der Weser nur den letzten angefahrenen Hafen verzeichneten. Müller, *Die Fahrtgebiete der Bremer Reederei*, 1978, S. 39f. Der Fall der *Concordia* war Karl Schwebel bereits über notarielle Verlustmeldungen niederländischer Kaufleute bekannt, offenbar aber nicht über die *Prize Papers*. Er ging von Falschassagen der Kaufleute aus, da sich in Bremer Quellen keine Hinweise darauf finden lassen, dass der als Kapitän genannte Bremer Arend Buick diese Funktion auf der *Concordia* tatsächlich ausgeführt hatte. Schwebel kam zur Schlussfolgerung, dass das Schiff wahrscheinlich unter niederländischer, nicht Bremer Flagge gefahren sei: „So lässt sich also vorerst nicht beweisen, daß in d. 1750er Jahren schon Bremer Reeder

Die Glanzzeit St. Eustatius⁹ endete 1781, als die britische Flotte die Insel plünderte und besetzte, um den von dort ausgehenden Freihandel und Schmuggel zu unterbinden. Teile der britischen Admiralität machten den Handel zwischen St. Eustatius und den amerikanischen Rebellen entscheidend mitverantwortlich für den unvorteilhaften Verlauf des amerikanischen Unabhängigkeitskrieges. Das Vorgehen der Briten traf aber auch die auf der zweiten Fahrt der *Postillon* nach St. Eustatius verschifften Bremer Waren, die vor Ort beschlagnahmt wurden. Die Briten hielten Schiff und Besatzung zudem zwei Monate fest.¹⁰¹ Als Konsequenz dieses Überfalls rückten die dänische Insel St. Thomas und bald darauf auch die allen Schiffen offenstehenden Häfen der USA in das Zentrum der Bremer Handelsinteressen. Seit 1724 hatte Dänemark auf St. Thomas mit einer damals noch seltenen Freihandelspolitik experimentiert. Nach einiger Unterbrechung erklärte Dänemark St. Thomas 1764 endgültig zum Freihafen und erlaubte Kaufleuten und Schiffen neutraler Staaten den Handel von und nach der Insel.¹⁰² Obwohl die Insel selbst klein war und über wenig fruchtbares Land verfügte, stellte sie als Transithafen einen attraktiven Handelsplatz dar.¹⁰³ Schon in dieser Frühphase des Überseehandels beschränkte sich das wirtschaftliche Engagement der Bremer Kaufleute nicht allein auf St. Thomas und die USA. Sie handelten in geringerem Maße auch direkt nach anderen karibischen Inseln, Suriname und außerhalb des atlantischen Raums in geringem Maße Batavia (Jakarta). Die frühen bremischen Verbindungen nach Ostasien, gingen auf die Unternehmungen Carl Philipp Cassels zurück, der bis 1773 Kapitän der Niederländischen VOC gewesen war. Seit 1781 ließ Cassel mit Beteiligung weiterer Bremer Kaufleute Schiffe vom nahegelegenen preußischen Hafen Emden aus in den Fernen Osten fahren.¹⁰⁴ Diese

Frachtfahrt in Westindien betrieben.“ Schwebel, Bremer Kaufleute in den Freihäfen der Karibik, 1995, S. 134f.

101 Schwebel, Bremer Kaufleute in den Freihäfen der Karibik, 1995, S. 141–143.

102 Han Jordaan/Victor Wilson, *The Eighteenth-Century Danish, Dutch and Swedish Free Ports in the Northeastern Caribbean: Continuity and Change*, in: Gert Oostindie/Jessica V. Roitman (Hrsg.), *Dutch Atlantic Connections, 1680–1800. Linking empires, bridging borders*, Leiden/Boston 2014, S. 273–308, hier S. 282.

103 Hall, *Slave Societies in the Danish West Indies*, 1992, S. 3; siehe zu Beginn und Ursachen des Bremer St. Thomas-Handels Schwebel, Bremer Kaufleute in den Freihäfen der Karibik, 1995, S. 194–201.

104 Cassel sowie seine Bremer Mitinteressenten erwarben für die erste Unternehmung das Emdener Bürgerrecht. Das Fahren unter preußischer Flagge sollte den riskanten Fahrten den Schutz eines größeren Staates garantieren. Da Organisatoren und Kapitalgeber im Wesentlichen in Bremen saßen, können die Fahrten dennoch als

frühen Fahrten waren finanziell jedoch noch wenig ertragreich und auch Cassels Augenmerk verschob sich Mitte der 1780er Jahre auf die Karibik und die USA.¹⁰⁵

In der Mitte der 1790er Jahre begann die zweite Phase, eine erste Hochzeit des Bremer Transatlantikhandels. Mit dem Beginn der Koalitionskriege nach der Französischen Revolution ermöglichte der neutrale Status Bremens ein rasches Anwachsen des erst kurz zuvor aufgekommenen Transatlantikhandels mit den Freihäfen der Karibik und weiteren neutralen Handelspartnern, insbesondere den USA. Ab 1795 sprach der Bremer Bürgermeister Christian Abraham Heineken von der „goldenen Periode des bremischen Handels“. Als einen der wichtigsten Faktoren hierfür sah er konkret die französische Besetzung der Niederlande im gleichen Jahr.¹⁰⁶ Mit Voranschreiten der Koalitionskriege geriet Bremen jedoch de facto immer mehr in den französischen Einflussbereich und litt 1803–1805 unter britischen Weserblockaden. Mit der französischen Besetzung Bremens Ende 1806 stoppte der Überseehandel beinahe völlig und begann erst wieder 1814.

In den hierauf folgenden Jahren beginnt die dritte Phase, eine Zeit in der sich Bremen als unabhängiger Staat mit wachsendem Erfolg am Atlantikhandel beteiligte, der nun immer mehr vom Freihandel geprägt war. Direkt nach dem Ende der napoleonischen Kriege kam es zunächst zu einer Stagnation der Schifffahrt. Die Neutralität der Bremer Flagge verschaffte keinen entscheidenden Handelsvorteil mehr und das in der sogenannten goldenen Periode erwirtschaftete Kapital war vernichtet. Nach dem Ende der französischen Besetzung bestand nun auch die Konkurrenz der Niederlande wieder.¹⁰⁷ In den folgenden Jahrzehnten konnten sich die

Bremer oder zumindest preußisch-bremische Unternehmungen betrachtet werden. Spätere Fahrten Cassels von Emden aus waren stärker preußisch geprägt. Emden verfügte bereits über eine Tradition der Ostindienfahrt. Unter staatlicher Initiative waren in den 1750er Jahren zwei preußische Ostindienkompanien gegründet worden, die sich bereits im Siebenjährigen Krieg wieder aufgelöst hatten. Glade, Bremen und der Ferne Osten, 1966, S. 15–20; Gottmann, Prussia all at Sea? The Emden-based East India Companies and the Challenges of Transnational Enterprise in the Eighteenth Century, 2020, S. 565f.

- 105 Karl H. Schwebel/F. M. Plantinga, Carl Philipp Cassel und der Ferne Osten, in: Bremisches Jahrbuch 66 (1988), S. 239–266, hier S. 240, 265.
- 106 Christian Abraham Heineken, Geschichte der Freien Hansestadt Bremen von der Mitte des 18. Jahrhunderts bis zur Franzosenzeit – Bearbeitet von Wilhelm Lührs, Bremen, 1983, S. 293.
- 107 Jürgen Prüser, Die Handelsverträge der Hansestädte Lübeck, Bremen und Hamburg mit überseeischen Staaten im 19. Jahrhundert, Bremen, 1962, S. 24.

Zielhäfen Bremer Kaufleute begünstigt durch eine aktive Handelspolitik des Senats diversifizieren. In den 1820er bis 1840er Jahren gemeinsam mit Hamburg und Lübeck ausgehandelte Handelsverträge mit den USA, Großbritannien, Brasilien, Venezuela, Mexiko und den zentralamerikanischen Staaten sowie die gegenseitige Gleichstellung von Schiffen und Abgaben mit weiteren Staaten, unter anderem Haiti, ermöglichten eine erneute Blütephase des Bremer Transatlantikhandels und öffneten dem Bremer Handel neue Plantagenregionen.¹⁰⁸ Ab den späten 1820er Jahren bildete sich eine bekannte Charakteristik der Bremer Seefahrt heraus, als die Verschiffung von Auswanderern zunächst nach Brasilien und ab den 1830ern in die USA für viele Kaufmannsreeder zum lukrativsten Geschäftszweig anwuchs.¹⁰⁹ 1847 zeichnete sich mit der Gründung der *Ocean Steam Navigation Company* der nächste Umbruch bereits ab. Die Reederei betrieb die erste regelmäßige Dampfschiffverbindung zwischen dem europäischen Festland und den USA. Spätestens um 1860 endet die dritte Phase des Bremer Überseehandels. Hiermit fällt zeitlich die Entstehung des regelmäßigen, wenngleich verhältnismäßig unbedeutend bleibenden, Bremer Afrikahandels zusammen, der einen Teil des Grundsteins der späteren Kolonialpolitik des Deutschen Reiches legte.¹¹⁰ In diesen Jahren veränderten das schnelle Wachstum der Bremer Handelsflotte, das Aufkommen großer Reedereien, und das Wachstum des Dampflinienverkehrs in die Vereinigten Staaten das Gesicht der Bremer maritimen Wirtschaft und festigten ihre Ausrichtung auf den Nordamerikahandel.¹¹¹ Die hohen Investitionskosten für den

108 Ebd., S. 24–26, 56. Die Gleichstellung schloss eine Benachteiligung der hanseatischen Schiffe durch Sonderabgaben und Differentialzölle aus.

109 Schwarzwälder, *Geschichte der Freien Hansestadt Bremen*, 1995b, S. 156; Lee, *Regionale Strukturen*, 2007, S. 153.

110 Siehe zur Entstehung und Entwicklung des Bremer Afrikahandels insbesondere Hartmut Müller, *Bremen und Westafrika. Wirtschafts- und Handelsbeziehungen im Zeitalter des Früh- und Hochkolonialismus 1841–1914*. I. Teil, in: *Jahrbuch der Witttheit zu Bremen* 15 (1971), S. 45–92; Hartmut Müller, *Bremen und Westafrika. Wirtschafts- und Handelsbeziehungen im Zeitalter des Früh- und Hochkolonialismus 1841–1914*. II. Teil, in: *Jahrbuch der Witttheit zu Bremen* 17 (1973), S. 75–148; Hoffmann, *Auswandern und Zurückkehren*, 2009, S. 67–70.

111 Diese Entwicklung begann mit der früheren Einrichtung der oben erwähnten Dampfschifffahrtslinie der *Ocean Steam Navigation Company* zwischen New York und Bremen. Der US-amerikanische Kongress strebte mehr Eigenkontrolle im Postverkehr nach Europa an und wollte neben den bisher bestehenden britisch subventionierten Postdampfern weiteren Dampflinienverkehr errichtet sehen. Bremen warb in Washington überzeugend für Bremerhaven als Standort. Mit gemeinsamem amerikanisch-deutschem Kapital gründete sich die vom Kongress subventionierte

Betrieb von Dampfschiffen läuteten das Ende des oft im Familienverbund verankerten traditionellen Bremer Kaufmannreeders ein, der seine eigenen Schiffe besaß.¹¹² Der Wirtschaftshistoriker Ludwig Beutin verortete für Bremen daher in den 1850er Jahren das Ende der „patriarchalischen Züge des Frühkapitalismus“.¹¹³

2.1.2 Quellengrundlage Senatszertifikate

Zu der frühen Zeit des Bremer Überseehandels gibt es aufgrund mangelnder Statistiken wenig quantitativen Zugang. Die vollständigsten und in bisherigen Veröffentlichungen am meisten genutzten Quellen sind die Angabebücher der auf der Weser für Bremen ankommenden Schiffe und Ladungen (Schlachtebücher), welche ankommende Schiffe mit dem zuletzt angefahrenen Hafen, den Ladungsartikeln und den importierenden Kaufleuten dokumentierten. Sie sind ab dem Jahr 1754 beinahe lückenlos erhalten und können über Importartikel und die Entwicklung des direkten überseeischen Handelsvolumens Aufschluss geben.¹¹⁴ 1782 verzeichnen die Schlachtebücher nur eine überseeische Ankunft, 1785 sind es sieben. Diese Zahl steigt 1789 auf 21, und 1794, am Vorabend der von Bürgermeister Heineken benannten „Goldenen Periode des bremischen Handels“,¹¹⁵ auf 47.

Ocean Steam Navigation Company, die von 1847 bis 1857 zwischen Bremen und New York verkehrte. Der Norddeutsche Lloyd ersetzte sie in dieser Funktion. Adolf E. Hofmeister, *Bis 1857: Vorgeschichte und Gründung*, in: Dirk J. Peters (Hrsg.), *Der Norddeutsche Lloyd. Von Bremen in die Welt. "Global Player" der Schifffahrtsgeschichte*, Bremen 2007, S. 11–20, hier S. 12f.; einen umfassenden Überblick über die Anfangsphase der Bremer Dampfschiffahrt bietet noch immer Wätjen, *Aus der Frühzeit des Nordatlantikverkehrs*, 1932, S. 24–45.

112 Lars Maischak, *German merchants in the nineteenth-century Atlantic*, Cambridge, 2013, S. 201–206.

113 Beutin, *Bremen und Amerika*, 1953, S. 289. Vgl. Kloft, *Bremen und Amerika*, 2010, S. 12.

114 StAB 2-Ss.2.a.4.f.1. Angabebücher der auf der Weser für Bremen ankommenden Schiffe und Ladungen. Die gebräuchlichen Kurzformen Schlachtebücher oder Schlachteangabebücher sind nach der Schlachte bzw. dem Schlachtehafen an der Weser auf Höhe der Bremer Altstadt benannt. Die Schlachte blieb bis zur Errichtung außerhalb der Altstadt gelegener Hafenbecken in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts die zentrale Hafenanlage in Stadtbremen. Weidinger, *Mit Koggen zum Marktplatz*, 1997, S. 374f. Mit den Schlachtebüchern ist in Bremen eine für das 18. Jahrhundert einzigartige Quelle erhalten, die es in anderen Handelsstädten so nicht gibt. Witzendorff, *Beiträge zur bremischen Handelsgeschichte*, 1951, S. 343.

115 Heineken, *Geschichte der Freien Hansestadt Bremen*, 1983, S. 293.

Im Jahr 1799 erreichen die verzeichneten aus Übersee kommenden Schiffe mit 82 trotz einer in das Jahr fallenden Handelskrise einen vorläufigen Höhepunkt. Spekulatives Horten von Waren kombiniert mit kriegsbedingtem geringerem Absatz führte auch in Bremen zu einer Reihe von Konkursen.¹¹⁶ Im Zuge der Napoleonischen Kriege verhängte Weserblockaden und die nach der französischen Besetzung Bremens fragwürdige Neutralität Bremer Waren und Schiffe¹¹⁷ lassen die Zahlen bis 1814 einbrechen. Zur Einordnung dieser Zahlen hilft ein Blick auf die Gesamtankünfte. 1785 reicht die Nummerierung der Einträge im Schlachtebuch bis 706. 1789 sind die Ankünfte bis 976 nummeriert. 1794 reichen sie bis 612 und 1799 bis 1022. Die überseeischen Ankünfte machten also 1785 0,99 %, 1789 2,15 %, 1794 6,78 % und 1799 8,02 % der gesamten Schiffsankünfte aus.¹¹⁸ Die Interpretation dieser Zahl muss aber mit Vorsicht geschehen, sie kann nur einen Anhaltspunkt bieten. Die Schlachtebücher verzeichneten stets den letzten angelaufenen Hafen, führen also nur die direkte Überseefahrt auf. Außerdem vermerken sie die Ankünfte kleinerer regional verkehrender Schiffe. Viele der Einträge verzeichnen beispielsweise Ankünfte aus Ortschaften Ostfrieslands und des Jeverlands mit oftmals geringer Ladungsmenge.

Die Schlachtebücher überliefern zwar nur Importe und angekommene Schiffe, ihre Zahlen verschaffen aber einen Überblick über das Volumen des Gesamthandels und bieten den lückenhaft überlieferten Nachweisen des Exporthandels einen Hintergrund und Vergleichsrahmen. Die detaillierte Überlieferung der Importe einzelner Kaufleute ermöglicht es zudem auch in den späteren Kapiteln dieser Arbeit in vielen Fällen den Waren-

116 Herbert Schwarzwälder, *Geschichte der Freien Hansestadt Bremen: Band 1. Von den Anfängen bis zur Franzosenzeit (1810)*, Bremen, 1995a, [Erw. und verb. Aufl.], S. 525f. Die Krise traf Bremen schwer und ist zeitgenössische intensiv debattiert worden. Johann Smidt, *Etwas über die Ursachen der letzten Handlungskrise und ihren Einfluß auf Bremen*, in: *Hanseatisches Magazin* 3 (1800) 2, S. 248–278; Heineken, *Geschichte der Freien Hansestadt Bremen*, 1983, S. 298–302.

117 Erst 1811 annektierte Frankreich Bremen. Dass die nominelle Neutralität unter französischer Besetzung keine Vorteile mehr bringen würde, war der Bremer Kaufmannschaft sofort nach Einmarsch der französischen Truppen bewusst. Der Bremer Kaufmann Martin Wilckens schrieb am 6. Dezember 1806: „Da [...] die Franzosen in unserer Stadt sind, so werden die Engländer gewiß feindlich gegen uns handeln, und uns unsere Schiffe nehmen [...]“. StAB 7.269, 7 Martin Wilckens an Henrich Wilckens, 6. Dezember 1806.

118 Siehe zu den Zahlen der ankommenden Schiffe Anhang 1. Durch die Senatszertifikate nachweisbare abfahrende Schiffe und Schiffsankünfte aus den Süd-USA, der Karibik, Südamerika, Batavia, Manila, 1782–1820.

handel einzelner Akteure nachzuvollziehen. Ihrer Erfassungsmethode geschuldet lassen sich in den Schlachtebüchern konkrete Schiffsankünfte mit Waren für Bremen nicht immer wiederfinden. So beispielsweise die in einer Zeitungsanzeige angekündigte Ankunft des preußischen Schiffes *Präsident* aus Batavia im Dezember 1804.¹¹⁹ Die Schlachtebücher erfassten alle Schiffe, die in die Weser einliefen und von denen Waren nach Stadtbremen gelangten. Die Schiffe konnten also auch unterhalb von Bremen an der Unterweser entladen worden sein. Die *Präsident* hatte aufgrund der britischen Weserblockade möglicherweise einen Ausweichhafen, üblicherweise an der nahegelegenen Jade angesteuert. Nicht erfasst wurden Schiffe in Ballast, Schiffe deren Waren von Bord zu Bord ohne Berührung mit dem Bremer Markt umgeschlagen wurden und Schiffe, deren Ladung ausschließlich für hannoversche oldenburgische Häfen bestimmt waren.¹²⁰

Die Exporte und auslaufenden Schiffe hingegen sind kaum dokumentiert, eine den Schlachtebüchern entsprechende Quelle gibt es nicht.¹²¹ Eine bereits 1913 von Friedrich Rauers erstellte statistische Annäherung an die Handelsgeschichte des 19. Jahrhunderts vor dem Beginn der behördlichen Statistik 1847 bleibt relevant.¹²² Neue Grundlagenarbeiten zum Seeverkehr der vorstatistischen Zeit, welche die in Christina Deggims Inventarbuch seit 2011 zugänglicher erschlossene Quellenvielfalt nutzen, stehen leider noch aus.¹²³ Hartmut Müller schlug bereits 1978 vor, die Bodmerei-Bücher

119 StAB 2-Ss.2.a.4.a.3., 6. Dezember 1804, ausgeschnittener Zeitungsartikel ohne Angabe der Zeitung.

120 Rauers, Bremer Handelsgeschichte im 19. Jahrhundert, 1913, Statistisches Tabellarium, S. 49.

121 Siehe zu den Schlachtebüchern als Quelle für den Import und das Fehlen entsprechender Quellen für den Export insbesondere Witzendorff, Beiträge zur bremischen Handelsgeschichte, 1951; Rauers, Bremer Handelsgeschichte im 19. Jahrhundert, 1913, Statistisches Tabellarium, S. 49.; Müller, Die Fahrtgebiete der Bremer Reederei, 1978, S. 39f. Vgl. auch Schulte-Beerbühl, Deutsche Kaufleute in London, 2007, S. 183f.

122 Rauers, Bremer Handelsgeschichte im 19. Jahrhundert, 1913; vgl. Bodo von Borries, Deutschlands Außenhandel 1836 bis 1856, Stuttgart, 1970, S. 124–138.

123 Christina Deggim, Archivalische Quellen zum Seeverkehr und den damit zusammenhängenden Waren- und Kulturströmen an der deutschen Nordseeküste vom 16. bis zum 19. Jahrhundert. Teil 1: Archive im Elbe-Weser-Raum und in Bremen, Göttingen, 2011; vgl. zur Relevanz für Bremen Björn Brinkhus, Rezension zu: Deggim, Archivalische Quellen zum Seeverkehr und den damit zusammenhängenden Waren- und Kulturströmen an der deutschen Nordseeküste vom 16. bis zum 19. Jahrhundert. Teil 1: Archive im Elbe-Weser-Raum und in Bremen, in: Bremisches Jahrbuch 91 (2012), S. 306–307.

des Hauses Seefahrt¹²⁴ als weitere Quellengrundlage zu nutzen. Diese beinhalten jedoch ausschließlich Fahrtinformationen, keine Daten zur Ladung oder den beteiligten Kaufleuten. Zudem verzeichnen sie nur Bremer Schiffe der Bodmererei des Hauses Seefahrt. In den Jahren 1797 bis 1815 waren dies ca. 60 % der Bremer Handelsflotte, der Anteil sank aber in den folgenden Jahren.¹²⁵ Der Quellenbestand ist somit vornehmlich zur Entwicklung der Bremer Reederei aufschlussreich. Einen für diese vornehmlich auf die qualitative Auswertung abzielende Arbeit aussichtsreicheren Quellenzugang bieten deshalb die von der Forschung bisher wenig genutzten im Bremer Staatsarchiv erhaltenen Senatszertifikate.¹²⁶

Insbesondere relevant sind die darin vorhandenen Neutralitäts- und Eigentumszertifikate. In ihnen bezeugte der Senat, dass zum Export bestimmte Güter Eigentum Bremer Bürger waren und alle Mitinteressenten ausschließlich Bremer Bürger oder Bürger anderer neutraler Staaten waren. Im Falle einer Durchsuchung des diese Güter transportierenden Schiffes durch Kaperer eines kriegsführenden Staates, konnte der Kapitän die Legalität und Neutralität der Güter sowie ihrer Verfrachter mithilfe der Zertifikate unter Beweis stellen. In der Theorie war eine Beschlagnahmung von Schiff und Ware als gute Prise¹²⁷, also rechtmäßige Beute, durch die Kaperer nun nicht mehr möglich. Vor dem *High Court of Admiralty* in London verhandelte Fälle über beschlagnahmte Bremer Güter zeigen aber, dass die Kaperer sich nicht in allen Fällen durch die Zertifizierung der Ware von ihrer Beschlagnahmung abhalten ließen. Die nicht immer unparteiischen englischen Richter neigten bis zu einer stärkeren Regulierung 1801 dazu, den Kaperern im Zweifelsfall den Gewinn der oft rasch unter Preis verkauften Prise zuzugestehen.¹²⁸ Zudem konnten die Kaperer die verdächtigen Bremer Schiffe zur genauen Untersuchung in einen nahen Hafen aufbringen.¹²⁹

124 StAB 2-T.6.m.16.e. Hauptbücher der Reisegelder (Bodmerei-Buch).

125 Müller, Die Fahrtgebiete der Bremer Reederei, 1978, S. 39–43.

126 StAB 2-R.II.p.5. Ladungspapiere (Konnossemente, Zertifikate, Attestate, Verklarungen).

127 Prise ist ein nautischer Begriff, der zeitgenössisch folgend definiert war: „Ein feindliches Schiff welches von einem Kriegsschiffe oder Kaper genommen und aufgebracht worden. Ist solches den Seegesetzen gemäss geschehen, so wird es für eine rechtmäßige oder gute Prise erklärt.“ Röding, Allgemeines Wörterbuch der Marine. 2. Band. L-Z, 1796, S. 291, Prise.

128 Schwebel, Bremer Kaufleute in den Freihäfen der Karibik, 1995, S. 62f.

129 „Aufbringen“ ist ein nautischer Begriff, der zeitgenössisch folgend definiert war: „Ein genommenes oder erobertes Schiff nach einem Hafen bringen oder senden, damit die Admiralität einen Urtheilsspruch über die Rechtmäßigkeit der Wegnahme

Selbst wenn es nicht zur Beanstandung der Dokumentation der Neutralität kam, konnte diese Zeitverzögerung finanzielle Einbuße bedeuten.¹³⁰ Auch die neueste Forschung betont, dass die Neutralität der Bremer Schiffe im 18. Jahrhundert zwar nominell galt, britische Schiffe sie aber zumindest dann kaperten, wenn sie aus französischen Gewässern kamen. Zur Kondemnierung konnte es ausreichen, dass sich an Bord Waren feindlichen Ursprungs befanden oder dass Besitzer, Kapitän oder einzelne Mannschaftsmitglieder des Schiffes Bürger eines feindlichen Landes waren oder in manchen Fällen sogar nur in einem solchen geboren waren.¹³¹

Dieser Quellenbestand ist insbesondere im Kontrast zu den schon lange intensiv genutzten Schlachtebüchern noch wenig erforscht. Erstmals nutzte Karl Schwebel die Senatszertifikate im Rahmen seiner 1995 erschienenen Monografie *Bremer Kaufleute in den Freihäfen der Karibik* umfangreich. Die Auswertung dieser Quellen konzentriert sich in seiner Arbeit auf den Bezug zu St. Thomas und bleibt in Fragen verschiedener Warentypen und Zielhäfen eher anekdotisch als analytisch. Dies mag auch dem Umstand geschuldet sein, dass Schwebel das Buch zu Lebzeiten nicht fertigstellen konnte. Die Nutzung des Quellenbestands der Senatszertifikate des Staatsarchivs in der vorliegenden Arbeit erfordert in dieser Hinsicht also eine grundlegende Erschließung der Quellen, kann aber zumindest stellenweise auf Schwabels Pionierleistung aufbauen.

Bei den überlieferten Dokumenten handelt es sich überwiegend nicht um die eigentlichen Zertifikate, die den Kaufleuten ausgehändigt wurden. Stattdessen sind die Zertifikatsersuche der Kaufleute in großer Zahl erhalten geblieben. In einigen Fällen gibt es auch frühe Fassungen und Zertifikatsentwürfe. Die überwiegende Menge an Zertifikatsersuchen folgt über die Jahrzehnte des Untersuchungszeitraums einem immer gleichen Muster. Ein Handelshaus bat unter Angabe des Zielhafens, des transportierenden Schiffes und dessen Kapitän um Ausfertigung eines Zertifikates über bestimmte Waren, entweder auf eigene Rechnung oder auf Rechnung einer angegebenen Person. Größere Handelshäuser gaben außerdem an, welcher

desselben ergehen lasse [...]“ Johann Hinrich Röding, Allgemeines Wörterbuch der Marine. In allen europäischen Seesprachen nebst vollständigen Erklärungen. I. Band. A-K, Hamburg, 1793, S. 162f., Aufbringen.

130 Müller, *Bremer Kaufleute in Bordeaux*, 1994, S. 89.

131 Haasis, *The Writing Seamen*, 2021, S. 300f. Zur *Concordia* läuft aktuell ein Forschungsprojekt. Lucas Haasis, *Das Bremer Schiff Concordia. Eine globale Mikrogeschichte*. Kurzdarstellung zum Projekt, <https://uol.de/geschichte-der-fruehen-neuze-it/mitarbeiterinnen/lucas-haasis>, Zugriffsdatum 15.12.2021.

Teilhaber zum Beschwören der Angaben persönlich erscheinen würde. Das Ersuchen erfolgte formlos auf möglichst kleinen Papierstücken und nicht selten ohne Datumsangabe. Der das Ersuchen bearbeitende Staatsbedienstete notierte auf dem Ersuchen jedoch stets das Ausstellungsdatum, das zumeist nur wenige Tage nach dem des Ersuchens lag. Je nach Größe der Ladung und ob die Lieferung auf Rechnung mehrerer oder einer einzelnen Person erfolgte, reicht der Umfang der Zertifikatsersuche von kleinen Papierschnipseln bis zu mehrseitigen Dokumenten. Führen die Schiffe etwa aufgrund von Weserblockaden von anderen Häfen als Bremen ab, setzten die Kaufleute oft, wenn auch nicht immer, den Namen der von ihnen beauftragten Speditionsfirma hinzu. Es folgt beispielhaft ein für kürzere Exemplare typisches Ersuchen: „Wir erbitten ein Certificat über 100 Anker Essig geladen in dem Schiffe Pandora, Chr Römberg von Varel nach Sanct Thomas. Beschworen durch Peter Daniel Schröder. Bremen 24. Sept 1803. Johann Schröder & Comp.“¹³²

Neben der Angabe, welches Schiff von Bremen oder nahegelegenen Häfen aus welchen Zielhafen ansteuerte, enthalten die Ersuche und ausgestellten Zertifikate genaue Informationen darüber, welcher Kaufmann welche Güter ausführte. Diese Warenangaben sind in der Regel detailliert und stets vom Handelshaus selbst formuliert. Diese Genauigkeit verleiht den Zertifikaten besondere historische Relevanz. Andere Quellengattungen, wie Erfassungen eingegangener Waren in Zielhäfen durch die Hafenmeister oder zeitgenössische statistische Zusammenstellungen leiden unter ungenauen Bezeichnungen und Kategorisierungen der Waren.¹³³ Erst durch die Zertifikate und teilweise angehängte Ladungslisten kann ein eingehendes Bild der Exportwaren entstehen. Solch detaillierte Einblicke sind ansonsten selten und häufig erst mit besserer Dokumentierung ab der Mitte des 19. Jahrhunderts möglich.¹³⁴ Auch in die durch andere Quellen nur schwer zu durchdringende Kapitalstruktur des frühen Amerikahandels bieten die Senatszertifikate zumindest in Teilen Einblick. Bei den Lieferungen auf

132 StAB 2-R.11.p.5. Band 10, 24. September 1803, Zertifikatsersuch von Johann Schröder & Co für die Ausfuhr nach St. Thomas.

133 Vogt, Ein Hamburger Beitrag zur Entwicklung des Welthandels im 19. Jahrhundert, 2003, S. 105.

134 So unternahm Hermann Kellenbenz eine qualitative Untersuchung des hanseatischen Überseehandels anhand einiger in brasilianischen Zeitungen festgehaltener Ladungslisten Hamburger und Lübecker Schiffe der 1840er Jahre. Hermann Kellenbenz, Bremer Kaufleute im Norden Brasiliens, in: Historische Gesellschaft zu Bremen (Hrsg.), 1000 Jahre Bremer Kaufmann, Bremen 1965, S. 325–336.

fremde Rechnung handelte es sich um Kommissionsgeschäfte, also die Verschickung fremder Ware für fremde Rechnung. Der Bremer Kaufmann war in diesem Geschäft nur Mittelsperson. Die Einkaufskommission fand bei deutschen Kaufleuten vor allem für den Import von Kolonialwaren aus europäischen Atlantikhäfen Anwendung. Binnenländische Kaufleute beauftragten mit der Verkaufskommission Handelsunternehmen mit der Verschiffung ihrer Ware an einen vorbestimmten Ort.¹³⁵ Bei den Lieferungen auf eigene Rechnung kann es sich entweder um Konsignationsgeschäfte, also den eigenständigen Weiterverkauf fremder Ware, oder risikobehaftete, aber dabei deutlich profitablere Propergeschäfte, also dem Handel auf Basis des eigenen Kapitals, gehandelt haben.¹³⁶ Da die Eigentumszertifikate eben dem Zweck dienten die Besitzer der Waren als Angehörige neutraler Staaten zu beglaubigen, überrascht es nicht, dass viele Geschäfte auf Bremer Rechnung geschahen.

Die in Bremen erhaltenen Neutralitäts- und Eigentumszertifikate sind für den Zeitraum von etwa 1800 bis 1806 besonders zahlreich erhalten. Dies sind die Jahre, in denen die erste Hochphase des Bremer Überseehandels zu Ende ging. Die hohe Zahl der Zertifikate erklärt sich aber nicht durch ein wachsendes Handelsvolumen, sondern durch eine von den Koalitionskriegen bedingte anwachsende Notwendigkeit für Neutralitätszertifikate. Aus den Jahren 1804 und 1805 sind die meisten Zertifikate vorhanden. Mit einer Vielzahl von Zertifikaten aus je 38 und 42 Schiffsloadungen nähert sich der Bestand in diesen Jahren der vollständigen Überlieferung vermutlich zumindest an. Sie dokumentieren das Ausweichen der Bremer Händler auf Häfen abseits der Weser, insbesondere Varel an der Jade. In diesen Jahren sind in den Schlachtbüchern aufgrund einer Weserblockade keine bzw. 6 ankommende Schiffe aus Plantagenregionen verzeichnet. 1806 steigt die Zahl noch einmal kurzfristig auf 39. In den vorangehenden Jahren von 1790 bis 1803 kamen aus Plantagenregionen durchschnittlich jährlich durchschnittlich 40 Schiffe in Bremen an. Die aus einer Auszählung der Senatszertifikate hervorgehenden Zahlen von jeweils 38 bzw. 42 Schiffe abgehende Schiffe entsprechen diesem Schifffahrtsvolumen. In den vorangehenden und folgenden Jahren hingegen sind weniger, teilweise sogar keine Zertifikate überliefert. Für die ersten Jahre des 19. Jahrhunderts verfügen die Neutralitätszertifikate damit über eine

135 Stefan Gorißen, Differenzierung und Spezialisierung im Fernhandel des 17. und 18. Jahrhunderts: Zur Bedeutung des Kommissions- und Speditionshandels, in: Susanne Hilger/Achim Landwehr (Hrsg.), *Wirtschaft – Kultur – Geschichte. Positionen und Perspektiven*, Stuttgart 2011, S. 45–63, hier S. 49f.

136 Pietschmann, *Hamburg und Lateinamerika*, S. 398f.

quantitative Aussagekraft. Es ist davon auszugehen, dass sie den größten Teil der Bremer Überseeexporte dieser Jahre dokumentieren. Daher ist es möglich, Fragen nach verhältnismäßigen Anteilen von Warentypen oder Händlern im Exporthandel zu beantworten.

Für das Jahr 1818 ist eine frühe Exporthandelsstatistik des Bremer Überseehandels überliefert. Importstatistiken, welche die Angaben der Schlachdebücher auswerten, finden sich schon für frühere Jahre. Diese waren aber bereits zeitgenössisch für ihre Ungenauigkeit bekannt. 1826 berichtete Senator Dr. Berck der Wittheit¹³⁷, dass in diese Listen „Waaren aufgenommen werden, die nie eingeführt wurden, so wie auch daß eingeführte Waaren unter einer andern Benennung in den Einfuhrlisten aufgeführt wurden.“ Kaufleute, welche ihre Einfuhrangaben verfälschten, sollten deshalb künftig vom Schlachteschreiber strenger angezeigt werden.¹³⁸ Die Existenz dieser früheren Einfuhrlisten legt den Schluss nahe, dass ähnlich Datenzusammentragungen auch für den Export schon früher bestanden haben könnten, aber nicht überliefert oder der Forschung nicht bekannt sind.¹³⁹ Das Fehlen verlässlicher Daten erwies sich spätestens bei Handelsvertragsverhandlungen in der ersten Hälfte des 19. Jhds. als problematisch. Ein zeitgenössischer Bremer Bericht vermerkte hierzu 1827: „Der Betrag der aus Norddeutschen Häfen bis jetzt nach Brasilien jährlich verschifften Waaren ist nicht auszumitteln [...]“¹⁴⁰ Eine zuverlässige staatliche Handelsstatistik veröffentlichte Bremen erst ab 1849.¹⁴¹ Nach einem Bürgerschaftsbeschluss vom Dezember 1846 begann die Zusammenstellung tabellarischer Über-

137 Der Begriff „Wittheit“ (Weisheit) bezeichnete „die nicht im Eid sitzenden Ratsherren, die der sitzende Rat zu wichtigen Beschlüssen heranzog“. Schwarzwälder, *Das große Bremen-Lexikon*, 2003, S. 993, Wittheit.

138 StAB 2-Ss.2.a.4.c. Wittheitsprotokollauszug, 3. Februar 1826.

139 Angaben zum Export einzelner Waren finden sich für den europäischen Handel des 18. Jahrhunderts in Literatur des frühen 19. Jahrhunderts. Auch hier werden die Angaben erst ab der zweiten Hälfte der 1810er Jahre präziser. Hans Jürgen von Witzendorff nennt dazu insbesondere Adam Storck, *Über das Verhältnis der freien Hansestädte zum Handel Deutschlands*. Von einem Bremer Bürger, Bremen, 1821; Heineken, *Geschichte der Freien Hansestadt Bremen*, 1983. Witzendorff, *Beiträge zur bremischen Handelsgeschichte*, 1951, S. 360.

140 AHB AA 2 – C VI 76 d – Handel mit Brasilien 1814–1848, Beilage B zur ersten öffentlichen Konferenz d 5 Jan 1827, S. 4.

141 Rauers, *Bremer Handelsgeschichte im 19. Jahrhundert*, 1913, S. 21.

sichten des Handelsverkehrs. Die frühesten verlässlichen Zahlen stammen aus dem Jahr 1847.¹⁴²

Bei früheren Exportstatistiken handelt es sich nicht um offiziell behördlich erstellte Tabellen, sondern die Arbeit von einzelnen Kaufleuten oder Beamten.¹⁴³ Solche Statistiken sind nicht deckend für alle Jahre vorhanden und beschränken sich oft auf die Wiedergabe des Handels mit bestimmten Waren oder Zielhäfen.¹⁴⁴ Nichtsdestotrotz können sie die Neutralitätszertifikate als Quellen zum Bremer Exporthandel ergänzen. Die Problematik der lückenhaften und ungenauen Buch- und Statistikführung des frühen 19. und besonders des späten 18. Jahrhunderts kann durch die Kombination von Neutralitätszertifikaten, Schlachtbüchern und privaten Statistiken nicht beseitigt werden. Wie schon zuvor angesprochen bedarf es auf diesem Feld weiterer dezidierter statistischer Grundlagenarbeiten. Der größte Wert der Senatszertifikate liegt nicht im quantitativen, sondern im qualitativen Aspekt ihrer Auswertung. Insbesondere zu der bisher kaum zu fassenden Zusammensetzung und Art einzelner Exportladungen bringen die Quellen neue Erkenntnisse.¹⁴⁵ Ausschließlich für den Handel mit den USA sind ab 1818 außerdem die halbjährlichen Berichte der US-amerikanischen Konsuln erhalten.¹⁴⁶ Sie dokumentieren weitgehend vollständig Art, Wert und Menge der bremischen Ausfuhren in die USA, bleiben in der Kategorisierung der Waren aber weitaus unpräziser als die Senatszertifikate.¹⁴⁷ Spezifische Waren wie Murmeln, Stühle oder Plantagenmesser und -beile ließen sich hier nicht identifizieren.

Die im Bremer Staatsarchiv erhaltenen Zertifikate, Ladungslisten und Verklarungen geben nicht nur einen qualitativ detaillierten Einblick in den Bremer Exporthandel, sondern sind auch zu genau dem Zeitraum besonders zahlreich, in dem die Schlachtbücher kaum noch überseeischen

142 StAB 2-Ss.2.a.4.g.4. Tabellarische Übersichten des bremischen Handels 1847–1850. Siehe auch Bureau für Bremische Statistik (Hrsg.), Jahrbuch für Bremische Statistik. Jahrgang 1875, 1876, S. X.

143 Borries, Deutschlands Außenhandel 1836 bis 1856, 1970, S. 127.

144 StAB 2-Ss.2.a.4.a.3. Waren-Importe 1767–1845.

145 Vgl. Hans Pohl, Die Hansestädte und Lateinamerika um 1800: Ein Beitrag zur Geschichte ihrer Schifffahrts- und Handelsverbindungen, in: Spanische Forschungen der Görresgesellschaft. Gesammelte Aufsätze zur Kulturgeschichte Spaniens 22 (1965), S. 321–344, hier S. 327; Kellenbenz, Bremer Kaufleute im Norden Brasiliens, 1965.

146 Die Originale befinden sich in den *National Archives of the United States*. In Bremen liegen Mikروفilmkopien. StAB 16.1/1.

147 Pitsch, Die wirtschaftlichen Beziehungen Bremens, 1974, S. 5.

Handel verzeichnen. Dies begründet sich mit dem zeitlichen Zusammenfall des neutralen Status Bremer Schiffe, der sie in Kriegszeiten als Warentransporteure sehr attraktiv machte, mit der Errichtung von Weserblockaden, welche die Einfuhr in den Bremer Hafen verhinderten. Das daraus resultierende Ausweichen der Schiffe auf umliegende Häfen führte dazu, dass in den Schlachtebüchern keine ankommenden Schiffe aus Amerika oder Asien verzeichnet wurden. Gleichzeitig stellte der Senat weiterhin Exportzertifikate für Bremer Kaufleute aus, welche ihre für den Überseehandel bestimmten Waren nun zunächst in nahegelegene Häfen transportierten. Die Zertifikatsbürokratie wuchs nunmehr sogar an, da weitere Informationen anzugeben waren. Zu dieser Zeit sind in der Regel Name und Sitz der Spedition, welche die Waren über Land von Bremen zu den Schiffen brachte, verzeichnet.

2.1.3 Die Senatzertifikate als Spiegel der Entwicklung des Bremer Handels

In den Wirren der Koalitionskriege verlieh Bremens neutraler Status seiner Kaufmannschaft einen starken Wettbewerbsvorteil. Das Fortbestehen und Wachstum des Bremer Handels während dieser konfliktreichen Jahre erklärt sich durch den Schutz vor Kaperei, den der Neutralitätsstatus Bremer Schiffen und Waren gewährte.¹⁴⁸ Für die Bremer Kaufleute war ein anderes Mittel des Wirtschaftskrieges problematischer. In den Jahren 1800, 1803 bis 1805 und 1806 kam es zu unterschiedlich strikt durchgesetzten britischen Blockaden der Weser. Diese sollten Frankreich und seinen Alliierten schaden, trafen aber besonders die nominell noch neutrale bremische Wirtschaft. Von 1806 bis 1813 wirkte dann die französische Kontinentalsperre.¹⁴⁹ In den Jahren 1803 bis 1814 sank die Zahl der in den Schlachtebüchern verzeichneten aus Amerika oder Asien ankommenden Schiffe dramatisch und lag in sieben dieser Jahre sogar bei null. Trotz dieser Aufzeichnungen ist nicht von einer kompletten Einstellung des Handels auszugehen. Trotz der Kontinentalsperre konnten die Franzosen den über Helgoland laufenden Schmuggel mit britischen Waren nie gänzlich unterdrücken.¹⁵⁰ Durch die Neutralitäts- und Eigentumszertifikate lässt sich trotz der Weserblockaden

148 Schwebel, *Bremer Kaufleute in den Freihäfen der Karibik*, 1995, S. 198.

149 Für einen umfassenden Überblick über Bremen betreffende Blockaden und Sperren siehe Schwebel, *Bremer Kaufleute in den Freihäfen der Karibik*, 1995, S. 85–116.

150 Schwarzwälder, *Geschichte der Freien Hansestadt Bremen*, 1995b, S. 25.

jedoch noch bis einschließlich 1806 ein reger Bremer Exporthandel nachweisen. Erst die Kontinentalsperre beendete effektiv den Bremer Außenhandel. Die vorherigen Weserblockaden konnten durch das Ausweichen auf umliegende Häfen zumindest teilweise umgangen werden. Hierfür boten sich Ems, Jade und Eider an. Die Waren konnten auf dem Landweg und wenn möglich in kleineren Kähnen von Bremen nach Emden, Varel, Eckwarden und Tönning speditiert und dann für den Hochseetransport umgeschlagen werden.¹⁵¹

Dass die Blockaden nicht absolut waren, zeigt beispielsweise ein Zertifikat aus dem Dezember 1804. Die *Johannes der Täufer*, Kpt. Hinrich Borcharding, war beladen mit Tabak, Kaffee und Zucker am 1. September von St. Thomas abgefahren und am 20. November vor der Wesermündung einem britischen Kriegsschiff begegnet. Dieses versuchte vergeblich, der *Johannes* die Einfahrt zu verwehren. Kapitän Borcharding sagte unter Eid aus, dass er von der Blockade, die bei seiner Abfahrt noch keinen Bestand hatte, keine Kenntnis gehabt hätte und zudem aus Seenot nicht in der Lage gewesen wäre, anzuhalten. Sein Einlaufen in die Weser sei daher nicht als Blockadebruch zu werten.¹⁵² Dass hier für Borcharding durchaus eine Portion Glück mit im Spiel gewesen sein muss, zeigt ein Zertifikat aus dem Januar des Jahres. Britische Schiffe hatten Kapitän Hans Jürgen Harjers mit dem von St. Thomas kommenden Schiff *Vigilantia* daran gehindert, in die Weser einzufahren und das Schiff nach England geschleppt. Senator Johann Vollmers und Franz Böving schworen nun für die Firma Pundsack, Vollmers & Co, dass sie keine Anweisungen an Kapitän Harjers nach St. Thomas geschickt hätten, die Blockade zu durchbrechen und nicht für den Vorfall verantwortlich seien.¹⁵³

Die Auswertung der Neutralitätszertifikate lässt vermuten, dass zumindest zeitweise ein Großteil des Bremer überseeischen Handelsvolumens durch das Ausweichen auf naheliegende Häfen aufrechterhalten werden konnte. 1805 befrachteten Bremer Kaufleute 42 mittels der Senatszertifikate nachweisbare Schiffe nach amerikanischen Plantagenregionen. Nur vier davon konnten gegen Jahresende von Bremen aus aufbrechen, die Restlichen wichen auf umliegende Häfen aus. Nimmt man die in den

151 Schwebel, *Bremer Kaufleute in den Freihäfen der Karibik*, 1995, S. 91f.

152 StAB 2-R.II.p.5. Band II, Dezember 1804, Verklärung Hinrich Borchardings für die *Johannes der Täufer*.

153 StAB 2-R.II.p.5. Band II, 5. Januar 1804, Eidliche Aussage für Pundsack, Vollmers & Co.

Schlachtebüchern verzeichneten 47 und 64 Schiffe, die 1798 und 1799 aus diesen Gebieten in Bremen eintrafen, als Vergleichsmaß an, besteht nur ein leichter Rückgang, zumal das Jahr 1799 einen ungewöhnlich hohen Schiffsverkehr aufwies. So wie aus Übersee Kapitäne ohne Kenntnis der neu errichteten Blockade an die Wesermündung zurückkehrten, so konnte auch die Aufhebung der Blockade von Ausweichhäfen aus aufgebrochene Schiffer bei ihrer Rückkehr überraschen. Das von St. Thomas kommende Schiff *der edle Maximilian* erfuhr auf der Fahrt von einem britischen Schiff, dass die Weserblockade aufgehoben worden sei und steuerte statt der Jade nun direkt die Weser an, die es am 6. November 1805 erreichte.¹⁵⁴

Die Bedeutung des neutralen Status ihrer Waren für die Bremer Kaufmannschaft lässt sich anschaulich mit einem Beispiel verdeutlichen. In den Jahren 1800 und 1801 findet sich ein Bremer Schiff unter Kapitän Diederich Kleine mit dem für dieses Beispiel passenden Namen *Neutralität*. Am 27. April 1801 fuhr das Schiff, das „Linnen, Wein und andere Kaufmannsgüter“ transportierte, von der Weser in Richtung Karibik ab. Bereits zwei Tage später, am 29. April, wurde es von britischen Kriegsschiffen „visitiert“. Am 3. Mai durchsuchten andere Schiffe der britischen Flotte es erneut. Wenige Tage später hielten französische Schiffe die *Neutralität* an einem unbekanntem Datum an. Am 2. Juni hielt ein französischer Schoner die *Neutralität* wieder kurzzeitig an. Einen Tag später, am 3. Juni stieß die *Neutralität* auf eine britische Fregatte, welche sie nach dem britisch kontrollierten Fort Royal auf Martinique aufbrachte. Die britischen Behörden hielten die *Neutralität* dort bis zum 15. Juli fest, erkannten dann aber die Echtheit und Legalität der Neutralitätszertifikate und damit der Waren an. Am 25. Juli erreichte die *Neutralität* ihr Ziel San Domingo.¹⁵⁵ Auf ihrer Seereise von der Weser nach San Domingo wurde die *Neutralität* fünfmal von Schiffen der kriegsführenden Länder Frankreich und Großbritannien angehalten und untersucht. Jedes Mal schützte der neutrale Status Bremens und die Zertifizierung durch den Senat das Eigentum der Bremer Kaufleute vor Kaperung bzw. Beschlagnahmung.

Erst 1807 kam der Bremer Handel aufgrund der 1806 erfolgten französischen Besatzung zum Erliegen. Obwohl Bremen nominell weiterhin neutral verblieb, war es de facto und offenbar Teil der französischen Einflusszone

154 StAB 2-R.II.p.5. Band 12, Dezember 1805, Verklarung des Schiffes *der edle Maximilian*, Kpt. Carsten Dehls.

155 StAB 2-R.II.p.5. Band 10, 9. April 1802, Verklarung des Schiffes *Neutralität*, Kpt. Diederich Kleine.

geworden.¹⁵⁶ Einige Bremer Kaufleute versuchten das Problem zu umgehen. Das Handelshaus Küster & Hetling schickte 1807 deutsches Leinen mit dem dänischen Schiff *Flora*, Kpt. Söncke Nonsen, von Tönning aus für eigene Rechnung und Gefahr an das Handelshaus Mühlenbruch & Pagenstecher auf St. Thomas. Mit dem in Bremen vernetzten Ludwig Pagenstecher¹⁵⁷ vereinbarten sie jedoch inoffiziell, den Namen seines dänischen Handelshauses in jegliche offizielle Formulare einzutragen, um den Anschein zu erwecken, die Lieferung erfolge auf dänische Rechnung. Zu diesem Schritt entschieden sie sich aufgrund der „Ungewißheit über die Neutralität des Hanseatischen Eigenthums“. Auch die aus verschiedenen Kolonialwaren bestehende Rückladung von St. Thomas nach Tönning deklarierten sie auf diese Weise fälschlich.¹⁵⁸ Vermutlich war ihr Vorgehen nicht ungewöhnlich. In späteren Jahrzehnten lässt es sich sogar in größerem Umfang nachweisen. In den 1830er Jahren gingen Bremer Kaufleute vor allem im Handel mit den USA ähnlich um. Sie wiesen ihre Waren oft fälschlicherweise als Eigentum ihrer US-amerikanischen Handelspartner aus, um Gebühren und zeitaufwendige bürokratische Warenanmeldungen im amerikanischen Konsulat zu vermeiden. Das Problem nahm solche Ausmaße an, dass sich 1837 der US-Kongress mit der bremischen Warendeklarationspraxis befasste.¹⁵⁹ Der Fall Küster & Hetlings hingegen ist nur dokumentiert, da die falsche Deklaration als dänisches Eigentum auf der Rückreise ironischerweise zur Beschlagnahme der Kolonialwaren durch britische Kaperer führte. Großbritannien hatte zwischenzeitlich Kriegsmaßnahmen gegen das neutrale Dänemark begonnen, um zu verhindern, dass die dänische Flotte intakt in französische Hände fallen konnte. Küster & Hetling wandten sich daraufhin an den Bremer Senat, um die beschlagnahmte Ware nun doch als ihr Bremer und damit nominell neutrales Eigentum zertifizieren zu lassen.¹⁶⁰

156 Schwarzwälder, Geschichte der Freien Hansestadt Bremen, 1995a, S. 555–558.

157 Der 1780 in Lintorf bei Osnabrück geborene Ludwig Pagenstecher stammte aus derselben Osnabrücker Kaufmannsfamilie wie der in Bremen ansässige Johann Rudolph Pagenstecher und absolvierte seine kaufmännische Lehre in Bremen. 1806 siedelte er von Bremen aus nach St. Thomas über. Schwebel, Bremer Kaufleute in den Freihäfen der Karibik, 1995, S. 257.

158 Siehe zu diesem Fall auch ebd., S. 258. StAB 2-R.II.p.5. Band 14, 21. Dezember 1807, Eigentumszertifikat für Küster & Hetling.

159 AHB AA 2 – C VI 76 a – Handel mit den Vereinigten Staaten 1784–1841, 28. Dezember 1837 Congressional Report of the Committee on Commerce to the Senate.

160 StAB 2-R.II.p.5. Band 14, 21. Dezember 1807, Eigentumszertifikat für Küster & Hetling.

Ab den späten 1820er Jahren konnte der Überseehandel die auf die Francozeit folgende Stagnation überwinden, wuchs wieder rasch an und öffnete sich neuen Märkten in Lateinamerika. Über die Jahrzehnte diversifizierten sich die Zielhäfen der Bremer Amerikafahrt nach den Anfängen auf St. Eustatius immer weiter. Trotz ihrer eingeschränkten Quantität zeigen die im Staatsarchiv erhaltenen Senatszertifikate und Verklarungen dies anschaulich. Für 1782 ist durch eine Verklarung die erste Fahrt nach Suriname nachweisbar. 1785 und 1786 können über die Senatszertifikate je eine Fahrt nach Charleston in den USA nachgewiesen werden. Erst 1793 folgen die nächsten überlieferten Zertifikate zum Export. Hier sind erstmals Fahrten nach St. Thomas und Baltimore belegt. 1795 erfolgt eine Fahrt nach der auf dem südamerikanischen Festland gelegenen niederländischen Kolonie Demarara. 1797 ist mit der Fahrt der *Triton*, Kpt. Gottfried Melm, die erste Fahrt von Bremen nach Batavia belegt.¹⁶¹ Die ersten Senatszertifikate über Fahrten nach der niederländischen Insel Curaçao und nach La Guaira im heutigen Venezuela stammen aus dem Jahr 1800. 1801 gibt es erstmal eine Ausfuhr nach Guadeloupe. 1802 kommt St. Domingo hinzu. 1804 finden sich die ersten Zertifikate für Fahrten von Bremen nach New Orleans, Savannah, Alexandria und Norfolk in den USA. 1805 gibt es erstmals Fahrten nach Martinique und Havanna. 1815 sind erstmals Zertifikate vorhanden, welche die Fahrt nach unbestimmten Häfen in Brasilien belegen. 1816 kommt Puerto Rico hinzu, 1820 Cap Henry auf Haiti und 1823 Buenos Aires.¹⁶²

Die Gefahr des Verlusts der Ladung oder gar des Schiffes blieb aber auch nach der Wiederherstellung der Bremer Eigenständigkeit bestehen. Bis in die 1830er Jahre hinein blieb auch die Piraterie ein ernstzunehmendes Geschäftsrisiko der Atlantikfahrt.¹⁶³ Wiederholt gibt es Berichte über Kaperungen von Bremer Schiffen. Am 20. Juli 1815 findet sich in der *Sanct Thomae Tidende* beispielsweise eine Anzeige, die so wohl auch in den Lokalzeitungen zahlreicher anderer westindischer Städte gestanden haben dürfte. Es handelte sich um einen Steckbrief, der Tathergang und Täter einer illegalen Kaperung beschrieb. Kapitän Mehrstens war mit dem Bremer

161 StAB 2-R.II.p. Band 10, 18. Februar 1803, Eidesstattliche Bezeugung der Neutralität der 1797 nach Batavia gefahrenen *Triton*.

162 Alle Zahlen basieren auf den Zertifikaten und Zertifikatsersuchen in StAB 2-R.II.p.5.

163 Von ca. 1800–1840 ermöglichten die Rivalitäten zwischen den atlantischen Imperien der Piraterie eine erneute, späte Blüte. Barry Gough/Charles Borras, *The War Against the Pirates: British and American Suppression of Caribbean Piracy in the Early Nineteenth Century*, London, 2018, 9–11.

Schiff *Mercur* am 3. April desselben Jahres von St. Thomas mit Ziel Puerto Plata auf Hispaniola abgesegelt. Am 7. April brachte ein unter französischer Flagge segelnder Schoner die *Mercur* in Sichtweite von Puerto Plata nach Monte Christo auf. Das französische Schiff war außen schwarz mit zwei um den Rumpf laufenden gelben Streifen. Auf jeder Seite verfügte es über eine neun-Pfund-Kanone und auf dem Deck über ein 18-Pfund Pivotgeschütz. Die 52 Mann starke Besatzung des Schiffes sprach vorwiegend französisch, aber auch englisch und portugiesisch. Der nach dem Steckbrief etwa 40 Jahre alte Kapitän mittlerer Statur, dunkler Hautfarbe und mit pockengezeichnetem Gesicht habe sich geweigert, sich selbst oder sein Schiff zu identifizieren. Er sei an Bord der *Mercur* gekommen, habe die gesamte Ladung, alle offiziellen Dokumente einschließlich des Frachtbriefs und sogar einige private Kleidungsstücke von Mehrtens entwendet. Als Mehrtens protestierte, habe der unbekannte Kapitän erwidert, Mehrtens sei „well off that they did not burn the Vessel and carry him away“. Sobald die *Mercur* freikam, fuhr Mehrtens nach Puerto Plata und ließ sich den von dort beobachteten Raubüberfall behördlich bestätigen.¹⁶⁴

Zu dem vertrauten Ex- und Imporhandel kam für die Bremer Kaufleute ab den späten 1820er Jahren ein schnell an Bedeutung gewinnender Geschäftszweig hinzu. Bereits in den 1830er Jahren begannen sich Auswanderer als das gewinnbringendste Exportgut zu beweisen.¹⁶⁵ Diese Veränderung schlägt sich in den aus den Senatsakten erhaltenen Zertifikaten und Ladungslisten nieder. Nach dem Ende der Napoleonischen Kriege gibt es dort kaum noch Eigentums- und Neutralitätszertifikate. Es kommt aber eine andere Art Akten hinzu: Dokumente, welche die Auswanderung und den Personentransport regulieren. Diese erreichen andere Qualitäten als frühere Hinweise auf wenige Passagiere. So gibt Kapitän Hinrich Freese der *Ceres* 1791 bei Ankunft in Bremen in seiner Schiffsverklärung an, ein Passagier sei auf der Reise von Charleston an einem Schlaganfall gestorben und „nach seemännischer Tradition“ bestattet worden.¹⁶⁶ 1805 erklärten die gemeinschaftlichen Reeder der *Amphitrite*, Kpt. Gottfried Leisewitz, einige Passagiere würden mit nach St. Thomas fahren.¹⁶⁷ Hierbei handelt es sich um die administrativen Spuren der

164 *Sanct Thomae Tidende*, 20. Juli 1815.

165 Lee, Regionale Strukturen, 2007, S. 153.

166 StAB 2-R.11.p.5. Band 7, [o.D.] 1791, Verklärung des Schiffes *Ceres*, Kpt. Hinrich Freese.

167 StAB 2-R.11.p.5. Band 12, 26. Oktober 1805, Mitteilung der Interessenten des Schiffes *Amphitrite*.

damals üblichen transatlantischen Reisen. So bewegten sich Kaufleute zwischen ihrer Heimat und ihrem Absatzmarkt.¹⁶⁸ Auch Missionare, Handelssagenten und Diplomaten zählten zu den Gruppen, die sich durch eine transatlantische Mobilität auszeichneten.¹⁶⁹

Zwei Beispiele aus den Senatsakten können das explodierende Wachstum der Auswandererschifffahrt der späten 1820er Jahre illustrieren.¹⁷⁰ 1826 stellte der Senat dem Kapitän Jacob Bendixen für die Fahrt nach Rio de Janeiro einen „Gesundheits-Paß“ für die „mit nach Brasilien überschiffenden Colonisten und Paßagiere“ aus. Bendixen transportierte inklusive seiner Besatzung 18 Personen.¹⁷¹ Ein 1832, nur sechs Jahre später, erstelltes Senatszertifikat versichert, dass die Bark *Everhard*, Kpt. Johann Heinrich Barlach, genau 140 Personen nach Baltimore brächte. Somit sei die Fahrt legal, da die „Americanischen Gesetze einen Transport von 160 gestatten“. Zudem sagte es den Passagieren zu, dass ihnen für die Einwanderung keine weiteren Kosten entstehen würden.¹⁷² Mit Bremens 1837 erfolgtem Beitritt zu den Verträgen zur Unterdrückung des Sklavenhandels werden die überlieferten Handelszertifikate um eine weitere, wenn auch in geringer Anzahl

168 Handelshäuser eröffneten häufig Zweigstellen in den zu erschließenden Absatzmärkten. Hierfür siedelten oft Familienmitglieder der Kaufleute über. Bremer Kaufleute zog es neben den USA auch nach Westindien. Das Beispiel Henrich Wilmanns zeigt, dass die Bewegungen über den Atlantik in beide Richtungen erfolgten. Der in Bremen geborene Wilmanns (1751–1795) ist ab den 1770er Jahren als Kaufmann auf St. Eustatius nachzuweisen und heiratete in die Oberschicht der Insel ein. Nach der Eroberung der Insel durch die britische Marine siedelte er 1781 nach St. Thomas über und kehrte 1783 nach Bremen zurück. 1789 musste sein Geschäft Insolvenz anmelden. Wilmanns wagte daraufhin einen Neustart in Baltimore. Auch das letzte von Wilmanns gegründete Handelshaus ging in Konkurs. Vermutlich kurz nach seinem Tod 1795. Schwebel, *Bremer Kaufleute in den Freihäfen der Karibik*, 1995, S. 294–320; Stein, *Kaufmannsbrieve*, 2013, S. 166. Siehe außerdem in dieser Arbeit Kapitel „3.1. Bremer Kaufleute in Übersee am Beispiel St. Thomas“.

169 Eines der bekanntesten Beispiele für missionarische Mobilität ist die Herrnhuter Brüdergemeine. Sie besaß unter anderem in den Amerikas Siedlungen und Plantagen. Die Mobilität der europäischstämmigen Mitglieder der Brüdergemeine übertrug sich auch auf (unfreie) nicht weiße Menschen, welche sie über den Atlantik nach Europa brachten. Köstlbauer, *Ambiguous Passages*, 2020, S. 172f. Zu Handelssagenten und Diplomaten siehe oben Kapitel „3.3 Bremer und hanseatische Konsulate“.

170 Pitsch, *Die wirtschaftlichen Beziehungen Bremens*, 1974, S. 191f.

171 StAB 2-R.II.p.5. Band 16, 26. August 1826, Gesundheitspaß für Passagiere nach Rio de Janeiro.

172 StAB 2-R.II.p.5. Band 16, 12. April 1832, Zertifikat für die Beförderung von Passagieren nach Baltimore.

überlieferte, Quellenart reicher. Unter den Kaufleuten bestand die Furcht, im Kampf gegen den Sklavenhandel Fracht und Schiffe, insbesondere im Auswanderergeschäft aber auch im Warenhandel, durch unbegründete Beschlagnahmungen auf See zu verlieren. Sie ließen daher gegebenenfalls Eigentumszertifikate mit einem Zusatz versehen oder ließen sich eigene Zertifikate erteilen, um die Nichtbeteiligung von Schiff und Ware am Sklavenhandel vom Senat beglaubigen zu lassen. So ließ sich auch Hermann Heye am 2. Dezember 1843 für eine Lieferung leerer Korbflaschen und einiger Glaswaren nach Havanna im Eigentumszertifikat beglaubigen, dass „die gedachten Gegenstände nicht zu einem anderen Zwecke, namentlich nicht zum Sklavenhandel bestimmt sind“.¹⁷³

2.2 Exportwaren

Die Glaswaren, Spielsachen, Ochsenzungen, Coutlasses und übrigen Waren, welche der oben genannte Eltermann Nicolaus Gloystein 1816 nach Havanna verlud, stammten mit hoher Wahrscheinlichkeit aus verschiedensten Regionen des Deutschen Bundes oder sogar darüber hinaus. Dieses Unterkapitel betrachtet die Exportwaren von ihren Produktionsstätten über Bremen bis zu ihren Zielorten. Es zeigt, aus welchen Regionen welche Waren nach Bremen kamen, welche Kaufleute sie dort auf hochseetaugliche Schiffe verladen ließen und zu welchen Häfen sie am häufigsten geschickt wurden. Es verdeutlicht die Vielfalt des Exportwarenkorb, die breite Verteilung des Überseegeschäftes innerhalb der Kaufmannschaft und letztlich, wie eng auch Bremer Kauf- und Seeleute trotz der indirekten Natur ihres Geschäfts mit der Sklavenarbeit auf den Plantagen in Berührung kamen.

2.2.1 Bremer Kaufleute zwischen Binnenland und Plantagenregionen

Die Erforschung des transatlantischen Handels betrachtet traditionell in der Regel zwei geografisch verankerte Punkte, den Ursprungs- und den Zielhafen, sowie die Warenströme zwischen ihnen. Bis zum späten 20.

173 StAB 2-R.II.p.5. Band 16, 2. Dezember 1843, Senatzertifikat für Hermann Heye für die Ausfuhr nach Havanna. Siehe zur Bedeutung solcher Zertifikate und der Unterdrückung des Sklavenhandels für die Bremer Seefahrt Kapitel „4.1. Gesetze und Maßnahmen gegen den Sklavenhandel: Notwendigkeit oder „Schikane“?“.

Jahrhundert verließ die Forschung diese Bahn nur selten, die Einbindung des deutschen Binnenlandes lag nicht im Fokus der Überseegeschichte.¹⁷⁴ Die inzwischen umfangreiche Erforschung des kulturellen Einflusses der verschiedenen Kolonialwaren auf Europa im Allgemeinen und die deutschsprachigen Gebiete im Besonderen entfernt sich vom direkten Küstenraum und folgt der importierten Ware in das Hinterland der Hafenzentren.¹⁷⁵ Die Verbreitung und gesellschaftliche Bedeutung von Zucker, Kaffee, Tee und ähnlichen Waren in Küsten- und Binnenland ist Gegenstand zahlreicher Untersuchungen.¹⁷⁶ Der umgekehrte Prozess, die Herstellung und Lieferung der Exportwaren fand lange weniger Aufmerksamkeit. Doch gerade die Warenproduktion im Binnenland und Lieferung an die Exporthäfen zeigen die Anbindung des europäischen Hinterlandes an die atlantische Sklavenwirtschaft auf. Die Hafenzentren der europäischen Küste waren nicht alleiniger Ausgangspunkt des transatlantischen Handels, sondern dienten immer auch als Mittler zwischen dem Binnenland und den jenseits des Meeres liegenden Wirtschaftsräumen. Durch sie wurde das Binnenland Teil der transatlantischen Wirtschaft. In diesem Zusammenhang ist die Herstellung von Leinen im deutschsprachigen Binnenland und ihre Rolle im Atlantik- und Sklavenhandel am ausführlichsten erforscht.¹⁷⁷

Klammert man politische und juristische Definitionskriterien des Begriffes des Hinterlandes aus, so bleibt die ökonomische Bedeutung des Hinterlandes einer Hafenzentren als Gebiet, „in das sie Frachten verteilte und aus dem sie Exportgüter aufnahm“.¹⁷⁸ Im Wesentlichen umfasste das für den

174 Dies macht sich etwa bemerkbar in Schramm, *Deutschland und Übersee*, 1950. Eine Ausnahme ist Hermann Kellenbenz, der die wirtschaftliche Einbindung des deutschsprachigen Binnenlandes in den Transatlantikhandel betrachtete. Hermann Kellenbenz, *Eisenwaren gegen Zucker. Rheinischer Handel mit der Karibischen Welt um 1834*, in: *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas* 8 (1971) 1, S. 250-274.

175 Siehe in Bezug auf Bremen insbesondere Lee, *Regionale Strukturen*, 2007, S. 165-169.

176 Zu den einflussreichsten dieser Untersuchungen zählt noch immer Sidney W. Mintz, *Sweetness and power: The place of sugar in modern history*, New York, 1985. Neuere Untersuchungen sind u.a. Annerose Menninger, *Genuss im kulturellen Wandel: Tabak, Kaffee, Tee und Schokolade in Europa (16.-19. Jahrhundert)*, Stuttgart, 2004; Martin Krieger, *Kaffee: Geschichte eines Genussmittels*, Köln, 2011, 1. Auflage 2011.

177 Dies gilt insbesondere für die Produktionszentren in Schlesien und dem Bergischen Land. Siehe u.a. Steffen et al., *Spinning and Weaving*, 2016; Overkamp, *A Hinterland to the Slave Trade?*, 2016.

178 Lee, *Regionale Strukturen*, 2007, S. 138; zur Problematisierung des Begriffs vgl. Felix Brahm/Eve Rosenhaft, *Introduction: Towards a Comprehensive European History*

Überseeexport relevante Hinterland neben den umliegenden Territorien Oldenburg und Hannover, das Weserbergland, das Bergische Land und auch die industriellen Zentren Sachsens. In loserer Verbindung standen Gebiete weiter südlich und östlich, wie etwa Nürnberg und Böhmen.¹⁷⁹ Das Bergische Land produzierte seit dem 18. Jahrhundert Metallwaren speziell für den überseeischen Export und war für den Bremer Ausfuhrhandel in dieser Hinsicht von besonderer Bedeutung.¹⁸⁰ Da Bremen, ebenso wie viele andere Hafenstädte, kaum eigene Industrien entwickelte, blieb es auf das Hinterland angewiesen, um Produkte für den überseeischen Export zu beziehen. Die in Bremen vorhandenen Manufakturkapazitäten spezialisierten sich auf die Verarbeitung von importierten Kolonialwaren.¹⁸¹ Insbesondere in Zuckerraffinerien und Tabakdrehereien entstanden bremische Produkte.¹⁸² Während Bremen Industrie- und Manufaktur Güter für den Eigenbedarf und Export aus seinem Hinterland bezog, versorgte es dieses mit importierten Gütern wie Früchten, Tee und Reis sowie mit verarbeiteten Gütern wie Zucker, Zigarren und Schokolade.¹⁸³ Die überseeische Ausfuhr Bremer Manufaktur Güter geschah zwar selten, ist in den Senatszertifikaten aber durchaus verzeichnet. Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang ein Zertifikatsersuch des Kapitäns Christian Romberg, der 1805 auf seinem Schiff *Pandora* „1 Kiste deutscher Hüte, Bremer Fabrik“ exportierte.¹⁸⁴ Ebenfalls 1805 verlud Wilhelm Müller JGs Sohn ein Fass „Bremer Raffinade“ auf dem Bremer Schiff *Dorothea & Louise*, Kpt. Johann Daniel Probst, nach Guadeloupe.¹⁸⁵

Diese ökonomischen Verflechtungen der Hafenstadt Bremen mit seinem wirtschaftlichen Hinterland machen auch das Binnenland zu einem Teil des transatlantischen Handelssystems und betten es damit auch in die transatlantische Sklaven- und Plantagenwirtschaft ein. Die oben als wirt-

of Slavery and Abolition, in: dies. (Hrsg.), *Slavery Hinterland. Transatlantic Slavery and Continental Europe, 1680–1850*, Suffolk 2016, S. 1–23, hier S. 3–6.

179 Lee, *Regionale Strukturen*, 2007, S. 139.

180 Beutin, *Bremen und Amerika*, 1953, S. 37f.

181 Lee, *Regionale Strukturen*, 2007, S. 150; Borries, *Deutschlands Außenhandel 1836 bis 1856*, 1970, S. 125.

182 Für eine detaillierte Darstellung der Bremer Zuckerindustrie siehe Rössler, *Vom Zuckerrohr*, 2011.

183 Lee, *Regionale Strukturen*, 2007, S. 154.

184 StAB 2-R.II.p.5. Band 12, 1. Oktober 1805, Zertifikatsersuch von Christian Romberg für die Ausfuhr nach St. Thomas.

185 StAB 2-R.II.p.5. Band 12, 26. November 1805, Zertifikatsersuch von Wilhelm Müller JGs Sohn für die Ausfuhr nach Guadeloupe.

schaftliches Hinterland Bremens aufgelisteten Regionen können so zugleich als Hinterland der transatlantischen Sklavenwirtschaft betrachtet werden. Felix Brahm und Eve Rosenhaft definieren drei Kriterien, die dieses Hinterland ausmachten: Es war „geographically remote“ von der Atlantikküste, die indirekte Natur der wirtschaftlichen Verbindung mit dem Sklavenhandel sorgte für Distanz „from the materiality of the trade“ und eine mangelnde Auseinandersetzung mit der eigenen Rolle der Kaufleute zeugte zuletzt von „moral distance“.¹⁸⁶

Auch vor dem hanseatischen Direkthandel nach Übersee gab es ein solches indirektes Engagement deutscher Händler im Transatlantikhandel, welches in der deutschen historischen Forschung lange vernachlässigt, wenn nicht übersehen worden ist.¹⁸⁷ Klaus Weber stellte 2001 fest, dass ein Großteil der deutschen Kaufleute, die sich im 18. Jahrhundert in französischen und spanischen Hafenstädten am Atlantikhandel der Kolonialmächte beteiligten, nicht etwa aus den Hansestädten, sondern aus den binnenländischen Stätten der Industrieproduktion stammte. Besonders Leinenhändler aus den Textilregionen Westfalen, Sachsen, dem Bergischen Land, Schwaben und Schlesien konnten ihre Waren in großen Mengen über die europäischen Häfen über den Atlantik nach Amerika und Afrika schicken.¹⁸⁸ In Afrika konnten die Stoffe zum Sklaveneinkauf genutzt werden und in Amerika bestand großer Bedarf an Leinen zur Einkleidung der Sklaven wie auch der armen weißen Bevölkerung.¹⁸⁹ Die norddeutschen Küstenstädte dienten als Mittelpunkt zwischen den ausgewanderten Kaufleuten insbesondere in London und ihren Familiengeschäften im Binnenland.¹⁹⁰ Der Eintritt deutscher Hafenstädte in den überseeischen Direkthandel markiert dementsprechend nicht den Beginn der wirtschaftlichen Verbindungen des Atlantikraumes mit dem deutschsprachigen Binnenland. Der Einstieg der neutralen norddeutschen Seehäfen ermöglichte aber weiteren und direk-

186 Brahm et al., Introduction: Towards a Comprehensive European History of Slavery and Abolition, 2016, S. 4.

187 Siehe zum neuen Forschungsinteresse an indirekten Formen der Verbindung und Interdependenz Europas und der atlantischen Sklaverei Combrink et al., Introduction: the impact of slavery on Europe – reopening a debate, 2021.

188 Weber, Deutsche Kaufleute, 2004, S. 402f.; Siehe beispielsweise zur Verflechtung der wichtigen Protoindustriellen Region des Wuppertals mit dem Atlantik Anne Sophie Overkamp, Elberfeld und der Atlantik, in: vswg (Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte) 107 (2020) 2, S. 242–263.

189 Weber, Deutschland, der atlantische Sklavenhandel und die Plantagenwirtschaft der Neuen Welt, 2009, S. 53.

190 Schulte-Beerbühl et al., From Westphalia to the Caribbean, 2011, S. 63.

teren Zugang zum Transatlantikhandel und damit der atlantischen Plantagenwirtschaft. Insbesondere ermöglichte der Wechsel von Exporthäfen kriegsführender Staaten wie den Niederlanden auf die neutralen Häfen der deutschen Hansestädte den Produzenten des Binnenlandes die Fortführung des Exports. Die Relevanz, welche die Hansestädte rasch für die Verbindung des deutschen Binnenlandes mit überseeischen Märkten gewann, zeigt sich am Beispiel Preußen. Nach britischen Quellen liefen 1826 deutlich mehr als zwei Drittel des britisch-preußischen Handels nicht über preußische Häfen, sondern über Hamburg, Lübeck und Bremen.¹⁹¹

Auch für die Bremer Kaufleute blieb der indirekte Handel bis zum Beginn der 1780er Jahre die einzige Art der Teilhabe am Überseege­schäft. Der niederländische Handel mit St. Eustatius hatte in diesem Zusammenhang für Bremen besondere Bedeutung. In Kooperation mit niederländischen Kaufleuten konnten Bremer Kaufleute Waren für gemeinsame Rechnung oder in manchen Fällen für eigene aber vorgeschoben niederländische Rechnung von Amsterdam nach St. Eustatius versenden. Alternativ konnten sich Bremer Kaufleute in den Handelszentren der europäischen Kolonialreiche niederlassen. Dies ermöglichte ihnen Zugang zum im 18. Jahrhundert noch weitgehend abgeschotteten Handel zwischen Kolonien und Mutterländern. Auch Händler des deutschen Binnenlandes nutzen dieses Vorgehen. Neben den Häfen Spaniens und Frankreichs speisten sie ihre Waren auch über Amsterdam und die Häfen weiterer Kolonialmächte in den transatlantischen Handel ein.¹⁹² Welche Risiken auch solch indirekter Überseehandel innehatten, wurde der Bremer Kaufmannschaft 1781 vor Augen geführt, als der britische Admiral Rodney die Insel besetzte und alle niederländischen Waren beschlagnahmte. Zu diesen zählten auch die unter niederländischer Flagge beförderten Waren der Kaufleute aus Bremen und anderen deutschen Städten.¹⁹³ Neben dem Engagement von Bremern in den europäischen Häfen der Kolonialreiche gab es zu diesem Zeitpunkt eine weitere, weitestgehend außer Kontrolle der Bremer Kaufleute stehende Einbindung Bremens in die atlantische Plantagenwirtschaft. Die von Bremen in die europäischen Kolonialreiche versandten Waren konnten von dortigen Händlern nach Belieben für den heimischen Markt verwendet oder in die jeweiligen Kolonien reexportiert werden. Die Bremer Leinenexporte

191 AHB AA 2 – C VI 76 a – Handel mit den Vereinigten Staaten 1784–1841, *Arguments in favour of an unrestricted trade*, 5. September 1827, S. 20.

192 Schwebel, *Bremer Kaufleute in den Freihäfen der Karibik*, 1995, S. 143f., 172–182.

193 Ebd., S. 141–182.

des späten 17. Jahrhunderts gingen etwa zum Großteil nach England und von dort weiter in die amerikanischen Kolonien.¹⁹⁴

Die enge Verflechtung des Hinterlandes mit der atlantischen Plantagenwirtschaft zeigt sich auch in der aktiven Rolle, die Kaufleute aus den Produktionsgebieten teilweise im Bremer Überseehandel einnahmen. Während Bremer Kaufleute den Senatszertifikaten zufolge üblicherweise auf eigene Rechnung oder auf Rechnung von Personen im Zielhafen exportierten, gibt es auch immer wieder Fälle, in denen sie Waren auf Rechnung von Personen aus dem Hinterland oder auf gemeinsame Rechnung mit diesen ausfuhren. Besonders für Bielefelder und sächsische Rechnung ausgefahrene Leinen und Stoffe sind keine Seltenheit. Aber auch für andere Regionen sind Kooperationen nachweisbar. So dokumentieren Zertifikatsersuche aus den Jahren 1804 und 1805 zwei Lieferungen, welche das bremische Handelshaus Ettler & von der Horst auf gemeinsame Rechnung mit dem Frankfurter (a.M.) Bürger Gerhard Hebenstreit ausfuhr.¹⁹⁵ Es handelte sich dabei jeweils um Fahrten nach New Orleans. Die exportierten Produkte waren Leinen, Glaswaren und Genever. Auch nach Böhmen sind solche Verbindungen nachweisbar. Im Jahr 1803 finden sich zwei Beispiele. Das Handelshaus Brockmann & Co fuhr im Mai des Jahres neben diversen Waren auf eigene Rechnung auch sieben Kisten Glaswaren auf böhmische Rechnung aus. Der Kaufmann Gerhard Primavesi beantragte im Juni ein Zertifikat über sieben Kisten Glaswaren auf eigene und fünf Kisten Glaswaren auf böhmische Rechnung.¹⁹⁶ Die Beziehung Bremens und auch Hamburgs zu ihrem ökonomischen Hinterland verlief keineswegs spannungsfrei. Die Gründung privater Aktiengesellschaften wie der Rheinisch-Westindischen Compagnie in den 1820er Jahren sollte den Fabrikanten und Kaufleuten des Binnenlandes die direkte Teilnahme am atlantischen Handel ermöglichen, scheiterte aber bald. In der zweiten Hälfte des Jahrzehnts rückten Produzenten des Binnenlandes und hanseatische Kaufleute wieder näher zusammen, ohne dass sich die Kooperation je gänzlich konfliktfrei abspielte.¹⁹⁷

Die Bremer Kaufmannschaft kooperierte gerade in der Frühphase des Direkthandels nicht nur mit fremden Kaufleuten, sondern auch unterein-

194 Ebd., S. 395.

195 StAB 2-R.II.p.5. Band 10, 2. Mai 1803, Zertifikatsersuch von Brockmann & Co für die Ausfuhr nach St. Thomas.

196 StAB 2-R.II.p.5. Band 10, 10. Juni 1803, Zertifikatsersuch von Gerhard Hermann Primavesi für die Ausfuhr nach Baltimore.

197 Zeuske, Preußen und Westindien, 2004, S. 148–154.

ander. Bis in die 1790er Jahre bewogen wohl hohe Kosten und Risiken die Bremer Kaufleute dazu, unregelmäßig und meist nur ergänzend zu ihrem Hauptgeschäft am Amerikahandel teilzunehmen. Außerdem versandten sie Waren häufig für gemeinsame Rechnung und Gefahr, um Risiken zu minimieren. Ein solches Vorgehen war in Bremen vor dem Beginn des Amerikahandels um 1780 noch unüblich gewesen.¹⁹⁸ Der hohe Detailgrad der Senatszertifikate erlaubt einen nicht nur einen ungewöhnlich differenzierten Einblick in die vielfältige Warenezusammensetzung der einzelnen Exportlieferungen, sondern ebenso in die dahinterstehende Organisation der Versender. Ein typisches Beispiel für diese Kooperation ist eine Sendung, die Johann Friedrich Uthhoff, Hermann Hagedorn & Sohn, Lange & Witte, Matthias Thorbecke Johans Sohn, Georg Mooyer, Steffens & Köncke und G.W. Tahn gemeinsam durchführten. Am 18. November 1794 erteilte der Senat ihnen ein Zertifikat für den Transport ihrer Waren auf dem Bremer Schiff *die Vorsichtigkeit*, Kapitän Gottfried Melm. Gemeinsam verschickten sie 64 Kisten und 42 Packen Leinen, 20 Kisten Lichter, ein Fass Pfeffer und eine Kiste Seife.¹⁹⁹ In die gleiche Kategorie fällt eine gemeinsame Lieferung von Gottfried Melm, Hermann Hagedorn & Sohn, Johann Friedrich Uthhoff, Govert & Dierich Lanckenau, Lange & Witte, Jacob Thorspecken Witwe, Johann Dencker & Co, Pundsack & Vollmers, Lambertz Lambertz Senior & Sohn, J.G. Müller und G.W. Trahn auf dem dänischen Schiff *Frau Margaretha*, Kapitän Fransen. Am 21. März 1794 erteilte der Senat ihnen ein Zertifikat für die Ausfuhr von 57 Kisten, 14 Packen und 2 Päckchen Leinen, 2 Kisten und 6 Packen Manufakturwaren, 66 Stück Schinken und 4 Körbe Brunnenwasser.²⁰⁰

Ein weiterer gemeinsame Lieferungen fördernder Faktor war die Eigenstruktur der Bremer Handelsflotte. Diese war um 1800 noch durch das Fehlen großer Reedereien und das Auftreten zahlreicher Kaufmannsreeder gekennzeichnet. Auch das gemeinschaftliche Bereedern von Schiffen war also keine Ausnahme.²⁰¹ Erst nach 1825 verzeichnete die Bremer Handelsflotte ein stetiges Wachstum, welches die Reederei in der Mitte des 19.

198 Schwebel, Bremer Kaufleute in den Freihäfen der Karibik, 1995, S. 183–185, 199; Witzendorff, Beiträge zur bremischen Handelsgeschichte, 1951, S. 377f.

199 StAB 2-R.II.p.5. Band 8, o.D., Liste erteilter Senatszertifikate vom 21. Oktober 1794 bis zum 24. März 1795.

200 StAB 2-R.II.p.5. Band 8, 21. März 1794, Senatszertifikat für Gottfried Melm und Mitinteressenten für die Ausfuhr nach St. Thomas.

201 Pitsch, Die wirtschaftlichen Beziehungen Bremens, 1974, S. 92; Schwebel, Bremer Kaufleute in den Freihäfen der Karibik, 1995, 183.

Jahrhunderts zu einem profitablen eigenständigen Geschäft werden ließ. Auch im größeren Hamburg bildete sich erst zu diesem Zeitpunkt ein eigenständiges Reedereigeschäft mit festen Schifffahrtsrouten heraus.²⁰² Insgesamt standen den Bremer Kaufleuten um 1800 weniger als 100 bremische Schiffe für den Überseehandel zur Verfügung.²⁰³ Wie die oben genannten Beispiele verdeutlichen, ist schon in dieser von Kooperation geprägten frühen Phase des Bremer Direkthandels eine Diversifizierung des Warenkorbs vorhanden, wenngleich Textilien das wichtigste Exportgut darstellten. Es finden sich in den 1780er und 1790er Jahren im Vergleich zu späteren Jahrzehnten aber noch verhältnismäßig wenige Erwähnungen von Metall- und Gebrauchswaren.

In den folgenden Jahren nimmt diese Art der Kooperation mehrerer Handelshäuser ab und es kommt nur noch gelegentlich zu gemeinsamen Lieferungen zweier Häuser. Folge dieser Entwicklung ist ein erhöhtes Aufkommen an Lieferungen mit kleinem Umfang, die sich auf ein Exportgut beschränken. In den Jahren um und nach 1800 gibt es eine Vielzahl von Warenlieferungen, die etwa 5 bis 10 Kisten Stoffe enthalten. Zeitgleich versandten aber auch immer häufiger einzelne Handelshäuser große Lieferungen. Johann Albert Dröge Söhne verschiffte eine solche Sendung auf dem Bremer Schiff *die Landruhe*, Kpt. Johan Hinrich Grönninger, nach St. Thomas. Am 7. Juli 1800 beantragte das Handelshaus ein Zertifikat über „3 Kisten mit deutsche Violinen, Flöten, Säcke und andere dergleiche deutsche Waaren“, 16 Kisten deutsche Spiegel, Bindfaden, Zwirn, Seiden und andere Kommerz- und Krämerwaren, sechs Kisten deutsche Rechentafeln, Rechenstifte und Schleifsteine, zwei Fässer deutsche steinerne Töpfe, ein Fass deutsche und holländische Bürstenware, drei Kisten und zwei Fässer deutsche Eisen- und Stahlware („HandWerckgerätschaften“ und „Kleinigkeiten zum häuslichen Gebrauch“), 10 Fässer deutscher Stahl, eine Kiste deutscher Drell und Leinen, eine Kiste mit Schweizer Uhren, eine Kiste Waagebalken mit Zubehör und 100 Fässer kleine Nägel.²⁰⁴ Während der Warenkorb der Gesamtexporte durch Lieferungen wie der hier beispielhaft vorgestellten vielfältig bleibt, gibt es in den Jahren nach 1800 besonders in die USA auch immer mehr Lieferungen, die größtenteils oder ausschließlich große Mengen Leinen und andere Stoffe beinhalten. So fuhr beispielsweise Johann

202 Pietschmann, Hamburg und Lateinamerika, S. 399.

203 Pitsch, Die wirtschaftlichen Beziehungen Bremens, 1974, S. 88–90, 92f.

204 StAB 2-R.11.p.5. Band 9, 7. Juli 1800, Zertifikatsersuch von Johann Albert Dröge Söhne für die Ausfuhr nach St. Thomas.

Lange Sohn's Wwe & Co 1806 mit dem amerikanischen Schiff Hamilton, Kpt. Joel Vickers 167 Packen, 42 Kisten und 7 Probekisten Leinen nach Baltimore aus.²⁰⁵

Der Handel brachte die Bremer in den Plantagenregionen auch in direkten Kontakt mit der Sklaverei. Der Verkauf der Export- und der Einkauf der zu importierenden Kolonialprodukte brachte Bremer See- und Kaufleute auch in direkten Kontakt mit der Plantagenwirtschaft. Der Einkauf erfolgte keineswegs ausschließlich in amerikanischen Umschlagshäfen abseits der Plantagen. In einer auf den April 1802 datierten Erklärung versichern der Schiffer Lüder Wieting und sein Obersteuermann J. Wilhelm Schütt eidlich den Verlauf ihrer Reise.²⁰⁶ Am 25. März 1796 brachen sie mit dem Bremer Schiff *Bremen* zur niederländischen Kolonie Demerara auf und erreichten diese „ohne besonderen Unfall“. Am 4. Februar 1797 begannen sie ihre Rückreise. Noch im gleichen Monat brachte sie aber ein französischer Kaperer trotz ihres neutralen Status nach Puerto Rico auf. Vor der Insel gerieten sie wiederum unter Kontrolle des britischen Kriegsschiffes *Hermione*, das sie nach Kingston brachte. Nach Aussage der beiden Bremer Seefahrer wurden Schiff und Ladung dort unter Wert verkauft, das Schiff fuhr anschließend ohne Ladung in Richtung London. Unterwegs kaperten französische Schiffe es und brachten es nach Bordeaux auf, von wo aus es nach Bremen zurückgegeben worden sei. Um die Qualität und den tatsächlichen Wert der in Kingston billig verkauften Ware festzustellen, schwor J. Wilhelm Schütt, dass er „an der Plantage des Herrn Knottmann selbst in Person den Zucker empfangen habe. Daß auch der andere ins Schiff geladene Plantagen Zucker in so vollkommen guten Stande“ gewesen sei. Obersteuermann Schütt reiste also zum Kauf der Plantagenprodukte an die Produktionsstätte und begutachtete den Zucker vor Ort auf der Sklavenplantage. Neben Kapitän und Obersteuermann gehörten zu den Käufern die bekannten Bremer Kaufleute Cassel & Traub, R.C. Quentell, C.L. Doehler und J. Meyerhoff. Ähnlich wie der unten ausführlich behandelte Export von Plantagengerät verweist dieser direkte Kontakt zwischen Bremer Käufern und Plantagenproduktion darauf, dass die Sklavenwirtschaft in den Amerikas für die Bremer Kaufmannschaft bereits im späten 18. Jahrhundert

205 StAB 2-R.II.p.5. Band 11, 20. September 1804, Zertifikatsersuch von Johann Lange Sohn's Wwe & Co für die Ausfuhr nach Baltimore.

206 StAB 2-R.II.p.5. Band 10, April 1802, Eidesstattliche Erklärung des Kapitäns Lüder Wieting und des Obersteuermanns J. Wilh. Schütt des Schiffes *Bremen*.

keineswegs nur ein abstraktes Produktionsmodell war, dessen Erzeugnisse nur indirekt über Umschlaghäfen nach Bremen kam.

2.2.2 Die Zielregionen Karibik, USA und Südamerika

Die Ausfahrten der Bremer Kaufleute verteilten sich nicht gleichmäßig auf die überseeischen Plantagenregionen. Eine Analyse aller über die Senatszertifikate nachweisbaren Fahrten ergibt für die Jahre 1782 bis 1843²⁰⁷ folgendes Bild: Für die karibischen Inseln ist St. Thomas mit mindestens 61 Fahrten mit Abstand das häufigste Exportziel von Direktfahrten. Dies spiegelt St. Thomas' Bedeutung als karibischen Umschlaghafen sowie den Ausbau früher Bremer Handelsverbindung zu der dänischen Insel. Auf St. Thomas folgt Havanna mit sechs Fahrten, Guadeloupe mit vier, St. Domingo mit drei, Curaçao mit zwei und Martinique sowie Puerto Rico mit je einer Fahrt. Zudem gibt es drei Fahrten deren Ziel nicht genauer als „Westindien“ zu bestimmen ist. Der Begriff bezeichnete im zeitgenössischen Sprachgebrauch die karibischen Inseln. Für Nordamerika sind 66 Fahrten nach Baltimore, 20 Fahrten nach Charleston, 5 Fahrten nach New Orleans, 3 Fahrten nach Alexandria/Norfolk, 3 Fahrten nach Galveston und eine Fahrt nach Savannah nachweisbar. Für das südamerikanische Festland sind acht Fahrten nach La Guaira, vier Fahrten nach Suriname, vier Fahrten nach nicht näher spezifizierten Häfen in Brasilien, zwei Fahrten nach Rio de Janeiro, zwei Fahrten nach Porto Cabello, zwei Fahrten nach Demerara, eine Fahrt nach Buenos Aires und eine Fahrt nach Chile nachweisbar. Darüber hinaus sind Zertifikate für zwei Fahrten nach Batavia überliefert. Aus den bruchteilhaft, insbesondere aus den ersten Jahren des 19. Jahrhunderts überlieferten Senatszertifikaten allein lassen sich allerdings keine zuverlässigen Verhältnismäßigkeiten ermitteln. So sind in den Abfahrten im Vergleich zu den in den Schlachtebüchern sehr zuverlässig verzeichneten Ankünften Karibikfahrten überrepräsentiert. 1800 kamen in Bremen beispielsweise 39 Schiffe aus den Süd-USA und nur 12 aus der Karibik an.

Es bleibt zu bedenken, dass viele dieser Exportziele auch oder primär als Umschlaghäfen fungierten. Oft sind Empfänger direkt in den Zielhäfen angegeben. Ein eventueller Weiterverkauf der Ware erfolgte in diesen Fällen also ohne Zutun der Bremer Händler. In selteneren Fällen erfolgte aber

207 Vgl. Anhang 1 und 2.

die Nennung eines Empfängers außerhalb des Zielhafens. So verschickte Johann Christoph Wiencken 1805 mit dem Bremer Schiff *Indianer*, Kpt. J.H. Gröninger, vier Kisten Pyrmonter Mineralwasser nach St. Thomas. Die Lieferung erfolgte aber auf Rechnung von und an „W. von Römeling, Major in St. Croix“.²⁰⁸ Auch das Rechnungsbuch der Firma Oelrichs & Eitzen vermerkt 1807 die Profitabilität von „nach Havannah bestimmter nach St. Thomas verladener Linnen“.²⁰⁹ Bremer Schiffe fuhren nach der Transatlantikquerung nicht immer auf direktem Weg zurück nach Europa, sondern führten auch selbst Fahrten zwischen den karibischen Inseln aus. Der oben geschilderte Fall der gekaperten *Mercur* fand auf einer solchen Fahrt zwischen St. Thomas und Puerto Plata auf Hispaniola statt. Kapitän Mehrtens transportierte „a large quantity of Goods consigned to a gentleman there“.²¹⁰ Eine gewisse Regelmäßigkeit solcher Fahrten kann über Zeitungsanzeigen auf St. Thomas nachgewiesen werden. Es finden sich dort mehrere Anzeigen zur Befrachtung und Passagieraufnahme Bremer Schiffe mit karibischen Zielen. Die Bremer Schiffe *Oceanus*, Kpt. Probst, und *Patriot*, Kpt. G. Pajeken, fuhren beispielsweise von St. Thomas aus 1817 nach Havanna bzw. 1823 nach Port-au-Prince.²¹¹ Afrikanische Häfen finden sich in den Senatszertifikaten, die sich auf die Jahre um 1800 konzentrieren, nicht. Zu ersten Bremer Afrikafahrten kam es ab 1841, als das in diesem Kapitel mehrfach erwähnte Handelshaus Johann Lange Sohn's Wwe & Co begann, Schiffe zum Tauschhandel an die Westafrikanische Küste zu schicken. Der Umfang dieses Handels blieb jedoch sehr gering und stoppte 1851. Erst 1857 begann ein neuer, auf afrikanischen Handelsniederlassungen basierender Afrikahandel.²¹²

208 StAB 2-R.II.p.5. Band 12, 5. Oktober 1805, Zertifikatsersuch von J.H. Wiencken für die Ausfuhr nach St. Thomas.

209 StAB 7.500, 134, Rechnungsbuch Oelrichs & Eitzen, S. 17.

210 *Sanct Thomae Tidende*, 20. Juli 1815.

211 *Sanct Thomae Tidende*, 11. August 1827, 14. Februar 1823.

212 Eine zentrale Rolle in der Etablierung des Bremer Afrikahandels kommt Johann Karl Vietor zu, dessen Firma seit 1857 Handelsniederlassungen in Togo errichtete. Dieser erste direkte Handelskontakt war aus Vietors Unterstützung der Norddeutschen Missionsgesellschaft entstanden. Noch Jahrzehnte nach seinem Tod genoss er in Bremen hohes Ansehen dafür, das „große Afrikageschäft in Togo“ begonnen zu haben. Historische Gesellschaft des Künstlervereins (Hrsg.), *Bremische Biographie des neunzehnten Jahrhunderts*, Bremen, 1912, S. 504f., Vietor, Joh. Karl; Friedrich Prüser, *Die Vietor aus Bremen. Überseekaufleute und Kolonialpioniere*, in: *Der Schlüssel* 5 (1940) II, S. 181–185; Siehe zum Afrikageschäft des Handelshauses Vietor Müller, Bremen und Westafrika, 1971, S. 50–55; Hoffmann, *Auswandern und Zu-*

Die Bedeutung der oben genannten Zielhäfen war stets im Wandel. Innerhalb der Handelsregionen kam es im Laufe der Jahre zu Verschiebungen der angefahrenen Häfen. In den 1780er Jahren nahm Charleston eine prominente Rolle im Bremer Nordamerikahandel ein. Ob es hierbei eine Rolle spielte, dass die ersten Bremer Berührungspunkte mit dem direkten Überseehandel seit der Mitte der 1750er Jahre auf illegalen britischen Reishandel direkt von Carolina nach Bremen zurückzuführen waren, bleibt unklar. In den 1790er Jahren etablierte sich Baltimore für die kommenden Jahrzehnte als Zentrum der Bremer Nordamerikahändler.²¹³ An dieser Stelle hilft ein Blick auf die in Bremen ankommenden Schiffe. Seit der Mitte der 1810er Jahre führen die Schlachtebücher auch Savannah und besonders New Orleans mit wachsender Regelmäßigkeit als Ursprungsort auf. Auch in der Karibik fand eine starke Umorientierung der Bremer Handelsverbindungen statt. Um die Jahrhundertwende war St. Thomas noch der unangefochtene Anziehungspunkt der Bremer Kaufmannschaft. Spätestens seit den 1820er Jahren fand eine breite Diversifizierung der Ziele statt und Kuba entwickelte sich zum wichtigsten karibischen Handelsziel. 1838 kamen in Bremen nach einer Importstatistik 40 Schiffe aus Kuba, 13 aus Haiti und nur jeweils sieben aus Puerto Rico und St. Thomas an. In Südamerika konzentrierte der Bremer Handel sich im selben Jahr auf Venezuela und Brasilien. Das Volumen des Südamerikahandels blieb jedoch im gesamten Untersuchungszeitraum weit hinter dem westindischen und nordamerikanischen zurück. Obwohl der Südamerikahandel ab den 1820er Jahren von Freihandelsverträgen profitierend langsam wachsen konnte, kamen noch im Jahr 1838 nur 18 Schiffe aus Südamerika in Bremen an, aber 67 aus der Karibik und 93 aus Nordamerika.²¹⁴ Ein Jahrzehnt später stehen mit der Einrichtung der Statistikbehörde auch zuverlässige Zahlen für die abfahrenden Schiffe zur Verfügung. 1850 hatte sich das Verhältnis nicht grundlegend gewandelt. Es fuhren aus den bremischen Häfen vier Schiffe nach dem afrikanischen Festland, 19 nach Südamerika, 47 in die Karibik und 178 nach Nordamerika.²¹⁵

rückkehren, 2009, S. 68, 102–105; Sandra E. Greene, *Slave owners of West Africa: Decision making in the age of abolition*, Bloomington, Indiana/Indianapolis, Indiana, 2017, S. 15f., 59f.

213 Noch 1838 kamen aus Baltimore 30 Schiffe in Bremen an. Auf dem Zweiten Platz lag New York mit 20 Ankünften, StAB 2-Ss.2.a.4.c. Liste der im Jahre 1838 in Bremen eingeführten Waren.

214 StAB 2-Ss.2.a.4.c. Liste der im Jahre 1838 in Bremen eingeführten Waren.

Mit der Diversifizierung der Zielhäfen verlor der Hafen von St. Thomas seine Bedeutung als zentraler Umschlagplatz des Bremer Westindienhandels. Hatte Oelrichs & Eitzen noch 1807 Leinen über St. Thomas nach Havanna liefern lassen, finden sich im Rechnungsbuch des Handelshauses ab 1815 Direktlieferungen nach Brasilien und Kuba.²¹⁶ Es handelte sich hierbei um einen langsam voranschreitenden Prozess. So ersetzte die Direktfahrt nach Venezuela den indirekten Handel über St. Thomas erst nach dem Abschluss eines Handelsvertrages mit Venezuela 1837 in bedeutendem Ausmaß.²¹⁷ Auch Kuba war erst ab 1818 mit der Öffnung der spanischen Kolonie für den Freihandel ein attraktives Ziel der Direktfahrt.²¹⁸ Mit dem fortschreitenden Bedeutungsverlust von St. Thomas als Zwischenhandels-hafen²¹⁹ für die Bremer Kaufmannschaft und der Zunahme der direkten Fahrt nach Kuba und in geringerem Maße Brasilien und Venezuela verflocht Bremen sich enger mit der atlantischen Sklavenwirtschaft. Kuba und Brasilien entwickelten sich im 19. Jahrhundert zu Schwerpunkten des transatlantischen Sklavenhandels und der Plantagenwirtschaft.²²⁰ Trotz einer zunehmenden internationalen Ächtung des Sklavenhandels hielten sie bis in die zweite Hälfte des Jahrhunderts an ihrem Wirtschaftsmodell fest und bildeten zentrale Bestandteile des *Hidden Atlantic*.²²¹

-
- 215 StAB 2-Ss.4.g.4. Übersichten des Handels des Bremischen Handels- und See-Schiff-fahrts-Verkehrs in den Jahren 1847–1850, S. 21f.
- 216 StAB 7.500, 134, Rechnungsbuch Oelrichs & Eitzen, S. 20, 22.
- 217 Prüser, *Die Handelsverträge der Hansestädte*, 1962, S. 50; Walter, *Preussen und Venezuela*, 1991, S. 21.
- 218 Wie beliebt der Direkthandel nach Kuba wurde, zeigt die Statistik der ankommenden Schiffe. 1838 kamen nur sieben Schiffe direkt von St. Thomas, aber 40 direkt aus Kuba. StAB 2-Ss.2.a.4.c. Liste der im Jahre 1838 in Bremen eingeführten Waren.
- 219 St. Thomas diente nicht nur dem hanseatischen, sondern auch dem preußischem Handel als wichtiger Umschlaghafen. Für Preußen konnte St. Thomas diesen Status bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts halten. Zeuske, *Preußen und Westindien*, 2004, S. 163, 171f., 191f.
- 220 Dieser Bedeutungszuwachs zweier bereits lange etablierten Plantagenkolonien ist auch im Zusammenhang der Haitianischen Revolution und der endgültigen Abschaffung der Sklaverei auf Haiti zu sehen. Obwohl die Revolution den größten Sklavenumschlagplatz der Amerikas ausschaltete, ermöglichte sie ebenso die Revitalisierung konkurrierender Plantagengebiete. David P. Geggus, *Saint Domingue und die Haitianische Revolution im atlantischen Kontext*, in: Reinhard Blänkner (Hrsg.), *Heinrich von Kleists Novelle "Die Verlobung in St. Domingo". Literatur und Politik im globalen Kontext um 1800*, Würzburg 2013, S. 21–35, hier S. 32f.
- 221 Michael Zeuske, *Atlantic Slavery und Wirtschaftskultur in welt- und globalhistorischer Perspektive*, in: *Geschichte in Wissenschaft und Unterricht* 66 (2015) 5/6, S. 280–301, hier S. 280, 289.

Ein weiterer Indikator für die Bedeutung der Zielregionen ist der Wert der exportierten Waren. Für die Jahre 1818 bis 1820 verfügbare Exportstatistiken zeigen, dass 1818 ähnlich viele Bremer Ausfuhrwaren nach Westindien und in die USA gingen. 1819 und 1820 waren es sogar deutlich mehr Waren, die nach Westindien als in die USA gingen. Die folgende Tabelle zeigt den Wert der Gesamtausfuhren in die entsprechenden Regionen pro Jahr in Reichstalern.

	Westindien	USA	Südamerika
1818	1.289.767	1.667.577	52.839
1819	1.429.288	548.862	30.300
1820	1.857.284	528.459	66.156

*Bremer Ausfuhren in Reichstalern*²²²

Die Schlachtebücher hingegen verzeichnen in diesen Jahren deutlich mehr Schiffsankünfte aus den USA als von den karibischen Inseln. 1818 waren es jeweils 49 und 28 eingehende Schiffe, 1819 50 und 25, 1820 52 und 22. Dieser Trend setzte sich auch bei den abfahrenden Schiffen so fort. Die Importe auflistende „Vergleichungs-Tabelle“ des Mäklers A. Münter gibt für das Jahr 1822 34 abgegangene Schiffe in die USA, 27 nach Westindien, fünf nach Südamerika und eine Abfahrt nach Ostindien an. Bei den ankommenden Schiffen steigt die Diskrepanz. Die Liste gibt 57 Schiffe aus den USA, 29 aus Westindien und fünf aus Südamerika an.²²³ Dass mehr Schiffe in die USA als nach Westindien abfuhren, jedoch weniger Waren in die USA exportiert wurden, verweist auf ein grundlegendes Dilemma der Bremer Überseefahrt dieser Zeit. Wachsende Herstellungs- und Verarbeitungskapazitäten in den Vereinigten Staaten erschwerten die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Exportprodukte, insbesondere von Manufaktur- und Fabrikwaren wie Leinen und Metallprodukten in den USA.²²⁴ Auch der Import von Kolonialprodukten aus den nordamerikanischen Häfen wandelte sich. Auf Sklavenplantagen billig produzierte Baumwolle gewann immer mehr an Bedeutung. Der in Maryland, einem traditionellen Tabakanbaugebiet, liegende Hafen Baltimores begann seine Vormachtstellung an südlichere

222 Die Daten der Tabelle entstammen drei Exporttabellen der Jahre 1818, 1819 und 1820 in StAB 2-Ss.2.a.4.a.4.

223 StAB 2-Ss.2.a.4.a.3. 31. Dezember 1822 „Vergleichungs-Tabelle über die in den zwey letzten Jahren in Bremen zu Schiffe eingeführten Waren“ von Mäkler A. Münter.

224 Pitsch, Die wirtschaftlichen Beziehungen Bremens, 1974, S. 186.

Häfen wie New Orleans aber besonders an den wachsenden Umschlaghäfen von New York zu verlieren.²²⁵ Durch diese Umwälzungen hinweg blieb der Kolonialwarenimport aus US-amerikanischen Häfen für die Bremer Kaufleute jedoch äußerst profitabel. In der Folge fuhren die Schiffe oft mit wenig Waren und viel Ballast von Bremen in die USA. Lediglich im für den Bremer Außenhandel weniger bedeutsamen Süd- und besonders Mittelamerika, das oft indirekt über Westindien beliefert wurden, blieb eine Nachfrage nach deutschen Manufakturwaren mangels eigener Produktionskapazitäten bestehen. In Mexiko bestand sogar eine gegenteilige Situation. Die üblichen Kolonialprodukte gab es dort kaum zu erwerben, es bestand aber eine starke Nachfrage nach deutschen Produkten.²²⁶

Vor diesem Hintergrund erscheint die in den folgenden Jahrzehnten von Armut und politischen Unruhen angetriebene massenhafte Auswanderung aus den deutschen Staaten in Richtung Amerika für die Bremer Kaufleute als ein Glücksfall. Während sie nach Westindien weiterhin profitabel Güter ausfahren konnten, musste der Personentransport von Auswanderern in der Nordamerikafahrt die Ausfuhr von Leinen und andere Manufakturprodukte bald ergänzen, um für die Profitgewinnung nicht zu abhängig von der Rückfahrt nach Bremen zu werden. Die Auswandererfahrt wurde sogar so profitabel, dass sich die Problematik umkehrte und Schiffe ab den 1830ern teils ohne Rückfracht heimkehrten.²²⁷ Wenn möglich transportierten die Schiffe als Rückfracht die Erzeugnisse der auf Sklavenarbeit basierenden Plantagenproduktion. Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die Nordamerikafahrt sich für die Bremer Kaufleute in doppelter Weise vorteilhaft gestaltete, da mit Auswanderern und den Erzeugnissen

225 Prüser, *Vom Bremer Überseekaufmann*, 1940, S. 28f., 34; Michael Zeuske, *Handbuch Geschichte der Sklaverei: Eine Globalgeschichte von den Anfängen bis zur Gegenwart*, Berlin, 2013, S. 459.

226 Dane, *Die wirtschaftlichen Beziehungen*, 1971, S. 56–58, 64f.; Eine ausführliche Beschreibung des hanseatisch-mexikanischen Handels findet sich in Becker, *Die Hansestädte und Mexiko*, 1984, S. 56–69; Von der Situation Mexikos ist nicht auf die Lage des Handels mit anderen lateinamerikanischen Staaten zu schließen. In den für den Bremer Handel bedeutsamen Staaten Brasilien und Venezuela gab es zwar einen hohen Bedarf an Fabrikwaren, die Länder boten den hanseatischen Kaufleuten aber vor allem Einkaufsmärkte für Kolonialwaren. In Brasilien verhierten bis 1827 zudem hohe Zölle die profitable Ausfuhr deutscher Produkte. Heinrich Sieveking, *Hansische Handelspolitik unter dem Deutschen Bunde nach den Papieren des Hamburger Syndikus Karl Sieveking*, in: *Hansische Geschichtsblätter* 27 (1922), S. 72–114, hier S. 84f.

227 Pitsch, *Die wirtschaftlichen Beziehungen Bremens*, 1974, S. 186, 196.

amerikanischer Sklavenarbeit für Hin- und Rückfahrt profitable Güter zur Verschiffung bereitstanden.²²⁸

Ein Blick auf das Jahr 1839 zeigt, dass diese generelle Entwicklung anhält. Eine in den Akten des Senats überlieferte „Approximativ-practische Abschätzung der Ausfuhren von Bremen nach verschiedenen Ländern seawärts“ für jenes Jahr setzt für die Ausfuhren nach den USA einen Wert von 3.300.000 Reichstalern, nach Westindien 1.900.000 Rthl., nach Südamerika 400.000 Rthl. und nach Batavia 10.000 Rthl. an. Bei 112 nach den USA, 39 nach Westindien, 16 nach Südamerika und einem nach Batavia beladenen Schiff fällt auch 1839 die geringere Profitabilität der einzelnen Fahrten nach den USA im Vergleich zu Westindien auf.²²⁹ Während ein Schiff nach Westindien durchschnittlich Waren im Wert von 48.717,9 Rthl. transportierte, waren es bei Schiffen in die USA nur 29.464,3 Rthl. Die Nachfrage nach europäischen Waren blieb in Westindien ungleich höher. Das vielerorts auf den Betrieb von Sklavenplantagen ausgerichtete Wirtschaftssystem verfügte kaum über eigene Produktions- oder Manufakturkapazitäten. Viele Waren des alltäglichen Bedarfs sowie Kleidung und Arbeitsgerät für die Sklaven mussten im Austausch mit den durch Sklavenarbeit angebauten Kolonialprodukten eingeführt werden. Deutsche Produzenten und Überseehändler profitierten nicht nur vom Einkauf der durch Sklavenarbeit erzeugten Kolonialprodukte. Sie profitierten auch von der durch den Sklavenhandel in Westindien und Südamerika erzeugten Nachfragen nach europäischen Produkten. So musste die zunehmende Zahl der Sklavinnen und Sklaven auf den Plantagen Brasiliens und Kubas mit importierten Stoffen eingekleidet werden.²³⁰ Die Profitabilität der verschiedenen Exportgebiete hing aber nicht nur von der Nachfrage ab, sondern auch von der Konkurrenz. Seit den 1770er Jahren industrialisierte sich die britische Textilindustrie zunehmend. Britische Stoffe waren daher in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts im Vergleich zu den meist noch von Hand gefertigten deutschen

228 Während die Bremer Kaufmannschaft sich so als verlässlicher Abnehmer der Waren der amerikanischen Sklavenstaaten erwies, versorgte sie die USA durch die Auswandererbeförderung gleichzeitig mit dem für die industrielle und territoriale Expansion benötigten Potential freier Arbeitskraft. Maischak, *German merchants*, 2013, S. 21–28, 32f.

229 StAB 2-Ss.2.a.4.a.4., o.D. „Approximativ-practische Abschätzung der Ausfuhr von Bremen nach verschiedenen Ländern seawärts im Jahre 1839“.

230 Overkamp, *A Hinterland to the Slave Trade?*, 2016, S. 184.

Waren günstiger und gleichmäßiger verarbeitet.²³¹ Hanseatischen Kaufleuten bereitete dies Schwierigkeiten, Abnehmer zu finden und die neuen Möglichkeiten des Direkthandels auszunutzen. Seit den 1820er Jahren waren die Exportmärkte umkämpfter.²³² Handelsverträge und konsularische Vertretungen entstanden. Ihr Erfolg trug maßgeblich zur Profitabilität der Zielregionen des Handels bei.²³³ Eine parallele Entwicklung war die wachsende Bedeutung der USA als Handelspartner, die sich gegen Ende des Untersuchungszeitraums dieser Arbeit deutlich zeigt. 1850 betrug der Wert der Exporte von Bremen nach Südamerika 419.438Ld'or²³⁴, nach Westindien 430.922Ld'or, in die USA aber 5.551.832Ld'or.²³⁵

2.2.3 Bedeutung des Überseehandels für Kaufmannschaft und Stadt im Jahr 1805

Für das Jahr 1805 ist mit 363 Zertifikatsersuchen, 28 Konnossementen²³⁶, drei Verklarungen²³⁷, vier Zertifikaten sowie einer Liste von Schiffsinteressenten die umfangreichste Datenmenge erhalten. Diese Quellen dokumentieren die Ladung von 42 abfahrenden Schiffen, 22 davon in die Süd-USA und 20 in die Karibik. Die Anzahl dieser Fahrten bewegt sich in einer Größenordnung mit den Schiffsankünften der vorigen Jahre, die noch nicht

-
- 231 Schulte-Beerbühl et al., *From Westphalia to the Caribbean*, 2011, S. 73; Pitsch, *Die wirtschaftlichen Beziehungen Bremens*, 1974, S. 179–183.
- 232 So waren in den 1840ern etwa unter den deutschen Kaufleuten auf Kuba Klagen über die fallenden Leinenpreise verbreitet. Manche fürchteten gar grundsätzlich um die Profitabilität des deutschen Leinenhandels. Renate Hauschild-Thiessen, *Ein Hamburger auf Kuba. 1842–1844*, Hamburg, 1971, S. 40.
- 233 Overkamp, *A Hinterland to the Slave Trade?*, 2016, S. 180f.
- 234 Das Kürzel Ld'or steht für die französische Goldmünze Louis d'or, auf welcher der Bremer Taler Gold beruhte. Ein Ld'or entsprach ca. fünf Rthl. Hermann Haake, *Problemfall – Das alte Geld und die Genealogie*, in: Maus, *Gesellschaft für Familienforschung eV. (Hrsg.), 75 Jahre Familienforschung in Bremen. Festschrift zum 75jährigen Jubiläum der "Maus", Gesellschaft für Familienforschung eV, Clausthal-Zellerfeld 1999, 1. Aufl., S. 107–120, hier S. 110.*
- 235 StAB 2-Ss.4.g.4. General-Übersicht der Ausfuhr seewärts von Bremen im Jahre 1848.
- 236 Nach zeitgenössischer Definition ist ein Konnossement: „Ein vom Schiffer unterzeichneter offener Schein, wo durch derselbe bekennet, die darin specificirten Güter wohlconditioniret empfangen zu haben, und sich verpflichtet, selbige [...] richtig und wohlbehalten an den bestimmten Ort zu liefern [...]“ Röding, *Allgemeines Wörterbuch der Marine*. I. Band. A-K, 1793, S. 434, *Connossement*.
- 237 Zur Begriffserklärung siehe Fußnote 89.

durch Wirtschaftsblockaden gezeichnet sind.²³⁸ Die große Menge erhaltener Senatszertifikate des Jahres nähert sich einer vollständigen Aufzeichnung also zumindest an.²³⁹ Eine Analyse des Handels des Jahres 1805 kann daher am überzeugendsten einen Anspruch auf Repräsentativität erheben. Es können besonders präzise Aussagen über die Verhältnisse verschiedener Waren und Warenkategorien getroffen werden. Um die detaillierten Warenangaben übersichtlich wiedergeben zu können, sind sie hier in sechs Kategorien eingeteilt (Textilien, Lebensmittel, Alkoholika, Manufakturwaren, Metallwaren, Sonstiges). Da die vielen verschiedenen Kaufleute die Warenangaben auf den Zertifikatsersuchen selbst tätigten, sind die Größen- und Maßangaben uneinheitlich und teils unklar. Dies macht die Addierung der Angaben zu absoluten Ausfuhrzahlen pro Kategorie unmöglich,²⁴⁰ erlaubt aber einen Überblick zur Einschätzung der Größenverhältnisse.

Das offensichtlichste Ergebnis dieser Untersuchung überrascht dabei nicht: Textilien machen den größten Anteil der so nachweisbaren Exportprodukte aus. Bremer Kaufleute fuhren 4626 Kisten, 2838 Packen, 305 Ballen, 26 Futter, 28 Fässer, 296 Probekisten, einen Koffer, eine Partie unbestimmter Größe, eine Partie 97 Fuß und fünf Zoll lang sowie 100 Stück Stoffe aus. An Lebensmitteln fuhren sie 1130 Kisten, 31 Kistchen, 704 Stück, 93 Fässer, 96 Fässchen, eine Tonne, ein Tönnchen, 44 Körbe, zehn Säcke, 241 Anker, 64 Keller, 77 Oxhoft, 100 Putten, zehn Flaschen, 100 Krüge, zwei Piepen sowie „diverse Mundprovision“ unbekannter Menge aus. Das Volumen der ausgeführten Alkoholika betrug 1994 Kisten, 125 Oxhoft, 1665 Keller, 50 Anker, vier Körbe, 61 Piepen und zehn Gebinde. Fasst man unterschiedliche Manufaktur- und Gebrauchswaren zusammen, kamen deren Ausfuhren auf 337 Kisten, 36 Kistchen, zehn Packen, 119 Fässer, zwei Ballen, eine Tonne, zwei Partien unbestimmter Größe und 172 einzelne Möbel. Die Menge der ausgefahrenen Metallwaren betrug inklusi-

238 Siehe Anhang 1. Durch die Senatszertifikate nachweisbare abfahrende Schiffe und Schiffsankünfte aus den Süd-USA, der Karibik, Südamerika, Batavia, Manila, 1782–1820.

239 Es ist dabei zu beachten, dass die Senatszertifikate nicht ausschließlich Ladungen von aus Bremer Häfen abfahrenden Schiffen aufführen, da nur die für Bremer Kaufleute zu verschiffenden Waren Gegenstand der Zertifikate sind. Die Zählung der über die Senatszertifikate zu ermittelnden Schiffe ist daher nur als grobe Annäherung und nicht als Statistik der aus Bremen abfahrenden Schiffe zu verstehen.

240 Vgl. zum Problem „der damaligen verwirrenden Fülle der verschiedensten Systeme von Maßen“ für die Bestimmung von Warenmengen Witzendorff, Beiträge zur bremischen Handelsgeschichte, 1951, S. 343f.

ve des Plantagengeräts 190 Kisten, eine halbe Kiste, fünf Probekisten, 126 Fässer, sechs Fässchen, ein Probefass, 40 Bund, ein Bündel, 343 Stäbe, fünf Mollen und eine Partie unbestimmter Größe. In der letzten Kategorie finden sich diverse Waren wie Baumaterialien, leere Transportbehälter oder nicht klar deklarierte Waren. Diese beinhaltete 85 Fässer, 89 Fässchen, 11 Kisten, ein Kistchen, einen Packen, zwei Körbe, 26 Oxhoft und 821 leere Transportbehälter verschiedener Größen.²⁴¹

Betrachtet man diese Ausfuhren getrennt nach den Zielregionen Karibik und Süd-USA lassen sich einige Unterschiede erkennen. Bei den Ausfuhren in die Karibik stehen Leinen und andere Stoffe zwar immer noch an erster Stelle. Gemeinsam übersteigt das Volumen der über Senatszertifikate nachweisbaren ausgeführten Lebensmittel und Alkoholika jenes der Textilien jedoch. Die beiden jeweils größten Anteile der Exporte verdeutlichen dies. 2200 Kisten und 750 Packen Stoffe stehen hier 2374 Kisten und 1655 Keller Lebensmitteln und Alkoholika gegenüber. Unter den Ausfuhren in die USA machten Lebens- und Genussmittel einen geringeren Anteil aus und wiesen eine geringere Vielfältigkeit auf. In Richtung Nordamerika schickten die Bremer Kaufleute nur Wein und Branntwein, in den Lieferungen in die Karibik hingegen findet sich auch Genever, Bier, Likör und Champagner. Sowohl die Lieferungen auf die karibischen Inseln als auch die Lieferungen in den Süden der USA beinhalten viele Fabrik- und Manufakturprodukte. Dies verweist auf mangelnde Produktionskapazitäten in den Zielregionen. Besonders die Karibik und Mittelamerika waren auf Importe angewiesen.²⁴² Dass 1805 drei Schreibpulte, 24 Tische und 144 Stühle in die Karibik, aber nur eine Kommode in die Süd-USA exportiert wurden, entspricht dem besonders hohen Bedarf und den kaum vorhandenen Herstellungskapazitäten in dieser Region. Neben Möbeln findet sich nur Plantagengerät als Ware, die zwar in größerem Umfang ausgefahren wurde, aber (fast) ausschließlich in die Karibik geliefert wurde.

Die in den Senatszertifikaten nachweisbare Warenausfuhr des Jahres 1805 verteilt sich auf 172 Kaufleute und Handelshäuser. Neben vielen Handelshäusern mit nur wenigen Lieferungen, gibt es zwar eine Gruppe deutlich überdurchschnittlich aktiver Firmen. Innerhalb dieser Gruppe gibt es aber keine einzelnen Firmen, die sich eindeutig vom Feld der aktiveren

241 Siehe Anhang 4. In den Senatszertifikaten für das Jahr 1805 nachweisbare Warenexporte in die Süd-USA und die Karibik.

242 Siehe zum gleichen Phänomen in Venezuela Vogt, Ein Hamburger Beitrag zur Entwicklung des Welthandels im 19. Jahrhundert, 2003, S.100; Zu Mexiko siehe Dane, Die wirtschaftlichen Beziehungen, 1971, S. 55, 64f.

Wettbewerber abheben. Trotz der Beteiligung zahlreicher Bremer Kaufleute am Überseehandel nach Plantagenregionen, war dieser Handel also maßgeblich von einer verhältnismäßig kleinen Anzahl besonders engagierter Handelshäuser bestimmt. Folgende Liste zeigt die 19 Handelshäuser, die 1805 nach den Senatszertifikaten mindestens vier Lieferungen in die Karibik oder den Süden der USA schickten. Gemeinsame Lieferungen sind für diese Zählung ausgenommen.

Handelshaus	Lieferungen in die Karibik	Liefer. in die Süd-USA	Liefer. insgesamt
C.L. Brauer & Sohn	3	9	12
J.R. Pagenstecher	9	1	10
Carl Friedrich Schröder & Co	5	4	9
C.S. Döhler Wwe & Post	5	3	8
Johann Lange Sohn's Wwe & Co	0	8	8
Hermann Hagedorn & Sohn	4	3	7
A.G. Kulenkamp & Söhne	2	5	7
Christian Heinrich Wiegel	1	6	7
Vollmers & Böving	2	5	7
H. & J. von Lengerke	1	5	6
Cassel, Traub & Söhne	2	4	6
Rocholl & Cornelius	1	5	6
Johann Conrad Schierenberg	1	5	6
Steffens & Köncke	4	1	5
Johann Friedrich Uhthoff	4	1	5
Toel & Uhrlaub	1	4	5
Rothermundt & Borchers	0	5	5
Mindermann Wwe, R. von Harten & Söhne	4	0	4
Johann Wilckens Martins Sohn	0	4	4

Exportlieferungen der 19 aktivsten Bremer Handelshäuser im Jahr 1805²⁴³

243 Die Daten der Tabelle beruhen auf eigener Auszählung der Senatszertifikate in StAB 2-R.II.p.5. Bd. 12.

Zusammen kommen diese 19 Handelshäuser auf 127 Lieferungen, 49 davon in die Karibik und 78 davon in die Süd-USA. Bei insgesamt 375 nachweisbaren Lieferungen fuhren diese 19 Handelshäuser 33,9 % der Exportlieferungen des Jahres 1805 aus. Die restlichen 66,1 % entfallen auf 153 weitere Kaufleute. Betrachtet man in dieser Tabelle die Karibik und die Süd-USA getrennt, gibt es 7 Handelshäuser, die mindestens 4 Lieferungen in die Karibik durchführten. Sie fuhren mit 35 von insgesamt 180 Lieferungen 19,4 % der Lieferungen aus. Für die Süd-USA hingegen gibt es 13 Handelshäuser, die mindestens 4 Lieferungen durchführten. Mit 69 von insgesamt 195 Lieferungen führten sie 35,4 % der Lieferungen durch. Die durchschnittlichen Lieferzahlen aller im Jahr 1805 exportierenden Handelshäuser vervollständigen das Bild. In die Karibik fuhr ein Handelshaus durchschnittlich 1,68 Lieferungen aus, in die Süd-USA waren es 2,01.²⁴⁴ Zusammengenommen war der Überseehandel in beide Regionen mit 2,18 Lieferungen pro Handelshaus und nur wenigen Handelshäusern, die deutlich häufiger Waren verschickten, sehr diversifiziert und auf viele Häuser verteilt.

Unter Berücksichtigung der Gesamtbevölkerung Bremens erscheint die hohe Zahl von mindestens 172 Kaufleuten und Handelshäusern, unter deren Namen die Senatszertifikate im Jahr 1805 Exporte nach Plantagenregionen verzeichnen, umso bemerkenswerter. Nach der ersten Volkszählung des Jahres 1807 lebten in Bremen 36041 Menschen in 6691 Häusern. Von diesen lebten aber nur 20897 Personen in 3410 Häusern in der Altstadt und hatten somit die Möglichkeit, das Altstadtbürgerrecht mit Handlungsfreiheit zu erwerben.²⁴⁵ Dieses große Bürgerrecht ermöglichte neben einer uneingeschränkten politischen Teilhabe die freie Berufswahl, insbesondere aber das Recht Handel zu treiben, und war für Kaufleute daher unerlässlich.²⁴⁶ Aufgrund der hohen Kosten erwarben üblicherweise nur diejenigen Altstadtbewohner die Handlungsfreiheit, die es zur Ausübung des Berufes

244 Nach eigener Auszählung der Senatszertifikate in StAB 2-R.11.p.5. Bd. 12. versandten 1805 nachweislich 107 Kaufleute 180 Lieferungen in die Karibik, was den Durchschnitt von 1,68 ergibt. Die Senatszertifikate weisen 97 Kaufleute nach, die 195 Lieferungen in die Süd-USA versandten, was den Durchschnitt von 2,01 ergibt.

245 Heineken, *Geschichte der Freien Hansestadt Bremen*, 1983, S. 405.

246 Michael Kotulla, *Deutsches Verfassungsrecht 1806 – 1918: Eine Dokumentensammlung nebst Einführungen*, 4. Band: Bremen, Berlin, Heidelberg, 2016, S. 8–11; Peter Marschalck, *Der Erwerb des bremischen Bürgerrechts und die Zuwanderung nach Bremen um die Mitte des 19. Jahrhunderts*, in: *Bremisches Jahrbuch* 66 (1988), S. 295–305, hier S. 297; Andreas Schulz, *Vormundschaft und Protektion: Eliten und Bürger in Bremen 1750–1880*, München, 2002, S. 112f.

benötigten.²⁴⁷ Auch 1812 sehen die Zahlen mit einer Stadtbevölkerung von 35086 und 19856 Altstadtbewohnern ähnlich aus.²⁴⁸ Für das Jahr 1816 identifizierte der Historiker Andreas Schulz 513 Händler in Bremen. Schulz' Zahl basiert auf einer Auszählung des Bremer Adressbuches. Die Berufsbezeichnung ist dabei nicht immer eindeutig. Die meisten dieser Personen mussten aber über die volle Handlungsfreiheit bzw. das große Bürgerrecht verfügen.²⁴⁹ 1796 hatte es noch nur 156 selbstständige Kaufleute in Bremen gegeben. 1797 waren schätzungsweise knapp 60 von ihnen am Handel in die USA beteiligt.²⁵⁰ Die Zahlen der Senatszertifikate für das Jahr 1805 fügen sich in eine Entwicklung der steigenden Handelsaktivität ein und zeigen, dass auch kleine Handelshäuser nicht vor einer Beteiligung am Amerikahandel zurückschreckten.

Dass verhältnismäßig viele Kaufleute am Überseehandel beteiligt waren, sagt aber nur wenig über die Bedeutung des Überseegegeschäfts für diese Kaufmänner und die Stadtbevölkerung insgesamt aus. Hier können die vollständigen Datensätze der Schlachtebücher zu den Importen für einen weiteren Blickwinkel sorgen. Die Schlachtebücher verzeichnen für das Jahr 1800 mit 51 Schiffsankünften aus Plantagenregionen und 65 überseeischen Ankünften insgesamt eine hohe, aber nicht zu überdurchschnittliche Überseehandelsfrequenz. Das Jahr liegt nach dem statistischen Ausreißer nach oben des Jahres 1799, vor den Weserblockaden von 1803 bis 1805 und zeitlich nahe genug am hier bisher betrachteten Jahr 1805, um eine Vergleichbarkeit zu ermöglichen. Die Firma Carl Ludwig Brauer & Sohn war um die Jahrhundertwende unter den Bremer Überseeaufleuten nach den erhaltenen Senatszertifikaten der aktivste Exporteur. Auch in den Schlachtebüchern findet sich der Name Brauer mit großer Regelmäßigkeit unter den überseeischen Ankünften als Importeur wieder.²⁵¹ Im Jahr 1800 kamen 26 überseeische Importlieferungen für die Firma an, 18 davon aus Plantagenregionen. Im gleichen Zeitraum erhielt Brauer 23 Lieferungen aus Europa. Nach diesem Indikator war das Überseegegeschäft für Brauer bereits min-

247 Neben Kaufleuten mussten Ärzte, Brauer und Rechtsanwälte über das Altstadtbürgerrecht mit Handlungsfreiheit verfügen. Die Kosten betragen ab 1806 500Rt, was dem doppelten Jahreseinkommen eines erfolgreichen Handwerkers entsprach. Schulz, Vormundschaft und Protektion, 2002, S. 22, 30.

248 Bureau für Bremische Statistik (Hrsg.), Jahrbuch für Bremische Statistik. Jahrgang 1876: 2. Heft: Zur allgemeinen Statistik der Jahre 1875 und 1876, Bremen, 1877, S. 34.

249 Schulz, Vormundschaft und Protektion, 2002, S. 99f.

250 Stein, Kaufmannsbrieve, 2013, S. 161f.; Beutin, Bremen und Amerika, 1953, S. 19.

251 Siehe für weitere Informationen zu C.L. Brauer & Sohn in dieser Arbeit „2.3.3 Carl Ludwig Brauer & Sohn“.

destens so bedeutend wie der Europahandel. Ähnliche Ergebnisse können höchstens für die anderen Mitglieder der Gruppe der im Überseehandel besonders aktiven Kaufleute angenommen werden. Für viele der Kaufleute, die sich um 1800 am Überseehandel beteiligten, war dieser aber zweifelsohne nicht ihr Hauptgeschäft. Sie verschickten und empfangen nur wenige überseeische Lieferungen jährlich. Es ist bei diesen Überlegungen auch nicht zu vergessen, dass europäischer Import und überseeischer Export oft eng verwoben waren, wenn französische Weine, preußische Leinen oder niederländischer Schnaps über Bremen reexportiert wurden.

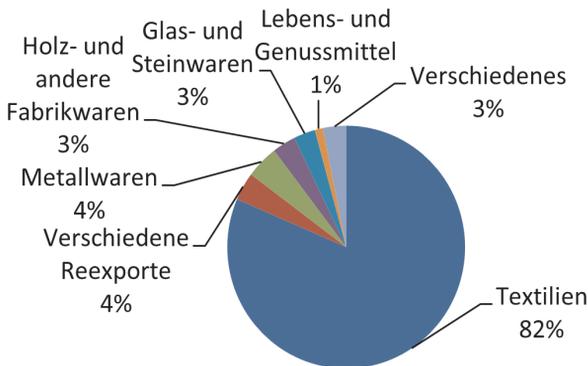
In der Betrachtung der Zielhäfen lassen sich klare Schwerpunkte ausmachen. Es ist deutlich erkenntlich, dass das Jahr 1805 in der Hochzeit des Bremer St. Thomas-Handels lag. Von den mit Senatzertifikaten nachweisbaren 20 Fahrten nach karibischen Inseln führten 16 nach St. Thomas, zwei nach Guadeloupe und jeweils eine nach Havanna und Martinique. Von den 22 Fahrten nach Nordamerika führten 15 nach Baltimore, vier nach Charleston, zwei nach New Orleans und eine nach Norfolk sowie Alexandria.

2.2.4 Der Exportwarenkorb

So wie der Bremer Exporthandel auf einer breiten Beteiligung der heimischen Kaufmannschaft beruhte, basierte er trotz der Dominanz des Exportproduktes Leinen auf einem vielfältigen Warenkorb, der aus verschiedenen Regionen des Binnenlandes eingeführt wurde. Das folgende Unterkapitel erörtert die Kategorien der häufigsten Exportwaren, die Vielfalt der sich dahinter verbergenden Güter sowie ihre Produktionsregionen im Binnenland und ihre Zielgebiete in den Plantagenregionen. Insbesondere die Betrachtung der Ausfuhr von Plantagengerät zur Sklavenarbeit und von Leinen zur Bekleidung von Sklaven macht die Einbindung des Bremischen Handels in die atlantische Sklavenwirtschaft greifbar.

Erst ab dem Jahr 1818 sind für einige Jahre umfassende Datensätze erhalten. Beispielhaft sind hier die Exporte des Jahres 1819 nach ihrem Wert in Reichstalern aufgeschlüsselt. Wie zu erwarten, machen die Textilexporte mit 82 % des Werts den mit Abstand größten Posten aus. Verschiedene andere Manufakturwaren erreichen gemeinsam 10 % des Werts der Gesamtausfuhren. Lebens- und Genussmittel machen ein Prozent aus. Die Kategorien ‚Verschiedenes‘ und ‚verschiedene Reexporte‘ müssen der Natur der Quelle wegen vage bleiben. Wie so oft unterteilen auch die Bremer

Exporttabellen dieser Zeit die Waren nur in grobe Kategorien. Was genau sich unter ‚Verschiedenes‘ verbirgt, muss also offenbleiben. Gleiches gilt für die Reexporte, die in der Originaltabelle nur als „Ausserhalb Deutschlands erzeugte und wieder ins Ausland gesandte Artikel“ kategorisiert sind. Obwohl ein Großteil der übrigen Waren ebenso nach Bremen importiert worden sein musste, sind Reexportwaren aus Mitgliedsstaaten des Deutschen Bundes nicht als solche gekennzeichnet. Diese Waren beinhalten also beispielsweise den oft von Bremen aus exportierten Bordeauxwein.



Bremer Überseeexporte des Jahres 1819²⁵²

In den folgenden Jahren sind bis zum Ende des Untersuchungszeitraumes immer wieder einzelne Exporttabellen vorhanden. Diese schlüsseln ihre Daten jedoch nicht nach Exportzielen auf. Es bleibt somit unmöglich, die Überseeexporte zu isolieren. Der hohe Anteil der Textilexporte ist kein spezifisches Phänomen des Überseehandels, sondern bleibt auch bei der Betrachtung aller Zielhäfen bestehen. 1819 machten Textilausfuhren 77,9 % der Gesamtausfuhren in alle Regionen aus. Bei einer Begrenzung auf Europa machen sie immer noch 75 % aus. Die Ausfuhr einiger anderer Warenkategorien konzentriert sich hingegen fast ausschließlich auf Übersee. Dies gilt insbesondere für Fabrikwaren, die in den Kategorien Metallwaren, Glas- und Steinwaren sowie Holz- und andere Fabrikwaren zusammengefasst sind. 88,6 % aller 1819 ausgefahrenen Metallwaren gingen nach Übersee.

252 Die Daten sind der „Tabelle des Werths der im Jahre 1819 von sämtlichen Handlungs Häusern nach der folgend bezeichneten Länder seewärts ausgeführten Waren“ entnommen. StAB 2-Ss.2.a.4.a.4.

Begrenzt man diese Kategorie auf Eisen- und Stahlwaren sind es sogar 97,8 %. Von den 1819 insgesamt exportierten Glas- und Steinwaren gingen 91,8 % nach Übersee und von den Holz- und anderen Fabrikwaren waren es 96,1 %. Den Gegenpunkt hierzu bildet Getreide, das 1819 ausschließlich nach anderen europäischen Häfen geliefert wurde.²⁵³ Die Senatszertifikate ermöglichen es, innerhalb der in Ausfuhrtabellen abstrakt bleibenden Kategorien konkrete typische Waren zu bestimmen.

Plantagengerät

Die Einbindung Bremer Kaufleute in die transatlantische Sklavenwirtschaft wird besonders am Export von Werkzeugen und anderen Gerätschaften für die Plantagenarbeit greifbar. Durch die Auswertung der in Bremen erhaltenen Ladungspapiere sowie Neutralitäts- und Eigentumszertifikate lassen sich im Zeitraum von 1800 bis 1833 22 Schiffsladungen nachweisen, die eindeutig Material für die Sklavenarbeit in der Karibik und Südamerika beinhalteten. Von diesen 22 Schiffen gingen 15 auf die damals dänische Karibikinsel St. Thomas, drei ins heute venezolanische La Guaira, zwei ins ebenfalls venezolanische Porto Cabello, eine nach Havanna und eine auf die niederländische Karibikinsel Curaçao. Die Ausfuhren von als „Plantagengerät“ deklarierten Waren beschränkten sich also auf die karibischen Inseln und das südamerikanische Festland. Lieferungen in die nordamerikanischen Plantagenregionen in den USA oder das vor 1803 französische Louisiana finden sich nicht.

Unter diesen 22 Schiffsladungen lassen sich 30 individuelle Lieferungen identifizieren. Diese zeigen auf, dass der Handel mit Plantagengerät sich auf verschiedene im Überseehandel aktive Bremer Kaufleute verteilte und es keine Konzentration dieses Geschäfts auf wenige hierauf spezialisierte Handelshäuser gab. Insgesamt verschickten 22 Handelshäuser solche Lieferungen. Von nur vier von ihnen lassen sich mehrere Lieferungen nachweisen. Für Hermann Hagedorn & Sohn finden sich Nachweise über vier Lieferungen. Für Carl Friedrich Schröder und Florenz Büling sind jeweils drei Lieferungen nachweisbar, für Johann Rudolph Pagenstecher sind es zwei Lieferungen. Die Plantagengerätslieferungen schwankten in Umfang und Anteil an den Gesamtlieferungen. Am 1. Dezember 1803 stellte der Senat dem Handelshaus Hermann Hagedorn & Sohn ein Neutralitätszertifikat

253 Ebd.

für „41 Kisten Plantagen geräth, teutscher Fabrick“ aus.²⁵⁴ Dieses Plantagen-gerät machte die gesamte Ladung der Firma auf dem preußischen Schiff „Piccollos“ mit Kapitän Luitje Berend Reyl von Emden nach St. Thomas aus. Am 16. Mai 1803 reichte Hermann Hagedorn & Sohn beim Senat ein Zertifikatsgesuch für 46 Kisten und 43 Packen Leinen, sieben Kisten Kattun, 27 Kisten „Plantagengeräth“, 109 Stück Schinken, zwei Kisten Schreibbücher, zwei Kisten und ein Fass Spielzeug, einen Packen Matratzen, ein Kistchen Würste sowie ein Kistchen Porzellan ein.²⁵⁵ Diese vielfältige Ladung verschiffte das Handelshaus auf dem Bremer Schiff „Die Frau Regina“ mit Kapitän Eldert Meyer ebenfalls nach St. Thomas.

Zeitlich lässt sich ein klarer Schwerpunkt der Lieferungen in den Jahren 1800 bis 1805 ausmachen. 16 der 22 hier besprochenen Schiffsladungen fallen in diesen Zeitraum. Aus demselben Zeitraum stammt jedoch auch ein Großteil der insgesamt erhaltenen Ladungspapiere und Zertifikate. Eine tatsächliche Konzentration der Plantagengerätslieferungen auf diese Zeit erscheint daher unwahrscheinlich. Plausibler ist, dass die entsprechenden Quellen in den Jahrgängen mit weniger überlieferten Ladungspapieren und Zertifikaten nicht erhalten sind. Auch in den Jahren 1800 bis 1805 stellen die Schiffsladungen, die Plantagengerät beinhalten, eine deutliche Minderheit. Es handelt sich um 22 von 61 über die Senatszertifikate nachgewiesenen Schiffsladungen auf die karibischen Inseln und das südamerikanische Festland. Bei Einbeziehung der Plantagenregionen Nordamerikas handelt es sich um 22 von 129 Schiffsladungen.²⁵⁶ Weiteren Rückschluss auf die verhältnismäßige Bedeutung des Plantagengeräts für die Ausfuhr Bremer Kaufleute bietet eine Vertiefung der oben durchgeführten Analyse des repräsentativen Jahres 1805. In diesem Jahr fuhr Bremer Kaufleute nach den Senatszertifikaten 4432 Kisten und 2579 Packen Textilien aus. Die ausgefahrenen 145 Kisten und 47 Fässer mit Plantagengerät erscheinen im Vergleich wenig bedeutsam. Einen interessanteren Vergleich bieten die übrigen 1805 exportierten Metallwaren, die sich auf 76½ Kisten, fünf Probekisten, 79 Fässer, sechs Fässchen, ein Probefass, 40 Bund, ein Bündel, 343 Stäbe, fünf Mollen und eine Partie unbekannter Größe summieren. Dieser Vergleich verdeutlicht, dass die Plantagengerätexporte keineswegs geringfü-

254 StAB 2-R.II.p.5. Band 10, 1. Dezember 1803, Zertifikatsersuch von Hermann Hagedorn & Sohn für die Ausfuhr nach St. Thomas.

255 Ebd., 16. Mai 1803 Zertifikatsersuch von Hermann Hagedorn & Sohn für die Ausfuhr nach St. Thomas.

256 Die Zahlen beruhen auf eigener Auszählung der in StAB 2-R.II.p.5. erhaltenen Ladungspapiere und Zertifikate.

gig waren und einen Großteil der exportierten Metallwaren ausmachten. Es ist zudem davon auszugehen, dass die stählernen Macheten über eine längere Lebensspanne verfügten als Textilien und vergleichsweise wenig Nachfrage durch Verschleiß alter Ware entstand.

In den zur Übersicht des Gesamthandels erstellten Exportlisten sind Metallwaren selbst in der Mitte des 19. Jahrhunderts in der Regel nicht feingliedrig aufgeschlüsselt, sie lassen daher keinen Schluss auf Plantagen-gerätlieferungen zu. Selbst in den detaillierten Senatszertifikaten erschwert die uneinheitliche und oft unpräzise Beschreibung und Kategorisierung der Handelsgüter die Abgrenzung des zur Verwendung auf Sklavenplantagen vorgesehenen Geräts. Zudem sind Lieferungen, die Ackergerät, Sensen oder Mühlensägen enthalten keinem eindeutigen Zweck zuzuordnen. Es ist außerdem nicht auszuschließen, dass einige Handelshäuser ihre Zertifikate detailgenauer als andere stellten und in manchen Zertifikaten Lieferungen von Plantagengerät unter Metallwaren subsumiert worden sein könnten. Die in den hier berücksichtigten Lieferungen enthaltenen Güter sind hingegen alle eindeutig bezeichnet. Die in den Zertifikaten und Zertifikatsersuchen am häufigsten verwendeten Begriffe sind in wechselnden Schreibweisen *Plantagengerät* oder *Plantagengerätschaften*. In einigen Fällen sind dahinter in Klammern oder durchgestrichen Spezifizierungen wie *Beile*, *Zuckermesser*, *Sackhauer* oder *Cutlasses* angegeben. In manchen Fällen gibt es nur eine spezifische Beschreibung des Exportgutes ohne direkte Angabe des Verwendungszweckes der Plantagenarbeit. Die Angaben Zuckermesser, Sackhauermesser, „Machetas“ oder in einem Fall „Negerbeile“²⁵⁷ sind hier aber eindeutig. Auf den Zertifikatsersuchen machten die Handelshäuser dem Senat oft schon genaue Vorgaben für die Übersetzung der Warenbezeichnung für die mehrsprachigen Zertifikate ins Englische und Französische. Hinter Angaben wie *Cutlasses*, *Sackhauermesser* oder *Plantagengerät* finden sich daher in einigen Fällen Angaben wie „d’outils de plantation“ und „planters tool“, die auch auf Zertifikate übernommen wurden.²⁵⁸

Der heute nicht mehr geläufige Begriff des Sackhauers beschreibt „große säbelartige Messer zum Abhauen des Zuckerrohrs etc.“²⁵⁹ Das Polytechni-

257 StAB 2-R.II.p.5. Band 16, 14./15. November 1833, Zertifikatsersuch von Florenz Büling für die Ausfuhr nach La Guaira.

258 Bspw. in ebd., Band 12, 14. November 1805, Zertifikatsentwurf für Johann Lud. Wichelhausen für die Ausfuhr nach St. Thomas.

259 Herr Director Karmarsch, Die Messerwaaren- und Scheren-Fabrication in Sheffield und Solingen, in: Polytechnisches Journal 130 (1853), S. 233–234, hier S. 234.

sche Journal beschrieb die auch als „Plantagenhauer“ bekannten Messer noch im Jahre 1853 als in „Westindien, Mittel- und Südamerika in großen Partien“ begehrtes deutsches Exportgut. Von Solingen aus würden jährlich 4000 bis 5000 Kisten mit je 120 Sackhauern über See vorzugsweise an englische Handelshäuser exportiert werden.²⁶⁰ Schon 1804 hieß es, dass Sackhauer noch bis „vor einigen Jahren ein ausschließlicher Fabrikations-Artikel der Solinger Fabrik“ waren, doch aktuell unter den geringen Preisen der Märkischen Produktion litten. Schleifwerke, die Sackhauermesser und ähnliche Produkte herstellten, konzentrierten sich im Märkischen auf die Orte Schwelm, Blankenstein und Halver.²⁶¹ Dass der Begriff des Sackhauers aber auch für Zeitgenossen nicht unbedingt selbsterklärend war, zeigen die Senatszertifikate. Auf einem Zertifikatsersuch der Firma D.L. Buhl Ww & Sohn vermerkte vermutlich der bearbeitende Staatsdiener neben dem Wort Sackhauer als Erklärung „PlantagenGeräthschaften“.²⁶² Die aus Bremen exportierten Plantagengeräte sind dem Zweck der Neutralitätszertifikate gemäß, Ursprung und Eigentum der Waren nachzuweisen, in der Regel mit dem Merkmal *teutscher Fabrik* oder schlicht *deutsch* versehen. Ihr üblicher Fabrikationsort lag also vermutlich in Solingen oder der Grafschaft Mark.

Die Lieferungen an überseeische Plantagen umfassten jedoch nicht nur Beile, Messer und Säbel. Christian Romberg ließ sich am 7. Juni 1805 ein Zertifikat für den Export vier kleiner „Plantagen wagen“ ausstellen. Diese sollten auf dem Schiff *Hermann*, dessen Kapitän Romberg war, nach St. Thomas gebracht werden. Neben dem klar landwirtschaftlichen Gerät gibt es auch ein weiteres Beispiel anderweitigen Ausfuhren. So finden sich im Manifest der Ladung der Brigg *die Sonne*, Kapitän Ahlert Haar, mit Ziel Curaçao zwei Kisten und ein Fass „NegerJacken“.²⁶³

Insgesamt betragen die nachweisbaren Ausfuhren 465 Kisten, 20 halbe Kisten und 55 Fässer Plantagengerät (inkl. Cutlasses, Sackhauer, Zucker-

260 Ebd.

261 Friedrich August Alexander Eversmann, Uebersicht der Eisen- und Stahl-Erzeugung auf Wasserwercken in den Ländern zwischen Lahn und Lippe., Dortmund, 1804, S. 265.

262 StAB 2-R-II.p.5. Band 10, 5. Mai 1803, Zertifikatsersuch von D.L. Buhl Ww & Sohn führ die Ausfuhr nach St. Thomas.

263 StAB 2-R-II.p.5.Band 9 o.D. [1800] Manifest der „Sonne“, Kapitän Ahlert Haar, destiniert nach Curaçao. Es ist anzunehmen, dass mit dem Begriff „NegerJacke“ für die Bekleidung von Sklaven vorgesehene Jacken beschrieben sind. Eine zeitgenössische Zeitungsanzeige führte neben den oft zur Sklavenbekleidung genutzten „oznaburgs“ auch „negro jackets“. *The Essequibo & Demerary Royal Gazette*, 28. November 1807.

messer etc.), 1 Pack Scheiden für Plantagenmesser, 2 Kisten und 1 Fass „NegerJacken“, 4 Stück Plantagenwagen. Wie viele der einzelnen Geräte exportiert wurden, ist nicht sicher zu bestimmen. Ein Zertifikatsersuch Florenz Bülings vom 29. Mai 1833 für den Transport im Schiff „August Eduard“, Kapitän Matthias Probst junior, nach La Guaira kann hier einen Anhaltspunkt geben. Er verschickte 20 Kisten mit insgesamt „2000 Stk Cutlasses“.²⁶⁴ Die Übertragung der Annahme, dass eine Kiste 100 Plantagenmesser beinhaltet, ergibt ohne Berücksichtigung der Fässer eine über die Senatszertifikate nachweisbare Gesamtausfuhr von 47.500 Stück.

Nicht nur die insgesamt lückenhafte Überlieferung der Senatszertifikate macht die Bestimmung einer absoluten Zahl des ausgelieferten Plantagengeräts unmöglich. Wie bedeutsam dieses Ausfuhrgut aber war, zeigt der Handel nach La Guaira und Caracas. Das dort ansässige Handelshaus des gebürtigen Bremers Johann Friedrich Strohm informierte seine europäischen Handelspartner 1824 darüber, dass an Eisenwaren vor Ort nur „breite Cuttlassen“, also für die Plantagenarbeit geeignete Messer, in größeren Mengen zu verkaufen seien.²⁶⁵ Es ist außerdem unklar, bis wann Bremer Kaufleute Zuckermesser, Sackhauer und anderes Plantagengerät nach Plantagenregionen verschickten. Gegen Mitte des 19. Jahrhunderts intensivierte sich der Bremer Handel mit Lateinamerika.²⁶⁶ Selbst die zu diesem Zeitraum kaum noch vorhandenen Zertifikate belegen noch bis in das Jahr 1833 Jahre Plantagengerätslieferungen nach La Guaira.²⁶⁷ Aus dieser Zeit sind vermutlich den veränderten politischen Rahmenbedingungen geschuldet nur noch vereinzelt Senatszertifikate vorhanden, obwohl der Bremer Überseehandel zunahm. Es bestehen also keine Hinweise, dass

264 StAB 2-R.II.p.5. Band 16, 29. Mai 1833, Zertifikatsersuch von Florenz Büling für die Ausfuhr nach La Guaira.

265 StAB 2-A.-C., 2-C.16.I.c. Gedruckter Brief von Strohm & Gramlich, 13. Juni 1824.

266 Wichtigste Zielregion des Überseehandels blieb für Bremen aber Nordamerika. In den Jahren 1847 bis 1851 betrug die Wareneinfuhren aus Südamerika durchschnittlich 4,29 % der Gesamteinfuhren und die Ausfuhren nach Südamerika 1,65 % der Gesamtausfuhren. Die Einfuhren aus Südamerika, Mittelamerika und Westindien betrug in diesem Zeitraum gemeinsam 12,5 % und die Ausfuhren 4,5 % des Gesamtvolumens. Zum Vergleich: Die Einfuhren aus den USA betrug 13,72 % und die Ausfuhren in die USA 23 % des Gesamtvolumens. Die Berechnung der Prozentzahlen beruht auf der seit 1847 veröffentlichten Handelsstatistik. Bureau für Bremische Statistik (Hrsg.), Jahrbuch für Bremische Statistik. Jahrgang 1875, 1876, S. 128, 266.

267 Der letzte Nachweis ist ein Zertifikatsersuch von Florenz Büling: StAB 2-R.II.p.5. Band 16, 14. November 1833, Zertifikatsersuch von Florenz Büling für die Ausfuhr nach La Guaira.

die Plantagengerätlieferungen nach 1833 nicht mehr stattfanden. Spätere Exporttabellen liefern diesbezüglich keinen Aufschluss. Das Fehlen von Plantagengerät in diesen ist nicht aussagekräftig, da diese Exporte in den grob geführten Tabellen wohl unter die Kategorie Eisen- und Stahlwaren gefallen sein dürften.

Leinen und andere Stoffe

Neben dem Plantagengerät sind Leinen das bremische Exportgut, welches die direkteste Verbindung zu dem der atlantische Plantagenwirtschaft zugrunde liegenden Sklavenhandel und der Sklaverei aufweist. Im transatlantischen Dreieckshandel des 18. Jahrhunderts waren Leinen deutscher Produktion ein beliebtes Tauschobjekt zum Erwerb von Sklaven an den Küsten Westafrikas. Von Bremen aus wurden Leinen und andere Stoffe zwar erst ab den 1840er Jahren in sehr geringem Umfang direkt nach Afrika exportiert. Die amerikanischen Sklavenplantagen hatten jedoch großen Anteil an der Erzeugung der Nachfrage an deutschen Leinen. Die von Bremen aus im späten 18. und 19. Jahrhundert nach Amerika und in die europäischen Häfen der Kolonialmächte ausgefahrenen Stoffe fanden ihre Bestimmung mit großer Regelmäßigkeit als Sklavenbekleidung bzw. Tauschware zum Sklaveneinkauf an der afrikanischen Küste. Auch grobe Leinenarten fanden ihre Verwendung als Segeltuch und Packmaterial im atlantischen Austausch.²⁶⁸ Wenigstens indirekt hatten sich Leinen über Bremen schon früher in die atlantische Plantagenwirtschaft eingespeist. Der Leinenexport hatte in Bremen um 1800 bereits eine jahrhundertealte Tradition. Schon 1696 soll Bremen Leinen im Wert von einer Million Reichstalern nach England exportiert haben. Diese Stoffe waren wiederum für den Reexport nach Amerika und in geringerem Umfang vermutlich auch nach Afrika bestimmt.²⁶⁹ In der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts wurden 90 % der deutschen Textilexporte nach Großbritannien reexportiert. Damit waren etwa zwei Drittel aller britischen Leinenexporte deutschen Ursprungs. Auch der Großteil der in dieser Zeit nach Frankreich versandten Textilien war für

268 Marcel Boldorf, *Weltwirtschaftliche Verflechtungen und lokale Existenzsicherung des 18. Jahrhunderts: Die schlesischen Kaufmannsgilden im internationalen Leinenhandel*, in: Mark Häberlein/Christof Jeggle (Hrsg.), *Praktiken des Handels, Konstanz 2009*, S. 127–144, hier S. 129.

269 Schwebel, *Bremer Kaufleute in den Freihäfen der Karibik*, 1995, S. 395.

den Reexport auf die iberische Halbinsel und nach Afrika bestimmt.²⁷⁰ Hohe Zölle oder Importverbote auf Leinen für den heimischen Markt in Spanien, Portugal und Frankreich sorgten auch in diesen Ländern für eine sehr hohe Reexportquote deutscher Leinen.²⁷¹ Trotz einer Verschiebung der innereuropäischen Exportziele blieben die aus Bremen ausgefahrenen Leinen maßgeblich für den überseeischen Markt bestimmt. 1820 ging die Hälfte aller Leinen aus Bremen nach Spanien, wo sie in spanischen Kolonien und nach Südamerika umgeschlagen wurden.²⁷²

Die wichtigsten Leinenproduktionsregionen für die Zulieferung nach Bremen waren Osnabrück, Westfalen, Hannover und Thüringen. Der größte Teil des westfälischen Leinenexports lief über Bremen.²⁷³ Seit der Mitte des 18. Jahrhunderts gewannen auch schlesische Leinen an Bedeutung für den Bremer Handel. Die Verflechtung dieses Leinenhandels mit der atlantischen Sklavenwirtschaft drängt sich bei Betrachtung der exportierten Stoffarten auf. Die Osnabrücker Leinen waren in der Karibik in solchem Maße als preiswerte Bekleidung für Sklaven bekannt, dass die sogenannten *Osnabrughs* als typische Sklavenbekleidung galten.²⁷⁴ In den Senatszertifikaten findet sich unter den ausgefahrenen Leinenarten auch häufig der Begriff „Bonten“. Dieses Produkt wird in einer 1835, also noch zeitgenössisch verfassten Geschichte Elberfelds und Barmens als Sklavenbekleidung beschrieben. Der Autor definiert Bonten als „gestreifte Zeuge aus Leinen zur Bekleidung der Sklaven in Amerika“.²⁷⁵ Dass sich diese Definition in einer Geschichte Elberfelds findet, ist kein Zufall. Wie Anne Sophie Overkamp zeigte, profitierten Textilindustrie und Kaufleute des Wuppertals um 1800 signifikant von der atlantischen Sklavenwirtschaft.²⁷⁶ Auch die von Bremen

270 Schulte-Beerbühl et al., *From Westphalia to the Caribbean*, 2011, S., 92 S.6f.

271 Steffen, *A cloth that binds*, 2021, S. 120.

272 Witzendorff, *Beiträge zur bremischen Handelsgeschichte*, 1951, S. 351f.

273 Pfister, *Great Divergence*, 2017, S. 5; Markus Küpker, Weber, Hausierer, Hollandgänger: Demografischer und wirtschaftlicher Wandel im ländlichen Raum: das Tecklenburger Land 1750 – 1870. Zugl.: Münster, Univ., Diss., 2002, Frankfurt am Main, 2008, S. 119f.

274 Steffen et al., *Spinning and Weaving*, 2016, S. 90.

275 Johann Friedrich Knapp, *Geschichte, Statistik und Topographie der Städte Elberfeld und Barmen im Wupperthale*. Mit Bezugnahme auf die Stadt Solingen und einige Städte des Kreises Lennep, Iserlohn/Barmen, 1835, S. 234.

276 Overkamp, *A Hinterland to the Slave Trade?*, 2016; Anne Sophie Overkamp, *A Cartel on the Periphery: Wupper Valley Merchants and their Strategies in Atlantic Trade (1790s-1820s)*, in: Jutta Wimpler/Klaus Weber (Hrsg.), *Globalized Peripheries. Central Europe and the Atlantic World, 1680–1860*, Melton 2020, S. 133–150.

aus exportierten Bonten stammten zumindest teilweise aus Elberfeld. Am 16. Mai 1803 stellte der Senat Johann Hinrich Weber ein Zertifikat für den Export von sechs Kisten Elberfelder Bonten an George Hertzig auf St. Thomas aus.²⁷⁷ Wie die rheinischen Metallverarbeiter bemühten sich auch die Elberfelder Textilproduzenten und Händler nach der napoleonischen Zeit um möglichst direkte Außenhandelsbeziehungen. Diese Bestrebungen manifestierten sich am sichtbarsten in der 1821 in Elberfeld gegründeten Rheinisch-Westindische Kompagnie.²⁷⁸ Ebenso stammten die Bonten aber aus anderen Regionen. 1805 exportierte beispielsweise das Bremer Haus Appellius & Nonne 600 Stück sächsische Bonten in sechs Kisten an A.W. Gruner nach St. Thomas.²⁷⁹ Ein großer Teil dieser Stoffexporte war mit der Sklaverei ebenso direkt verbunden wie das oben untersuchte Plantagengerät und die darin erwähnten „NegerJacken“.

In den Senatszertifikaten lässt sich auch die Ausfuhr zahlreicher anderer Textilarten nachweisen. Zu den häufig genannten Stoffen gehört neben dem weitgefassten Begriff Leinen vor allem Kaschmir, Seide, Baumwolltuch, Wolltuch und Drillich.²⁸⁰ In endverarbeiteter Form gelangten Textilien besonders häufig als Segeltuch, Tischtuch, Säcke, Laken oder Bekleidung von Bremen nach Übersee. Die exportierte Kleidung bestand meist aus Schuhen, Strümpfen, Hemden und Hosen. Am häufigsten finden sich in den Senatszertifikaten aber Hüte, welche teilweise in bemerkenswert großen Lieferungen versandt wurden. So beantragte Hinrich Toel 1800 ein Zertifikat für die Ausfuhr von 26 Kisten Hüte nach St. Thomas.²⁸¹ Die offenbar hohe Nachfrage erklärt sich vermutlich durch einen hohen Bedarf an Sonnenschutz. Die Beliebtheit dieses Exportguts hielt sich über den gesamten Untersuchungszeitraum und auch in den 1830er Jahren sind trotz einer deutlich geringen Anzahl an Senatszertifikaten noch mehrere Nachweise für die Hutausfuhr erhalten. So brachte das Bremer Schiff *Charlotte*

277 StAB 2-R.II.p.5. Band 10, 16. Mai 1803, Zertifikatsersuch von Johan Hinrich Weber für die Ausfuhr nach St. Thomas.

278 Für eine ausführliche Geschichte der Kompanie siehe Hans-Joachim Oehm, *Die Rheinisch-Westindische Kompagnie*, Neustadt/Aisch, 1968.

279 StAB 2-R.II.p.5. Band 10, 30. September 1803, Konnossement des Schiffes *Der Indianer*, Kpt. Johann Hinrich Gröninger, für Appellius & Nonne für die Ausfuhr nach St. Thomas.

280 Drillich ist ein reißfestes Gewebe, das aus verschiedenen Materialien hergestellt werden kann.

281 StAB 2-R.II.p.5. Band 9, [o.D.] 1800, Zertifikatsersuch von Hinrich Toel für die Ausfuhr nach St. Thomas.

☞ Louise, Kpt. Hermann Wessels, 1832 neben 50 Kisten Sackhauer unter anderem auch 16 Kisten Seidenhüte und 3 Kisten Hüte und Kappen von Bremen nach Porto Cabello in Venezuela.²⁸² Besonders die schlesischen Kaufleute scheuten die Risiken des Überseehandels und setzten auf den Kommissionshandel. Sie waren dabei die Auftragnehmer (Kommissionär), die Bestellungen hanseatischer Handelshäuser annahmen. Das Risiko lag somit meist bei hanseatischen Kaufleuten, die als Auftraggeber (Kommitenten) aber gewünschte Leinensorten und Art der Veredelung sowie Versendung der Ware vorschreiben konnten.²⁸³

Leinen und Stoffe stellten ohne Zweifel das wichtigste Exportgut der Bremer Kaufleute dar.²⁸⁴ Die folgende Tabelle kombiniert die Daten der für die Jahre 1818 bis 1820 vorhandenen Exportstatistiken und fasst den Wert des Textilexportes nach Zielregionen in Reichstalern zusammen.

	Westindien	USA	Südamerika
1818	1.107.662	1.404.993	42.261
1819	1.275.922	372.574	27.800
1820	1.713.023	416.926	43.946

*Bremer Textilexporte in Reichstalern*²⁸⁵

Die Halbjahresberichte der US-amerikanischen Konsuln in Bremen geben den Wert der Leinenausfuhren in den 1820ern mit der Ausnahme des Ausfuhrstarken Jahres 1823 relativ stabil mit 200.000 bis 300.000 Reichstalern an. Seit den 1830er Jahren kam es nicht zuletzt durch günstigere britische Konkurrenzprodukte bedingt zu einem generellen Rückgang der deutschen

282 StAB 2-R.II,p.5. Band 16, 29. September 1832, Gemeinschaftliches Eigentumszertifikat für fünf Bremer Handelshäuser für die Ausfuhr nach Porto Cabello.

283 Boldorf, *Weltwirtschaftliche Verflechtungen*, 2009, S. 138.

284 Wie oben festgestellt wurde, machten Textilien 1819 nach einer privaten Exporttabelle 82 % der Bremer Überseeexporte aus. Auch im Jahr 1805 waren Textilien nach der Auswertung der überlieferten Senatszertifikate das häufigste Ausfuhrgut nach Plantagenregionen.

285 Die Daten der Tabelle entstammen drei Exporttabellen der Jahre 1818, 1819 und 1820 in StAB 2-Ss.2.a.4.a.4. Die hier dargestellte Tabelle fasst die folgenden Kategorien der einzelnen Exporttabellen zusammen, um den gesamten Textilexport darzustellen: „Leinen“, „Leinengarn“, und „Wollen, Seiden, Leinen, andere ManufacturWaaren“. Von diesen Kategorien machen die Leinen das Gros der Exporte aus. 1818 fielen beispielsweise 92 % der verzeichneten Textilexporte nach Westindien auf die Kategorie „Leinen“.

und Bremer Leinenexporte nach Übersee.²⁸⁶ Diese Entwicklung ist auch in der Korrespondenz Bremer Kaufleute nachzuvollziehen. 1832 schrieb das von Bremern geführte venezolanische Handelshaus Strohm & Co an die Handelspartner in Deutschland: „Bei dieser Gelegenheit fühlen wir uns verpflichtet im lebhaftesten Interesse für das Deutsche Vaterland, abermals auf die Nothwendigkeit, der Englischen Concurrrenz wirksam entgegen zu treten, zurück zu kommen.“ Die „Verwendung der ausserordentlichsten Sorgfalt auf das solide Anfertigen der Leinen“ sei daher unverzichtbar.²⁸⁷ Trotz dieser zunehmenden Absatzschwierigkeiten blieben Leinenwaren im Überseehandel noch für einige Jahre ein grundlegendes Exportprodukt. Laut einer Warenübersicht des Jahres 1839 zählten sie zu den „gewöhnlichen“ Ausfuhrwaren der meisten amerikanischen Zielgebiete wie Kuba, Venezuela, Brasilien oder den USA.²⁸⁸ In den 1840er Jahren wurden Leinen zunehmend von Baumwollwaren verdrängt.²⁸⁹ Diese Jahre verzeichnen ein schnelles Wachstum des Baumwollexports bei gleichzeitig fortschreitendem Rückgang des Leinenexports.²⁹⁰

Das Erstarren der britischen Konkurrenz ging bis auf die 1770er Jahre zurück, als die beginnende Industrialisierung des Spinnereigewerbes in Großbritannien die Produktionskosten senkte.²⁹¹ Es handelte sich jedoch um einen langsamen Prozess. Noch 1806 klagten britische Kaufleute über die günstigen Preise deutscher Leinen.²⁹² In Schlesien profitierte die Textilproduktion von der noch bis ins 19. Jhd. fortbestehenden Leibeigenschaft, welche sehr niedrige Lohnkosten ermöglichte. Dieser Wettbewerbsvorteil war so groß, dass viele Spinner anstelle der effizienten Spinnräder noch einfache Spindeln einsetzten. Die billigen schlesischen Leinen setzten andere Textilregionen unter Druck ihre Preise anzupassen und senkten so das Preisniveau im atlantischen Markt. Schlesisches Leinen wurde oft auch in anderen Textilregionen endverarbeitet. Freie und unfreie Arbeit vermisch-

286 Pitsch, Die wirtschaftlichen Beziehungen Bremens, 1974, S. 179–183.

287 StAB 2-A.-C., 2-C.16.II.c.2.b. Gedruckter Auszug aus Briefen von Strohm & Co bis Mai 1832, August 1832.

288 StAB 2-Ss.2.a.4.a.4. Liste der in verschiedene Länder üblicherweise exportierten Waren, 1839.

289 Rauers, Bremer Handelsgeschichte im 19. Jahrhundert, 1913 Diese Entwicklung lässt sich auch.

290 *Weser-Zeitung*, 29. Februar 1844, Bremen's Waaren-Ausfuhr während der 4 Jahre 1843–1840 sowohl seewärts wie zu Wasser und zur Fuhr nach dem Inlande.

291 Schulte-Beerbühl et al., From Westphalia to the Caribbean, 2011, S. 73.

292 Schulte-Beerbühl, Netzwerkstrategien, 2020, S. 225f.

ten sich so.²⁹³ Leinenhändler profitierten beim Export schlesischer Leinen also zweifach von unfreier Arbeit. Erstmals im Einkauf ihrer Waren von der preisdrückenden Leibeigenschaft Schlesiens und dann im Verkauf ihrer Waren vom großen Bedarf auf amerikanischen Sklavenplantagen.²⁹⁴

Metallwaren

Die übrigen Warenarten weisen eine weniger direkte Verbindung zur atlantischen Sklaverei auf. Sie verdeutlichen jedoch, wie der Bremer Exporthandel insgesamt in die atlantische Plantagenwirtschaft integriert war. Die Bremer versandten merklich solche Waren, die in Plantagenregionen aufgrund der landwirtschaftlichen Ausrichtung nicht vor Ort hergestellt werden konnten und trugen damit dazu bei, den Plantagenbetrieb zu ermöglichen. Hierzu zählen Metallwaren, die eine Vielzahl verschiedener Produkte umfassen. Diese Kategorie schließt in Stangen, Bündeln, Platten oder Fässern ausgefahrenes Roheisen, Stahl oder Blei zur Weiterverarbeitung ein. Überwiegend handelt es sich aber um im deutschen Binnenland hergestellte Gebrauchsgegenstände. Die über die Senatszertifikate nachweisbaren Produkte reichen von häufig exportierten Nägeln und Töpfen über unregelmäßig auftretendes Ackergerät bis hin zu seltenem Goldschmuck. Meist bleibt es aber auch in den Senatszertifikaten bei der Umschreibung Eisenwaren. Hierbei dürfte es sich in der Regel um weitere kleine eiserne Werkzeuge und Gebrauchsgegenstände gehandelt haben. Über die Zertifikate nachweisbare Exporte listen unter anderem Bratpfannen, Essbesteck, Sägen, Hämmer und Scheren. Die Firma J.A. Dröge & Söhne fasste den typischen Inhalt der Bremer Eisenexporte in der Beschreibung ihrer drei Kisten und zwei Fässer großen Lieferung Eisenwaren als „HandWerckgeräthschaften“ und „Kleinigkeiten zum häuslichen Gebrauch“ treffend zusammen.²⁹⁵

Die Vielfältigkeit der Waren lässt hier keinen Rückschluss auf die überraschend geringe Exportmenge zu. Der vergleichsweise niedrige Ausfuhrwert von Metallwaren nach Nordamerika spiegelt die zeitgenössisch bereits starke Metallindustrie der USA wider. Im Gegensatz zur Karibik und Südamerika bestand in den USA schon früh kein großer Bedarf mehr an

293 Steffen et al., *Spinning and Weaving*, 2016, S. 93, 106f.

294 Die Leibeigenschaft in Europa beförderte so die Sklaverei in den Amerikas. Steffen, *A cloth that binds*, 2021, S. 122.

295 StAB 2-R.II.p.5. Band 9, 7. Juli 1800, Zertifikatsersuch von J.A. Dröge & Söhne für die Ausfuhr nach St. Thomas.

europäischen Metallprodukten. Hinzu kam die wettbewerbsfähigere englische Produktion, welche deutsche Metallwaren in den USA in den 1820er Jahren beinahe völlig verdrängte. Die Berichte der amerikanischen Konsuln legen die Exporte in die USA ab 1818 offen. Während 1818 noch Eisenwaren im Wert von 40387 Talern von Bremen in die USA geschifft wurden, sank ihr Wert 1823 auf 300 Taler und erreichte 1825 einen Nullpunkt. Erst 1830 erholten sich die Exporte mit 54971 Talern und 29900 Talern 1831. Obwohl sich diese Erholung in den 1840ern fortsetzte, behinderte die starke britische und US-amerikanische Konkurrenz den überseeischen Eisenexport langfristig.²⁹⁶ Von den Jahren 1818 bis 1820 erhaltene Exportstatistiken ermöglichen den Vergleich des Werts der Eisen- und Stahlwarenexporten in Rthl. nach verschiedenen Zielregionen.

	Westindien	USA	Südamerika
1818	59.216	40.387	240
1819	47.662	39.400	0
1820	35.570	18.897	0

*Bremer Metallwarenexporte in Reichstalern*²⁹⁷

Die starke heimische Metallverarbeitung der USA macht sich in dieser Gegenüberstellung bemerkbar. Die Ausfuhren von Eisen- und Stahlprodukten nach den karibischen Inseln waren stärker als die Ausfuhren in die USA. Hermann Kellenbenz schrieb sogar, der karibische Raum sei von „Industrieerzeugnissen überschwemmt“ worden und so der Aufbau einer eigenen Industrie verzögert worden.²⁹⁸ Es zeigt sich außerdem ein genereller Rückgang der Eisen- und Stahllexporte von Bremen aus, der sich nicht nur auf die USA beschränkt. Während 1818 von Bremen noch Exporte im Wert von 102136 Rthl. abgingen, waren es 1820 nur noch 60617 Rthl. Dieser signifikante Rückgang der Exporte insbesondere in die USA verdeutlicht noch einmal die oben beschriebene schwierige Lage des Ausfuhrgeschäfts ab den 1820er Jahren und die Notwendigkeit des Auswanderertransportes zur Gewährleistung konstanter Profite. Erst ab den späten 1840er Jahren

296 Pitsch, Die wirtschaftlichen Beziehungen Bremens, 1974, S. 185f.

297 Die Daten der Tabelle entstammen drei Exporttabellen der Jahre 1818, 1819 und 1820 in StAB 2-Ss.2.a.4.a.4.

298 Kellenbenz, Eisenwaren gegen Zucker, 1971, S. 268.

ließen Zollsenkungen die Bremer Eisen- und Stahlausfuhren in die USA stark ansteigen.²⁹⁹

Die Bremer Kaufleute bezogen neben Plantagengerät auch verschiedene andere Metallwaren aus den auf die Herstellung von Klingen spezialisierten Metallverarbeitungsgebieten Grafschaft Mark und Solingen. Neben Solingen kamen aus dem Bergischen Eisenwaren vor allem auch aus den Städten Hagen und Remscheid, die insbesondere Kleiseisengeräte produzierten. Die Bezugsregionen beschränkten sich jedoch nicht auf diese Orte. Auch aus weiteren Orten der Rhein-Ruhrregion kamen Eisenwaren nach Bremen. Die Metallproduktion war in diesem Gebiet ähnlich wie das Leinengewerbe in Schlesien schon stark auf den Exportmarkt ausgerichtet.³⁰⁰ Insbesondere nach den Handelsdisruptionen der napoleonischen Zeit bemühten sich die rheinischen Metallverarbeiter um einen Ausbau möglichst direkter Außenhandelsbeziehungen.³⁰¹ Zudem zählte auch Bayern zu den Herstellungsgebieten des über Bremen verschifften Eisens.³⁰²

Glas-, Holz-, sowie andere Manufaktur- und Gebrauchswaren

Die durch die Senatszertifikate nachweisbaren Manufaktur- und Gebrauchswaren stechen durch die Vielseitigkeit des Warensortiments hervor. Die Ausfuhrposten Glaswaren und Nürnberger Waren sind als einige der bekanntesten deutschen Handelswaren der Zeit zu erwarten und leider auch in den Senatszertifikaten oft nicht genauer aufgeschlüsselt. Die in den Zertifikaten ansonsten aber detaillierte Nennung der Handelsgüter, welche die einzelne Ware nicht wie in Import und Exportstatistiken hinter vagen Umschreibungen wie Krämerware und Verschiedenes verschwinden lässt, erlaubt es in anderen Kategorien, die Vielfalt der exportierten Gegenstände noch weitaus konkreter festzuhalten.

Neben nicht näher zu bestimmenden Glaswaren und Manufakturwaren zählen Spiegel und Spielsachen zu den in den Zertifikaten immer wieder auftretenden Ausfuhrprodukten. Konkret lassen sich als Spielsachen oft Kartenspiele und Murmeln ausmachen, unter dem Begriff Nürnberger Waren konnten sich verschiedenste Produkte verbergen. Es handelt sich

299 Pitsch, *Die wirtschaftlichen Beziehungen Bremens*, 1974, S. 186.

300 Wilfried Reininghaus, *Die Stadt Iserlohn und ihre Kaufleute: (1700–1815)*, Dortmund, 1995, S. 585; Steffen et al., *Spinning and Weaving*, 2016, S. 91.

301 Kellenbenz, *Eisenwaren gegen Zucker*, 1971, S. 259.

302 Pitsch, *Die wirtschaftlichen Beziehungen Bremens*, 1974, S. 185.

um einen zeitgenössischen Sammelbegriff für verschiedene Manufakturwaren, der auf Nürnbergs historische Bedeutung in der Herstellung von Kurzwaren, also kleinen, verarbeiteten Waren, zurückgriff. Er konnte unter anderem Holz-, Glas-, Metall-, Leder-, Papier-, Tuch-, oder verschiedenste Spielwaren beschreiben.³⁰³ War der Begriff in den Senatszertifikaten aufgeschlüsselt, handelte es sich oft um Spielzeuge. Zu den Bremer Standardexportgütern gehörten auch irdenes Geschirr und Porzellan sowie Bücher, Papier und Schreibmaterialien. Nicht selten finden sich auch Möbel, Regenschirme, Kaffeemühlen und kleinere Musikinstrumente, bei denen es sich fast ausschließlich um Geigen handelt. Die ausgefahrenen Möbel decken ein weitreichendes Spektrum ab. Es beinhaltet in großer Stückzahl ausgefahrene einfache Holzstühle, Tische und Schreibpulte ebenso wie ein gepolstertes, einzeln verschicktes Canapé.

Außer diesen regelmäßig erscheinenden Ausführprodukten gibt es zahlreiche Güter, die nur selten oder einmalig vorkommen. Um einen Eindruck der Varietät zu vermitteln, folgt hier eine kurze Auswahl: 1803 sandte Kpt. Luder Hinrichson 5 Kisten Vogelbauern nach Baltimore. Im selben Jahr verschickte Caspar Gröning eine in 3 Kisten und einem Packen verstaute vollständige Kirchenorgel nach Charleston. Der Export von Kölnisch Wasser, Siegellack, Pomade, Leim, Haarspulen, Pfeifen und medizinischen Geräten sowie Medikamenten tritt wiederholt, aber verhältnismäßig selten auf.

In den Exportstatistiken der Jahre 1818 bis 1820 findet sich die Kategorien „Glass- und irdene Waaren“. Die irdenen Waren bezeichnen hier fast ausschließlich Töpfe und Geschirr und schließen vermutlich auch Porzellan ein. Die folgende Tabelle zeigt den Wert dieser Exporte in Reichstalern nach Exportregionen.

	Westindien	USA	Südamerika
1818	10.430	56.660	4.960
1819	13.919	43.245	1.000
1820	19.337	28.492	1.770

*Bremer Steingut- und Glaswarenexporte in Reichstalern*³⁰⁴

303 Johann Michael Leuchs, Ausführliches Handels-Lexicon oder Handbuch der höhern Kenntnisse des Handels. Ersther Theil. A-M, Nürnberg, 1824, S. 548.

304 Die Daten der Tabelle entstammen drei Exporttabellen der Jahre 1818, 1819 und 1820 in StAB 2-Ss.2.a.4.a.4.

2. Der Bremer Exporthandel nach Plantagenregionen

Im Gegensatz zu Metallwaren blieb der Glaswarenexport nach den USA im 19. Jahrhundert äußerst profitabel, da sich vor Ort keine vergleichbaren Produktionskapazitäten aufbauten. Die Exportzahlen in die USA schwanken jedoch von Jahr zu Jahr stark. Zudem geben Ausfuhrlisten der Senatsakten andere Zahlen an als die Halbjahresberichte der amerikanischen Konsuln. Die Konsuln geben für die Jahre 1818 bis 1820 jeweils etwa doppelt so hohe Zahlen an.³⁰⁵ Da in den Listen aus den Senatsakten irdene Waren noch dazugezählt werden, verwundert dies. Das Rätsel lässt sich aber zumindest teilweise durch eine unterschiedliche Erfassungsmethode erklären, da die bremischen Listen Spiegel nicht als Glaswaren zählen.

Die Exportlisten führen auch die Kategorie „Hölzerne und andere Fabrik-Waaren, Spiegel“. Die folgende Tabelle zeigt den Wert dieser Exporte in Reichstalern nach Exportregionen.

	Westindien	USA	Südamerika
1818	14.865	53.372	2.168
1819	11.659	50.880	500
1820	8.313	18.704	1.000

*Bremer Holz-, Spiegel und Fabrikwarenausfuhr in Reichstalern*³⁰⁶

Nach den Exportstatistiken wurden 1818 bis 1820 fast keine Drogeriewaren nach Übersee verschifft. Nur 1818 sind für die USA Ausfuhren im Wert von 400 Reichstalern verzeichnet. Angesichts der in den vorherigen Jahren in Exportzertifikaten immer wieder auftauchenden Medikamente und medizinischen Geräte überrascht dies. Dies muss aber keinen drastischen Rückgang der Exporte bedeuten, denkbar ist auch eine Einordnung der entsprechenden Waren als Lebensmittel. Viele Pflanzen wurden sowohl zur Herstellung von Medizin als auch zum normalen Verzehr genutzt.³⁰⁷ Medizinische Utensilien wie Reagenzgläser oder Mörser und Stößel könnten ebenso als Glas- bzw. Steinware verzeichnet worden sein.

305 Pitsch, Die wirtschaftlichen Beziehungen Bremens, 1974, S.184.

306 Die Daten der Tabelle entstammen drei Exporttabellen der Jahre 1818, 1819 und 1820 in StAB 2-Ss2.a.4.a.4.

307 Dies ist beispielsweise bei der Süßholzwurzel der Fall. Sie war als schleimlösendes Medikament ein verbreitetes Mittel gegen Husten und Erkrankungen der oberen Atemwege. Der als Lakritz bekannte Wurzelextrakt ist in verschiedenen Zubereitungsarten gleichzeitig ein beliebtes Lebensmittel.

In den Senatszertifikaten sticht zudem die wiederkehrende Listung großer Mengen an Mauersteinen ins Auge. Die häufige Verwendung von Steinen als Schiffsballast macht es unklar, ob es sich hierbei in den Einzelfällen um zu verkaufende Handelsware oder reinen Ballast handelt. Teilweise sind die Steine als Ballast bezeichnet. In anderen Fällen sind die Steine aber einem bestimmten Kaufmann als Besitzer zugeordnet und die Steine als deutsche Erzeugnisse gekennzeichnet. Dass Hermann Hagedorn & Sohn gemeinsam mit C.L. Bauer & Sohn im Jahr 1805 10.000 gelbe, 6000 blaue und 6000 rote Klinkersteine auf die von Bremen nach St. Thomas bestimmte *Pandora* verladen,³⁰⁸ wird wohl aller Wahrscheinlichkeit nach mit Verkaufsabsicht geschehen sein.³⁰⁹ Auch zeitgenössische Beobachtungen bestätigen die Verschiffung großer Mengen Baumaterials. Der 1806 von Hamburg nach St. Thomas Reisende T.F.M. Richter merkte an, dass das Schiff auch Baumaterial für St. Thomas geladen hätte, was damals „sehr häufig“ geschehen sei.³¹⁰ Der Herrnhuter Christian Georg Andreas Oldendorp führte nach seinem Aufenthalt in Dänisch-Westindien in den 1760er Jahren Ziegelsteine als übliches Importgut der Insel auf.³¹¹ Dies war kein flüchtiges Phänomen. Noch 1848 exportierte Bremen „Baumaterialien“ in verschiedene Häfen der amerikanischen Sklavenplantagenregionen, darunter Charleston, Havanna und unbestimmte Häfen in Brasilien.³¹²

Die verschiedenen Produktionsregionen sind entsprechend der Vielfalt der Fabrik- und Manufakturwaren weit verteilt und verdeutlichen, wie Bremen verschiedene binnenländische Regionen mit der atlantischen Wirtschaft verband. Glaswaren stammten zumeist aus Glashütten im Weser-

308 StAB 2-R.11.p.5. Band 12, 4. Oktober 1805, Zertifikatsersuch von Hermann Hagedorn & Sohn für die Ausfuhr nach St. Thomas.

309 Mauersteine und Fliesen fanden nicht nur Verwendung als Ballast, wenn keine Nachfrage nach deutschen Waren am Zielort bestand. Im Kubahandel war es verbreitet, teure Waren in karibischen Umschlaghäfen zu verkaufen und mit möglichst günstiger Fracht nach Kuba zu fahren, um die spanischen Importzölle zu umgehen. Zeuske, Preußen und Westindien, 2004, S. 196.

310 T.F.M. Richter, Verunglückte Reise von Hamburg nach St. Thomas und Rückkehr über New-York und Kopenhagen; mit besonderer Hinsicht auf den Charakter und die Lebensart der Seeleute, Dresden, 1821, S. 8.

311 Christian Georg Andreas Oldendorp, Historie der caribischen Inseln Sanct Thomas, Sanct Crux und Sanct Jan, insbesondere der dasigen Neger und der Mission der evangelischen Brüder unter denselben: Kommentierte Ausgabe des vollständigen Manuskriptes aus dem Archiv der Evangelischen Brüder-Unität Herrnhut, Berlin, 2000, S. 343, 347.

312 StAB 2-Ss.4.g.4. Ausfuhr von Bremen im Jahre 1848.

bergland oder Böhmen. Die Ausfuhr deutscher Glaswaren erwies sich als so profitabel, dass die Bremer Kaufleute Cornelius Lange und Christoph Schrader 1812 eine Glashütte in Minden aufbauten, die eigens für den überseeischen Export nach den USA produzierte.³¹³ Die Herkunftsgebiete kleinerer Produktkategorien lassen sich erst mit dem Aufkommen verlässlicher Statistiken sicher bestimmen. So stammten die in den 1840ern in die USA exportierten Spielsachen zum größten Teil aus Sachsen und zu kleineren Anteilen aus Österreich und Nürnberg. In diesen Jahren war insbesondere der Glas- und Spiegelexport profitabel, da es in Nordamerika anders als in der Metallproduktion noch nur wenige eigene Fertigungskapazitäten gab.³¹⁴

Lebens- und Genussmittel

Die folgende Tabelle zeigt den Wert dieser Exporte in Reichstalern nach Exportregionen. Diese Liste klammert Getreide aus, welches aber nur 1818 im Wert von 4.500 Reichstalern nach Westindien ausgefahren wurde.

	Westindien	USA	Südamerika
1818	10.450	6.884	0
1819	20.363	1.369	0
1820	13.283	2.555	1.600

*Bremer Lebensmittel- und Genussmittelexporte in Reichstalern*³¹⁵

Der über die Exporttabellen nachweisbare Wert der Lebensmittelausfuhren liegt etwa auf einem Niveau mit dem Wert der oben analysierten Glas- und irdenen Waren. 1805 hatte sich über die Senatszertifikate sogar ein größeres Volumen ausgefahrener Lebensmittel als exportierter Manufaktur- und Gebrauchsgegenstände nachweisen lassen. Der größte Teil dieser Ausfuhren ging in die Karibik. Genauso wie es auf den karibischen Inseln keine ausreichende Produktion üblicher Gebrauchsgegenstände gab, waren viele Inseln auf den Lebensmittelimport angewiesen. Bei den bremischen Ausfuhren dürfte es sich aber größtenteils nicht um eine Versorgung mit Grundnahrungsmitteln, sondern um den Verkauf von in Westindien schwer erhältlichen Delikatessen gehandelt haben. Zu den in den Senatszertifikaten

313 Beutin, Bremen und Amerika, 1953, S. 38, 279.

314 Pitsch, Die wirtschaftlichen Beziehungen Bremens, 1974, S. 186.

315 Die Daten der Tabelle entstammen drei Exporttabellen der Jahre 1818, 1819 und 1820 in StAB 2-Ss.2.a.4.a.4.

häufig angeführten Handelsgütern zählen Fleischprodukte und Käse. Die Fleischausfuhren bestanden vor allem aus Schinken, Ochsenfleisch und geräuchertem Fleisch. Der Käse ist meist nicht näher definiert, genannt werden unter anderem Edamer oder nur „holländischer“ Käse. Insgesamt exportierten Bremer Kaufleute von Butter und Beeren über Essig bis zu Hering und Sauerkohl eine breite Palette an regionalen Lebensmitteln. Bemerkenswert erscheint auch der Export von deutschem Mineralwasser, hierbei muss es sich um ein Luxusprodukt für die in der Karibik ansässigen Europäer gehandelt haben.

Die Ausfuhren von Alkoholika lassen sich nicht genau bestimmen. Die bereits für die anderen Warenkategorien ausgewerteten Exportlisten führen nur die spezifische Kategorie Rheinwein, die 1818 bis 1820 kaum überseeische Exporte verzeichnet. Dies ist so zu erklären, dass Bremer Kaufleute insbesondere aus Bordeaux importierten Wein nach Amerika weitervershifften. Die Senatszertifikate verzeichnen eine regelmäßige Ausfuhr verschiedener alkoholischer Getränke. Unter diesen stellte Wein das häufigste Exportgut dar. Neben Wein war auch niederländischer Genever³¹⁶ eine sehr gängige Exportware. Seltener lässt sich der Export von Bier, Likören und Champagner nachweisen. Allein 1805 lassen sich über die Senatszertifikate 1994 Kisten, 125 Oxhofs, 1665 Keller, 50 Anker, vier Körbe, 61 Piepen und zehn Gebinde ausgefahrener Alkoholika nachweisen. Die Regelmäßigkeit, mit der sich alkoholische Getränke und insbesondere Wein unter den bremischen Exporten befanden, kann nicht überraschen. Aufgrund eines Ratsmonopols auf den Verkauf des deutschen Rheinweins waren die Bremer Händler schon lange gezwungen gewesen europäische Weine einzuführen und machten die Stadt so zu einem bekannten Umschlagplatz des europäischen Weinhandels.³¹⁷ Um 1800 waren Bremer Weinhändler insbesondere in Bordeaux und Bayonne stark vertreten.³¹⁸ Seewärts exportierte Alkoholika fanden ihren Weg von Bremen aus nicht nur nach Amerika. Sie gehörten mit Tabak zu den wichtigsten Exportgütern des ab 1858 entstehenden regelmäßigen Afrikahandels, der aber insbesondere in der Ausfuhr für Bremen

316 Genever ist ein Wachholderschnaps aus den Niederlanden und Belgien, der ebenfalls traditionell in den angrenzenden Gebieten Deutschlands und Frankreichs gebrannt und getrunken wird.

317 Müller, *Bremer Kaufleute in Bordeaux*, 1994, S. 88.

318 Witzendorff, *Beiträge zur bremischen Handelsgeschichte*, 1951, S. 349.

verhältnismäßig unbedeutend blieb. Wie im gesamten Afrikahandel war Hamburg auch in der Spirituosenausfuhr weitaus bedeutsamer.³¹⁹

2.3 Die nach Plantagenregionen handelnden Bremer Kaufleute

Wie oben festgestellt werden konnte, lag das Bremer Überseege­schäft im Allgemeinen und somit auch der Handel nach Plantagenregionen um 1800 nicht ausschließlich in der Hand weniger bestimmender Handelshäuser. Gleichwohl gab es eine Gruppe überdurchschnittlich aktiver Kaufleute, die gemeinsam einen Großteil des Handels auf sich vereinten. Es lohnt sich ein genauerer Blick auf ausgewählte Kaufleute aus dieser Gruppe. Die im Überseehandel besonders erfolgreich tätigen Kaufleute zeichnen sich sowohl durch eine überdurchschnittliche Handelsaktivität als auch durch eine starke Einbindung in die politisch-gesellschaftliche Elite Bremens aus. Neben einem starken wirtschaftlichen Engagement im Exporthandel nach Plantagenregionen waren sie Mitglieder einer der elitären, prestigeträchtigen gesellschaftlichen Vereinigungen der Stadt. Viele Kaufleute übernahmen darüber hinaus auch Ehrenämter. Die Kaufmannschaft war in der politischen und gesellschaftlichen Elite Bremens fest verankert. Die Bremer Elite legte Wert auf eine klare Abgrenzung zur aristokratischen Führung anderer deutscher Territorien, auch sie war aber ein weitgehend geschlossenes System. Die wohlhabenden und einflussreichen Bremer Kaufmannsfamilien waren oft nicht nur durch Freundschaften sozial vernetzt, sondern auch durch Hochzeiten miteinander verschwägert. Für Außenstehende konnte es sich dementsprechend schwierig gestalten, Eintritt in die sozialen Zirkel der Bremer Elite zu erlangen. Die Bremer Elite zog ihre Selbstlegitimation aus einem Verständnis der „Herrschaft der Besten“. Der Erfolg und die Integration zahlreicher zugezogener Kaufleute ab dem frühen 19. Jahrhundert zeigen, dass es sich aber nicht um ein gänzlich starres System handelte. Kaufleute hatten für den Zuzug nach Bremen vor allem eine monetäre Hürde zu überwinden. Sie mussten das teure Bürgerrecht mit großer Handlungsfreiheit erwerben und genügend Kapital mitbringen, um ein Handelshaus zu gründen oder sich als Teilhaber in ein bestehendes einzukaufen. Ihre Niederlassung war gewollt, sie brachten Kapital in die Stadt und ersetzten die Expertise der Bremer Kaufleute, die zur Leitung

319 Müller, Bremen und Westafrika, 1971, S. 76f.

von Handelsniederlassungen nach Übersee gegangen waren.³²⁰ Auch die im späten 18. Jahrhundert gegründeten gesellschaftlichen Vereine spiegelten die Sozialstruktur der Bremer Elite wider. Die Mitgliedschaft in der Gesellschaft Museum war etwa nur durch Vorschlag eines Mitglieds und einhelliger Zustimmung aller Mitglieder möglich.³²¹

Die ausgewählten und hier vorgestellten Kaufleute verfügten über unterschiedliche Schwerpunkte in der Art der gehandelten Waren und in den präferierten Zielregionen ihres Exports. Ihre Aktivitäten lassen sich in den beiden hier hauptsächlich zugrundeliegenden Quellensammlungen, den Senatszertifikaten und den Schlachtebüchern, nachvollziehen. Die Einbeziehung der in den Schlachtebüchern vollständig überlieferten Schiffsankünfte und Importangaben erlaubt die Feststellung von besonders frequentierten Handelszielen und diesbezüglicher Unterschiede und Eigenarten der Handelshäuser. Die Betrachtung dieser ausgewählten Kaufleute und ihrer Handelshäuser ermöglicht den Überseehandel nach Plantagenregionen weniger abstrakt, sondern konkret aus Perspektive des einzelnen Kaufmanns darzustellen. Insbesondere in Betracht der in den folgenden Kapiteln durchgeführten Untersuchung von Debatten, Meinungen und Wissenstransfer soll der Handel nicht losgelöst vom Handeltreibenden betrachtet werden.³²² Die Einbindung der Kaufleute in die Untersuchung des Exporthandels zeigt darüber hinaus auf, dass der Warenverkehr nicht über spezialisierte Handelshäuser lief. Die Exportsortimente der Firmen waren überwiegend vielfältig und an der erwarteten Nachfrage ausgerichtet.³²³ Mit dem im Laufe des 19. Jahrhunderts zunehmenden Wachstum des Überseehandels, der Auswandererfahrt und des Reedereigeschäfts nahmen auch Umsatz und Größe dieser um die Jahrhundertwende vom 18. zum 19. Jahrhunderts entstandenen Überseehandlungen rasant zu. Aus einigen Handelshäusern entwickelten sich Firmen, welche die Hansestadt bis weit in das 20. Jahrhundert hinein prägten und in einigen Fällen noch bis heute fortbestehen.

320 Wurthmann, *Senatoren, Freunde und Familie*, 2009, S. 17f.

321 Rüdiger Hoffmann (Hrsg.), *Der Club zu Bremen: 1783–2008; 225 Jahre in vier Jahrhunderten*, Bremen, 2009.

322 Für weitere Informationen insbesondere zum Importhandel dieser Handelshäuser mit St. Thomas siehe Schwebel, *Bremer Kaufleute in den Freihäfen der Karibik*, 1995, S. 200–226, Kapitel 4.b. *Bremer Häuser im St.-Thomas-Geschäft*.

323 Vgl. Witzendorff, *Beiträge zur bremischen Handelsgeschichte*, 1951, S. 378.

2.3.1 Johann Rudolph Pagenstecher

1783 übernahm Johann Rudolph Pagenstecher jr. (1755–1836) die väterliche Handlung nach dessen Tod. Sein Vater war aus Osnabrück nach Bremen zugezogen und hatte 1736 das Bürgerrecht erworben. Ab 1806 bezeichnet Pagenstecher sein Handelshaus im Bremer Adressbuch als „Westindische Handlung“.³²⁴ Pagenstecher führte die Firma ohne Geschäftspartner, war dafür im gesellschaftlichen Leben Bremens aber umso aktiver. Mit der Mitgliedsnummer neun gehörte er zu den ersten Mitgliedern des um die Jahrhundertwende angesehensten Vereins der Stadt, der Gesellschaft Museum.³²⁵

Die erste überseeische Exportlieferung des Handelshauses ist 1798 nachweisbar. Sie fand als Teil einer großen gemeinsamen Unternehmung, die das Bremer Schiff *Mentor* mit Kapitän Franz Tecklenburg nach Baltimore befrachtete, statt. Bei 36 Mitinteressenten waren beinahe alle der in den kommenden Jahrzehnten aktiveren Überseehändler vertreten. Für Johann Rudolph Pagenstecher sind für den Untersuchungszeitraum mit den Senatszertifikaten insgesamt 20 individuelle Lieferungen nach Plantagenregionen nachweisbar. Davon gingen 16 Fahrten nach St. Thomas, zwei Fahrten nach Guadeloupe sowie jeweils eine Fahrt nach New Orleans, Charleston und Baltimore. Über die Schlachtbücher lassen sich allein von 1784 bis 1817 115 Importe Pagenstechers nachweisen. 51 dieser Lieferungen kamen aus Baltimore, 38 aus Charleston, 20 aus St. Thomas und zwei von St. Domingo. Jeweils eine Lieferung lässt sich aus Guadeloupe, New Orleans, Batavia und unbestimmt „America“ nachweisen. Die erste überseeische Lieferung erreichte Pagenstecher am 21. Juni 1785 aus Charleston. Der erste Import aus der Karibik kam von St. Thomas am 8. Juni 1799 in Bremen an. In den vorangegangenen frühen Jahren des Bremer Überseehandels konzentrierte sich Pagenstecher vor allem auf Charleston. Nach dem Ende der Franzosenzeit zunächst mit einer sehr viel geringeren Handelsfrequenz in den Schlachtbüchern vertreten. Die Firma bestand aber bis 1842 fort.

Den größten Posten der Exportgüter belegen Leinen. Außer Leinen fuhr Pagenstecher vor allem Eisenwaren, Plantagengerät und leere Gefäße aus. Nachweisbar sind 61½ ausgefahrene Kisten Eisenwaren sowie 60 Kisten ausgefahrenes Plantagengerät. Dazu kommen 287 leere Kaffeegefäße.

324 Schwebel, *Bremer Kaufleute in den Freihäfen der Karibik*, 1995, S. 220f.

325 Hoffmann, *Der Club zu Bremen*, 2009, S. 406.

Pagenstecher fuhr auch Lebensmittel aus. Im April 1801 schickte er auf dem Bremer Schiff *Neutralität*, Kpt. Diederich Kleine, neben Leinen und Säcken auch 51 Oxhoft Bier aus Bremer Produktion und 210 Kisten Käse nach Guadeloupe.³²⁶ Es ist noch eine weitere Lieferung bemerkenswert. Am 27. Februar 1804 ersuchte Pagenstecher den Senat um ein Zertifikat für die Ausfuhr im preußischen Schiff *Pax*, Kpt. Hermann de Graaff, von Emden nach St. Thomas. Die Lieferung sollte ausschließlich aus „5 Kisten mit Jagdgeräthschaften“ bestehen.³²⁷ Mit der Lieferung von Luxusgütern an die karibische Oberschicht ist Pagenstecher zwar nicht allein, der Versand dieser Art des Freizeitgeräts ist in den Bremer Exportquellen jedoch einzigartig. Mit Leinen, Eisenwaren, Plantagengerät, leeren Gefäßen, zwei Arten Lebensmitteln und einer einzelnen Lieferung Jagdgerät fallen Pagenstechers Warenlieferung insgesamt aber ungewöhnlich einheitlich aus und weichen von der Vielfalt der Exportartikel anderer Handelshäuser ab. Pagenstechers Importe zeichnen das typische Bild des Überseekauffmanns. Vorwiegend führte er Kaffee, Tabak, Zucker, Farbholz, Baumwolle und Indigo ein.

2.3.2 Hermann Hagedorn & Sohn

Bereits seit den 1760er Jahren ist Hermann Hagedorns (1735–1826) Handelshaus im Europahandel nachweisbar. Mit dem Eintritt des Sohnes Conrad Hagedorn (1768–1819) in die väterliche Firma operierte das Unternehmen seit dem Jahre 1790 unter dem Namen Hermann Hagedorn & Sohn. Es bestand bis 1850.³²⁸ Conrad brachte sich nach seinem Eintritt aktiv in die Firma ein. Die meisten Zertifikatsersuche geben seinen Namen in Klammern hinter dem Firmennamen an. Sie verweisen so darauf, dass Conrad und nicht Hermann die angegebenen Informationen beschwören werde. Auch am gesellschaftlichen Leben Bremens nahm Conrad aktiv teil. Im Gegensatz zu seinem Vater lässt sich sein Name in den Mitgliederlisten der Gesellschaft Museum finden.³²⁹

326 StAB 2-R.II.p.5. Band 9, April 1801, Gemeinsames Senatszertifikat für 22 Kaufleute für die Ausfuhr nach Guadeloupe. Diese Lieferung beinhaltet auch 200 Stück eines nicht leserlichen Ausfuhrguts, das hier bei der Betrachtung von Pagenstechers Exporten ausgeklammert wird.

327 StAB 2-R.II.p.5. Band 11, 27. Februar 1804, Zertifikatsersuch von J.R. Pagenstecher für die Ausfuhr nach St. Thomas.

328 Schwebel, *Bremer Kaufleute in den Freihäfen der Karibik*, 1995, S. 210.

329 Hoffmann, *Der Club zu Bremen*, 2009, S. 404.

Am 30. Mai 1786 ist in den Schlachtebüchern in einem aus St. Thomas kommenden Schiff erstmals die Ankunft überseeischer Waren für die Hagedornsche Firma verzeichnet.³³⁰ Insgesamt sind für Hagedorn über die Senatzertifikate 19 individuelle Exportlieferungen nachweisbar, welche die Firma allein verantwortete. Davon gingen zwölf nach St. Thomas, eine nach Puerto Rico, fünf nach Baltimore und eine nach New Orleans. Gleichzeitig operierte Hagedorn ungewöhnlich oft gemeinsam mit anderen Kaufleuten. Die ersten beiden nachweisbaren Exportlieferungen geschahen 1794 jeweils als Teil größerer Unternehmungen mehrerer Kaufleute nach St. Thomas und auch an der unter Pagenstechers Eintrag erwähnten Lieferung von 36 Kaufleuten nach Baltimore im Jahre 1798 war Hagedorn beteiligt. In den nachfolgenden Jahren sind noch dreimal Lieferungen auf gemeinsame Rechnung mit C.L. Brauer & Sohn nach St. Thomas sowie eine gemeinsame Lieferung mit Johan Schröder & Co nach Martinique nachweisbar. In den Jahren 1786 bis 1817 sind in den Schlachtebüchern 83 Importe Hagedorns nachweisbar. 35 dieser Importlieferungen kamen aus St. Thomas, 22 aus Baltimore, acht aus Charleston, sieben aus Havanna, zwei aus Guadeloupe, zwei aus Puerto Rico und jeweils eine aus New Orleans, Alexandria, St. Domingo, St. Barthélemy, Demerara, Buenos Aires und Batavia. Im Vergleich zu Pagenstecher fällt auf, dass Pagenstecher zwar ein höheres Handelsvolumen erreichte, Hagedorns Handelszielorte aber insbesondere in der Karibik diversifizierter waren.

Das Hagedornsche Handelshaus hebt sich in mehrfacher Hinsicht von seinen Wettbewerbern ab. Es gehörte zu den aktivsten Exporteuren von Plantagengerät. Vier jeweils nach St. Thomas geschickte Plantagengerätlieferungen sind nachweisbar, zwei davon im Jahr 1803 und zwei 1805. Insgesamt verschickte das Handelshaus nachweisbar 98 Kisten als Plantagengerät oder Zuckermesser deklariierter Ware. Neben der deutlich überdurchschnittlichen Menge an exportiertem Plantagengerät fällt der Exportwarenkorb auch durch seine besondere Warenviefalt auf. Über Lebensmittel, Eisenwaren, Möbel, Gebrauchs- und Luxusartikel hinweg gibt es kaum ein Produkt, das die Firma nicht auslieferte. Einzelne Lieferungen enthalten oft mehr als zehn verschiedene Produktarten. Im September 1804 schickte die Firma Hagedorn über die Spedition von Tungen & Co beispielsweise Leinen, Strümpfe, eine Uhr, Spielwaren, Schreibbücher, Schuhe, Comtoirstühle, Brotmesser, Wein, „Medicin Waaren“ und „Apothecken Geräte“

330 StAB 2-Ss.2.a.4.f.1. Band 10, 30. Mai 1786 Schiffsankunft aus St. Thomas.

von Varel nach St. Thomas.³³¹ Das Handelshaus bediente offenbar auch spezielle Anfragen. Medizin und Apothekengerät waren an und auf Rechnung eines Dr. J. Baudoin auf St. Thomas versandt. Auch im folgenden Jahr schickte Hagedorn je eine Kiste Medizinwaren, Süßholz³³² und Medizinglas an Baudoin.³³³ Diese dargelegte Warenvielfalt beschränkte sich jedoch auf die Exporte auf karibische Inseln. Die selteneren Lieferungen in die USA beinhalten beinahe ausschließlich Stoffe.

2.3.3 Carl Ludwig Brauer & Sohn

1785 trat Friedrich Henrich Brauer (1762–1825) als Teilhaber in das Handelshaus seines Vaters Carl Ludwig (†1809) ein, dessen gesellschaftliches Ansehen sich in seinem Amt als kurbraunschweigerischer Agent spiegelt. Das Familienunternehmen entwickelte sich im 19. Jahrhundert zu einer der bedeutendsten Kaufmannsreedereien Bremens und bestand bis 1906.³³⁴ Ab 1805 war es zumeist Friedrich Henrich, der die Zertifikate für die Firma beschwor. Ähnlich wie in der Familie Hagedorn war es nicht das Familienoberhaupt, sondern der Sohn, welcher der Gesellschaft Museum beitrug.³³⁵ Die Firma sticht dadurch hervor, dass ihr als einzige eine direkte Beteiligung am Sklavenhandel nachzuweisen ist. Diese Beteiligung fand nicht am transatlantischen, sondern am intraamerikanischen Sklavenhandel statt. In der *Intra-American Slave Trade Database* findet sich eine einzelne unter Bremer Flagge stattfindende Fahrt. So erreichte das Bremer Schiff *Mentor*, laut Datenbank unter einem Kapitän Mulder, am 13. Juni 1804 von Charleston aus Havanna mit acht Sklaven.³³⁶ Die geringe Zahl der Sklaven lässt vermuten, dass Kapitän oder Supercargo³³⁷ sie ergänzend zu weiterer Fracht aufgenommen hatten. Das Bremer Adressbuch von 1805 führt im

331 StAB 2-R.II.p.5. Band 11, 10. September 1804, Zertifikatsersuch von H. Hagedorn & Sohn für die Ausfuhr nach St. Thomas.

332 Süßholz (Lakritz) ist eine in Europa beheimatete seit der Antike medizinisch genutzte schleimlösende und auswurfördernde Pflanze.

333 StAB 2-R.II.p.5. Band 12, 14. Juni 1805, Zertifikatsersuch von H. Hagedorn & Sohn für die Ausfuhr nach St. Thomas.

334 Schwebel, *Bremer Kaufleute in den Freihäfen der Karibik*, 1995, S. 201.

335 Hoffmann, *Der Club zu Bremen*, 2009, S. 403.

336 *Intra-American Slave Trade Database*, Voyage ID 105932, <https://www.slavevoyages.org/american/database>, Zugriffsdatum 17.3.2022.

337 Ein Supercargo, auch Kargadeur genannt, ist ein Bevollmächtigter, welcher für die versendenden Kaufleute mit der Ladung an Zielorte reiste, an denen es noch keine festen Geschäftspartner gab, um dort den Verkauf der Exportware und den Einkauf

„Verzeichniß aller mit Bremer Flagge fahrenden Bürger und Seeschiffer“ für die *Mentor* den Schiffer Pieter Muller. Bei dem Datenbankeintrag „Mulder“ könnte es sich demnach um einen Transkriptionsfehler handeln. In der Spalte Schiffskorrespondent, also der von mehreren Eignern als für den Reedereibetrieb ausgewählte Bevollmächtigte, findet sich die Firma C.L. Brauer & Sohn. Dass sie in der Gestaltung der Ladung einer inneramerikanischen Zwischenfahrt direkten Einfluss ausgeübt hatten, erscheint aber unwahrscheinlich.

Carl Ludwig Brauer & Sohn verschickten 38 mit Zertifikaten nachweisbare, eigenständige Lieferungen nach Plantagenregionen. 26 davon gingen in den Süden der USA, 11 Lieferungen in die Karibik sowie Südamerika und eine Lieferung führte nach Batavia (Jakarta). Die Schlachtebücher bestätigen den Schwerpunkt des Handels in Nordamerika. Auch zu den hier nicht berücksichtigten nördlichen Häfen der USA handelte die Firma aktiv. Importe aus der Karibik sind seit 1791 in den Schlachtebüchern vermerkt. Der erste Beleg einer überseeischen Exportlieferung ist nicht in Bremen erhalten, sondern in London über den *High Court of Admiralty* überliefert, an dem Beschwerden gegen Kaperungen eingelegt werden konnten. Die *Vorsichtigkeit*, die im März 1798 für Brauer Eisenwaren, Sauerkohl und Kaufmannsgüter nach St. Thomas transportierte, wurde auf ihrer Reise gekapert und entgegen geltendem Recht kondemniert.³³⁸ In der Anzahl der nachweisbaren Lieferungen sind außerdem drei gemeinsame Lieferungen mit Hermann Hagedorn & Sohn nicht inbegriffen. 1806 reißen die Zertifikate Brauers ab, erst 1833 ist ein letztes Zertifikat mit fehlender Ladungsliste für eine Fahrt nach La Guaira erhalten. Überseeische Importe der Firma sind in den Schlachtebüchern erstmals mit einer Schiffsankunft aus Baltimore am 5. September 1785 nachweisbar.³³⁹ Insgesamt scheint der Handel Brauers sehr hochfrequent gewesen zu sein. Von 1785 bis 1817 sind 256 Importlieferungen aus Plantagenregionen nachweisbar. Dies sind merklich mehr Lieferungen als Pagenstecher und Hagedorn mit 115 bzw. 83 erhielten. Diese Beobachtung deckt sich mit der obigen Analyse der Senatszertifikate des Jahres 1805 in der C.L. Brauer die meisten nachweisbaren Exportlieferungen nach Plantagenregionen durchführte. Der Fokus der Firma lag sowohl bei den Exporten als auch den Importen klar auf Nordamerika.

von Importware zu tätigen. Eine zeitgenössische Definition findet sich in Röding, Allgemeines Wörterbuch der Marine. 1. Band. A-K, 1793, S. 812, Kargadeur.

338 Schwebel, Bremer Kaufleute in den Freihäfen der Karibik, 1995, S. 202.

339 StAB 2-Ss.2.a.4.f.1. Band 10, 5. September 1786, Schiffsankunft aus Baltimore.

Den 215 Importen aus dem Süden der USA stehen 36 Importe aus der Karibik entgegen. Vier Ursprungshäfen sind nicht näher als „America“ zu definieren.

Auch die Firma Brauer exportierte vor allem Leinen und andere Stoffarten wie Drilllich. Unter diese mischen sich immer wieder aber auch Gebrauchsgegenstände wie Steinwaren oder Nürnberger Waren. Auch Glaswaren, Eisenwaren und Fabrikwaren sind unter den Exportwaren zu finden. Zumeist beschränkt sich ihr Vorkommen aber auf die gemeinsamen Lieferungen mit H. Hagedorn & Sohn. Lebensmittel kommen ausschließlich in diesen gemeinsamen Lieferungen vor. C.L. Brauer & Sohn exportierte aber auch einige insgesamt selten vorkommende Waren. 1804 lieferte die Firma etwa eine Kiste Violinen nach Baltimore.³⁴⁰ Die aufsehenerregendste Lieferung erfolgte 1805, als das Handelshaus eine Kiste und ein Fass nicht genauer definierter Waffen ebenfalls nach Baltimore exportierte.³⁴¹ Hierbei handelt es sich, abgesehen von Pagenstechers „Jagdgeräth“, um die einzige als solche zu erkennende Waffenlieferung. In der Importware des Handelshauses gibt es keine Überraschungen. Nur der überdurchschnittlich hohe Import von Schlangenzwurzeln³⁴² fällt auf. Am 27.1. 1797 erhielt Brauer aus Baltimore in einer einzigen Lieferung 1154 Stück der Pflanze.³⁴³ Bemerkenswert ist letztlich noch Brauers starke Ausrichtung auf den Überseehandel. 1800 erreichten ihn 25 Lieferungen aus Übersee und nur 23 Lieferungen aus Europa. Selbst die europäischen Importe bestanden größtenteils aus über London verschifften Kolonialprodukten. Nur in wenigen Fällen kaufte die Firma regionalere Produkte wie Hafer, Bier oder Fisch.

340 StAB 2-R.II.p.5. Band 11, 27. Juli 1804 (Ausstellungsdatum), Zertifikatsersuch von Carl Ludwig Brauer & Sohn für die Ausfuhr nach Baltimore.

341 StAB 2-R.II.p.5. Band 12, 9. August 1805 (Ausstellungsdatum), Zertifikatsersuch von Carl Ludwig Brauer & Sohn für die Ausfuhr nach Baltimore.

342 Die amerikanische Schlangenzwurzel fand bei verschiedenen indigenen Völkern Amerikas Anwendung zur Behandlung von Menstruationsbeschwerden. Seit dem 18. Jahrhundert nutzten auch Europäer die Pflanze regelmäßig zur Behandlung von Fieber und Schlangenbissen. Zachary Dorner, *Merchants of Medicines: The Commerce and Coercion of Health in Britain's Long Eighteenth Century*, 2020, S. 160, 169.

343 StAB 2-Ss.2.a.4.f.1. Band 13, 21. Januar 1797, Schiffsankunft aus Baltimore.

2.3.4 Weitere Handelshäuser

Die oben vorgestellten Handelshäuser waren allesamt schon während der Koalitionskriege und der ersten Blütephase des Bremer Überseehandels in den 1790er Jahren aktiv. Die Neutralitätszertifikate dokumentieren dementsprechend viele ihrer Handelsaktivitäten. Mit dem Wiedererblühen des bremischen Handels mit dem amerikanischen Doppelkontinent nach der französischen Besatzung erscheinen aber auch viele neue Namen in den Handelsakten. Hierzu gehört etwa August Wilhelm Gruner, der nach mehrjährigem Aufenthalt auf St. Thomas 1807 nach Bremen zurückkehrte und erst nach dem Abzug der französischen Besatzungsmacht 1814 die Erlaubnis erhielt, ein Handlungshaus zu gründen. Durch die regelmäßige Verzeichnung transatlantischer Einfuhren in den Schlachtebüchern fällt ab der zweiten Hälfte der 1810er Jahre auch das Handelshaus H.H. Meier & Co auf. Es führte regelmäßig Waren sowohl aus der Karibik, insbesondere aus Havanna, als auch aus Nordamerika ein. Südamerikanische Lieferungen wie etwa eine im August 1818 erhaltene Partie Zucker aus Rio de Janeiro blieben die Ausnahme.³⁴⁴ 1805 hatte Hermann Henrich Meier die Firma gegründet. Dieses Handelshaus zeigt eindrucksvoll wie kein anderes, wie die in den ersten Jahrzehnten des Bremer Überseehandels gelegten Grundsteine die Hansestadt bis weit in das 20. Jahrhundert hinein prägten. H.H. Meier starb 1821 mit 41 Jahren. Sein 1809 geborener gleichnamiger Sohn trat 1826 als Lehrling in die väterliche Handlung ein.³⁴⁵ Die Firma konzentrierte ihr Geschäft zunehmend auf den Nordamerikahandel und wurde auch als Reederei tätig.³⁴⁶ Das größte Vermächtnis des jüngeren H.H. Meiers wurde der Norddeutsche Lloyd, den er 1857 gemeinsam mit Eduard Crüsemann zur Einrichtung einer regelmäßigen Dampfschifflinie zwischen Bremen und den USA gründete. Der Norddeutsche Lloyd baute weltumspannende Schifffahrtslinien auf und blieb für Bremen auch nach seiner Fusion im Jahr 1970 mit der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actien-Gesellschaft zur Hapag-Lloyd von großer wirtschaftlicher Bedeutung.³⁴⁷

344 StAB 2-Ss.2.a.4.f.1. Band 23, 10. August 1818, Schiffsankunft aus Rio de Janeiro.

345 Historische Gesellschaft des Künstlervereins, Bremische Biographie, 1912, S. 309, Meier, Hermann Henrich.

346 Reinhold Thiel, Die Geschichte des Norddeutschen Lloyd 1857–1970: Band I 1857–1883, Bremen, 2001, S. 11.

347 Harald Focke, 1945–1970: "Wieder auf allen Meeren", in: Dirk J. Peters (Hrsg.), Der Norddeutsche Lloyd. Von Bremen in die Welt. "Global Player" der Schifffahrtsgeschichte, Bremen 2007, S. 75–94, hier S. 84, 94; Einen ausführlichen Überblick

Auch weitere Handelshäuser und Reedereien, die das Bremer Handelsgeschäft das 19. Jahrhundert über prägten, gingen aus der frühen Phase des Bremer Überseehandels hervor. Die oben erwähnte Firma A.W. Gruner entwickelte sich bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts zu einem der erfolgreichsten Großhandelshäuser der Stadt und wurde erst 1978 etwa zeitgleich mit dem Beginn des Abschwungs der Stadtbremer Hafenindustrie liquidiert.³⁴⁸ Andere Handelshäuser, wie die auf das Jahr 1796 zurückgehende Firma W.A. Fritze, die sich früh im karibischen und südamerikanischen Handel engagierte, oder die 1832 gegründete Firma Louis Delius & Co bestehen bis jetzt.³⁴⁹

2.4 Kapitelfazit

Das Kapitel zeigte indirekte und direkte Verbindungen der Bremer Warenausfuhr und der handelstreibenden Kaufleute mit der auf Sklavenarbeit beruhenden Plantagenökonomie. Die Exporte in den Süden der USA und in den karibischen Raum beinhalteten Fabrik- und Manufakturwaren in großer Zahl. Die Ausfuhr unterschied sich dabei je nach Nachfrage. Im sich industrialisierenden Norden der USA bestanden im Gegensatz zu den landwirtschaftlich basierten Sklavenwirtschaften des südlicheren Amerikas größere eigene Manufakturkapazitäten. So litten die Bremer Exporte in die USA in den 1820ern stark unter den dort entstandenen Eisenwerken. Schiffe in die USA fuhren ihre Hinfahrt teils in Ballast, später mit Auswanderern, um mit Kolonialwaren zurückzukehren. Der Exporthandel in die Karibik und in geringerem Maße Südamerika war in dieser Zeit profitabler. Die Bremer Exporte versorgten die dortige Kolonialelite mit europäischen Luxusgütern und Annehmlichkeiten, aber auch mit beruflichen Notwen-

über die wirtschaftlichen Entwicklung des Norddeutschen Lloyd nach dem Zweiten Weltkrieg bietet Reinhold Thiel, *Die Geschichte des Norddeutschen Lloyd 1857–1970: Band V 1945–1970*, Bremen, 2006.

- 348 STAB 4.75/5–4822, 10. Oktober 1978, Schreiben des Notars Johann-Tönjes Cassens. Zum Bedeutungsverlust der Stadtbremer Häfen in den letzten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts siehe Hartmut Schwerdtfeger, *Bremer Häfen in der Nachkriegszeit. Von 1960 bis ins 21. Jahrhundert*, in: Hartmut Roder/Hartmut Schwerdtfeger (Hrsg.), *Die Zukunft der bremischen Häfen*, Bremen 2014, S. 24–30.
- 349 Siehe zur Kaufmannsfamilie Fritze Kapitel 3.4. *Bremer Geschäftsleute in der Plantagensklaverei*. Siehe zur Firma Louis Delius & Co Lydia Niehoff, *175 Jahre Louis Delius & Co*. Bremen: Schritte in die Welt, Vertrauen und Flexibilität, Bremen, 2007.

digkeiten. Diese reichten von Mineralwasser und Wein über Musikinstrumente bis hin zu Pulten und Schreibwaren.

Ein direkter Zusammenhang mit der in diesen Regionen verbreiteten Plantagenwirtschaft besteht bei den Ausfuhrartikeln Leinen und Plantagengerät. Plantagen mussten beide Warenarten zwingend beziehen. Insbesondere grobe Leinenarten dienten zur Einkleidung der versklavten Arbeiter. Das Plantagengerät ist offensichtlicher mit der Sklavenarbeit verbunden. Es handelte sich um meist im deutschen Binnenland hergestellte Metallwaren, insbesondere Zuckermesser. In den Jahren, für die ein umfangreicher Bestand an Senatszertifikaten erhalten ist, ist Plantagengerät ein übliches Exportgut. Andere Quellen listen diese Warenart nicht auf, selbst in späten, detaillierten Exportlisten sind sie vermutlich unter Eisen- oder Metallwaren subsumiert.

Unter den Bremer Kaufleuten gab es um die Jahrhundertwende eine Gruppe von Kaufleuten, die überdurchschnittlich stark in die Karibik, Südamerika und die Süd-USA exportierten. Der Überseeexport war aber kein auf einen kleinen Kreis beschränktes Phänomen, zahlreiche Kaufleute beteiligten sich daran in nur geringem Umfang. Die Handelshäuser beschränkten ihren Überseehandel nicht auf wenige Warenarten, sondern versandten vielfältige Warensortimente. Die detaillierte Überlieferung in den Senatszertifikaten zeigen, dass dieses Muster auch für den Export von Plantagengerät galt. Der nachweisbare Export von Plantagengerät ging von 22 Handelshäusern aus. Es lassen sich jedoch nur von vier Handelshäuser Zertifikate für mehrere Ausfuhren von Plantagengerät finden. Dass die Gruppe der nach Plantagenregionen handelnden Kaufleuten im frühen 19. Jahrhundert einen beträchtlichen Teil der das große Bürgerrecht mit Handlungsfreiheit besitzenden Fernhändler umfasste, zeugt von dem in den folgenden Kapiteln gezeigten intrinsische Interesse der bürgerlichen Elite Bremens, die wirtschaftlichen und politischen Verbindungen zu der auf Sklavenarbeit beruhenden Plantagenwirtschaft zu erhalten und zu fördern.