


Jasper Henning Hagedorn

# Bremen und die atlantische Sklaverei

Waren, Wissen und Personen, 1780–1860



Nomos

<https://doi.org/10.5771/0783748942047>, am 16.08.2024, 11:39:19  
Open Access –  <https://www.nomos-elibrary.de/agb>





Jasper Henning Hagedorn

# Bremen und die atlantische Sklaverei

Waren, Wissen und Personen, 1780–1860



**Nomos**



Die Open-Access-Veröffentlichung dieses Titels wurde durch die Dachinitiative „Hochschule.digital Niedersachsen“ des Landes Niedersachsen ermöglicht.

© Titelbild:

Plantage Buena Vista des Bremers Richard Fritze auf Kuba. Lithografie von Eduardo Laplante 1857, Privatarchiv Zeuske, Leipzig/Bonn

**Die Deutsche Nationalbibliothek** verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Zugl.: Univ., Bremen, Diss., 2022

1. Auflage 2023

© Jasper Henning Hagedorn

Publiziert von

Nomos Verlagsgesellschaft mbH & Co. KG  
Waldseestraße 3–5 | 76530 Baden-Baden  
[www.nomos.de](http://www.nomos.de)

Gesamtherstellung:

Nomos Verlagsgesellschaft mbH & Co. KG  
Waldseestraße 3–5 | 76530 Baden-Baden

ISBN (Print): 978-3-7560-0678-6

ISBN (ePDF): 978-3-7489-4204-7

DOI: <https://doi.org/10.5771/9783748942047>



Onlineversion  
Nomos eLibrary



Dieses Werk ist lizenziert unter einer Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz.

## *Meinen Eltern*



## Vorwort

Die vorliegende Untersuchung wurde im Wintersemester 2022/23 vom Promotionsausschuss Dr. phil der Universität Bremen als Dissertation angenommen. Sie entstand in knapp vierjähriger Arbeit am Institut für Geschichtswissenschaft der Universität Bremen. Für den Druck wurde sie leicht überarbeitet.

Mein herzlicher Dank gilt zuvorderst meiner Doktormutter Prof. Dr. Rebekka von Mallinckrodt, die mir als Student das Feld der deutschen Sklavereiverflechtungen nahebrachte und ohne die das Gelingen dieses Forschungsprojekts nicht möglich gewesen wäre. Sie stand mir im Großen wie im Kleinen tatkräftig mit Rat zur Seite und ließ mir gleichzeitig große Freiheiten. Außerdem danke ich Prof. Dr. Roberto Zaugg, dem Zweitgutachter der Dissertation, dessen kolonialgeschichtlicher Expertise ich entscheidende Hinweise und Anregungen zu verdanken habe. Eine große Hilfe waren mir außerdem die Ratschläge und kritischen Anmerkungen der Mitglieder der Arbeitsgruppe Frühe Neuzeit an der Universität Bremen. Insbesondere danke ich Annika Bärwald, Dr. Sarah Lentz und Dr. Josef Köstlbauer, die mir in zahlreichen Diskussionen und Unterhaltungen auch über die regelmäßigen AG-Treffen hinaus wertvolles Feedback gaben.

Wichtige Impulse erhielt ich außerdem von der Zuhörerschaft verschiedener Vorträge. Genannt seien das von Professor Dr. Damian Pargas der Universität Leiden geleitete und gemeinsam mit den Universitäten Bonn und Hull ausgerichtete *International PhD Seminar on Slavery, Servitude & Extreme Dependency*, das von Prof. Dr. Birgit Emich und PD Dr. Matthias Bär ausgerichtete Frühneuzeitkolloquium der Goethe Universität Frankfurt, das von Prof. Dr. Francisca Loetz und Prof. Dr. Roberto Zaugg ausgerichtete Forum Frühe Neuzeit der Universität Zürich und die Jahrestagung der Historischen Kommission für Niedersachsen und Bremen 2022 in Cuxhaven.

Schließlich danke ich den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern aller genutzten Archive und Bibliotheken. Mein besonderer Dank gilt den Archivarinnen und Archivaren des Staatsarchivs Bremen für ihre unerlässliche Beratung und Unterstützung in der Recherche. Ihnen sowie den Bibliothekarinnen und Bibliothekaren der Staats- und Universitätsbibliothek Bre-

*Vorwort*

men verdanke ich die Möglichkeit, meine Arbeit auch in den schwierigsten Phasen der Corona-Pandemie fortzusetzen.

Bremen, im April 2023

Jasper Hagedorn

# Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung . . . . .	13
Geografischer und zeitlicher Rahmen . . . . .	16
Erkenntnisinteresse und Leitfragen . . . . .	26
Forschungsüberblick . . . . .	29
Quellen und Konzepte . . . . .	42
Aufbau . . . . .	50
2. Der Bremer Exporthandel nach Plantagenregionen . . . . .	53
2.1 Entwicklung des Bremer Überseehandels und Quellenlage . . . . .	54
2.1.1 Geschichtlicher Überblick . . . . .	55
2.1.2 Quellengrundlage Senatszertifikate . . . . .	60
2.1.3 Die Senatszertifikate als Spiegel der Entwicklung des Bremer Handels . . . . .	69
2.2 Exportwaren . . . . .	76
2.2.1 Bremer Kaufleute zwischen Binnenland und Plantagenregionen . . . . .	76
2.2.2 Die Zielregionen Karibik, USA und Südamerika . . . . .	85
2.2.3 Bedeutung des Überseehandels für Kaufmannschaft und Stadt im Jahr 1805 . . . . .	92
2.2.4 Der Exportwarenkorb . . . . .	98
Plantagengerät . . . . .	100
Leinen und andere Stoffe . . . . .	105
Metallwaren . . . . .	110
Glas-, Holz-, sowie andere Manufaktur- und Gebrauchsgüter . . . . .	112
Lebens- und Genussmittel . . . . .	116
2.3 Die nach Plantagenregionen handelnden Bremer Kaufleute . . . . .	118
2.3.1 Johann Rudolph Pagenstecher . . . . .	120
2.3.2 Hermann Hagedorn & Sohn . . . . .	121
2.3.3 Carl Ludwig Brauer & Sohn . . . . .	123

2.3.4 Weitere Handelshäuser . . . . .	126
2.4 Kapitelfazit . . . . .	127
3. Diplomatische, personelle und geschäftliche Verbindungen zwischen Bremen und Plantagenregionen . . . . .	129
3.1 Bremer Kaufleute in Übersee am Beispiel St. Thomas . . . . .	132
3.1.1 Bremer auf St. Thomas: Sklaven, Transnationalität und Handel . . . . .	140
Geschäftspraktiken und Netzwerke . . . . .	148
Bremer Kaufleute als Teil der transnationalen Kolonialelite . . . . .	153
Erfolg und Scheitern in der Fremde . . . . .	156
Unfreie Mobilität zwischen Bremen und St. Thomas . . . . .	159
3.1.2 Die Familie Gruner zwischen Bremen, Osnabrück und atlantischer Sklaverei auf St. Thomas . . . . .	165
Christian Siegfried Gruner: Die Anfänge auf St. Thomas . . . . .	166
August Wilhelm Gruner: Das Bremer St. Thomas- Geschäft . . . . .	168
Erich Christian Ludwig Gruner: Integration in die Sklavengesellschaft . . . . .	177
3.1.3 Schlussbetrachtung: Relevanz über St. Thomas hinaus . . . . .	181
3.2 Bremens atlantische Hinwendung des frühen 19. Jahrhunderts . . . . .	188
3.3 Bremer und hanseatische Konsulate . . . . .	207
3.3.1 Die Konsulate als Verstaatlichung kaufmännischer Netzwerke . . . . .	212
3.3.2 Bremer Konsuln als Informationsmittler und Prestigeträger . . . . .	228
Das Konsulatsamt: Prestigebringer oder kaufmännische Verhinderung? . . . . .	230
Die konsularische Dienstkorrespondenz als Informationsbrücke . . . . .	238
Der Sklavenhandel als Wirtschaftsfaktor . . . . .	248
3.4 Bremer Geschäftsleute in der Plantagensklaverei . . . . .	266
3.4.1 Von der karibischen Zuckerplantage in die bremische Zuckerfabrikation: Johann Böse . . . . .	270

3.4.2 Atlantische Rückwirkungen: Plantagen im Familiennetzwerk der Wilckens . . . . .	279
Ein kolonialer Werdegang: Bremen – La Rochelle – St. Domingue – Jamaika . . . . .	281
Ein Schleier über Bremer Sklavereiverflechtungen? . . . . .	288
Mehr als ein Einzelfall – das weitere Umfeld der Wilckens . . . . .	296
3.4.3 Plantagenbesitzer unter Kaufleuten: Henrich Müller und Johann Blancke auf St. Thomas . . . . .	301
3.4.4 Vom Kaufmann zum Pflanzer: Richard Fritze auf Kuba . . . . .	309
Sklavereiverflechtungen als Kaufmann . . . . .	310
Plantagenbesitzer in Zeiten der Abolition . . . . .	319
3.4.5 Schlussbetrachtung: 100 Jahre Bremer Involvierung in die Plantagensklaverei . . . . .	330
3.5 Exkurs: schwarze Menschen in Bremen . . . . .	331
3.6 Kapitelfazit . . . . .	353
4. Die Sklavereidebatte in Bremen . . . . .	357
4.1 Gesetze und Maßnahmen gegen den Sklavenhandel: Notwendigkeit oder „Schikane“? . . . . .	359
4.1.1 Vorbehalte: die Gesetze und Verträge zur Unterdrückung des Sklavenhandels . . . . .	363
4.1.2 Konflikte: die Anwendung der Gesetze und Verträge im Fall der Julius & Eduard . . . . .	368
4.1.3 Ambivalenz: die Beteiligung an der Unterdrückung des Sklavenhandels bis 1860 . . . . .	391
Gerichts- und Vertragsverhandlungen bis 1860 . . . . .	392
Die atlantische Sklaverei in Bremen: der Sklave Stepney und das Sklavenschiff Dom Pedro II . . . . .	404
4.1.4 Schlussbetrachtung: Bremen als Teil des atlantischen (Anti-)Sklavereisystems . . . . .	423
4.2 Atlantische Sklaverei in Öffentlichkeit und Publizistik . . . . .	425
4.2.1 Die Unterdrückung des Sklavenhandels in der Bremer Presse . . . . .	430
4.2.2 Die atlantische Sklavereidebatte aus Bremer Perspektive . . . . .	449
Die Bremer Presse vor der britischen Abolition 1833 . . . . .	450



Die kaufmännische Perspektive auf die Sklaverei: (un)veröffentlichte kaufmännische Reiseberichte . . . . .	460
Bremer Reaktionen auf die Zuspitzung der Sklavenfrage in den USA . . . . .	470
4.3 Kapitelfazit . . . . .	483
5. Fazit . . . . .	487
Quellen- und Literaturverzeichnis . . . . .	497
Archivalische Quellen . . . . .	497
Zeitungen und Zeitschriften . . . . .	503
Publizierte Quellen . . . . .	503
Forschungsliteratur . . . . .	506
Anhang . . . . .	531
Register . . . . .	537
Personenregister . . . . .	537
Ortsregister . . . . .	538
Sachregister . . . . .	539

## 1. Einleitung

„[I]ch habe jetzt 60 Schwartze und wir gedenken das die erste Recolte uns dieses Jahr C 15/m lb Cafe geben wird.“

– Plantagenbesitzer Jacob Friedrich Wilckens auf Jamaika an seinen Bruder Martin Wilckens in Bremen, 1801.<sup>1</sup>

„25 Kisten Plantagen Geräthschaften ~~Zucker-Messer~~ deutscher Fabriken.“

– Ersuch des Bremer Kaufmanns Hinrich Toel um ein Senatszertifikat zur Warenausfuhr nach St. Thomas, 1803.<sup>2</sup>

„Böhme, Viceconsul der Vereinigten Staaten [...] trägt darauf an, daß der von New Orleans entwichene [...] und von der Mannschaft des hiesigen Schiffes Clementine aufgenommene Slave Sim Williams wieder ausgeliefert werden möge.“

– Bremer Senatsprotokoll, 1842.<sup>3</sup>

Die obenstehenden Zitate sind ein Ausschnitt aus den unzähligen Zeugnissen des Austausches von Waren, Wissen und Personen zwischen Bremen und den atlantischen Plantagenregionen, deren Wirtschaft auf der Ausbeutung versklavter Menschen beruhte. Diese Monografie arbeitet die bisher wenig beachteten Verbindungen Bremens zur atlantischen Sklaverei und der auf ihr beruhenden Plantagenwirtschaft heraus. Bereits um die Wende des 18. zum 19. Jahrhundert finden sich Bremer in den sklavenhaltenden Gesellschaften der Kolonien und Staaten des amerikanischen Doppelkontinents als Kaufleute und Geschäftsreisende, als Konsuln und Diplomaten. In diesen Funktionen kamen sie direkt mit der Plantagenwirtschaft und der Sklaverei in Kontakt. Oft besaßen sie selbst Sklaven, auch der Besitz von Plantagen ist nachweisbar. In Bremen selbst entstand eine Debatte um Moralität und Wirtschaftlichkeit der Sklaverei. Um die Vielschichtigkeit dieser Verbindungen darzustellen, hebt die Untersuchung sich bewusst von der traditionell wirtschaftshistorisch fokussierten Geschichtsschreibung des Bremer Handels ab und betrachtet stattdessen anhand geografisch eng de-

---

1 StAB 7.269, 5 Jacob Friedrich Wilckens an Martin Wilckens, 22. Juli 1801.

2 StAB 2-R.11.p.5. Band 10, 29. April 1803, Zertifikatsersuch von Hinrich Toel für die Ausfuhr nach St. Thomas.

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

finierter Untersuchungsräume verschiedene Arten der Verflechtung gleichzeitig.

Das Erkenntnisinteresse erstreckt sich über mehrere Ebenen der transatlantischen Verflechtungen Bremens. Diese reichen vom klassischen Warenaustausch, insbesondere dem bisher lückenhaft erforschten Bremer Exporthandel, über transatlantische Mobilität, staatlich-diplomatische Verflechtungen bis zur direktesten Form der Beteiligung an der transatlantischen Sklavenwirtschaft von Bremern als Besitzer oder leitende Angestellte von Sklavenplantagen.<sup>4</sup> Hierbei geht es explizit um die Untersuchung eines Austausches. Im Fokus steht nicht nur die Bewegung von Waren, Wissen und Personen von Bremen über den Atlantik, sondern ebenso die Rückwirkungen dieses Engagements in den Plantagenregionen auf die Hansestadt und somit eine Wechselseitigkeit des Austauschs. Die seit dem späten 18. Jahrhundert wachsenden wirtschaftlichen Verbindungen machten in den folgenden Jahrzehnten konsularische und politische Verbindungen mit atlantischen Staaten zur Regelung des Handels und des Umgangs mit dem zunehmend geächteten Sklavenhandel unausweichlich.

Dies förderte Mobilität und Wissenstransfer: Bremer Kaufleute und Reeder ließen sich staatliche Zertifikate ausstellen, um zu belegen, dass ihre

---

4 Diese Arbeit untersucht primär Bremer oder andere Europäer, die mit Bremen in enger Verbindung standen, in Europa und Amerika. Menschen nicht-europäischer, meist afrikanischer beziehungsweise afrikanisch-amerikanischer Herkunft, sind aber zwingend ein zentraler Bestandteil der Untersuchung von Sklaverei- und Kolonialverflechtungen. In der Quellsprache sind heute berechtigterweise als rassistisch kritisierte Begriffe wie „Mohr“ oder „Neger“ üblich. Historische und gegenwärtige Bedeutungszuweisungen und Konnotationen weichen aber voneinander ab. Der mittelalterliche und frühneuzeitliche Sammelbegriff „Mohr“ beschrieb bereits nicht nur nordafrikanische Muslime, sondern Menschen verschiedener Herkunft und dunkler Hauttöne. Der Ausdruck „Neger“ gelangte im Kontext der europäischen Kolonisation und Sklaverei im Atlantikraum als Neologismus in den deutschen Sprachgebrauch. Das Wort konnte dabei je nach Kontext auch synonym mit dem Ausdruck Sklave sein. Die Nutzung dieser Begriffe zur eigenen Beschreibung von Personen wird hier vermieden. In Zitaten und insbesondere, wenn die Begriffswahl der Quellen von analytischer Bedeutung ist, ist die Reproduktion dieser Begriffe unvermeidlich. Vgl. zu den verschiedenen Bedeutungsebenen der Wörter und überlappenden Konnotationen u.a. Roberto Zaugg, *Intrecci transimperiali nell'Atlantico moderno: storiografia accademica e attivismo decoloniale in Germania e in Svizzera*, in: *Storica* 79 (2021), S. 9–51, hier S. 39–47; Johann Peter Oettinger, *A German barber-surgeon in the Atlantic slave trade. The seventeenth-century journal of Johann Peter Oettinger*. Bearbeitet von Craig Koslofsky und Roberto Zaugg, Charlottesville/London, 2020, S. xxix; Gunvor Simonsen, *Skin Colour as a Tool of Regulation and Power in the Danish West Indies in the Eighteenth Century*, in: *The Journal of Caribbean History* 37 (2003) 2, S. 256–276.

Waren und Schiffe nicht zur Unterstützung des Sklavenhandels vorgesehen waren. Konsuln verstetigten transatlantische Informationskanäle. Bremer Gerichte und Behörden versuchten die staatenübergreifende Unterdrückung des Sklavenhandels mit eigenen Wirtschaftsinteressen in Einklang zu bringen. Bremer Zeitungen diskutierten lebhaft über die Zukunft der Sklaverei sowie ihre wirtschaftliche Bedeutung. Akteure waren dabei nicht ausschließlich Menschen aus Bremen, auch (ehemals) versklavte Menschen gelangten nach Bremen.

Die vielschichtigen transatlantischen Verflechtungen mit Plantagenregionen, die politische Teilhabe an der internationalen Unterdrückung des Sklavenhandels und die Verbindungen in die atlantische Sklavenwirtschaft vom späten 18. Jahrhundert bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts sind Untersuchungsgegenstand dieser Forschungsarbeit. Sie schreibt eine Verflechtungsgeschichte über Wirtschaft, Mobilität und Wissen, sie betrachtet Bremen als Teil der atlantischen Welt. So zeigt sie, dass sich die Einbindung Bremens in den atlantischen Austausch nicht auf den bisher vielbeachteten Handel der in älterer Forschung als erfolgreiche Pioniere verklärten Kaufleute beschränkte.<sup>5</sup> Warenverbindungen erscheinen in dieser Geschichte vielmehr als Bestandteil und Ausgangspunkt einer komplexen Teilhabe an der atlantischen Sklaverei und dem Austausch mit Plantagenregionen.

Die Verbindung der verschiedenen Verflechtungsebenen schafft ein Gesamtbild der Bremer Einbindung in die atlantische Welt, den Sklaverei-Atlantik und dessen (Anti-)Sklavereipraktiken ab dem späten 18. Jahrhundert. Diese Arbeit trägt somit nicht allein zum Feld der (deutschen) Sklavereiforschung bei. Indem sie Wissenstransfer, Mobilität und Warenaustausch mit atlantischen Plantagenregionen aufzeigt, widerlegt sie zudem die lange gehaltenen Annahmen einer Abkoppelung des deutschsprachigen Raums von atlantischer Welt und ihren Kolonialismen.<sup>6</sup>

---

5 Siehe für Darstellungen, welche Kaufleute für ihren erfolgreichen Einstieg in den Transatlantikhandel geradezu heroisieren z.B. Friedrich Prüser, *Vom Bremer Übersee-kaufmann*, Bremen, 1940 oder Hermann Wätjen, *Aus der Frühzeit des Nordatlantikverkehrs*, Leipzig, 1932, S. 7.

6 In diesen Forschungsfeldern hat es in letzten Jahren viel Aktivität gegeben, um dieser Annahme entgegenzuwirken. Für eine Übersicht der entsprechenden Forschungsentwicklung siehe den untenstehenden Forschungsüberblick.

*Geografischer und zeitlicher Rahmen*

Ausgangspunkt und geografisches Zentrum dieser Untersuchung ist Bremen, das – wie zu zeigen sein wird – mit den Plantagenregionen über Waren-, Personen-, und Wissensaustausch verflochten war und durch diese Verbindungen Teil des Sklaverei-Atlantiks wurde. Im Untersuchungszeitraum war Bremen beinahe durchgehend selbstverwaltet. Als freie Reichsstadt des Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation hatte Bremen bereits eine lange Geschichte der Reichsunmittelbarkeit. Eine Ausnahme ist die sogenannte Franzosenzeit, die französische Besetzung von 1806 bis 1813. Am 1. Januar 1811 hatte Frankreich Bremen formal annektiert und die zuvor bestehenden Verwaltungs- und Verfassungsstrukturen aufgelöst. Nach dem Ende der französischen Besetzung trat die alte Verfassungsordnung wieder in Kraft und Bremen trat als souveräner Staat dem Deutschen Bund bei. Herrschafts- und Obrigkeitsstrukturen blieben den Untersuchungszeitraum über weitgehend erhalten und wurden auch nach einer Unterbrechung durch die Revolution von 1848 im Jahr 1854 in weiten Teilen in eine neue Verfassung übernommen.<sup>7</sup>

Es sind zwei an den Untersuchungsausgangspunkt Bremen gekoppelte Besonderheiten zu beachten. Erstens sind dies die Bremer Obrigkeitsstrukturen, die Menschen in wirtschaftlichen Führungspositionen große Einflussmöglichkeiten auf staatliche Vorgänge und Aufgaben ermöglichten. In der städtischen Selbstverwaltung spielte die von der Elite übernommene Ausübung von Ehrenämtern eine wichtige Rolle, die über das in anderen Städten übliche Maß hinaus ging. Auch die Vertretung der Kaufmannschaft, zunächst die Elterleute des Kaufmanns und nach 1848 die Handelskammer,<sup>8</sup> war in staatliche Entscheidungsfindungsprozesse eingebunden und übernahm selbst staatliche Aufgaben. So war sie etwa am Ernennungs-

---

7 Vgl. Herbert Schwarzwälder, *Geschichte der Freien Hansestadt Bremen: Band 2. Von der Franzosenzeit bis zum Ersten Weltkrieg (1810–1918)*, Bremen, 1995b, [Erw. und verb. Aufl.], S. 216–222.

8 Die „Elterleute des Kaufmanns“ waren Sprecher der bremischen Interessensvertretung der Kaufmannschaft, ab dem 17. Jhd. auch latinisiert als *Collegium Seniorum* bezeichnet. Die Elterleute übten im Bürgerkonvent signifikanten Einfluss aus. Das *Collegium Seniorum* war neben Rat und Bürgerkonvent bis zur Annexion an Frankreich 1811 ein eigenständiges Staatsorgan. Die Verfassungsreformen von 1849 ersetzten das *Collegium Seniorum* durch die Handelskammer. Der Kaufmannskonvent wählte die Mitglieder der Handelskammer als Vorsteher der Kaufmannschaft. Herbert Schwarzwälder, *Das große Bremen-Lexikon*, Bremen, 2003, 2., aktualisierte, überarb. und erw. Aufl., S. 231, Elterleute des Kaufmanns und S. 349f., Handelskammer.

prozess von Konsuln beteiligt. Wirtschaftliche Führungspersönlichkeiten und wirtschaftliche Interessen wirkten so tief in staatliche Strukturen hinein.

Aufgrund der für Bremen spezifischen Elitesituation und deren Zentralität in dieser Arbeit bedarf der Begriff Elite einer Erklärung im Bremer Kontext. Die vorgenommenen Untersuchungen schreiben abgesehen von der Analyse öffentlicher Diskurse in weiten Teilen eine Geschichte der Bremer Elite. Kaufleute benötigten für den Überseehandel hohes Kapital und für die Ausübung ihres Berufes das sogenannte große Bürgerrecht mit Handlungsfreiheit (auch großes Altstadtbürgerrecht genannt), das auch eine vollständige politische Teilhabe ermöglichte. Die Konsuln in Übersee waren üblicherweise Kaufleute und durch ihr Amt angesehene Führungsperson der jeweiligen Gemeinschaft der bremischen und deutschen Kaufleute vor Ort. Selbst junge Kommis (Handlungsgehilfen), die für Handelshäuser nach Übersee gingen, taten dies, um Kontakte und Kapital für ihre weitere kaufmännische Karriere zu erlangen.

In der Untersuchung dieser Gruppen ist den Erkenntnissen von Andreas Schulz und Nicola Wurthmann zu folgen, welche die Bremer Elite vom späten 18. Jahrhundert bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts untersuchten. Im fraglichen Zeitraum prägte demnach das Fehlen eines in vergleichbaren Städten existierenden „Elitenpluralismus“ die Bremer Elite. Dies bedeutet insbesondere, dass die politische Elite mit der kaufmännischen Oberschicht durch soziale Verbindungen wie Freundschaften, Verwandtschaft und Verschwägerung so eng miteinander verwoben war, dass sie sich nicht in zwei konkurrierende Eliten unterteilten. Strebte ein erfolgreicher Kaufmann es an, so gelang es ihm in der Regel verhältnismäßig schnell, ein politisches Führungsamt zu übernehmen. Alternativ bereitete er einen Sohn über eine rechtswissenschaftliche Ausbildung auf diese Karriere vor.<sup>9</sup> Folge der Verflechtung dieser Eliten war eine nur geringe Zahl an Senatoren, die

---

9 Nicola Wurthmann, *Senatoren, Freunde und Familie: Herrschaftsstrukturen und Selbstverständnis der Bremer Elite zwischen Tradition und Moderne (1813 – 1848)*. Zugl.: Hamburg, Univ., FB Philosophie, Diss., 2007, Bremen, 2009, S. 17f.; Andreas Schulz, „... Tage des Wohllebens, wie sie noch nie gewesen ...“ Das Bremer Bürgertum in der Umbruchszeit 1789–1818, in: Lothar Gall (Hrsg.), *Vom alten zum neuen Bürgertum. Die mitteleuropäische Stadt im Umbruch 1780–1820*, Berlin, Boston 1992, Reprint 2018, S. 19–64, hier S. 47. Siehe zum Elitenpluralismus Theodor Schieder, *Zur Theorie der Führungsschichten in der Neuzeit*, in: Hanns Hubert Hofmann/Günther Franz (Hrsg.), *Deutsche Führungsschichten in der Neuzeit. Eine Zwischenbilanz*, Berlin 1980, Reprint 2018, S. 13–28, hier S. 16f.

kaufmännisch tätig war. Es war gerade diese enge Verbindung, welche aktiven Kaufleuten eine „gewisse Unterrepräsentation in den Senatsämtern“ erlaubte.<sup>10</sup> Fehlende direkte politische Einflussmöglichkeiten mittels eines ausgeübten politischen Amtes sind demnach aufgrund der informellen Verbindungen innerhalb der Elite nicht automatisch als Zeichen eines geringeren Status zu deuten. Entscheidend sind Wohlstand, soziales Prestige und informelle Verbindungen innerhalb der Elite. Wenngleich die Elite im Folgenden oft nach der ausgeübten Funktion als politisch oder wirtschaftlich benannt ist, ist herauszustellen, dass es keine klare Trennlinie gab. Wie zu zeigen sein wird, beeinflusste dies etwa den Wissenstransfer über politische und kaufmännische Kanäle, die ebenfalls eng miteinander verwoben waren. Wie bereits oben erwähnt, übten Kaufleute zusätzlich über ihre institutionalisierten Interessensvertretungen politischen Einfluss aus.

Diese Verflechtung der Bremer Eliten verleiht der Untersuchung von Kaufleuten oder Plantagenbesitzern besondere Aussagekraft. Ihre engen Verbindungen zur politischen Führung lassen gleichzeitig Aufschlüsse über Positionen und Einflüsse auf die Obrigkeit zu. Unter Rückgriff auf Vorgehensweisen der Elitenforschung ist daher nach sozialen und wirtschaftlichen Stellungen der Bremer mit Sklavereiverbindungen in Bremen selbst oder in Plantagenregionen zu fragen. Der in der Elitenforschung verbreitete Positions-Ansatz, der primär formale Führungspositionen in den Blick nimmt, ist aus den eben genannten Gründen nicht zuverlässig anwendbar.<sup>11</sup> Sklavereiprofiteure werden auch über wirtschaftlichen Erfolg, soziales Prestige und informelle Verbindungen in der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Topologie ihrer Wirkungsorte verortet. Zugleich sind die untersuchten Personen und Handelshäuser im Rahmen ihrer transatlantischen Familien- und Geschäftsnetzwerke zu betrachten.<sup>12</sup> Hinsichtlich ihrer Mobilität, Vernetzung und Teilhabe an Oberschichten der Plantagenregionen sind die Bremer Eliten aus transnationalen Perspektiven zu betrachten und sind nicht ihrer Eigenbezeichnung nach als kosmopolitisch, als Kultur- und Nationalräume transzendierende Weltbürger zu verstehen.<sup>13</sup>

---

10 Schulz, *Das Bremer Bürgertum in der Umbruchszeit 1789–1818*, 1992, S. 47.

11 Ursula Hoffmann-Lange, *Methods of Elite Research*, in: Russell J. Dalton (Hrsg.), *The Oxford Handbook of Political Behavior*, Oxford 2009, S. 910–927, hier S. 913f.

12 Wolfram Elsner, *Sozioökonomie und Evolutorischer Institutionalismus. Elemente und Konvergenzen moderner "Heterodoxien"*, in: Reinhold Hedtke (Hrsg.), *Was ist und wozu Sozioökonomie?*, Wiesbaden 2014, S. 231–260, hier S. 249.

13 Siehe zu diesen Überlegungen Kapitel „3.1 Bremer Kaufleute in Übersee am Beispiel St. Thomas“.

Die zweite Besonderheit betrifft Bremens geografische Lage an der flachen Weser etwa 60 Flusskilometer von der Mündung entfernt. Bremen war wirtschaftlich sowie auch in der Selbstwahrnehmung seiner Eliten eine ganz dem Seehandel gewidmete Stadt. So erklärte die Bremer Bürgerschaft im Konvent 1827, die Stärkung des transatlantischen Handels sei zum „Wohl unseres Staates, dessen Seele allein der Handel ist“.<sup>14</sup> Mit gleichzeitiger Versandung der Weser und dem Aufkommen immer größerer Schiffstypen war Bremen für Seeschiffe aber nur noch schwierig zu erreichen. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts mussten die Handelswaren der Transatlantikfahrt vor Erreichen der Stadt Bremen zum Weitertransport nach Bremen meist auf kleinere Schiffe umgeladen werden. Üblicherweise geschah dies außerhalb des bremischen Territoriums im oldenburgischen Brake oder Elsfleth. Bestimmungsort der Schiffe blieb aber Bremen, das so zumindest auf dem Papier ein Seehafen war. 1827 erwarb Bremen Land an der Wesermündung und begegnete dem Problem mit der Gründung Bremerhavens. Bremen war zweifelsohne eine Handelsstadt. Eine tatsächliche Seehafenstadt, deren Überseehandel ohne räumlich trennenden Umschlagpunkt erfolgte, wurde sie aber erst nach dem Ende des Untersuchungszeitraums in den letzten Jahren des 19. Jahrhunderts durch eine erfolgreiche Weservertiefung.<sup>15</sup>

Diese Arbeit untersucht Bremen als Teil der atlantischen Welt und arbeitet die Verflechtungen mit der atlantischen Sklaverei heraus. Hierfür fokussiert sie sich auf den Austausch mit atlantischen Plantagenregionen. Als Plantagenregionen gelten für diesen Untersuchungszweck solche überseeischen Regionen, in denen ein auf Sklavenarbeit basierendes Plantagensystem einen signifikanten Bestandteil der Wirtschaft ausmachte. Um Gebiete als Plantagenregionen zu bestimmen und damit den geografischen Untersuchungsrahmen festzulegen, ist das Konzept der Sklavengesellschaften hilfreich. Nach dieser Theorie ist zwischen Gesellschaften mit Sklaven und Sklavengesellschaften zu differenzieren. Die Trennlinie verläuft zwischen solchen Gesellschaften, die Sklaven hielten und solchen, in denen die Sklaverei die Gesellschaft prägte. Sie war wirtschaftliche Grundlage, Sklavenbesitzer waren politisch einflussreich und ein großer Teil der Bevölkerung

---

14 StAB 7.20, 530/2 Erklärung der Bürgerschaft im Convent vom 16. März 1827.

15 Ulrich Weidinger, *Mit Koggen zum Marktplatz: Bremens Hafenstruktturen vom frühen Mittelalter bis zum Beginn der Industrialisierung*, Bremen, 1997, S. 520–527; Hartmut Roder, *Schiffsgrößen sind ihr Schicksal. Bremer Häfen in der Geschichte 789–1945*, in: Hartmut Roder/Hartmut Schwerdtfeger (Hrsg.), *Die Zukunft der bremischen Häfen*, Bremen 2014, S. 14–23.



war versklavt.<sup>16</sup> Die für den Bremer Handel wichtigsten Plantagenregionen waren die südamerikanische Ostküste, die Karibik und der Süden der USA. Bremer Kaufleute handelten in Plantagenregionen im Süden des heutigen Gebiets der USA nach Häfen von Galveston in Texas bis Baltimore in Maryland.<sup>17</sup> In der Karibik und Südamerika gehörten zu den Plantagenregionen mit dem höchsten Bremer Handelsaufkommen Kuba, Brasilien und Venezuela. Unter den karibischen Inseln war auch das kleine St. Thomas mit geringen eigenen landwirtschaftlichen Kapazitäten als Umschlaghafen ein hochfrequentiertes Handelsziel.<sup>18</sup>

Die Distinktion zwischen Sklavengesellschaften und Gesellschaften mit Sklaven ist eine oft gewählte Unterscheidung zwischen den Nord- und Südstaaten der USA.<sup>19</sup> Im Norden gewann die Institution der Sklaverei nie eine dominierende wirtschaftliche Stellung. Die Plantagenwirtschaft erforderte große Mengen an Arbeitskräften und machte sich im Süden dementsprechend auch demografisch bemerkbar.<sup>20</sup> In den folgenden Jahrzehnten erlebte die Plantagenklaverei im US-amerikanischen Süden aufgrund hoher Investition in technisch-landwirtschaftliche Innovationen und einer

- 
- 16 Siehe hierzu Moses I. Finley, *Ancient slavery and modern ideology*, New York, 1980; Ira Berlin, *Many Thousands Gone: The first two centuries of slavery in North America*, Cambridge, 1998; Noel Emmanuel Lenski/ Catherine M. Cameron (Hrsg.), *What is a slave society?: The practice of slavery in global perspective*, Cambridge/New York, NY/Port Melbourne/New Dehli/Singapore, 2018.
  - 17 Außerhalb von Plantagenregionen waren in den USA für den Bremer Handel auch die Häfen von Philadelphia, New York City und Boston bedeutsam.
  - 18 Siehe zur Bedeutung der Handelsregionen u.a. Karl H. Schwelb, *Bremer Kaufleute in den Freihäfen der Karibik: Von den Anfängen des Bremer Überseehandels bis 1815*, Bremen, 1995, S. 194–201, 270–290; Friedrich Rauers, *Bremer Handelsgeschichte im 19. Jahrhundert. Bremer Handelsstatistik vor dem Beginn der öffentlichen administrativen Statistik in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts*, Bremen, 1913 und vgl. unten „2.1.1 Geschichtlicher Überblick“.
  - 19 Jürgen Osterhammel, *Aufstieg und Fall der neuzeitlichen Sklaverei. Oder: Was ist ein weltgeschichtliches Problem?*, in: ders. (Hrsg.), *Geschichtswissenschaft jenseits des Nationalstaats. Studien zu Beziehungsgeschichte und Zivilisationsvergleich*, Göttingen 2001, S. 342–369, hier S. 346–348; Gudmestad, *What Is a Slave Society?: The American South*, in: Noel Emmanuel Lenski/Catherine M. Cameron (Hrsg.), *What is a slave society? The practice of slavery in global perspective*, Cambridge/New York, NY/Port Melbourne/New Dehli/Singapore 2018, S. 272–289.
  - 20 Der Zensus von 1790 verdeutlicht dies. So waren in den Südstaaten Georgia 35 % und in Maryland 32 % der Bevölkerung versklavt. Im Bundesstaat New York hingegen, der über einen für die Nordstaaten ungewöhnlich hohen Sklavenanteil verfügte, waren 6 % der Bevölkerung versklavt. United States Census Bureau, *Decennial Census Official Publications*, <https://www.census.gov/programs-surveys/decennial-census/decade/decennial-publications.1790.html>, Zugriffsdatum 13.3.2022.

Umstellung der Nutzpflanzen einen starken Aufschwung.<sup>21</sup> Diese Entwicklung lässt sich auch in den Bremer Importen aus den USA nachvollziehen. Der bis dahin im Süden der USA oft angebaute Reis wird ab etwa 1800 in den Importverzeichnissen immer häufiger durch Baumwolle ersetzt. Die Häfen der nördlichen USA waren dennoch bedeutende Umschlaghäfen der Plantagenerzeugnisse und insbesondere New York gehörte zu den wichtigsten Bremer Handelszielen. Ihr Ausschluss in dieser Arbeit begründet sich darin, dass nicht primär wirtschaftshistorische Fragen zu beantworten sind, sondern Bremens Sklavereiverflechtung unter geografischer Fokussierung auf die atlantischen Plantagenregionen auf einer breiteren thematischen Basis zu untersuchen ist. Bremer Kaufleute, Konsuln, Seeleute und Reisende, die sich in New York oder Boston aufhielten, erlebten eine gänzlich andere Umgebung als solche, die sich in Rio de Janeiro, Charleston oder St. Thomas aufhielten. In den letztgenannten Städten gab es Sklavengesellschaften, sie lebten nicht nur vom Handel mit Plantagenerzeugnissen, sondern waren auch kulturell und gesellschaftlich von der Plantagenwirtschaft geprägt. Sklavenbesitz war zu privaten und wirtschaftlichen Zwecken üblich und begegnete etwa im Falle von Brasilien in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts nur verhältnismäßig geringem gesellschaftlichen Druck zur Emanzipation.<sup>22</sup>

Nur wenn es um die Darstellung größerer wirtschaftlicher Entwicklungen des Überseehandels oder des Transatlantikhandels geht, finden auch Häfen in Gebieten ohne oder mit nur geringer Präsenz von Sklaven Berücksichtigung, etwa die Häfen Haitis oder der nördlichen USA. Wie das schon

---

21 Die Erfindung effizienter Entkörnungsmaschinen in den 1790er Jahren machte den Baumwollanbau hochprofitabel und ließ die Produktionszahlen schlagartig steigen. 1803 wurde Baumwolle das wichtigste Exportgut der Vereinigten Staaten, das zeitweise über 50 % des Werts der Exporte ausmachte. Die Produktion wuchs von 1790 bis 1820 von 0,7 Millionen Kilogramm auf 76 Millionen. Sven Beckert, *King Cotton: Eine Globalgeschichte des Kapitalismus*, München, 2014, S. 110–114; vgl. Udo Sautter, *Sklaverei in Amerika*, Darmstadt, 2014, S. 66f.; Jochen Meißner/Ulrich Mücke/Klaus Weber, *Schwarzes Amerika: Eine Geschichte der Sklaverei*, München, 2008, S. 107–110.

22 Neville A. T. Hall, *Slave Societies in the Danish West Indies*. St. Thomas, St. John & St. Croix, Mona, Cave Hill, St. Augustine, 1992, S. 87–109; Matthias Röhrig Assunção/Michael Zeuske, "Race", *Ethnicity and Social Structure in 19th Century Brazil and Cuba*, in: *Ibero-amerikanisches Archiv, Zeitschrift für Sozialwissenschaften und Geschichte*, Neue Folge 24 (1998) 3/4, S. 375–443; Márcia Regina Berbel/Rafael de Bivar Marquese, *The Absence of Race: Slavery, Citizenship, and Pro-Slavery Ideology in the Cortes of Lisbon and the Rio de Janeiro Constituent Assembly (1821–4)*, in: *Social History* 32 (2007) 4, S. 415–433.

lang anhaltende Forschungsinteresse an Ostindienkompanien und ihrer Rolle im Sklavenhandel zeigt, handelte es sich bei der Sklaverei keineswegs um ein rein atlantisches, sondern um ein globales Phänomen, das auch im Bereich des Indischen Ozeans und in Südostasien in europäischen Kolonisationsprozessen eine zentrale Rolle einnahm und dort auch schon zuvor etabliert war.<sup>23</sup> In der Erfassung des quantitativen Austauschs mit Plantagenregionen finden daher auch die vereinzelt vorkommenden und im Verhältnis zum transatlantischen Austausch äußerst seltenen Handelsfahrten nach Batavia, dem heutigen Jakarta und der damaligen Hauptstadt Niederländisch-Ostindiens, Berücksichtigung.<sup>24</sup> Eine nähergehende Untersuchung dieses Bremer Austauschs ist angesichts seines geringen Volumens<sup>25</sup> und des hier bestehenden atlantischen Fokus nicht zielführend, wäre aber als Teil zukünftiger Untersuchungen deutscher Verbindungen zur süd-ost-asiatischen Sklaverei wünschenswert.<sup>26</sup>

- 
- 23 Siehe u.a. Richard B. Allen, *European Slave Trading in the Indian Ocean, 1500–1850*, Athens, OH, 2015; Felicia Gottmann, *French-Asian connections: the Compagnies des Indes, France's eastern trade, and new directions in historical scholarship*: The Historical Journal, in: *The Historical Journal* 56 (2013), S. 537–552; H. V. Bowen, *The Business of Empire: The East India Company and Imperial Britain, 1756 – 1833*, Cambridge, 2006.
- 24 In Batavia bestand die Sklaverei bis 1860 und spielte auch in der Landwirtschaft eine Rolle, konzentrierte sich aber nicht im gleichen Maße wie etwa im karibischen Raum auf die Plantagen. Gert Oostindie/Gert Bert Paasman, *Dutch Attitudes Towards Colonial Empires, Indigenous Cultures, and Slaves*, in: *Eighteenth-Century Studies* 31 (1998), S. 349–355, hier S. 352.
- 25 Ein bedeutendes Ausmaß erreichte die Bremer Ostasienfahrt erst im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts. Sie machte aber nie mehr als 10 % des Seehandels aus. Siehe zum Bremer Ostasienhandel Dieter Glade, *Bremen und der Ferne Osten*, Bremen, 1966; Dagmar Bechtloff, *Bremer Kaufleute im Asienhandel während des 19. Jahrhunderts*, in: Hartmut Roder (Hrsg.), *Bremen – Ostasien. Eine Beziehung im Wandel*; Veröffentlichung anlässlich des 100jährigen Jubiläums des Ostasiatischen Vereins Bremen e. V. im Jahre 2001, Bremen 2001, S. 44–53; Dagmar Bechtloff, *Die Bremer Flagge in den Häfen Asiens*, in: Hartmut Roder (Hrsg.), *Bremen – Ostasien. Eine Beziehung im Wandel*; Veröffentlichung anlässlich des 100jährigen Jubiläums des Ostasiatischen Vereins Bremen e. V. im Jahre 2001, Bremen 2001, S. 184–188; Heide Ziegler, *Bremens politische, ökonomische und soziokulturelle Beziehungen zu China bis zum Ende des Ersten Weltkrieges*, Göttingen, 2003.
- 26 In den letzten Jahren erhielten deutsche Verbindungen nach Ostindien bereits einige Aufmerksamkeit. Francisca Hoyer, *Relations of absence. Germans in the East Indies and Their Families, c. 1750–1820*, Upsala, 2020; Felicia Gottmann, *Prussia all at Sea? The Emden-based East India Companies and the Challenges of Transnational Enterprise in the Eighteenth Century*, in: *Journal of World History* 31 (2020) 3, S. 539–566.

Diese Arbeit betrachtet den Austausch mit Plantagenregionen im Zeitraum von 1780 bis 1860. Anfangs- und Endpunkt des Untersuchungszeitraums richten sich nach konkreten Entwicklungen in Bremen und der atlantischen Welt. Um 1780 begann die Bremer Kaufmannschaft sich am direkten Transatlantikhandel zu beteiligen, der sich zunächst auf karibische Freihäfen wie St. Thomas und die USA beschränkte, die seit der Revolution 1776 bzw. dem Frieden von Paris 1783 unabhängig waren. Die (temporäre) Migration von Kauf- und Geschäftsleuten in die neuen Märkte begleitete den Handel. Hierauf folgte eine Phase des schnellen Wachstums des Transatlantikhandels. Bremens Status als neutraler Kleinstaat war in den Koalitionskriegen gegen Frankreich zunächst von großem Vorteil, da eine große Nachfrage nach neutralen Flaggen herrschte. Der Endpunkt der Untersuchung ist aufgrund verschiedener Überlegungen auf 1860 festgelegt. In den 1850er Jahren wandelte sich der Bremer Transatlantikaustausch grundlegend. Dampfschiffe nahmen an Bedeutung zu und verkürzten die Reisezeit. Die Ära der patriarchalischen, familiengeführten Kaufmannsreedereien wich dem Zeitalter großer Aktiengesellschaften wie dem 1857 gegründeten Norddeutschen Lloyd.<sup>27</sup> In den späten 1850er Jahren gab es zudem ein letztes Anschwellen des transatlantischen Sklavenschmuggels, der in den 1860er Jahren endgültig effektiv unterdrückt werden konnte.<sup>28</sup> Zeitgleich kam es zum Bürgerkrieg in den USA, der das dortige Sklavereisystem beendete und die Wahrnehmung der Sklaverei auch in Bremen nachhaltig prägte.<sup>29</sup> Nach dem Endpunkt des hier gewählten Untersuchungszeitraums

---

27 Ludwig Beutin, *Bremen und Amerika: Zur Geschichte der Weltwirtschaft und der Beziehungen Deutschlands zu den Vereinigten Staaten*, Bremen, 1953, S. 289; Hans Kloft, *Bremen und Amerika. Ludwig Beutins Meisterwerk nach einem halben Jahrhundert*, in: Lars U. Scholl (Hrsg.), *Bremen und Amerika. Die Verbindungen der Hansestadt mit den Vereinigten Staaten*, Bremen 2010, S. 9–19, hier S. 12.

28 David Eltis, *Was Abolition of the American and British Slave Trade Significant in the Broader Atlantic Context?*, in: Marcel van der Linden (Hrsg.), *Humanitarian intervention and changing labor relations. The long-term consequences of the abolition of the slave trade*, Leiden/Boston 2011, S. 117–139.

29 Schon die in den 1840er und 1850er Jahren über die Sklavereifrage zunehmenden Spannungen zwischen den Nord- und Südstaaten verfolgten Bremer aufgrund enger wirtschaftlicher Verflechtungen aufmerksam. Siehe hierzu unten den Abschnitt „Bremer Reaktionen auf die Zuspitzung der Sklavenfrage in den USA“ ab S. 470. Im Deutschen Bund erhielt der Bürgerkrieg auch aufgrund der zahlreichen kämpfenden deutschen Einwanderer großes öffentliches Interesse. Siehe z.B. Wolfgang J. Helbich (Hrsg.), *Deutsche im Amerikanischen Bürgerkrieg: Briefe von Front und Farm 1861 – 1865*, Paderborn/München, 2002; Maria Wagner, *Das Bild Amerikas in der deutschen Presse von 1828 bis 1865*, in: Frank Trommler (Hrsg.), *Amerika und die Deutschen*.

bestand die Sklaverei auf dem amerikanischen Doppelkontinent nur noch in Brasilien und auf Kuba, doch auch hier zeichnete sich das Ende der Sklaverei, das jeweils 1888 und 1886 erfolgte, bereits ab.

In den Zeitraum dieser Untersuchung fallen einschneidende Veränderungen der atlantischen Sklaverei und des transatlantischen Sklavenhandels, die sich auch im Vorgehen der Bremer Akteure niederschlugen. Zwei geschichtswissenschaftliche Konzepte können nutzbar gemacht werden, um diese Veränderungen sichtbar zu machen und um Entwicklungen in den Handlungsmustern von Bremer Akteuren der Wirtschaft, Politik und Diplomatie auf der Makroebene einzuordnen.

Erstens ist dies das von Michael Zeuske geprägte Konzept des *Hidden Atlantic*. Es handelte sich dabei insofern um einen „verborgenen“ Sklaverei-Atlantik, als dass in die beschriebene Zeit ab dem Beginn des 19. Jahrhunderts staatliche Abolitionen fallen, welche den transatlantischen Sklavenhandel in die Illegalität drängten. Trotz dieser Verbote nahm der Sklavenhandel zunächst zu. Er fand nun nicht mehr unter staatlicher Ägide statt, sondern im Rahmen einer oft transnationalen Kooperation privater Akteure. Der im frühen 19. Jahrhundert stattfindende Übergang vom legalen Sklaverei-Atlantik zum Sklavenschmuggel des *Hidden Atlantic* erklärt zeitgleiche Verhaltensänderungen von Bremer Akteuren auf der Makroebene. Dies betrifft entstehende diplomatische Verflechtungen zur internationalen Unterdrückung des Sklavenhandels ebenso wie das Aufkommen von Zertifikaten, die eine Nicht-Beteiligung am Sklavenhandel nachweisen oder durchgeführte bauliche Veränderungen an Bremer Schiffen, um sie für den Sklavenschmuggel ungeeignet und somit unverdächtig zu gestalten.<sup>30</sup>

---

Bestandsaufnahme einer 300jährigen Geschichte, Opladen 1986, S. 314–326, hier S. 321–324.

30 In der Forschung ist die Annahme von drei Phasen des transatlantischen Sklavenhandels verbreitet. Der „erste“ Sklaverei-Atlantik bestand demnach im 16. und frühen 17. Jahrhundert und war iberisch dominiert. Der „zweite“ Atlantik von der Mitte des 17. Jahrhunderts bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts war vom Aufkommen nordwesteuropäischer Sklavereiaktivitäten geprägt und wird daher unter anderem als „englischer“ Atlantik bezeichnet. Den „dritten“ Atlantik von etwa 1800 bis 1890 titulierte Michael Zeuske als *Hidden Atlantic*. Während diesem bestand der transatlantische Sklavenhandel trotz formaler Verbote fort und führte zur Verschleppung von weiteren zwei bis drei Millionen Menschen aus Afrika. Dieser Sklavenhandel war durch spanisch-kubanische und portugiesisch-brasilianische Sklavenhändler geprägt. Der US-amerikanische Süden war nicht direkt Teil dieses Handels, profitierte aber durch finanzielle Verbindungen, US-amerikanische Schiffe und Kapitäne. Siehe für einen historiografischen Überblick Michael Zeuske, *Atlantik und „Atlantic Slavery“*

Das zweite Konzept erklärt geografische Verschiebungen der atlantischen Plantagenwirtschaft, die sich in Handelsrouten der Bremer Kaufleute sowie in direkter Bremer Beteiligung an Sklavenplantagen bemerkbar machen. Während die Sklaverei in ihren einstigen Zentren an Bedeutung verlor, gewann sie nach der Haitianischen Revolution insbesondere in Brasilien durch den Kaffeeanbau, auf Kuba durch Zucker und in den Süd-USA durch Baumwolle an Bedeutung. Dale Tomich beschrieb dieses Phänomen bereits 1988 als *Second Slavery*, als einen zweiten wirtschaftlichen Zyklus der Sklaverei nach einer Phase der Stagnation und des Niedergangs der kolonialen Sklaverei. Brasilien, Kuba und die Süd-USA sind die Plantagenregionen, in denen Bremer Reisende, Kauf- und Geschäftsleute sowie Konsuln ab dem 19. Jahrhundert am aktivsten waren, während im frühen Untersuchungszeitraum karibische Inseln wie St. Thomas, aber auch St. Domingue oder Jamaika noch eine bedeutende Rolle spielen. Die Bremer Akteure folgten damit den finanziellen Chancen des wirtschaftlichen Aufschwungs der *Second Slavery*. In den Regionen der *Second Slavery* kam es zu einer nach den Weltmärkten ausgerichteten Massenproduktion, für die auch Menschen kommodifiziert und kapitalisiert wurden. Nach diesem in seinem Ursprung kapitalismus- und wirtschaftshistorischen Modell erklärt sich der Aufschwung der Sklavenwirtschaft in diesen Regionen durch massive Investitionen in versklavte Arbeitskräfte, neue Produktions- und

---

Neuere Forschungskomplexe und Historiografien, in: Historische Zeitschrift 309 (2019) 2, S. 411–428, hier S. 415f. Siehe zum Konzept des *Hidden Atlantic* u.a. Michael Zeuske, *The Atlantic and Atlantic Slavery, Second Slavery, the Hidden Atlantic, and Capitalism*, in: Dale W. Tomich/Paul E. Lovejoy (Hrsg.), *The Atlantic and Africa. The Second Slavery and Beyond*, Albany NY 2021, S. 87–130; Michael Zeuske, *Skavenhändler, Negerros und Atlantikkreolen: Eine Weltgeschichte des Sklavenshandels im atlantischen Raum*, Berlin/Boston, 2015, S. 49–54, 214–228; Michael Zeuske, *Out of the Americas: Slave traders and the Hidden Atlantic in the nineteenth century*, in: *Atlantic Studies* 15 (2018) 1, S. 103–135. Siehe für einen Überblick der Sklaverei-Atlantiken Zeuske, *The Atlantic*, 2021, S. 89–91. Zum ersten und zweiten Atlantik sowie alternativen Konzepten des Zeitraums siehe u.a. Roquinaldo Amaral Ferreira, *Cross-cultural exchange in the Atlantic world: Angola and Brazil during the era of the slave trade*, New York, 2012, S. 242–248; John Kelly Thornton, *A cultural history of the Atlantic world, 1250–1820*, New York, NY, 2012; Christopher L. Miller, *The French Atlantic triangle: Literature and culture of the slave trade*, Durham, NC, 2008; Gert Oostindie/Jessica V. Roitman, *What is the 'Dutch Atlantic'?*, in: dies. (Hrsg.), *Dutch Atlantic Connections, 1680–1800. Linking empires, bridging borders*, Leiden/Boston 2014, S. 2–10; Jutta Wimpler, *The Sun King's Atlantic: Drugs, demons and dyestuffs in the Atlantic world, 1640–1730*, Leiden/Boston, 2017.

Transporttechnologien, den Abbau merkantilistischer Handelsschranken und den Konsum der nordatlantischen Arbeiterklasse und Mittelschicht.<sup>31</sup>

### *Erkenntnisinteresse und Leitfragen*

Das Ziel dieser Arbeit ist es, Bremens Teilhabe am atlantischen (Anti-)Sklavereisystem anhand des Austauschs von Waren, Wissen und Personen zu untersuchen. Dies meint eine Teilhabe am Sklaverei-Atlantik und dessen Praktiken der Sklaverei sowie den atlantischen Abolitionsbemühungen auf mehrere Verflechtungsebenen gleichzeitig: Wirtschaft, Politik, Wissen und Mobilität. Die damit verbundenen Fragen gruppieren sich um vier korrespondierende Themen. Erstens ist es der Bremer Exporthandel und Schiffsverkehr nach Plantagenregionen, zweitens, die koloniale Teilhabe von Bremern durch Migration und Mobilität, Integration in Kolonialeliten und Sklavenbesitz, drittens, Unterstützung und Ablehnung der internationalen und insbesondere britischen Unterdrückung des Sklavenhandels und, viertens, die Auswirkung der nach Bremen zurückwirkenden Sklavereierfahrungen sowie die städtischen Abolitionismusdebatten. Hieraus ergeben sich Leitfragen, welche in einigen Kapiteln schwerpunktmäßig Betrachtung finden, aber auch kapitelübergreifend die gesamte Arbeit durchziehen: Wie beteiligten sich Bremer, die über keine eigenen Kolonien verfügten, an den Kolonisationsprozessen europäischer Kolonialmächte? Wie stark war Bremen durch seine Verflechtungen in die atlantischen Plantagenregionen eingebunden und inwieweit war es durch seine Verflechtungen mit diesen Gebieten der *Second Slavery* in den *Hidden Atlantic* eingebunden? Wie gelangte Wissen über die Sklaverei und Bremer Teilhabe an Kolonialismen über den Atlantik nach Bremen? Welche transatlantischen Mobilitätsmuster lassen sich unter den Bremer Akteuren erkennen und wie gelangten nicht-europäischstämmige und (ehemals) versklavte Menschen nach Bremen? Und wie beeinflussten die engen Verbindungen mit den auf Sklaverei beru-

---

31 Siehe zur *Second Slavery* u.a. Dale W. Tomich, "The Second Slavery": Bonded Labor and the Transformations of the Nineteenth-century World Economy, in: Francisco O. Ramirez (Hrsg.), *Rethinking the Nineteenth Century. Contradictions and Movements*, New York 1988, S. 103–117; Dale W. Tomich, *Through the Prism of Slavery: Labor, Capital, and World Economy*, Lanham, MD, 2004, S. 56–71; Dale Tomich, *The Second Slavery and World Capitalism: A Perspective for Historical Inquiry*, in: *International Review of Social History* 63 (2018) 3, S. 477–501 Diese Entwicklung fällt zeitlich mit einer von technischem Fortschritt in Kommunikation und Mobilität getragenen frühen Globalisierungswelle zusammen.



henden Wirtschaftssystemen von Plantagenregionen die Bremer Perspektive auf Sklaverei, Sklavenhandel und versklavte Menschen in Übersee sowie in Bremen selbst?

Um die aufgeworfenen Fragen beantworten zu können, ist die Verknüpfung verschiedener Themenfelder notwendig, über die sich das Erkenntnisinteresse erstreckt. So ist es außerdem möglich, nachzuvollziehen, wie die untersuchten Verflechtungsebenen sich gegenseitig beeinflussten und aufeinander aufbauten. Der auf der Sklavenwirtschaft basierende Transatlantikhandel stieß die kaufmännische Migration an und erlaubte somit Bremern eigenen Sklavenbesitz. Diese persönlichen Erfahrungen sowie die abstrakteren Wirtschaftsinteressen wiederum beeinflussten den Bremer Abolitions- und Sklavereidiskurs. Die Summe dieser Erfahrungen schlug sich im diplomatischen, politischen und juristischen Handeln des Bremer Staates nieder. Zusammengenommen sollen sie zeigen, dass Bremen trotz des Fehlens eigener Kolonien und einer geografischen Platzierung als Kleinstaat am nordöstlichen Rand des Atlantiks an der atlantischen Sklaverei und Abolition auf verschiedenen Ebenen teilhatte und in das atlantische (Anti-)Sklavereisystem eingebunden war.

Auch einzelne Aspekte des Erkenntnisinteresses, erstrecken sich über mehrere Themenfelder, so berühren Fragen des Wissenstransfers Mobilität, Diplomatie und Publizistik. Insbesondere die Rolle von Konsuln und Vertragsverhandlungen ist vorwiegend unter diesem Gesichtspunkt zu untersuchen. Welches Wissen leiteten sie nach Bremen und wen erreichte es? Wie beschrieben sie die wirtschaftlichen und politischen Entwicklungen in den Plantagenregionen? Welches Bild der Sklaverei vermittelten sie nach Bremen? Diese Fragen des Wissenstransfers erstrecken sich von Konsulaten auf die kaufmännische Mobilität und temporäre Migration. Insbesondere die transitive Natur der Überseeaufenthalte dieser Gruppe<sup>32</sup> verband Bremen mit den Plantagenregionen und ermöglichte die Wissensübermittlung aus erster Hand. Kaufleute sind daher nicht nur als indirekte Profiteure oder direkte Teilhaber an der Sklavenwirtschaft zu verstehen, sondern über gehaltenen Briefkontakt, an Zeitungen gesandte Reiseberichte und letztlich den oft gefällten Entschluss zur Rückkehr nach Bremen ebenso als Informationsmittler über Sklavereipraktiken und Sklavenhandel zu untersuchen.

---

32 Zur hohen Mobilität der Bremer Kaufmannschaft besteht eine Monografie, die jedoch erst ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts einsetzt. Wiebke Hoffmann, *Auswandern und Zurückkehren: Kaufmannsfamilien zwischen Bremen und Übersee: eine Mikrostudie 1860–1930*, Münster/New York, NY/München/Berlin, 2009.



Das Erkenntnisinteresse beschränkt sich nicht auf die Übermittlungswege von Wissen, sondern nimmt auch die Adaption des Wissens im Rahmen einer genuin bremischen Sklaverei- und Abolitionismusdebatte in den Blick. Es ist danach zu fragen, wie die Bremer Rezeption von Abolitionismusdebatten und Sklavereipraktiken des atlantischen Raums bei gleichzeitig bestehenden Bremer Wirtschaftsinteressen Perspektiven und Positionen des Bremer Sklavereidiskurses prägten.

Es stellen sich außerdem Fragen nach der Entwicklung Bremens atlantischen Austauschs, der wirtschaftlichen und politischen Prozessen des atlantischen Raums folgte und sich auch in Handel und Netzwerken der Kaufmannschaft niederschlug. Die Untersuchung des Exporthandels, der Plantagengebiete versorgte, nimmt daher sowohl Bremer Versender als auch Bremer Empfänger in den Blick. Der Handel nach Plantagenregionen fand oft mit dort temporär niedergelassenen Bremern oder vertrauten und lange bekannten Geschäftspartnern statt. So ist etwa zu fragen, welche Handelshäuser wie stark im überseeischen Exporthandel engagiert waren oder inwieweit sich die Zielhäfen Bremer Schiffe an Entwicklungsprozesse der atlantischen Sklavenwirtschaft anpassten. Einfach formuliert stellt sich die Frage, wer sandte welche Waren an wen und wohin? Der gewählte Zugang zu Kaufleuten und Waren konzentriert sich zuvorderst auf die qualitative Ebene. Die zeitgenössische Relevanz von Individuen und ihrer Verortung in Netzwerken für das Zustandekommen von Überseehandel sowie die Auswahl und Herkunft der gehandelten Waren verleiht den auf die qualitative Ebene abzielenden Fragen besonderen analytischen Wert.<sup>33</sup>

Unter den Gesichtspunkten der atlantischen Sklaverei- und Kolonialverflechtungen ist auch obrigkeitliches Handeln zu analysieren. Dies betrifft verschiedenste Arten der Positionierungen, unter anderem öffentliche Stellungnahmen, Gesetzgebungsverfahren oder politisch-diplomatische Verhandlungen. Das Erkenntnisinteresse bei ihrer Betrachtung richtet sich nicht nur darauf, zu zeigen, dass atlantische Einflüsse wiederholt in solcher Weise auf die Bremer Obrigkeit wirkten, dass ihr Positionierungen zu und Reaktionen auf Sklaverei und Sklavenhandel nötig erschienen. Es ist auch zu fragen, wie diese Reaktionen ausfielen und welche Motive dahinterstanden. Magnus Ressel stellte 2016 die These auf: „Da sich in Deutschland keine Schicht von Profiteuren des Sklavenhandels etablieren konnte, gab

---

33 Annette Christine Vogt, Ein Hamburger Beitrag zur Entwicklung des Welthandels im 19. Jahrhundert: Die Kaufmannsreederei Wappäus im internationalen Handel Venezuelas und der dänischen sowie niederländischen Antillen, Stuttgart, 2003, S. 258.

es auch niemals eine obrigkeitlich induzierte oder wenigstens gestützte Verteidigung des Sklavenhandels oder des Systems der Sklaverei.<sup>34</sup> Angesichts einer einflussreichen Schicht von Kaufleuten, die mindestens indirekt profitierten, ist diese Annahme kritisch zu hinterfragen. Inwieweit ließ eine nominell abolitionistische Staatshaltung eine Politik zu, die aus eigenen macht- und wirtschaftspolitischen Interessen eine Schwächung der Unterdrückung des Sklavenhandels verfolgte? Dabei ist zwischen im Stil oft abolitionistisch gehaltenen Aussagen normativer Quellen und differenzierteren Äußerungen interner Überlegungen, privater Meinungsäußerungen oder diplomatischer Forderungen zu unterscheiden. Es sind Widersprüche zwischen den in verschiedenen Kontexten entstandenen Quellen herauszuarbeiten und auf das Zusammenspiel verschiedener Verflechtungsebenen wie Diplomatie, Handel und Wissenstransfer zu achten.

### *Forschungsüberblick*

In der öffentlichen Wahrnehmung hält sich noch immer die Annahme des Sklavenhandels und der Sklaverei als einer Geschichte der frühneuzeitlichen Kolonialreiche. Sie erscheint oft als eine im wörtlichen Sinne „überseeische“ Geschichte, als Geschichte, die sich ausschließlich auf der anderen Seite des Atlantiks oder zumindest außerhalb des deutschsprachigen Raumes abspielte.<sup>35</sup> Selbst der präsentere Kolonialismus des Deutschen Kaiserreichs spielt im kollektiven Gedächtnis nur eine geringe Rolle. Jürgen Zimmerer spricht für den Kolonialismus des Kaiserreichs daher von einer „kolonialen Amnesie“ Deutschlands.<sup>36</sup> Auf die älteren, noch unbekannteren Kolonialverflechtungen trifft diese Feststellung umso mehr zu. Dass diese Vorstellung so tief in das öffentliche Bewusstsein eindringen konnte, liegt auch daran, dass sie von der historischen Forschung lange nicht infrage

---

34 Magnus Ressel, Eine Rezeptionskizze der atlantischen Sklaverei im frühneuzeitlichen protestantischen Deutschland, in: Nicole Priesching/Heike Grieser (Hrsg.), *Theologie und Sklaverei von der Antike bis in die frühe Neuzeit*, Hildesheim/Zürich/New York 2016, S. 165–205, hier S. 190.

35 Tamira Combrink/Matthias van Rossum, Introduction: the impact of slavery on Europe – reopening a debate, in: *Slavery & Abolition* 42 (2021) 1, S. 1–14, hier S. 2.

36 Jürgen Zimmerer, *Kolonialismus und kollektive Identität: Erinnerungsorte der deutschen Kolonialgeschichte*, in: ders. (Hrsg.), *Kein Platz an der Sonne. Erinnerungsorte der deutschen Kolonialgeschichte*, Frankfurt/New York 2013, S. 9–38, hier S. 9, 13, 22; vgl. Heike Raphael-Hernandez/Pia Wiegink, German entanglements in transatlantic slavery: An introduction, in: *Atlantic Studies* 14 (2017) 4, S. 419–435.

gestellt wurde und sich dieses Bild erst durch jüngere Untersuchungen zu wandeln begann. Noch zu Beginn dieses Jahrtausends bekräftigte Jürgen Osterhammel eine Abgeschiedenheit des deutschsprachigen Raums von den Kolonialismen der atlantischen Welt, welche Deutschland von den Erfahrungen des Sklavenhandels, der Sklaverei und der lebhaft geführten abolitionistischen Diskurse isoliert hätte: „In die Versuchung, Kolonialisten und Sklavenhalter zu werden, kamen die Deutschen nicht.“<sup>37</sup> Osterhammel leitete aus der seiner Annahme nach nicht vorhandenen Erfahrung der kollektiven Überwindung der Sklaverei sogar eine kausale Ursache für einen deutschen Sonderweg in den Nationalsozialismus ab.<sup>38</sup> Seine Einschätzung deutscher Sklavereiverbindungen entsprach der in der Forschung überwiegenden Meinung.<sup>39</sup> So hatte auch Hans Ulrich Wehler 1987 eine angebliche Abwesenheit deutschsprachiger Akteure in europäischen Kolonialisierungs- und Versklavungsprozessen betont.<sup>40</sup> Einzelne Untersuchungen, insbesondere von Hermann Kellenbenz und Hans Pohl, welche schon in den 1960er Jahren eine Hamburger Beteiligung am Sklavenhandel und deutschsprachige Plantagenbesitzer nachgewiesen hatten, hatten zur Zeit ihrer Veröffentlichungen selbst innerhalb der historischen Forschung augenscheinlich keine Neuevaluierung des Verhältnisses zwischen dem deutschsprachigen Raum und der atlantischen Sklaverei veranlasst.<sup>41</sup>

---

37 Osterhammel, *Aufstieg und Fall der neuzeitlichen Sklaverei*, 2001, S. 368.

38 Ebd., S. 363–369; vgl. Jürgen Osterhammel, *Sklaverei und die Zivilisation des Westens*, München, 2000.

39 Eine ausführliche Besprechung von Osterhammels These findet sich in Rebekka von Mallinckrodt/Sarah Lentz/Josef Köstlbauer, *Beyond Exceptionalism – Traces of Slavery and the Slave Trade in Early Modern Germany, 1650–1850*, in: dies. (Hrsg.), *Beyond Exceptionalism – Traces of Slavery and the Slave Trade in Early Modern Germany, 1650–1850*, Berlin/Boston 2021, S. 1–25, hier S. 5–12.

40 Wehler ging von einem beinahe vollständigen „Ausschluß Deutschlands von der überseeischen Expansion“ aus. Hans-Ulrich Wehler, *Deutsche Gesellschaftsgeschichte Bd.1: Vom Feudalismus des Alten Reiches bis zur defensiven Modernisierung der Reformära 1700–1815*, München, 1987, S. 53.

41 Hermann Kellenbenz, *Deutsche Plantagenbesitzer und Kaufleute in Surinam vom Ende des 18. bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts*, in: *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas* 3 (1966) 1, S. 141–163; Hermann Kellenbenz, *Phasen des hanseatisch-nord-europäischen Südamerikahandels*, in: *Hansische Geschichtsblätter* 78 (1960), S. 87–120, hier S. 107–110; Hans Pohl, *Die Beziehungen Hamburgs zu Spanien und dem spanischen Amerika in der Zeit von 1740 bis 1806*, Wiesbaden, 1963, S. 232–265. Vgl. zur Historiografie der Beteiligung deutschsprachiger Akteure am Sklavenhandel Magnus Ressel, *Hamburg und die Niederelbe im atlantischen Sklavenhandel der Frühen Neuzeit*, in: *WerkstattGeschichte* 66/67 (2014), S. 75–96, hier S. 78–81.

Erst die neuere Forschung der letzten zwei Jahrzehnte fuhr damit fort, die Annahme einer Loslösung des deutschsprachigen Raumes von atlantischen Kolonialismen zu hinterfragen. In dieser Tradition steht auch diese Arbeit. Die Erforschung der hier untersuchten vielschichtigen Verflechtungen berührt zwangsläufig zahlreiche Forschungsfelder wie die Pressegeschichte, Rechtsgeschichte oder die Abolitionsgeschichte, in deren Kontext sie sich verortet. Der erzielte Erkenntnisgewinn trägt aber im Wesentlichen zu solchen Forschungsgebieten bei, die in jüngerer Zeit begonnen haben, eine Isolation Zentraleuropas und spezifisch des deutschsprachigen Raumes in Frage zu stellen und Verbindungen mit der atlantischen Welt aufzuzeigen. Es folgen hier daher nur Bestandsaufnahmen zweier weitgefaster Forschungsfelder, zu denen die vorliegende Arbeit am meisten beiträgt. Informationen zur historiografischen Entwicklung der weiteren Felder sind, soweit sie relevant sind, in den jeweiligen Kapiteln verortet.

Das erste Forschungsfeld betrifft die Geschichte der kolonialen Handels- und Wirtschaftsverflechtungen. Als die neuere Forschung um die Jahrtausendwende begann, Kolonialverflechtungen nachzuweisen, tat sie dies anhand empirischer Untersuchungen, die wirtschaftliche Verbindungen mit Sklaverei und Sklavenhandel aufzeigten.<sup>42</sup> Dies geschah zunächst anhand der Nachverfolgung von Waren- und Produktionsketten. Kaufmännische Netzwerke entlang dieser Ketten reichten vom zentraleuropäischen Hinterland bis in europäische Kolonialhäfen wie Bordeaux oder London.<sup>43</sup> Die Niederlassung in den Häfen der europäischen Kolonialmächte erlaubte ursprünglich aus dem deutschsprachigen Raum stammenden Kaufleuten eine Teilnahme am Kolonialhandel trotz merkantilistischer Handelsbeschränkungen. Im Zuge dieser Forschung konnte auch die Beteiligung deutschsprachiger Finanziere und Reeder in Bordeaux und London am Sklavenhandel nachgewiesen werden, wenngleich deren direkte Beteiligung am Sklavenhandel nach Klaus Weber insgesamt als gering einzuschätzen ist.<sup>44</sup>

---

42 Siehe für einen umfassenden Überblick der Forschungsgeschichte der letzten zwei Jahrzehnte auch Zaugg, *Intrecci transimperiali*, 2021, S. 11–27.

43 Vgl. insbesondere Klaus Weber, *Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel 1680 – 1830: Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux*. Zugl.: Hamburg, Univ., Diss., 2001 u.d.T.: Weber, Klaus: *Deutsche Kaufmannsfamilien im atlantischen Manufaktur- und Kolonialwarenhandel*, München, 2004; Margit Schulte-Beerbühl, *Deutsche Kaufleute in London: Welthandel und Einbürgerung 1660–1818*, München, 2007.

44 Unter diesen Finanzierern und Reedern befanden sich auch Familien bremischer Herkunft. Siehe hierzu Weber, *Deutsche Kaufleute*, 2004, S. 195–204; Meißner et

Ein weiterer Schwerpunkt dieser wirtschaftsgeschichtlichen Forschung liegt in der schlesischen, aber auch der westfälischen Leinenproduktion, die sich auf den Transatlantikexport ausrichteten und koloniale Verflechtungen aufzeigen können. Die Textilien fanden im Export Verwendung als Tauschgut zum Sklaveneinkauf in Afrika und zur Bekleidung von Sklaven in Amerika.<sup>45</sup> Diese Forschungstendenz gibt es auch in der Schweiz, in der die historische Forschung jüngerer Zeit transatlantische sowie globale wirtschaftliche und koloniale Verflechtungen untersuchte.<sup>46</sup> Die Forschung beschrieb das kontinentaleuropäische Binnenland demnach als ein „Hinterland“ der Sklaverei.<sup>47</sup> Die Untersuchung von Binnenländern, die dieses Hinterland verließen und unmittelbar am Sklavenhandel mitwirkten, etwa als Schiffsbesatzung, steht dagegen noch weitestgehend am Anfang.<sup>48</sup>

---

al., *Schwarzes Amerika*, 2008, S. 89–95; Klaus Weber, *Deutschland, der atlantische Sklavenhandel und die Plantagenwirtschaft der Neuen Welt*, in: *Journal of Modern European History* 7 (2009) 1, S. 37–67, hier S. 48–51; Margit Schulte-Beerbühl/Klaus Weber, *From Westphalia to the Caribbean: Networks of German Textile Merchants in the Eighteenth Century*, in: Andreas Gestrich/Margrit Schulte-Beerbühl (Hrsg.), *Cosmopolitan Networks in Commerce and Society 1660–1914*. (German Historical Institute London, Bulletin Supplement No. 2), London 2011, S. 53–98, hier S. 88.

- 45 Siehe u.a. Schulte-Beerbühl et al., *From Westphalia to the Caribbean*, 2011; Anka Steffen/Klaus Weber, *Spinning and Weaving for the Slave Trade: Proto-Industry in Eighteenth-Century Silesia*, in: Felix Brahm/Eve Rosenhaft (Hrsg.), *Slavery Hinterland. Transatlantic Slavery and Continental Europe, 1680–1850*, Suffolk 2016, S. 87–107; Anka Steffen, *A cloth that binds: new perspectives on the eighteenth-century Prussian economy*, in: *Slavery & Abolition* 42 (2021) 1, S. 105–129; Anne Sophie Overkamp, *A Hinterland to the Slave Trade? Atlantic Connections of the Wupper Valley of the early Nineteenth Century*, in: Felix Brahm/Eve Rosenhaft (Hrsg.), *Slavery Hinterland. Transatlantic Slavery and Continental Europe, 1680–1850*, Suffolk 2016, S. 161–185.
- 46 Siehe etwa Ina Boesch, *Weltwärts: Die globalen Spuren der Zürcher Kaufleute Kitt*, Zürich, 2021; Kim Siebenhühner/John Jordan/ Gabriel Schöpf (Hrsg.), *Cotton in Context. Manufacturing, Marketing, and Consuming Textiles in the German-speaking World (1500–1900)*, Wien, 2019; Béatrice Veyrassat, *Histoire de la Suisse et des Suisses dans la marche du monde: (XVIIe siècle-Première Guerre mondiale): espaces – circulations – échanges*, Neuchâtel, Suisse, 2018; Thomas David/Bouda Etamad/Janick Marina Schaufelbuehl, *Schwarze Geschäfte: Die Beteiligung von Schweizern an Sklaverei und Sklavenhandel im 18. und 19. Jahrhundert*, Zürich, 2005.
- 47 Felix Brahm/ Eve Rosenhaft (Hrsg.), *Slavery Hinterland: Transatlantic Slavery and Continental Europe, 1680–1850*, Suffolk, 2016.
- 48 Neue bzw. noch zu erscheinende Veröffentlichungen hierzu sind Oettinger, *A German barber-surgeon*, 2020 und Sarah Lentz, *More Rule than Exception: German-Speaking Crew Members Aboard European Slaving Vessels during the Eighteenth Century*. Voraussichtlich 2023, in: *Special Issue Journal of Global Slavery*.

Bremen ist in dieser neuen Forschung der Kolonial- und Sklavereiverbindungen bisher weitgehend ausgespart geblieben. Wenn der Fokus der Forschung sich von den Häfen europäischer Kolonialmächte entfernte und auf deutsche Häfen richtete, galt die Aufmerksamkeit zumeist dem größten Hafen Hamburg<sup>49</sup> oder Emden, das brandenburgischen und preußischen Kompanien als Heimathafen diente.<sup>50</sup> Für Bremen besteht zwar eine lange Historiografie der Transatlantikverbindungen, diese konzentriert sich aber traditionell auf den starken Bremer Nordamerikahandel und im voranschreitenden 19. Jahrhundert insbesondere auf New York. Die Bremer Handelsgeschichte blieb auch einer schwierigen Quellenlage geschuldet überwiegend eine Geschichte des Importhandels.<sup>51</sup> Der hier gewählte Umgang mit diesem Quellendefizit ist im folgenden Abschnitt „Quellen und Konzepte“ thematisiert. Dies lässt die hier nach dem Export gestell-

49 Siehe für neuere Veröffentlichungen etwa Ulrich Pfister, *Great Divergence, Consumer, Revolution and the Reorganization of Textile Markets: Evidence from Hamburg's Import Trade, Eighteenth Century*, in: *Economic History Working Papers*, London School of Economics and Political Science (LSE) (2017) 266; Klaus Weber, *The Hamburg Sephardic Community in the Context of the Atlantic Economy*, in: *transversal Zeitschrift für Jüdische Studien* 14 (2013), S. 23–40. Ältere Veröffentlichungen sind u.a. Horst Pietschmann, *Hamburg und Lateinamerika in der Ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts*, in: Felix Becker/Holger M. Meding/Barbara Potthast-Jutket/Karin Schüller (Hrsg.), *Iberische Welten. Festschrift zum 65. Geburtstag von Günter Kahle*, Köln/Weimar/Wien 1994, S. 381–407; Jörn Arfs, *Die Beziehungen der Hansestadt Hamburg zu den LaPlata-Staaten 1815 – 1866*, Münster, 1991; Walter Kresse, *Die Fahrtgebiete der Hamburger Handelsflotte 1824–1888*, Hamburg, 1972; Percy Ernst Schramm, *Deutschland und Übersee. Der deutsche Handel mit den anderen Kontinenten insbesondere Afrika von Karl V. bis zu Bismarck. Ein Beitrag zur Geschichte der Rivalität im Wirtschaftsleben*, Braunschweig, 1950.

50 Siehe etwa Gottmann, *Prussia all at Sea? The Emden-based East India Companies and the Challenges of Transnational Enterprise in the Eighteenth Century*, 2020; Sven Klosa, *Die Brandenburgische-Africanische Compagnie in Emden*, Frankfurt a.M., 2011.

51 Siehe unter anderem Hartmut Müller, *Die Fahrtgebiete der Bremer Reederei im Ausgang des 18. Jahrhunderts. Quellen zur bremischen Verkehrsgeschichte*, in: *Bremisches Jahrbuch* 56 (1978), S. 39–78; Hans Jürgen von Witzendorff, *Beiträge zur bremischen Handelsgeschichte der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts*, in: *Bremisches Jahrbuch* 43 (1951), S. 342–394; Rauers, *Bremer Handelsgeschichte im 19. Jahrhundert*, 1913. Veröffentlichungen mit starker Einbindung des Exporthandels sind Schwebel, *Bremer Kaufleute in den Freihäfen der Karibik*, 1995; Franz Josef Pitsch, *Die wirtschaftlichen Beziehungen Bremens zu den Vereinigten Staaten von Amerika bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts*, Bremen, 1974. Zu Hamburg siehe u.a.: Jürgen Schneider/Otto-Ernst Krawehl/ Markus A. Denzel (Hrsg.), *Statistik des Hamburger seewärtigen Einfuhrhandels im 18. Jahrhundert: Nach den Admiralitäts- und Convoygeld-Einnahmebüchern*, St. Katharinen, 2001; Pfister, *Great Divergence*, 2017.

ten Fragen besonders fruchtbar erscheinen. Die Betrachtung von nicht rein wirtschaftlichen Aspekten wie dem Wissenstransfer oder der (kaufmännischen) Mobilität fand insgesamt selten und erst in jüngerer Zeit statt.<sup>52</sup> Eine Ausnahme stellt eine Monografie Karl Schwebels dar, der Bremer Handelsverbindungen und kaufmännische Netzwerke in der Karibik bis 1815 untersuchte.<sup>53</sup> Diese traditionell wirtschaftshistorisch fokussierte Geschichtsschreibung der Bremer Handelsverflechtungen übergang die Frage indirekter oder direkter Beteiligung an der atlantischen Sklaverei bisher größtenteils. Nur wenige neuere Aufsätze haben die Bremer Zuckerindustrie untersucht und begonnen, direkte Beteiligungen an der atlantischen Sklaverei durch Bremer Plantagenbesitzer offenzulegen.<sup>54</sup> Die hier gestellten Fragen nach kaufmännischen Netzwerken, Handelsrouten, Warenaustausch und auch Warenketten vom deutschen Hinterland über Bremen bis in die Plantagenregionen schließen an den wirtschaftlichen Fokus der bisherigen Forschung an und erweitern ihn.

Diese Arbeit setzt thematisch und räumlich neue Akzente. Die Bremer Verbindungen in (ehemalige) spanische und portugiesische Kolonien nehmen hier eine zentrale Rolle ein. Dies gilt ebenso für Handels- und Diplomatieverbindungen der Makroebene wie auf der Mikroebene für Sklavereiverbindungen einzelner Bremer Akteure in diesen Regionen. Traditionell wurden der Lateinamerikahandel<sup>55</sup> und in geringerem Maße der Westin-

---

52 Siehe etwa Lucas Haasis, *The Writing Seamen. Learning to Write and Dictating Letters on Board of the Bremen Ship "Concordia"*, in: Peter Burschel/Sünne Juterzenka (Hrsg.), *Das Meer. Maritime Welten in der Frühen Neuzeit*, Köln 2021, S. 297–310; Wolfgang Hans Stein, *Kaufmannsbrieve aus Baltimore für Bremen im Jahre 1797: Ein Beitrag zur Geschichte des Amerikahandels*, in: *Bremisches Jahrbuch* 92 (2013), S. 142–190; Hoffmann, *Auswandern und Zurückkehren*, 2009.

53 Schwebel, *Bremer Kaufleute in den Freihäfen der Karibik*, 1995.

54 Insbesondere sind dies zwei von Horst Rössler verfasste Artikel. Horst Rössler, *Vom Zuckerrohr zum Zuckerhut – Die Familie Böse und die Bremer Zuckerindustrie*, in: *Bremisches Jahrbuch* 90 (2011), S. 63–94; Horst Rössler, *Bremer Kaufleute und die transatlantische Sklavenökonomie 1790 – 1865*, in: *Bremisches Jahrbuch* 95 (2016), S. 75–106; siehe auch Sarah Lentz, „No German Ship Conducts Slave Trade!“ *The Public Controversy about German Participation in the Slave Trade during the 1840s*, in: Rebekka von Mallinckrodt/Sarah Lentz/Josef Köstlbauer (Hrsg.), *Beyond Exceptionalism – Traces of Slavery and the Slave Trade in Early Modern Germany, 1650–1850*, Berlin/Boston 2021, S. 287–311.

55 Der Begriff Lateinamerika schließt hier sowohl die nicht südamerikanischen spanischen Kolonien wie Kuba als auch Brasilien ein. Diese Definition ist in Europa und Deutschland üblich. Sie ist jedoch nicht unumstritten, da Brasilien selbst sich insbesondere im 19. Jahrhundert nicht als Teil Lateinamerikas definierte und diesen Begriff als gleichbedeutend mit Spanischamerika verstand. Leslie Bethell, *Brazil and*



dienhandel in der Forschung hingegen als Domäne der Hamburger Handelsgeschichte behandelt.<sup>56</sup> Außerdem bildete Preußen einen Schwerpunkt der Geschichte der Handelsdiplomatie. Die deutschen Lateinamerikabeziehungen insgesamt fanden für den Zeitraum bis 1870 aber lange wenig Beachtung. Kaufmännische privatwirtschaftliche Initiative, die staatlich-diplomatischen Verbindungen vorausging und die Grundlagen für diese legten, wurde kaum untersucht. Die Forschung war weitgehend auf handelspolitische und gesamtwirtschaftliche Fragen konzentriert.<sup>57</sup> In neuerer Zeit trug insbesondere Michael Zeuske, der unter anderem wirtschaftliche Verbindungen der lateinamerikanischen Sklavenwirtschaften mit dem deutschsprachigen Raum hervorhob und deutsche Eliten in Lateinamerika untersuchte, zu einer Diversifikation des Erkenntnisinteresse des Feldes bei.<sup>58</sup>

Wenngleich sich die Forschung zur wirtschaftlichen Beteiligung deutschsprachiger Akteure an der atlantischen Sklaverei in den letzten Jahren diversifiziert hat, konzentriert sie sich im Wesentlichen auf indirekte Verbindungen, finanzielle Beteiligungen und Verflechtungen, auf deutschsprachige

---

Latin America, in: ders. (Hrsg.), *Brazil. Essays on History and Politics* 2018, S. 19–54, hier S. 19–24, 52f.

- 56 Eine ausführlichere Beschreibung der Bremer Seefahrts- und Handelsgeschichte erfolgt unten in „2.1.1 Geschichtlicher Überblick“. Vgl. zur traditionell auch historiografisch großen Bedeutung des Bremer Nordamerikahandels Prüser, *Vom Bremer Überseekaufmann*, 1940, S. 7.
- 57 Vgl. Jürgen Müller, *Einheimische Eliten und deutsche Kaufleute in Lateinamerika (1815–1870)*, in: Thomas Fischer (Hrsg.), *Ausländische Unternehmen und einheimische Eliten in Lateinamerika. Historische Erfahrungen und aktuelle Tendenzen*, Frankfurt am Main 2001, S. 49–72, hier S. 49, 57, 63. Siehe zur älteren Forschung beispielsweise Felix Becker, *Die Hansestädte und Mexiko: Handelspolitik, Verträge und Handel, 1821–1867*, Wiesbaden, 1984; Hendrik Dane, *Die wirtschaftlichen Beziehungen Deutschlands zu Mexiko und Mittelamerika im 19. Jahrhundert*, Köln, Wien, 1971; Walther L. Bernecker, *Die Handelskonquistadoren: Europäische Interessen und mexikanischer Staat im 19. Jhd.*, Stuttgart, 1988; Arfs, *Die Beziehungen der Hansestadt Hamburg zu den LaPlata-Staaten 1815 – 1866*, 1991.
- 58 Siehe beispielsweise Zeuske, *Sklavenhändler, Negerros und Atlantikkreolen*, 2015, S. 27–295; Michael Zeuske, *Deutsche als Eliten in Lateinamerika (19. Jahrhundert). Regionen, Typen, Netzwerke und paradigmische Lebensgeschichten*, in: Markus A. Denzel (Hrsg.), *Deutsche Eliten in Übersee (16. bis frühes 20. Jahrhundert)*. Büdinger Forschungen zur Sozialgeschichte 2004 und 2005, Sankt Katharinen 2007, S. 173–206; Michael Zeuske, Christian Wilhelm Jamm und die Sklaverei auf Kuba, in: *Geroldsecker Land. Jahrbuch einer Landschaft* 45 (2003), S. 19–46. Siehe auch Walther L. Bernecker, *Konsularische und diplomatische Depeschen preußischer Vertreter in Mexiko (19. Jahrhundert)*. Eine Quellenedition, Frankfurt am Main, 2016.



chige Kaufleute in Handelsdiasporen europäischer Kolonialhäfen und Produktionsketten des europäischen Hinterlandes. Die bisher untersuchten Akteure hielten sich in Europa auf, wenn sie Sklaven und Plantagen besaßen, blieben diese für sie abstrakte Finanzgeschäfte.<sup>59</sup> Diese Arbeit trägt zum Forschungsfeld der Handels- und Kolonialverflechtungen bei, indem sie den transatlantischen Direkthandel von Bremen und auch sich in Übersee aufhaltende Kaufleute untersucht. Wichtiger ist aber, dass diese Untersuchung den Kauf- und Geschäftsleuten über den Atlantik und zurück folgt. Sie schafft eine in der bisherigen Forschung fehlende transatlantische Perspektive, indem sie gleichzeitig den direkten Umgang mit und die Beteiligung von Kaufleuten an der atlantischen Sklaverei als Sklavenbesitzer, Kolonialwarenhändler und Plantagenbesitzer sowie die Rückwirkungen dieser Verbindungen auf Bremen betrachtet.

Das zweite Forschungsfeld betrifft den transozeanischen Wissenstransfer und Rückwirkungen der Kolonial- und Sklavereiverflechtungen in den deutschsprachigen Raum. Eine Isolation des deutschsprachigen und zentraleuropäischen Raumes von atlantischen und globalen Kolonialismen wird zunehmend auch außerhalb von wirtschaftshistorischen Betrachtungsweisen in Frage gestellt. Schon um die Jahrtausendwende entwickelte Susanne Zantop das Konzept der „Kolonialphantasien“. Demnach bedingten sich ein erstarkender Nationalismus, ein Bedürfnis nach eigenen Kolonien und eine Unzufriedenheit mit der reformbedürftigen inneren Lage deutscher Staaten.<sup>60</sup> In jüngster Zeit intensivierte sich die Ausweitung und Diversifizierung der Untersuchung kolonialer Verflechtungen.<sup>61</sup> So stellte in der neuesten Forschung Franziska Hoyer anhand von Deutschen im Indo-Pazifik Fragen nach fortgeführten und beendeten Familienkontakten

---

59 Zu deutschen Kaufleuten in europäischen Kolonialhäfen bestehen umfangreiche Monografien. Weber, *Deutsche Kaufleute*, 2004; Schulte-Beerbühl, *Deutsche Kaufleute in London*, 2007. Zudem gibt es ältere Aufsätze. Siehe zu Bremen insbesondere Hartmut Müller, *Bremer Kaufleute in Bordeaux*, in: *Bremisches Jahrbuch* 73 (1994), S. 87–115.

60 Susanne Zantop, *Kolonialphantasien im vorkolonialen Deutschland (1770 – 1870)*, Berlin, 1999; siehe auch Barbara Riesche, *Schöne Mohrinnen, edle Sklaven, schwarze Rächer: Schwarzendarstellung und Sklavereithematik im deutschen Unterhaltungstheater (1770 – 1814)*, Hannover, 2010.

61 Siehe hierzu u.a. Mallinckrodt et al., *Beyond Exceptionalism*, 2021; Peter Burschel/Sünne Juterczenka (Hrsg.), *Das Meer: Maritime Welten in der Frühen Neuzeit*, Köln, 2021; Jutta Wimpler/ Klaus Weber (Hrsg.), *Globalized Peripheries: Central Europe and the Atlantic World, 1680–1860*, Melton, 2020.

von kolonialen Akteuren.<sup>62</sup> Marine Fiedler untersuchte die translokalen Erfahrungen einer Hamburger Kaufmannsfamilie in verschiedenen Kolonialimperien.<sup>63</sup> Zu Bremen gibt es – wenngleich erst für das späte 19. und frühe 20. Jahrhundert – eine Untersuchung kaufmännischer Familienmobilität und gehaltener Kontakte nach Bremen, das insbesondere durch die Betrachtung der Lebenswirklichkeiten das verklarte Bild wagemutiger Überseeaufleute in Frage stellt.<sup>64</sup> Die vorliegende Arbeit setzt an dieser Stelle an, indem sie über die reine Kaufmannsmobilität hinaus die Zugehörigkeit von Bremern in Übersee zu Kolonialeliten untersucht und nach der Rolle von Mäzenatentum und inszenierten Kolonialerfahrungen fragt. In diese neuen, breitgefächerten Bemühungen wechselseitige Verbindungen darzustellen, fallen auch Untersuchungen missionarischer Aktivitäten, die durch Mobilität und Wissenstransfers zum wechselseitigen Austausch von Menschen und kulturellen Praktiken führten.<sup>65</sup> Die neueste Forschung begann zudem damit, eine aktivistisch-abolitionistische und intellektuelle Teilhabe des deutschsprachigen Raumes an der atlantischen Welt zu untersuchen. So konnte Sarah Lentz unter Berücksichtigung der jüngst aufgezeigten wirtschaftlichen Sklavereiverflechtungen nachweisen, dass es im Deutschen Bund eine eigenständige Abolitionsdebatte gab.<sup>66</sup> Zuvor war die Forschung, davon ausgegangen, die atlantische Sklaverei sei nicht präsent genug gewesen, um eine Protestbewegung auszulösen.<sup>67</sup> Die Verbindung dieser genannten Forschungsansätze zur Teilhabe an der atlantischen

62 Hoyer, *Relations of absence. Germans in the East Indies and Their Families, c. 1750–1820*, 2020.

63 Marine Fiedler, *Von Hamburg nach Singapur: Translokale Erfahrungen einer Hamburger Kaufmannsfamilie in Zeiten der Globalisierung (1765–1914)*, Köln, 2022.

64 Hoffmann, *Auswandern und Zurückkehren*, 2009.

65 Josef Köstlbauer, *Ambiguous Passages: Non-Europeans brought to Europe by the Moravian Brethren during the Eighteenth Century*, in: Jutta Wimmeler/Klaus Weber (Hrsg.), *Globalized Peripheries. Central Europe and the Atlantic World, 1680–1860*, Melton 2020, S. 169–186; Josef Köstlbauer, "I have no shortage of Moors": Mission, Representation, and the Elusive Semantics of Slavery in Eighteenth-Century Moravian Sources, in: Rebekka von Mallinckrodt/Sarah Lentz/Josef Köstlbauer (Hrsg.), *Beyond Exceptionalism – Traces of Slavery and the Slave Trade in Early Modern Germany, 1650–1850*, Berlin/Boston 2021, S. 109–136.

66 Sarah Lentz, "Wer helfen kann, der helfe!": Deutsche SklavereigeegnerInnen und die atlantische Abolitionsbewegung, 1780–1860, Göttingen, 2020.

67 Ebd., S. 32; Rainer Koch, *Liberalismus, Konservatismus und das Problem der Negerklaverei. Ein Beitrag zur Geschichte des politischen Denkens in Deutschland in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts*, in: *Historische Zeitschrift* 222 (1976) 1, S. 529–577, hier S. 251; Jana Braun, *Das Bild des "Afrikaners" im Spiegel deutscher Zeitschriften der Aufklärung*, Leipzig, 2005, S. 41.

Welt und insbesondere an der Sklaverei durch Mobilität, Wissenstransfers und geteilte Diskurse soll ein umfassenderes Bild dieser Verflechtungen ermöglichen. Vor dem Hintergrund der bisherigen Forschung, welche neue Erkenntnisse in diesen Themenbereichen erzielte, sie aber stets getrennt voneinander betrachtete, erscheint die Kombination von Fragen nach Sklavereidebatten und ihrer atlantischen Einbindung, nach Positionierungen zu der und der Teilhabe an der Unterdrückung des Sklavenhandels besonders lohnenswert.

Ein in diesem Zusammenhang bisher nicht beachteter, aber für den Wissenstransfer grundlegender Bestandteil dieser Rückwirkungen der Verflechtungen mit Kolonialismen und Sklaverei sind die Konsularverbindungen, die eine eigenständige Forschungstradition aufweisen. Die konsularischen Beziehungen der Hansestädte wie auch der übrigen Territorien des Alten Reiches und der ihnen nachfolgenden Mitgliedstaaten des Deutschen Bundes sind noch immer kaum systematisch erforscht. Es finden sich neben einigen Überblicksdarstellungen<sup>68</sup> zahlreiche alleinstehende Einzelfalluntersuchungen.<sup>69</sup> Eva Fiebig's 2005 erschienene Monografie über das hanseatische Konsulatswesen in der Levante sticht hier bezüglich der Hansestädte in der jüngeren Forschung als Ausnahme heraus.<sup>70</sup> Für das späte 18. Jahrhundert und die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts fällt in

---

68 Eine umfassende Übersicht der diplomatischen Vertretungen erschien bereits 1931. Georg Fink, *Diplomatische Vertretungen der Hanse seit dem 17. Jahrhundert bis zur Auflösung der Hanseatischen Gesandtschaft in Berlin 1920*, in: *Hansische Geschichtsblätter* 56 (1931), S. 112–155; In neuerer Zeit relevant ist insbesondere Antjekathrin Graßmann, *Hanse weltweit? Zu den Konsulaten Lübecks, Bremens und Hamburgs im 19. Jahrhundert*, in: dies. (Hrsg.), *Ausklang und Nachklang der Hanse im 19. und 20. Jahrhundert*. 1999 in der Hansestadt Quedlinburg abgehaltenen Hansisch-niederdeutschen Pflingsttagung, Trier 2001, S. 43–66.

69 Eine ausführliche Analyse des Forschungsdesiderats findet sich in Matthias Manke, *Die Konsulate der Hansestädte in den USA: Gemeinsamkeiten und Unterschiede bis Gründung des Norddeutschen Bundes*, in: Rolf Hammel-Kiesow/Heiko Herold/Claudia Schnurmann (Hrsg.), *Die hanseatisch-amerikanischen Beziehungen seit 1790*, Trier 2017, S. 65–98, hier S. 65–67; Siehe auch Eva Susanne Fiebig, *Hanseatenkreuz und Halbmond: Die hanseatischen Konsulate in der Levante im 19. Jahrhundert*. Zugl.: Kiel, Univ., Diss., 2005, Marburg, 2005, S. 15–21.

70 Fiebig, *Hanseatenkreuz und Halbmond*, 2005 Magnus Ressel untersuchte die konsularische Kooperation der Hansestädte im 17. und 18. Jahrhundert. Magnus Ressel, *Von der Hanse zur hanseatischen Gemeinschaft. Die Entstehung der Konsulatsgemeinschaft von Bremen, Hamburg und Lübeck*, in: *Hansische Geschichtsblätter* 130 (2012), S. 127–174; Magnus Ressel, *Die Stärke der schwachen Akteure: Die hanseatische Gemeinschaft im europäischen Handelssystem des 18. Jahrhunderts*, in: *Niedersächsisches Jahrbuch für Landesgeschichte* 92 (2020), S. 95–136.

der Forschung zum überseeischen Konsulatswesen der Hansestädte und insbesondere Bremens eine starke thematische Konzentration auf die Beziehungen mit den USA und in geringerem Maße mit den britischen Kolonien auf. Speziell für die Konsulate in Lateinamerika besteht noch immer eine Forschungslücke. Schon vor beinahe drei Jahrzehnten kam Horst Pietschmann zu der Einschätzung, selbst für Hamburg würden die Lateinamerikabeziehungen eine Forschungslücke darstellen, welche insbesondere die konsularisch-diplomatischen Beziehungen sowie kulturelle Rückwirkungen auf Hamburg betreffe.<sup>71</sup> Da mit den Konsulatskorrespondenzen ein umfangreicher deutschsprachiger Quellenkorpus besteht, ist dies wohl keiner Sprachbarriere geschuldet. Vielmehr folgt die Konsulatsforschung den historisch intensiveren Handelsbeziehungen nach Nordamerika und der entsprechend dichten Wirtschaftsforschung, um diese zu ergänzen.<sup>72</sup>

Seitdem hat es zwar Veröffentlichungen zur hanseatischen und besonders zur hamburgisch-lateinamerikanischen Geschichte gegeben.<sup>73</sup> Diese fokussieren sich jedoch weiterhin hauptsächlich auf die Entwicklung des Warenaustausches oder einzelne Handelsfirmen. Auch die inhaltliche Auswertung der hanseatischen Konsulatsberichte und Dienstkorrespondenz zur Untersuchung der transferierten Meinungsbilder ist selten<sup>74</sup> und häu-

71 Pietschmann, *Hamburg und Lateinamerika*, S. 281, 284f.; Müller, *Einheimische Eliten*, 2001, S. 69.

72 Im hanseatisch-bremischen Kontext ist dies insbesondere in folgenden Veröffentlichungen zu beobachten: Rolf Hammel-Kiesow/Heiko Herold/ Claudia Schnurmann (Hrsg.), *Die hanseatisch-amerikanischen Beziehungen seit 1790. Hansische Studien*, Band 24, Trier, 2017; Eine weitere neuere Veröffentlichung zum Thema ist Lars U. Scholl (Hrsg.), *Bremen und Amerika: Die Verbindungen der Hansestadt mit den Vereinigten Staaten*, Bremen, 2010; Manke, *Die Konsulate der Hansestädte in den USA*, 2017.

73 Obwohl das Konsulatswesen eine untergeordnete Rolle spielt, findet es etwa in folgenden Veröffentlichungen Beachtung. Vogt, *Ein Hamburger Beitrag zur Entwicklung des Welthandels im 19. Jahrhundert*, 2003; Pietschmann, *Hamburg und Lateinamerika*.

74 Ausnahmen sind Hermann Wätjens alte, aber noch immer relevante Artikel über Brasilien, welche in großem Maße die Dienstkorrespondenz des Bremer Generalkonsuls in Rio de Janeiro, Christian Stockmeyer (1837–1854), insbesondere zur Auswanderer- und Handelsgeschichte nutzen. Hermann Wätjen, *Die Hansestädte und Brasilien 1820 bis 1870. Eine wirtschaftsgeschichtliche Studie*, in: *Weltwirtschaftliches Archiv. Zeitschrift des Instituts für Weltwirtschaft und Seeverkehr an der Universität Kiel* 22 (1925), S. 33–57; Hermann Wätjen, *Die deutsche Auswanderung nach Brasilien in den Jahren 1820–1870*, in: *Weltwirtschaftliches Archiv. Zeitschrift des Instituts für Weltwirtschaft und Seeverkehr an der Universität Kiel* 19 (1923), S. 595–609; Stefan Hartmann, *Die USA im Spiegel der oldenburgischen Konsulatsberichte 1830–1867*,

figer in der Forschung zu den preußischen Konsulatsbeziehungen zu finden. Da viele preußische Konsuln aus den Hansestädten stammten, steht die preußische Konsulargeschichte in einem direkten Zusammenhang mit der hanseatischen Kaufmannsmigration.<sup>75</sup> Die hanseatischen Konsulatsbeziehungen bleiben ein wenig erforschtes Gebiet, das ihre transatlantischen Rückwirkungen in Form von Wissenstransfers ausspart. Die vorliegende Arbeit soll dazu beitragen, diese Forschungslücke zu schließen. Sie kann Fragen nach der Funktionsweise der Konsulate, ihrer Bedeutung für den transatlantischen Wissenstransfer nach Bremen sowie der Stellung und dem Einfluss der Konsuln und ihrer Kommunikationskanäle in Bremen beantworten. Besonderer Fokus liegt dabei auf dem Wissens- und Meinungstransfer über die atlantische Sklaverei.

Ein weiterer Aspekt der kolonialen Rückwirkungen betrifft den Aufenthalt, das Leben und den Rechtsstatus von verschleppten Menschen afrikanischer oder asiatischer Herkunft im Alten Reich und dessen Nachfolgestaaten. Die Anwesenheit von Menschen afrikanischer oder asiatischer Herkunft im Alten Reich und im Deutschen Bund hat in der Forschung in Form von oft lokal- oder regionalgeschichtlichen Einzeluntersuchungen schon länger Beachtung gefunden, die sich in den letzten Jahrzehnten verstärkte.<sup>76</sup> Besonderes Augenmerk lag dabei auf höfischen Dienern.<sup>77</sup> Eine zentrale Debatte befasst sich mit der Frage nach dem Freiheitsstatus

---

in: Niedersächsische Archivverwaltung (Hrsg.), *Zwischen London und Byzanz. Die geschichtlichen Territorien Niedersachsens in ihren Beziehungen zum Ausland: eine Ausstellung der Niedersächsischen Archivverwaltung*, Göttingen 1979, S. 121–142.

- 75 Michael Zeuske, *Preußen und Westindien. Die vergessenen Anfänge der Handels- und Konsularbeziehungen Deutschlands mit der Karibik und Lateinamerika 1800–1870*, in: Sandra Carreras/Günther Maihold (Hrsg.), *Preussen und Lateinamerika im Spannungsfeld von Kommerz, Macht und Kultur*, Münster 2004, S. 145–215; Zeuske, *Deutsche als Eliten in Lateinamerika*, 2007; Wolfgang Penkwitt, *Preußen und Brasilien: Zum Aufbau des preußischen Konsularwesens im unabhängigen Kaiserreich (1822–1850)*. Zugl.: Erlangen, Nürnberg, Univ., Diss, Wiesbaden, 1983; Es bestehen außerdem umfangreiche Quelleneditionen. Rolf Walter, *Preussen und Venezuela: Edition der preussischen Konsularberichte über Venezuela, 1842–1850*, Frankfurt am Main, 1991; Bernecker, *Konsularische und diplomatische Depeschen*, 2016.
- 76 Siehe beispielsweise Lena Schledewitz/Martin H. Jung, *Die Osnabrücker "Mohrentaufe" 1661*, in: *Jahrbuch der Gesellschaft für niedersächsische Kirchengeschichte* 114 (2016), S. 135–160; Rade/Hans Jürgen, *"der damahlen den Mohren mit aus Indien brachte". Der Eigenbehörige Moritz Renneke aus Delbrück-Westenholz und der Paderborner Hofmohr Wilhelm Endomiro aus Surinam*, in: *Westfälische Zeitschrift* 166 (2016), S. 267–318. Siehe außerdem folgende ausführlichere Monografien Peter Martin, *Schwarze Teufel, edle Mohren: Afrikaner in Geschichte und Bewußtsein der Deutschen*, Hamburg, 2001, Neuausg., 1. Aufl.; Hans Werner Debrunner, *Presence*

von Menschen, die den deutschsprachigen Raum versklavt betraten und ihren Handlungsmöglichkeiten. Die Positionen reichen dabei von einer inzwischen widerlegten Annahme einer Befreiung durch die Taufe über die Hypothese von Abhängigkeitsverhältnissen bei ohne notwendigerweise bestehendem Sklavenstatus bis zum vermuteten Fortbestand des Sklavenstatus.<sup>78</sup> Innerhalb dieser Debatte konnte Rebekka von Mallinckrodt jüngst nachweisen, dass es im Alten Reich im 18. Jahrhundert einen Sklavenstatus nach römischem Recht gab, der auch in Gerichtverhandlungen in der Praxis bestätigt wurde. In den Aspekten nach transatlantischer Mobilität und Sklavereiverflechtungen stellen sich Fragen nach der Mobilität der den Bremern gehörenden versklavten Menschen. Auch auf rechtlicher Ebene trägt diese Arbeit zum Forschungsfeld bei. So ergeben sich durch die Abwesenheit einer gesetzlichen Regelung der Sklaverei in Bremen Fragen nach der rechtlichen und praktischen Handhabe beim Betreten von Bremer Territorium und Bremer Schiffen durch versklavte Menschen.

---

and Prestige: Africans in Europe. A History of Africans in Europe before 1918, Basel, 1979.

- 77 Siehe beispielsweise Anne Kuhlmann-Smirnov, *Schwarze Europäer im Alten Reich: Handel, Migration, Hof*, Göttingen, 2013. Sie beispielsweise auch Mark Häberlein, "Mohren", ständische Gesellschaft und atlantische Welt, in: Claudia Schnurmann/Hartmut Lehmann (Hrsg.), *Atlantic Understandings: Essays on European History in Honor of Hermann Wellenreuther*, Hamburg 2006, S. 77–102.
- 78 Die These einer Aufhebung des Sklavenstatus vertrat Monika Firla. Vera Lind spricht von einer „privileged dependency“. Anne Kuhlmann-Smirnov verweist auf Handlungsmöglichkeiten und Chancen der Afrikaner. Arne Spohr verweist ähnlich wie Renate Dürr auf Diskriminierung und Benachteiligung. Monika Firla, *AfrikanerInnen und ihre Nachkommen im deutschsprachigen Raum von der Zeit der Kongokonferenz und ihrer Folgen*, in: Marianne Bechhaus-Gerst (Hrsg.), *AfrikanerInnen in Deutschland und schwarze Deutsche – Geschichte und Gegenwart*, Münster 2004, S. 9–24; Vera Lind, *Privileged Dependency on the Edge of the Atlantic World: Africans and Germans in the Eighteenth Century*, in: Byron R. Wells (Hrsg.), *Interpreting colonialism*, Oxford 2004, S. 369–391; Kuhlmann-Smirnov, *Schwarze Europäer im Alten Reich*, 2013; Arne Spohr, *Violence, Social Status, and Blackness in Early Modern Germany: The Case of the Black Trumpeter Christian Real (ca. 1643-after 1674)*, in: Rebekka von Mallinckrodt/Sarah Lentz/Josef Köstlbauer (Hrsg.), *Beyond Exceptionalism – Traces of Slavery and the Slave Trade in Early Modern Germany, 1650–1850*, Berlin/Boston 2021, S. 57–80; Renate Dürr, *Inventing a Lutheran Ritual: Baptisms of Muslims and Africans in Early Modern Germany*, in: Ulinka Rublack (Hrsg.), *Protestant Empires* 2020, S. 196–227.

## Quellen und Konzepte

Da das Erkenntnisinteresse sich geografisch über weite Teile der atlantischen Welt erstreckt und inhaltlich unterschiedliche Themenfelder berührt, zählt es zu den methodischen Herausforderungen, eine kohärente Quellenbasis zu erstellen. Mit Bremen verfügt die Untersuchung über ein räumliches Zentrum, das den Ausgangs- oder Endpunkt der atlantischen Verflechtungen darstellt. Der größte Teil der genutzten Bremer Quellen entstammt dem Staatsarchiv Bremen (StAB), aber auch das Archiv der Handelskammer Bremen (AHB) und die Sammlung der Gesellschaft für Familienforschung „Die MAUS Bremen“ (MAUS) enthalten relevante Quellenbestände. Die gedruckten Quellen konnten teilweise online eingesehen werden. Nicht digitalisierte gedruckte Quellen stammen zu einem großen Teil aus der umfangreichen Sammlung der Staats- und Universitätsbibliothek Bremen (SuUB). Außerhalb Bremens fanden unter anderem die Quellenbestände des Archivs der Hansestadt Lübeck (AHL) Verwendung, welche von enger hanseatischer Kooperation in transatlantischen Angelegenheiten zeugen. Das dänische *Rigsarkivet* (RKA) und *The National Archives of the UK* (TNA) verfügen über Kolonialakten, welche es erlauben, die Tätigkeiten von Einzelpersonen in den Kolonien nachzuvollziehen.

Konzeptionell beruht das Untersuchungsvorgehen auf der Verflechtungsgeschichte, der atlantischen Geschichte und Ansätzen der Globalgeschichte. Konzepte einer atlantischen Geschichte, die den atlantischen Raum in wirtschaftlicher, kultureller und politischer Hinsicht als Einheit betrachten, gehen auf die 1950er und 60er Jahre zurück und finden in der historischen Forschung insbesondere seit den 1990ern breite Resonanz. Die dem Konzept zugrunde liegende Annahme einer Verschmelzung des atlantischen Raums entsprechen dem Ziel dieser Arbeit, Bremens Teilhabe an einem atlantischen (Anti-)Sklavereisystem aufzeigen. Die atlantische Geschichte geht von einer den Atlantik umspannenden wechselseitigen Abhängigkeit Europas, Afrikas und Amerikas aus. Sie lenkte etwa in der Erforschung kolonialer Verbindungen erstmals die Aufmerksamkeit verstärkt auf die verschiedenen Rückwirkungen aus amerikanischen oder afrikanischen Gebieten auf Europa und ging in ihrer Betrachtung über den Rahmen einzelner Kolonialimperien hinaus. Die atlantische Geschichte beschreibt Prozesse, Netzwerke und Verbindungen, des atlantischen Raums, die über National-



staaten hinausgehen.<sup>79</sup> Die Sklavereigeschichte Bremens in diesem Kontext atlantischer Verflechtungen zu betrachten, folgt auch den konzeptionellen Entwicklungen der Sklavereigeschichte des atlantischen Raumes. Schon 2000 forderte David Brion Davis, die Sklavereigeschichte aus breiteren, transnationalen atlantischen Perspektiven zu betrachten, da sie meist als nationale oder komparative Geschichte zwischen zwei Nationen geschrieben werde.<sup>80</sup>

Diese Bestrebung entspricht auch dem Feld der Verflechtungsgeschichte (*entangled history*), welche die Transferprozesse nicht als einseitig betrachtet, sondern auf Rückwirkungen von Kolonien auf Mutterländern verweist und darüber hinaus dafür plädiert, Untersuchungen nicht auf einzelne Kolonialimperien zu beschränken.<sup>81</sup> Der Fokus auf einen spezifischen Ausgangsort, in diesem Fall Bremen, der anhand seiner globalen Verflechtungen analysiert wird, soll es ermöglichen, diese Verflechtungen und Transferprozesse in ihrer Komplexität und Vielfalt zu erfassen. Wie in der Verflechtungsgeschichte methodisch gefordert, erstrecken sie sich mit dem Untersuchungsraum der atlantischen Plantagenregionen über verschiedene Kolonialimperien und beachten umfassend Entwicklungen beiderseits des Atlantiks. Um die Wechselseitigkeit und Mehrpoligkeit von Transferprozessen herauszustellen, sollen sie aus verschiedenen Blickwinkeln betrachtet

---

79 Einen ausführlichen Überblick über Historiografie und Methoden der atlantischen Geschichte bietet Horst Pietschmann, Introduction: Atlantic History – History between European History and Global History, in: ders. (Hrsg.), *Atlantic history: History of the Atlantic system 1580 – 1830. papers presented at an international conference, held 28 August – 1 September, 1999, in Hamburg, Göttingen 2002*, S. 11–54. Vgl. Bernard Bailyn, *The Idea of Atlantic History*, in: *Itinerario* 20 (1996) 1, S. 19–44; Bernard Bailyn, *Atlantic History: Concept and Contours*, Cambridge, 2005. Eine kritische Auseinandersetzung mit der Validität des Konzepts atlantischer Geschichte bietet Paul W. Mapp, *Atlantic History from Imperial, Continental, and Pacific Perspectives*, in: *The William and Mary Quarterly* 63 (2006) 4, S. 713–724.

80 David Brion Davis, *Looking at Slavery from Broader Perspectives*, in: *The American Historical Review* 105 (2000) 2, S. 452–466. Für eine kritische Auseinandersetzung mit Davis' Forderung siehe Peter Kolchin, *The Big Picture: A Comment on David Brion Davis's "Looking at Slavery from Broader Perspectives"*, in: *The American Historical Review* 105 (2000) 2, S. 467–471.

81 Siehe zur *entangled history* im Allgemeinen und der Rolle wechselseitiger Transferprozesse sowie spezifischer Untersuchungsausgangspunkte im Speziellen Sebastian Conrad/Shalini Randeria, *Geteilte Geschichten – Europa in einer postkolonialen Welt*, in: dies. (Hrsg.), *Jenseits des Eurozentrismus. Postkoloniale Perspektiven in den Geschichts- und Kulturwissenschaften*, Frankfurt/Main 2002, S. 9–49; Sebastian Conrad, *What Is Global History?*, Princeton, NJ, 2016, S. 41f., 87f.



werden.<sup>82</sup> Es ist daher auch darauf zu achten, wie Bremer Akteure ausgetauschtes Wissen adaptierten und auf ihre Situationen anwandten.

Sebastian Conrad stellt für die Globalgeschichte fest: „Die Verflechtung der Welt ist dabei stets der Ausgangspunkt, und die Zirkulation von und der Austausch zwischen Dingen, Menschen, Ideen und Institutionen gehören zu den wichtigsten Gegenständen dieses Zugriffs.“<sup>83</sup> Hinsichtlich einer Verortung in diesem weitgefassten Feld ist erneut der geografische Rahmen zu thematisieren. Die Untersuchung betrachtet mit dem atlantischen Raum einerseits eine globale Dimension. Sie geht dabei aber mit Bremen von einem lokalen Raum aus, dessen wirtschaftliche, politische und kulturelle Verflechtungen mit den Plantagenregionen des Atlantiks nachvollzogen werden. Dieses Vorgehen entspricht einem lokal/globalen Ansatz, der wechselseitige Zusammenhänge und Auswirkungen mehrdimensionaler Globalisierungsprozesse zwischen dem Lokalen und Globalen in den Blick nimmt. Lokal/globale Untersuchungen betrachten die „doppelte Vernetzung“ in örtlichen sowie weltweiten Zusammenhängen.<sup>84</sup> So betont etwa der Anthropologe Ulf Hannerz, die lokale und globale Dimension stünden nicht im Widerspruch zueinander, sondern beeinflussten sich gegenseitig.<sup>85</sup> Zur Beschreibung der Bemühung, beide Ebenen zu berücksichtigen und universelle und partikuläre Entwicklungen gemeinsam zu betrachten, popularisierte Roland Robertson in den 1990er Jahren den ursprünglich aus dem Marketing stammenden Begriff der Glokalisierung (*glocalization*).<sup>86</sup> Das

---

82 Dies ist insbesondere eine Forderung der *histoire croisée*, welche die Wechselseitigkeit von Austauschprozessen stark betont. Zugleich liegt ihr die Annahme zugrunde, dass das Transfertgut nicht nur übernommen, sondern durch den Austauschprozess immer auch angepasst und verändert wird. Michael Werner/Bénédicte Zimmermann, Vergleich, Transfer, Verflechtung. Der Ansatz der *Histoire croisée* und die Herausforderung des Transnationalen, in: *Geschichte und Gesellschaft* 28 (2002) 4, S. 607–636; Michael Werner/Bénédicte Zimmermann, Beyond Comparison: *Histoire Croisée* and the Challenge of Reflexivity, in: *History and Theory* 45 (2006) 1, S. 30–50.

83 Sebastian Conrad, *Globalgeschichte: Eine Einführung*, München, 2013, S. 9. Einen Überblick über diese und weitere Definitionen der Globalgeschichte bietet Mark Häberlein, *Von der Überseegeschichte zur Globalgeschichte – eine Positionsbestimmung*, in: *Jahrbuch für Europäische Überseegeschichte* 19 (2019), S. 9–36, hier S. 26–34.

84 Andre Gingrich, Lokal/Global, in: Fernand Kreff/Eva-Maria Knoll/Andre Gingrich (Hrsg.), *Lexikon der Globalisierung*, Bielefeld 2011, S. 232–233, hier S. 232.

85 Ulf Hannerz, *Transnational connections: Culture, people, places*, London, 1996, S. 17–29.

86 Roland Robertson, *Glokalisierung: Homogenität und Heterogenität in Raum und Zeit*, in: Ulrich Beck (Hrsg.), *Perspektiven der Weltgesellschaft*, Frankfurt am Main

Konzept der Glokalisierung steht dabei nicht im Widerspruch zu jenem der Globalisierung, sondern versteht sich als „refinement of the concept of globalisation“.<sup>87</sup>

Die breite, über Einzelaspekte hinausgehende Betrachtung der transatlantischen Sklavereiverflechtungen schließt sich zudem dem Bemühen an, in die Kulturgeschichte auch wirtschaftliche Entwicklungen einzubeziehen. Wenngleich die Kulturgeschichte der Geschichtswissenschaft neue Perspektiven eröffnete, blendet sie ökonomische Faktoren oft aus. Susanne Hilgers und Achim Landwehr wenden dagegen ein: „Eine Betrachtung kultureller Komplexität kann indessen ohne Berücksichtigung wirtschaftlicher Zusammenhänge nicht auskommen, weil dadurch zentrale Grundlagen menschlichen Lebens ausgeblendet werden und ein wichtiger Produzent kultureller Sinnbildung unberücksichtigt bleibt.“<sup>88</sup> Dies gilt umso mehr für die hier untersuchten Bremer Akteursgruppen, deren komplexe atlantische Verflechtungen aus wirtschaftlichen Beweggründen entstanden waren.

Aus diesen Strömungen und Entwicklungen leitet sich der Anspruch ab, Bremens Kolonial- und Sklavereiverflechtungen aus mehreren Perspektiven zu betrachten. Dies bedeutet einerseits ökonomische, politische, rechtliche, intellektuelle Perspektiven in den Blick zu nehmen, es bedeutet auch, neben Mikroebenen makrohistorische Prozesse zu beachten und in der atlantischen Verflechtung von Bremen aus mehrere geografische Schwerpunkte (wie Brasilien, Kuba, St. Thomas etc.) zu setzen.

Die Art der schwerpunktmäßig untersuchten Quellen variiert nach Themenfeldern und Fragestellungen. Zur Wirtschafts- und Handelsgeschichte, die den Ausgangspunkt der Untersuchung darstellt, wurden im StAB insbesondere ausgewählte serielle Quellen wie Exportzertifikate sowie Schiffs- und Warenankunftsverzeichnisse durchsucht. Zentral sind dabei die meist zur Bestätigung der Neutralität ausgestellten Senatszertifikate, die auch Ver-

---

1998, S.192–220; Gingrich, Lokal/Global, 2011; Joachim Blatter, glocalization, in: Encyclopaedia Britannica, 22. Februar 2022, <https://www.britannica.com/topic/glocalization>, 17.07.2022.

87 Roland Robertson, Globalisation or glocalisation?, in: Journal of International Communication 1 (1994) 1, S. 33–52, hier S. 33.

88 Siehe hierzu Susanne Hilger/Achim Landwehr, Zur Einführung, in: dies. (Hrsg.), Wirtschaft – Kultur – Geschichte. Positionen und Perspektiven, Stuttgart 2011, S. 7–26, hier S. 8–15. Vgl. Hartmut Berghoff/Jakob Vogel, Wirtschaftsgeschichte als Kulturgeschichte: Dimensionen eines Perspektivenwechsels, Frankfurt am Main, 2004.

klarungen<sup>89</sup> und Ladungspapiere enthalten und schwerpunktmäßig aus der Zeit um die Jahrhundertwende erhalten sind. Für bisherige Forschungsarbeiten sind sie kaum genutzt worden, möglicherweise auch aufgrund einer nicht idealen Zugänglichkeit. Es handelt sich um tausende, in großen Mappen nur grob sortierte Zettel. Aufgrund zahlreicher Detailangaben wie Warenart, Versender und Ziel erlauben sie umfassende qualitative Analysen. Diese sind angesichts eines lückenhaften und oft unzuverlässigen quantitativen Quellenkorpus umso bedeutsamer und bieten einen zielführenderen Zugang. Erst mit dem Voranschreiten des 19. Jahrhunderts kommen als ergänzende Quellen auch frühe Bremer Handelsstatistiken hinzu, die es erlauben die Detaillensichten der Zertifikate in eine Makroebene einzubetten. Neben der Analyse von Quellen des Schiffs- und Warenverkehrs geben geschäftliche Briefe und firmenhistorische Quellen Aufschluss über Geschäftsnetzwerke und die wirtschaftlichen Aktivitäten von Bremern in Übersee.

Um Bremen in der atlantischen Welt zu verorten, ist die Nutzung normativer Quellen unerlässlich. Internationale politische Verträge, Gesetzestexte und Gerichtsurteile beschreiben ein theoretisches Verhältnis des Bremer Staates und privater Bremer Akteure zu der von Umbrüchen gezeichneten atlantischen Sklaverei. Sie können zunächst darüber informieren, wie die Bremer Obrigkeit ihren Staat im Verhältnis zu anderen atlantischen Staaten und deren Sklavereiaktivitäten bewertete. Gleichzeitig offenbaren sie Divergenzen zwischen Selbstbild sowie normativem Zustand auf der einen Seite und faktischen Zuständen auf der anderen Seite. Gerade in Kombination mit dem normativen Quellenbestand sind die umfassend erhaltenen Senats- und Bürgerkonventsprotokolle besonders aussagekräftig. Sie dokumentieren Entscheidungsfindungsprozesse und in Gesetzestexten nicht geäußerte Zweifel und Bedenken der Obrigkeit. Sie verhalten sich ebenso komplementär zu diplomatischen und konsularischen Quellen.

Die umfangreichen Konsularakten des StAB geben in Verbindung mit den teilweise aufeinander Bezug nehmenden Akten des AHB über Handelsverhältnisse ein umfassendes Bild der Bremer Elite auf transatlantische

---

89 Verklarung, zeitgenössisch auch Seeprotest genannt: Eine eidesstattliche Erklärung des Kapitäns über während der Reise aufgetretene Schäden an Schiff oder Ladung. Oft beinhaltet sie eine ausführliche Beschreibung des Reiseverlaufs, um schweren Seegang, Kaperung oder sonstige Schadensursachen zu bestimmen. Johann Hinrich Röding, Allgemeines Wörterbuch der Marine. In allen europäischen Seesprachen nebst vollständigen Erklärungen. 2. Band. L-Z, Hamburg, 1796, S. 570, Seeprotest.

diplomatische und wirtschaftliche Verbindungen und den über sie stattfindenden Wissensaustausch. Die teils lückenhaft aber für viele Standorte sehr umfassend erhaltenen Konsularberichte beinhalten Stellungnahmen und Bremer Perspektiven sowohl auf wirtschaftliche und politische Entwicklungen in Plantagenregionen im Allgemeinen als auch der Sklaverei im Speziellen. Die Konsularakten können auch deshalb neue Perspektiven eröffnen, da sie in der alten, meist streng wirtschaftlich fokussierten Forschung des Bremer Transatlantikhandels erstaunlich wenig Aufmerksamkeit erhielten. So strafte der Historiker Hermann Wätjen sie 1932 geradezu mit Verachtung. Ihr Studium sei eine „mühselige, zeitraubende und nicht immer erfreuliche Arbeit [...]. Denn mit einem beträchtlichen Teil der Konsulatsberichte lässt sich heute herzlich wenig anfangen.“ Wätjen störte sich insbesondere an der Seltenheit harter wirtschaftlicher Daten und statistischen Materials und warf den Konsuln vor, sich vor ihrer Arbeit gedrückt zu haben. Doch eben solche aus rein wirtschaftshistorischer Perspektive „dürftige, nichtssagende Notizen“ sind aufgrund der Vielfalt des von ihnen übermittelten Wissens im bestehenden Untersuchungskontext besonders wertvoll.<sup>90</sup>

Publizierte Quellen wie Zeitungen, Bücher oder Pamphlete sind von zentraler Bedeutung. Sie beinhalten unter anderem politische Zeitungen, intellektuelle Zeitschriften, aber auch Reise- und Ortsbeschreibungen, publizierte Gerichtsverhandlungen und Gesetzestexte oder politische Schriften und öffentliche Stellungnahmen von Einzelpersonen. Sie ermöglichen zuvorderst die Analyse öffentlicher Diskurse zu Sklavenhandel, Sklaverei, Abolition sowie zu der eigenen Bremer Teilhabe an diesen Phänomenen. Der Ausdruck des öffentlichen Diskurses bezieht sich für den hier gewählten Untersuchungszeitraum tatsächlich bereits auf ein Massenpublikum. Eine breite Öffentlichkeit, die sich nicht auf Oberschichten beschränkte, konsumierte regelmäßig Zeitungen.<sup>91</sup> Ziel der Untersuchung der Publizistik ist es, anhand ausgewählter Zeiträume Argumentations- und Denkmuster aufzudecken. Sie fragt nach den Orten, über die berichtet wird, nach den Themen, nach den Quellen und den vertretenen Standpunkten, um Einflüsse atlantischer Debatten, insbesondere der Britischen ausfindig zu

---

90 Wätjen, Aus der Frühzeit des Nordatlantikverkehrs, 1932, S. VIII-XI.

91 Erich Schön, „... gar mancher kommt vom Lesen der Journale.“ Aspekte der qualitativen Geschichte des Zeitungslesens im 18. Jahrhundert, in: Martin Welke/Jürgen Wilke (Hrsg.), 400 Jahre Zeitung. Die Entwicklung der Tagespresse im internationalen Kontext, Bremen 2008, S. 395–408, hier S. 398. Siehe zur Geschichte der Bremer Presse unten „Atlantische Sklaverei in Öffentlichkeit und Publizistik“.

machen. Die Publizistik stellt auch deshalb eine wichtige Quellengrundlage dar, weil sie mit allen untersuchten Arten der Verflechtungen Verbindungen aufweist. Wirtschaftliche Verflechtungen zeigen sich etwa in der Zeitungswerbung für importierte Waren auf beiden Seiten des Atlantiks oder in Listen angekommener Waren und Schiffe. Politische und diplomatische Verbindungen spiegeln sich in politischer Berichterstattung oder auch in Anzeigen, wie etwa der Auktionsanzeige eines wegen Verdacht auf Sklavenhandel festgehaltenen und nun zu verkaufenden Schiffes.

Die Analyse publizistischer Quellen, die in vielen Fällen komplementär mit anderen Quellen nutzbar sind, ist darüber hinaus geeignet, zu zeigen, dass die verschiedenen Ebenen und Arten der Verflechtungen miteinander verwoben sind und Teil einer breiteren Einbindung Bremens in die atlantische Sklaverei darstellen. Zeitungsberichte und veröffentlichte Druckschriften können einen Knotenpunkt wirtschaftlicher, politisch-diplomatischer, rechtlicher und intellektueller Sklavereiverbindungen bilden oder ihre Verwobenheit offenlegen. So stehen etwa hinter einer veröffentlichten Beschreibung eines Gerichtsverfahrens über den mutmaßlichen Sklavenhandel eines Schiffes oder einer Beschreibung der Gliedstaaten der USA politische Motive, die letztlich wirtschaftliche Ziele verfolgten. Ebenso ist nach der Nutzbarmachung einer behaupteten Teilhabe an intellektuellen Bewegungen wie dem britischen Abolitionismus zu achten, die im öffentlichen (aber auch privaten) Rahmen teilweise gegenläufigen wirtschaftlichen und politischen Zielen dienen konnte.

Die Erfassung des Wissenstransfers über Sklavereipraktiken ist nicht nur mittels der Publizistik möglich. Der zweite und wichtigere Zugang ist die transatlantische Mobilität insbesondere der kaufmännischen Schicht. Aus ihr folgen zwei Arten der Korrespondenz. Einerseits sind dies die erwähnten Konsularberichte, die einen Wissenstransfer zur politischen und wirtschaftlichen Nutzung auf staatlicher, aber auch kaufmännischer Ebene in Bremen enthalten. Andererseits sind dies Briefe nicht institutionalisierter Korrespondenzen zwischen Kaufleuten in Plantagenregionen mit ihren Handelshäusern, Geschäftspartnern oder Familien in Bremen. Solche Briefe beinhalten Wissen über kaufmännische Themen wie die regionale Nachfrage nach Waren, aber auch die Profitabilität von Plantagen und in Einzelfällen sogar über Anzahl und Zustand von Sklaven sowie in persönlicheren Briefwechseln über Moralität und Wirtschaftlichkeit ihres Besitzes.

Die Einsicht von Akten kolonialer Behörden konzentriert sich auf St. Thomas, das insbesondere im späten 18. Jahrhundert und den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts als Umschlaghafen eine zentrale Rolle des

Bremer Transatlantikhandels einnahm. Es wurden verschiedene serielle Quellen durchgesehen. Am wichtigsten sind Steueratrikel, welche neben der Anzahl der Familienmitglieder auch die Anzahl von freien Dienern und Sklaven verzeichneten. Relevant sind außerdem die Passprotokolle der ankommenden und abfahrenden Schiffe, die Passagierangaben enthalten, sowie Auktionsprotokolle und Landregister, die Informationen über Plantagen und Sklaven enthalten. Für das hier weniger relevante Jamaika konnten Sklavenregistrationslisten eingesehen werden.

Um über die Informationen dieser seriellen Quellen hinausgehende Kenntnisse über die Aktivitäten von Bremern zu erlangen, eignen sich historische Bücher der atlantischen Welt oder karibische Zeitungen, die in Anzeigen Geschäftsaktivitäten, aber auch Schiffsverkehr und Persönliches wie Todesfälle oder Umzüge festhalten. Insbesondere im Bereich der Publizistik ermöglicht die fortschreitende Digitalisierung des Quellenbestands niedrigschwellig einen zeitlich und geografisch weit gefächerten Zugang. Es sind jedoch wiederum Bremer Quellen, die detaillierte Hintergrundforschung und mikrogeschichtliche Fallstudien erlauben. Insbesondere sind dies Firmen- und Familiennachlässe sowie familiengeschichtliche Sammlungen im StAB und in der MAUS, die von Privatbriefen über Gedichte oder Stammbäume zu Geschäftspapieren verschiedenste Quellen enthalten und biografische Tiefenbohrungen ermöglichen. Es können aber auch besonders detailliert überlieferte Gerichtsakten oder Behördenprotokolle sein. Je nach Quellenlage variiert der Detailgrad solcher Fallstudien zwar stark. Ihr Zweck ist es aber, gemeinsame Handlungsmuster aufzuzeigen. In der Untersuchung einzelner Bremer, die Gruppen wie Kaufleuten, Konsuln oder Plantagenbesitzern zuzuordnen sind, geht es daher primär darum, Verhaltens- oder Bewegungsmuster nachzuzeichnen und Fragen über die Personengruppen beantworten zu können. Dies können etwa Fragen nach der üblichen Anzahl der von Bremer Kaufleuten auf St. Thomas besessenen Sklaven, nach typischen sozialen Hintergründen der Bremer Plantagenbesitzer in der Karibik oder nach Darstellungs- und Rechtfertigungsmustern der Bremer Sklavereiprofiture sein. Unter Beachtung und Einbeziehung von atlantischen Makroprozessen können solche mikrogeschichtlichen Tiefenbohrungen dazu beitragen, Bremen politisch, ökonomisch und sozial in der Topologie des Sklavereiatlantiks zu verorten.

## Aufbau

Die Arbeit strukturiert sich in drei übergeordnete Kapitel, die mit den titelgebenden Waren, Wissen und Personen korrespondieren. Aufgrund der Interdependenz verschiedener Verflechtungsebenen besteht zwischen diesen thematischen Kategorien aber keine definitive Trennung, in den Kapiteln bestehen lediglich Untersuchungsschwerpunkte. Im zeitlichen Hauptaugenmerk gibt es in den Kapiteln leichte Abweichungen, die dem Fokus auf besonders fruchtbare historische Prozesse oder der Quellenlage geschuldet sind. In einigen Unterkapiteln wird der Zeitrahmen leicht erweitert, wenn die Einbeziehung früherer Ereignisse, die in einer gemeinsamen Entwicklungslinie stehen, sinnvoll erscheint.

Das Kapitel „2. Der Bremer Exporthandel nach Plantagenregionen“ legt den Untersuchungsfokus mit dem Waren- und Schiffsverkehr auf wirtschaftliche Verflechtungen. Mit der Betrachtung des Handels, der die Keimzelle des bremisch-transatlantischen Austausches bildete, legt es den thematischen Grundstein der Arbeit. Die zentrale Quellengrundlage bilden für den Export erstellte Senatszertifikate, die insbesondere für den Zeitraum um 1800 erhalten sind, eine Zeit in der zuverlässige Statistiken zum Exporthandel kaum vorhanden sind. Es zeichnet zunächst im ersten Unterkapitel in einer Überblicksdarstellung die historische Entwicklung des Bremer Überseehandels nach und erörtert die Quellenlage. Das zweite Unterkapitel untersucht den Exporthandel nach Plantagenregionen. Es fragt nach binnenländischen Ursprungsorten der Waren, den transozeanischen Zielgebieten des Handels und der Schifffahrt sowie der Art der exportierten Ware und der Verwendung, welche ihnen in den Plantagenregionen zukam. Es fragt zudem exemplarisch im Jahr 1805, das eine besonders vielversprechende Quellenlage aufweist, nach der Bedeutung des Überseehandels für die Kaufmannschaft. Das dritte Unterkapitel stellt beispielhaft Überseehändler vor, welche schon früh einen bedeutenden Export nach Plantagenregionen verzeichneten, und nimmt ihre Handelsaktivitäten sowie ihren sozialen Status in den Blick.

Das Kapitel „3. Diplomatische, personelle und geschäftliche Verbindungen zwischen Bremen und Plantagenregionen“ baut auf den Erkenntnissen des wirtschaftlichen Austauschs auf und geht darüber hinaus. Es behandelt verschiedene Verflechtungsebenen gemeinsam, die als Reaktion auf den wachsenden Handel und begleitend dazu entstanden. So zeigt es, wie umfassend Bremen sich mit dem Sklaverei-Atlantik verband und wie Bremer sich in Plantagenregionen unmittelbar und mittelbar an Sklaverei- und



Kolonialpraktiken beteiligten. In erster Linie konzentriert das Kapitel sich auf Mobilität und Migration von Personen und die darauf beruhenden Verflechtungen. Das erste Unterkapitel betrachtet Bremer am Beispiel von St. Thomas als Teil einer transnationalen Kolonialelite. Es sind ebenso die Teilhabe an lokalen Sklavereipraktiken und die Integration in die örtliche Elite zu untersuchen, wie fortbestehende Bindungen nach Bremen durch Mobilität, soziale Beziehungen und Handel. Im zweiten Unterkapitel geht es um die Auswirkungen politischer und ökonomischer Makroentwicklungen des Atlantikraums des frühen 19. Jahrhunderts, wie die Unabhängigkeit der lateinamerikanischen Staaten oder die britische Abolition, auf Bremen. Im Zentrum stehen diplomatische Bemühungen, Bremen durch die Schaffung von Handelsverträgen enger in den atlantischen Wirtschaftsraum einzubinden. Das dritte Unterkapitel behandelt Bremer und hanseatische Konsulate in den Plantagenregionen. Im Fokus steht dabei ihre Funktion als Wissensmittler, die ökonomische, kulturelle und politische Informationen nach Bremen leiteten. Besonderes Augenmerk liegt auf der Behandlung der Sklaverei, die fast ausschließlich als wirtschaftliches Thema nach Bremen vermittelt wurde. Als Mittelspersonen werden auch die ehrenamtlich arbeitenden Konsuln selbst in den Blick genommen, die sowohl in Bremen als auch an ihren Arbeitsorten über hohes soziales Ansehen und Einfluss verfügten. Das fünfte Unterkapitel fragt nach Bremern, die sich selbst als Besitzer oder leitende Angestellte auf karibischen Sklavenplantagen aufhielten. Anhand mehrerer Fallstudien zeigt es, wie Bremer trotz des Fehlens eigener Kolonien direkt an der Plantagensklaverei mitwirkten. Es untersucht ihre Beweggründe für den Plantagenerwerb und, wo es möglich ist, ihren Umgang mit der eigenen Beteiligung an der Sklaverei in der Korrespondenz mit anderen Bremern oder nach ihrer Rückkehr. Das sechste und letzte Unterkapitel ist ein Exkurs. Untersuchungsgegenstand sind nicht Bremer in überseeischen Plantagenregionen, sondern umgekehrt Menschen afrikanischer, afrikanisch-amerikanischer oder asiatischer Herkunft in Bremen. Die Präsenz schwarzer Menschen in Bremen ist in vielen Fällen eine Folge der zunehmenden Kolonialverflechtungen Bremens, aber auch des gesamten deutschsprachigen Raums.

Das Kapitel „4. Die Sklavereidebatte in Bremen“ rückt den Untersuchungsfokus auf Bremen. Das Erkenntnisinteresse liegt schwerpunktmäßig auf den Rückwirkungen der immer komplexeren atlantischen Verbindungen auf Bremen in Gesetzgebung und Rechtsprechung, politisch-diplomatischen Zielsetzungen der Obrigkeit und öffentlichem Diskurs. Im Mittelpunkt stehen der Transfer und die Anwendung von Wissen. Dabei zeigt



es auch, wie Selbstwahrnehmung und Wirklichkeit im Umgang mit der Sklaverei auseinanderklafften und instrumentalisiert werden konnten. Das erste Unterkapitel fokussiert sich auf die rechtliche und diplomatische Dimension. Es betrachtet zunächst Gesetzgebungsprozesse und Debatten innerhalb der Elite. Einen Fixpunkt stellt der Beitritt Bremens zu den britisch-französischen Verträgen zur Unterdrückung des Sklavenhandels 1837 dar, der langjährige gerichtliche Auseinandersetzungen über die Grenzen des innerhalb der Verträge Erlaubten nach sich zog. Im Rahmen dieser Prozesse trafen in Bremen Argumentationsmuster der Beteiligten aus verschiedenen Regionen des Sklaverei-Atlantiks aufeinander. Auch weitere Fälle, welche verdeutlichen, wie die atlantische Sklaverei nach Bremen rückwirkte, werden in den Blick genommen. Nicht zuletzt ist so Bremens Verbindung mit dem *Hidden Atlantic* des 19. Jahrhunderts aufzuzeigen. Im zweiten und letzten Unterkapitel geht es um die öffentliche Debatte Bremens, die sich primär in politischen Zeitungen, Zeitschriften und Büchern niederschlug. Zunächst betrachtet es die Behandlung der Unterdrückung des Sklavenhandels in der Bremer Presse. Anhand der Untersuchung ausgewählter Jahrgänge zeigt es einen klaren Einschnitt in der Berichterstattung auf. Gerichtsprozesse und diplomatische Auseinandersetzungen um die Umsetzung des Bremer Beitritts zu den Verträgen zur Unterdrückung des Sklavenhandels werden als Wendepunkt der öffentlichen Stimmung ausgemacht. Darauf folgend betrachtet das Unterkapitel die Bremer Perspektive auf die atlantische Sklavereidebatte, die in Bremen lange durch eine britische Sichtweise geprägt, aber auch früh schon von eigenen wirtschaftlichen Interessen durchzogen war. In der Handelsstadt Bremen stand etwa die Befürchtung einer Verringerung der Produktivität der atlantischen Plantagenwirtschaft durch die Abolition im Raum. Abschließend untersucht es Bremer Positionierungen zur Zuspitzung der Sklavenfrage in den USA der 1840er und 50er Jahre, in welcher die bremische Sichtweise erneut stark wirtschaftlich geprägt war. Es werden ebenso abolitionistische Stimmen betrachtet wie Sympathien für die Südstaaten und der Wunsch nach der am wenigsten kostspieligen Lösung, eine gütliche Einigung zwischen Nord- und Südstaaten.

## 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.<sup>92</sup>

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.<sup>93</sup> Seit 1849 fanden jährliche amtliche Veröffentlichungen der Handelsstatistiken statt.<sup>94</sup> 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.<sup>95</sup> 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.<sup>96</sup> 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.<sup>97</sup>

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.<sup>98</sup> 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.<sup>99</sup> 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.<sup>100</sup>

---

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](http://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. Eustatius' 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.<sup>101</sup> 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.<sup>102</sup> Obwohl die Insel selbst klein war und über wenig fruchtbares Land verfügte, stellte sie als Transithafen einen attraktiven Handelsplatz dar.<sup>103</sup> 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.<sup>104</sup> 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.<sup>105</sup>

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.<sup>106</sup> 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.<sup>107</sup> 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.<sup>108</sup> 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.<sup>109</sup> 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.<sup>110</sup> 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.<sup>111</sup> 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.<sup>112</sup> Der Wirtschaftshistoriker Ludwig Beutin verortete für Bremen daher in den 1850er Jahren das Ende der „patriarchalischen Züge des Frühkapitalismus“.<sup>113</sup>

### 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.<sup>114</sup> 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“,<sup>115</sup> 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.<sup>116</sup> Im Zuge der Napoleonischen Kriege verhängte Weserblockaden und die nach der französischen Besetzung Bremens fragwürdige Neutralität Bremer Waren und Schiffe<sup>117</sup> 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.<sup>118</sup> 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; Heinen, *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.<sup>119</sup> 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.<sup>120</sup>

Die Exporte und auslaufenden Schiffe hingegen sind kaum dokumentiert, eine den Schlachtebüchern entsprechende Quelle gibt es nicht.<sup>121</sup> Eine bereits 1913 von Friedrich Rauers erstellte statistische Annäherung an die Handelsgeschichte des 19. Jahrhunderts vor dem Beginn der behördlichen Statistik 1847 bleibt relevant.<sup>122</sup> Neue Grundlagenarbeiten zum Seeverkehr der vorstatistischen Zeit, welche die in Christina Deggims Inventarbuch seit 2011 zugänglicher erschlossene Quellenvielfalt nutzen, stehen leider noch aus.<sup>123</sup> 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 Seefahrt<sup>124</sup> 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.<sup>125</sup> 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.<sup>126</sup>

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 Prise<sup>127</sup>, 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.<sup>128</sup> Zudem konnten die Kaperer die verdächtigen Bremer Schiffe zur genauen Untersuchung in einen nahen Hafen aufbringen.<sup>129</sup>

---

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.<sup>130</sup> 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.<sup>131</sup>

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. Fuhren 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.“<sup>132</sup>

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.<sup>133</sup> 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.<sup>134</sup> 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.<sup>135</sup> 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.<sup>136</sup> 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 Schlachtabbüchern 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 Wittheit<sup>137</sup>, 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.<sup>138</sup> 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.<sup>139</sup> 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 [...]“.<sup>140</sup> Eine zuverlässige staatliche Handelsstatistik veröffentlichte Bremen erst ab 1849.<sup>141</sup> 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.<sup>142</sup>

Bei früheren Exportstatistiken handelt es sich nicht um offiziell behördlich erstellte Tabellen, sondern die Arbeit von einzelnen Kaufleuten oder Beamten.<sup>143</sup> Solche Statistiken sind nicht deckend für alle Jahre vorhanden und beschränken sich oft auf die Wiedergabe des Handels mit bestimmten Waren oder Zielhäfen.<sup>144</sup> 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.<sup>145</sup> Ausschließlich für den Handel mit den USA sind ab 1818 außerdem die halbjährlichen Berichte der US-amerikanischen Konsuln erhalten.<sup>146</sup> 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.<sup>147</sup> 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.<sup>148</sup> 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.<sup>149</sup> 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.<sup>150</sup> 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.<sup>151</sup>

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.<sup>152</sup> 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.<sup>153</sup>

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.<sup>154</sup>

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.<sup>155</sup> 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.<sup>156</sup> 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 Pagenstecher<sup>157</sup> 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.<sup>158</sup> 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.<sup>159</sup> 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.<sup>160</sup>

---

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.<sup>161</sup> 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.<sup>162</sup>

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.<sup>163</sup> 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.<sup>164</sup>

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.<sup>165</sup> 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.<sup>166</sup> 1805 erklärten die gemeinschaftlichen Reeder der *Amphitrite*, Kpt. Gottfried Leisewitz, einige Passagiere würden mit nach St. Thomas fahren.<sup>167</sup> 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.<sup>168</sup> Auch Missionare, Handelssagenten und Diplomaten zählten zu den Gruppen, die sich durch eine transatlantische Mobilität auszeichneten.<sup>169</sup>

Zwei Beispiele aus den Senatsakten können das explodierende Wachstum der Auswandererschifffahrt der späten 1820er Jahre illustrieren.<sup>170</sup> 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.<sup>171</sup> 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.<sup>172</sup> 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“.<sup>173</sup>

### 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.<sup>174</sup> 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.<sup>175</sup> Die Verbreitung und gesellschaftliche Bedeutung von Zucker, Kaffee, Tee und ähnlichen Waren in Küsten- und Binnenland ist Gegenstand zahlreicher Untersuchungen.<sup>176</sup> 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.<sup>177</sup>

Klammert man politische und juristische Definitionskriterien des Begriffes des Hinterlandes aus, so bleibt die ökonomische Bedeutung des Hinterlandes einer Hafenzentrum als Gebiet, „in das sie Frachten verteilte und aus dem sie Exportgüter aufnahm“.<sup>178</sup> 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.<sup>179</sup> 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.<sup>180</sup> 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.<sup>181</sup> Insbesondere in Zuckerraffinerien und Tabakdrehereien entstanden bremische Produkte.<sup>182</sup> 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.<sup>183</sup> 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.<sup>184</sup> Ebenfalls 1805 verlud Wilhelm Müller JGs Sohn ein Fass „Bremer Raffinade“ auf dem Bremer Schiff *Dorothea & Louise*, Kpt. Johann Daniel Probst, nach Guadeloupe.<sup>185</sup>

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“.<sup>186</sup>

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.<sup>187</sup> 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.<sup>188</sup> 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.<sup>189</sup> Die norddeutschen Küstenstädte dienten als Mittelpunkt zwischen den ausgewanderten Kaufleuten insbesondere in London und ihren Familiengeschäften im Binnenland.<sup>190</sup> 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.<sup>191</sup>

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.<sup>192</sup> 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.<sup>193</sup> 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.<sup>194</sup>

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.<sup>195</sup> 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.<sup>196</sup> 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.<sup>197</sup>

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.<sup>198</sup> 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 Uthoff, 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.<sup>199</sup> In die gleiche Kategorie fällt eine gemeinsame Lieferung von Gottfried Melm, Hermann Hagedorn & Sohn, Johann Friedrich Uthoff, 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.<sup>200</sup>

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.<sup>201</sup> 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.<sup>202</sup> Insgesamt standen den Bremer Kaufleuten um 1800 weniger als 100 bremische Schiffe für den Überseehandel zur Verfügung.<sup>203</sup> 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.<sup>204</sup> 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.<sup>205</sup>

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.<sup>206</sup> 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 1843<sup>207</sup> 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“.<sup>208</sup> Auch das Rechnungsbuch der Firma Oelrichs & Eitzen vermerkt 1807 die Profitabilität von „nach Havannah bestimmter nach St. Thomas verladener Linnen“.<sup>209</sup> 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“.<sup>210</sup> 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.<sup>211</sup> 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.<sup>212</sup>

---

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.<sup>213</sup> 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.<sup>214</sup> 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.<sup>215</sup>

---

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.<sup>216</sup> 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.<sup>217</sup> Auch Kuba war erst ab 1818 mit der Öffnung der spanischen Kolonie für den Freihandel ein attraktives Ziel der Direktfahrt.<sup>218</sup> Mit dem fortschreitenden Bedeutungsverlust von St. Thomas als Zwischenhandels-hafen<sup>219</sup> 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.<sup>220</sup> 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*.<sup>221</sup>

---

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*<sup>222</sup>

Die Schlachtbücher 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.<sup>223</sup> 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.<sup>224</sup> 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.<sup>225</sup> 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.<sup>226</sup>

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.<sup>227</sup> 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 verhinderten 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.<sup>228</sup>

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.<sup>229</sup> 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.<sup>230</sup> 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.<sup>231</sup> Hanseatischen Kaufleuten bereitete dies Schwierigkeiten, Abnehmer zu finden und die neuen Möglichkeiten des Direkthandels auszunutzen. Seit den 1820er Jahren waren die Exportmärkte umkämpfter.<sup>232</sup> Handelsverträge und konsularische Vertretungen entstanden. Ihr Erfolg trug maßgeblich zur Profitabilität der Zielregionen des Handels bei.<sup>233</sup> 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'or<sup>234</sup>, nach Westindien 430.922Ld'or, in die USA aber 5.551.832Ld'or.<sup>235</sup>

### 2.2.3 Bedeutung des Überseehandels für Kaufmannschaft und Stadt im Jahr 1805

Für das Jahr 1805 ist mit 363 Zertifikatsersuchen, 28 Konnossementen<sup>236</sup>, drei Verklarungen<sup>237</sup>, 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, *Konnossement*.
- 237 Zur Begriffserklärung siehe Fußnote 89.

durch Wirtschaftsblockaden gezeichnet sind.<sup>238</sup> Die große Menge erhaltener Senatszertifikate des Jahres nähert sich einer vollständigen Aufzeichnung also zumindest an.<sup>239</sup> 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,<sup>240</sup> 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.<sup>241</sup>

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.<sup>242</sup> 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 1805<sup>243</sup>*

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.<sup>244</sup> 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.<sup>245</sup> 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.<sup>246</sup> 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.II.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.<sup>247</sup> Auch 1812 sehen die Zahlen mit einer Stadtbevölkerung von 35086 und 19856 Altstadtbewohnern ähnlich aus.<sup>248</sup> 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.<sup>249</sup> 1796 hatte es noch nur 156 selbstständige Kaufleute in Bremen gegeben. 1797 waren schätzungsweise knapp 60 von ihnen am Handel in die USA beteiligt.<sup>250</sup> 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.<sup>251</sup> 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.

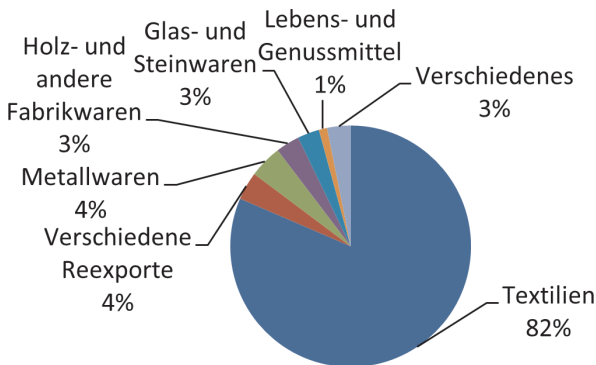
In der Betrachtung der Zielhäfen lassen sich klare Schwerpunkte ausmachen. Es ist deutlich erkenntlich, dass das Jahr 1805 in der Hochzeit des Bremer St. Thomas-Handels lag. Von den mit Senatzertifikaten nachweisbaren 20 Fahrten nach karibischen Inseln führten 16 nach St. Thomas, zwei nach Guadeloupe 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 1819<sup>252</sup>*

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.<sup>253</sup> 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.<sup>254</sup> 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.<sup>255</sup> 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.<sup>256</sup> 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“<sup>257</sup> 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.<sup>258</sup>

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

---

257 StAB 2-R.II.p.5. Band 16, 14./15. November 1833, Zertifikatsersuch von Florenz Bü-ling 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.<sup>260</sup> 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.<sup>261</sup> 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“.<sup>262</sup> 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“.<sup>263</sup>

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 für 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“.<sup>264</sup> 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.<sup>265</sup> 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.<sup>266</sup> Selbst die zu diesem Zeitraum kaum noch vorhandenen Zertifikate belegen noch bis in das Jahr 1833 Jahre Plantagengerätslieferungen nach La Guaira.<sup>267</sup> 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.<sup>268</sup> 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.<sup>269</sup> 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.<sup>270</sup> 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.<sup>271</sup> 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.<sup>272</sup>

Die wichtigsten Leinenproduktionsregionen für die Zulieferung nach Bremen waren Osnabrück, Westfalen, Hannover und Thüringen. Der größte Teil des westfälischen Leinenexports lief über Bremen.<sup>273</sup> 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.<sup>274</sup> 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“.<sup>275</sup> 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.<sup>276</sup> 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.<sup>277</sup> 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.<sup>278</sup> 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.<sup>279</sup> 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.<sup>280</sup> 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.<sup>281</sup> 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.<sup>282</sup> 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.<sup>283</sup>

Leinen und Stoffe stellten ohne Zweifel das wichtigste Exportgut der Bremer Kaufleute dar.<sup>284</sup> 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*<sup>285</sup>

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.<sup>286</sup> 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.<sup>287</sup> 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.<sup>288</sup> In den 1840er Jahren wurden Leinen zunehmend von Baumwollwaren verdrängt.<sup>289</sup> Diese Jahre verzeichnen ein schnelles Wachstum des Baumwollexports bei gleichzeitig fortschreitendem Rückgang des Leinenexports.<sup>290</sup>

Das Erstarken der britischen Konkurrenz ging bis auf die 1770er Jahre zurück, als die beginnende Industrialisierung des Spinnereigewerbes in Großbritannien die Produktionskosten senkte.<sup>291</sup> Es handelte sich jedoch um einen langsamen Prozess. Noch 1806 klagten britische Kaufleute über die günstigen Preise deutscher Leinen.<sup>292</sup> 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.<sup>293</sup> 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.<sup>294</sup>

## 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.<sup>295</sup>

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.<sup>296</sup> 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*<sup>297</sup>

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.<sup>298</sup> 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.<sup>299</sup>

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.<sup>300</sup> Insbesondere nach den Handelsdisruptionen der napoleonischen Zeit bemühten sich die rheinischen Metallverarbeiter um einen Ausbau möglichst direkter Außenhandelsbeziehungen.<sup>301</sup> Zudem zählte auch Bayern zu den Herstellungsgebieten des über Bremen verschifften Eisens.<sup>302</sup>

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.<sup>303</sup> 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 Ausfuhrprodukten 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*<sup>304</sup>

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.<sup>305</sup> 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*<sup>306</sup>

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.<sup>307</sup> 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,<sup>308</sup> wird wohl aller Wahrscheinlichkeit nach mit Verkaufsabsicht geschehen sein.<sup>309</sup> 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.<sup>310</sup> Der Herrnhuter Christian Georg Andreas Oldendorp führte nach seinem Aufenthalt in Dänisch-Westindien in den 1760er Jahren Ziegelsteine als übliches Importgut der Insel auf.<sup>311</sup> Dies war kein flüchtiges Phänomen. Noch 1848 exportierte Bremen „Baumaterialien“ in verschiedene Häfen der amerikanischen Sklavenplantagenregionen, darunter Charleston, Havanna und unbestimmte Häfen in Brasilien.<sup>312</sup>

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.



bergländ 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.<sup>313</sup> 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.<sup>314</sup>

### 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*<sup>315</sup>

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 Genever<sup>316</sup> 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.<sup>317</sup> Um 1800 waren Bremer Weinhändler insbesondere in Bordeaux und Bayonne stark vertreten.<sup>318</sup> 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.<sup>319</sup>

### 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.<sup>320</sup> 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.<sup>321</sup>

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.<sup>322</sup> 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.<sup>323</sup> 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“.<sup>324</sup> 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.<sup>325</sup>

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.<sup>326</sup> 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.<sup>327</sup> 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 Überseekaufmanns. 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.<sup>328</sup> 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.<sup>329</sup>

---

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.<sup>330</sup> 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 deklarerter 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.<sup>331</sup> 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, Süßholz<sup>332</sup> und Medizinglas an Baudoin.<sup>333</sup> 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.<sup>334</sup> 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.<sup>335</sup> 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.<sup>336</sup> Die geringe Zahl der Sklaven lässt vermuten, dass Kapitän oder Supercargo<sup>337</sup> 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.<sup>338</sup> 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.<sup>339</sup> 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.<sup>340</sup> Die aufsehenerregendste Lieferung erfolgte 1805, als das Handelshaus eine Kiste und ein Fass nicht genauer definierter Waffen ebenfalls nach Baltimore exportierte.<sup>341</sup> 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 Schlangenzwurzel<sup>342</sup> fällt auf. Am 27.1. 1797 erhielt Brauer aus Baltimore in einer einzigen Lieferung 1154 Stück der Pflanze.<sup>343</sup> 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.<sup>344</sup> 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.<sup>345</sup> Die Firma konzentrierte ihr Geschäft zunehmend auf den Nordamerikahandel und wurde auch als Reederei tätig.<sup>346</sup> 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.<sup>347</sup>

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.<sup>348</sup> 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.<sup>349</sup>

## 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.

### 3. Diplomatische, personelle und geschäftliche Verbindungen zwischen Bremen und Plantagenregionen

Im Jahr 1818 lebte der Kaufmann Heinrich Rötgers auf St. Thomas, der Konsul Caspar Friedrich Stuhlmann in Rio de Janeiro und der Plantagenbesitzer Jacob Friedrich Wilckens auf Jamaika. Räumlich getrennt und verschiedenen Tätigkeiten folgend gab es einen Faktor, der sie verband: Bremen. Alle drei Männer hatten ihr Berufsleben in amerikanischen Plantagenregionen sowie ihre dienstlichen oder persönlichen Verbindungen nach Bremen gemein. Kaufmann, Konsul und Pflanzer stehen hier eingangs beispielhaft für die im frühen 19. Jahrhundert vielfältigen Bremer Verbindungen mit atlantischen Plantagenregionen, die im Laufe dieses Kapitels an ihnen und zahlreichen weiteren Personen untersucht werden.

Die Aufnahme des transatlantischen Direkthandels um 1780 hatte eine Ära intensivierter Verbindungen zwischen Bremen und den Amerikas eingeläutet. Diese neuen Verbindungen entstanden jedoch nicht aus einem Vakuum, sondern konnten auf vorangegangene Praktiken und Traditionen aufbauen. Einerseits waren dies indirekte Handelswege über europäische Häfen der Kolonialmächte. Über reine Waren- und Finanzströme hinaus hatten aber auch schon personelle Verflechtungen bestanden. Bremer Seeleute heuerten auf Schiffen verschiedener Kolonialstaaten an und trugen ihre Erfahrungen zurück in ihre Heimatstadt. Aus den 1750er und 1760er Jahren sind Dokumente zu zahlreichen auf den langen und gefährlichen Seereisen der Handelskompanien verschiedener Staaten gestorbenen Bremern vorhanden.<sup>350</sup> So fuhr etwa der Bremer Peter Wendt 1760 mit dem niederländischen Schiff *Frau Johanna Catarina* von Amsterdam nach Suriname und starb dort. Seine in Bremen wohnhaften Eltern erhielten sein Erbe.<sup>351</sup> Dieses Muster setzt sich fort: junge, ledige Männer suchten ihr Glück auf ausländischen Handelsschiffen. 1758 bezeugte der Bremer Rat Dokumente zum Tod zweier Bremer Bürger, die 1757 mit dem englischen Schiff *Ronger*, Kpt. William Cutter, von London nach Westindien gefahren

---

350 StAB 2-P.7.b.14.d. Konzepte der von der Expeditionskanzlei ausgefertigten Zertifikate. Vgl. Schwebel, *Bremer Kaufleute in den Freihäfen der Karibik*, 1995, S. 134.

351 StAB 2-R.11.p.5. Band 2, 24. Februar 1761, Schreiben über die Erbverteilung Peter Wendts.

und nahe Jamaika gestorben waren. Diederich Müller und Claus Viet waren 1756 vermutlich gemeinsam nach London gegangen und hatten dort bei der *Ronger* angeheuert. Beide waren Junggesellen. Müller hinterließ seine Mutter Margaretha und seine Schwester Anna Margaretha, Viets alleinige Erbin war seine Schwester Mette. Die Hinterbliebenen setzten in London denselben Nachlassverwalter ein.<sup>352</sup> Den Dienst in der Fremde traten Bremer besonders häufig für die Niederlande an. Sie dienten nicht ausschließlich als Seefahrer, sondern waren auch als Soldaten und Kolonialbeamte in Überseebesitzungen in Amerika, Afrika und Asien tätig.<sup>353</sup>

Ab den 1780er Jahren wuchsen Bremens überseeische Verbindungen über diese Anfänge in mehrerlei Hinsicht hinaus. Nach der vorangegangenen Untersuchung des Warenverkehrs befasst dieses Kapitel sich mit den weiteren Ebenen der Involvierung Bremens in den atlantischen Wirtschaftsraum. Im Mittelpunkt stehen der Informations- sowie Personenaustausch zwischen Bremen und den atlantischen Plantagenregionen und die aufkeimenden diplomatischen und handelspolitischen Beziehungen Bremens zu den neuen Staaten Amerikas. Das Kapitel zeigt dabei auf, dass Bremer Kaufleute zunächst aus privatwirtschaftlicher Initiative Handelsverbindungen schufen. Durch das Knüpfen wirtschaftlicher und personeller Verbindungen erschlossen sie neue Märkte in Plantagenregionen. Am hinderlichsten waren ihnen dabei restriktive Handels- und Schifffahrtsbestimmungen ihrer Gastländer. In der nachnapoleonischen Ordnung des Wiener Kongresses begann der Bremer Staat daher eine aktivere Rolle zu übernehmen und öffnete mittels diplomatischer Verhandlungen Märkte in Plantagenregionen für seine Kaufmannschaft. Das Thema der Sklaverei begleitete diese auf dem amerikanischen Doppelkontinent agierenden Bremer Kaufleute dabei ständig. Sie lernten die Praktiken der atlantischen Sklaverei persönlich kennen und brachten das Wissen um diese mit sich zurück nach Bremen. Oft besaßen sie auch selbst einige Sklaven zu privaten und wirtschaftlichen Zwecken. Einige Bremer besaßen sogar selbst Plantagen oder arbeiteten in Verwaltungsfunktionen auf ihnen. Die Bremer Kaufleute verfügten dabei in der Regel über eine Reihe von *soft skills*, wie Mehrsprachig-

---

352 StAB 2-P.7.b.14.d., 25. Januar 1758, Attestation Margaretha Müllers, Anna Margaretha Müllers und Johan Benekens; ebd. 25. Januar 1758 Attestation Mette Viets'.

353 Prüser, Vom Bremer Überseekaufmann, 1940, S. 8; Sarah Lentz, Deutsche Profiteure des atlantischen Sklavereisystems und der deutschsprachige Sklavereidiskurs der Spätaufklärung, in: Peter Burschel/Sünne Juterzenka (Hrsg.), Das Meer. Maritime Welten in der Frühen Neuzeit, Köln 2021, S. 581–595.

keit oder eine stärkere Bereitschaft zur kulturellen Anpassung, die ihnen gegenüber den Kaufleuten großer Kolonialimperien Vorteile in persönlichen, geschäftlichen und diplomatischen Verbindungen gewährten. Das Fehlen der Rückendeckung einer (militärisch) durchsetzungsstarken Staatlichkeit begünstigte die Entwicklung solcher Sozial- und Kommunikationskompetenzen.<sup>354</sup> Diese Fähigkeiten erlaubten es ihnen, sich in die transnationale Elite<sup>355</sup> der Freihäfen der Karibik einzufügen und ihre Netzwerke bis in die lateinamerikanische Elite auszuweiten.

Das Kapitel ist thematisch gegliedert, folgt anfänglich aber auch einer chronologischen Logik. Zunächst untersucht es die persönlichen und geschäftlichen Verbindungen von Bremer Kaufleuten in die atlantische Sklavenwirtschaft insbesondere am Beispiel der Kaufleute, die sich in die transnationale Kolonialelite auf St. Thomas integrierten. Diese Kaufleute begründeten eben jene Handels- und Geschäftsbeziehungen, die Bremen zu einem unmittelbaren Teil des atlantischen Wirtschaftsraums werden ließen. Nachdem Kaufleute Geschäfts- und Kommunikationskanäle in die Amerikas geöffnet hatten, folgten Konsuln und Diplomaten, welche bestehende Vernetzungen verstaatlichten und in Verträgen leichteren Zugang zu amerikanischen Märkten sicherten. Im folgenden Abschnitt arbeitet daher eine Betrachtung der Bremer Handelspolitik der nachnapoleonischen Zeit Bremens Stellung und Möglichkeiten im Gefüge der europäischen Kolonialmächte und der (ehemaligen) Kolonien heraus. Es wird gezeigt, dass die politische Elite Bremens rasch auf die nach dem Wiener Kongress veränderte Ordnung der Großmächte reagierte und sich diplomatisch engagierte, um dem Bremer Handel möglichst weitgehenden Zugang zu den bisher noch im Geiste des Merkantilismus gesperrten amerikanischen Kolonien zu sichern. Die nachfolgende Untersuchung der Bremer und hanseatischen Konsulate beschreibt den Aufbau institutionalisierter Informations- und Kommunikationswege. Diese sorgten für einen verlässlichen und umfangreichen Informationsstrom, der Bremen näher an die amerikanischen Plantagenregionen rücken ließ. Unter anderem gelangten so teils sehr detaillierte Bilder der Situation des Sklavenhandels und der Sklaverei in den jeweiligen Konsulatsdistrikten nach Bremen. Abschließend stehen

---

354 Zeuske, *Deutsche als Eliten in Lateinamerika*, 2007, S. 174f.; Dane, *Die wirtschaftlichen Beziehungen*, 1971, S. 6.

355 Margit Schulte-Beerbühl, *Expandieren und vernetzen: Die Handelsstrategien deutscher Kaufmannsfamilien im ersten globalen Zeitalter (1660–1800)*, in: Susanne Hilger/Achim Landwehr (Hrsg.), *Wirtschaft – Kultur – Geschichte. Positionen und Perspektiven*, Stuttgart 2011, S. 27–44, hier S. 28.



### 3. Verbindungen zwischen Bremen und Plantagenregionen

Bremer Geschäfts- und Kaufleute im Fokus, die Teilhaber überseeischer Sklavenplantagen waren oder Kapital in sie investiert hatten. Diese Untersuchung zeigt, dass Bremer auch direkt an der Plantagensklaverei beteiligt waren. Über den gesamten Untersuchungszeitraum dieser Arbeit und darüber hinaus finden sich für Bremer verschiedener sozialer Hintergründe Belege für den Besitz oder die Arbeit auf Plantagen. Im letzten Unterkapitel erfolgt ein Exkurs, der Bremen selbst in den Blick nimmt. Er zeigt, dass mit wachsenden kolonialen Verbindungen auch die nachweisbare Präsenz von Menschen afrikanischer Herkunft in Bremen zunahm.

#### 3.1 Bremer Kaufleute in Übersee am Beispiel St. Thomas

Bremer Kaufleute engagierten sich im atlantischen Wirtschaftsraum auch persönlich vor Ort in den amerikanischen Plantagenregionen. Insbesondere junge Bremer ohne eigenes Vermögen ließen sich seit dem Beginn des überseeischen Direkthandels in den späten 1770er und frühen 1780er Jahren in der Karibik und Nordamerika nieder. Oft folgten sie bereits etablierten Kaufleuten als Kommis und übernahmen nach einigen Jahren bestehende Handelshäuser oder gründeten neue. Firmengründungen in Übersee verschafften dem Familiengeschäft oder auch dem weiteren Bekanntenkreis in Bremen verlässliche Handelspartner. Mit der Öffnung transatlantischer Handelsrouten erscheint es folgerichtig, dass Bremer Kaufleute sich vor Ort begaben, um neue Möglichkeiten zu erschließen, Kontakte zu knüpfen und Zweigstellen zu eröffnen oder neue Handelshäuser zu gründen. In hanseatischen Kaufmannsfamilien war es schon vor dem transatlantischen Direkthandel üblich gewesen, Kinder als Teil der Ausbildung und für Bildungsreisen ins Ausland zu schicken. Manche waren mit Arbeitserfahrung und Geschäftskontakten zurück in die Heimat gekehrt, andere waren dort geblieben und hatten wiederum ihren Kontakten in der Heimat als Geschäftspartner gedient. Bremer hatte es insbesondere in Zentren des Kolonialhandels wie Bordeaux und London gezogen, die ihnen Zugriff auf ansonsten schwer zugängliche Kolonialwaren ermöglichten.<sup>356</sup> Die Auswanderung von Familienmitgliedern verminderte den Konkurrenzdruck im Heimatort und ermöglichte den Zugang zu profitablen Waren. Nach diesem Prinzip arbeiteten zahlreiche Kaufmannsfamilien der Hansestädte,

---

356 Müller, *Bremer Kaufleute in Bordeaux*, 1994, S. 94; Schulte-Beerbühl, *Netzwerkstrategien*, 2020, S. 224.

aber auch des Binnenlandes.<sup>357</sup> Diese Wanderungsbewegungen passten sich stets den ökonomischen und politischen Realitäten an. Mit dem Verlust St. Domingues durch die Haitianische Revolution und der Unabhängigkeit zahlreicher lateinamerikanischer Kolonien verloren die französischen und spanischen Hafenstädte ihre Attraktivität als Mittler zu den Überseekolonien. Mit dem Ende der politischen Bindung an das Mutterland war der Handel zu diesen ehemaligen Kolonien nun von ganz Europa aus möglich. Während der Französischen Revolution und der Napoleonischen Zeit verlegten einige deutsche Kaufmannsfamilien ihre Geschäfte daher aus Frankreich nach London.<sup>358</sup> Es dürften eben diese Faktoren gewesen sein, die immer mehr Bremer zur direkten Auswanderung nach Übersee brachten. In den 1780er und 90er Jahren hatte sich ihr Handlungsraum in der Regel auf die USA und die wenigen Freihäfen in der Karibik, insbesondere St. Thomas beschränkt.

Die Entstehung von nach Übersee reichenden Familien- und Freundschaftsnetzwerken war zwar ein den gesamten transatlantischen Raum erfassendes Phänomen. In der Bremer Kaufmannschaft war es jedoch besonders ausgeprägt. Auch in Bremen selbst war die richtige Vernetzung durch Verwandtschaft, Verschwägerung oder zumindest Freundschaft für eine Zugehörigkeit zur städtischen Elite unerlässlich.<sup>359</sup> Obwohl die Aussicht auf Wohlstand schon zu diesem Zeitpunkt ein grundlegender Beweggrund für die (temporäre) Auswanderung war, gewann das Ziel der finanziellen Selbstständigkeit junger Bremer Kaufleute in späteren Jahrzehnten aufgrund der sozialen Regeln ihrer Heimatstadt weiter an Gewicht. Um in Bremen als vollwertiges Mitglied der im Laufe des 19. Jahrhundert immer

---

357 Schulte-Beerbühl, *Netzwerkstrategien*, 2020, S. 220, 227.

358 Schulte-Beerbühl et al., *From Westphalia to the Caribbean*, 2011, S. 96–98.

359 Familien- und Freundschaftsnetzwerke hatten insbesondere in der Bremer Kaufmannschaft unbestritten großen Einfluss auf die wirtschaftlichen Erfolgchancen. Die neuere Forschung hinterfragt jedoch die Pauschalität, mit welcher diesen Netzwerken eine hohe Wirksamkeit zugesprochen wurde, und hebt Konflikte innerhalb kaufmännischer Familiennetzwerke hervor. Siehe Margit Schulte-Beerbühl, *Introduction*, in: Andreas Gestrich/Margrit Schulte-Beerbühl (Hrsg.), *Cosmopolitan Networks in Commerce and Society 1660–1914*. (German Historical Institute London, *Bulletin Supplement No. 2*), London 2011, S. 1–15, hier S. 10f.; Hoffmann, *Auswandern und Zurückkehren*, 2009, S. 61, 510f.; Sheryllyne Haggerty, *I could 'do for the Dickmans': When Family Networks Don't Work*, in: Andreas Gestrich/Margrit Schulte-Beerbühl (Hrsg.), *Cosmopolitan Networks in Commerce and Society 1660–1914*. (German Historical Institute London, *Bulletin Supplement No. 2*), London 2011, S. 317–342.

stärker kaufmännisch geprägten bürgerlichen Kreise wahrgenommen zu werden und als solches agieren zu können, war die Selbstständigkeit unerlässlich.<sup>360</sup> Die Zahlungsunfähigkeit führte zum sofortigen Ansehensverlust und dem Ausschluss aus bestimmten Ehrenämtern und öffentlichen Positionen.<sup>361</sup>

Mit der Intensivierung des Bremer Nordamerikahandels zog es besonders viele Bremer in die USA. Die kaufmännische Wanderungsbewegung von Bremen auf den amerikanischen Doppelkontinent nahm ab den 1820er Jahren insgesamt stark zu. Mit dem Erlangen der Unabhängigkeit, der Aufnahme diplomatischer Beziehungen und dem Abschließen von Handelsverträgen gewannen die lateinamerikanischen Staaten nach und nach an Attraktivität für die Bremer Kaufmannschaft. Besonders auf Haiti und Kuba ließen sich Bremer Kaufleute nieder, um Firmen zu gründen. Haiti war von 1815 bis 1825 ähnlich wie das dänische St. Thomas insbesondere als Zwischenhandelshafen und Verbindung zu Lateinamerika bedeutsam, konnte aber nach einem allgemeinen Abflachen des Handelsvolumens aufgrund der Weltwirtschaftskrise 1825 nicht mehr die vorherige Bedeutung für den deutschen Außenhandel erlangen. Kuba und später auch Mexiko nahmen Haitis Rolle ein. Ausschlaggebend für die Handelsschwäche Haitis waren die Reparationszahlungen an Frankreich, welche das Land finanziell ruinierten. Spätestens seit 1827 spielte Haiti für den deutschen Außenhandel nur noch eine geringe Rolle.<sup>362</sup> Die Westküste Südamerikas erschlossen Bremer und deutsche Kaufleute zögerlicher. Im Laufe der 1820er Jahre begannen sich die ersten Bremer in Chile niederzulassen.<sup>363</sup> Junge Kaufleute gründeten in den überseeischen Staaten und Kolonien Firmen, die als Handelspartner der Bremer Firmen ihrer Familien fungierten. Diese oft familiär oder zumindest freundschaftlich verbundenen Handelshäuser dienten den Bremer Kaufleuten nicht nur direkt als Handelspartner, sondern schufen

---

360 Lothar Gall, *Bürgertum in Deutschland*, Berlin, 1989, S. 149f.; Hoffmann, *Auswandern und Zurückkehren*, 2009, S. 499.

361 Diese sozialen Regeln wurden auch zeitgenössisch diskutiert. Johann Friedrich Gildemeister, *Ueber die Wiederherstellung des Falliten in den Stand eines activen Bürgers*, in: *Hanseatisches Magazin* 6 (1802) 2, S. 225–243.

362 Zeuske, *Preußen und Westindien*, 2004, S. 161f.; Michael Zeuske, *Die vergessene Revolution: Haiti und Deutschland in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Aspekte deutscher Politik und Ökonomie in Westindien*, in: *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas* 28 (1991) 1, S. 285–325, hier S. 289f., 309f.

363 Kellenbenz, *Phasen des hanseatisch-nordeuropäischen Südamerikahandels*, 1960, S. 117.

auch wichtige Informationswege, welche die Bremer über wirtschaftliche, rechtliche und politische Entwicklungen auf dem Laufenden halten konnten.<sup>364</sup> Während der zeitweilige Geschäftsaufenthalt oder gar die dauerhafte Übersiedlung nach Amerika finanziell vielversprechend sein konnte, brachte die langjährige Abwesenheit in Bremen auch neue Schwierigkeiten besonders rechtlicher Natur mit sich. Für gewöhnlich konnten nur in Bremen ansässige Personen das Bürgerrecht besitzen. 1829 musste daher etwa Friedrich Adolph Delius um „Prolongation“ des Bürgerrechts seines sich in Nordamerika aufhaltenden Bruders Heinrich Delius ersuchen, damit sie beide als Eigentümer ihres Schiffes *Elisabeth* eingetragen sein konnten.<sup>365</sup>

In der Karibik war die Sklaverei auch für sich nur kurz dort aufhaltende Bremer allgegenwärtig. Auf St. Thomas kam im Jahr 1797 auf die aus Weißen und freigelassenen Schwarzen bestehende freie Bevölkerung von 965 Personen eine versklavte Bevölkerung von 4769.<sup>366</sup> Selbst Schiffsmannschaften, die sich nicht weit von den Häfen entfernten, erlebten die Sklaverei innerhalb der Städte. Versklavte Menschen waren als Hafearbeiter, Dienstboten oder Haushälter im Stadtbild allgegenwärtig. Selbst die Plantagensklaverei konnten Seeleute zumindest auf den sonntäglichen Märkten, auf denen ländliche Sklaven in den Städten Plantagenprodukte und Lebensmittel verkauften, erleben.<sup>367</sup> In diesem Umfeld kamen Bremer Kaufleute über die indirekte Involvierung in die atlantische Sklaverei mittels des Warenhandels hinaus auch persönlich in den Besitz versklavter Personen.

Auf St. Thomas finden sich zahlreiche Hinweise auf den regen Austausch von Information, Waren, Schiffen und Personen zwischen Bremen und der Insel. Zeitungsanzeigen, Werbung, Passprotokolle und Steuerregister erzählen von den Bremern, ihren Geschäften und ihren Sklaven auf der Insel. Am Beispiel der dänischen Karibikinsel lassen sich Werdegang und Situation der Bremer und ihrer Firmen besonders detailliert und anschaulich erfassen. Obwohl Bremer Kaufleute sich bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts in allen Regionen der Amerikas niederließen, bietet die Betrachtung des Fallbeispiels St. Thomas einige entscheidende Vorteile. Die Bremer Handelsbeziehungen und Kaufmannsmigration nach St. Thomas stellten ab den 1780er Jahren gemeinsam mit dem Handel und der Migration nach

---

364 Prüser, Vom Bremer Überseekaufmann, 1940, S. 12–16.

365 StAB 2-R.11.p.1. Band 3, 3. April 1829, Ersuchen von F.A. Delius an den Senat.

366 Hall, *Slave Societies in the Danish West Indies*, 1992, S. 5.

367 Simonsen, *Skin Colour as a Tool*, 2003, S. 257–259; Hall, *Slave Societies in the Danish West Indies*, 1992, S. 96.

Baltimore den frühesten über Einzelfälle hinausgehenden überseeischen Direktaustausch dar.<sup>368</sup> Trotz des Bedeutungszuwachses der USA und der Handelsdiversifizierung auf Westindien und Lateinamerika in den folgenden Jahrzehnten blieb St. Thomas ein für Bremen relevantes westindisches Handelszentrum und Verteilerknoten für den karibischen Raum. Eine nennenswerte Ansiedlung von Bremer Kaufleuten in der weiteren Karibik und Lateinamerika erfolgten dagegen erst allmählich ab den 1810er und 20er Jahren mit der Aufhebung von Handelsschranken. Zusammengefasst war St. Thomas ein Umschlaghafen im Herzen der karibischen Sklavenwirtschaft. Bremen und St. Thomas waren eng miteinander verflochten. Sie waren durch Handel und Migration verbundene Verteilerzentren für das deutsche Hinterland beziehungsweise den karibischen Raum. Baltimore erfüllte, obgleich es am nördlichen Rand der auf landwirtschaftlicher Sklavenarbeit beruhenden Wirtschaftszone der Südstaaten lag, eine mit St. Thomas' Funktion in der Karibik vergleichbare Rolle für die USA. Da Forschungsliteratur zur deutschen und auch spezifisch bremischen Auswanderung und Kaufmannsmigration in die USA und Baltimore bereits ausführlich vorhanden ist, liegt der Betrachtungsschwerpunkt hier auf St. Thomas.<sup>369</sup> Die Untersuchung beginnt in den frühen 1780er Jahren als Bremer Kaufleute sich dort aufgrund des beginnenden Direkthandel nach

---

368 Die Relevanz St. Thomas' für den Bremer Handel erklärt sich auch durch den Niedergang des niederländischen Freihafens St. Eustatius. Nach der britischen Besetzung der niederländischen Insel 1781 und der französischen Besetzung 1795 wanderten Kaufleute und ihr Kapital in die konkurrierenden Freihäfen auf der dänischen Insel St. Thomas und der schwedischen Insel St. Barthélemy ab. Darunter war auch der Bremer Kaufmann Henrich Wilmanns, der persönlichen und geschäftlichen Kontakt nach Bremen hielt. Jordaan et al., *The Eighteenth-Century Danish, Dutch and Swedish Free Ports*, 2014, S. 276, 289f., 296–299.

369 Das Projekt „Immigrant Entrepreneurship German-American Business Biographies. 1720 to the Present“ des German Historical Institute Washington DC untersucht deutsche Einwandererbiografien, darunter zahlreiche Kaufleute. Es betrachtet ihre Karrieren und Geschäftstätigkeiten, aber auch soziale und gesellschaftliche Stellungen und vereint somit die deutsche Migrationsgeschichte mit der US-amerikanischen Wirtschaftsgeschichte. Der erste Band der Projektergebnisse behandelt den hier relevanten Zeitraum. Marianne S. Wokeck, *From the Colonial Economy to Early Industrialization, 1720–1840. Volume 1, Introduction*, <http://www.immigrantentrepreneurship.org/entries/volume-1-introduction/>, Zugriffsdatum 20.8.2020; Folgender Beitrag der Projektreihe beschäftigt sich spezifisch mit einem Bremer Einwanderer. Stephen A. McCoy, Frederick W. Brune, <http://www.immigrantentrepreneurship.org/entries/frederick-w-brune/>, Zugriffsdatum 17.8.2020; besonders hervorzuheben ist zudem Maischak, *German merchants*, 2013.

Bremen vermehrt niederließen und endet in den späten 1820er Jahren, als die Insel für Bremen rasch an wirtschaftlicher Bedeutung verlor.

Die auf St. Thomas stattgefundenen wirtschaftlichen und sozialen Praktiken der dortigen Bremer Kaufleute sowie der Umgang mit der Sklaverei auf Insel sind klare Forschungslücken. Lediglich auf rein wirtschaftlicher Ebene sind die Verbindungen der Insel nach St. Thomas und Hamburg gut erforscht.<sup>370</sup> So findet beispielsweise der Sklavenbesitz der Bremer Kaufleute auf St. Thomas in Karl Schwebels umfangreicher Untersuchung, in welcher er die Lebensläufe der Bremer auf der Insel akribisch recherchierte, nur in Ausnahmefällen kurze Erwähnung. Der Grund hierfür ist nicht mangelndes Wissen Schwebels gewesen, sondern ein auf Handel und Schifffahrt zielender Interessenschwerpunkt.<sup>371</sup> Dieses Unterkapitel trägt dazu bei, diese Lücke unter Anwendung eines mikrogeschichtlichen, quellennahen Ansatzes zu schließen. Die Untersuchung der Verflechtungen geschieht auch mittels biographischer Elemente.<sup>372</sup> Die zumeist zeitlich begrenzte Auswanderung der Bremer, die stets Kontakt zu ihrer Heimatstadt hielten, bestätigt die Abkehr der Migrationsforschung vom Konzept des linearen Wanderungsprozesses. Die Kaufmannsmigration begünstigte das Knüpfen von transatlantischen Beziehungen und erschuf damit transnatio-

---

370 Von größter Bedeutung für Bremen ist Karl Schwebels umfangreiche Monografie *Schwebel, Bremer Kaufleute in den Freihäfen der Karibik*, 1995; Zu Hamburg ist die neuste umfangreiche Untersuchung Vogt, *Ein Hamburger Beitrag zur Entwicklung des Welthandels im 19. Jahrhundert*, 2003.

371 Notizen von Karl Schwebels Ehefrau Marianne Schwebel, die sein Werk nach dessen Tod veröffentlichen ließ, enthalten eine Auflistung, der in den Steuermatrikeln von St. Thomas aufgeführten Sklaven A.W. Gruners. MAUS, Graue Mappe Gruner. Karl Schwebels Notizen geben Einblick in die Detailtiefe, in der ihm die Lebensläufe der Bremer Kaufleute bekannt waren. StAB 7.182 Schwebel, Karl.

372 Jürgen Finger spricht sich für die Biographie als Methode der Mikrogeschichte insbesondere im Bereich der Migrations- und Wirtschaftsgeschichte aus. Die Biographie soll dabei keine bloße Nacherzählung einer Lebens- oder Firmengeschichte bleiben, sondern als Mikrogeschichte eines übergeordneten Forschungsgegenstands dienen. Jürgen Finger, *Entrepreneur Biographies as Microhistories of X*, in: Hartmut Berghoff/Uwe Spiekermann (Hrsg.), *Immigrant Entrepreneurship. The German-American Experience since 1700*. (German Historical Institute Washington DC, Bulletin Supplement No.12), Washington DC 2016, S. 19–36, hier S. 21, 29; Siehe auch Uwe Spiekermann, *Why Biographies? Actors, Agencies, and the Analysis of Immigrant Entrepreneurship*, in: Hartmut Berghoff/Uwe Spiekermann (Hrsg.), *Immigrant Entrepreneurship. The German-American Experience since 1700*. (German Historical Institute Washington DC, Bulletin Supplement No.12), Washington DC 2016, S. 37–51, hier S. 40–47.

nale, oft als kosmopolitisch definierte Netzwerke.<sup>373</sup> Die Betrachtung der Kaufleute muss innerhalb ihrer Netzwerke geschehen, da die Netzwerke die Handlungsmöglichkeiten ihrer Mitglieder beeinflussten und Informationsströme lenkten. Sie bestimmten also auch, wie stark Praktiken Westindiens nach Bremen kommuniziert wurden.<sup>374</sup> Die Migrationsforschung sieht Netzwerke zudem als bedeutenden Faktor der Auswanderung an.<sup>375</sup> Wie zu sehen sein wird, verfügten auch Bremer Kaufleute oft schon vor ihrer Übersiedlung nach St. Thomas über Kontakte auf der Insel. In diesem Zusammenhang ist die familiäre Kettenmigration hervorzuheben.

Neben dem Umgang der bremischen Kaufleute mit Sklaven und Geschäftspraktiken gilt es auch die Rolle der Bremer als Teil der örtlichen Elite auf St. Thomas, der Kolonie eines fremden Staates, zu ergründen. Es stellt sich dabei die Frage, wie diese Gruppe von Bremern in der Fremde zu kategorisieren und zu verstehen ist. Handelsorte beiderseits des Atlantiks, an denen Kaufleute, Geschäftsleute und Reisende verschiedener europäischer und kolonialer Hintergründe zusammenkamen, lebten und arbeiteten, werden oft mit dem Attribut „kosmopolitisch“ belegt. Margit Schulte-Beerbühl definiert den Begriff als „social process and condition, a mode of behaviour, a practice and competence, a political project towards building transnational institutions and recognizing multiple identities“ sowie als „activity connecting and entangling places and people“.<sup>376</sup> Die Bremer Kaufleute auf St. Thomas könnten so in Anlehnung an die Entwicklung in Handelskolonien in europäischen Städten als „Kosmopoliten“ zu beschreiben sein, bei denen sich die „vormals [...] starke Bindung an die jeweilige „Nation““ seit dem 18. Jahrhundert abgeschwächt hatte. Denn das koloniale St. Thomas erlaubte fremden Kaufleuten Integration bis hin zum Bürgereid und somit gleiche Teilhabe.<sup>377</sup> Dänische, deutsche etc. Kaufleute blieben daher nicht ausschließlich unter sich. Man könnte so wie Anne Sophie

---

373 Schulte-Beerbühl, Introduction, 2011, S. 8.

374 Diese Annahme folgt der Netzwerktheorie. Hilger et al., Zur Einführung, 2011, S. 15.

375 Schulte-Beerbühl, Expandieren und vernetzen, 2011, S. 30.

376 Schulte-Beerbühl, Introduction, 2011, S. 5, 9; Siehe auch Schulte-Beerbühl, Expandieren und vernetzen, 2011, S. 28.

377 Nach der Umwandlung zum Freihafen 1764 förderte St. Thomas aktiv die Niederlassung fremder Kaufleute und gewährte ihnen bei Ablegung des Bürgereids sogar eine auf zwei Jahre befristete Befreiung von Bürgerpflichten, darunter vermutlich der Militärdienst. Hall, *Slave Societies in the Danish West Indies*, 1992, S. 23f. Zudem durften Ausländer bis 1815 de jure nicht eigenverantwortlich Waren nach St. Thomas befördern und unterlagen einer Zolldiskriminierung, welche durch die Naturalisierung umgangen werden konnte. Die Restriktionen wurden aber de facto



Overkamp und Magnus Ressel von einer „als offen verstandenen, kosmopolitischen Kultur“ sprechen.<sup>378</sup>

Allerdings handelt es sich bei der Zuschreibung des Kosmopolitismus um eine zeitgenössische bremische Selbstinszenierung, die nach dem damals in Bremen verbreiteten Verständnis Weltoffenheit und Humanität implizierte.<sup>379</sup> Diese Selbstinszenierung entsprach jedoch nicht der in den Beziehungsgflechten auf St. Thomas gelebten Praxis. Die Bremer auf St. Thomas standen hauptsächlich mit Menschen ähnlicher Kulturen, insbesondere der niederländischen, dänischen und englischen, in gleichberechtigtem Kontakt, während sie durch rassistisch definierte Trennlinien von den Menschen afrikanischer oder kreolischer Abstammung getrennt blieben. Die Bremer Kaufleute auf St. Thomas sind daher als Teil einer transnationalen Kolonialelite zu verstehen, ihre Selbstinszenierung als „Kosmopoliten“ wird nicht übernommen.<sup>380</sup>

---

nicht umgesetzt. Schwebel, Bremer Kaufleute in den Freihäfen der Karibik, 1995, S. 52f.

378 Die Abschwächung der Bindung an „Nationen“ in den Handelskolonien in europäischen Städten war ein langsamer Prozess, der spätestens im 18. Jahrhundert einsetzte und zur Bildung eines für Händler spezifischen Eiltenkosmopolitismus führte. Anne Sophie Overkamp/Magnus Ressel, Migration und Kosmopolitismus. Mitteleuropäische Fernhändler im 18. Jahrhundert, in: *vswg* (Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte) 107 (2020) 2, S. 146–162, hier S. 147–151.

379 Als Zeichen ihres Kosmopolitismus sahen Bremer Kaufleute Sprachkenntnisse, aber auch die Kenntnis von Sitten, Gebräuchen und Geschichte fremder Nationen und Völker. Bremer Autoren definierten den angestrebten Kosmopolitismus um 1800 als „humane Duldung“ fremder Bräuche und Fähigkeit, die Bedürfnisse Fremder zu erkennen. Jan C. Oberg, Gab es in Bremen im 19. Jahrhundert eine maritime Kultur?: Von kosmopolitischen Hanseaten und absonderlichen Seeleuten. Ein ethnohistorischer Beitrag zur Debatte über Küstengesellschaften, Frankfurt a.M, 2014, 1st, New ed., S. 65–72.

380 Auch die Verwendung eines eingeschränkten Kosmopolitismusbegriffes würde der Situation nicht gerecht werden. In Frage käme ein „rooted cosmopolitanism“, der die Beibehaltung einer distinkten auf der eigenen Herkunft basierenden Identität erlaubt. Siehe zu dieser Kosmopolitismusdefinition Schulte-Beerbühl, Introduction, 2011, S. 6. Lars Maischak versuchte den Widerspruch zwischen einem Bremer Kosmopolitismus und der gleichzeitigen Verwurzelung in lokalen Traditionen und einem ausgeprägten sozialen Konservatismus der Bremer Kaufmannschaft mit dem Begriff der „*cosmopolitan conservatives*“ zu überbrücken. Siehe hierzu Maischak, *German merchants*, 2013, S. 82–107. Die Anwendung beider Konzepte scheitert in diesem Fall aber weiterhin an der Beschränkung gleichwertiger Kontakte auf eine nordwesteuropäisch geprägte Bevölkerungsschicht unter Abgrenzung der Mehrheitsbevölkerung.



### 3.1.1 Bremer auf St. Thomas: Sklaven, Transnationalität und Handel

Die Kaufleute, die es mit der Öffnung des transatlantischen Direkt Handels von Bremen auf die andere Seite des Atlantiks zog, passten sich den dortigen Realitäten offenbar ohne größere Schwierigkeiten an. Die zu Steuerzwecken geführten Landregister von St. Thomas zeigen, dass der Sklavenbesitz für die Bremer Kaufleute dort Normalität war. Tatsächlich stellte der Sklavenbesitz in St. Thomas' Hauptstadt Charlotte Amalie die Norm dar, 1803 waren 55 % der Stadtbevölkerung versklavt.<sup>381</sup> Im selben Jahr trat das dänische Verbot des transatlantischen Sklavenhandels in Kraft. Die Sklaverei hatte in Dänisch-Westindien jedoch bis 1848 bestand. Mit einem Frauenanteil von 59 % war die versklavte Bevölkerung in der Stadt überwiegend weiblich. Diese Frauen arbeiteten vornehmlich im Haushalt. Sie kochten, wuschen und flickten Kleidung, passten auf die Kinder ihrer Besitzer auf oder versorgten die Pferde des Haushalts. Neville T. Hall schätzt, dass ca. fünf Sklaven für den Einsatz im Haushalt nicht ungewöhnlich waren. Deutlich über diese Zahl steigender Sklavenbesitz deutet auf eine geschäftliche Verwendung der Sklaven etwa in Lagerhallen oder Kontor hin.<sup>382</sup> Alle Bremer, die in dem auch als Steuermatrikel bezeichneten Register um die Wende des 18. zum 19. Jahrhundert eingetragen sind, verzeichnen den Besitz von mindestens einem Sklaven. Dieser Umstand allein erscheint nicht besonders bemerkenswert, da die Steuermatrikel nur Personen mit Grund- oder Sklavenbesitz aufführten. Dies bedeutet aber zumindest, dass jeder grundbesitzende Bremer auch Sklaven besaß. Einige von ihnen verzeichnen sogar einen deutlich überdurchschnittlichen, offenbar kommerziell genutzten Sklavenbestand. Die ausnahmslose Übernahme der Praxis der Sklaverei durch die grundbesitzenden Bremer spricht für ihre Integration in die koloniale Gesellschaft Dänisch-Westindiens. Die Idee des Bürgertums hatte sich auf den dänischen Karibikinseln bereits in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts eng mit dem Sklavenbesitz verflochten. So war die entscheidende Voraussetzung, um in den Bürgerrat von St. Thomas gewählt werden zu können nicht etwa Wohnort oder Beruf, sondern der Besitz von Plantagen.<sup>383</sup> Es fällt dabei der Gegensatz zum zeitgenössischen Umgang mit der Sklaverei im Alten Reich auf. Die Anwesenheit von über den transatlantischen Sklavenhandel dorthin verschleppten Menschen in

---

381 Hall, *Slave Societies in the Danish West Indies*, 1992, S. 88.

382 Ebd., S. 90–93.

383 Simonsen, *Skin Colour as a Tool*, 2003, S. 262.

Kombination mit der Abwesenheit einer eindeutigen oder allgemein anerkannten Gesetzeslage, die ihren Rechtsstatus im Reich definierte, führte zu Praktiken des Verschweigens. Auch faktisch als Sklaven behandelte Personen wurden oft nicht als solche bezeichnet.<sup>384</sup> Auf St. Thomas hingegen wurden die versklavten Personen nach dortigem dänischen Recht nach ihrem Status benannt. Die Bremer zeigten sich vom offenen Umgang mit der Sklaverei offenbar nicht gestört und erwiesen sich in dieser Hinsicht als anpassungsfähig.

Diese als Steueratrikel oder Landregister bezeichneten dänischen Steuerlisten sind die umfangreichste und zuverlässigste Quelle zur Erfassung der Bremer Kaufleute auf St. Thomas. Die in den Steueratrikeln geführten Informationen variieren über die Jahre, bleiben grundsätzlich jedoch vergleichbar. Sie listen neben der Höhe der Steuer die zur Familie gehörenden Personen sowie die (nur bis 1805) weißen Bediensteten und die Sklaven des Haushalts. Ab 1803 kommen Gebäudesteuern hinzu. Das Geschlecht der Personen führen die Steueratrikel nur bei Familienmitgliedern und weißen Bediensteten an. Die steuerliche Unterteilung der Sklaven liefert zu ihnen jedoch rudimentäre Informationen. So waren etwa neu auf die Insel verschleppte Personen das erste Jahr ebenso steuerfrei wie junge Kinder. In den meisten für diese Untersuchung relevanten Jahrgängen ist die Spalte in den Atrikeln, die auf die Angaben zu den Bediensteten folgt, als „Neger und Mulatten“ oder „Hausneger“ betitelt. Die Betitelung dieser Spalte in vorigen Jahrzehnten mit „Sklaven“, die auch ab 1816 wieder Anwendung findet, spricht für den Sklavenstatus dieser Personen. Die zwischenzeitliche Umbenennung erscheint angesichts der sich über die Jahrzehnte häufig wandelnden Darstellung der Daten nicht ungewöhnlich. Die Benutzung des in zeitgenössischen dänisch-westindischen Verwaltungsdokumenten regelmäßig synonym zu „Sklave“ verwendeten Begriffes „Neger“ zu Ungunsten des ambivalenten Begriffes „Domestik“ spricht ebenfalls für einen

---

384 Dies bedeutet jedoch nicht, dass es im Alten Reich keinen rechtlichen Sklavenstatus gab. Im späten 18. Jahrhundert fand der auf dem römischen Recht basierende Sklavenstatus im Alten Reich gerichtliche Bestätigung. Rebekka von Mallinckrodt, *Verhandelte (Un-) Freiheit: Sklaverei, Leibeigenschaft und innereuropäischer Wissenstransfer am Ausgang des 18. Jahrhunderts*, in: *Geschichte und Gesellschaft* 43 (2017) 3, S. 347–380, hier S. 379f.; Rebekka von Mallinckrodt, *Slavery and Law in Eighteenth-Century Germany*, in: Rebekka von Mallinckrodt/Sarah Lentz/Josef Köstlbauer (Hrsg.), *Beyond Exceptionalism – Traces of Slavery and the Slave Trade in Early Modern Germany, 1650–1850*, Berlin/Boston 2021, S. 137–162, hier S. 148–156.

Skavenstatus.<sup>385</sup> Die Steuermatrikel bezeichnen zudem die schwarzen Plantagenarbeiter, von deren Skavenstatus auszugehen ist, in für den ländlichen Raum separat geführten Listen als „Plantageneger“. Nicht zuletzt gilt es auch die weite Verbreitung der häuslichen Sklaverei in St. Thomas' Hauptstadt Charlotte Amalie sowie die verhältnismäßig kleine Größe der freien schwarzen Bevölkerung auf St. Thomas zu beachten.<sup>386</sup> Obwohl nicht mit letzter Sicherheit auszuschließen ist, dass die Steuermatrikel in der Spalte „Neger und Mulatten“ auch freie schwarze Bedienstete aufführten, ist aus den oben genannten Gründen für die dort gelisteten Personen ein Skavenstatus anzunehmen. Die Steuermatrikel können also Auskunft über die Familienmitglieder, Bedienstete, Skaven und Grundbesitz geben. Geschäftspraktiken und Lebenswirklichkeit bleiben aber weitgehend verborgen und müssen sofern möglich über ergänzende Quellen sichtbar gemacht werden. Dies geschieht insbesondere mithilfe der dänischen Reisepassprotokolle von St. Thomas, der Zeitungen Dänisch-Westindiens sowie der für den Handel mit St. Thomas in Bremen ausgestellten Neutralitäts- und Eigentumszertifikate.

Die über die dänischen Steuermatrikel erfassbaren Bremer Kaufleute, ihre Haushalte und ihre Skaven werden im Folgenden kurz vorgestellt. Dass die sich im Besitz der Bremer befindlichen versklavten Personen selbst wenig greifbar bleiben und hier nur anonym behandelt werden können, ist auf die in den Städten Dänisch-Westindiens übliche Verkaufspraxis zurückzuführen, die wenige administrative Spuren hinterließ. Im Gegensatz zu den Plantagensklaven war es nicht üblich, sie auf öffentlichen Auktionen zu verkaufen. Neville T. Hall beschreibt als Normalzustand stattdessen eine Verkaufspraxis, die den Skaven selbst *agency* in dieser Angelegenheit erlaubte. Demnach erhielt der zu verkaufende Sklave eine Notiz mit Verkaufsabsicht und Preis. Mit dieser konnte er in der Stadt selbst einen Käufer suchen.<sup>387</sup> Obwohl Zeitungsanzeigen davon zeugen, dass zu-

---

385 In Dänisch-Westindien waren Status und Hautfarbe eng miteinander verbunden. Obwohl es eine freie schwarze Bevölkerung gab, waren "schwarz" und "versklavt" daher oft austauschbare Begriffe, Simonsen, *Skin Colour as a Tool*, 2003, S. 257; Gunvor Simonsen/Poul Erik Olsen, *Slavesamfundet konsolideres 1740–1802*, in: Poul Erik Olsen (Hrsg.), *Vestindien. St. Croix, St. Thomas, St. Jan, Kopenhagen 2017*, S. 132–209, hier S. 134.

386 1775 machten freie Schwarze etwa 10 % der freien Bevölkerung aus. Bis 1797 stieg ihr Anteil auf 25 % der freien Bevölkerung und 4 % der Gesamtbevölkerung. Hall, *Slave Societies in the Danish West Indies*, 1992, S. 5, 145.

387 Ebd., S. 94.

mindest in Einzelfällen auch Verkäufe über Dritte oder über öffentliche Auktionen stattfanden, sind solche Verkaufsbelege, die Informationen über die versklavten Menschen erhielten, selten.<sup>388</sup>

Insgesamt finden sich in den Steuermatrikeln von St. Thomas im untersuchten Zeitraum zwölf nachweislich<sup>389</sup> aus Bremen stammende oder vor ihrer Übersiedlung in Bremen sesshaft gewesene Kaufleute. Zwei dieser Personen, Brüder mit dem Namen Gruner sowie ein weiterer in Osna-brück ansässiger Bruder, werden am Ende des Kapitels gesondert behandelt und finden hier vorerst keine Erwähnung. Diese überschaubar bleibende Größenordnung bietet die Möglichkeit, über repräsentative Teilanalysen hinauszugehen und alle Mitglieder der Gruppe der selbstständigen Bremer Kaufleute auf St. Thomas zu betrachten. Die auf den ersten Blick gering erscheinende Anzahl der Vertreter der Bremer Kaufmannsmigration relativiert sich durch Größe und Gesamtbevölkerungszahl der Insel. St. Thomas ist mit seiner ca. 83km<sup>2</sup> großen Fläche ähnlich groß wie die Nordseeinsel Föhr. Die weiße Bevölkerung bestand 1789 aus 492, 1797 aus 726 und 1815 aus 2.122 Personen.<sup>390</sup>

Der Bremer Johan Dencker ging spätestens 1786 und damit relativ früh von Bremen nach St. Thomas. 1789 kehrte er nach Bremen zurück, gründete die Firma Johan Dencker & Co und ging eine Partnerschaft mit der erfolgreichen Firma Eckard & Co des ebenfalls seit mindestens 1786 auf St. Thomas ansässigen Hamburger Kaufmanns Johan Friedrich Eckard ein. Sie wurden jeweils Teilhaber in der Firma des anderen auf St. Thomas beziehungsweise in Bremen. 1800 musste Dencker in Bremen aber Insolvenz anmelden. Hier endete scheinbar die Partnerschaft mit Eckard. Wohl als Konsequenz seiner Pleite in Bremen hielt Dencker sich von 1802 bis mindestens 1814 dann wieder dauerhaft auf St. Thomas auf. In den folgenden Jahren finden sich weder in Bremen noch auf St. Thomas Spuren

---

388 So schaltete beispielsweise der unten im Kapitel besprochene E.C.L. Gruner eine Verkaufsanzeige für einen Sklaven.

389 Mehrere weitere in den Steuermatrikeln gelistete Personen hatten enge Verbindungen nach Bremen. Sie handelten und reisten von oder nach Bremen, ohne dass ein langfristiger Aufenthalt oder das Bürgerrecht nachweisbar ist. Darunter sind die im Abschnitt „Unfreie Mobilität zwischen Bremen und St. Thomas“ erwähnten Kaufleute Christian Detlef Eckard und Johann Ludwig Meyer. Als Bremer aufgeführt sind hier aber nur Personen, die nachweislich aus Bremen stammten oder dort langfristig gelebt hatten.

390 Hall, *Slave Societies in the Danish West Indies*, 1992, S. 5.

von ihm.<sup>391</sup> Ab 1802 findet Dencker sich auch in der Matrikel, in der für ihn zwei männliche weiße Angestellte, zwei erwachsene Sklaven und ein steuerfreier Sklave eingetragen sind. 1805 beschäftigte er dann vier männliche weiße Angestellte sowie sieben erwachsene und einen minderjährigen Sklaven. Den Höchststand erreicht Denckers Sklavenbesitz 1809. Zu diesem Zeitpunkt führen die Matrikel grundsätzlich keine weißen Bediensteten mehr auf. Die Zahl der Sklaven beläuft sich auf 10 Erwachsene und auf drei im selben Jahr geborene und daher steuerfreie Kinder.<sup>392</sup> 1814 findet Johan Dencker sich ein letztes Mal in den Matrikeln, die nur einen Mann, also wohl ihn selbst, und keine Sklaven verzeichnen.

Auch der schon im vorigen Kapitel erwähnte, entfernt mit Johann Rudolph Pagenstecher verwandte Ludwig Pagenstecher<sup>393</sup> hatte auf St. Thomas Sklavenbesitz. Er ist nur 1806 im Steuer- und Landregister auf St. Thomas nachweisbar, dort aber mit einem erwachsenen Sklaven verzeichnet. Im selben Jahr besaß die Firma Mühlenbruch, Pagenstecher & Co, deren Teilhaber er war, vier erwachsene Sklaven.<sup>394</sup> Der Bremer Tillmann Rüter besaß 1805 zwei erwachsene Sklaven, Johann Ludwig Blancke besaß 1806 drei erwachsene Sklaven. Der Bremer August Doench, der auf der Insel mit seiner Frau, zwei Söhnen und drei Töchtern lebte, besaß 1821 vier erwachsene Sklaven. Die Firma Rötgers & Gaedicke deren Teilhaber der aus Bremen zugewanderte Heinrich Rötgers war, besaß 1805 sechs erwachsene Sklaven und in den folgenden Jahren je vier erwachsene Sklaven. 1804 hatte der als Einzelperson aufgeführte Rötgers zehn erwachsene Sklaven besessen. Der Haushalt des Bremers Henrich Müller verzeichnete 1796 18 erwachsene Sklaven. Das Handelshaus des Bremers Henrich Wilmanns besaß 1782 sechs erwachsene und vier jugendliche Sklaven. Johann Philipp Wilhelmi besaß 1800 vier erwachsene und vier minderjährige Sklaven. Henrich Friedrich Olenroth besaß 1790 zwei erwachsene Sklaven und einen minderjährigen Sklaven.<sup>395</sup> Für diese Bremer ist hier jeweils nur der Matrikeleintrag des Jahres mit dem größten Sklavenbesitz aufgeführt.

---

391 Schwebel, *Bremer Kaufleute in den Freihäfen der Karibik*, 1995, S. 204f., 232f., 238.

392 RAK 571. Reviderede Regnskaber Vestindiske Regnskaber. 1755–1915 Matrikel for St. Thomas og St. Jan. 1803–1813. 83.16.

393 Siehe in dieser Arbeit S.72.

394 RAK 571. Reviderede Regnskaber Vestindiske Regnskaber. 1755–1915 Matrikel for St. Thomas og St. Jan. 1803–1813. 83.16.

395 Ebd. Pagenstecher ist nur 1806 in der Matrikel verzeichnet. Rüter ist von 1805 bis 1812 in den Matrikeln verzeichnet. Blancke ist 1806 und 1808 in den Matrikeln verzeichnet. Doench ist von 1813 bis 1824 in den Matrikeln verzeichnet. Rötgers

Es bleibt festzuhalten, dass alle in den Steuermatrikeln aufgeführten Bremer auf St. Thomas Sklaven besaßen. Einige beschäftigten zudem weiße Bedienstete und lebten mit ihren Familien auf der Insel. Die Zahl der versklavten Personen, die sich in ihrem Besitz befand, variierte stark. Der private Sklavenbesitz von fünf der zehn zuvor vorgestellten Bremer überstieg den für einen Haushalt üblichen Rahmen von ca. fünf versklavten Personen. Dencker, Müller, Rötgers, Wilhelmi und Wilmanns besaßen jeweils acht bis 18 Sklaven und nutzten die Möglichkeit der Sklaverei deutlich intensiver, als dies durchschnittlich geschah. Eine geschäftliche Verwendung ihrer Sklaven etwa in Lagerhäusern oder als Handwerker erscheint daher wahrscheinlich, der Einsatz außergewöhnlich vieler Haushaltssklaven ist aber ebenso möglich. Der Besitz vieler städtischer Sklaven kann auch auf die Vermietung ihrer Arbeitskraft als Handwerker oder Dienstpersonal hindeuten.<sup>396</sup> Diese Verwendung von Sklaven verweist auf einen Grund für die Anpassung der Bremer an das örtliche Sklavereisystem, den Mangel an freier Arbeit. Das Fehlen von Lohnarbeitern ließ zumindest in der Zeit um 1800, wenn Bedarf an Arbeitskräften bestand, kaum Alternativen zur Investition in Sklaven zu. 1797 gab es in Charlotte Amalie nur 239 freie Schwarze, 1838 waren es 5024.<sup>397</sup>

Die Zahl der im Besitz der einzelnen Kaufleute befindlichen Versklavten schwankt in vielen Fällen über die Jahre wenig, nur in einigen Fällen ist eine deutliche Zunahme festzustellen. Viele der Bremer Kaufleute besaßen aber im ersten Jahr ihrer Erwähnung in den Matrikeln nur ein oder zwei versklavte Menschen, wenige Jahre später dann drei oder vier. Dies deutet darauf hin, dass in der Phase der anfänglichen Etablierung

---

hielt sich von 1798 bis 1826 abgesehen von einigen Reisen nach Europa überwiegend auf St. Thomas auf und ist in diesem Zeitraum von 1799 bis 1825 durchgehend als Einzelperson oder Teilhaber einer Firma in den Matrikeln verzeichnet. Henrich Müller ist von 1786 bis 1802 in den Matrikeln eingetragen. Henrich Wilmanns hielt sich nur von 1781 bis 1783 auf St. Thomas auf, als Teilhaber seines Handelshauses bleibt er bis 1787 in den Matrikeln verzeichnet. Wilhelmi ist 1799 und 1800 in den Matrikeln verzeichnet. Ohlenroth ist mit Ausnahme der Jahre 1794, 1795 und 1802 von 1790 bis 1805 in den Matrikeln verzeichnet. Obwohl sonst keine Quellen auf ihn verweisen, hielt er sich vermutlich tatsächlich über diesen langen Zeitraum auf St. Thomas auf, da sein Bruder in Bremen noch 1805 eine Ladung Leinen an ihn konsignierte. (StAB 2-R.II.p.5. Band 12, 29. Mai 1805, Konnossement von Joh. Otto Ohlenroth & Co.) Im folgenden Unterkapitel sind die hier noch nicht aufgeführten Brüder Gruner gesondert behandelt.

396 Hall, *Slave Societies in the Danish West Indies*, 1992, S. 90f.

397 Ebd., S. 90.

auf der Insel noch nicht genügend Kapital für einen durchschnittlichen Sklavenbesitz vorhanden war. Unabhängig vom Aufgabenbereich der ver-sklavten Personen, ist davon auszugehen, dass der jahrelange Sklavenbesitz für diese Bremer zu einer Normalisierung der Sklaverei führte. Besuchten diese Kaufleute Bremen oder kehrten sie dauerhaft dorthin zurück, brachten sie neben materiellen Mitbringseln und einer kolonialen Prägung, die sie zur kosmopolitischen Selbstinszenierung zu nutzen wussten, auch die Erfahrungen im Umgang mit der Sklaverei in ihre Heimatstadt. Diese Erkenntnis ist umso wichtiger, da sie der Annahme der traditionell sehr nordamerikazentrischen Erforschung der Bremer Überseeverflechtungen widerspricht, die für das 19. Jahrhundert nicht von einem weit verbreiteten Sklavenbesitz der in Amerika lebenden Bremer Kaufleute ausgeht. Obwohl ihr Handelsgeschäft von den Produkten der Sklavenarbeit abhing und sie Profiteure des atlantischen Sklavereisystems waren, hätten sie demnach nur in seltenen Ausnahmen über eigenen Sklavenbesitz verfügt.<sup>398</sup>

Die Steuerregister verzeichnen jedoch nur die besitzhabenden Personen, die über Häuser oder Sklaven verfügten. Finanziell weniger erfolgreiche Bremer sind hier also gar nicht erst aufgeführt. Spuren in den dänischen Auktions- und insbesondere Passprotokollen verweisen auf zahlreiche weitere Bremer, die sich zumindest kurzzeitig auf St. Thomas aufhielten. Auch für die Ausreise nach St. Thomas oder in den Quellen oft weniger präzise formuliert nach Westindien erstellte Reisepässe zeugen von der transatlantischen Mobilität der Bremer.<sup>399</sup> Zudem weisen auch die Senatszertifikate in Einzelfällen Lieferungen an Bremer auf St. Thomas nach, die dort nicht selbständig tätig waren und nicht in den Steuermatrikeln verzeichnet sind. Insgesamt finden sich Hinweise auf mindestens fünf weitere Bremer Kaufleute, die auf der Insel zumindest kurzzeitig tätig waren, ohne eigene

---

398 Maischak, *German merchants*, 2013, S. 161.

399 Reisepässe für Westindienreisende finden sich in verschiedenen Beständen des Staatsarchivs Bremen, unter anderem in den Akten der Polizeibehörden und den Senatszertifikaten. So erstellte die Bremer Polizeidirektion 1814 einen Reisepass für den in Bremen geborenen 27-jährigen Matrosen Friedrich Pangmeyer für die Reise nach St. Thomas. StAB 2-D.21.c.2.b.1. Reisepass für Friedrich Pangmeyer nach St. Thomas, 15. Oktober 1814. In den Senatszertifikaten befindet sich beispielsweise ein Reisepass für Franz Robert Leisewitz, der nach achtjährigem Aufenthalt in Bremen über Emden mit dem preußischen Schiff *Piccollos*, Kpt. Luitje Berend Reyl, nach St. Thomas segelte. StAB 2-R.11.p.5. Reisepass für Franz Robert Leisewitz nach St. Thomas, 3. Dezember 1803.



Handelshäuser zu besitzen.<sup>400</sup> Obwohl die Quellenlage zu dieser Gruppe kaum konkrete Schlüsse zulässt, ist doch festzuhalten, dass auch nicht sklavenbesitzende Bremer wie kaufmännische Angestellte, aber auch nur kurzfristig verweilende Seeleute die alltäglich gelebten Sklavereipraktiken Charlotte Amalies erlebten. Haussklavinnen und -sklaven, die in der Stadt Besorgungen erledigten oder Reparaturen durchführten, waren ebenso sichtbar wie schwarze Lagerhausarbeiter. An Sonntagen, wenn es vielen auf den ländlichen Plantagen Versklavten erlaubt war, selbst Angebautes auf dem Markt zu verkaufen, war die Realität der Plantagensklaverei auch für die in der Stadt befindlichen Europäer unübersehbar.<sup>401</sup> Selbst den nur durchreisenden Seeleuten dürfte die Realität des durch die Sklaverei geschaffenen Leidens dabei bewusst geworden sein.

Dass sie mit dem idealisierten Bild einer gewaltfreien Sklaverei die Heimreise antreten konnten, erscheint unwahrscheinlich. Durch Zuteilung von Wohngebieten für die freien Schwarzen drückte das Stadtbild Charlotte Amalies die Macht der transnationalen, europäischstämmigen Kolonialelite aus. Die dänischen Behörden zielten darauf ab, den alltäglichen Austausch zwischen der europäischstämmigen und der afrikanisch- und kreolischstämmigen Bevölkerung auf die Sklaven-Herren-Beziehung zu begrenzen. Die in Dänisch-Westindien bestehenden Machtverhältnisse symbolisierten sie öffentlich mittels Gewalt gegen schwarze Körper. Der Peitschpfahl, an dem Versklavte zur Auspeitschung angebunden waren, stand nach Beschreibungen aus der Mitte des 18. Jahrhunderts direkt vor dem im Hafen befindlichen Fort Charlotte Amalies.<sup>402</sup> Dass auch Bremer, die keine eigenen Handlungshäuser führten oder über sonstigen zu versteuernden Besitz verfügten, sich dauerhaft auf St. Thomas ansiedelten, zeigt eine Todesanzeige des Jahres 1825. Die Ausgabe der *Sanct Thomae Tidende* vom 7. September 1825 verkündet in einer Anzeige: „Obituary. Departed this life on the 5th Instant, Mr. Christophe Adam Börner, a native of Bremen, in the 43rd year of his age, the greatest part of which time he spent in this

---

400 Vgl. Schwebel, *Bremer Kaufleute in den Freihäfen der Karibik*, 1995, S. 226–269. Es handelt sich um Friedrich Wilhelm Köhne, Franz Robert Leisewitz, Johann Ludwig Wichelhausen, Friedrich Reiß und Lüder Jantzen.

401 Hall, *Slave Societies in the Danish West Indies*, 1992, S. 96f.

402 Ein Gemälde des Hafens von Christiansted auf St. Croix des späten 18. Jahrhunderts zeigt dort den Peitschpfahl ebenfalls vor dem Fort und unter der dänischen Flagge. Die Gewalt gegen schwarze Körper dient so als Symbol kolonialer Autorität. Simonsen, *Skin Colour as a Tool*, 2003, S. 257–260.



Island.“<sup>403</sup> Es ist also von einer Dunkelziffer kaufmännischer Angestellter auszugehen. Mit dieser Untersuchung der Bremer Kaufleute auf St. Thomas soll und kann insbesondere eine Elitenmigration erfasst werden. Im Fall des spezifischen Mikrokosmos St. Thomas stellte diese Migration von Kaufleuten jedoch auch die bedeutendste Migration dar. In anderen Regionen, insbesondere Brasilien, finden sich noch im Untersuchungszeitraum auch über die Bremer Häfen abgewickelte Massenmigrationen. Diese umfasste nicht in erster Linie Bremer, die Bremer Reeder transportierten Auswanderungswillige aus dem gesamten deutschsprachigen Raum und darüber hinaus.

### Geschäftspraktiken und Netzwerke

Mithilfe der Steueratrikel konnte gezeigt werden, dass sich Bremer Kaufleute zeitlich begrenzt auf St. Thomas niederließen und dort Handelshäuser gründeten, Bedienstete anstellten und Sklaven besaßen. Doch welche Art der Geschäfte führten sie? Mit welchen Waren handelten sie und wie eng blieben sie geschäftlich mit Bremen verbunden? Es lassen sich vielfältige Geschäftstätigkeiten der Bremer Kaufleute nachweisen. Import und Export von Waren beschränkten sich dabei nicht nur auf Bremen und Europa. Auch in andere Regionen der Karibik handelten sie. Auf St. Thomas finden sich sowohl Beispiele für gemietete wie auch für gekaufte Wohn- und Geschäftsräume der Bremer Kaufleute. Zeitungsanzeigen weisen darauf hin, dass in diesen Läden neben der Abwicklung von größeren Warenmengen auch Verkäufe einzelner Artikel stattfanden. Schwer verkäufliche, insbesondere während des Transports beschädigte Waren ließen sie öffentlich versteigern. Einige Bremer begründeten durch den Erwerb von Schiffen Kaufmannsreedereien.

Eine klare geschäftliche Verbindung mit ihrer Heimatstadt bleibt bei den meisten Bremern deutlich bestehen und drückt sich unter anderem im intensiven St. Thomas-Handel nach der Rückkehr nach Bremen aus. Erkennlich ist die fortbestehende geschäftliche Verflechtung mit Bremen vor allem aus der Vielzahl in Bremen für Warensendungen an Bremer auf St. Thomas erstellten Senatszertifikaten und weniger aus geschlossenen Verträgen. Teilhaberschaften und formelle Bindungen zwischen Handels-

---

403 *Sanct Thomae Tidende*, 7. September 1825.

häusern waren unüblich, kamen aber vor.<sup>404</sup> So etwa im oben erwähnten Fall Johann Denckers mit Friedrich Eckard.<sup>405</sup> Regelmäßige Geschäftsverhältnisse basierten im späten 18. Jahrhundert, aber auch im 19. Jahrhundert hauptsächlich auf Vertrauen. Vertrauen blieb trotz zunehmender Rechtssicherheit und verlässlicherer Kommunikationswege der bestimmende Faktor des Fernhandels.<sup>406</sup> Dencker, der gleich zweimal für mehrere Jahre nach St. Thomas ging und jeweils nach Bremen zurückkehrte, verdeutlicht die trotz zeitweiliger Auswanderung bestehenbleibenden Bindungen wie kein anderer. Ein Senatszertifikat des Jahres 1794, als Dencker sich nach seinem ersten St. Thomas-Aufenthalt wieder in Bremen niedergelassen hatte, veranschaulicht, wie bedeutend er in dieser frühen Phase des Bremer Westindienhandels gewesen sein muss. Das Zertifikat bezeichnet ihn „als Directeurs der Bremer Westindischen Unternehmung und Associates des Handlungshauses J. Fr. Eckhard & Comp zu St. Thomas“.<sup>407</sup> Im selben Jahr verschickte Dencker gemeinsam mit 10 weiteren Bremer Handelshäusern „Brunnenwasser“, Leinen, Manufakturwaren und Schinken nach St. Thomas. Nach seiner Rückkehr nach St. Thomas 1802 konnte er wiederum auf seinen Bremer Kontakten aufbauen. 1803 erteilte eine Gruppe Bremer Kaufleute für ihre gemeinschaftliche Unternehmung Johann Dencker die Vollmacht, für sie „westindische Parkette einzukaufen“ und auf einem

---

404 Schulte-Beerbühl, *Expandieren und vernetzen*, 2011, S. 41f.

405 Abseits von St. Thomas ist als wohl berühmtester Fall früher vertraglicher Bindung nach Übersee der 1804 geschlossene Vertrag zwischen H.H. Meier in Bremen, dessen Handelshaus eine Keimzelle des Norddeutschen Lloyd darstellte, und seinem älteren Bruder Caspar Meier in New York zu nennen. Sie behielten die volle Kontrolle über ihre jeweilige Firma, teilten aber Gewinne und Verluste. Thiel, *Die Geschichte des Norddeutschen Lloyd 1857–1970*, 2001, S. 11.

406 Overkamp et al., *Migration und Kosmopolitismus*, 2020, S. 150; siehe zur Bedeutung von Vertrauen in kaufmännischen Netzwerken und Geschäftsbeziehungen insbesondere Avner Greif, *Institutions and the Path to the Modern Economy: Lessons from Medieval Trade*, Cambridge, 2006; Francesca Trivellato, *The familiarity of strangers: The Sephardic diaspora, Livorno, and cross-cultural trade in the early modern period*, New Haven, 2009; siehe spezifisch für den Atlantik u.a. Carolyn Downs, *Pirates, Death, and Disaster: Maintaining an Atlantic Trade Network in Late Eighteenth-Century England*, in: Andreas Gestrich/Margrit Schulte-Beerbühl (Hrsg.), *Cosmopolitan Networks in Commerce and Society 1660–1914*. (German Historical Institute London, Bulletin Supplement No. 2), London 2011, S. 343–377, hier S. 349–353, 368–371, 376.

407 StAB 2-R.11.p.5. Band 8, 22. Dezember 1794, Senatszertifikat für Johann Dencker zum Neutralitätsnachweis.

neutralen Schiff für ihre Rechnung nach Bremen zu versenden.<sup>408</sup> 1804 beschwor das Bremer Handelshaus Vollmers & Böving, Leinen an Dencker auf St. Thomas versandt zu haben.

Die Warenlieferungen offenbarten eine Eigenart des St. Thomas-Handels. Die wenigen, nur durch Regen aufgefüllten, Süßwasserbecken und Grundwasservorkommen der Insel konnten den Trinkwasserbedarf nicht decken und mussten mit entsalztem Meerwasser und importiertem Frischwasser aufgestockt werden. „Brunnenwasser“ und „Mineralwasser“ gehörten daher zu den regelmäßig aus Bremen importierten und auch in Zeitungsanzeigen beworbenen Artikeln.<sup>409</sup> Bei den aus Bremen eingeführten Viktualien handelte es sich aber offenbar nicht um einen bedeutenden Beitrag zur Grundnahrungsversorgung, sondern um den Verkauf von Luxusgütern. So nennt eine Zeitungsanzeige der neuesten Importe aus Bremen und Hamburg „Spa Water“ direkt neben „Smoaked Tongues“, „Holstein Butter“ und „Porter“.<sup>410</sup>

Die Geschäftsstrukturen und Partnerschaften der Handelshäuser der Bremer Kaufleute waren oft nicht auf Dauer angelegt und wechselten wiederholt. Dies ist besonders deutlich bei Henrich Wilmanns, Henrich Müller und Heinrich Rötgers zu beobachten. Wilmanns' und Müllers Handelshäuser verfügten über wechselnde Partner.<sup>411</sup> Heinrich Rötgers hielt sich über den außergewöhnlich langen Zeitraum von 28 Jahren (1798 bis 1826) überwiegend auf St. Thomas auf und verfügte in dieser Zeit über ein vielfältiges geschäftliches Engagement mit drei verschiedenen Partnern. Rötgers' Beispiel zeigt zudem typische westindische Geschäftspraktiken auf. Von St. Thomas aus importierte er Kolonialwaren aus Venezuela, exportierte diese nach Europa und importierte von dort übliche Manufakturwaren nach Westindien.

Heinrich Rötgers und seine Handelshäuser hinterließen über Jahrzehnte eine dichte Spur von Anzeigen in der *Sanct Thomae Tidende* und *St. Croix*

---

408 StAB 2-R.II.p.5. Band 10, 28. November 1803, Senatszertifikat für Pundsack & Vollmers, J. Frerichs, J. Baer Wwe, J.W. Boltze, F.W. Caesar, F.W. Mutter, J.R. Pagenstecher, H & J von Lengerke, G. Löning, G.W. Trahn, J.C. Kleyer und J. Abraham zur Bestätigung der erteilten Vollmacht.

409 D. G. Jordon/O. J. Cosner, A survey of the water resources of St. Thomas, Virgin Islands. U.S. Geological Survey, Open-File Report 72-201, 1973, S. 1-13.

410 *Sanct Thomae Tidende*, 5., 8., 12. und 19. März 1828.

411 Siehe S. 301f. für eine detaillierte Zusammenfassung der Handelshäuser Henrich Müllers sowie Henrich Wilmanns Einfluss auf diese.

*Gazette*, die seine Geschäftspraktiken und Partnerschaften offenlegen.<sup>412</sup> Rötgers wechselte mehrmals seinen Partner. Das Ende des gemeinsamen Handelshauses Rötgers & Gaedicke verkündeten die Partner Anfang 1809 mit einer Aufforderung, alle gegen ihre Firma noch ausstehenden Forderungen baldigst geltend zu machen.<sup>413</sup> Auch das Ende der Partnerschaft mit Charles Ursinus zugunsten von dessen Sohn und der entsprechenden Umbenennung in Rötgers & Ursinus jr. 1820 sowie das Ende dieser neuen Partnerschaft 1825 machte er auf diesem Wege bekannt.<sup>414</sup> Hinweise auf die eigentlichen Geschäftstätigkeiten finden sich in Form von Anzeigen für bei Rötgers zu erwerbenden Frachtraum und Passage auf Segelschiffen nach Hamburg und Bordeaux sowie in einer Anzeige für die öffentliche Versteigerung von holländischem Segeltuch.<sup>415</sup> Die Senatszertifikate weisen Lieferungen zahlreicher Bremer Häuser an Rötgers nach. Sie versandten größtenteils Leinen. Rötgers empfing von ihnen aber insgesamt eine große Vielfalt an Waren, die unter anderem Schuhe, Schmuck, Nürnberger Ware, Edelsteine, Eisenwaren, Zement, Spiegel, Plantagengerät, Öl, Wein, Essig und Käse beinhaltete.<sup>416</sup> Wiederholte Reisen in den 1820er Jahren nach Puerto Cabello und La Guaira im heutigen Venezuela weisen auf Handel mit diesen Häfen hin. Eine Anfang 1829 in der *Sanct Thomae Tidende* erschienene Nachricht über die am 17. Dezember 1828 erfolgte Auflösung der Firma Rötgers, Stagemann & Co in Puerto Cabello fällt zeitlich mit Rötgers Heimkehr nach Bremen zusammen.<sup>417</sup> Es liegt der Schluss nahe, dass Rötgers über ein Handelshaus in Puerto Cabello Kolonialwaren importierte und diese dann über das Handelshaus auf St. Thomas weiter nach

---

412 Zeitungsanzeigen können zur Informationsgewinnung über die Bremer Kaufleute auf St. Thomas erst relativ spät genutzt werden. Die Hochphase des Bremer St. Thomas-Handels lag in den 1790ern sowie in den ersten Jahren des 19. Jahrhunderts. Mit der *St. Thomas Gazette* erschien die erste Zeitung der Insel jedoch erst ab 1809 während der britischen Besatzung von 1807 bis 1815. Mit der Rückkehr der dänischen Herrschaft ersetzte die zweisprachige *Sanct Thomae Tidende* die englischsprachige *St. Thomas Gazette*. The Danish Newspapers, <http://dedanskeavis.er.dk/newspapers/501-1>, Zugriffsdatum 28.5.2020.

413 *St. Croix Gazette*, 17. Januar 1809.

414 *Sanct Thomae Tidende*, 4. April 1820, 9. März 1825.

415 *Sanct Thomae Tidende*, 1. Februar 1816, 4. August 1817, 28. Januar 1824, 10. April 1824.

416 StAB 2-R.11.p.5. Bd. 9–12.

417 *Sanct Thomae Tidende*, 24. Januar 1829.

Europa schickte.<sup>418</sup> Dass es sich bei dem in Puerto Cabello engagierten Rötgers tatsächlich um den auf St. Thomas lebenden Bremer Heinrich Rötgers handelte, lässt sich durch die Betrachtung seines Geschäftspartners Stägemann beweisen. Bernhard Stägemann war gebürtiger Bremer und in den Jahren 1828 und 1829 Bremer Vizekonsul in Puerto Cabello. Nach Auflösung der gemeinsamen Firma in Puerto Cabello, die „seit mehreren Jahren“ Bestand gehabt hatte, reiste nicht nur Rötgers zurück nach Europa.<sup>419</sup> Auch Stägemann verließ 1829 Puerto Cabello, um dauerhaft nach Bremen zurückzukehren.<sup>420</sup>

Die Mitglieder der Bremer *merchant diaspora* bewahrten nicht nur ihre Beziehungen nach Bremen, sondern hielten auf St. Thomas offenbar auch untereinander vertrauensvollen Kontakt. Für ein enges Beziehungsgeflecht auf der kleinen Insel spricht die Verbindung mit denselben lokalen Kaufleuten. Als Heinrich Rötgers 1811 durch Gouverneur Fitzroy Maclean einen „Trust Estate“ einrichten ließ, bestimmte er S.C.H. Stakemann und Friedrich Westermann als *Trustees*.<sup>421</sup> Westermann pflegte offenbar ausgedehnte Beziehungen nach Bremen und war gemeinsam mit Christian Detlef Eckard, dem Associé des Bremers A.W. Gruner, mindestens einmal nach Bremen gereist. Ein weiteres Beispiel für die engen Beziehungsgeflechte bietet der Bremer Henrich Müller. Als er 1787 ein Handelshaus auf St. Thomas gründete, wurde der bereits nach Bremen zurückgekehrte Henrich Wilmanns Teilhaber. Wohl in den frühen 1790er Jahren stieg dann der Niederländer Matthys Kerkhoff in die Firma ein, der schon ein Jahrzehnt zuvor Partner Wilmanns gewesen war.<sup>422</sup> 1815 schalteten zehn Handelshäuser bzw. Kaufleute gemeinsam eine Zeitungsanzeige, in der sie neue Nutzungsgebühren für ihre Kajen verkündeten. Unter ihnen waren drei Bremer und vier weitere Kaufleute, die Handelsbeziehungen nach Bremen unterhielten.<sup>423</sup> Die Bremer Kaufleute behielten also enge geschäftliche Bindungen

---

418 Siehe zu Rötgers' Lebenslauf und Geschäftstätigkeiten auch Schwebel, *Bremer Kaufleute in den Freihäfen der Karibik*, 1995, S. 251f.

419 2-A.-C., 2-C.16.I.c. Schreiben Johann Friedrich Strohms an Bürgermeister Smidt, 12. Juni 1828.

420 2-A.-C., 2-C.16.I.c. Schreiben Johann Friedrich Strohms an Bürgermeister Smidt, 24. Februar 1829.

421 *St. Croix Gazette*, 10. September 1811, 8. Oktober 1811.

422 Schwebel, *Bremer Kaufleute in den Freihäfen der Karibik*, 1995, S. 298f., 309f.

423 *Sanct Thomae Tidende*, 12, 15., 19. Juni 1815. Die drei Bremer Kaufleute waren August Wilhelm Gruner, August Doench und Heinrich Rötgers. S.C.H. Stakemann, Christian Detlef Eckard, Christian Goldmann und Georg Heinrich Peneke handelten nach Bremen oder pflegten Kontakt mit Bremer Kaufleuten auf St. Thomas.

in ihre Heimatstadt, pflegten solche auch untereinander und verkehrten mit denselben auf St. Thomas etablierten dänischen oder niederländischen Kaufleuten. Weniger eindeutig ist, ob es bei geschäftlichen Beziehungen blieb oder zwischen ihnen auch enge soziale Bindungen entstanden.

### Bremer Kaufleute als Teil der transnationalen Kolonialelite

Obgleich die Bremer Kontakt untereinander und zu ihrer Heimatstadt hielten, brachten sie sich aktiv in St. Thomas' multilinguale und aus Personen verschiedener Herkunft bestehende Gesellschaft ein.<sup>424</sup> Nur durch die Integration in ihr transnationales Umfeld konnten die Bremer Kaufmannsmigranten Teil der für den Fernhandel unabdingbaren Vertrauensnetzwerke werden. Laut Margrit Schulte-Beerbühl war für deutsche Kaufleute die „lokale gesellschaftliche Vernetzung mit der Wirtschaftselite [...] von ebenso zentraler Bedeutung wie die räumliche Vernetzung“.<sup>425</sup> Der Herrnhuter Christian Georg Andreas Oldendorp bemerkte in der zweiten Hälfte der 1760er Jahre bereits einen ausgeprägten Multilingualismus in Dänisch-Westindien.<sup>426</sup> Trotz eines Mangels an überlieferten Selbstzeugnissen sind zumindest Spuren sozialer Kontakte der Bremer auf St. Thomas vorhanden. So heiratete A.W. Gruner 1805 nach fünfjährigem Aufenthalt auf St. Thomas Adelgunde von Scholten, die Tochter des dänischen Gouverneurs der Insel. Während Kaufleute vor ihrer Rückkehr nach Europa üblicherweise Geschäftspartner und Gläubiger über Zeitungsanzeigen von ihrem bevorstehenden Aufbruch informierten, schrieben der Bremer August Doench und seine Ehefrau 1825 öffentlich ihren Freunden, von denen sie sich nicht persönlich verabschieden konnten.<sup>427</sup> Da in der hauptsächlich

---

424 Siehe zur Entwicklung verschiedener kultureller Einflüsse auf St. Thomas Jordaan et al., *The Eighteenth-Century Danish, Dutch and Swedish Free Ports*, 2014, S. 278f.

425 Schulte-Beerbühl, *Netzwerkstrategien*, 2020, S. 230, 238.

426 Oldendorp nannte englisch, Deutsch, Dänisch, Holländisch, Französisch, Spanisch und Kreolisch als auf den Inseln gesprochene Sprachen. Als übliche Verkehrssprachen zwischen den Europäern und weißen Kreolen nannte er Dänisch, Niederländisch und Französisch. Oldendorp, *Historie*, 2000, S. 357f. Bei der genannten Kreolsprache handelt es sich um das seit etwa 1700 verbreitete sogenannte „Negerhollands“, einer auf dem Niederländischen basierenden Kreolsprache. Anfang des 19. Jahrhunderts setzte ein zum Ende des Jahrhunderts vollendeter Verdrängungsprozess durch ein englisch-basiertes Kreolisch ein. Cefas van Rossem/Hein van der Voort, *Die Creol taal: 250 years of Negerhollands texts*, Amsterdam, 1996.

427 „Mr. & Mrs Doench, On their departure for Europe, request the indulgence of their Friends on whom time was not allowed them to call personally, begging them to be

dänisch- und englischsprachigen *Sanct Thomae Tidende* mitunter auch französische, deutsche oder sogar spanische Anzeigen zu finden sind, lässt Doenchs Wahl einer englischsprachigen Anzeige auf einen transnationalen Bekanntenkreis verschiedener Herkünfte schließen. Auch den Tod seiner Frau Ende desselben Jahres in Bremen teilte Doench seinem Bekanntenkreis über eine englischsprachige Zeitungsanzeige mit. Er war überzeugt davon, sie habe auf St. Thomas „a number of friends, who will sincerely sympathize with me in the most heartfelt grief, and to whom her memory will be as dear“.<sup>428</sup>

Auch die sonst zur Schuldenabwicklung üblichen Benachrichtigungen der Abreise sind ein Produkt der zeitgenössischen Kaufmannsnetzwerke. Geschäftsbeziehungen zwischen den oft persönlich oder indirekt über Freunde bekannten Kaufleuten basierten in großem Maße auf Vertrauen und förderten ein aktives Bemühen um Schuldfreiheit.<sup>429</sup> Die Einbindung der Bremer in St. Thomas' transnationale Kolonialelite zeigt sich auch außerhalb des privaten Raums. August Doenchs gesellschaftliches und politisches Engagement war herausragend, aber im Grunde nicht untypisch.<sup>430</sup> Er übernahm von mindestens 1822 bis zu seiner Abreise 1825 das Amt des „Quarteer Officerer“ bzw. „Quarter Officer“ für das *Kongens Quartier* von Charlotte Amalie und war somit auch für das Erstellen der jährlichen Einwohnerliste des Viertels zuständig. In dieser Funktion war Doench 1825 auch Teil einer Entschädigungskommission nach einem Großbrand.<sup>431</sup> Dass eine enge Bindung nach Bremen bestehen blieb, ist an seinen Reisen in die Hansestadt und der dortigen dauerhaften Ansiedlung 1825 zu erkennen. In anderen überseeischen Gebieten half auch die Übernahme von Konsularämtern den Kaufleuten Netzwerke in den lokalen Eliten zu schaffen und zu pflegen. Nach Ansicht Dänemarks waren die üblichen Regeln der Diplomatie aber nicht auf die Kolonialgebiete anzuwenden. Obwohl

---

assured, that they depart with the liveliest impression of the many happy moments they have spent in their society, and which they will ever be fond of cherishing. St. Thomas, 9th July, 1825.“, *Sanct Thomae Tidende* 9., 13., 16. Juli 1825.

428 *Sanct Thomae Tidende*, 8. Februar 1826.

429 Hoffmann, *Auswandern und Zurückkehren*, 2009, S. 154, 503.

430 Ein ähnliches Einbringen in die Kolonialelite beschreibt auch Marine Fiedler für Hamburger Kaufleute in Singapur. Fiedler, *Von Hamburg nach Singapur*, 2022, S. 259–261.

431 *Sanct Thomae Tidende*, 13. Dezember 1822, 14. Mai 1825.



die dänische Regierung in Kopenhagen Heinrich Rötgers das Exequatur<sup>432</sup> (offizielle Amtsbestätigung) verweigerte, trat er dennoch von 1804 bis 1825 als preußischer Konsul auf St. Thomas auf. Rötgers ist auch nicht in der offiziellen Liste der preußischen Konsuln geführt. Dennoch sandte er regelmäßig Konsularberichte nach Berlin, die dort von der Staatsverwaltung zur Kenntnis genommen und diskutiert wurden.<sup>433</sup> Völlig inoffiziell war Rötgers Status als Konsul aber nicht. Preußen hatte seine Position 1804 öffentlich bestätigt und verkündet.<sup>434</sup> Mitglieder der Bremer *merchant diaspora* beteiligten sich zudem aktiv an öffentlichen Debatten. So gehörte Johann Ludwig Blancke 1808 zu den Unterzeichnern einer Petition des britischen Gouverneurs der Insel zur Förderung des Handels<sup>435</sup>. Nicht zuletzt zeugen auch die zahlreichen mit auf St. Thomas etablierten Kaufleuten geschlossenen Geschäftsbeziehungen und Partnerschaften von der Teilhabe der Bremer an St. Thomas' transnationaler Gesellschaft. Die beschriebenen gesellschaftlichen, sozialen und wirtschaftlichen Verflechtungen banden die Bremer Kaufleute in eine transnationale, wenngleich europäische, Handels- und Kolonialelite ein.<sup>436</sup>

Auf dem hier untersuchten St. Thomas des späten 18. und frühen 19. Jahrhunderts gab es im Kontrast zu den Schwerpunktsorten deutscher Kaufmannsiedlung des späten 19. Jahrhunderts insbesondere in Zentral- und Südamerika keine deutschen Clubs oder ähnliche Institutionen. Diese Vereine vereinfachten die Netzwerkbildung innerhalb der deutschen Diaspora und bewahrten auch in der Fremde regionale bzw. nationale Identitäten.<sup>437</sup> Auch deutsche Wohltätigkeitsvereine, wie sie schon in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts beispielsweise in Brasilien aufgrund der deutschen Massenauswanderung entstanden, gab es auf St. Thomas mangels einer Schicht armer deutschstämmiger Migranten nicht. Die Bremer Kaufleute richteten sich an St. Thomas' kolonialer Elite aus. Gleichzeitig blieben sie aber ihrer Heimatstadt verbunden. Die aktive Verflechtung mit Bremer

---

432 Nachdem der entsendende Staat dem gewünschten Konsul das Konsularpatent ausstellte, war die Anerkennung und Erlaubnis des empfangenden Staates zu erhalten. Das Exequatur (lat. „Er möge ausüben“) bezeichnet diese Erlaubnis des empfangenden Staates zur Amtsausübung.

433 Zeuske, Preußen und Westindien, 2004, S. 161, 172; Zeuske, Die vergessene Revolution, 1991, S. 297–303.

434 *Hamburgischer unpartheyischer Correspondent*, 11. Juli 1804.

435 Schwebel, Bremer Kaufleute in den Freihäfen der Karibik, 1995, S. 241.

436 Schulte-Beerbühl, Expandieren und vernetzen, 2011, S. 43.

437 Hoffmann, Auswandern und Zurückkehren, 2009, S. 70.



Kaufleuten in anderen atlantischen Orten sowie der Erhalt starker sozialer und wirtschaftlicher Bindungen nach Bremen zeichneten die transnationalen Netzwerke der Bremer Kaufmannschaft im atlantischen Raum aus.<sup>438</sup>

Als kosmopolitisch sind die Bremer auf St. Thomas trotz der beschriebenen transnationalen Verflechtungen nicht zu bezeichnen. Ihre Geschäftspartner oder Firmenteilhaber auf der Insel waren überwiegend selbst Bremer, Hamburger oder Nordwestdeutsche und Dänen oder Niederländer. Selbst katholische Franzosen oder Spanier gab es auf der Insel selten. Auch die angesprochene Heirat A.W. Grunders fand mit einem dänischen, protestantischen Mitglied der örtlichen Elite statt. Obwohl es sich also nicht um die Heirat mit einer Bremerin handelte, sind religiöse und kulturelle Überschneidung so stark, dass schwerlich von einer exogamen Heirat die Rede sein kann. Hinweise auf ähnliche Kontakte mit der schwarzen Inselbevölkerung gibt es nicht. Der Großteil des Austausches erfolgte innerhalb einer vorwiegend protestantisch-nordwesteuropäisch geprägten Gruppe, welche eine transnationale Kolonialelite bildete.

Dies stellt nicht in Frage, dass die Bremer Kaufleute in St. Thomas transnationalem Umfeld zu einem gewissen Grad über interkulturelle Kompetenzen, etwa Mehrsprachigkeit, verfügen mussten. St. Thomas bot der Entwicklung transnationaler Verflechtungen reichen Nährboden. Wie bereits die sprachliche Vielfalt der Zeitungsanzeigen der Insel andeutet, hatte der Status als Freihafen Unternehmer aus verschiedenen Staaten nach St. Thomas gebracht. Der Blick hinter die über der Kolonie wehenden dänischen Flagge offenbart einen Verbund aus insbesondere Dänen, Deutschen, Niederländern, aber auch Franzosen und Spaniern, die gemeinsam in Charlotte Amalie arbeiteten und lebten.

### Erfolg und Scheitern in der Fremde

Nach der Betrachtung transnationaler Beziehungsgeflechte und kaufmännischer Geschäfte stellt sich auch die Frage nach dem finanziellen Erfolg der Bremer auf St. Thomas. Die traditionelle Sichtweise auf die ausgewanderten und zurückgekehrten Bremer Kauf- und Geschäftsleute beschreibt überwiegend heroisierende Erfolgsgeschichten. Diese Beschränkung der kollektiven Erinnerung auf spektakuläre „rags-to-riches“ Karrieren ist noch

---

438 Maischak, *German merchants*, 2013, S. 34, 87.

immer nicht gänzlich überwunden.<sup>439</sup> Eine genaue Betrachtung zeigt, dass sich kein allgemeingültiges, auf die gesamte Gruppe der Bremer *merchant diaspora* auf St. Thomas zutreffendes Urteil formulieren lässt. Die Bilanz ist durchmischt und kennt sowohl existenzielles Scheitern wie auch langfristigen Erfolg. Nicht selten folgten Pleiten auf Phasen des Wohlstands und finanzieller Erfolg auf vorangegangene Bankrotterklärungen. Kaum zu erfassen sind gesundheitliche und andere private Schwierigkeiten sowie Schicksalsschläge. Lediglich der Extremfall bleibt sichtbar. So starb Johann Ludwig Blancke 1810 in unbekanntem Alter nach fünfjährigem Aufenthalt auf St. Thomas.<sup>440</sup> Dass er aber noch 1805 die finanziellen und gesundheitlichen Risiken der Übersiedlung auf sich genommen hatte, spricht für ein nicht allzu fortgeschrittenes Alter. Neben den ernstzunehmenden gesundheitlichen Gefahren der Überfahrt selbst und Tropenkrankheiten<sup>441</sup> auf der Insel bestand ein anderes ernstes Risiko im finanziellen Ruin. Dieses Unheil konnte auch bereits etablierte Kaufleute treffen und betraf mehrere auf St. Thomas ansässige Bremer. Henrich Müllers Handelshaus musste auf St. Thomas 1802 nach 15 Jahren in den Konkurs gehen. Möglicherweise überlebte die seit 1798 angeschlagene Firma die britische Besetzung der Insel 1801 und 1802 nicht.<sup>442</sup> Auch Johann Philipp Wilhelmis Handelshaus Herminghausen & Wilhelmi überlebte diese Zeit nicht. 1801 war das Unternehmen zahlungsunfähig und die Partner trennten sich. Wilhelmi siedelte in der Folge nach Charleston in die USA über, um dort einen Neuanfang zu versuchen. Neben eigener Misswirtschaft stellten also Kriege und Handelssperren bis zur nachnapoleonischen Zeit unkalkulierbare Risiken

---

439 Eine ältere in diese Kategorie fallende Darstellung findet sich in Prüser, Vom Bremer Überseekaufmann, 1940, S. 8–17; Siehe zu dieser Thematik auch Hartmut Berghoff/Uwe Spiekermann, Immigrant Entrepreneurship as a Challenge for Historiography, in: dies. (Hrsg.), Immigrant Entrepreneurship. The German-American Experience since 1700. (German Historical Institute Washington DC, Bulletin Supplement No.12), Washington DC 2016, S. 5–15, hier S. 9.

440 Schwebel, Bremer Kaufleute in den Freihäfen der Karibik, 1995, S. 241.

441 Wie hoch die Mortalitätsraten der in der Karibik oft grassierenden Epidemien unter der urbanen Bevölkerung tatsächlich waren, ist kaum noch rekonstruierbar. Gelbfieber führte besonders unter den Garnisonen zu hohen Todesraten. In den Städten stellte zudem insbesondere die Ruhr ein konstantes Gesundheitsrisiko dar. David P. Geggus, Yellow Fever in the 1790s: The British army in occupied Saint Domingue, in: Medical History 23 (1979) 1, S. 38–58, hier S. 51; Eine zeitgenössische Beschreibung der auf St. Thomas verbreiteten Krankheiten, insbesondere Gelbfieber und Ruhr, findet sich in Oldendorp, Historie, 2000, S. 334–340.

442 Siehe zu Henrich Müller in dieser Arbeit „3.4.3 Plantagenbesitzer unter Kaufleuten: Henrich Müller und Johann Blancke auf St. Thomas“.

dar. Geschäftliches Scheitern musste die Kaufleute aber nicht zwingend in Übersee ereilen. Auch die Rückkehr nach erfolgreichen Jahren auf St. Thomas garantierte keinen fortgesetzten Wohlstand in Bremen. Sowohl Henrich Wilmanns als auch Johann Dencker gerieten nach der Rückkehr in ihre Heimatstadt in die Zahlungsunfähigkeit. Beiden gelang jedoch ein Neuanfang in Übersee. Dencker kehrte nach St. Thomas zurück und Wilmanns etablierte sich in Baltimore.

Es ist darüber hinaus nicht zu vergessen, dass alle Mitglieder der Untersuchungsgruppe der in den Steuermatrikeln geführten Kaufleuten es auf St. Thomas bereits zur Selbständigkeit gebracht hatten. Auch von den Bremern, die nicht in den Steuermatrikeln erschienen, sind zwei Schicksale bekannt, welche die Gefahr des Scheiterns illustrieren. Friedrich Wilhelm Köhne, der schon zuvor für das Bremer Handelshaus Hermann Hagedorn & Co auf St. Thomas gewesen war, ertrank 1789 auf dem Weg zu der dänischen Kolonie, als das ihn transportierende Handelsschiff sank. Johann Ludwig Wichelhausen musste 1792 in Bremen Insolvenz anmelden und ging 1795 nach St. Thomas, um dort zu erneutem Wohlstand zu kommen. Obwohl er auf St. Thomas 1798 ein Handelsschiff erwarb, ist er nicht in den Matrikeln verzeichnet. Ob er in St. Thomas erfolgreicher als in Bremen war, ist nicht zu ermitteln. Ab spätestens 1803 hielt er sich aber wieder überwiegend in Bremen auf. Wohl aufgrund der Kontinentalsperre beendete er sein St. Thomas-Geschäft und zog 1807 nach Frankfurt am Main.<sup>443</sup>

Das entgegengesetzte Extrem bildet der im folgenden Unterkapitel ausführlich besprochene August Wilhelm Gruner, der in St. Thomas die Grundlage für generationenübergreifenden Wohlstand bildete. Auch andere Bremer waren mit ihren Unternehmungen auf St. Thomas nachhaltig erfolgreich. Heinrich Rötgers verließ St. Thomas nach beinahe 30 Jahren Geschäftstätigkeit mit wechselnden Partnern. Über sein weiteres Schicksal nach der Rückkehr ist zwar nichts bekannt. Die geordnete Abwicklung seiner Angelegenheiten auf St. Thomas und das Fortbestehen seiner Firma sprechen aber gegen finanzielle Not als Beweggrund. So kündigte Rötgers am 12. April 1826 in einer Zeitungsanzeige seinen Aufbruch an. Am 17. Mai scheint er die Insel dann verlassen zu haben. Sein Partner Edward Ursinus bevollmächtigte während einer kurzen Abwesenheit einen Anwalt zur Führung des Unternehmens. Als auch Ursinus die Insel ein Jahr später

---

443 Schwebel, *Bremer Kaufleute in den Freihäfen der Karibik*, 1995, S. 231, 237–239, 242f., 311–317.

dauerhaft verlassen wollte, forderte er alle verbliebenen Gläubiger auf, sich zur Begleichung von Forderungen bei ihm zu melden.<sup>444</sup> Zudem heiratete Rötgers im Zeitraum, in dem er sich langfristig auf St. Thomas aufhielt. 1816 verzeichnen die Steueratrikel in seiner Familie erstmals eine Ehefrau. Auch Ludwig Pagenstecher verließ St. Thomas wohlhabend. Er ging wohl 1809 nach Altona und erwarb dort ein Haus. Um 1820 zog er auf ein Gut bei Osnabrück. Über den langfristigen Erfolg anderer Bremer ist kaum etwas bekannt. So verliert sich etwa Tillmann Rütters Spur auf St. Thomas. Seit 1813 ist er nicht mehr in den Matrikeln zu finden, aber noch einige Jahre unregelmäßig in den Reisepassprotokollen aufgeführt. In Bremen finden sich keine Hinweise auf eine Rückkehr nach Europa.<sup>445</sup>

### Unfreie Mobilität zwischen Bremen und St. Thomas

Bei solchen engen bremischen Verbindungen in die amerikanischen Plantagenregionen, in denen die Sklaverei alltäglich war, stellt sich die Frage, inwieweit sich Rückwirkungen dieser atlantischen Welt auf die Hansestadt bemerkbar machten. Die heimkehrenden Bremer kamen mit Erfahrungen der häuslichen und landwirtschaftlichen Sklaverei als Normalzustand zurück in die Hansestadt. Im Vergleich zu Hamburg finden sich in Bremen wenige Hinweise auf die Anwesenheit von schwarzem Dienstpersonal um die Wende des 18. zum 19. Jahrhundert.<sup>446</sup> Dies mag Hamburgs Größe und dem entsprechend intensiverem überseeischen Austausch insbesondere nach Lateinamerika geschuldet sein.<sup>447</sup> Auch das benachbarte Altona

---

444 *Sanct Thomae Tidende*, 12. April 1826, 20. Mai 1826, 11. April 1827.

445 Schwebel, *Bremer Kaufleute in den Freihäfen der Karibik*, 1995, S. 239f.

446 Für Hamburg findet dieses Phänomen schon in älterer Forschung in Einzelfällen Beachtung: Friedrich Schmidt, *Eine Mohrentaufe und -heirat im alten Hamburg*, in: *Zeitschrift für Niederdeutsche Familienkunde* 38 (1963) 1, S. 48–51, hier S. 48–51; Wilhelm Albers/Armin Clasen, *Mohren im Kirchspiel Eppendorf und im Gute Ahrensburg*, in: *Zeitschrift für Niederdeutsche Familienkunde* 41 (1966) 1, S. 2–4, hier S. 2–4. Eine neue, umfassendere Betrachtung ist Annika Bärwald, *Black Hamburg: People of Asian and African Descent Navigating a Late Eighteenth- and Early Nineteenth-Century Job Market*, in: Rebekka von Mallinckrodt/Sarah Lentz/Josef Köstlbauer (Hrsg.), *Beyond Exceptionalism – Traces of Slavery and the Slave Trade in Early Modern Germany, 1650–1850*, Berlin/Boston 2021, S. 189–214. Siehe zur Präsenz schwarzer Menschen in Bremen „3.5 Exkurs: schwarze Menschen in Bremen“.

447 Zur quantitativen Entwicklung des Hamburger Überseehandels siehe Walter Kresse, *Materialien zur Entwicklungsgeschichte der Hamburger Handelsflotte 1765–1823*, Hamburg, 1966, S. 57, 102–113.

verfügte dank der dänischen Neutralität über einen hochfrequenten Überseehandel.<sup>448</sup>

Umso interessanter erscheinen daher die auf St. Thomas nachweisbaren Bewegungen vermutlich versklavter oder zumindest in Abhängigkeitsverhältnissen stehenden Menschen von und nach Bremen. Henrich Wilmanns, dessen Lebenslauf Karl Schwebel als „Pionier des bremischen Westindienhandels“ ausführlich untersuchte,<sup>449</sup> nahm 1783 zwei „Domestikinnen“ von St. Thomas mit nach Bremen. Er kehrte Westindien nach langjährigem Aufenthalt, dessen letzte zwei Jahre er auf St. Thomas verbracht hatte, dauerhaft den Rücken. Wilmanns buchte bei Kapitän Jens Jacob Eschels für sein Frau, seine dreiviertel Jahr alte Tochter, zwei Schwäger und zwei „Domestikinnen“, „einer jungen Mulattin und einer jungen Negerin“ auf der *Henricus de Vierde* Passage nach Altona.<sup>450</sup> Das Freiheitsverhältnis dieser beiden jungen Frauen und inwiefern sie die Reise in das ihnen wahrscheinlich unbekannte Europa unter Zwang antraten, lässt sich nur schwer eindeutig klären, zumal die Wortwahl „Domestik“ in diesem Fall keinem offiziellen Dokument, sondern der Autobiographie des Kapitän Eschels entstammt. Die Prävalenz insbesondere weiblicher Haushaltssklaven in Charlotte Amalie und die zu dieser Zeit noch geringe Größe der freien schwarzen Bevölkerung machen es aber wahrscheinlich, dass es sich um Sklavinnen handelte, welche den Reiseantritt wohl kaum wählen konnten.<sup>451</sup> Der oben angesprochene Mangel freier Arbeitskraft auf St. Thomas spricht ebenfalls für die Unfreiheit der beiden Frauen. Zudem besaß Wilmanns' Firma 1782 sechs erwachsene und vier jugendliche Sklaven. 1783 sind nur noch sechs erwachsene Sklaven verzeichnet.<sup>452</sup> Bei den genannten „Domestikinnen“ könnte es sich also um zwei der auf St. Thomas nicht mehr aufgeführten jugendlichen Sklaven handeln. Bei Portsmouth verlie-

---

448 Altona war nach Kopenhagen die zweitwichtigste Stadt im Westindienhandel Dänemarks. Zwischen 1781 und 1807 fanden jährlich durchschnittlich neun Westindienfahrten statt. Erik Gøbel, Die Schifffahrt Altonas nach Westindien in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts, in: Gerhard Kaufmann (Hrsg.), Altonaer Museum in Hamburg – Norddeutsches Landesmuseum, Jahrbuch 1990 – 1993, Band 28 – 31, Hamburg 1995, S. II–24, hier 13–15.

449 Schwebel, Bremer Kaufleute in den Freihäfen der Karibik, 1995, 294–320.

450 Jens Jacob Eschels, Lebensbeschreibung eines alten Seemanns, von ihm selbst zunächst für seine Familie geschrieben., Altona, 1835, S. 164–170.

451 1789 lebten in Charlotte Amalie 1527 Sklaven, 260 freie Schwarze und 398 Weiße. Hall, Slave Societies in the Danish West Indies, 1992, S. 87–90.

452 RAK 571. Reviderede Regnskaber Vestindiske Regnskaber. 1755–1915 Matrikel for St. Thomas og St. Jan. 1769–1785. 83.3.-83.4.

ßen Wilmanns, seine Familie und die beiden Dienerinnen Eschels' Schiff, da Wilmanns England besichtigen wollte. Von dort reisten sie weiter nach Bremen. Wie lange und unter welchen Bedingungen sich die von Wilmanns nach Bremen gebrachten jungen Frauen dort aufhielten, ist unklar. Sollten sie sich länger in Bremen aufgehalten haben, ist insbesondere fraglich, was nach Wilmanns' Insolvenz und folgender Übersiedlung nach Baltimore 1789 mit ihnen geschah. In Bremen gab es kein Gesetz, dass die Sklaverei explizit verbot oder ankommende Sklaven befreite. Auch ein 1837 erlassenes Gesetz gegen den Sklavenhandel beinhaltete in Bremen im Gegensatz zu Hamburg und Lübeck kein ausdrückliches Verbot der Sklaverei.<sup>453</sup>

Der Fall der beiden „Domestikinnen“ Wilmanns' ist verhältnismäßig gut dokumentiert, stellt aber keinen Einzelfall dar. Die dänischen Passprotokolle von St. Thomas verzeichnen bis 1822 sieben weitere als „Domestiken“ oder „Neger“ benannte Personen, die von oder nach Bremen reisten. Am 11. August 1805 erreichte nach dem Passprotokoll das Schiff *Hermion* St. Thomas. An Bord befanden sich ein nicht mit Vornamen genannter Mann namens Meyer. Es handelte sich bei ihm aller Wahrscheinlichkeit nach um den Kaufmann Ludwig Wilhelm Meyer, der im selben Jahr mit zwei Sklaven in den Steuermatrikeln verzeichnet war und bereits zuvor nach Bremen gehandelt hatte. Möglicherweise war er sogar selbst Bremer, eine Verwandtschaft zur Bremer Kaufmannsfamilie Meyer lässt sich aber nicht nachweisen.<sup>454</sup> Ein vermutlich in Meyers Begleitung reisender Mann war nur als Friedrich benannt. Möglicherweise handelt es sich dabei um einen Familiennamen, ebenso möglich ist aber, dass es sich um den Rufnamen eines Sklaven handelte. Eine Anmerkung neben dem Namen bezeichnet ihn als „Mulat“. Der rassifizierende Begriff und die Tatsache, dass Meyer laut den Steuerlisten Sklaven besaß, lassen einen Sklavennamen wahrscheinlicher wirken.<sup>455</sup> Am 27. Februar 1816 verließ eine Frau namens Sophia Geyer St. Thomas in Begleitung eines „Domestiken“ nach Hamburg oder

---

453 Siehe zur Gesetzeslage in Bremen und schwarzen Bediensteten in der Hansestadt den Abschnitt „Die atlantische Sklaverei in Bremen: der Sklave Stepney und das Sklavenschiff Dom Pedro II“ ab S. 404.

454 RAK 571. Reviderede Regnskaber Vestindiske Regnskaber. 1755–1915 Matrikel for St. Thomas og St. Jan. 1803–1813. 83.16. Siehe zu Ludwig Wilhelm Meyers Person Schwebel, Bremer Kaufleute in den Freihäfen der Karibik, 1995, S. 260 Schwebel vermutete, es könne eine Verwandtschaft zum Bremer Kaufmann Christian Andreas Meyer bestehen.

455 RAK 698. St. Thomas Politikontor. 1805–1895 Protokoller over ankommende rejsende. 1805–1815. 14.12.1 – 3. Eintrag am 11. August 1805.

Bremen.<sup>456</sup> Der in den offiziellen Protokollen gewählte Begriff „Domestik“ anstelle von „Neger“ oder auch „Mulat“ lässt nicht direkt auf den Rechtsstatus der Person schließen. Während es sich bei „Negern“ in diesem Zusammenhang mit hoher Wahrscheinlichkeit um Sklaven gehandelt haben dürfte, erscheint auch ein Sklavenstatus von „Domestiken“ angesichts des auf St. Thomas üblichen Besitzes von Haussklaven zumindest nicht unwahrscheinlich.<sup>457</sup> Es kann zwar nicht völlig ausgeschlossen werden, dass es sich bei einigen der in den Passprotokollen als „Domestiken“ bezeichneten Personen um weiße Bedienstete gehandelt haben könnte, die in den Matrikeln nur selten dokumentierte Beschäftigung weißer Diener macht dies aber sehr unwahrscheinlich. Letztlich gilt es zu beachten, dass die Passprotokolle keinerlei Informationen über die als „Domestiken“ oder mit rassifizierenden Begriffen bezeichneten Reisenden bereitstellen. Sie sind in der Regel lediglich mit der entsprechenden Funktionsbezeichnung, oft auch nur als Kürzel (etwa „dq“ oder „dquer“ für *Domestique*) und ohne Hinweis auf Namen oder Geschlecht verzeichnet.

Etwas mehr Informationen gibt es über die Reise Erich Christian Ludwig Gruners mit August Doench und einem „Domestiken“ am 2. Juli 1822 nach Bremen.<sup>458</sup> Dem Protokoll nach scheint der „Domestik“ Doench zugehörig gewesen zu sein. Dieser hielt sich spätestens ab 1825 dauerhaft in Bremen auf, wo seine Frau im selben Jahr starb.<sup>459</sup> Es scheint also möglich, dass er auch bei seiner dauerhaften Rückkehr nach Europa Diener nach Bremen mitnahm. Für einen Sklavenstatus des „Domestiken“ spricht, dass Doench 1822, im Jahr der Reise, in seinem Haushalt auf St. Thomas, in dem seine Frau, drei Töchter und zwei Söhne lebten, vier erwachsene Sklaven beschäftigte. Über angestellte weiße Bedienstete gibt die Steuermatrikel des Jahres leider grundsätzlich keine Auskunft.<sup>460</sup>

---

456 RAK 698 St. Thomas Politikontor. 1810 – 1899 Pasprotokoller for bortrejsende. 1815 – 1824. 14.10.3 – 4. Eintrag am 27. Februar 1816.

457 Die Bezeichnung von Haussklaven als „Domestiken“ ist zeitgenössisch zudem nicht ungewöhnlich. So bezeichnete etwa der Bremer Kaufmann Franz Johann Böving sowohl die in der Küche seines Gastgebers in den USA beschäftigten versklavten Frauen als auch dessen männliche Sklaven als „Domestiken“. StAB 7.500, 249 Franz Johann Böving, Tagebuch der Reise nach England und Amerika 1796–1799, S. 44, 24. Oktober 1796.

458 RAK 698. St. Thomas Politikontor. 1810–1895 Pasprotokoller for bortrejsende. 1815–1824. 14.12.1 – 3. Eintrag am 27. Februar 1816; ebd. Eintrag am 22. Juli 1822.

459 *Sanct Thomae Tidende*, 8. Februar 1826.

460 RAK 571. Reviderede Regnskaber Vestindiske Regnskaber. 1755–1915 Matrikel for St. Thomas og St. Jan. 1822–1827. 83.26.–83.31.



Am 6. September 1806 verzeichnen die Protokolle ankommende Reisende auf dem Bremer Schiff *Oceanus*, Kpt. Reinke Siedenburg, das regelmäßig nach St. Thomas fuhr. Auf demselben Schiff war ein Jahr zuvor der oben genannte Ludwig Wilhelm Meyer in Begleitung seines mutmaßlichen Sklaven gereist.<sup>461</sup> Neben weiteren Passagieren kamen 1806 auch Christian Detlef Eckard mit Frau, Kind und zwei „Domestiken“ von Bremen auf St. Thomas an. Auf dem Schiff waren außerdem „2d Negere tillhörende Westermann [2 Westermann gehörende Neger]“ gereist.<sup>462</sup> Westermann und Eckard waren beide auf St. Thomas ansässig. Letzterer war der jüngere Bruder Johann Friedrich Eckards, der bis 1800 Partner des Bremers Johan Dencker gewesen war. 1798 war auch Christian Detlef Eckard in die Firma eingestiegen. Dass Christian Detlef Eckards „Domestiken“ versklavt waren, lässt sich wie schon in Wilmanns' Beispiel weder beweisen noch widerlegen. Die beiden im Protokoll aufgeführten „Neger“ sind hingegen eindeutig als Westermanns Besitz bezeichnet. Dies stärkt die Annahme, dass es sich bei als „Neger“ bezeichneten Personen eher um Sklaven handelte. Mit wem diese beiden versklavten Personen reisten, ist im Protokoll nicht eindeutig vermerkt. Festzuhalten ist hier, dass sie in versklavtem Zustand von Bremen nach St. Thomas kamen und in den Augen ihres Besitzers also wohl auch während ihres Aufenthaltes in Bremen Sklaven waren. Friedrich Westermann besaß zu dieser Zeit im Nordbezirk von St. Thomas die Plantage „Canaan & Sherpenhövel“. Auf dieser arbeiteten 1805 30 steuerpflichtige Sklaven, 1813 waren es noch 25.<sup>463</sup> Es scheinen aber keine bemerkenswerten persönlichen Verbindungen zwischen Westermann und Bremen bestanden zu haben. Christian Detlef Eckard war auf St. Thomas als Kaufmann tätig und 1806 Associé des Bremers A.W. Gruner. Er kehrte wohl von einer Geschäftsreise zurück. Eckard findet sich im Steuerverzeichnis von St. Thomas mitsamt seiner Frau und einem Sohn wieder. Dass er im Jahre der Reise zwei erwachsene und einen minderjährigen Sklaven besaß und diesen Sklavenbesitz bis 1810 auf sieben erwachsene Sklaven steigerte, kann

---

461 Die Senatzertifikate verzeichnen mehrere Fahrten. Im März des Jahres liegt ein Ausfuhrsuch Joh. Wm. Karstens für den Export auf der *Oceanus* nach St. Thomas vor. Diese Waren dürften auf derselben Fahrt exportiert worden sein, auf der sich auch die Passagiere befanden. StAB 2-R.11.p.5. Band 13, 28. März 1806, Zertifikatsersuch für J. W. Karstens für den Export nach St. Thomas.

462 RAK 698. St. Thomas Politikontor. 1805–1895 Protokoller over ankommende rejsende. 1805–1815. 14.12.1 – 3. Eintrag am 6. September 1806.

463 RAK 571. Reviderede Regnskaber Vestindiske Regnskaber. 1755–1915 Matrikel for St. Thomas og St. Jan. 1803–1813. 83.16.



als weiteres Indiz für den Sklavenstatus seiner beiden aus Bremen ankommenden „Domestiken“ gesehen werden.<sup>464</sup> Im Jahr 1806 machen die Steuermatrikel leider keine Angaben zu weißen Bediensteten. Zudem hatte die Firma Eckard & Co über die 1790er Jahre hinweg eine kleine Plantage auf St. Thomas besessen, auf der 1796 sechs und 1801 vier Sklaven gearbeitet hatten.<sup>465</sup>

Im Umfeld der Bremer Kaufleute auf St. Thomas gab es noch weitere Plantagenbesitzer. Christian Goldmann, dessen Firma Eegholm, Schmidt & Goldmann ein beliebter Geschäftspartner Bremer und Hamburger Handelshäuser war,<sup>466</sup> besaß in den späten 1790er Jahren eine kleine Plantage mit maximal vier Sklaven.<sup>467</sup> Die Bremer Kaufleute kamen somit zumindest über ihre Geschäftspartner auch mit St. Thomas' Plantagensklaverei in Kontakt. Der Bremer Kaufmann Henrich Müller ging sogar den für die auf St. Thomas ansässigen Bremer Kaufleute einzigartigen Schritt, selbst in erheblichem Maße in das Plantagengeschäft einzusteigen. Von 1793 bis 1802 besaß er mehrere Plantagen mit insgesamt über 200 Sklaven. Eine ausführliche Betrachtung dieses Falls folgt unten im Abschnitt „Bremer Geschäftsleute in der Plantagensklaverei“.

Wie gezeigt werden konnte, besaßen Bremer Kaufleute und ihre Geschäftspartner auf St. Thomas nicht nur in Einzelfällen Sklavinnen und Sklaven. Diese nahmen sie mit hoher Wahrscheinlichkeit auch auf Heimatbesuche mit. Unklar bleibt, was bei der dauerhaften Rückkehr nach Bremen mit den versklavten Personen geschah. Eine Veräußerung mit dem übrigen auf St. Thomas befindlichen Besitzstand erscheint wahrscheinlich. Ein fortgesetzter Dienst in Bremen als Hausdiener ist jedoch nicht auszuschließen. Dass sich unter den Reisenden Kaufleute wie Meyer und Eckard befanden, die nicht aus Bremen stammten, zeigt außerdem, dass das Phänomen der unfreien Mobilität nach und von Bremen nicht nur von den in Übersee niedergelassenen Bremern ausging.

---

464 Ebd.

465 RAK 571. Reviderede Regnskaber Vestindiske Regnskaber. 1755–1915 Matrikel for St. Thomas og St. Jan. 1801. 83.14.

466 Nachweisen lässt sich dies sowohl über die Bremer Senatszertifikate (StAB 2.R.II.p.5.) als auch über Zeitungsanzeigen der *Sanct Thomae Tidende*. Zur Geschichte von Eegholm, Schmidt & Goldmann siehe Schwebel, *Bremer Kaufleute in den Freihäfen der Karibik*, 1995, S. 263f.

467 RAK 571. Reviderede Regnskaber Vestindiske Regnskaber. 1755–1915 Matrikel for St. Thomas og St. Jan. 1797–1802. 83.10 – 83.15.

### 3.1.2 Die Familie Gruner zwischen Bremen, Osnabrück und atlantischer Sklaverei auf St. Thomas

Die Familie Gruner exemplifiziert die Verflechtungen zwischen deutschem Binnenland, Hafenstadt und Übersee im frühen 19. Jahrhundert. Die folgenden Kurzbiografien dreier Brüder Gruner sind eine Mikrogeschichte dieser Verflechtungen und ihrer Rückwirkungen auf Bremen. Seit dem späten 14. Jahrhundert ist die Familie Gruner in Sachsen nachweisbar. Der in Tanna im Voigtland geborene Georg Christian Gruner (1694–1761) kam als Pfarrer zu St. Catharinen nach Osnabrück. Sein Sohn Johann Christian Gruner (1732–1787) war als promovierter Jurist Vizekanzleidirektor und vorsitzender evangelischer Konsistorialrat der Stadt. 1771 heiratete er Wilhelmine Eleonore Baumeister (1752–1831) aus Hildesheim. Diese angesehene Osnabrücker Familie verfügte mit sechs Söhnen und sechs Töchtern über einen auch zeitgenössisch ungewöhnlich großen Kinderreichtum.<sup>468</sup> Drei dieser Söhne suchten die wirtschaftliche Selbstständigkeit in Dänisch-Westindien und etablierten sich als Kaufleute in St. Thomas' Hauptstadt Charlotte Amalie. Sie lebten auf der Insel als Teil der beschriebenen transnationalen Handels- und Kolonialelite, besaßen Haussklaven und handelten zumindest in geringem Umfang mit Sklaven. Alle drei nahmen diese Erfahrungen mit nach Europa zurück und ließen sich dauerhaft in Bremen oder Osnabrück nieder. Zumindest in August Wilhelm Gruners Fall lässt sich sicher feststellen, dass seine Zeit in Westindien nicht nur den Grundstock seines finanziellen Erfolges bildete, sondern auch sein Ansehen und seinen sozialen Stand in Bremen nachhaltig prägte. Die Familie Gruner steht zudem stellvertretend für die Familiennetze und die familiäre Kettenmigration, die im direkten Überseehandel vieler Bremer Firmen im Laufe des 19. Jahrhunderts eine immer bedeutendere Rolle spielten.<sup>469</sup> Es gingen nicht nur die drei Brüder nach St. Thomas, sondern auch A.W. Gruners nachfolgende Generation.<sup>470</sup>

---

468 MAUS, Graue Mappe Gruner, Notizen zur Familiengeschichte.

469 Hoffmann, Auswandern und Zurückkehren, 2009, S. 61, 510f.

470 Michael Zeuske vermutet zudem, dass es sich bei Kaufleuten mit dem Familiennamen Gruner in Venezuela und Kuba möglicherweise um Nachfahren C.S. Gruners gehandelt haben könnte. Zeuske, Preußen und Westindien, 2004, S. 172f.

### Christian Siegfried Gruner: Die Anfänge auf St. Thomas

Christian Siegfried Gruner (1774–1855) wurde am 2. Juli 1774 als drittes Kind Johann Christian Gruners in Osnabrück geboren. Er war der erste und älteste der drei Brüder, die es nach St. Thomas zog. Vermutlich kam er Mitte der 1790er Jahre auf die dänische Insel, ab 1796 ist dort eine Geschäftspartnerschaft mit Hans Christoffer von Bergen nachweisbar.<sup>471</sup> Ab 1798 agierte Gruner ohne Partner. In diesem Jahr findet sich im zu Steuerzwecken angelegten Landregister von St. Thomas („Matrikel for St. Thomas og St. Jan“) erstmals ein Eintrag unter Gruner, dieser gibt jedoch keinen Vornamen an. Der aufgeführte Haushalt von einem Mann und einem erwachsenen Sklaven, würde jedenfalls zu einem jungen und erst kürzlich angekommenen Christian Siegfried Gruner passen. Im nächsten Jahr wächst dieser Haushalt auf zwei weiße Bedienstete und drei erwachsene Sklaven an. Ab 1800 lässt sich der auf St. Thomas anwesende Gruner zweifelsfrei als Christian Siegfried identifizieren, das Register führt nun „Gruner, C.S.“ an. Er beschäftigte in diesem Jahr vier weiße Bedienstete und besaß sieben erwachsene sowie acht jugendliche<sup>472</sup> Sklaven. Das Register, welches die zu zahlenden Steuern erfasst, unterscheidet nicht zwischen dem Handelshaus und der Privatperson Gruner. Es ist deshalb nicht auszumachen, wie viele der Sklaven in Gruners Haushalt eingesetzt waren und wie viele für sein Geschäft arbeiteten. Im Jahr 1800 kehrte er möglicherweise kurzzeitig nach Europa zurück. Nach nicht nachweisbaren Erzählungen soll er seinen inzwischen in Bremen arbeitenden Bruder August Wilhelm persönlich davon überzeugt haben, ebenfalls die geschäftlichen Chancen einer Emigration nach St. Thomas zu nutzen.<sup>473</sup> 1803 ist C.S. Gruner ein letztes Mal in der Matrikel von St. Thomas aufgeführt.

Vermutlich über seinen Bruder A.W., der in Bremen als Kommiss, also als kaufmännischer Angestellter, arbeitete, baute C.S. ein vertrauensvolles Verhältnis zur Bremer Überseekauffmannschaft auf. Bremer Kaufleute nutzten ihn auch als Rückversicherung, um ihre geschäftlichen Angelegenheiten auf St. Thomas in ihrem Sinne zu klären. So tat dies etwa eine Gruppe gemeinsam agierender Kaufleute bestehend aus Pundsack & Vollmers, Jacob Frerichs, Joh. Baer Wwe, J.W. Boltze, F.W. Caesar, F.W. Mutter, J.R. Pagenstecher, H & J von Lengerke, Georg Löning, G.W. Trahn, J.C. Kleyer

---

471 Schwebel, *Bremer Kaufleute in den Freihäfen der Karibik*, 1995, S. 244.

472 Der Quellenbegriff „halv voxen“ bedeutet wörtlich halberwachsen.

473 MAUS, *Graue Mappe Gruner*, Notizen zur Familiengeschichte.

und Johan Abraham. Sie beschworen am 28. November 1803, dass sie ihrem „Bevollmächtigten Johan Dencker in St. Thomas oder im Falle seines Ablebens C.S. Grüner[sic]“ aufgetragen hatten, Kolonialwaren für sie einzukaufen und auf einem neutralen Schiff nach Bremen zu schicken.<sup>474</sup> Dass diese Geschäfte aber nicht immer spannungsfrei verliefen, zeigt der Vorwurf des in Bremen ansässigen Kaufmanns Johann Rudolph Schwartz. Dieser unterstellte C.S. Gruner aufgrund langer Verzögerungen von Retoursendungen oder Rimessen<sup>475</sup>, dass bei ihm „die Redlichkeit spatziren gehe“.<sup>476</sup>

Neben dieser rein kaufmännischen Tätigkeit erwarb C.S. bald nach seiner Ankunft auf der Insel auch eine Plantage. 1796 und 1797 erscheinen „V. Bergen & Gruner“ als Besitzer einer kleinen Plantage im Oost Ende Quartier der Insel. 1797 arbeiteten auf Gruners und von Bergens Plantage 9 Sklaven. Eine vermutlich zur Erstellung der Steuermatrikel angefertigte Liste mit Informationen über die *Thabor* genannte Plantage verrät weitere Details und gibt die Zahl der Sklaven mit 12 an. Demnach besaßen von Bergen & Gruner sechs männliche und sechs weibliche Sklaven, davon waren 10 Plantagen- und zwei Haussklaven, neun waren Afrikaner und drei Kreolen. Die 100 *acres* große Plantage hatte keine Zuckerfelder, dafür neben 5 *acres* Sklavenunterkünfte 10 *acres* Baumwollfelder und 85 *acres* Weideland auf dem vier Kühe und 25 Schafe und Ziegen grasten. Die produzierte Baumwolle ist hingegen mit null angegeben. Die Besitzer erklärten diesen Umstand mit der Anmerkung „[...] we have bought it not for advantage but only for pleasure.“<sup>477</sup> Es handelte sich bei dieser Plantage also offenbar nicht um einen wirtschaftlichen Betrieb, sondern um einen der Erholung dienenden Landsitz. Ab 1798 war mit dem Ende ihres Geschäftsverhältnisses nur noch von Bergen als Besitzer eingetragen, der inzwischen über mehrere Plantagen verfügte. Da Gruner sich fortan nur noch kaufmännisch betätigte und von Bergen weitere Plantagen besaß, lässt sich nicht mit

---

474 StAB 2-R.11.p.5. Band 10, 28. November 1803, Senatszertifikat für Pundsack & Vollmers, J. Frerichs, J. Baer Wwe, J.W. Boltze, F.W. Caesar, F.W. Mutter, J.R. Pagenstecher, H & J von Lengerke, G. Löning, G.W. Trahn, J.C. Kleyer und J. Abraham zur Bestätigung der erteilten Vollmacht.

475 Kaufmännische Bezeichnung für eine noch nicht eingelöste Zahlungsverpflichtung (Wechsel), die einem Warenlieferanten in Zahlung gegeben wird.

476 Schwartz an Gruner, Bremen 24. Juli 1800, zitiert nach Schwebel, *Bremer Kaufleute in den Freihäfen der Karibik*, 1995, S. 245.

477 RAK 678. Den vestindiske regering. 1772–1821 Gruppeordnede sager: Matrikeloplysningsekm for plantagerne, St. Thomas 1792. 3.81.502. Entgegen des in der Akten-signatur genannten Datums ist das Dokument am 31. März 1797 unterzeichnet worden.

Sicherheit sagen, wie involviert Gruner selbst in Kauf und Betrieb der Plantage gewesen war.<sup>478</sup>

Ab 1804 fehlt C.S. Gruners Name in der Steuermatrikel von St. Thomas und ist durch den seines Bruders August Wilhelm ersetzt. Es liegt der Schluss nahe, dass er entweder endgültig nach Europa zurückgekehrt war oder das Geschäft trotz seiner weiteren Anwesenheit nun unter dem Namen seines Bruders firmierte.<sup>479</sup> Diese Erklärung kann aber nicht auflösen, warum von Bremen aus im November 1804 und Oktober 1805 an C.S. Gruner konsignierte Lieferungen erfolgten.<sup>480</sup> Es erscheint am wahrscheinlichsten, dass A.W. die Firma seines Bruders übernommen hatte, einige Geschäfte aber noch in dessen Namen abwickelte. Spätestens 1808 muss C.S. Gruner aber dauerhaft nach Europa zurückgekehrt sein. In diesem Jahr ersteigerte er in Burg Gretesch bei Osnabrück wohl mit dem auf St. Thomas erwirtschafteten Kapital eine Walkmühle und baute sie zu einer Papierfabrik aus, die er bis zu seinem Tod am 9. August 1855 betrieb. Bis 1895 blieb das Unternehmen in Familienbesitz.

#### August Wilhelm Gruner: Das Bremer St. Thomas-Geschäft

August Wilhelm Gruner (1778–1859) wurde am 11. März 1778 als sechstes Kind Johann Christian Gruners in Osnabrück geboren. Als der Vater 1787 starb, war A.W. gerade erst neun Jahre alt geworden. Erstmals verließ er Osnabrück für eine dreijährige Lehre in einem kleinen Kram- und Gewürzhandel in Rhaden zwischen Osnabrück und Hannover. Diese wenig prestigeträchtige Lehrstelle spricht für eine finanziell angespannte Lage der Familie nach dem Tod des Vaters. Nach erfolgreicher dreijähriger Lehrzeit ging er nach Bremen und arbeitet ab 1797 als Kommis in der auch im Überseehandel tätigen Firma J.F. Uthhoff. Mit dieser Anstellung gab er sich

---

478 RAK 571. Reviderede Regnskaber Vestindiske Regnskaber. 1755–1915 Matrikel for St. Thomas og St. Jan. 1786–1796. 83.5 – 83.9.; ebd. 1797–1802. 83.10 – 83.15.

479 RAK 571. Reviderede Regnskaber Vestindiske Regnskaber. 1755–1915. Matrikel for St. Thomas og St. Jan 1797–1802. 83.10 – 83.15.; ebd. Matrikel for St. Thomas og St. Jan. 1803–1813. 83.16.

480 StAB 2-R.11.p.5. Band 11, 23. November 1804, Zertifikatsersuch von H. Hagedorn & Sohn für die Ausfuhr nach St. Thomas; StAB 2-R.11.p.5. Band 12, Oktober 1805, Zertifikatsersuch von Mindermann Wwe, R von Harten & Söhne für die Ausfuhr nach St. Thomas.

nicht lange zufrieden und setzte bereits 1800 nach St. Thomas über.<sup>481</sup> Vermutlich arbeitete er anfänglich für seinen Bruder Christian Siegfried. Am 15. Februar 1803 legte er den Bürgereid von St. Thomas ab. Ab 1804 führen die Steuerregister von St. Thomas „Gruner, A.W.“. In diesem Jahr bestand sein Haushalt aus einem Mann, drei weißen Knechten (dän. „Karl“), sechs erwachsenen und zwei jugendlichen Sklaven. Im folgenden Jahr 1805 gelang ihm ein signifikanter sozialer Aufstieg. Er heiratete Elisabeth Amalie Adelgunde von Scholten (1787–1859), die Tochter des dänischen Gouverneurs der Inseln St. Thomas und St. John, Casimir Wilhelm von Scholten. Auch im Landregister sind in Gruners Haushalt nun ein Mann und eine Frau eingetragen. Es scheint, dass das neue Ehepaar sich ob des gewachsenen Haushalts auch neue Sklaven ins Haus holte. Obwohl es bei drei weißen Knechten blieb, wuchs die Zahl der Sklaven auf 12 erwachsene und einen jugendlichen an.<sup>482</sup> Die Heirat in die Oberschicht der Insel spiegelt seinen sozialen Erfolg, der Besitz zahlreicher Sklaven spricht für seinen wirtschaftlichen Erfolg. 1806 wurde A.Ws. nach seinem Schwiegervater benannter Sohn Casimir Wilhelm auf St. Thomas geboren. Das Register verzeichnet neben neun erwachsenen Sklaven nun einen Mann, eine Frau und einen Sohn in der Familie.

A.W. Gruners Kontakte in der bremischen Kaufmannschaft machten sich für ihn auf St. Thomas bezahlt. Von 1803 bis 1805 lassen sich allein mit den in Bremen überlieferten Senatszertifikaten 44 an A.W. Gruner konsignierte Lieferungen von Bremer Kaufleuten nachweisen. Als Handelspartner war A.W. in seiner Zeit auf St. Thomas in der gesamten Überseekaufmannschaft Bremens beliebt. Kaum ein Handelshaus schickte in diesen Jahren keine Waren an Gruners Firma auf St. Thomas. Wie zu erwarten, empfing er größtenteils Leinen und andere Stoffe. Die an Gruner geschickten Waren deckten alle üblichen Güter wie Eisen-, Glas-, Manufakturwaren und Lebensmittel ab. Die Lieferungen erfolgten teils auf Bremer Rechnung und teils auf Gruners dänische Rechnung. Gruner führte sowohl Kommissions- als auch riskantere, aber profitablere Konsignations- oder Propergeschäfte durch.<sup>483</sup>

---

481 Friedrich Prüser, Gruner, August Wilhelm, in: *Neue Deutsche Biographie* 7 (1966), S. 227, hier S. 227.

482 RAK 571. Reviderede Regnskaber Vestindiske Regnskaber. 1755–1915 Matrikel for St. Thomas og St. Jan. 1803–1813. 83.16.

483 Siehe zu den genannten Geschäftsarten in dieser Arbeit S. 65.

A.W. Gruners engster wirtschaftlicher Kontakt mit den Sklavenplantagen scheint der Weiterverkauf von deutschem Plantagengerät gewesen zu sein. 1805 schickte etwa H. Hagedorn & Sohn 30 an Gruner konsignierte Kisten „deutsche Zuckermesser“ nach St. Thomas.<sup>484</sup> Hinweise auf eine direkte Beteiligung Gruners am kommerziellen Sklavenhandel Charlotte Amalies, der die Plantagen der Insel mit Arbeitskräften belieferte, finden sich nicht. Er kaufte jedoch zweifelsfrei Sklaven für den eigenen Bedarf. Die in manchen Jahren ohne verzeichnete Todesfälle sinkende Zahl der Hausklaven weist zudem darauf hin, dass Gruner Sklaven entweder freiließ oder wahrscheinlicher wieder verkaufte. Auch eine Flucht kann nicht ausgeschlossen werden. Obwohl der Sklavenbesitz im städtischen Milieu Charlotte Amalies für hauswirtschaftliche Zwecke der Normalfall war, besaßen A.W. Gruner und vor ihm schon C.S. Gruner aber eine ungewöhnlich hohe Anzahl von Sklaven. Neville T. Halls Schätzung von bis zu fünf Sklaven pro Haushalt als Normalzustand überschritten sie deutlich.<sup>485</sup> C.S. Gruners 15 Sklaven des Jahres 1800 und A.W. Gruners 13 Sklaven des Jahres 1805 sprechen dafür, dass diese Sklaven auch geschäftlichen Zwecken dienten. Dass 1815, als sich kein Familienmitglied auf St. Thomas aufhielt, noch sieben erwachsene Sklaven verzeichnet sind, scheint dies zu bestätigen. Möglicherweise waren diese Sklaven auch für die Instandhaltung der von Gruners Firma genutzten Hafenkajen zuständig. Im Juni 1815 erhöhte das Handlungshaus A.W. Gruner jedenfalls aufgrund gestiegener Instandhaltungskosten die Kajennutzungsgebühr.<sup>486</sup>

Als der Handel nach Europa durch die napoleonischen Kriege bedingt zum Erliegen kam und die Insel 1807 britisch besetzt wurde, kehrte A.W. nach Bremen zurück. 1807 verzeichnet das Register auf St. Thomas noch einen Mann im Haushalt, möglicherweise schickte er also Frau und Kind vor. Der Haushalt „Gruner, A.W.“ ist aber noch bis 1816 gelistet und verzeichnet neben den Sklaven in manchen Jahren einen Mann. Um wen es sich hierbei handelt, bleibt unklar. Der Bestand der im Haushalt gelisteten Sklaven bleibt in der Zeit von Gruners Abreise 1807 bis zur Umbenennung der Firma von A.W. Gruner in Gruner & Co 1816 relativ konstant. 1810 sind statt acht nur noch sieben Sklaven gelistet, 1813 sind es nur noch sechs. 1815 scheint dann ein Sklave dazugekauft worden zu sein, da die Zahl

---

484 StAB 2-R.II.p.5. Band 12, 23. November 1805, Zertifikatsersuch von H. Hagedorn & Sohn für die Ausfuhr nach St. Thomas.

485 Hall, *Slave Societies in the Danish West Indies*, 1992, S. 90, 93.

486 *Sanct Thomae Tidende*, 12., 15., 19. Juni 1815.



sich wieder auf sieben erhöht.<sup>487</sup> Der Kauf dieses Sklaven wird mit dem Wiedererblühen des transatlantischen Handels nach den Napoleonischen Kriegen zusammenhängen. Gruners Firma blieb auf St. Thomas aber auch während der britischen Besetzung zumindest in geringem Umfang aktiv. Am 3. September 1812 schaltete die Firma eine Zeitungsanzeige für den Verkauf von „London Particular Madeira Wine“ in Gruners Laden.<sup>488</sup>

Zurück in Europa musste Gruner bis 1814 auf die Wiederaufnahme seiner Handelsgeschäfte warten. Ob er ursprünglich mit dem Ziel nach Bremen zurückgekehrt war, sich dort dauerhaft niederzulassen bleibt unklar. Jedenfalls beantragte er noch 1810 nur eine Verlängerung seiner Schutzgechtigkeit in Bremen. Um diese erhalten zu können, versicherte er, keinen Handel treiben zu wollen.<sup>489</sup> Nach der Annexion Bremens durch Frankreich 1811 verließ Gruner Bremen wieder. 1813 soll er sich zeitweilig in Berlin aufgehalten haben.<sup>490</sup> Erst nach dem Ende der französischen Besetzung kehrte er nach Bremen zurück. 1814 gewährte der Senat ihm als Nichtbürger neben dem Aufenthaltsrecht auch die Erlaubnis „nach seinem Gefallen Handlung treiben zu dürfen“. Seine noch bestehende dänische Staatsbürgerschaft, die er auf St. Thomas erlangt hatte, stand einer Einbürgerung in Bremen im Wege.<sup>491</sup> In seiner ungewöhnlichen Situation, Nichtbürger mit Handlungsfreiheit zu sein, war Gruner sich seiner Rechte nicht sicher. Als er 1816 ein Haus am Ansgaritorwall erstehen wollte, erkundigte er sich daher beim Senat, ob es ihm erlaubt sei Eigentum zu erwerben. Der Senat beschied ihm diese Anfrage positiv.<sup>492</sup> Erst 1822 legte er den Bürgereid in Bremen ab.<sup>493</sup> Nach der Rückkehr August Wilhelms und Adelgunde Gruners nach Europa bekam das Ehepaar im Zeitraum von 1808 bis 1825 zehn weitere Kinder.

Gruners Bremer Handelshaus florierte rasch. So wie ihm auf St. Thomas seine Bremer Kontakte geholfen hatten, so gereichten ihm nun seine Be-

---

487 RAK 571. Reviderede Regnskaber Vestindiske Regnskaber. 1755–1915 Matrikel for St. Thomas og St. Jan. 1803–1813. 83.16; ebd. Matrikel for St. Thomas og St. Jan 1814–1816. 83.17 – 83.20.

488 *Saint Thomas Gazette*, 3. September 1812.

489 StAB 2-P.8.B.2.a., 18. Juli 1810, Schreiben von Gruner an den Bremer Rat.

490 MAUS, Graue Mappe Gruner, Notizen zur Familiengeschichte.

491 StAB 2-P.8.B.2.a., 15. Juli 1814, Schreiben von Gruner an den Bremer Senat; 9. August 1814, Antwort des Senats.

492 StAB 2-P.8.B.2.a., 27. Mai 1816, Schreiben von Gruner den Bremer Senat; 21. Juni 1816, Antwort des Senats.

493 Fritz Peters, Über bremische Firmengründungen in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts (1814–1847), in: *Bremisches Jahrbuch* 36 (1936), S. 306–361, hier S. 331.



ziehungen nach St. Thomas zum Vorteil. Die Angabebücher der auf der Weser für Bremen ankommenden Schiffe und Ladungen (Schlachtebücher) verzeichnen in diesen Jahren kaum eine Schiffsankunft aus St. Thomas, die keine an A.W. Gruner konsignierten Waren geladen hatte. Handelsgüter erreichten Gruner aber auch aus Havanna, Port-au-Prince, Cap Henri, St. Domingo, Puerto Rico, New Orleans, Charleston oder La Guaira. Die importierten Güter bestanden aus den üblichen Kolonialwaren wie Farbholz, Kaffee und Tabak. Wie auch andere Bremer Großkaufleute der Zeit stieg Gruner in das Reedereigeschäft ein und befrachtete bald eigene Segelschiffe. Das Bremer Handelshaus A.W. Gruner wuchs in den kommenden Jahrzehnten zu einer der großen Überseehandlungen Bremens des 19. Jahrhunderts an.<sup>494</sup> Währenddessen bestand Gruners Firma auf St. Thomas weiter. Ab 1816 firmierte sie unter dem Namen Gruner & Co und blieb noch über Jahrzehnte erfolgreich. 1839 traten zwei von A.Ws. älteren Söhnen Jost Siegfried (1808–1863) und Carl August (1809–1895) in die Bremer Firma ein, die nunmehr A.W. Gruner & Söhne hieß. Das Handelsregister verzeichnet die Firma unter neuem Namen ab dem 1. Januar 1840 als Neugründung mit drei Teilhabern.<sup>495</sup> Der jüngere Sohn Julius Heinrich Theodor (1814–1902) hingegen vertrat die Familie auf St. Thomas. Auch die Teilhaber des Bremer Handelshauses gewordenen Söhne hatten eine Lehrzeit in der Firma auf St. Thomas absolviert.

Neben seinen geschäftlichen Tätigkeiten war Gruner auch sozial und gesellschaftliche aktiv, indem er für mehrere Jahre die Position eines Vorstehers des Hauses Seefahrt übernahm. Bei dieser Institution handelt sich um einen auf das 16. Jahrhundert zurückgehenden Hilfsverein zur Unterstützung armer Seeleute oder ihrer Witwen und Waisen. Gruners soziales Engagement ist in die frühe Phase Bremer kaufmännischen Mäzenatentums und Wohltätigkeit einzuordnen. Im Laufe des 19. Jahrhunderts finanzierten durch den Überseehandel reich gewordene Kaufleute in großem Ausmaß öffentliche und wohltätige Projekte, um ihr soziales und gesellschaftliches Ansehen zu mehren. Nicht nur in den Hansestädten war die bürgerliche Kultur des 19. Jahrhunderts durch die Bestrebung geprägt, staatliche Aufgaben durch Bürgerengagement zu ersetzen und Privatvermögen dem kulturellen und sozialen Wohl der Gemeinschaft zuzuführen. Die Mäzene nahm so zentrale gesellschaftliche Vorbildfunktionen ein und profitierten durch

---

494 Ebd.

495 StAB 4.75/5–4822, o.D. vrmtl. 1978, Tabelle des Handelsregisters über die Firma A.W. Gruner & Söhne.

Ansehensgewinn.<sup>496</sup> Außerdem war Gruner ein aktives Mitglied der bürgerlich-elitären Gesellschaft Museum. Anlässlich der Goldenen Hochzeit schenkten seine Kinder ihm eine Kutsche und hofften, dass sie ihm bei seinen häufigen Museumsbesuchen gute Dienste leisten würde. Ebenfalls typisch für die wohlhabende bürgerliche Elite Bremens war der Besitz einer Sommerresidenz in den Bremer Landgebieten.<sup>497</sup>

1849 zog sich Gruner aus der Führung seines Handlungshauses zurück.<sup>498</sup> 1850 stieg Johannes Gröning als neuer Teilhaber in die Firma ein.<sup>499</sup> Bis 1936 verblieb die Firma unter Familienführung, erst 1978 liquidierte der Inhaber die Firma.<sup>500</sup> Das Beispiel Gruner zeigt, wie langfristig der in den frühen Jahren des Bremer Überseehandels erwirtschaftete Wohlstand wirken konnte. Auch andere zu dieser Zeit gegründete Unternehmen waren noch viele Jahrzehnte erfolgreich und bestehen teilweise bis heute fort.<sup>501</sup> A.W. und seine Ehefrau Adelgunde stellten den Wohlstand ihrer Familie jedoch auch unabhängig vom ungewissen Erfolg des Familienunternehmens für mindestens drei Generationen sicher. Im Testament verfügten sie die Einrichtung der A.W. Gruner Familienstiftung. Die Zinsen des Fonds dieser Stiftung bestritten für ihr zehntes Kind Christian Heinrich Adolph eine Leibrente von 750 Talern jährlich und für jeden ihrer Enkel bei Heirat oder dem erreichten 25. Lebensjahr eine einmalige Zahlung von 1000 Talern. Zudem sollten die Verwalter der Stiftung die Mittel „liberal“, aber nach eigenem Ermessen zur Unterstützung etwaig hilfsbedürftiger Nachfahren verwenden. Nach dem Tod des letzten ihrer Kinder sollten die Fondsmittel dann auf alle Enkel oder deren Erben verteilt werden.<sup>502</sup> Damit verkörperte Gruner den sozialen und wirtschaftlichen Konservatismus der Bremer Elite in seiner reinen Form. Ziel der wirtschaftlichen Aktivität war nicht der Profit an sich. Statt Gewinn mit Risiko zu reinvestieren, sollte er

---

496 Andreas Schulz, Mäzenatentum und Wohltätigkeit – Ausdrucksformen bürgerlichen Gemeinsinns in der Neuzeit, in: Jürgen Kocka/Manuel Frey (Hrsg.), Bürgerkultur und Mäzenatentum im 19. Jahrhundert, Berlin 1998, S. 135–160, hier S. 244.

497 A.W. Gruners Landgut befand sich in St. Magnus. Nach seinem Tod 1859 verkauften seine Erben das Gut an Ludwig Knoop, der dort einen weitläufigen Park anlegen ließ. Heute ist das Gebiet unter dem Namen Knoop's Park ein öffentlicher Park.

498 Prüser, Gruner, August Wilhelm, 1966.

499 StAB 4.75/5–4822, 12. Juni 1850, Schreiben Johannes Grönings.

500 StAB 4.75/5–4822, 5. November 1936, Schreiben der Erben Everhard Gruners; ebd., 10. Oktober 1978, Schreiben des Notars Johann-Tönjes Cassens'.

501 Siehe hierzu Kapitel 2.3.4. Weitere Handelshäuser S. 126.

502 StAB 2-T.6.p.2.G.6., 25. Oktober 1859, Schreiben der Stiftungsverwalter an den Senat.

als Sicherheit den Wohlstand des Familienverbundes und die Chancen der folgenden Generationen sichern.<sup>503</sup>

A.W. Gruner blieb St. Thomas nicht nur geschäftlich verbunden. Gruner sowie sein ausgedehnter Kreis von Freunden und Geschäftspartnern, der große Teile der städtischen Elite umfasste, wussten seinen Westindienaufenthalt noch Jahrzehnte später als erfolgreiches Abenteuer in der Fremde zu inszenieren. Hiermit entsprach er dem insbesondere unter Mitgliedern des Vereins Museum beliebten Trend der bürgerlichen Elite Bremens, sich durch interkulturelle Kompetenzen und Erfahrungen als Kosmopolit darzustellen.<sup>504</sup> August Wilhelm und Adelgunde Gruners goldene Hochzeitsfeier am 27. September 1855 bietet einen wertvollen Einblick in die Wahrnehmung des westindischen Lebensabschnitts. Freunde, Verwandte und ehemalige Geschäftspartner schrieben humorvolle Gedichte und Glückwünsche, welche in einem aufwendig gestalteten Band von der Buchdruckerei G. Hunckel herausgegeben wurden.<sup>505</sup>

Schon das Deckblatt des Drucks lässt keine Zweifel an seinem repräsentativen Charakter. In einer für die Familie gedachten Erinnerungsschrift wären Bilder des Brautpaares oder der Familie zu erwarten. Stattdessen schmücken Zeichnungen der Privat- und Firmengebäude A.W. Gruners sowie des Hauses Seefahrt die Titelseite. Gemeinsam sollen sie stellvertretend für Gruners wirtschaftlichen, sozialen und privaten Erfolg stehen. Eine offenbar humoristisch gemeinte telegrafische Glückwunschbekundung aus St. Thomas verwies auf seine noch immer bestehenden Verbindungen zur Insel. Eine funktionierende transatlantische Telegrafienleitung gab es erst ab 1866. Mehrere Beiträge des Drucks loben Gruners Engagement im wohlthätigen, bedürftige Seeleute und deren Angehörige unterstützenden Haus Seefahrt. Angesichts seines beträchtlichen Wohlstands konnte er sich der bürgerlich-gesellschaftlichen Konvention der Übernahme öffentlicher Ämter oder des Mäzenatentums nicht gänzlich entziehen und übernahm das Amt eines Vorstehers des Hauses Seefahrt.<sup>506</sup> Dass sich sein Engage-

---

503 Maischak, *German merchants*, 2013, S. 37, 50.

504 Oberg, *Gab es in Bremen im 19. Jahrhundert eine maritime Kultur?*, 2014, S. 65–72.

505 Siehe zum folgenden Abschnitt MAUS, *Graue Mappe Gruner. Festschrift zu August Wilhelm und Adelgunde Gruners goldener Hochzeit 1855*.

506 Das Haus Seefahrt hatte bis 1855 vier, danach fünf Vorsteher. Neue Vorsteher wurden ab 1819 von den 22 Ältesten des Vereins (im wörtlichen Sinne die dienstältesten Mitglieder), den „Ober-Alten“ sowie den übrigen Vorstehern für jeweils zwei Jahre gewählt. Johann Georg Kohl, *Das Haus Seefahrt zu Bremen*, Bremen, 1862, S. 245f.; Siehe zur Entwicklung des Hauses Seefahrt in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts

ment auf nur ein öffentliches Amt beschränkte, sorgte allerdings in Teilen der bürgerlichen Elite für Kopfschütteln. Eine dem Anlass gemäß ansonsten in konziliant feierlichem Ton verfasste Lebensbeschreibung und Glückwunschkundung merkt an: „Ehrenstellen und Aemter hat er nicht allein nicht gesucht, sondern er ist ihnen sorgsam ausgewichen [...]“. Hier lässt sich der soziale Druck erkennen, der hinter dem theoretisch freiwilligen großbürgerlichen Mäzenatentum dieser Zeit stand. In Bremen kursierte schwarze Liste mit den Namen von wohlhabenden, aber spendenunwilligen Bürgern.<sup>507</sup> Der Druck schließt mit einem Gruners Feier gewidmeten Artikel der *Weser-Zeitung*. Dieser lobt sein „umfassend gedeihliches Wirken“ als „Zierde und Vortheil der Stadt“ und betont, dass seine „liberale Erfüllung der Ehrenpflichten“ der langjährigen Direktion des Hauses Seefahrt „öffentliche Anerkennung“ verdiene.

St. Thomas erscheint in den Erzählungen der Festschrift vorwiegend als spannendes Abenteuer, das es zu bestehen galt, um seine Frau zu gewinnen. So heißt es etwa in einem Gedicht: „St. Thomas hieß die Insel, wo er weilte, / Wo er sein Herz verlor, / Der Liebe heißes Fieber ihn ereilte, / Ihm ward, wie nie zuvor. / Was in Europa er nicht hatt' gefunden, / Das sich ihm hier nun bot; / Sein Herz entbrannte ganz für Adelgunden: / „Sie“, sprach er, „oder Tod!“. Ebenso abenteuerlich erscheint eine illustrierte Erzählung seines Lebenslaufs. Diese stellt St. Thomas paradiesisch dar und zeigt Gruner unter einer Palme schlafend an einem Strand. Hierzu entsteht einige Bilder später ein krasser Kontrast als Gruner seine Frau bei Nacht entführen muss, da ein Nachtwächter sowie zwei alte Frauen ihm das Liebesglück nicht gönnten. Das Bild zeigt einen barfüßigen schwarzen Mann, der eine weiße Frau auf seinem Rücken trägt. Scheinbar nervös blickt er zurück auf eine weiter entfernte Gruppe leicht bekleideter dunkelhäutiger Männer, die eine große Fackel tragen. Die Bildunterschrift enthüllt, dass es sich bei dem schwarzen Mann um Gruner selbst handelt: „Wie er sich schwarz gemacht / Und sie entführen will bei Nacht.“ Das Bild vermittelt so unter Bezugnahme auf zeitgenössische Vorstellung von schwarzer Exotik und Wildheit ein Gefühl für die Unsicherheit und Fremdheit des Lebens auf St. Thomas. Trotz der Erwähnung von schwarzen Menschen auf St.

---

auch Karl H. Schwebel, "Haus Seefahrt" Bremen. Seine Kaufleute und Kapitäne. Vierhundert Jahre Dienst am deutschen Seemann 1545–1945, Bremen, 1947, S. 65–72; vgl. Weidinger, Mit Koggen zum Marktplatz, 1997, S. 481–485.

507 Schulz, Mäzenatentum, 1998, S. 251.

Thomas vermeidet die Festschrift das inzwischen moralisch belastete Thema der Sklaverei.

Gruner erscheint in diesem Rückblick als eine Art Abenteurer, der sich in der Fremde meisterlich durch abstrakte Gefahren und Widrigkeiten zum Erfolg navigierte. Die realen Probleme und Unannehmlichkeiten des Lebens auf St. Thomas bleiben dabei unangesprochen. Tropenkrankheiten und chronischer Frischwassermangel, der alle Bewohner Charlotte Amalies zwang, in Regenauffangbehältern eigenes Trinkwasser zu sammeln, sind beispielsweise kein Thema.<sup>508</sup> Wohl auch dem Anlass der Goldenen Hochzeit geschuldet, erscheint Gruners Motivation für die Auswanderung nach St. Thomas in der illustrierten Nacherzählung seines Lebens als Sehnsucht nach wahrer Liebe. Wirtschaftliche Aspekte, insbesondere ein Verlangen nach geschäftlicher Selbstständigkeit sind höchstens angedeutet: „Wie er wandert im Winter mit dem Kragen / Und in Bremen als Commis sich thut plagen.“ Diese zu Gruners Ehren erschienene Erzählung entspricht sicherlich dem von ihm verbreiteten Narrativ. Neben dem Festdruck blieben auch im Rahmen des Ereignisses entstandene Familienporträts erhalten. Die Fotografien zeigen August Wilhelm und Adelgunde Gruner auf verschiedenen Bildern jeweils sitzend umringt von zahlreichen Kindern, Schwiegerkindern und Enkelkindern. A.W. sitzt mit verschränkten Armen patriarchalisch im Zentrum seines Bildes.<sup>509</sup> Die Gruppenfotografien betonen den familiären Zusammenhalt und zeigen die Bedeutung des Familienverbundes in der Bremer Elite der Mitte des 19. Jahrhunderts.<sup>510</sup>

Gruners temporäre Migration zur Erlangung der wirtschaftlichen Selbstständigkeit verbunden mit der folgenden Etablierung in Bremen als im Haus Seefahrt sozial engagierter Kaufmann entspricht bereits dem aus dem späten 19. und frühe 20. Jahrhundert bekannte Muster der Bremer Kaufmannschaft. Auch spätere Generationen Bremer sowie Hamburger Kaufleute nutzten ihre Zeit in der Fremde nach ihrer Rückkehr zur Schaffung

---

508 Siehe zur Trinkwasserversorgung von St. Thomas Jordon et al., A survey of the water resources of St. Thomas, Virgin Islands, 1973; Oldendorp beschrieb für Dänisch-Westindien eine Rangfolge des verfügbaren Wassers. Am besten sei das auf den Dächern gesammelte Regenwasser, an zweiter Stelle folge das wenige Quellwasser und am schlechtesten sei das Brackwasser. Oldendorp, *Historie*, 2000, S. 355f.

509 MAUS, Graue Mappe Gruner. Fotografien der Goldenen Hochzeit am 27. September 1855.

510 Wurthmann, *Senatoren, Freunde und Familie*, 2009, S. 412–414.

heroisierender Gründungsmythen.<sup>511</sup> In dem von Gruner selbst bestimmten Rückblick auf sein Leben fehlen jegliche Hinweise auf seine Lebensrealität auf St. Thomas, auf Schwierigkeiten geschäftlicher oder privater Natur. Die Erforschung von Lebensläufen birgt stets die Gefahr Selbstrepräsentationen dieser Art, die bis heute das Bild geschäftlich erfolgreicher Auswanderer prägen, unbewusst zu reproduzieren.<sup>512</sup> Die Informationen über August Wilhelm Gruners Lebensverlauf liegen deutlich umfangreicher vor als über seine Zeitgenossen. Dennoch können die oben besprochenen übrigen auf St. Thomas ansässigen Bremer Kaufleute hier einen Vergleichsrahmen bieten, der Gruners eigenes Narrativ in der Realität erdet. Es ist davon auszugehen, dass Gruner, seine Familie und sein Handelshaus von ähnlichen gesundheitlichen, sozialen und geschäftlichen Problemen nicht gänzlich verschont blieben.

#### Erich Christian Ludwig Gruner: Integration in die Sklavengesellschaft

Erich Christian Ludwig Gruner (1786–1857) wurde am 31. Oktober 1786 als 12. und jüngstes Kind nur ein Jahr vor dem Tod seines Vaters Johann Christian Gruner vermutlich ebenfalls in Osnabrück geboren.<sup>513</sup> Die Informationen über seinen Lebensweg sind spärlicher gesät als bei seinen beiden deutlich älteren Brüdern. Sicher ist, dass er ihrem Beispiel folgte und mindestens von 1819 bis 1826 kaufmännisch auf St. Thomas tätig war. Ab 1816 firmierte das Handlungshaus A.W. Gruner auf St. Thomas unter dem Namen Gruner & Co. Dies hängt wahrscheinlich mit E.C.L.s Ankunft auf der Insel zusammen. E.C.L. könnte ohne namentliche Nennung als Mitglied des Haushalts Gruner & Co gezählt worden sein. So ließe sich

---

511 Vgl. zur Inszenierung der kolonialen Fremde nach der Rückkehr in die Heimat Fiedler, Von Hamburg nach Singapur, 2022, S. 296–305. In Bremen gehörte der der Rückgriff auf die eigene Zeit in der Fremde auch vor Beginn der direkten Überseefahrt schon zum bürgerlichen Repertoire der Selbstinszenierung. Carl Philipp Cassel stellte in seinem Landhaus exotische Artefakte seiner Zeit als Seefahrer aus. 1773 war Cassel als Kapitän aus dem Dienst der VOC ausgetreten und stieß folgend als Kaufmann die ersten bremischen Unternehmungen nach Ostasien an, beteiligte sich aber auch am Amerikahandel. Schwebel et al., Carl Philipp Cassel und der Ferne Osten, 1988; Prüser, Vom Bremer Überseekaufmann, 1940, S. 9.

512 Finger, *Entrepreneur Biographies as Microhistories of X*, 2016, S. 33; Hoffmann, *Auswandern und Zurückkehren*, 2009, S. 83f.

513 Die Stammtafel der Familie Gruner im Bremer Staatsarchiv gibt keinen Geburtsort an. Verschiedene genealogische Internetseiten geben als Geburtsort ohne Quellenverweis mitunter Bremen an.

auch die im Register mit Ausnahme von 1819 aufgeführte Anwesenheit eines männlichen Familienmitglieds von 1817 bis 1823 erklären. Vermutlich führte E.C.L. die Firma Gruner & Co zu dieser Zeit auf St. Thomas, er wurde aber auch unter eigenem Namen geschäftlich aktiv. Von 1819 bis 1826 finden sich sporadisch einige Anzeigen unter seinem Namen in der Zeitung *Sanct Thomae Tidende*. Spätestens ab 1819 muss er sich also auf der Insel aufgehalten haben. Für einen Aufenthalt ab 1816 spricht auch ein Eintrag im Passprotokoll, der am 23. Oktober 1816 die Reise eines „C.L. Gruners“ in Begleitung eines „Domestiken“ von St. Thomas nach Puerto Rico dokumentiert.<sup>514</sup>

Gemessen an den Verkaufs- und Werbeanzeigen in der *Sanct Thomae Tidende* verschob sich das Geschäft der Firma Gruner & Co während E.C.L.s. Anwesenheit auf St. Thomas vom rein Kaufmännischen hin zum Reedereigeschäft. Anzeigen über bei Gruner & Co zu erwerbendem Fracht- oder Passagierraum auf Schiffen mit europäischen und karibischen Zielen sind regelmäßig zu finden. Auch zu charternde Schiffe und Schiffsverkäufe werden beworben, so etwa 1824 der Verkauf des Schoners *Hebe* oder 1825 der Brigantine *Guayanessa*.<sup>515</sup> Zudem finden sich Auktionsankündigungen für europäische und karibische Waren. Im April 1817 versteigerte die Firma das klassische Exportgut des deutschen Transatlantikhandels, die oft für die Sklavenbekleidung auf Plantagen genutzten Osnabrücker Leinen. „36 Pieces of damaged Osnabruck Linnen“ sollten noch so gewinnbringend wie möglich verkauft werden.<sup>516</sup> Auch eine Kollektion englischsprachiger Bücher, die unter anderem eine Sammlung englischer Klassiker beinhaltete, bewarb die Firma. Es wurden aber auch andere Waren wie etwa beschädigter Kaffee aus Kuba oder Möbel und Spielzeug versteigert.<sup>517</sup> Im Zusammenhang der Geschäfte des Handelshauses Gruner & Co fällt zudem ein Passprotokolleintrag ins Auge. Am 25. Mai 1817 reiste „Fortuns tillhd Gruner & Co“ von St. Thomas nach Curaçao.<sup>518</sup> Der Eintrag identifiziert den Reisenden also als ein der Firma Gruner & Co gehörender (dän. gehören = „tilhøre“) Sklave namens Fortuns. Da keine weiteren Umstände des Ereignisses bekannt sind, lassen sich die Beweggründe der Reise nicht mehr er-

---

514 RAK 698. St. Thomas Politikontor. 1810–1895 Pasprotokoller for bortrejsende. 1815–1824. 14.12.1 – 3. Eintrag am 23. Oktober 1816.

515 *Sanct Thomae Tidende*, 1. Mai 1824, 23. November 1825.

516 *Sanct Thomae Tidende*, 7. April 1817.

517 *Sanct Thomae Tidende*, 10. Oktober 1816, 28. Juli 1817. 8. März 1823.

518 RAK 698. St. Thomas Politikontor. 1810–1895 Pasprotokoller for bortrejsende. 1815–1824. 14.12.1 – 3. Eintrag am 25. Mai 1817.



mitteln. Den einzigen Hinweis bietet der angegebene Besitzer des Sklaven. Dass nicht die Privatperson Gruner genannt ist, sondern seine Firma lässt auf geschäftliche Zwecke der Reise schließen. Die atlantische Mobilität der Sklaven der auf St. Thomas niedergelassenen Bremer beschränkte sich also nicht ausschließlich auf Reisen nach und von Bremen.

Die geschäftlichen Spuren, die E.C.L. unter seinem eigenen Namen hinterließ, sind anderer Natur. In der Regel agierte er gemeinsam mit seinem Geschäftspartner, dem zuvor erwähnten Bremer August Doench. 1822 reiste er gemeinsam mit Gruner nach Bremen. Als er St. Thomas 1825 dauerhaft verließ, zog er nach Bremen, wo seine Frau noch im selben Jahr starb.<sup>519</sup> Bevor Doench sich dauerhaft in Bremen niederließ, arbeitete er auf St. Thomas eng mit E.C.L. Gruner zusammen. 1819 übernahm sie gemeinsam die Abwicklung des Nachlasses eines Herrn E.F. Schifter. Am 4. Mai 1819 schalteten die beiden eine Verkaufsanzeige für drei Grundstücke mit Gebäuden aus Schifters Besitz. Von Bedeutung ist hier aber der vierte Punkt der Anzeige: „A Negroe Man“. Für genauere Informationen sollte der Leser sich an Gruner und Doench wenden.<sup>520</sup> Da sich aber offenbar keine Kaufinteressenten für den Sklaven gefunden hatten, schalteten Gruner und Doench am 13. Juli eine Werbeanzeige für dessen Versteigerung: „At the Request of Messrs. Gruner & Doench, as Executor in the Dealing of Lawyer E F Schifter deceased will be sold at the Vendue Office on Friday the 16th inst at 1 o'clock in the Afternoon A Negro Man called William.“<sup>521</sup> Diese Anzeige ist sehr ungewöhnlich. Es finden sich in der Zeitung zwar immer wieder Suchanzeigen für geflohene Sklaven. Da der Sklavenverkauf im städtischen Milieu aber in der Regel direkt zwischen Käufer und Verkäufer stattfand, sind Anzeigen öffentlicher Versteigerung eine Seltenheit, die nur in Fällen von Firmenliquidierungen oder wie in diesem Fall Nachlassverwaltungen auftraten.<sup>522</sup>

Im Januar 1822 schalteten Gruner und Doench drei weitere Anzeigen um zwei Grundstücke Schifters zu verkaufen.<sup>523</sup> Während Doench sich 1822 wohl dauerhaft in Bremen niedergelassen hatte, kehrte Gruner offenbar nach St. Thomas zurück. 1825 erscheint E.C.L. Gruners Name als einer von fünf großzügigen Spendern, die gemeinsam 7000\$ für die Notleidenden

---

519 *Sanct Thomae Tidende*, 8. Februar 1826.

520 *Sanct Thomae Tidende*, 4. Mai 1819.

521 *Sanct Thomae Tidende*, 13. Juli 1819.

522 Hall, *Slave Societies in the Danish West Indies*, 1992, S. 94.

523 *Sanct Thomae Tidende*, 15., 18., 22. Januar 1822.



eines Großbrandes in Charlotte Amalie aufbrachten.<sup>524</sup> Auch wenn er im Gegensatz zu seinem Bruder A.W. scheinbar nicht in die Inselgesellschaft einheiratete, spricht dieses soziale Engagement und die Erwähnung in der örtlichen Zeitung für eine gelungene Integration und E.C.Ls. hohes gesellschaftliches Ansehen. In dieses Bild fügt sich auch sein Rang als Hauptmann in der Miliz der Kolonie.<sup>525</sup> Im Juni 1826 kehrte E.C.L. wohl endgültig nach Europa zurück und ließ sich in Bremen nieder. Im März 1826 bot er sein Haus sowie sein Pferd mit Sattel und Zaumzeug zum Verkauf an, da er gedenke in einigen Monaten nach Europa zu ziehen.<sup>526</sup> Im Mai gab er über eine weitere Zeitungsanzeige bekannt, dass er bald abreisen werde und forderte seine Gläubiger auf, sich rasch bei ihm zu melden, um Zahlung zu erhalten.<sup>527</sup>

Nach seiner Zeit auf St. Thomas ließ E.C.L. sich genau wie sein Bruder A.W. in Bremen nieder. Die Stammtafel der Familie Gruner gibt seinen Beruf als „Kaufmann zu Bremen“ an. Gruner wusste es aber zu vermeiden, dass teure Bremer Bürgerrecht zu erwerben. Wohl zu diesem Zweck schlug er Mecklenburg-Schwerin 1835 vor, ein Konsulat in Bremen zu gründen. Von 1836 bis 1856 ist er im bremischen Staatskalender als Handelsagent und Konsul Mecklenburg-Schwerins in Bremen eingetragen. Die Konsular-tätigkeit für (oft deutsche) Staaten war aus Prestige Gründen in Bremen zeitgenössisch üblich. Im Falle Gruners ist zusätzlich von einem finanziellen Motiv auszugehen. Er bestand dem Bremer Senat gegenüber darauf, er benötige in Bremen kein Bürgerrecht, da sein Konsulatsamt ihm eine Aufenthaltsgenehmigung verleihe und er in der Stadt keinen Handel treibe. Gruner war Teilhaber der Firma auf St. Thomas geblieben und gab an, seine Geschäfte in St. Thomas trotz seines Wohnsitzes in Bremen von

---

524 *Sanct Thomae Tidende*, 2. März 1825.

525 Gruner trug diesen hohen Offiziersrang mit Stolz und verwies darauf in späteren Jahren in seinem Lebenslauf als wichtige Errungenschaft. Matthias Manke, Das Konsulat des Großherzogtums Mecklenburg-Schwerin in Bremen (1835–1914), in: *Bremisches Jahrbuch* 82 (2003), S. 119–164, hier S. 131. Bürger von St. Thomas waren zum Dienst in der Bürgermiliz verpflichtet, die angesichts der beinahe völligen Abwesenheit des dänischen Militärs sowohl zur Abwehr äußerer Angriffe als auch zur Verhinderung von Sklavenaufständen benötigt wurde. Der Milizdienst war unter den wohlhabenden Bürgern jedoch unbeliebt. Gruners hoher Rang spricht daher für ein deutlich überdurchschnittliches Engagement. Hall, *Slave Societies in the Danish West Indies*, 1992, S. 23–27, 31.

526 *Sanct Thomae Tidende*, 11., 15. März 1826.

527 *Sanct Thomae Tidende*, 20., 24., 31. Mai 1826.

Hamburg aus zu verwalten.<sup>528</sup> Die Glaubwürdigkeit diese Aussage ist angesichts des Aufwands, den er zur Vermeidung der Kosten des Bürgerrechts betrieb, wie auch unter praktischen Aspekten zweifelhaft. Im Laufe seines Lebens legte er eine umfangreiche zoologische Sammlung an, die noch heute in deutschen Museen zu besichtigen ist.<sup>529</sup> Diese Sammeltätigkeit ist Teil einer in der Stadtkultur immer wichtiger werdenden Faszination mit allem Exotischen, welche die weltumspannende wirtschaftliche Bedeutung Bremens symbolisierte. Gegen Ende des Jahrhunderts gipfelten diese Bemühungen in der Gründung des „Städtischen Museum für Natur-, Völker- und Handelskunde“ (heute Übersee-Museum).<sup>530</sup>

Erstaunlicherweise erscheint E.C.L. von 1827 bis 1834 zu einer Zeit, in der er sich mit großer Sicherheit nicht mehr auf St. Thomas aufhielt, im Landregister. Da weder die Anwesenheit von Familienmitgliedern noch von Bediensteten oder Sklaven vermerkt ist, scheint es sich um rein geschäftliche Aktivitäten seiner Firma gehandelt zu haben. Alternativ könnte das nach seiner Abreise in seinem Besitz verbliebene Haus vor dem endgültigen Verkauf noch einige Jahre lang vermietet worden sein.

### 3.1.3 Schlussbetrachtung: Relevanz über St. Thomas hinaus

Wie gezeigt werden konnte, passten sich die Bremer Kaufleute auf St. Thomas den örtlichen Umständen an. Sie erwarben Häuser, in denen sie mit schwarzen Haussklaven und teilweise mit ihren Familien und weißen Bediensteten lebten. Kontakt mit Versklavten fand im eigenen Haus, in Kontoren, auf den Kajen, auf dem Markt und in einigen Fällen direkt auf Sklavenplantagen statt. Kaufmännische Netzwerke untereinander und zur in Bremen verbleibenden Kaufmannschaft prägten die Geschäfte der Bremer *merchant diaspora*. Der Handel mit Bremen, in der Regel mit festen und vertrauten Bremer Handelspartnern, blieb ein wichtiger Teil ihrer Unternehmen. Auf St. Thomas waren sie Bestandteil einer transnationalen Elite und integrierten sich eng in die Inselgesellschaft. Englischsprachige

---

528 Manke, Das Konsulat des Großherzogtums Mecklenburg-Schwerin, 2003, S. 128–132.

529 Sandra Honigs/Silke Stoll/Elmar Finke, Düsseldorf: Aquazoo Löbbecke Museum Düsseldorf, in: Lothar A. Beck (Hrsg.), Zoological collections of Germany. The animal kingdom in its amazing plenty at museums and universities, Cham 2018, S. 269–280, hier S. 278.

530 Hoffmann, Auswandern und Zurückkehren, 2009, S. 64f.

Benachrichtigungen an Geschäfts- und Freundeskreise zeugen vom multilingualen und von den Bremern selbst als kosmopolitisch empfundenen Charakter ihrer sozialen Netze. Die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben lässt sich an der Beteiligung an öffentlichen Petitionen (Johann Ludwig Blanke), der Übernahme öffentlicher Ämter (August Doench) oder der Heirat in die koloniale Elite (August Wilhelm Gruner) erkennen. Obwohl einige Bremer auf St. Thomas den Grundstein generationenübergreifenden Reichtums legten, war längst nicht allen von ihnen finanzieller Erfolg oder überhaupt körperliche Unversehrtheit auf St. Thomas vergönnt. Unabhängig vom Ausgang ihrer Zeit auf St. Thomas kehrten viele Bremer mit ihren Erfahrungen der Fremde und nicht zuletzt auch der häuslichen und landwirtschaftlichen Sklaverei zurück in ihre Heimatstadt. Zurück in Bremen spielte der vergangene St. Thomas-Aufenthalt zumindest für die erfolgreichen Kaufleute eine entscheidende Rolle.

In diesem Sinne können die in diesem Unterkapitel vorgestellten Bremer, insbesondere August Wilhelm Gruner, bereits als Prototypen des typischen und oft verkörperten Bremer Überseekaufmanns der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts und des frühen 20. Jahrhunderts angesehen werden. Nach der kaufmännischen Ausbildung folgte ein mehrjähriger Aufenthalt in Übersee, im Untersuchungszeitraum dieser Arbeit üblicherweise in Amerika, in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts kamen mit der Ausweitung der Handelsbeziehungen vermehrt Afrika- und Asienaufenthalte hinzu.<sup>531</sup> Die dort geknüpften Kontakte und das dort erwirtschaftete Kapital bildeten den Grundstock der kaufmännischen Selbstständigkeit und damit der Teilhabe am bürgerlichen Leben der Bremer Oberschicht. Die Zeit in der Fremde ließ sich als Gründungsmythos und Symbol des Unternehmertums sowie der Lebensleistung durch Erzählungen oder Mitbringsel instrumentalisieren.

Die Gültigkeit dieser Erkenntnisse erstreckt sich über die hier exemplarisch untersuchte Insel St. Thomas hinaus, Unterschiede und Gemeinsamkeiten mit der Situation auf St. Thomas variieren aber nach Region. Während sich im karibischen Festland große Ähnlichkeiten mit St. Thomas feststellen lassen, zeigt ein Blick in die USA aber, dass unterschiedliche Rahmenbedingungen auch die Verhaltensmuster veränderten. In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts konnten Bremer Kaufleute an ihre Beziehungen nach St. Thomas anknüpfen und von den bestehenden Kaufmannsnetzwer-

---

531 Siehe hierzu Hoffmann, *Auswandern und Zurückkehren*, 2009.

ken ihren Aktionsradius ausweiten. Die Insel stellte einen Verteilerknoten Bremer Waren und Kaufleute nach Mittel- und Südamerika dar und ist als Ausgangspunkt weiterer Expansion des Bremer Transatlantikhandels im Karibikraum anzusehen.<sup>532</sup> Über den Zwischenschritt St. Thomas erreichten Bremer Kaufleute Venezuela, das bis 1830 ein Teil Großkolumbiens war. Ein Beispiel hierfür ist der oben besprochene Fall Heinrich Rötgers, der jedoch weiterhin auf St. Thomas lebte. Andere Bremer ließen sich nach dem Passieren des Verteilerpunktes St. Thomas in Venezuela nieder. Zu den bekanntesten und erfolgreichsten gehörten die Brüder Johann Friedrich und Christian Diedrich Strohm.<sup>533</sup>

Trotz der Etablierung von Bremer Kaufleuten auf dem Festland blieb St. Thomas' zentrale Position in ihren Waren- und Händlernetzwerken zunächst bestehen. Der Warenverkehr des Handelshauses der Brüder Strohm von den venezolanischen Hafenstädten La Guaira und Caracas nach Europa lief bis in die 1830er Jahre trotz aktiver Bemühungen um die Einrichtung direkter Verbindungen noch vornehmlich über den Verteilerpunkt St. Thomas.<sup>534</sup> Die aktive Nutzbarmachung der Bremer Netzwerke zur Gewinn-

---

532 Die Bedeutung der Insel als Sprungbrett hanseatischer und auch preußischer Waren ist nicht zu unterschätzen. Ein Großteil des indirekten Handels fand von St. Thomas aus vermutlich als Schmuggel statt. Zeuske, Preußen und Westindien, 2004, S. 171f.

533 1820 fuhren die zwei Brüder Strohm auf dem Bremer Schiff *Drei Gebrüder* nach St. Thomas, um ihre Ladung zu verkaufen und Retourware einzukaufen. Johann Friedrich blieb jedoch bis 1822 auf St. Thomas und setzte schließlich von dort mit einer Warenladung nach La Guaira sowie Caracas über und gründete in beiden Häfen Handelsniederlassungen. StAB 2-A.-C., 2-C.16.I.c. Schreiben Heinrich Gerhard Strohm, 29. Oktober 1825. Nach Partnerschaften mit dem Hamburger Georg Gramlich und darauffolgend dem Bremer Andreas Gottlieb Mooyer beteiligte sich Christian Diedrich an der Firma in Venezuela, die nun Strohm & Co hieß. StAB 2-A.-C., 2-C.16.I.c. Gedruckter Brief von Strohm & Gramlich, 1. August 1823; ebd. Schreiben Heinrich Gerhard Strohm, 29. Oktober 1825; ebd. Schreiben Andreas Gottlieb Mooyers an den Senat, 20. Oktober 1825.

534 Die Brüder Strohm verschickten regelmäßig gedruckte, nur mit handschriftlicher Anschrift versehene Briefe nach Bremen, in denen sie ihre „Freunde“ über die Möglichkeit des Handels nach La Guaira und Caracas informierten. St. Thomas stellte darin stets den Bezugspunkt dar, mit dem etwa Wechselkurse oder nachgefragte Warensortimente verglichen wurden. StAB 2-A.-C., 2-C.16.I.c. Gedruckte Briefe von Strohm & Gramlich, 29. April, 13. Juni und 12. August 1824. Das Handelshaus aus Strohm & Gramlich versuchten seine Bremer Kontakte davon zu überzeugen, anstelle indirekter Lieferungen über St. Thomas profitablere „regulaire directe Einsendungen“ zu verschiffen. StAB 2-A.-C., 2-C.16.I.c. Gedruckter Brief von Strohm & Gramlich, 12. August 1824. 1832 hatte sich ein regelmäßiger Handel zwischen Strohm & Co in La Guaira und dem als „Bruderhaus“ bezeichneten Handelshaus Gebrüder Strohm in Bremen entwickelt, welches der dritte, in Bremen gebliebene

nung von Handelspartnern entspricht dem Vorgehen, das in Form von kaufmännischer Kettenmigration und dem Warenaustausch mit festen Bremer Geschäftspartnern auch auf St. Thomas zu beobachten ist. Zu einem starken Anstieg des Direkthandels zwischen Bremen und Venezuela kam es jedoch erst nach dem Abschluss eines Handelsvertrags 1837, welcher Zollschranken für auf hanseatischen Schiffen transportierte Waren beseitigte.<sup>535</sup>

Ebenso wie im Fall von St. Thomas handelte es sich bei den zeitgenössischen Aufenthalten von Bremer Kaufleuten auf dem Festland des Karibikraums selten um dauerhafte Auswanderung, sondern um eine über Familien- und Freundschaftsnetzwerke entstandene mobile *merchant diaspora*. Situation und Vorgehen der Bremer in Venezuela und auf St. Thomas weisen starke Gemeinsamkeiten auf. In beiden Regionen importierten sie Plantagengerät und exportierten die Produkte der Plantagenarbeit. Sie suchten die Nähe zur bestehenden Pflanze- bzw. Kolonialelite und erlangten das dortige Bürgerrecht, während sie enge Bindungen und Kontakte nach Bremen aufrechterhielten. Anknüpfungspunkte in Netzwerken auf beiden Seiten des Atlantiks ermöglichten ihren wirtschaftlichen Erfolg.<sup>536</sup> Ähnliche wie auf St. Thomas blieb die Anzahl der Bremer Kaufleute in Großkolumbien überschaubar. 1829 scheiterte die Suche des Bremer Generalkonsuls Johann Friedrich Strohm nach einem Vizekonsul für Puerto Cabello, „da dieses überaus schwer ist, indem nur wenige fremde Kaufleute daselbst etabliert sind“.<sup>537</sup> Dies galt auch für La Guaira, das 1837 ca. 6000 Einwohner zählte. In der Stadt waren 25 ausländische Handelshäuser niedergelassen,

---

Bruder Heinrich Gerhard Strohm betrieb. Ein Großteil ihres Handels lief jedoch weiter über St. Thomas, weshalb sie fortfuhren, in Bremen den Direkthandel zu bewerben. StAB 2-A.-C., 2-C.16.II.c.2.b. Gedruckter Auszug aus Briefen von Strohm & Co bis Mai 1832, August 1832.

535 Prüser, Die Handelsverträge der Hansestädte, 1962, S. 50.

536 Christian Dietrich Strohm folgte seinem älteren Bruder Johann Friedrich Ende 1825 oder Anfang 1826 nach La Guaira, während der dritte Bruder Heinrich Gerhard in Bremen blieb. Als Standortvorteil der Handelsniederlassungen in den bedeutenden Häfen Caracas und La Guaira sahen die Brüder Strohm die Nähe zur Pflanzeelite des Landes, die dort über Stadtvillen verfügte. Die Brüder, die nacheinander jahrzehntelang das Amt des Bremer Generalkonsuls ausübten pflegten auch politische Kontakte. Nach eigenen Angaben hatte J.F. Strohm bereits 1823 das Bürgerrecht mit Unterstützung eines Neffen von Simon Bolívar erhalten. StAB 2-A.-C., 2-C.16.I.c. Schreiben Heinrich Gerhard Strohms, 29. Oktober 1825.

537 Bis 1829 hatte Bernhard Stagemann, der oben erwähnte Geschäftspartner Heinrich Rötgers, das Amt des Vizekonsuls ausgeübt. StAB 2-A.-C., 2-C.16.I.c. Schreiben Johann Friedrich Strohms an Bürgermeister Smidt, 24. Februar 1829.

mehr als die Hälfte davon waren Deutsche.<sup>538</sup> Die Stadt ist damit in etwa mit St. Thomas zur Zeit der oben durchgeführten Untersuchung vergleichbar. 1815 zählte die Insel ca. 8800 Einwohner, darunter 2100 Weiße.<sup>539</sup> In den Steuermatrikeln konnten 12 Bremer Kaufleute nachgewiesen werden.

Obleich die USA und der karibische Raum von denselben Familien- und Geschäftsnetzwerken abgedeckt wurden, unterschieden sich die dort vorgefundenen Verhältnisse nicht nur hinsichtlich des Klimas deutlich. So verließ der Generalkonsul J.F. Strohm Venezuela 1830 „wegen Kränklichkeit“<sup>540</sup> und ließ sich fernab der Tropenkrankheiten Südamerikas in den USA nieder, um die Familiengeschäfte in Baltimore zu leiten.<sup>541</sup> Die explosionsartig wachsende Einwandererstadt Baltimore wies kaum Ähnlichkeit mit den Strohm bekannten kolonialen Kaufmanns- und Pflanzersiedlungen wie Charlotte Amalie auf St. Thomas auf. Bremer Auswandererschiffe brachten bereits regelmäßig deutsche Immigranten in die US-amerikanischen Häfen. Im frühen 19. Jahrhundert stellte Baltimore einen Schwerpunkt der deutschen Auswanderung dar. Zugleich war die Stadt ein Zentrum Bremer Kaufmannsaktivität. Karl Schwebel ging so weit, Baltimore insbesondere der 1790er Jahre als „Mekka des hanseatischen Überseekaufmanns“ zu bezeichnen.<sup>542</sup> Die Rolle, die St. Thomas als erster großer Kontakt- und Verteilerpunkt für die Bremer Kaufmannschaft in Süd- und Mittelamerika einnahm, übernahm Baltimore in Nordamerika. Die aber grundlegend unterschiedlichen Ausgangssituationen in Charlotte Amalie und Baltimore gaben Handlungsoptionen vor und beeinflussten das Verhalten der Bremer Kaufleute in beiden Städten.

Die Auswanderung ärmerer Bevölkerungsschichten und die hohe Bedeutung Baltimores für den Bremer Transatlantikhandel bedingten einen maßgeblichen Unterschied. Im Gegensatz zu Charlotte Amalie oder Caracas konnten Bremer Kaufleute in Baltimore auf eine deutsche und im kaufmännischen Bereich bremsch geprägte Gemeinschaft zurückgreifen. Bremer Kaufleute waren 1817 wesentlich an der Wiederherstellung der ursprünglich 1783 gegründeten *German Society of Maryland* beteiligt, die Hilfsbedürftige

---

538 Walter, Preussen und Venezuela, 1991, S. 26.

539 Hall, *Slave Societies in the Danish West Indies*, 1992, S. 5.

540 StAB 2-A.-C., 2-C.16.I.c. Schreiben Johann Friedrich Strohm an Bürgermeister Smidt, 24. Februar 1829.

541 StAB 2-A.-C., 2-C.16.II.c.2.b. Senatsprotokollauszug, 3. Oktober 1832. Siehe hierzu auch Vogt, *Ein Hamburger Beitrag zur Entwicklung des Welthandels im 19. Jahrhundert*, 2003, S. 130f.S.

542 Schwebel, *Bremer Kaufleute in den Freihäfen der Karibik*, 1995, 202, 313.

deutsche Einwanderer unterstützte und engagierten sich in ihr über das gesamte 19. Jahrhundert. Auch der elitäre Verein „Germania“, war von der Bremer und bremischstämmigen Kaufmannschaft geprägt. Die Besinnung auf die deutsche Herkunft und die Sozialisierung in deutschen Vereinen oder Kirchengemeinden war aber nicht gleichbedeutend mit einer stärkeren Bindung an die Heimatstadt. Im Unterschied zur Mobilität nach Charlotte Amalie stellte die dauerhafte Auswanderung nach Baltimore für die Bremer Kaufleute eine attraktive Option dar. Die Aufrechterhaltung geschäftlicher Verbindungen nach Bremen stand der praktischen Bindung an die neue Heimat nicht im Wege. Dass Baltimore Bremen als Hauptbezugspunkt der dauerhaft ausgewanderten Bremer ersetzte, konnte sich etwa am Wechsel der bevorzugten Sprache geschäftlicher und privater Korrespondenz, selbst an die Behörden der Heimatstadt Bremen, vom Deutschen ins Englische zeigen.<sup>543</sup> Mit der Wahl der Sprache entstand eine Frage, die sich den nur in geringer Anzahl auf St. Thomas oder in Venezuela befindlichen Bremer Kaufleuten in dieser Art nicht stellte und die in Baltimore zu Kontroversen führte. In den 1810er Jahren gab es sowohl in der deutschen lutherischen als auch in der reformierten Gemeinde von Baltimore Konflikte um die Sprache der Gottesdienste, die schließlich zur Spaltung der bremisch dominierten Gemeinden führte.<sup>544</sup>

Dennoch finden sich auch Parallelen zwischen den Bremer Kaufleuten in Charlotte Amalie und Baltimore. Ebenso wie in der Karibik oder Südamerika griffen die Bremer in Baltimore ausgiebig auf ihre Bremer Netzwerke zurück. So gehörten zu den wiederkehrenden Handelspartnern des von Bremern geführten Baltimorer Handelshauses von Kapff & Brune die in Bremen verbliebenen Familienmitglieder der Inhaber.<sup>545</sup> Und ebenso wie

---

543 Der aus Bremen übergesiedelte Kaufmann Friedrich Wilhelm Brune lehnte 1823 das Angebot ab, Bremer Konsul in Baltimore zu werden, weil er sich der Arbeitsbelastung nicht gewachsen sah. Er verfasste den Brief an die Bremer Obrigkeit auf Englisch und hatte zu diesem Zeitpunkt auch beim Verfassen privater Schriftstücke die Sprache bereits gewechselt. Dennoch betonte er die emotionale Bedeutung des Angebots, „because it comes from my natural City“. StAB 2-A.-C., 2-B.13.b.2. Schreiben Friedrich Wilhelm Brunes, 25. Februar 1823. Siehe zur Sprache seiner privaten Schriftstücke McCoy, Frederick W. Brune, 2012.

544 Jörg Echternkamp, *Emerging Ethnicity: The German Experience in Antebellum Baltimore*, in: *Maryland Historical Magazine* 86 (1991) 1, S. 1–22, hier S. 4f.

545 Anhand der Bremer Senatszertifikate lässt sich nachvollziehen, dass das Bremer Haus von Kapff & Beste mehrfach Lieferungen nach Baltimore auf amerikanische Rechnung des Baltimorer Hauses von Kapff & Brune schickte. Solche Zertifikate sind nur aus den Jahren 1803 und 1805 erhalten. Lieferungen des Bremer Hauses



auf St. Thomas waren es ebendiese kaufmännischen und oft familiären Netzwerke gewesen, welche die Bremer im Rahmen einer Kettenmigration nach Übersee gebracht hatten. Der namensgebende Friedrich Wilhelm Brune hatte nach seiner Übersiedlung 1799 die Position des Geschäftsführers im Baltimorer Haus des Bruders seines bisherigen Arbeitgebers in Bremen angetreten. Die Betrachtung Brunens verdeutlicht weitere Gemeinsamkeiten: Die Integration in die bestehende örtliche Elite sowie die Akzeptanz der Sklaverei. Er erlangte die US-amerikanische Staatsbürgerschaft, heiratete die Tochter eines reichen irisch-amerikanischen Kaufmanns, besaß eine Stadtvilla, ein Landhaus und Sklaven, deren Arbeitskraft Brune nutzte, um sie als Tagelöhner zu vermieten.<sup>546</sup> Auch die bremischstämmigen Kaufleute, die keinen eigenen Sklavenbesitz hatten, waren in der Regel über ihre Geschäfte mit der Sklaverei verbunden. Der Handel mit dem durch Sklavenarbeit produzierten Tabak in Baltimore war überwiegend in Bremer Hand und die Bremer Kaufleute in Baltimore sympathisierten überwiegend mit der Pflanzereelite der US-amerikanischen Südstaaten.<sup>547</sup>

Das auf St. Thomas festgestellte Muster spiegelt sich insbesondere auf dem karibischen Festland Südamerikas. Die Bremer Kaufleute erreichten das Festland über den Verteilerknoten St. Thomas und fanden dort in

---

auf Rechnung des Baltimorer Hauses kamen wahrscheinlich noch sehr viel häufiger vor, lassen sich aber nicht mehr zweifelsfrei nachweisen da viele erhaltene Zertifikate nur die Angabe „auf amerikanische Rechnung“ machen. Auch Brunens Familie in Bremen nutzte die amerikanischen Verbindungen. 1805 weist ein Zertifikatsersuch eine Lieferung Christoph Wilhelm Brunens für Rechnung von und an von Kapff & Brune nach. StAB 2-R.11.p.5. Band 10, II. Mai und 1. Dezember 1803, Zertifikatsersuche von von Kapff & Beste für die Ausfuhr nach Baltimore; ebd. Bd. 12, 27. 1805 Zertifikatsersuche des Handlungshauses von Kapff & Beste für die Ausfuhr nach Baltimore; ebd. Bd. 12, 22. Juli 1805 Zertifikatsersuch von Christoph Wilhelm Brune für die Ausfuhr nach Baltimore.

546 Der 1776 in Bremen geborene Brune wanderte 1799 nach Baltimore aus, wo er 1860 starb. Das dortige Handelshaus von Kapff & Anspach brauchte ihn als Geschäftsführer, da Anspach gestorben war und von Kapff sich in Europa aufhielt. Bernhard von Kapff war selbst 1794 aus Bremen nach Baltimore gekommen und Brune hatte im Bremer Handelshaus von dessen Bruder seine Ausbildung absolviert. Vermutlich kannten sie sich die beiden also persönlich. Bernhard von Kapff machte Brune bei seiner Rückkehr aus Europa zum Partner des fortan von Kapff, Anspach & Brune heißen Handelshauses. 1810 führt der Zensus in seinem Haushalt drei Sklaven an, 1820 sind es zwei Sklaven, 1830 ist es noch ein Sklave, 1840 besaß er keine Sklaven mehr, sondern beschäftigte vier freie Schwarze. McCoy, Frederick W. Brune, 2012.

547 Dieter Cunz, *The Maryland Germans in the Civil War*, in: *Maryland Historical Magazine* 36 (1941) 4, S. 395–419, hier S. 415.



mehrerlei Hinsicht ähnliche Voraussetzungen vor: Sklavengesellschaften mit etablierten Pflanzer- bzw. Kolonialeliten und einer nur geringen Anzahl deutschsprachiger und insbesondere Bremer Kaufleute. Die verschiedenen Voraussetzungen Baltimores, das sich am nördlichen Rand der Plantagenregionen befand, machten sich deutlich bemerkbar. Die Übersiedlung dorthin war nicht ausschließlich ein temporäres Mittel zur Kapitalgewinnung. Die Integration in die örtliche Elite konnte trotz beibehaltener emotionaler und geschäftlicher Verbindungen nach Bremen die Voraussetzungen für die erfolgreiche dauerhafte Niederlassung schaffen. Es fallen insbesondere zwei universelle Phänomene ins Auge. Erstens ist es die Übernahme von Konsulatsämtern zur Erweiterung der Netzwerke. Auf St. Thomas war Rötgers Konsul Preußens, in Venezuela war Strohm Konsul Bremens und in Baltimore war Brune Konsul Dänemarks. Zweitens sind es mangelnde Berührungängste mit der Sklaverei und die Nähe zu Kolonial- und Pflanzerelementen, die Bremer aus geschäftlichen Gründen in Baltimore, auf St. Thomas und in Venezuela suchten.

#### 3.2 Bremens atlantische Hinwendung des frühen 19. Jahrhunderts

Das vorangegangene Unterkapitel zeigte, wie Bremer Kaufleute sich zur Etablierung von Handelsrouten (temporär) in Amerika niederließen und dass sie über große transatlantische Mobilität verfügten. Diese Übersee-kaufleute sahen sich in der Ausübung ihrer Geschäfte an vielen Orten mit Widerständen konfrontiert, die sich nur von staatlicher Stelle beseitigen ließen. Diese staatlich-diplomatische Ebene der bremischen transatlantischen Beziehungen ist Gegenstand dieses Abschnitts. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts fielen mehrere Faktoren zeitlich zusammen, die Bremen enger in die atlantische Welt einbanden. Dies waren die Erlangung der staatlichen Eigenständigkeit Bremens, die Unabhängigkeit zahlreicher lateinamerikanischer Kolonien, das langsame Ende des Merkantilismus und die daraus resultierende Möglichkeit und Notwendigkeit vertraglich geregelter Beziehungen zwischen diesen Staaten. Das Ziel soll hier nicht sein, eine schon mehrmals durchgeführte rechts- oder wirtschaftshistorische Analyse der Vertragstexte Bremens mit amerikanischen Staaten zu schreiben.<sup>548</sup> Viel-

---

548 Siehe unter anderem Becker, *Die Hansestädte und Mexiko*, 1984; Hermann Kellenbenz, *Zur Frage der konsularisch-diplomatischen Verbindungen und der Handelsverträge der Hansestädte mit überseeischen Staaten im 19. Jahrhundert*, in: *Histo-*

mehr geht es darum, die Reaktion der politischen und kaufmännischen Elite Bremens und ihr Vorgehen in diesem spätestens mit dem Wiener Kongress beginnenden Prozess der Hinwendung zum Atlantik und damit der atlantischen Sklavenwirtschaft nachzuvollziehen. Die seit den 1820er Jahren entstehenden Schifffahrts-, Freundschafts- und Handelsverträge sind als Teil und Produkt dieses Prozesses zu begreifen. Auch die Nichterwähnung der Sklaverei in Vertragstexten mit Ländern, deren Wirtschaft auf der Plantagensklaverei basierte, ist hier genauer zu betrachten.

Das späte 18. Jahrhundert und in geringerem Maße auch die erste Hälfte des 19. Jahrhundert waren wirtschaftlich von Handelsbeschränkungen geprägt. In der Außenhandelspolitik merkantilistisch agierende Kolonialreiche erlaubten Handel zu ihren Kolonien nur über das Mutterland. Die neutrale Bremer Flagge hatte maßgeblich von der Einrichtung insbesondere niederländischer, dänischer und schwedischer Freihäfen in der Karibik profitiert. Besonders in Kriegs- und Krisenzeiten waren die amerikanischen Kolonien auf die Versorgung durch die Freihäfen angewiesen.<sup>549</sup> Der direkte Zugang zu den Kolonien der Amerikas blieb den Bremer Kaufleuten aber weiterhin verwehrt. Wenngleich das Zeitalter des Merkantilismus zu Ende ging, setzten sich Freihandelsbefürworter in den Kolonialreichen nur langsam durch.<sup>550</sup> Selbst wenn Handel um die Jahrhundertwende legal und ohne größere Zollbeschränkungen möglich war, wie in den Freihäfen der Karibik oder den USA nach deren Unabhängigkeit, fanden Bremer Kaufleute oft keine klaren Regeln oder zumindest keine klar kommunizierten Regeln vor. Beispielhaft zeigt sich dies, als Cassel & Traub 1797 mit dem Schiff *Batavia*, Kpt. Carsten Husmann, eine Partie Branntwein nach Baltimore an das Handelshaus Buchanau & Young verschickten. Von der Ladung, deren Gesamtumfang unbekannt bleibt, seien sechs Oxhofte vom „Zollhause“ konfisziert worden, da die Behälter zu klein gewesen seien und somit gegen Einfuhrbestimmungen verstoßen hätten. Cassel & Traub klagten daraufhin, es sei ihnen „ein Gesetz, welches die Einfuhr von Getränken

---

rische Gesellschaft zu Bremen (Hrsg.), *Bremisches Jahrbuch*, Bremen 1964, S. 219–224; Prüser, *Die Handelsverträge der Hansestädte*, 1962; Sieveking, *Hansische Handelspolitik*, 1922. Von den genannten Veröffentlichungen geht Beckers Monografie am weitesten über eine Analyse der Verträge selbst hinaus und untersucht auch deren Umsetzung und Wirksamkeit in Mexiko..

549 Jordaan et al., *The Eighteenth-Century Danish, Dutch and Swedish Free Ports*, 2014, S. 280f., 306f.

550 Richard H. Tilly, *Geschichte der Wirtschaftspolitik: Vom Merkantilismus zur sozialen Marktwirtschaft*, Berlin/Boston, 1993, S. 17f., 48–50.

in Fäßern unter Neunzig Gallons verbiete, ganz gar nicht bekannt gewesen“.<sup>551</sup> Noch schädlicher waren oft wechselnde unklare Bestimmungen der Kolonialmächte, unter denen Neutrale in ihren Freihäfen handeln durften. Eigentlicher Zweck der Errichtung von Freihäfen war oft nicht die Förderung des Handels an sich, sondern die Notwendigkeit als „wirtschaftliche Kampfmaßnahme gegen die Absperrpolitik und Konkurrenz eines Nachbarn“. Schlechtestenfalls führten unabsichtliche Verstöße zu dauerhaftem Verlust von Schiff und Ware, jedenfalls aber zu Rechtsstreitigkeiten.<sup>552</sup>

Auch nach dem Ende der Napoleonischen Kriege blieb dieses schwierige Umfeld für die von Kontinentalsperre und französischer Besatzung geschwächten hanseatischen Kaufleute zunächst weitgehend bestehen. Wenn Handel möglich war, machten hohe Zölle das Geschäft oft wenig profitabel. Auch wenn sich eine langsame Hinwendung zum Freihandel abzeichnete, blieb die Kolonialpolitik der europäischen Mächte zunächst protektionistisch geprägt. 1818 erließ Spanien für seine Kolonien zwar ein Freihandelsdekret. Diese handelspolitische Öffnung nach dem Verlust großer Teile des Kolonialreiches ist jedoch auch als eine antibritische Maßnahme zum wirtschaftlichen Schutz Kubas zu sehen, die spanischen Akteuren weiterhin entscheidende Vorteile einräumte.<sup>553</sup> 1816 führten die USA, einer der wichtigsten bremischen überseeischen Handelspartner, erstmals einen protektionistischen Zolltarif von 10 % auf Waren fremder Schiffe ein. Hinzu kam, dass die Neutralität der Bremer Flagge in Friedenszeiten für die bremischen Schiffe nun keinen entscheidenden Vorteil mehr darstellte. Die Lösung dieses Problems war die Schaffung klarer, vorteilhafter und vertraglich festgelegter Handelsregeln, deren Umsetzung und Einhaltung durch überseeische Konsulate überprüft werden konnte. Um die für den Außenhandel wirtschaftlich katastrophalen Schäden der Kontinentalsperre und der französischen Besatzung abzufedern und die „Stagnation nach 1815“ zu überwinden, erschien ein stärkeres staatliches Engagement unausweichlich.<sup>554</sup> Die Bremer Kaufmannschaft war finanziell geschwächt, insbesondere die Reederei hatte gelitten. Hatte es 1806 noch 172 bremische Schiffe gegeben,

---

551 StAB 2-R.II.p.5. Band 9, o.D. (vrmtl. 1798), Zertifizierung des Senats, dass Cassel & Traub nicht wissentlich gegen amerikanische Einfuhrregeln verstießen.

552 Schwebel, *Bremer Kaufleute in den Freihäfen der Karibik*, 1995, S. 270.

553 Zeuske, *Preußen und Westindien*, 2004, S. 191f.

554 Prüser, *Die Handelsverträge der Hansestädte*, 1962, S. 24–26.

war ihre Zahl 1814 auf 112 geschrumpft.<sup>555</sup> Die bremischen Befürchtungen hatten sich bestätigt, als großer Profiteur der Kontinentalperre erwies sich zunächst Großbritannien, das den transatlantischen Handel nun beinahe konkurrenzlos dominierte. Es sollte annähernd 15 Jahre dauern bis der Bremer Seehandel sich erholte und durch eine starke Ausrichtung auf den Transatlantikhandel wieder schnelles Wachstum vorweisen konnte.<sup>556</sup> Rückblickend ist der zeitgenössisch sehr pessimistischen Einschätzung der Lage aber nicht uneingeschränkt zuzustimmen. Wenngleich dem Außenhandel der deutschen Staaten ein sehr viel stärkerer britischer Außenhandel gegenüberstand, hatte es vor den Koalitionskriegen ein ähnliches Verhältnis zum französischen Handel gegeben. Die Unabhängigkeit lateinamerikanischer Staaten sowie die zunehmende ökonomische Stärke der USA, die sich nach dem Krieg von 1812 als Handelsmacht endgültig von Großbritannien emanzipiert hatten, erlaubten zudem bisher ungekannte Wachstumsmöglichkeiten.<sup>557</sup> Eine entscheidende Veränderung erfuhr die Art der Erschließung neuer Handelsregionen. Während die Frühphase des direkten Bremer Überseehandels auf kaufmännischen Verbindungen insbesondere zu den USA und den Freihäfen der Karibik basierte, kam nun staatliches Handeln als entscheidender Faktor hinzu.

Nach dem erfolgreichen gemeinsamen Auftreten auf dem Wiener Kongress kombinierten die drei nun unabhängigen hanseatischen Stadtstaaten Lübeck, Bremen und Hamburg ihr wirtschaftliches und politisches Gewicht, um zusammen eine Verbesserung ihrer Lage im Überseehandel zu erwirken. Der Wiener Kongress hatte ihnen nicht nur eine Auftaktmöglichkeit auf dem diplomatischen Parkett geboten, sondern durch die verbindliche Regelung des Gesandtschaftsrechts das folgende eigenständige Auftreten erleichtert. Da sich die Rangfolge diplomatischer Vertreter nicht mehr am vermeintlichen Ansehen ihrer Staaten orientierte, entfielen kontraproduktive Auseinandersetzungen über das diplomatische Protokoll. Zwischenstaatliche Verhandlungen gewannen an Rationalität und

---

555 Schwarzwälder, *Geschichte der Freien Hansestadt Bremen*, 1995b, S. 71–73 bietet einen präzisen Überblick über die Schwierigkeiten des Bremer Handels nach der französischen Besetzung.

556 Wilhelm Lührs, *Die Freie Hansestadt Bremen und England in der Zeit des Deutschen Bundes (1815–1867)*, Bremen, 1958, S. 123, 130f.; Witzendorff, *Beiträge zur bremischen Handelsgeschichte*, 1951, S. 355.

557 Martin Kutz, *Die Entwicklung des Außenhandels Mitteleuropas zwischen Französischer Revolution und Wiener Kongreß*, in: *Geschichte und Gesellschaft* 6 (1980) 4, S. 538–558, hier S. 557f.

erlangten neuen Stellenwert.<sup>558</sup> Von diesen Bemühungen der europäischen Großmächte zur Friedenssicherung durch die Schaffung kodifizierter diplomatischer Rahmenbedingungen profitierten auch kleinere Staaten. Internationales Ansehen und militärische Macht verloren an Bedeutung, während bindende Regeln und Normen in der Diplomatie an Relevanz gewannen.<sup>559</sup> Erste Bremer Bestrebungen nach Freihandelsabkommen fanden sogar bereits während des Wiener Kongresses statt. Der bremische Gesandte, spätere Bürgermeister und damalige Senator Johann Smidt begann am Rande des Kongresses mit dem portugiesischen Gesandten António de Saldanha da Gama Sondierungsgespräche über die Möglichkeiten des Freihandels mit Brasilien zu führen.<sup>560</sup> Obwohl die ersten großen diplomatischen Erfolge erst im folgenden Jahrzehnt erzielt werden konnten, zeigen Smidts Sondierungen, wie schnell die bremische Elite die veränderten wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen im transatlantischen Wirtschaftsraum erkannte und sich ihnen anzupassen versuchte.<sup>561</sup> An dieser Stelle sei noch auf die nicht zu unterschätzende Bedeutung des Wiener Kongresses für den europäischen und damit auch bremischen Transatlan-

---

558 Heiz Duchhardt, Der Wiener Kongress und seine "diplomatische Revolution". Ein kulturgeschichtlicher Streifzug, in: *Aus Politik und Zeitgeschichte* 65 (2015) 22–24, S. 27–32, hier S. 30f.

559 Matthias Schulz, The Construction of a Culture of Peace in Post-Napoleonic Europe: Peace through Equilibrium, Law and New Forms of Communicative Interaction, in: *Journal of Modern European History / Zeitschrift für moderne europäische Geschichte / Revue d'histoire européenne contemporaine* 13 (2015) 4, S. 464–474, hier S. 465; Diese Kodifizierung und Standardisierung internationaler Beziehungen ist auch im Zusammenhang des zeitgenössischen Strebens nach Standardisierung und Institutionalisierung aller Aspekte des Lebens zu sehen, das sich auch auf die politische und staatliche Ebene erstreckte. Helene Maimann, Der Pariser Nullmeridian oder die Neuvermessung der Politik, in: Thomas Just/Wolfgang Maderthaler/Helene Maimann (Hrsg.), *Der Wiener Kongress. Die Erfindung Europas*, Wien 2014, S. 36–56, hier 37f.; Siehe auch Dieter Langewiesche, *Kongress-Europa. Der Wiener Kongress und die internationale Ordnung im 19. Jahrhundert*, in: Thomas Just/Wolfgang Maderthaler/Helene Maimann (Hrsg.), *Der Wiener Kongress. Die Erfindung Europas*, Wien 2014, S. 14–33, hier S. 21.

560 StAB 2-A.-C., 2-C.12.a. Senator Smidt an Syndikus Gröning, 23. November 1814.

561 Die Bremer Sondierungsgespräche stellen dabei keineswegs einen Einzelfall dar. Der Wiener Kongress zog zahllose staatliche, aber auch privatwirtschaftliche Akteure an, welche die Gelegenheit nutzten, um politische Akteure in ihrem Sinne zu beeinflussen, also nach heutigem Verständnis Lobbyarbeit betrieben. In solchen am Rande des Kongresses geführten Gesprächen ging es auch um Handelsbeziehungen, wie etwa zwischen Österreich und den USA. Florian Kerschbaumer, *Transatlantische Perspektiven: Der Wiener Kongress 1814/15 als biographischer Referenzpunkt*, in: *Zeitschrift für Weltgeschichte* 16 (2015) 2, S. 31–43, hier S. 34–37.

tikhandel hingewiesen. Auch wenn der Wiener Kongress sich mit Ausnahme der Sklavenhandelsfrage nur mit innereuropäischen Angelegenheiten befasste, ermöglichte das neu geregelte europäische Diplomatiesystem den Großmächten die Verfolgung außereuropäischer Interessen ohne gegeneinander Kriege um Territorium zu führen. Diese neue diplomatische Ordnung machte sich auch in der Anerkennung der unabhängig gewordenen lateinamerikanischen Staaten und der Öffnung ihrer Märkte bemerkbar, die Großbritannien aus ökonomischen Gründen beförderte.<sup>562</sup>

Das Abschließen von Handelsverträgen und damit die Aufnahme diplomatischer Beziehungen mit den unabhängigen Staaten der Amerikas mussten die Hansestädte aufgrund der legitimistischen Haltung der Heiligen Allianz, welche deren Anerkennung theoretisch ablehnte, und ihrer eigenen politischen und militärischen Schwäche zunächst jedoch langsam und vorsichtig angehen. Laut dem legitimistischen Prinzip blieb ein Monarch legitimer Herrscher eines Territoriums, bis er darauf verzichtete. Es stellte sich aber schon bald heraus, dass die Mitglieder der Allianz nicht bereit waren, die Emanzipation der ehemaligen Kolonien zu verhindern und auf Seiten Spaniens militärisch zu intervenieren.<sup>563</sup> Schon zu Beginn der 1820er Jahre betrieb sogar Preußen als Mitglied der Heiligen Allianz eine eigene pragmatische transatlantische Wirtschaftspolitik.<sup>564</sup> Das Bremer Interesse an engeren wirtschaftlichen und diplomatischen Verbindungen zu den Staaten und Kolonien der Amerikas beschränkte sich dabei nicht auf die politische Elite Bremens. Die Bremer Zeitschrift *Bürgerfreund* plädierte 1817 stark für den Freihandel. Der *Bürgerfreund* druckte übersetzte Auszüge aus den Schriften des ehemaligen französischen Diplomaten und Erzbischofs Dominique Dufour de Pradts ab, welche die Bedeutung des Amerikahandels für Europa betonten. Die Zeitschrift versah diese zwar nicht mit eigenen Kommentaren, wählte aber solche Ausschnitte aus, die dem Bremer Zeitgeist entsprachen: „Wenn Amerika frei ist, wenn seine

---

562 Ebd., S. 31f., 37f.; Dane, Die wirtschaftlichen Beziehungen, 1971, S. 9; Die auf dem Wiener Kongress geschaffene internationale Ordnung zielte darauf ab, Kriege zwischen den europäischen Mächten zu vermeiden und damit den Frieden in Europa selbst zu sichern. Diese neue Ordnung erlaubte es den europäischen Staaten, ihre Aufmerksamkeit auf ihre außereuropäischen Besitzungen zu richten und in den folgenden Jahrzehnten zahlreiche imperiale Expansionskriege zu führen. Dieter Langewiesche, Kongress-Europa in global-historischer Perspektive, in: Zeitschrift für Weltgeschichte 16 (2015) 2, S. 11–30, hier S. 22.

563 Bernecker, Konsularische und diplomatische Depeschen, 2016, S. 33f.

564 Zeuske, Die vergessene Revolution, 1991, S. 306f.

Häfen, wie die von Brasilien sich allen Flaggen ohne Ausnahme und ohne Vorzug öffnen, so hat Europa nichts mehr zu wünschen.<sup>565</sup>

Das Fehlen militärischer Stärke konnten die Hansestädte durch ihre Kooperation zwar nicht beheben. Die diplomatischen Erfolge der kommenden Jahrzehnte sprechen jedoch dafür, dass diese Harmlosigkeit ihnen auf der internationalen Bühne nicht nur schadete und sie möglicherweise sogar zu besonders attraktiven Handelspartnern machte.<sup>566</sup> Es war wohl auch eben jene Ungefährlichkeit der kleinen Staaten, die ihnen ein Abweichen von den legitimistischen Prinzipien der Heiligen Allianz ermöglichten, ohne Sanktionen auf sich zu ziehen. Preußen musste in der Annäherung an die lateinamerikanischen Staaten weit vorsichtiger vorgehen.<sup>567</sup> Gemeinsam verhandelten die Hansestädte im hier relevanten Untersuchungszeitraum bis in die 1840er Jahre Handelsverträge mit mehreren amerikanischen Staaten, mit den USA (1818 nur für die direkte Fahrt, 1827 umfassender Handelsvertrag), Brasilien (1827), Venezuela (1837), Großbritannien (1825 zu den britischen Inseln, 1841 zum britischen Kolonialreich) und Mexiko (1841). Einem 1827 ausgehandelten Vertrag hatte Mexiko die Ratifikation verweigert, da die mexikanischen Unterhändler über ihre Vollmachten hinausgehende Zugeständnisse gemacht hatten. Auch ein zweiter, 1831 unterzeichneter Vertrag fand nicht die Zustimmung des mexikanischen Kongresses, der Änderungen forderte. Die Ratifikation des 1832 unterzeichneten nachverhandelten Vertrags kam aufgrund von Unruhen und Bürgerkrieg in Mexiko erst 1841 zustande.<sup>568</sup> Durch die Einrichtung einzelner Konsulate hatten die Hansestädte schon ab 1828 eine Gleichstellung ihrer Schiffe erreicht. Mit der 1823 gegründeten Zentralamerikanischen Konföderation war ein Handelsvertrag nicht notwendig, da diese die Schiffe aller Staaten gleich behandelte. Nach dem Zerfall der Konföderation schlossen die Han-

---

565 *Bürgerfreund*, 26. Januar 1817, St. Domingo und das spanische Amerika (Auszug aus einer Abhandlung über die Kolonien und deren Handel mit Europa, von de Pradt, Verfasser des Wiener Kongresses) [3. Teil].

566 Pietschmann, *Hamburg und Lateinamerika*, S. 396; Die Hansestädte hatten ihre Schwäche bereits im 17. und 18. Jahrhundert geschickt ausgespielt, um Handelsvorteile im merkantilistischen Europa zu erlangen. Ressel, *Die Stärke der schwachen Akteure*, 2020, S. 114f., 135.

567 Dane, *Die wirtschaftlichen Beziehungen*, 1971, S. 9.

568 Es handelte sich hierbei nicht um ein spezifisch hanseatisch-mexikanisches Problem. Zu dieser Zeit scheiterten oder verzögerten sich alle mit Mexiko abgeschlossenen Verträge im mexikanischen Kongress. Bernecker, *Konsularische und diplomatische Depeschen*, 2016, S. 722; Zu den Schwierigkeiten der Ratifizierung der Verträge siehe Becker, *Die Hansestädte und Mexiko*, 1984, S. 40–49.



sestädte Verträge mit Guatemala (1847) und Costa Rica (1848).<sup>569</sup> Ab den 1850ern erfolgten vermehrt Vertragsabschlüsse mit asiatischen, pazifischen und afrikanischen Staaten.

Auf den ersten Blick mag so der Eindruck eines harmonischen Zusammenwirkens der Hansestädte entstehen. Tatsächlich blieben alte Rivalitäten insbesondere zwischen Bremen und Hamburg aber bestehen. Da es kaum eine hanseatische Institutionalisierung gab, existierte die Gemeinschaft vorwiegend in praktischer Zusammenarbeit. „Hanseatisch“ handelten die Städte nur, wenn zwischen ihnen Konsens bestand und sie eine höhere Legitimation erzeugen wollten.<sup>570</sup> Die Verhandlungen mit Großbritannien führten die drei Städte noch getrennt. Nur der Druck Großbritanniens konnte Hamburg, das aufgrund seiner Größe am wenigstens auf eine Zusammenarbeit angewiesen war, zum gemeinsamen Vertragsabschluss bewegen.<sup>571</sup> Wie sich in der bisherigen Ausführung bereits andeutete, spielte das Jahr 1827 in diesen Bemühungen der Hansestädte eine herausragende Rolle. In London, Rio und Washington fanden Vertragsverhandlungen mit gleich drei transatlantischen Handelspartnern statt, Mexiko, Brasilien und den USA. Nur mit Mexiko kam kein Vertrag zustande. Die Relevanz dieser Dreifachverhandlungen, welche die ersten hanseatisch-transatlantischen Handelsvertragsabschlüsse überhaupt darstellen sollten, war der Staatsführung und Kaufmannschaft in den Hansestädten durchaus bewusst.<sup>572</sup> Am 16. März 1827, nach der Abreise der Bremer Delegation nach London und Brasilien, äußerte sich der Bremer Bürgerkonvent zu dem Vorhaben und stellten sich hinter die staatlichen Bemühungen zur Gewährleistung eines möglichst freien Handels. „Völlig ist sie [die Bürgerschaft] damit einverstanden daß die ganz veränderte Stellung nicht allein unseres Freystaats als äußer[sic] politischer, namentlich mercantiler Verhältnisse aller Staaten Europas, neue Maasgaben in Bezug auf die transatlantischen[sic] neu gebildeten Staaten zu nehmen nöthig machen [...]“. Die Erklärung verdeutlicht erneut die besondere Bedeutung, welche Kaufmannschaft und Handel in Bremen einnahmen. Der Abschluss der Verträge sei zum „Wohl unseres

---

569 Prüser, *Die Handelsverträge der Hansestädte*, 1962, S. 41–43, 54, 56.

570 Dies hatte sich seit dem 18. Jahrhundert nicht grundlegend geändert. Ressel, *Die Stärke der schwachen Akteure*, 2020, S. 99f.

571 Diese Art der Kooperation war jedoch auch kein neues Phänomen. Bereits seit dem Dreißigjährigen Krieg hatten der Dreierbund aus Lübeck, Bremen und Hamburg völkerrechtlich wiederholt nach außen gemeinschaftlich gehandelt. Ressel, *Von der Hanse*, 2012, S. 128f., 163f.; Fiebig, *Hanseatenkreuz und Halbmond*, 2005, S. 95.

572 Sieveking, *Hansische Handelspolitik*, 1922, S. 87f.



Staates, dessen Seele allein der Handel ist“ unabdingbar.<sup>573</sup> Den Bemühungen der Hansestädte um Freihandel war es zuträglich, dass die lateinamerikanischen Staaten die Verhandlungen nicht allein als Mittel zur Erlangung wirtschaftlicher Vorteile, sondern ebenso als Pfand zur Anerkennung ihrer Unabhängigkeit betrachteten.<sup>574</sup>

Trotz des Zwistes und Misstrauens zwischen den Hansestädten waren sie doch durch grundlegend übereinstimmende Interessen verbunden. Dies betraf insbesondere das gemeinschaftliche verfolgte Ziel der Gleichbehandlung aller Waren des Deutschen Bundes. Der Bremer Syndikus<sup>575</sup> Heinrich Gröning fasste die Position des Senats 1818 in einem Brief an den Bremer Konsul Hieronymus Daniel Wichelhausen in Baltimore zusammen. Die USA müssten einen auf Bremer Waren gewährten Vorteil auf alle aus dem Deutschen Bund stammenden Waren ausweiten. „Da Bremen, obgleich mit selbstständiger Regierung, doch nur einen Theil der zu einem Staaten-Bunde vereinigten deutschen Nation[sic] ausmacht.“<sup>576</sup> Ausschlaggebend war hier aber wohl weniger ein wachsendes Nationalgefühl als vielmehr bedeutende finanzielle Vorteile. Die Beschränkung von Zollreduktionen auf hanseatische Ware hätte nur eine geringe Verringerung der Lasten bedeutet, da die Hansestädte über kein eigenes produzierendes Hinterland verfügten und größtenteils Waren aus dem deutschen und europäischen Binnenland versandten. Die Strategie, Bremen im Bewusstsein der transatlantischen Handelspartner als Tor zum Deutschen Bund zu verankern, zahlte sich aus. Diese Argumentationslinie verhalf Bremerhaven 1847 zum Standort der amerikanisch subventionierten Postdampferlinie.<sup>577</sup>

Dass die deutschen Hansestädte im großen Gefüge der atlantischen Sklaven- und Plantagenwirtschaft durchaus eine ernstzunehmende Rolle spielten, veranschaulicht neben der Vielzahl der abgeschlossenen Handelsverträge auch ein nicht zustande gekommener Vertrag. In einer auf den 5. September 1827 datierten 20 seitigen Petition richteten sich britische Besitzer karibischer Plantagen an den britischen Handelsminister, Finanz-

---

573 StAB 7.20, 530/2 Erklärung der Bürgerschaft im Convent vom 16. März 1827.

574 Becker, Die Hansestädte und Mexiko, 1984, S. 20.

575 Syndikus des Rats/Senats bezeichnete einen Rechtsgelehrten, der den Rat/Senat beriet, leitende Verwaltungsaufgaben und bei Bedarf diplomatische Missionen ausführte. Schwarzwälder, Das große Bremen-Lexikon, 2003, S. 872, Syndicus des Rats bzw. des Senats.

576 StAB 2-A.-C., 2-B.13.b.2. Syndikus Heinrich Gröning an Hieronymus Daniel Wichelhausen, 4. Oktober 1818.

577 Maischak, German merchants, 2013, S. 148.

minister und beide Kammern des Parlaments.<sup>578</sup> Sie vertraten folgendes Anliegen: „That a direct Trade between the British West India Colonies and the Ports of Northern Germany (Hamburgh and Bremen) in Hanseatic Vessels with the produce of the interior of Germany be allowed [...]“.<sup>579</sup> Dieses Begehren stellten sie als gerechtfertigte Kompensation für den Verlust des Absatzmarktes der USA dar. Den Grund für den Verlust dieses Marktes, eine zu große preisliche Diskrepanz zu ihren eigenen Produkten und die Ursachen hierfür, sprachen sie erst Seiten später mit einiger Vorsicht an: „The West India Colonies have long, very long, been struggling against the Effects of the foreign Slave Trade and other measures, which have diminished the Cost of cultivation of Sugar in the Brazils and Cuba with that in the British Colonies [...]“.<sup>580</sup> Diese Klage über mit Sklavenarbeit billig hergestellte brasilianische und kubanische Plantagenprodukte ist wohl sorgfältig auf solche Weise formuliert, dass der Sklavenhandel nach Brasilien und Kuba das Problem darzustellen scheint. In der alternativen Interpretationsmöglichkeit stünde nämlich das 1807 erlassene Verbot des Sklavenhandels im Britischen Empire und der seitdem weitgehend ausbleibende Nachschub an neuen Sklaven als Verursacher der vergleichsweise teuren britischen Plantagenproduktion dar.<sup>581</sup> Zu bemerken ist hier außerdem, dass die britischen Petitionäre die Hansestädte als Stellvertreter für den gesamten deutschen Markt ansahen. Ein Handelsvertrag zu den Hansestädten sollte ihnen zollfreien Zugriff auf die Erzeugnisse des gesamten deutschen Binnenlandes geben, welche dann auf hanseatischen Schiffen zu verschicken wären.<sup>582</sup>

Die britischen Plantagenbesitzer sahen sich noch aus einem weiteren Grund zum Verfassen der Petition genötigt. Die Handelsvertragsverhand-

---

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

579 Ebd., S. 18.

580 Ebd., S. 3.

581 Der Bremer Kaufmannschaft dürften diese im britischen Diskurs debattierten Zusammenhänge zwischen der Verfügbarkeit von Sklaven und der sinkenden Profitabilität des Zuckeranbaus bewusst gewesen sein. Zumindest einige Jahre später druckte auch die *Bremer Zeitung* britische Artikel, die Beschwerden darüber vortrugen, dass die Abschaffung der Sklaverei dem Zuckeranbau bedeutend geschadet hätte. *Bremer Zeitung*, 15. Mai 1841, Großbritannien. Siehe zum Verbot des Sklavenhandels und dessen Folgen im Britischen Empire Marika Sherwood, *After abolition: Britain and the slave trade since 1807*, London/New York, 2007.

582 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. 18.

lungen der Hansestädte mit Brasilien näherten sich dem Ende und sie fürchtete einen billige und zuverlässige Versorgung des gesamten deutschen Marktes mit brasilianischem Zucker; „the effect of which will be to limit if not exclude British Plantation Sugar from this most extensive Market of Europe [...]“.<sup>583</sup> Die hanseatischen Bemühungen, zu ihren Ungunsten errichtete protektionistische Handelsbarrieren abzubauen, blieben also auch bei dritten Akteuren des atlantischen Wirtschaftsraumes nicht folgenlos. Mit Freuden dürfte die Bremer Kaufmannschaft, welche diese Petition in ihrer Interessensvertretung archivierte, aufgenommen haben, dass die britischen Plantagenbesitzer ganz nach ihrer eigenen Auffassung den gesamten deutschen Bund als wirtschaftliches Hinterland der Hansestädte sahen. Letztlich ist zu bemerken, dass die Petition die These stützt, dass die militärische Schwäche der Hansestädte auch ein Vorteil sein konnte. Es heißt in ihr: „The Hanse Towns can never have other than a Commercial Navy, the Commerce of these States may therefore be safely encouraged by Great Britain [...]“.<sup>584</sup>

Zunächst blieb die Petition der Plantagenbesitzer aber erfolglos. Erst 1841 kam es zu einem Handelsvertrag, der den Handel zwischen den britischen Kolonien und den Hansestädten regelte. Im Gegenteil, wenige Jahre nach dem Verfassen der Petition verstärkte sich ihr Wettbewerbsnachteil zu den Sklavenplantagen Brasiliens und Kubas noch, als es 1833 zum teilweisen Verbot der Sklaverei im Britischen Empire kam. In der Karibik, Kanada und Kapstadt endete die Sklaverei nominell, ehemalige Sklaven waren in der Karibik aber als „apprentices“ noch bis 1838 gezwungen ohne Lohn zu arbeiten.<sup>585</sup> Trotz des ausgebliebenen Erfolgs der Petition veranschaulicht dieses Beispiel den wirtschaftlichen Zusammenhang zwischen atlantischem Sklavenhandel, Sklavenplantagen und Exporthandel mit Erzeugnissen des deutschen Binnenlandes.

Während die britisch-karibischen Plantagenbesitzer zunächst also erfolglos blieben, fruchteten zeitgleich hanseatische Bemühungen um einen Abbau von Handelsrestriktionen im atlantischen Raum. Der 1827 mit Brasilien abgeschlossene Handelsvertrag stellte einen frühen Erfolg der

---

583 Ebd., S. 11.

584 Ebd., S.13.

585 Seymour Drescher, *Abolition: A history of slavery and antislavery*, Cambridge, 2009, S. 264; Sherwood, *After abolition*, 2007, S. 1f.

hanseatischen Diplomaten dar.<sup>586</sup> Der Vertrag glich Wettbewerbsnachteile gegenüber Großbritannien aus, das bisher zu günstigeren Konditionen mit Brasilien gehandelt hatte. Deutsche Manufakturwaren konnten nun im brasilianischen Markt preislich mit den britischen konkurrieren. Geringere Zollgebühren für britische Ausfuhren hatten deutschen Ausfuhrwaren zuvor die Konkurrenzfähigkeit entzogen. Hamburgische und bremische Schiffe waren die weite Strecke zuvor oft nur aufgrund der begehrten brasilianischen Kolonialwaren gefahren und hatten auf der Hinfahrt nur Ballast geführt.<sup>587</sup>

Die hanseatische Seite sah sich in einer starken Verhandlungsposition, da sie „als die einzigen Einfuhr Häfen Deutschlands in der Nordsee die bedeutendsten Märkte für die Produkte“ Brasiliens, insbesondere des Brasilzuckers waren. Der verhältnismäßig unkomplizierte Reexport an die Staaten des Deutschen Bundes war hier ihr größtes Argument. Bremen fuhr aus Brasilien neben Zucker auch Tabak, Kaffee, Häute und Ochsenhörner hauptsächlich aus den Häfen von Rio de Janeiro und Bahia ein. Aus dem nördlicher gelegenen Pernambuco kamen seltener auch Baumwolle und Farbholz nach Bremen. Die geringe bremische Ausfuhr beschränkte sich auf Bahia und Rio de Janeiro. Als ihre Hauptausfuhrgüter betrachteten die Bremer während der Verhandlungen Stoffe, insbesondere Osnabrücker Leinen, Glas- und Eisenwaren, Schießpulver, Pech, Teer, Speiseöl, Alkoholika, Tauwerk und Lebensmittel wie Mehl, Butter und Schinken.<sup>588</sup> Die aber durch einen Handelsvertrag zu erwartenden „günstigern Aussichten“ sollten Bremer Exporten auch die Pforten zu den nördlicheren Regionen Pernambuco, Ceará, Maranhão und Pará öffnen. Bremen wollte daher eine „Gleichstellung in den Abgaben und Zöllen und unsern Ausfuhr Artikeln mit den begünstigten Nationen, gegenwärtig England und Frankreich“ erreichen. Diese Gleichstellung sollte bestenfalls alle auf Bremer Schiffen

---

586 Die Forschung zur Bremer Handelsgeschichte, die sich traditionell auf die für Bremen ökonomisch prägende Beziehung mit den USA konzentriert, widmete ihre Aufmerksamkeit bisher vor allem dem zeitgleich abgeschlossenen Handelsvertrag mit den USA. Siehe u.a. Beutin, *Bremen und Amerika*, 1953, S. 29–32; Pitsch, *Die wirtschaftlichen Beziehungen Bremens*, 1974, S. 56–63; Kloft, *Bremen und Amerika*, 2010, S. 12.

587 Während Brasilien auf britische Waren nur 15 % des Werts als Einfuhrzoll erhob, betrug die Höhe des allgemeinen Einfuhrzolls 24 % des Warenwerts. Sieveking, *Hansische Handelspolitik*, 1922, S. 84f.

588 AHB AA 2 – C VI 76 d – Handel mit Brasilien 1814–1848, Beilage B zur ersten öffentlichen Konferenz d 5 Jan 1827, S. 3–6.

verladenen Waren umfassen, „in keinem Fall wäre sie auf weniger, als die Erzeugnisse Deutschen Bodens und Deutsche Industrie zu beschränken.“ Zweitens sollte „eine Herabsetzung der Zoll Valuation Deutscher Einfuhr Artikel“, drittens eine Gleichstellung der Schiffsabgaben und viertens die Einrichtung eines Lagers für den zollfreien Weiterversand deutscher Waren nach Peru und Chile durchgesetzt werden. Schließlich lag den Bremern ein letzter Punkt nicht wirtschaftlicher Natur am Herzen: „endlich freie Religions Übung für bremische oder Hanseatische Bürger und deren Angehörigen unter dem Schutz ihrer Consuls.“<sup>589</sup>

Die Zusammensetzung der hanseatischen Gesandtschaft nach Brasilien zur Verhandlung des Vertrages unterstreicht die Bedeutsamkeit, welche die Hansestädte dem Vertragsabschluss beimaßen. Der Hamburger Ratsyndikus Dr. Karl Sieveking und der Hamburger Kaufmann Adolf Schramm reisten mit dem Bremer Senator Johann Carl Friedrich Gildemeister und dem Sohn des Bremer Bürgermeisters Johann Smidt, der als Sekretär der Gesandtschaft diente. Es bestand die Hoffnung, den Vertrag als Blaupause für zukünftig abzuschließende Handelsabkommen mit weiteren lateinamerikanischen Staaten nutzen zu können.<sup>590</sup> Doch ebenso wie in den Verhandlungen für den 1818 in Kraft getretenen Vertrag mit Großbritannien verlief die hanseatische Zusammenarbeit nicht reibungslos. Besonders zwischen Bremen und Hamburg taten sich Interessenskonflikte auf. Hamburg wählte noch 1826 im Jahr der brasilianischen Unabhängigkeit Carl von Graffen als Hamburger Beauftragten für die gemeinsamen Verhandlungen. Bremen war über den plötzlichen Alleingang Hamburgs empört und bestimmte Senator Gildemeister zum Bremer Verhandlungsführer. Bürgermeister Smidt bemerkte, es sei nicht hinnehmbar, dass die Hamburger offenbar glaubten, es gebe einen gemeinsamen Regierungssitz der Hansestädte, der sich in Hamburg befinde. Der Hamburger Bürgermeister Bartels glaubte zwar, die Hansestädte sollten gemeinsam mit Brasilien verhandeln, letztlich würden sie aufgrund ihrer zu verschiedenen Interessen und eigenen Zollgesetzen aber einzelne Verträge abschließen müssen. In Lübeck war man aufgrund der geringen Bedeutung des Brasilienhandels bereit, im Falle eines Scheiterns einer gemeinsamen Verhandlungsdelegation auf eigene Verhandlungen zu verzichten.<sup>591</sup> Zu einer gemeinsamen Vertretung

---

589 Ebd., S. 9.

590 Kellenbenz, *Phasen des hanseatisch-nordeuropäischen Südamerikahandels*, 1960, S. 113f.

591 AHL 05.1 – 1/10:267.21 Senatsdekret, 16. Dezember 1826.

der Hansestädte kam es nur noch, weil der hamburgische Verhandlungsbemächtigte von Graffen von seiner Aufgabe zurücktrat. In der Folge ergaben neue Gespräche die gemeinsame, von Senator Gildemeister und Syndikus Sieveking geführte hanseatische Gesandtschaft, die alle drei Hansestädte vertrat und einen gemeinschaftlichen Vertragsabschluss anstrebte.<sup>592</sup> Dieser Vorgang zeigt, dass die bremischen Verflechtungen mit atlantischen Plantagenregionen nicht völlig alleinstehend betrachtet werden können. Solch innerhanseatischer Austausch und Ausgleich prägte die Rahmenbedingungen, in denen hanseatische Kaufleute zur Zeit des Deutschen Bundes agieren konnten.

Die Ambitionen der Gesandtschaft waren groß. Wenngleich konkrete Verhandlungen der Hansestädte nur mit Mexiko, Brasilien und den USA stattfinden sollten, wollten die nach Brasilien Reisenden die Gelegenheit bestenfalls nutzen, um Gespräche mit Vertretern der „neuen Americanischen Staaten, mit Mexico, Columbien, Guatemala, Plata und s.w.“ zu führen. Bemerkenswert ist dabei, dass sie dafür plädierten, weniger Rücksicht auf die diplomatischen Interessen der Groß- und Kolonialmächte, insbesondere Spanien zu nehmen.<sup>593</sup> Die hanseatischen Entscheidungsträger mussten in ihrer Annäherung an die Kolonien „zwischen wirtschaftlichen und handelspolitischen Interessen einerseits und politischen Rücksichtnahmen“ andererseits navigieren. Ebenso wie in Preußen machte sich der Druck wirtschaftlicher Realitäten, der die Aufnahme handelspolitischer Beziehungen erforderlich machte, bemerkbar und relativierte die Vorbehalte der Heiligen Allianz gegenüber einer Anerkennung der amerikanischen Staaten.<sup>594</sup> Dass sich Frankreich und Preußen ohne ernste Konsequenzen seitens Spaniens wirtschaftlich an Mexiko angenähert hatten, dürfte hier auch eine Rolle gespielt haben.<sup>595</sup> Obwohl die weitergehenden Pläne der Gesandtschaft keine konkreten Ergebnisse produzierten, war die Brasilienreise ein voller Erfolg. Am ersten Juni 1827 traf die Gesandtschaft in Rio de Janeiro ein, begann die Verhandlungen schnellstmöglich und konnte sie innerhalb eines knappen halben Jahres erfolgreich beenden.

---

592 Sieveking, *Hansische Handelspolitik*, 1922, S. 81–84.

593 StAB 2-A.C., 2-C.16.I.b. Auszug aus Senator Gildemeisters Bericht, 6. Februar 1827; Syndikus Sieveking gab eine entsprechende Empfehlung an den Hamburger Senat ab. Becker, *Die Hansestädte und Mexiko*, 1984, S. 30.

594 Bernecker, *Konsularische und diplomatische Depeschen*, 2016, S. 25, 39f.

595 Der hannoveranische Außenminister Bremer folgte in seiner Mexikopolitik ausdrücklich dem von Frankreich und Preußen gesetzten Vorbild. Dane, *Die wirtschaftlichen Beziehungen*, 1971, S. 41.

Trotz des im frühen 19. Jahrhunderts fortschreitenden Zusammenwachsens beider Seiten des Atlantiks blieben die Informationswege lang. Am 21. November 1827 brachte Gildemeister in Rio de Janeiro die Nachricht zu Papier, dass die letzte Verhandlungsrunde am 17. des Monats erfolgreich abgeschlossen werden konnte. Das nächste Paketschiff fuhr am 25. nach Antwerpen ab, von wo aus der Brief nach Bremen weitertransportiert werden musste. Die Nachricht erreichte den Bremer Bürgermeister Smidt daher erst am 28. Januar 1828. Gildemeister begann den Brief sichtlich zufrieden: „Endlich habe das Vergnügen Ihnen den Abschluß mit der hiesigen Regierung zu melden.“ Sein Urteil über das Verhandlungsergebnis erscheint geradezu euphorisch: „Vergleicht man diesen Tractat mit allen vorhergehenden, so hat man gewiß alle Ursache sich zu dem Resultat Glück zu wünschen.“<sup>596</sup>

Die Hansestädte hatten ihre Verhandlungsziele erreichen können und die Gleichstellung der Schiffsabgaben erwirkt sowie Garantien nach dem Meistbegünstigungsprinzip<sup>597</sup> erhalten. Entscheidend war auch die Ausdehnung der Begünstigungen auf alle aus hanseatischen Häfen auf hanseatischen Schiffen nach Brasilien transportierten Waren „ohne Rücksicht auf deren Ursprung“.<sup>598</sup> Es war der hanseatischen Gesandtschaft also gelungen, das Verhandlungsziel der Berücksichtigung aller deutscher Waren sogar noch zu übertreffen. Ein großes Zugeständnis Brasiliens war zudem die Ausdehnung des Rechts auf Meistbegünstigung auch auf die indirekte Fahrt, auch wenn diese nur Waren aus Staaten einschloss, die ebenfalls Handelsverträge mit Brasilien abgeschlossen hatten.<sup>599</sup> Ein geheimer Separatartikel, der hierfür die Zustimmung anderer durch Verträge begünstigter Staaten erforderlich machte, besorgte Gildemeister. Gildemeister zählte

---

596 AHB AA 2 – C VI 76 d – Handel mit Brasilien 1814–1848, Anlage zur 2ten öffentlichen Konferenz d 7 Febr 1828, S. 1f.

597 Das Meistbegünstigungsprinzip sollte verhindern, dass bestimmte Handelsvorteile nur einzelnen Vertragspartnern gewährt wurden. Seit der Mitte des 18. Jahrhunderts war eine Meistbegünstigungsklausel Teil der meisten Verträge. Sie besagte, dass alle Begünstigungen, die einem anderen Handelspartner gewährt wurden, auch dem Vertragspartner gewährt werden mussten.

598 AHB AA 2 – C VI 76 d – Handel mit Brasilien 1814–1848, Anlage zur 2ten öffentlichen Konferenz d 7 Febr 1828, S. 2.

599 Einen guten Überblick über den gesamten Vertragsinhalt und die Besonderheiten der Einbeziehung der indirekten Fahrt bietet Prüser, *Die Handelsverträge der Hansestädte*, 1962, S. 43–46, 90.



darauf, dass dieser Separatartikel „uns hoffentlich nicht schaden soll“.<sup>600</sup> Es galt insbesondere die Billigung Großbritanniens und Frankreichs zu gewinnen. Gildemeisters Sorge erwies sich aber als unbegründet. Noch auf der Rückreise von Brasilien gelang es, die Einwilligung beider Staaten einzuholen.<sup>601</sup> Ein zu verkräftender Wehrmutstropfen war für die hanseatische Gesandtschaft allein, dass Brasilien das Inkrafttreten des Vertrages mit der konsularischen Unterzeichnung ablehnte und somit die in London geplante offizielle Ratifikation abgewartet werden musste. Die einzige Verstimmung empfand Gildemeister angesichts der brasilianischen Bürokratie, welche die Formalisierung der Verhandlungsabschlüsse verzögerte. „Die Unterschriften sind in der That noch nicht erfolgt, doch liegt das bloß an der Langsamkeit der brasilischen Expedienten, und hat mit der Sache nichts gemein [...]“.<sup>602</sup> Dieser Ärger bezog sich vermutlich auch auf die Tatsache, dass die brasilianischen Verantwortlichen für das Voranschreiten der Verhandlungen und den Abschluss des Vertrages größere Summen Bestechungsgelder erwarteten und letztlich auch erhielten.<sup>603</sup> In einem am 24. November erfolgten Nachtrag des Briefes konnte er aber berichten, eine unterzeichnete französische Fassung des Vertrags in den Händen zu halten. Auch in Brasilien sei man sehr zufrieden. Das Traktat „und nicht minder die Kürze der Zeit in welcher Negociation beendigt worden“, machten dort viel Aufsehen.<sup>604</sup>

Zweifellos führten die im Laufe des 19. Jahrhunderts mit Lateinamerika geschlossenen Handelsverträge zu einer merklichen Zunahme des Handelsvolumens, sie markierten jedoch nicht den Beginn des hanseatischen Direkt Handels zu den (ehemaligen) spanischen und portugiesischen Kolonien in Amerika. Dieser setzte ab 1791 mit Lockerungen spanischer Handelsrestriktionen langsam ein. Die gänzliche Freigabe des Handels im Rahmen der Koalitionskriege führte ab 1797 zu einem starken Anstieg des Hamburger Handels mit den spanischen Kolonien. Die Rücknahme der Handels erlaubnis für neutrale Schiffe führte nur zur zeitweiligen Hemmung des Handels. Neben wirtschaftlichen Verbindungen entstanden so auch frühe

---

600 AHB AA 2 – C VI 76 d – Handel mit Brasilien 1814–1848, Anlage zur 2ten öffentlichen Konferenz d 7 Febr 1828, S. 1f.

601 Prüser, Die Handelsverträge der Hansestädte, 1962, S. 46.

602 AHB AA 2 – C VI 76 d – Handel mit Brasilien 1814–1848, Anlage zur 2ten öffentlichen Konferenz d 7 Febr 1828, S. 1f.

603 Sieveking, Hansische Handelspolitik, 1922, S. 96.

604 AHB AA 2 – C VI 76 d – Handel mit Brasilien 1814–1848, Anlage zur 2ten öffentlichen Konferenz d 7 Febr 1828, S. 4.



personelle und kulturelle Kontakte, auf denen nach dem Abschluss von Handelsverträgen aufgebaut werden konnte. Dies gilt jedoch vor allem für Hamburg, die Bremer Lateinamerikaverbindungen des späten 18. Jahrhunderts gestalteten sich weitaus bescheidener.<sup>605</sup>

Wie zuvor gezeigt wurde, waren Bürgerkonvent und Senat überzeugt von der Notwendigkeit und Richtigkeit der atlantischen Hinwendung und räumten den Verhandlungen höchste Priorität ein. Zeitungsberichte unterstützten diesen Kurs. Dabei fällt auf, dass Sklavenhandel und Sklaverei in dieser Debatte keinerlei Platz fanden und auch in den Verträgen mit den amerikanischen Staaten selbst keine Rolle spielten. Aus Eigeninitiative befasste sich Bremen mit dem sensiblen Thema nicht. Schweigen und Nichtbeachtung waren der gewählte Umgang. Die Zunahme des Bremer Handelsvolumens und die Formalisierung der Beziehungen mit Brasilien fallen dabei in einen Zeitraum, indem der Sklavenhandel nach Brasilien seinen Höhepunkt erreichte. Von 1826 bis zum faktischen Ende des Sklavenhandels um 1850 wurden ca. 1,3 Millionen Sklavinnen und Sklaven nach Brasilien verschleppt.<sup>606</sup> Diese arbeiteten überwiegend im Nordosten auf Zuckerrohrplantagen und im Südwesten im Kaffeeanbau. Überhaupt war Brasilien seit dem 16. Jahrhundert ein Schwerpunkt der atlantischen Sklaverei.<sup>607</sup> Nach der *Trans-Atlantic Slave Trade Database* waren Portugal und Brasilien für 5,8 Millionen von insgesamt 12,5 Millionen Verschleppten verantwortlich.<sup>608</sup> Im Vergleich erscheint die Zahl von etwa 400.000 bis zum Sklavenhandelsverbot 1808 auf das Gebiet der späteren USA verschleppten Menschen gering. Die Zahl der dokumentierten importierten Sklaven allein sagt jedoch wenig über die Bedeutung der Sklaverei im jeweiligen Gebiet aus. So steigerte sich die Zahl der in den USA lebenden Sklaven in geringem Maße durch Schmuggel und hauptsächlich durch natürliche Reproduktion von etwa 1 Million im Jahr 1800 auf beinahe 4 Millionen Sklaven 1860.<sup>609</sup> In Brasilien steigerte sich die Anzahl hauptsächlich durch den fortgeführten Sklavenhandel von ebenfalls etwa 1 Million im Jahr 1800 auf bis zu 2,5 Millionen um das Jahr 1850.<sup>610</sup> Die Abhängigkeit Brasiliens

---

605 Pietschmann, Hamburg und Lateinamerika, S. 395–397, 400.

606 Zeuske, Handbuch Geschichte der Sklaverei, 2013, 457f.

607 Meißner et al., Schwarzes Amerika, 2008, S. 213f.

608 Trans-Atlantic Slave Trade Database, <https://www.slavevoyages.org/assessment/estimates>, Zugriffsdatum 16.4.2020.

609 Zeuske, Handbuch Geschichte der Sklaverei, 2013, S. 460.

610 Leslie Bethell, The decline and fall of slavery in Brazil (1850–88), in: ders. (Hrsg.), Brazil. Essays on History and Politics 2018, S. 113–144, hier S. 113f.

zur Steigerung der Sklavenpopulation von einem derart starken Schmuggelhandel zeugt von den schlechten Lebensbedingungen und niedrigen Überlebenschancen der verschleppten Menschen im Land.<sup>611</sup>

Dass die Plantagensklaverei in den offiziellen Dokumenten der Zeit zwischen den Hansestädten und ihren Handelspartnern keine Erwähnung findet und auch in den Handelsvertragsverhandlungen keine Rolle spielte, ist nicht mit Unwissen zu begründen. Der grobe Umfang und die wirtschaftliche Bedeutung der Sklaverei in Brasilien können dem Bremer Senat nicht unbekannt gewesen sein. Die Plantagensklaverei war Grundlage der brasilianischen Wirtschaft und die Förderung der deutschen Auswanderung durch die brasilianische Regierung fand ihren Ursprung nicht zuletzt im Mangel an Arbeitskräften. Die sich im Laufe des 19. Jahrhunderts verstärkenden Bemühungen Großbritanniens zur Unterdrückung des Sklavenhandels erschwerten die Einfuhr der in immer größerer Zahl benötigten aus Afrika verschleppten Arbeitskräfte fortlaufend.<sup>612</sup> Wie das folgende Unterkapitel zeigt, bestand nach Einrichtung eines Konsulats ein steter Informationsstrom in Form der Berichte der Konsuln, welche den Senat über die Verhältnisse in fremden Staaten informierten und auch das Thema der Sklaverei nicht aussparten. Die Bremer Entscheidungsträger waren sich der sozialen und wirtschaftlichen Verfassung Brasiliens zum Zeitpunkt der Aufnahme der Vertragsverhandlungen also mit Sicherheit bewusst. Die Bremer Konsuln betrachteten die Plantagensklaverei und den Sklavenhandel vornehmlich als Bestandteil der örtlichen Wirtschaft und weniger unter moralischen Standpunkten.<sup>613</sup> Das Handeln des Senats nach rein wirtschaftlichen Faktoren und das Ausblenden der Sklaverei und des Sklavenhandels überrascht daher nicht.

Die staatlich-diplomatische Involvierung Bremens in den transatlantischen Wirtschaftsraum der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts beschränkte sich nicht auf die oben aufgezählten erfolgreich abgeschlossenen Handelsverträge. So ermöglichte die Ernennung eines Konsuls in Haiti eine rechtlich unkompliziertere Gleichstellung der jeweiligen Schiffe und Waren. Dass Haiti die Gleichstellung gegen Errichtung eines Konsulats anbot, sollte Staaten zur Anerkennung der Republik und zur Aufnahme diplomatischer Beziehungen bewegen und gleichzeitig Staaten, welche die

---

611 Zeuske, *Handbuch Geschichte der Sklaverei*, 2013, S: 460f.

612 Wätjen, *Die deutsche Auswanderung nach Brasilien*, 1923, S. 607f.

613 Siehe zur Darstellung der Sklaverei in den Konsularberichten den Abschnitt „Der Sklavenhandel als Wirtschaftsfaktor“ in dieser Arbeit.

Unabhängigkeit nicht anerkannten, benachteiligen. Trotz der Ernennung eines gemeinsamen hanseatischen Konsuls erwirkten die Hansestädte solche Einigungen mit Haiti einzeln. Bremen tat dies 1828.<sup>614</sup> Dieser diplomatische Austausch stellte für die Hansestädte ein Novum dar. Sie waren zwar inzwischen vertraut im Umgang mit ehemaligen Kolonien wie den USA oder Brasilien, die weiterhin von Europäern bzw. ihren Nachfahren dominiert blieben. Haiti, das 1804 nach 13 durch Aufstände, Kriege und Unruhen geprägten Jahren die Unabhängigkeit erklärt hatte, war auch nach den napoleonischen Kriegen zunächst diplomatisch isoliert geblieben. Die wiederhergestellte Bourbonenmonarchie versuchte auf diplomatischem Weg die Wiedereingliederung Haitis in das französische Kolonialreich zu erreichen. Erst als Frankreich 1824 Haitis Unabhängigkeit unter starken handelspolitischen und finanziellen Konzessionen von Seiten Haitis anerkannte, waren offizielle diplomatische Kontakte möglich. Politisch blieb Haiti als Produkt des einzigen nachhaltig erfolgreichen Sklavenaufstandes eine Besonderheit.<sup>615</sup> So verlief die Aufnahme diplomatischer Beziehungen mit europäischen Staaten nicht völlig ohne Irritationen.<sup>616</sup> 1826 äußerte der Hamburger Bürgermeister Bartels dem Bremer Bürgermeister Smidt gegenüber seine Meinung zur positiven Reaktion des haitischen Präsidenten Boyers auf die Ernennung des hanseatischen Konsuls Weber für Haiti: „All dies ist gut: aber daß die schwarze Excellenz nicht selbst schreibt, [...] ist ein Missgriff.“ Hamburg habe Weber daher den Auftrag erteilt, Boyer zu verdeutlichen, dass an ihn adressierte Briefe, auch von ihm zu beantworten seien, da Bürgermeister und Präsident als Regierungschefs auf einer hierarchischen Stufe stehen würden. Wie sehr ihn diese Missachtung üblicher diplomatischer Gepflogenheit empörte, machte Bartels in einer geradezu erbost wirkenden Anmerkung deutlich: „Könige u. Kaiser unterzeichneten die Briefe an uns.“<sup>617</sup>

---

614 Prüser, *Die Handelsverträge der Hansestädte*, 1962, S. 56.

615 Johanna von Grafenstein, *Die Unabhängigkeit Haitis im Kontext des Wiener Kongresses*, in: *Zeitschrift für Weltgeschichte* 16 (2015) 2, S. 45–67, hier S. 45, 56, 59f.

616 Unter der politischen Elite der deutschen Staaten hatte es teil starke Vorbehalte gegen die Aufnahme diplomatischer Beziehungen mit Haiti gegeben. Der preußische Außenminister Bernstorff lehnte noch 1821 die Anerkennung des "Negerstaates" ab, während der preußische Wirtschaftsminister von Bülow pragmatische Möglichkeiten der engeren wirtschaftlichen Verknüpfung mit dem Staat auslotete. Zeusse, *Preußen und Westindien*, 2004, S. 167.

617 StAB 2-A.-C., 2-C.14.a.1. Bürgermeister Bartels an Bürgermeister Smidt, 11. März 1826.

Vorbehalte gegenüber Haiti mögen auch auf der noch nicht lange zurückliegenden und als brutal verurteilten Haitianischen Revolution beruht haben. Noch 1817 veröffentlichte die Bremer Zeitschrift *Bürgerfreund* eine fünfteilige Erzählung über das Schicksal einer weißen Familie gegen Ende der Revolution, vermutlich 1803, in Cap Français (Cap Haïtien). Diese betont die Gnadenlosigkeit und Hinterlist, mit der die Revolutionäre gemordet hätten.<sup>618</sup> Die Verfolgung wirtschaftlicher Interessen verhinderten solche Vorbehalte nicht. Wie das folgende Unterkapitel zeigen wird, etablierten sich trotz anfänglicher kommunikativer Missverständnisse rasch gewöhnliche konsularische Vertretungen.

### 3.3 Bremer und hanseatische Konsulate

Wie zuvor gezeigt werden konnte, gewannen staatliche Einflüsse im frühen 19. Jahrhundert im transatlantischen Austausch an Bedeutung. Staatliche Interessensvertreter und Wächter geschlossener Verträge vor Ort waren die Konsuln. Dieses Unterkapitel untersucht, wie die Bremer bzw. hanseatischen Konsulate den Bremer Transatlantikverbindungen feste Rahmenbedingungen schufen und einen engeren Wirtschafts- und Informationsaustausch ermöglichten. Im Mittelpunkt steht dabei, wie die Konsuln durch regelmäßige Berichterstattung Informationsbrücken nach Bremen aufbauten und Wissen über die amerikanischen Staaten und Kolonien sowie insbesondere über die atlantische Sklaverei nach Bremen trugen.

Für die Hansestädte gingen sich intensivierende Handelsverflechtungen und engere konsularisch-diplomatische Verbindungen mit transatlantischen Handelspartnern Hand in Hand. Da die Hansestädte im Ausland kein professionelles Konsulatswesen besoldeter Diplomaten betrieben, hing die Dichte der hanseatischen Konsuln vom wirtschaftlichen Erfolg hanseatischer Handelsnetzwerke in den entsprechenden Regionen ab. Nur dort, wo es gut vernetzte Kaufleute gab, konnten die Hansestädte ehrenamtliche Konsuln ernennen. Dabei konnte es sich auch um Bürger von Drittstaaten handeln. Bei der Betrachtung der Konsuln der Hansestädte gilt es, die auch zeitgenössisch als hanseatisch bezeichneten Konsuln, die von allen drei Städten gemeinsam ernannt waren, von den Konsuln einzelner Städte zu unterscheiden, die bremische, hamburgische oder lübeckische Konsuln

---

618 *Bürgerfreund*, 18., 22., 29. Mai, 5., 8. Juni 1817, Die Schwestern von St. Janvier.

waren.<sup>619</sup> Eine klare Trennung ist nicht immer möglich, da es keine hanseatischen Institutionen gab. „Hanseatisch“ waren Vertreter der Städte ebenso wie abgeschlossene Verträge, wenn sich alle drei Städte darüber einig waren und das gemeinsame Auftreten als vorteilhaft empfanden. So gab es auch Konsuln, die alle drei Hansestädte in Personalunion vertraten, aber keine hanseatischen Konsuln waren.<sup>620</sup>

Da sich das Konsulatswesen aus dem zunehmenden Handelsaustausch und der wachsenden transatlantischen Präsenz von Bremer Kaufleuten entwickelte, verortet sich diese Thematik zeitlich später. Während die Untersuchung der Bremer Kaufleute in den 1780er Jahren begann, setzt die Betrachtung der Konsuln erst nach 1815 an. Mit dem Fall vieler Handelschranken im transatlantischen Warenverkehr und der in immer mehr Regionen möglichen Direktfahrt entstanden in den 1810er und 1820er Jahren die ersten Bremer Konsulate in amerikanischen Staaten und Kolonien. Die Dichte der überlieferten Konsulatsakten ist besonders in den Anfangsjahren verhältnismäßig dünn und nimmt mit voranschreitender Zeit deutlich zu. Die Ursache für dieses Phänomen dürfte im Bedeutungszuwachs des Konsulatswesens und dem daraus resultierenden Aufbau bürokratischer Strukturen in Bremen liegen. 1821 vereinigte der Senat zur Schaffung klarer Zuständigkeiten und Strukturen die „Commissionen in Bundestags-Angelegenheiten, in hanseaticis, in Consulats- u. Quarantaine-Sachen und wegen der Barbaresken“ zur Kommission in auswärtigen Angelegenheiten.<sup>621</sup> Für diese Kommission ist ab 1830 ein Brieftagebuch vorhanden, das aus- und eingehende Korrespondenz verzeichnet.<sup>622</sup> Für viele Konsulatsstandorte sind die Briefe der Konsuln mit Anlagen sowie relevante Senats- und Kommissionsakten aus Bremen erst ab den späten 1830er bis frühen 1850er Jahren in signifikantem Umfang archiviert. Aus früheren Jahren sind oft einzelne Briefe oder Anlagen erhalten, im Falle Brasiliens und Venezuelas mit etwas höherer Regelmäßigkeit. Angesichts der geringen Überlieferung für

---

619 Das gemeinsame Konsulatsnetz der drei Hansestädte ging auf die versätkte Kooperation Lübecks, Bremens und Hamburgs innerhalb der Hanse seit dem Dreißigjährigen Krieg zurück und bestand bis 1866. Ressel, *Von der Hanse*, 2012, S. 128f.; Fiebig, *Hanseatenkreuz und Halbmond*, 2005, S. 35f.; vgl. Manke, *Die Konsulate der Hansestädte in den USA*, 2017, S. 86–96.

620 Graßmann, *Hanse weltweit?*, 2001; Ressel, *Die Stärke der schwachen Akteure*, 2020, S. 99.

621 StAB 2-Dd.9.a. Wittheitsprotokollauszug, 7. November 1821.

622 StAB 2-Dd.9.b. Brieftagebuch der Kommission für die auswärtigen Angelegenheiten 1830–1849.

den frühen Zeitraum des überseeischen Konsulatswesens ist eine Schwerpunktsetzung auf die Zeit ab den 1830er Jahren unumgänglich.

Um den Entstehungsprozess dieser durch ihre Verfasser geprägten Informationsflüsse einordnen zu können, ist es relevant, die Berührungsfelder und Spannungspunkte verschiedener Motivationen zu verstehen, unter denen die Konsuln standen. Zunächst steht in diesem Unterkapitel daher die Funktionsweise der Konsulate als staatliche Institution und ihre Position im Gefüge der Eliten Bremens im Vordergrund. Die Einschätzungen und Darstellungen dieser in fremden Hafenstädten ansässigen Kaufleute erreichte dank ihrer staatlichen Funktion direkt den Bremer Senat und die Kommission für auswärtige Angelegenheiten. Da die Konsuln zur Erlangung des Amtes selbst Teil der Bremer Kaufmannselite oder gut mit dieser vernetzt sein mussten, blieb ihre Reichweite nicht auf die Staatsspitze beschränkt. Konsuln kommunizierten ihr Wissen auch direkt an die Bremer Kaufleute in ihren Handelsnetzwerken. Hinzu kommen die besonders engen familiären und freundschaftlichen Verbindungen der kaufmännischen und politischen Elite Bremen, die ineinander übergingen.<sup>623</sup> Auch die Weiterleitung der konsularischen Berichte an die Kaufmannsvertretung war nicht ungewöhnlich.<sup>624</sup> Die soziale Stellung der Konsuln sicherte ihnen eine hohe Reichweite und damit Einfluss auf die Meinungsbildung in Bremen.

Im zweiten Teil ist zu zeigen, dass die Konsuln trotz der Einbettung in einen staatlichen Rahmen in erster Linie Kaufleute blieben, die das Prestige und die Vernetzungsmöglichkeiten des Amtes anstrebten, die sich wiederum in wirtschaftliche Vorteile ummünzen ließen. Die nach Bremen gesandten Konsulatsberichte über Ereignisse in den Amerikas waren daher stets durch eine schwerpunktmäßig wirtschaftliche Betrachtung geprägt. Dies trifft auch auf die Beurteilungen des transatlantischen Sklavenhandels zu, der in den Dienstberichten verschiedener überseeischer Konsulatsstandorte Erwähnung findet. Nachrichten über den Fortbestand und die Art des transatlantischen Sklavenhandels erreichten Bremen also nicht nur über die persönlichen Erfahrungen der Bremer Kaufleute mit der Sklaverei während ihrer in Plantagenregionen verbrachten Jahre. Ebenso gab es in Form der Konsulatsberichte offizielle staatliche Kommunikationskanäle, die wiederholt und oft ausführlich über die Relevanz der Plantagensklaverei und des Sklavenhandels für die atlantische Wirtschaft unterrichteten. Die Informationsflüsse der Konsuln sind somit als wichtige Grundlage

623 Wurthmann, *Senatoren, Freunde und Familie*, 2009, S. 17.

624 Maischak, *German merchants*, 2013, S. 85.

der bremischen Meinungsbildung zur atlantischen Sklaverei zu verstehen. Die Bremer Konsuln berichteten zwar regelmäßig über den Sklavenhandel, hatten dabei aber stets ihr kaufmännisches Eigeninteresse im Blick und setzten sich nicht für die Abolition ein. Auf Kuba verschwiegen sie Bremer Beteiligungen am Sklavenhandel.

Zur Arbeit der Bremer bzw. hanseatischen Konsuln in den Amerikas (mit Ausnahme der USA) und insbesondere zu ihrer Funktion als Informationsmittler zwischen Europa und Amerika besteht in der bisherigen Literatur ein deutliches Forschungsdesiderat. Dies gilt umso mehr für den Umgang mit dem Thema der Sklaverei in den Konsulatsberichten. Viele ältere Veröffentlichungen zur hanseatischen und in geringerem Maße zur deutschen Konsulatsgeschichte der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts beschränkten sich auf die Faktenfindung und Rekonstruktion von Daten, Personen und Ereignissen. Es herrschte ein stärker faktizistisch als analytisch geprägtes Erkenntnisinteresse vor.<sup>625</sup> Das beschriebene Vorgehen dieses Unterkapitels soll daher eine neue Sichtweise auf die Konsuln der Hansestädte ermöglichen. Die Konsuln sind als Teil eines weitgefasteren Prozesses der Einbindung Bremens in die atlantische Welt und somit auch der atlantische Sklavenökonomie zu verstehen, die einen wirtschaftlichen Blick auf die atlantische Sklaverei vorgaben. Die Untersuchung der Konsuln geht über ihre rein wirtschaftliche Funktion hinaus, betrachtet sie als Teil der *merchant diaspora* und fragt auch nach ihren Rollen als Kultur- und Informationsmittler. Es ist zu zeigen, dass die Konsuln in Bremen und ihren amerikanischen Einsatzorten angesehen Personen waren, deren Wissen über die atlantische Sklaverei und die Verfasstheit der Plantagenregionen über staatliche und private Netzwerke Verbreitung fand.

Die Berichte der Konsuln sind demnach als Medium des Wissenstransfers der amerikanischen Plantagenregionen nach Bremen zu verstehen. Der Begriff des Wissenstransfers bezeichnet hier „Prozesse kommunikativen Austauschs“ und behandelt die „Vorgänge der Aufzeichnung und Speicherung, [...], der Adaption und Modifikation“ als „konstitutive Funktionselemente eines Wissens“. Konkret beschreibt der Begriff hier den Prozess der Kenntniserlangung der Konsuln vor Ort, das Fassen in eigene Worte und die Weiterleitung nach Bremen zur dortigen Nutzung des Wissens. Nach dem Modell von Behrs, Gittel und Klausnitzer besteht der Transferbegriff

---

625 Vgl. hierzu Manke, Die Konsulate der Hansestädte in den USA, 2017, S. 65–67; Siehe auch Fiebig, Hanseatenkreuz und Halbmond, 2005, S. 15–21.



aus drei Komponenten. Beim beschriebenen Vorgehen der Konsul handelt es sich dabei um (a) die „intentionale Mediatisierung“ im Sinne der bewussten Aufbereitung und Zugänglichmachung von Wissen. Die weitere Nutzung des Wissens in Bremen ist demnach als (b) „Aufnahme, Akzeptanz, Bewahrung von Wissen“ oder als (c) „Akkommodation von Wissen an eigene Voraussetzungen, Bedürfnisse und Problemlagen“ zu bezeichnen.<sup>626</sup> Die Untersuchung der Weitergabe von Informationen durch die Konsuln beschränkt sich dabei weitestgehend auf Punkt A. Zusammen mit den persönlichen Erfahrungen, die Bremer Kaufleute während ihrer Aufenthalte in amerikanischen Plantagenregionen gesammelt hatten, dienten diese Informationen in den Schritten B bzw. C dann in Bremen als eine Grundlage der Meinungsbildung über Chancen und Risiken transatlantischer Wirtschaftsregionen und damit auch über die Lage der Plantagensklaverei und des transatlantischen Sklavenhandels.<sup>627</sup>

Die Untersuchung des Informationsflusses in der konsularischen Dienstkorrespondenz muss sich in gewissem Maße am erhaltenen Quellenmaterial orientieren, welches sich besonders in den frühen Jahren auf Brasilien, aber auch Venezuela konzentriert. Die thematische Auswahl gebietet die Einbeziehung der in Kuba und den Südstaaten der USA ansässigen Konsuln. Alle vier Regionen sind zum Untersuchungszeitpunkt Schwerpunkte der auf Sklavenarbeit basierenden atlantischen Plantagenwirtschaft und Gegenstand von Abolitionismusdebatten. Die hauptsächliche Betrachtung erlaubt es daher nicht nur, Bremens Rolle in den zusammenwachsenden atlantischen Informationsströmen aufzuzeigen, sondern konkret die nach Bremen gelangenden Informationen über die atlantische Sklaverei zu analysieren. Zugleich sind es eben diese Gebiete, die noch ein besonderes Defizit in der Erforschung des deutschen Konsularwesens aufweisen. Andere Regionen wie der Norden der USA oder Mexiko, für das seit den 1840er Jahren umfangreichere Konsularberichte vorhanden sind<sup>628</sup>, stellen aufgrund ihrer wirtschaftlichen Ausrichtung sowie der juristischen Lage

626 Jan Behrs/Benjamin Gittel/Ralf Klausnitzer, *Wissenstransfer: Konditionen, Praktiken, Verlaufsformen der Weitergabe von Erkenntnis*, Frankfurt am Main [u.a.], 2013, 1st, New ed., S. 13f.

627 Die Bremer Debatten und Sichtpunkte auf Sklaverei und Sklavenhandel werden in Kapitel „4. Die Sklavereidebatte in Bremen“ näher behandelt.

628 Diese sind in StAB 2-A.-C., C.13.c. zu finden. Nach Kenntnis des Autors steht eine ausführliche Auswertung dieses Bestands noch aus.



und faktischen ökonomischen Irrelevanz der Sklaverei keine Betrachtungsschwerpunkte dar.<sup>629</sup>

### 3.3.1 Die Konsulate als Verstaatlichung kaufmännischer Netzwerke

Die Praxis der Ernennung, Arbeitsweise und Aufgaben der Konsuln unterschied sich zwischen den Hansestädten kaum.<sup>630</sup> Die Ernennung von im Ausland ansässigen, aus den Hansestädten oder aus anderen deutschen Gebieten stammenden Kaufleuten zu ehrenamtlichen hanseatischen Konsuln fokussierte die diplomatische Wahrnehmung der fernen Staaten auf den wirtschaftlichen Aspekt. Die hanseatischen Konsuln konzentrierten sich in ihren Berichten häufiger als etwa ihre preußischen Kollegen auf kommerzielle Angelegenheiten.<sup>631</sup> Im Folgenden ist zu zeigen, dass Konsul-Kaufleute nicht zwei weitgehend getrennte Funktionen in Personalunion wahrnahmen, sondern dass ihre Ernennung zum Konsul die bestehenden kaufmännischen Strukturen und Netzwerke dem Staat dienstbar machte und sie so ‚verstaatlichte‘.

Schon die Ersteinrichtung von Konsulaten erfolgte in vielen Fällen nicht auf staatliche Initiative, um den Handel zu einer bestimmten Region zu fördern. Stattdessen entstanden überseeische Konsulate oft auf Anstoß der bereits dort ansässigen Kaufleute, um vor Ort einen staatlichen Akteur zu ihrer Interessensvertretung und zur Vereinfachung bürokratischer Hürden zu erhalten. Die im Laufe des 19. Jahrhunderts voranschreitende Errichtung überseeischer Konsulate stellt demnach eine Formalisierung und Institutionalisierung der durch Kaufleute und Handelsverkehr begonnenen informellen Beziehungen zwischen Bremen sowie den Hansestädten einerseits und überseeischen Staaten und Kolonien andererseits dar. Folgerichtig bauten die konsularischen Verbindungen auf den bestehenden Kaufmannsnetzwerken auf, um den Informations- und Warenaustausch zu fördern. Die Staaten des Deutschen Bundes hatten zur Nutzung örtlicher Kaufmannschaften zum Aufbau von Konsularnetzwerken eine besonders gute Ausgangsposition. Ohne die politisch und militärisch schlagkräftige

---

629 So war Mexiko zwar ein zuverlässiger Absatzmarkt für deutsche Exporte. Das Land verfügte aber über keine starke Plantagenwirtschaft und produzierte kaum gefragte Kolonialprodukte. Dane, *Die wirtschaftlichen Beziehungen*, 1971, S. 56–58, 64f.

630 Fiebig, *Hanseatenkreuz und Halbmond*, 2005, S. 35.

631 Pietschmann, *Hamburg und Lateinamerika*, S. 406f.

Unterstützung eigener Kolonialreiche<sup>632</sup> waren ihre Kaufleute stärker auf das Wohlwollen der fremden überseeischen Staaten und damit auf eine intensive Vernetzung in die jeweiligen Eliten angewiesen. Michael Zeuske spricht davon, dass sie demnach stärker auf die für das Konsulatsamt wichtige Entwicklung von „soft skills“ wie Mehrsprachigkeit und kultureller Anpassungsfähigkeit angewiesen gewesen seien.<sup>633</sup>

Im Gegensatz zu vollwertigen diplomatischen Vertretungen war die wirtschaftliche Schwerpunktlegung bei Konsulaten aller Staaten zwar üblich, andere Staaten ließen ihre Konsulate in Abwesenheit dezidiert diplomatischer Vertretungen jedoch regelmäßig diplomatisch tätig werden.<sup>634</sup> Für hanseatische Konsuln war die Ausübung politisch-diplomatischer Tätigkeiten aber auch de facto unüblich.<sup>635</sup> Dass die Hansestädte keine diplomatischen Gesandten, sondern Konsuln ernannten, hatte für das Personal dieser Vertretungen konkrete Folgen. Konsuln genossen nur beschränkte Privilegien, deren Umfang mit jedem Staat einzeln zu verhandeln war. Üblicherweise waren Konsuln berechtigt, Hoheitsakte vorzunehmen und die Hoheitszeichen ihres Staates zu tragen. Inwieweit sie der Gerichtsbarkeit ihres Aufenthaltslandes unterstanden, hing ebenfalls von den jeweils

---

632 Hannover stellt diesbezüglich eine Besonderheit dar. Auch wenn die hannoveranische und britische Handelspolitik getrennt war, setzte sich Großbritannien wiederholt für hannoveranische Kauf- und Seeleute ein. Hannoveraner waren beispielsweise durch die Verträge zwischen Großbritannien und den Barbaren geschützt. Britische Diplomaten und Konsuln agierten oft auch im Interesse Hannovers. Nicholas B. Harding, *North African Piracy, the Hanoverian Carrying Trade, and the British State, 1728–1828*, in: *The Historical Journal* 43 (2000) 1, S. 25–47, hier S. 30–32, 40; Siehe auch Magnus Ressel, *German Shipping under British Protection. The Expansion of the Hanoverian Carrying Trade within the “Composite State” of Hanover and Great Britain (1815–1837)*, in: *Jahrbuch für Europäische Überseegegeschichte* 19 (2019), S. 95–136.

633 Dies drückte sich in Lateinamerika unter anderem durch das häufigere Einheiraten in die örtliche Elite aus. Die historische Literatur der Region schreibt deutschen Kaufleuten im Vergleich zu anderen Europäern ein höheres Interesse an Bildung, Wissenschaft und örtlicher Kultur sowie eine höhere Vertragstreue zu. Zeuske, *Deutsche als Eliten in Lateinamerika*, 2007, S. 174f.; siehe zur besonderen Situation deutscher Kaufleute aufgrund der fehlenden Unterstützung durch Kolonialreich und Kriegsmarine auch Müller, *Einheimische Eliten*, 2001, S. 67.

634 Hierzu gehörte etwa Preußen, das in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts in Lateinamerika nur nach Brasilien und Mexiko Berufsdiplomaten entsandte. Müller, *Einheimische Eliten*, 2001, S. 51f.; ab den 1850er Jahren legte Preußen hingegen Wert auf die Entsendung ausgebildeter und fest besoldeter Amtsträger. Zeuske, *Preußen und Westindien*, 2004, S. 180.

635 Fiebig, *Hanseatenkreuz und Halbmond*, 2005, S. 30, 102.

ausgehandelten Abkommen ab. Bei Bedarf war es möglich, Konsuln für spezifische Aufgaben als diplomatische Agenten zu beglaubigen.<sup>636</sup> Die hanseatische Abneigung, staatsrechtlich diplomatische Vertreter wie ständige Ministerresidenten zu ernennen, folgte dem pragmatischen Ansatz, nur unbedingt notwendige bürokratische und finanzielle Verpflichtungen einzugehen.<sup>637</sup> Für die auf den Handel ausgerichteten Zwecke der Hansestädte reichten Konsuln in der Regel aus.<sup>638</sup> Eine andere Frage war der spezifische Titel, Generalkonsul, Konsul, Vizekonsul oder Konsularagent, der die Rangfolge innerhalb des Konsularwesens regelte.<sup>639</sup> Es kam jedoch vor, dass in Konsulatsdistrikten, beispielsweise in Venezuela, über Jahre nur ein Vizekonsul beschäftigt war.<sup>640</sup>

Das „Reglement für die Consuln der freien Hansestadt Bremen“ aus dem Jahr 1855 zeugt davon, dass sich diese handelsorientierte Schwerpunktsetzung in den folgenden Jahrzehnten kaum änderte: „Im Allgemeinen besteht die Pflicht des Consuls darin, in seinem Consulatsdistrict nach besten Kräften Alles zu thun und wahrzunehmen, was zur Sicherung und Förderung der Bremischen Handlung und Schifffahrt, so wie zur Aufrechterhaltung und getreuen Ausführung der bestehenden Verträge dienen kann [...]“. Erst danach findet die Pflicht zum Beistand von in Not befindlicher bremischer Bürger im Ausland Erwähnung. Auch die besonderen Pflichten der Bremer Konsuln waren ganz auf die Förderung der Handelsbeziehungen ausgerichtet. Sie sollten in ihren Gastländern auf Handelsvergünstigungen hinwirken und Begünstigungen anderer Staaten nach Bremen melden. Um „etwaige Störungen des guten Vernehmens und Hindernisse des Verkehrs“ zu vermeiden, galt es, sich „bei politischen Bewegungen wie auch sonst jeder

---

636 Walter, Preussen und Venezuela, 1991, S. 19f.; Penkwitt, Preußen und Brasilien, 1983, S. 143–145.

637 Kellenbenz, Zur Frage der konsularisch-diplomatischen Verbindungen, 1964, S. 221.

638 Mexiko stellt diesbezüglich eine Ausnahme dar. Die mexikanische Regierung gewährte nur Diplomaten ein Reklamationsrecht. Konsuln war es daher kaum möglich, die Interessen der von ihnen vertretenen Kaufleute effektiv zu schützen. Dane, Die wirtschaftlichen Beziehungen, 1971, S. 16,29.

639 Prüser, Die Handelsverträge der Hansestädte, 1962, S. 109.

640 Nachdem der Bremer Generalkonsul Johann Friedrich Strohm 1830 zurückgetreten war, füllte sein Bruder Christian Diedrich Strohm das Amt zunächst als geschäftsführender Vizekonsul aus. Seine Ernennung zum Generalkonsul erfolgte erst 1832. StAB 2-A.-C., 2-C.16.I.c. Schreiben Johann Friedrich Strohm an Bürgermeister Smidt, 24. Februar 1829; StAB 2-A.-C., 2-C.16.II.c.b. Senatsprotokollauszug, 3. Oktober 1832.

Kundgebung einer compromittierenden Parteigesinnung zu enthalten.“<sup>641</sup> Auch die übrigen Paragraphen beziehen sich auf wirtschaftliche Aufgaben, wie die Erstellung von Gesundheitspässen und Zertifikaten für die Schifffahrt, die Unterstützung bei Schiffbrüchen und Seeschäden auf Bremer Schiffen, das rechtliche Prozedere für das Ändern der Flagge eines Schiffes und die Erteilung vorläufiger Seepässe.<sup>642</sup>

Konkret bedeutete dies für die Alltagsarbeit der Bremer Konsuln, dass zu ihren häufigsten Tätigkeiten neben der Wahrung von Handelsrechten die Weiterleitung von allgemeinen Konjunkturdaten und spezifisch den Handel betreffenden Informationen, wie Absatzzahlen bestimmter Waren, nach Bremen gehörte. In einem Jahresbericht fassten sie die wichtigsten wirtschaftlichen, aber auch politischen Ereignisse, Entwicklungen und Trends zusammen.<sup>643</sup> Hinzu kamen anlassbezogene Berichte. Praktische Anwendung fanden solche konsularischen Datenzusammenstellungen auf kaufmännischer Seite in der Entscheidung, welche Waren zu versenden seien. Im Falle produzierender Flächenstaaten wie Preußen beeinflussten die konsularischen Informationen auch direkt die Wirtschaft des Binnenlandes. Fabrikanten konnten ihre Produktion nach dem Bedarf der fernen Absatzmärkte ausrichten.<sup>644</sup> Die Bremer Kaufmannschaft dürfte in den meisten Fällen weniger auf solche offizielle Nachrichtenübermittlung angewiesen gewesen sein als preußische Fabrikanten. Handelspartner auf beiden Seiten des Atlantiks tauschten sich mit den im 19. Jahrhundert wachsenden wirtschaftlichen Verflechtungen auch über relevante (wirtschafts-)politische Neuigkeiten aus. Oft bestanden familiäre Kaufmannsnetzwerke, doch auch zwischen rein geschäftlichen Handelspartnern gab es einen Informationsaustausch.<sup>645</sup> So erhielt der Eltermann Wilhelmi in Bremen 1819 beispielsweise Nachricht von seinem Handelspartner Philipp Fischer aus Havanna über eine von den USA in Madrid erwirkte Senkung des Tonnengeldes in Havanna.<sup>646</sup> Die konsularischen Informationsströme beruhten auf der Verstaatlichung eben solcher Netzwerke.

Die Berichte der Konsuln gingen an die Deputation für Auswärtige Angelegenheiten, die sich aus Senatsmitgliedern zusammensetzte. Sie hielten

641 StAB 9.S 0–2549 Bremisches Consullarreglement 1855, S. 4.

642 Ebd., S. 5.

643 Manke, *Die Konsulate der Hansestädte in den USA*, 2017.

644 Penkwitt, *Preußen und Brasilien*, 1983, S. 128.

645 Schulte-Beerbühl, *Expandieren und vernetzen*, 2011, S. 30.

646 AHB AA 2 – C 75 a I – Handel mit Spanien. Allgemeines und Zoll 1762–1848, 23. September 1819, Schreiben von Philipp Fischer an Eltermann Wilhelmi.

diesen über wirtschaftliche und politische Ereignisse auf dem Laufenden und ermöglichten es so beispielsweise, Schwierigkeiten in der Umsetzung eines Handelsvertrags frühzeitig zu erkennen. Trotz dieser dezidiert staatlichen Funktion sollten die Berichte in ihrer weitergehenden Bedeutung für die Prägung öffentlicher Meinungsbilder nicht unterschätzt werden. In Bremen gab es bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts keine klar ersichtliche Trennlinie zwischen kaufmännischer und politischer Elite. Stattdessen ist eine starke Verflechtung beider Gruppen mit oft familiären Verbindungen erkenntlich.<sup>647</sup> Die von den Konsuln an die politische Elite gerichteten Berichte und Lageanalysen politischer, sozialer und wirtschaftlicher Fragen ihrer Standorte erreichten daher auch die kaufmännischen Eliten.<sup>648</sup> Das aus Kaufleuten bestehende Konsulatsnetzwerk arbeitete auch der kaufmännischen Vertretung in Bremen zu. In den staatlichen Akten der Konsulate für Galveston (Texas) und Richmond (Virginia) finden sich zeitgenössische archivarische Notizen, die darauf verweisen, dass die Originale der Anlagen der Konsulatsberichte sich in den Akten der Handelskammer befinden.<sup>649</sup> So ist zu belegen, dass der Senat Berichte und Anlagen teils sogar im Original an die kaufmännische Vertretung weiterreichte. Die Handelskammer bzw. vor 1848 ihr Vorläufer, die Vertretung der Kaufmannschaft durch die Elterleute des Kaufmanns, war eng in staatliche Abläufe eingebunden.<sup>650</sup> Die Mediatisierung des Wissens im Sinne der Zugänglichmachung wirkte auf diese Art auch ohne öffentliche Verbreitung, etwa in Form von Drucken. Dies schuf eine Nähe der kaufmännischen und politischen Elite Bremens zur Wirtschaft auf der anderen Seite des Atlantiks in all ihren Aspekten. Einer der Berichte, dessen Anlagen der Senat an die Handelskammer weitergab, beschäftigte sich beispielsweise mit den Auswirkungen der Weltwirtschaftskrise von 1857 in Virginia, die sich dort als „GeldKrisis“ manifestierte und unter anderem eine „Entwerthung der Neger“ zufolge

---

647 Wurthmann, *Senatoren, Freunde und Familie*, 2009, S. 17.

648 Der Erfolg der geschäftlich und familiär eng vernetzten Bremer Kaufmannschaft beruhte nicht zuletzt auf enger Kooperation und Informationsaustausch über politische und wirtschaftliche Neuigkeiten. Lars Maischak schreibt über ihren Erfolg: "It was not a matter of individual knowledge and skill, but of the cooperation between the members of this elite that rested on a shared approach to business [...]" Maischak, *German merchants*, 2013, S. 31.

649 StAB 2-A.-C., 2-B.13.b.10.; StAB 2-A.-C., 2-B.13.b.12.

650 Der Senat konsultierte die Handelskammer vor dem Abschluss von Handelsverträgen oder der Ernennung von Konsuln. Friedrich Prüser, *Hanseatische Akten zur deutschen Überseegeschichte im 19. Jahrhundert*, in: *Archivalische Zeitschrift* 53 (1957), S. 54–84, hier S. 58, 64.

hatte.<sup>651</sup> An dieser Stelle soll dies als Beispiel der Auswirkungen und Relevanz der folgend beschriebenen Doppelfunktion staatlich und kaufmännischer Netzwerke Genüge tun. Der Repräsentation der Sklaverei in den Konsulatsberichten ist unten ein eigener Abschnitt gewidmet.

Die ehrenamtlichen Konsuln leiteten aber nicht nur passiv Informationen weiter, sondern handelten wenn nötig auch aktiv stellvertretend für den bremischen Staat. Der 1825 zum Bremer Generalkonsul auf Haiti ernannte Friedrich Richard Thorbecke<sup>652</sup> setzte 1829 in Port-au-Prince die 1828 vertraglich vereinbarte Gleichstellung der von Bremer Schiffen zu leistenden Abgaben mit den haitischen Schiffen durch. Hierbei hatte er aber ausdrücklich keinen eigenen politischen Spielraum, sondern setzte nur zuvor Vereinbartes um. Bürgermeister Smidt hatte ihm ein Zertifikat zugesandt, das die bremische Gleichbehandlung haitischer Schiffe bescheinigte. Thorbecke schrieb im März 1829 an Smidt: „Infolge des mir von Ew. Magnificenz gewordenen Auftrages überreichte ich besagtes Certificat mit einem Schreiben von mir begleitet [...] wodurch mir von dem General Secretair der Republik eine Antwort geworden [...]“. Thorbecke habe nun die Ehre, die Gleichstellung der Bremer Schiffe in Haiti mitzuteilen. Weiterhin gestaltet sich das Schreiben als typischer Konsulatsbrief, der neben dieser wichtigen Mitteilung Alltagsgeschäfte beschreibt, beispielsweise Schwierigkeiten der Anerkennung von Thorbeckes Unterschrift durch Oldenburger Behörden.<sup>653</sup> Handelsvertragsverhandlungen stellen Ausnahmen für die üblicherweise nicht diplomatisch agierenden hanseatischen Konsularvertretungen dar. Den 1837 geschlossenen Handelsvertrag zwischen den Hansestädten und Venezuela hatte der hamburgische Generalkonsul Georg Gramlich für die Hansestädte ausgehandelt. Hierfür hatte er temporär den diplomatischen Rang eines *Chargés d'affaires* der Hansestädte erhalten.

651 StAB 2-A.-C., 2-B.13.b.10. Konsulatsbericht von Eduard Wilhelm de Voss, 31. Dezember 1857. Die *Panic of 1857* begann insbesondere als Krise der jungen amerikanischen Eisenbahngesellschaften und der Banken in New York. Stark steigende Zinsen und sofortige Rückzahlungsforderungen von Banken sorgten für Zahlungsausfälle. In der Folge stürzten Aktienkurse ab, ausländische Banken zogen ihr Geld ab. Die Finanzkrise führte in Virginia aufgrund eines Bankansturms (*bank run*) zur Aussetzung der Auszahlungen von Banken. Charles W. Calomiris/Larry Schweikart, *The Panic of 1857: Origins, Transmission, and Containment*, in: *The Journal of Economic History* 51 (1991) 4, S. 807–834, hier S. 822.

652 Staats und Gelehrte Zeitung des Hamburgischen unpartheyischen Correspondenten, 18. Oktober 1825.

653 AHB AA 2 – C 76 h – Handel mit Haiti (1829/45), 15. März 1829, Schreiben von Generalkonsul F.R. Thorbecke an Bürgermeister Smidt.

Zu weiteren von Konsuln ausgehandelten Verträgen zählt auch der 1847 abgeschlossene Vertrag mit Guatemala.<sup>654</sup>

Für Bremer Bürger im Ausland dienten die Konsulate als Vermittler zwischen ihnen und den örtlichen Behörden. Die Konsulate wurden etwa eingeschaltet, wenn Handelsvorteile, die Bremer Kaufleuten vertraglich zugesichert waren, nicht reibungslos gewährt wurden. Nach der Unterzeichnung des Handelsvertrags zwischen den Hansestädten und Brasilien benachrichtigten die bevollmächtigten Diplomaten Bremens und Hamburgs ihren in Personalunion vereinten Generalkonsul in Brasilien, J.H.C. Ten Brink. Es werde ihm die „Bewachung der durch diese Convention in Brasilien erworbenen Pflichten und die Erfüllung der darin verheißenen Bedingungen zu ganz besonderer Pflicht gemacht.“<sup>655</sup> Im wirtschaftlichen Alltag waren die Konsuln insbesondere als Vermittler zur örtlichen Rechtskultur unersetzlich.<sup>656</sup> Außerdem profitierten die in Übersee niedergelassenen Bremer Kaufleute von der Möglichkeit, sich Warenlisten und Herkunftsangaben von den Konsuln zertifizieren zu lassen. Auch die Unterbringung, Verpflegung und der Rücktransport erkrankter oder verunglückter Bremer, dies waren meist Seeleute, fiel in den Verantwortungsbereich der Konsuln.<sup>657</sup>

Es handelte sich bei den Konsuln also keineswegs um unsichtbare Bürokraten, die ausschließlich zwischenstaatliche Aufgaben erfüllten. Die Ausübung der zahlreichen Hilfs- und Koordinationsfunktionen für Bremer Bürger im Ausland ließ sie in zentrale Positionen der örtlichen Bremer bzw. deutschsprachigen Gemeinschaften rücken. Dies traf insbesondere auf die Bremer *merchant diasporas* zu, da die Konsuln zusätzlich über weite kaufmännische Netzwerke verfügten.<sup>658</sup> Diese bedeutende Funktion der Konsuln innerhalb der Gruppe der Bremer Kaufleute an einem Ort führte in einigen Fällen offenbar zu einer Erwartungshaltung der Konsuln. Der Senat sah es jedenfalls als nötig an, Konsuln bei ihrer Ernennung darauf hinzuweisen, dass weder neu ankommende Kaufleute noch eintreffende Kapitäne verpflichtet waren, ihre Geschäfte oder den Verkauf ihrer Ladung

---

654 Prüser, Die Handelsverträge der Hansestädte, 1962, S. 50, 54; Walter, Preussen und Venezuela, 1991, S. 21; Dane, Die wirtschaftlichen Beziehungen, 1971, S. 81–84; Graßmann, Hanse weltweit?, 2001, S. 48; Prüser, Hanseatische Akten zur deutschen Überseegeschichte im 19. Jahrhundert, 1957, S. 78f.

655 StAB 2-A.-C., 2-C.12.b.2.d. Gildemeister und Sieveking an Ten Brink, 24. November 1827.

656 Zeuske, Preußen und Westindien, 2004, S. 169f.

657 Fiebig, Hanseatenkreuz und Halbmond, 2005, S. 101–105.

658 Hoffmann, Auswandern und Zurückkehren, 2009, S. 70.



über die Konsuln abzuwickeln. Es bestehe stets die Entscheidungsfreiheit, beliebige andere vor Ort ansässige Handelshäuser als Geschäftspartner zu wählen.<sup>659</sup>

Zunächst blieb es den ehrenamtlichen Konsuln sogar verwehrt, für ihre Tätigkeiten, also etwa das Ausstellen von mit Siegeln zertifizierten Dokumenten, Gebühren zu erheben, um ihre Kosten zu decken. Hamburg erlaubte die Erhebung erster Gebühren ab 1842 und Bremen regelte die Gebührenfrage erstmals umfassend und allgemeingültig im Konsularreglement von 1855.<sup>660</sup> Zuvor hatte der Senat die Rechte und Pflichten der Konsuln in individuellen Dienstinstruktionen festgelegt, zu deren Einhaltung sich die Konsuln bei der Amtsannahme verpflichten mussten. Die Dienstinstruktion J.H.C. Ten Brinks, dem Bremer Generalkonsul in Brasilien, aus dem Jahr 1823 legt beispielsweise in Paragraph elf unmissverständlich fest, es sei ihm „untersagt unter irgend einem Vorwand Consulats-Gebühren oder sonstige Abgaben von Angehörigen der Stadt oder deren Schiffen zu erheben.“<sup>661</sup> Für den Konsulatsbetrieb notwendige Ausgaben konnten sich Konsuln aber erstatten lassen. Eine in Rio de Janeiro für das Jahr 1834 verfasste Unkostenliste erlaubt Einblicke in die Schwerpunkte der konsularischen Alltagstätigkeit in Brasilien. Die größten Punkte waren „Mietfahren und Bothen“, „Schreibmaterial“, „Briefport und -träger“, Druckkosten, „Unterstützung, Kleidung an verschiedene verarmte Seeleute u andere“. Ein interessanter Punkt ist hier außerdem das „[...] douceur [Trinkgeld] an Ordnanzen der Staats Secetaire“.<sup>662</sup> Offenbar handelt es sich hierbei um eine inoffizielle Gebühr, die den Zugang zur politischen Elite des Landes

659 Mitteilungen dieser Art waren üblich, können aufgrund der bis 1855 nicht standardisierten Dienstinstruktionen und einer lückenhaften Quellenüberlieferung aber nicht für jeden Konsul nachgewiesen werden. Beispiele für diese Praxis finden sich unter anderem in J.H.C. Ten Brinks Dienstinstruktionen für Brasilien vom 27. September 1823 (StAB 2-A.-C., 2-C.12.b.2.d.) und einem im Senatsprotokoll festgehaltenen Beschluss zur Ernennung D.H. Freses zum Konsul in Puerto Rico vom 19. November 1828 (StAB 2-P7.c.2.P.3.).

660 Nicht nur die Hansestädte taten sich schwer, klare Regeln zu Gebührenerhebung und Kostenerstattung zu schaffen. So gab es im preußischen Konsulat in Rio de Janeiro keine eindeutige entsprechende Vorgabe. Noch 1842 lehnte das preußische Außenministerium Kostenerstattungen wider der Erwartung des Konsuls ab. Penkwitz, Preußen und Brasilien, 1983, S. 135f.

661 StAB 2-A.-C., 2-C.12.b.2.d. Dienstinstruktion für J.H.C. Ten Brink, 27. September 1823.

662 StAB 2-A.-C., 2-C.12.b.2.d. „Specification der Auslagen für das General Consulat der freien Hansestadt Bremen für das Jahr 1834“, J.H.C. Ten Brink, Januar 1835.



sicherstellte. Korruption und tatsächliche oder empfundene Unfähigkeit lateinamerikanischer Staatsdiener waren zu dieser Zeit ein häufiger Auslöser des Unmuts deutscher Kaufleute.<sup>663</sup>

Ebenso wie die Arbeitsweise der Konsuln war auch das Auswahlverfahren zur Besetzung der Konsulatsposten in Bremen nicht rechtlich reglementiert. Es lässt sich aber eine übliche Praxis feststellen, welche der Bedeutung und dem sozialen Ansehen der Funktion entspricht. Im Idealfall sollten die Kandidaten über einen hohen gesellschaftlichen Stand verfügen und wirtschaftlich erfolgreich sein. Diese Anforderung ergab sich aus zwei Gründen. Zum einen musste der Kandidat geeignet sein, Bremen angemessen zu repräsentieren. Dies konnte aus Sicht des Senats nur sein, wer selbst Teil der Bremer Kaufmannselite war oder bei fremder Herkunft einen äquivalenten Status besaß. Der zweite Grund ist hiermit verflochten und aus praktischer Sicht noch wichtiger. Der Kandidat musste über ausgezeichnete Beziehungen verfügen und Netzwerke in die wirtschaftliche und politische Elite seines Dienstortes unterhalten.<sup>664</sup>

Diese Anforderungen spiegeln den praktischen Tätigkeitsbereich der Konsuln wider. Zugleich Kaufmann und Staatsdiener stellten sie nicht nur ein Bindeglied zwischen Bremen und Übersee, sondern ebenso eine Schnittstelle zwischen Wirtschaft und Staat, zwischen Kaufmann und Politiker dar.<sup>665</sup> Bewerbungen auf offene Stellen oder Petitionen zur Errichtung neuer Konsulate mussten einer entsprechend kritischen Betrachtung standhalten. Der Senat übergab Bewerbungen an die Kommission des Senats in auswärtigen Angelegenheiten. Die Kommission holte Informationen über die Bewerber und, wenn es um einen Vorschlag zur neuen Einrichtung eines Konsulats ging, auch über den möglichen Standort ein. Ihre Beratungsergebnisse überreichte sie entweder an die Wittheit, die Börsenversammlung, die Behörde in Handels- und Schifffahrtsangelegenheiten oder an die Handelskammer, um eine weitere Meinung einzuholen. Erst dann ging eine Empfehlung an den Senat, der die Stelle nach eigenem Ermessen besetzen konnte. Mit der Börsenversammlung und der Handelskammer waren Organe der kaufmännischen Repräsentation an der Ernen-

---

663 Müller, *Einheimische Eliten*, 2001, S. 64.

664 Michael Zeuske spricht in diesem Zusammenhang von "kolonialen Partizipationsnetzwerken", über die Kaufleute verfügen mussten, um Konsul zu werden. Diese Netzwerke erstreckten sich idealerweise von binnenländischen Produktionszentren Europas über die Hafenstädte Hamburg und Bremen bis in den überseeischen Absatzmarkt. Zeuske, *Deutsche als Eliten in Lateinamerika*, 2007, S. 189.

665 Walter, *Preussen und Venezuela*, 1991, S. 17; Müller, *Einheimische Eliten*, 2001, S. 69.

nung Bremer Konsuln zumindest beratend beteiligt. Ging es hingegen um die Ernennung gemeinsamer hanseatischer Konsuln, erlaubten alle drei hanseatischen Städte ihren jeweiligen kaufmännischen Versammlungen nur ein vermindertes Mitspracherecht.<sup>666</sup> In den Details der Ernennung, wie dem Rang des Konsuls, entschied der Senat offenbar allein. So schrieb Bürgermeister Smidt an den zwecks Handelsvertragsverhandlungen in Rio befindlichen Senator Gildemeister, er habe freie Hand – nicht nur in den Verhandlungen. „Wir sind mit allem was Sie thun einverstanden, auch ob Sie Peyke in Bahia zum Consul oder Viceconsul machen wollen.“<sup>667</sup>

Die konsularischen Hoheitszeichen des bremischen Staates stellten dem Prestige und den Vernetzungsmöglichkeiten entsprechend einen begehrten Preis dar. Der Aktenbestand zu den Bremer Konsulaten im Ausland zeugt auch von unerfolgreichen Bewerbern, die den hohen Ansprüchen des Senats nicht gerecht werden konnten.<sup>668</sup> De facto hatten nur selbstständige und unverschuldete Kaufleute Aussicht auf Erfolg. Kaufmännische Angestellte oder in der Vergangenheit insolvent gewesene Kaufleute wurden in aller Regel abgelehnt. Wichtiger als Herkunft und Staatsangehörigkeit war die Vertrauenswürdigkeit. Diese ließ sich durch Solvenz und gewichtige Empfehlungsschreiben, die einen Nachweis guter Vernetzung in der kaufmännischen Elite darstellten, untermauern. Die Fähigkeit persönlichen und finanziellen Verpflichtungen nachzukommen, bestimmte über die Aufnahme in und den Ausschluss aus den Bremer Kaufmannsnetzwerken.<sup>669</sup> Die Selbständigkeit spielte im bremischen Bürgertum des 19. Jahrhunderts eine herausragende Rolle. Um in den kaufmännisch geprägten elitär-bürgerlichen Kreisen als zugehörig und ebenbürtig wahrgenommen zu werden, war die wirtschaftliche Selbstständigkeit gepaart mit Kreditwürdigkeit eine

---

666 Fiebig, *Hanseatenkreuz und Halbmond*, 2005, S. 98.

667 StAB 7.20, 530/2 Bürgermeister Smidt an Senator Gildemeister, 24. Juni 1827.

668 So etwa die Bewerbungen A.G. Mooyers und Johann Dietrich Bechtels. Mooyer bewarb sich 1825 auf einen neu einzurichtenden Konsulatsposten in La Guaira. Der Senat ernannte jedoch J.F. Strohm, der sich ebenfalls beworben hatte. StAB 2-A.-C., 2-C.16.I.c. A.G. Mooyer an den Senat, 20.10.1825. Bechtel bewarb sich 1817 auf einen ebenfalls neu einzurichtenden Konsulatsposten in New Orleans. Der Senat lehnte das Gesuch offenbar ab. Erst zehn Jahre später beschloss der Senat die Errichtung eines Konsulats in New Orleans. 2-A.-C., 2-B.13.b.4. J. D. Bechtel an den Senat, 22. September 1817.

669 Manke, *Die Konsulate der Hansestädte in den USA*, 2017, S. 80–86; Maischak, *German merchants*, 2013, S. 67.

Grundvoraussetzung.<sup>670</sup> Ansehen und Ruf hingen am kaufmännischen Erfolg.<sup>671</sup> Obwohl es also strenge Kriterien zur Auswahl der Konsuln gab, ermöglichten die angesprochenen *soft skills* der Mehrsprachigkeit und interkulturellen Kommunikation eine größere Bewerberbasis. 1830 ernannte der Senat Eleazar Crabtree zum Bremer Konsul in Savannah, obwohl dieser offenbar kein Deutsch sprach. Selbst den schriftlichen Amtseid leistete er auf Englisch. Auch sein 1853 zu seinem Nachfolger ernannte Bruder William Crabtree verfasste die dienstliche Korrespondenz nach Bremen auf Englisch.<sup>672</sup>

In welchem Ausmaß die Bremer Konsulate eine staatliche Institutionalisierung bereits bestehender Kaufmannsnetzwerke darstellten, zeigen die Bewerbungsschreiben interessierter Bremer Kaufleute eindrücklich. Aus ihnen ist auch die hohe Reichweite ersichtlich, über welche die späteren Konsuln allein über ihre privaten Netzwerke verfügten. Die Bewerber legten dar, warum sie sich persönlich als geeignet für die Position ansahen und gegebenenfalls, warum die Errichtung eines Konsulats am vorgeschlagenen Standort sinnvoll sei. Die Ansprüche des Senats waren dabei offenbar bekannt. Die Kandidaten stellten in der Regel ihre Handelshäuser vor und verwiesen auf die aus ihren Geschäften erwachsenen Kontakte in Übersee. Ebenso prominent hoben sie aber oft hervor, welche bedeutenden Bremer Kaufleute sie in ihrem Vorhaben unterstützten. Als aussagekräftigstes Argument sahen die Bewerber also selbst ihre Kontakte und Netzwerke auf beiden Seiten des Atlantiks, die Voraussetzung für die effektive Ausführung des Konsulatsamts waren.

Dass exzellente Kontakte in der Bremer Kaufmannselite Voraussetzung für die Einstellung waren, wusste auch der Frankfurter Bürger Lewis (Ludwig) Trapmann, der sich 1823 auf ein noch einzurichtendes Konsulat in Charleston bewarb. Der Bremer J.D. Schepeler richtete sich in dessen

---

670 Gall, Bürgertum in Deutschland, 1989, S. 149f.; Hoffmann, Auswandern und Zurückkehren, 2009, S. 499.

671 Innerhalb der Bürgerschaft beobachtete man sich in dieser Hinsicht aufmerksam. Arnold Delius, der in den ersten Jahren des direkten Amerikahandels in Konkurs gegangen war, weil mehrere Schiffe in Stürmen Schäden erlitten hatten, kämpfte um seinen Ruf in Bremen und stritt ein eigenes Verschulden am geschäftlichen Scheitern vehement ab. Adolph Freiherr von Knigge verfasste zur erleichternden Urteilsbildung eine „neutrale“ Darstellung der Ereignisse. Adolph Freiherr von Knigge, Kurze Darstellung der Schicksale, die den Kaufmann, Herrn Arnold Delius in Bremen, als Folgen seiner nordamerikanischen Handlungs-Unternehmungen betroffen haben, Bremen, 1795.

672 StAB 2-A.-C., 2-B.13.b.9. Ernennungsurkunde Eleazar Crabtrees, 5. Februar 1832.

Namen an den Senat und nannte die angesehenen Handelshäuser F. & E. Delius, H.H. Meier, Adami, Rodewald und Brand als Fürsprecher.<sup>673</sup> Garant für den Erhalt eines Konsulatspostens war eine gute Vernetzung jedoch nicht. Johann Diedrich Bechtel verwies 1817 in seiner Bewerbung auf ein neu einzurichtendes Konsulat in New Orleans auf seinen Stand als „Theilnehmer einer bedeutenden Handlung“. Sollte der Senat Zweifel über seine Eignung für das Amt hegen, würden „die besten hiesigen Häuser nähere Auskunft geben“.<sup>674</sup> Hinweisen auf eine folgende Anstellung Bechtels finden sich jedoch nicht. Handelte es sich bei Bewerbern um gebürtige Bremer, wussten sie mitunter auch ihre Abstammung als Argument zu nutzen. Als J.F. Strohm, Bremer Generalkonsul in Großkolumbien, 1829 beim Senat um die Anstellung des Bremers Bernhard Stägemanns als Vizekonsul in Porto Cabello bat, führte er neben Stägemanns Handlungshaus auch dessen Eltern als positive Argumente auf.<sup>675</sup>

Besonders der Fall der bereits zuvor angesprochenen drei Brüder Strohm<sup>676</sup> in Bremen und La Guaira bzw. Caracas zeigt die Relevanz der oft familiär geprägten kaufmännischen Netzwerke und ihre Verwendung zur Institutionalisierung der Informations- und Kommunikationsströme eindrucksvoll auf. Heinrich Gerhard Strohm hatte 1825 im Namen seines in Caracas und La Guaira befindlichen Bruders Johann Friedrich Strohm eine Bewerbung für den Posten eines einzurichtenden Generalkonsulats in Großkolumbien an den Senat gerichtet. Allein dieser Vorgang bezeugt, wie die Brüder auf beiden Seiten des Atlantiks im gegenseitigen Interesse handeln konnten. Wichtigstes Argument waren auch in dieser Bewerbung die vorhandenen kaufmännischen und politischen Kontakte in die örtliche Elite, in diesem Fall in die Elite von Caracas. Die Brüder Strohm wiesen aber auch auf ihr Detailwissen über den Venezuelahandel und ihren daraus resultierenden Einfluss in der Bremer Kaufmannschaft hin. H.G. Strohm hingte an die Bewerbung drei „Umlauf-Schreiben“ des vergangenen Jahres an. Dies waren gedruckte Briefe, die J.F. Strohm regelmäßig an seine Geschäftspartner in Deutschland verschickte, um über aktuelle wirtschaftliche Entwicklungen sowie Angebot- und Nachfrage von Import- und Exportprodukten zu informieren.<sup>677</sup> Die über die Senatszertifikate nachweisbaren

673 StAB 2-A.-C., 2-B.13.b.6. J.D. Schepeler an den Senat, 23. September 1823.

674 StAB 2-A.-C., 2-B.13.b.4. J.D. Bechtel an den Senat, 22. September 1817.

675 StAB 2-A.-C., 2-C.16.I.c. Schreiben J.F. Strohms, 24. Februar 1829.

676 Siehe Kapitel „3.1.3 Schlussbetrachtung: Relevanz über St. Thomas hinaus“.

677 StAB 2-A.-C., 2-C.16.I.c. Schreiben H.G. Strohms, 29. Oktober 1825.

Exporte lassen vermuten, dass die Empfehlungen der Brüder Strohm die Lieferungen der Bremer Kaufleute beeinflussten.<sup>678</sup> Nirgends wird die Aufbereitung und Verfügbarmachung, die *Mediatisierung*, des Wissens greifbarer als in diesem Beispiel. 1827 kam der Senat auf das Angebot zurück. Der bremische Staat wusste den durch die Geschäfte der diesseits und jenseits des Atlantiks etablierten Brüder Strohm entstandenen regelmäßigen Austausch und die damit einhergehenden Kontakte optimal zu nutzen. Um eine reibungslose Zusammenarbeit zu gewährleisten, ernannte der Senat J.F. Strohm zum Bremer Konsul in La Guaira und schlug der großkolumbischen Regierung dessen Bruder H.G. Strohm erfolgreich als Konsul in Bremen vor.<sup>679</sup> Die familiären und geschäftlichen Verbindungen zwischen Bremen und La Guaira verwandelten sich so in auf beiden Seiten des Atlantiks institutionalisierte staatliche Informations- und Kommunikationskanäle.<sup>680</sup> Die privaten Informationskanäle blieben aber separat erhalten. Neben den Konsulatsberichten an den Senat versandte Strohm weiterhin Umlaufschreiben an sein Handelsnetzwerk. Senat und Bremer Überseeändler waren so gleichermaßen informiert über das Venezuelageschäft und die untrennbar damit verbundene Plantagensklaverei. Die Briefe beschrieben das wirtschaftliche Zusammenspiel zwischen den im schwer zugänglichen Inland gelegenen Plantagen, den Plantagenbesitzern in den Küstenstädten, Transport- und Kommunikationsmöglichkeiten und Erntezeiten.<sup>681</sup>

---

678 So beinhalten die Lieferungen nach La Guaira und Puerto Cabello der frühen 1830er Jahre auffällig viel Plantagengerät und geräuchertes Fleisch, deren Export die Brüder Strohm empfahlen. StAB 2-R.11.p.5. Band 16, 29. September 1832, Zertifikatsersuche für die Ausfuhr nach Puerto Cabello; ebd. 29. Mai und 23. September 1833, Zertifikatsersuche für die Ausfuhr nach La Guaira. Die Relevanz der Ausfuhr von Plantagengerät wird in einem Brief aus dem Jahr 1824 besonders greifbar: „Von Eisenwaren sind nur breite Cuttlassen gut verkäufliche, doppelte Boslemmer Messer gehen langsam.“ StAB 2-A.-C., 2-C.16.I.c. Gedruckter Brief von Strohm & Gramlich, 13. Juni 1824. Boslemmer sind kleine, für die Plantagenarbeit ungeeignete Messer.

679 StAB 2-A.-C., 2-C.16.I.c. Auszug aus dem Senatsprotokoll, 11. Juli 1827.

680 An dieser Stelle sei noch auf den Generalkonsul der Hansestädte in den Nachfolgestaaten der Zentralamerikanischen Konföderation, den Bremer Friedrich Rudolph Klee, hingewiesen. Als Kaufmann initiierte er in den 1840er Jahren die Konsulatsgründungen und verhandelte einen Handelsvertrag. Hendrik Dane sieht Klees Engagement als wesentlichen Grund für die Aufnahme wirtschaftlicher Beziehungen Deutschlands zu Mittelamerika. Dane, Die wirtschaftlichen Beziehungen, 1971, S. 148.

681 Siehe unter anderem folgende zwei Briefe. StAB 2-A.-C., 2-C.16.I.c. Gedruckter Brief von Strohm & Gramlich, 29. April 1824; StAB 2-A.-C., 2-C.16.I.c. Gedruckter Brief von Strohm & Gramlich, 13. Juni 1824.

Während die Bremer Handelsverbindungen im frühen 19. Jahrhundert noch am Anfang ihrer Diversifizierung standen, konnte Bremen von den älteren Beziehungen Hamburgs mit Lateinamerika profitieren. So findet sich bereits spätestens seit 1810, als von Bremen aus noch kaum direkter Kontakt bestand, ein dem hanseatischen Konsul in Lissabon unterstellter hanseatischer Handelsagent in Brasilien, der dort als hamburgischer Vizekonsul tätig war.<sup>682</sup> Der erste Konsul in Brasilien, der konkret Bremer Interessen vertrat, war von 1818 bis 1820 der hanseatische Generalkonsul Caspar Friedrich Stuhlmann. Bis in die späten 1830er Jahre wuchs die Zahl der Bremer Vertretungen trotz einiger Konsulatsgründungen in Nord- und Südamerika nur langsam an. Erst das starke Wachstum des Konsulatswesens in den 1840er Jahren ließ die bisher handschriftlichen Regelungen und Aufträge der Konsuln unzureichend erscheinen und führte zur Ausarbeitung des oben analysierten Konsularreglements von 1855.<sup>683</sup> Bis 1840 sandte Bremen eigene Konsuln in die USA (1815), nach Brasilien (1824), Haiti (1826), Uruguay (1828), Venezuela (1828), Mexiko (1834), Chile (1835), Kuba (1836), Kapstadt (1839) und Argentinien (1840).<sup>684</sup> In einigen Fällen ging dem die Ernennung hanseatischer Konsuln, wie etwa in Brasilien (1818) und Mexiko (1827) voraus.<sup>685</sup> In den frühen 1840er Jahren folgte die Ernennung eines Konsuls für die für Bremen wirtschaftlich wenig bedeutsamen Nachfolgestaaten der Zentralamerikanischen Konföderation, der die Konsulate in Personalunion führte.<sup>686</sup>

Die Ernennung von Konsuln in ehemaligen Kolonien erfolgte dabei meist erst nach der Konfliktbeilegung mit der ehemaligen Kolonialmacht oder zumindest nachdem europäische Mächte wie Großbritannien und Preußen die Unabhängigkeit *de facto* oder *de jure* anerkannt hatten. Die Entsendung eines Bremer Konsuls nach Uruguay 1828 fällt beispielsweise mit der Anerkennung der Unabhängigkeit durch Spanien zusammen. Die eigenmächtige Aufnahme konsularischer Beziehungen Bremens war nicht nur aufgrund eines Kräfteungleichgewichts zwischen Bremen und den ehemaligen Kolonialmächten problematisch. Ein solches einseitiges Vorgehen

682 Wätjen, *Die Hansestädte und Brasilien*, S. 37; Siehe auch Pietschmann, *Hamburg und Lateinamerika*, S. 406.

683 Fiebig, *Hanseatenkreuz und Halbmond*, 2005, S. 30–32, 96.

684 Die Jahreszahlen basieren auf Fiebigs aus den Staatskalendern erarbeiteten Übersicht, *ebd.*, S. 237–251; Informationen zu den USA sind Manke, *Die Konsulate der Hansestädte in den USA*, 2017, S. 69 entnommen.

685 Dane, *Die wirtschaftlichen Beziehungen*, 1971, S. 28.

686 *Ebd.*, S. 80.

hätte Bremen in Konflikt mit dem durch die europäischen Großmächte gestützten Souveränitätssystem des Wiener Kongresses und insbesondere dessen legitimistischen Auslegung durch die Heilige Allianz gebracht. In der Praxis genoss Bremen diesbezüglich aufgrund der geringen Größe und Ungefährlichkeit aber einen gewissen politischen Spielraum.<sup>687</sup> Nach der Anerkennung Haitis durch Frankreich 1825 ernannten die Hansestädte gemeinsam den Solinger Kaufmann Eduard Weber zum hanseatischen Generalkonsul. Ein Jahr später bestimmte Bremen zur Wahrung der eigenen Interessen zusätzlich noch den Bremer Friedrich Thorbecke zum Bremer Konsul.<sup>688</sup> Bereits 1825 hatte sich der auf Haiti ansässige Bremer Kaufmann Wilhelm Deetjen auf das Konsulatsamt beworben und mit seinen „angenehmen Verhältnissen“ zum Präsidenten Boyer so wie der neuen politischen Lage geworben: „So lange die politische Stellung St. Domingo’s gefährdet schien, trug man freilich mit Grund Bedenken, dort dauernde Verhältnisse anzuknüpfen. [...] so läßt sich nicht bezweifeln, dass die neue Sicherheit dem Handel einen neuen Schwung geben wird.“<sup>689</sup> Die mehrfache Ernennung von Konsuln und die mehrfachen Bewerbungen auf die Ämter lassen erkennen, dass Staat und Kaufleute auf die Anerkennung Haitis und die damit entstehende Möglichkeit der Aufnahme konsularischer Beziehung zur Förderung des Handels bereits gewartet hatten. Auch in Mexiko ernannten die Hansestädte schon 1827 gemeinsam einen hanseatischen Vertreter. In Staaten, zu denen starke Handelsverbindungen bestanden, gab es mehrere auf die für den Bremer Handel wichtigsten Häfen verteilten Konsulate, die einem Generalkonsulat unterstanden. In Brasilien gab es 1828 neben dem Generalkonsulat in Rio de Janeiro fünf weitere Konsulate. In den USA waren es 1831 insgesamt acht Bremer Konsulate. In Mexiko, das für den Bremer Handel weniger bedeutend war, gab es noch 1834 nur drei Bremer Konsulate.

---

687 Fragen der Anerkennung und Souveränität lateinamerikanischer Staaten brachten das im Kongresssystem vorgesehene monarchische Souveränitätsprinzip bisweilen an seine Grenzen. Gut sichtbar ist dies im Fall Paraguays an den von Argentinien mit Unterstützung Großbritanniens mit Nachdruck verteidigten Suzeränitätsrechten über die Region. Uwe Christian Plachetka, *Suzeränität als Folge des Wiener Kongresses. Risiken der Formalisierung politischer Kommunikation am Beispiel der La Plata Region*, in: *Zeitschrift für Weltgeschichte* 16 (2015) 2, S. 137–154, hier S. 148f.; Dane, *Die wirtschaftlichen Beziehungen*, 1971, S. 24.

688 Kellenbenz, *Eisenwaren gegen Zucker*, 1971, S. 251.

689 StAB 2-A.-C., 2-C.14.a.1. Wilhelm Deetjen an den Senat, 24. August 1825. Aufgrund von Deetjens Tod kurz nach seiner Bewerbung erfolgte keine Entscheidung zur Einstellung.



Hanseatische Konsuln blieben in den im 19. Jahrhundert neu entstehenden überseeischen Handelsvertretungen die Ausnahme. Von einer harmonischen Zusammenarbeit der drei Städte im Konsulatswesen kann ebenso wie in den oben besprochenen handelspolitischen Verhandlungen kaum die Rede sein. Stattdessen prägte die Rivalität zwischen Hamburg und Bremen die Konsulatserrichtungen. Insbesondere Hamburg lehnte die Einrichtung gemeinsamer Konsulate wiederholt ab. Als Bremen 1815 vorschlug, einen hanseatischen Generalkonsul in die Vereinigten Staaten zu entsenden, wies Hamburg den Vorstoß zurück. Ein gemeinsamer Konsul würde „keinen Vortheil gewähren, wohl aber Schwierigkeiten“.<sup>690</sup> Hamburg fürchtete die ungewisse Loyalität gemeinsamer Konsuln im Falle von Konflikten mit Bremen.<sup>691</sup> Auch Bremens Konsularpolitik war von der Rivalität zu Hamburg gezeichnet. Einer der Beweggründe für die Ernennung eines Konsuls La Guaira war schlicht die Tatsache, dass Hamburg dort einen Konsul hatte. Es bestand also Handlungsbedarf, „damit Bremen nicht gegen Hamburg zu kurz kommen“ würde.<sup>692</sup> Diese Kooperationsunwilligkeit in der Einrichtung amerikanischer Konsulate war aber keineswegs alternativlos. In Europa waren gemeinsame Vertretungen der Hansestädte weitaus weniger ungewöhnlich. Insbesondere dort, wo es bereits gewachsene Strukturen und gemeinsamen hanseatischen Besitz zu verwalten gab, etwa in London, Lissabon oder Antwerpen, waren hanseatische Konsulate üblich. In einigen Fällen unterhielten sie sogar gemeinsame diplomatische Agenten. Doch es war wohl die Unzufriedenheit mit den bestehenden gemeinsamen Vertretungen, welche die Einrichtung neuer gemeinsamer Konsulate erschwerte. Zum Erliegen kam die gemeinsame hanseatische Initiative aber auch in Europa nie, wie etwa der Abschluss eines Handelsvertrags zwischen den Hansestädten und dem Osmanischen Reich 1839 und die Schaffung einer eigenen hanseatischen Gesandtschaft an der Hohen Pforte 1848 zeigt.<sup>693</sup>

---

690 Zitiert nach Manke, *Die Konsulate der Hansestädte in den USA*, 2017, S. 86. Hamburger Antwort auf die Bremer Initiative.

691 Ebd., S. 68–70, 86–96.

692 StAB 2-A.-C., 2-C.16.I.b. Bericht Senator Gildemeisters aus Rio de Janeiro, 16. August 1827.

693 Heinrich Sieveking, *Der Hamburgische Syndikus Karl Sieveking (1787–1847): Ein Lebensbild aus der Zeit der Erneuerung der Hansischen Selbstständigkeit*, in: *Hansische Geschichtsblätter* 13 (1907), S. 343–380, hier S. 366; Fiebig, *Hanseatenkreuz und Halbmond*, 2005, S. 123f.



### 3. Verbindungen zwischen Bremen und Plantagenregionen

Die Errichtung bremischer und hanseatischer Konsulate war nicht der Anstoß des Austauschs zwischen Bremen und Übersee. Indem Konsulate Unsicherheiten beseitigten, Warencertifikate erstellten und Kaufleuten vor Ort in rechtlichen Fragen beistanden, gaben sie diesem Austausch aber feste Rahmenbedingungen. Die Bremer Kaufleute wussten die oft von ihnen selbst geforderte Schaffung regulatorischer und rechtlicher Gewissheit zu schätzen. Konsulate ermöglichten so sichereren und einfacheren Handel. Mit verstärkten Handelsverbindungen war immer auch ein weitergehender Austausch verbunden. Die Konsuln festigten und förderten so nicht nur bestehenden Warenverkehr, sondern institutionalisierten ebenso den transatlantischen Informationsfluss. Die dem konsularischen Austausch zugrunde liegenden kaufmännischen Netzwerke bedingten eine Schwerpunktlegung auf wirtschaftliche Angelegenheiten, die auch politischen, militärischen und kulturellen Wissenstransfer zuließ.<sup>694</sup>

#### 3.3.2 Bremer Konsuln als Informationsmittler und Prestigeträger

Obleich das Bremer Konsulatswesen aus dem geschäftlichen Interesse der Überseehändler hervorgegangen war, dienten die Konsuln auch in politischen und gesellschaftlichen Angelegenheiten als zuverlässige und vertrauenswürdige Informationsquellen. Die voranschreitende Institutionalisierung und die Standardisierung der Informationsströme aus Übersee ließen Bremen näher an die geografisch weit entfernten Plantagenregionen der Amerikas rücken. Der Bremer Johann Diederich Bechtel fasste 1817 in seinem Bewerbungsschreiben auf ein Konsulatsamt in New Orleans die Einstellung der Kaufmannschaft zur Politik treffend zusammen. Er sprach die Senatsmitglieder als „Ew Magnificenzen Hochwohl und Wohlgebohren, welche der Unterstützung von Handlung und Schiffarth Ihre Hauptsorge widmen“ an.<sup>695</sup> Trotz der Fokussierung auf Wirtschaft und Handel, ging der durch die Konsulate gepflegte Austausch weit darüber hinaus. Rolf Walters Bezeichnung der preußischen Konsuln in Venezuela als „die lebendigen Brückenpfeiler zwischen zwei Welten“, ist zweifelsohne auch auf die Wirk-

---

694 Siehe zu Hamburgs Prozess des Informationsaustauschs mit Lateinamerika Pietschmann, *Hamburg und Lateinamerika*, S. 384f.

695 StAB 2-A.-C., 2-B.13.b.4. J.D. Bechtel an den Senat, 22. September 1817.

macht der Bremer Konsuln in den Amerikas anzuwenden.<sup>696</sup> In Brasilien verfügte Bremen schon früh über ein dichtes Konsulatsnetzwerk. Der unsichere Umgang der dortigen Konsuln mit den ankommenden deutschen Auswanderern zeigt den noch geringen Grad der Institutionalisierung der Konsulate auf. Der Brasilienhandel spielte für Bremen zwar keine herausragende Rolle, aber neben dem Handel verband auch die Auswanderung die deutschen Staaten ab den 1820ern zunehmend mit Brasilien. Oft zum Missfallen der deutschen Regierungen überzeugten für Brasilien tätige Anwerber auswanderungswillige Untertanen zur Ausreise nach Brasilien. Obwohl Bremen auf politischer Ebene nicht direkt an den brasilianischen Werbungsbemühungen beteiligt war, beschäftigten sie den Bremer Staatsapparat. Wohl aus dem Bemühen um gute Beziehungen und vorteilhafte Handelsbedingungen mit Brasilien erlaubten die Hansestädte, dass diese Werbetätigkeiten von ihren Territorien ausgingen. Schon 1826 legten Hannover und das Großherzogtum Hessen diesbezüglich Beschwerde beim bremischen Senat ein.<sup>697</sup> Auch auf der anderen Seite des Atlantiks blieb der bremische Staat mit den Folgen der Werbung beschäftigt. Obwohl die Bremer Konsulate hierfür nicht ausdrücklich vorgesehen waren, dienten sie den angekommenen Auswanderern bei Schwierigkeiten als eine der wenigen Anlaufstellen.<sup>698</sup> Dies gilt auch für andere beliebte Zielregionen deutscher Auswanderer. Friedrich Frey, der zugleich badischer und bremi-

---

696 Walter, Preussen und Venezuela, 1991, S. 18; vgl. Jörg Ulbert, *La fonction consulaire au XIXe siècle*, in: Jörg Ulbert/Lukian Prijac (Hrsg.), *Consuls et services consulaires au XIXe siècle. Die Welt der Konsulate im 19. Jahrhundert. Consulship in the 19th century*, Hamburg 2010, S. 9–18, hier S. 12f.

697 Problematisch gestaltete sich in Bremen auch die Unterbringung der Auswanderer nach Brasilien, welche während des Wartens auf die Schiffsabfahrt in eigens eingerichteten Quartieren in der Neustadt im Buntentorsteinweg untergebracht waren. Die oft von überzogenen Versprechungen der Anwerber motivierten Auswanderer reagierten auf schlechte Unterkunftsbedingungen und lange Wartezeiten ungehalten. Der Senat musste zur Unterbindung von Ausschreitungen mit scharfen Maßnahmen wie nächtlichen Ausgangssperren reagieren. Wätjen, *Die deutsche Auswanderung nach Brasilien*, 1923, S. 598–600.

698 Auch die Konsulate anderer deutscher Staaten befassten sich mit aus ihren Territorien Ausgewanderten. In den Berichten der oldenburgischen Konsulate in den USA stellen Auswanderer ein immer wiederkehrendes zentrales Thema dar. Es kam unter anderem oft zu Anfragen von in Europa verbliebenen Familienmitgliedern, die keinen Kontakt mehr zu Ausgewanderten herstellen konnten. Hartmann, *Die USA im Spiegel der oldenburgischen Konsulatsberichte 1830–1867*, 1979, S. 122.

scher Konsul in New Orleans war, erkundigte sich 1838 danach, in welchem Maße er berechtigt sei, Einwanderer in Not finanziell zu unterstützen.<sup>699</sup>

Die folgenden Abschnitte betrachten die Bremer und hanseatischen Konsuln in ihrer Doppelrolle als staatliche Informationsmittler und private Prestigeträger. Dabei ist das Spannungsfeld zwischen staatlicher Verantwortung und privatem Eigennutzen aufzuzeigen. Ihre Übermittlung kultureller, politischer, wirtschaftlicher und militärischer Informationen ließ überseeische Staaten näher an Bremen rücken. Gleichzeitig war die Motivation für die Amtsübernahme in der Regel das Prestige des staatlichen Ehrenamtes und der Nutzen, der sich aus ihm schlagen ließ. Manche Konsuln sahen sich von den Verpflichtungen des Ehrenamtes überfordert oder nutzten in Extremfällen das in sie gesetzte staatliche Vertrauen eigennützig aus. Im Normalfall aber funktionierte das Konsulatsystem. Die ehrenamtlichen Konsuln erteilten regelmäßig Meldung über das Geschehen an den jeweiligen Standorten. Es macht sich dabei aber bemerkbar, dass die konkrete Auswahl der versandten Informationen immer davon abhing, welche Entwicklungen die einzelnen Konsuln für relevant erachteten. Persönliche Voreingenommenheit macht sich insbesondere in der Berichterstattung über den Sklavenhandel bemerkbar. Als Kaufleute profitierten die Konsuln von der Sklavenarbeit auf den Plantagen. Wie der Fall des Bremer Konsuls in Trinidad de Cuba, Richard Fritze, zeigt, kam es im Extremfall sogar zur persönlichen Verwicklung in den Sklavenschmuggel.

#### Das Konsulatsamt: Prestigebringer oder kaufmännische Verhinderung?

Eine materielle Betrachtung des Bremer Konsulatsamts führt zu zwei Schlussfolgerungen. Erstens raubte die Übernahme des Amtes Kaufleuten Zeit, die sie andernfalls zur Verwaltung ihres eigenen Geschäftes hätten nutzen können. Dieses Argument findet sich auch als Grund zur Ablehnung des angebotenen Amtes.<sup>700</sup> Zweitens entstanden den Kaufleuten Kosten nicht nur für die Beschaffung von Uniformen und anderem Grundbedarf. Auch im alltäglichen Konsulatsbetrieb war nicht immer klar, ob Ausgaben, etwa zur Unterstützung hilfsbedürftiger Seeleute oder Auswanderer, in vollem Umfang zurückerstattet werden würden. Die Motivation

---

699 StAB 2-A.-C., 2-B.13.b.4. Senatsprotokollauszug, 8. September 1841.

700 So beispielsweise im oben besprochenen Fall Friedrich Wilhelm Brunen in Baltimore, S. 187 in dieser Arbeit.

für die Übernahme des Ehrenamtes lag in weniger greifbaren Anreizen. Zum einen war dies der in Bremen selbst erfolgende Zugewinn an Ansehen. Andererseits waren es auch die aus dem Prestige des Amtes erwachsenden Möglichkeiten zur Knüpfung neuer Netzwerke in die Eliten des Konsulatsstandortes sowie die herausragende Stellung, welche die Konsuln für die von ihnen vertretenen Kaufleute dort einnahmen.<sup>701</sup> In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, in der es noch kein allgemeingültiges Bremer Konsularreglement gab, zeigten Konflikte um Entlohnung und Gebührenübernahmen, dass einige Konsuln das Verhältnis von Nutzen zu Nachteil des Ehrenamtes in Frage stellten. Im weiteren Verlauf des 19. Jahrhunderts führte die Schaffung eines einheitlichen Konsularreglements und die zunehmende Bedeutung des Mäzenatentums und der Übernahme öffentlicher Ehrenämter in Bremen offenbar zu einer höheren Bereitschaft, die Nachteile des Amtes zu tragen.<sup>702</sup> Folgender Abschnitt untersucht dieses Spannungsfeld aus Prestigegewinn und wirtschaftlichem Nachteil. Es ist zu zeigen, wie das kaufmännische Streben nach Ansehen und dem daraus resultierenden Zugang zu Netzwerken die konsularischen Verbindungen Bremens entscheidend stärkten.

In Brasilien zeigt sich, dass eine Trennung zwischen hanseatischen und einzelstädtischen Konsuln nicht immer klar und sinnvoll vorzunehmen ist. Der ehrenamtliche Charakter der Konsulate lässt es teilweise nur schwer nachzuvollziehen, welche Ämter überhaupt besetzt waren. Die Bremer Staatskalender weisen eine deutliche Unzuverlässigkeit zur Bestimmung der tatsächlich geschäftsführenden Konsuln und ihres Status auf. Obwohl sie in der historischen Forschung das naheliegendste und zugänglichste Instrument zur Bestimmung von Konsuln bleiben, täuschen sie doch eine in der Realität nicht vorhandene Eindeutigkeit vor. Ein entscheidender Faktor zur Einrichtung von Bremer bzw. hanseatischen Konsulaten war neben gezieltem staatlichem Vorgehen und hanseatischer Absprache das persönliche kaufmännische Streben nach den immateriellen Vorteilen des Amtes. Die Konsuln standen in regelmäßigem Kontakt mit den Behörden

---

701 Die zentrale Stellung von Konsulaten in Kaufmannschaften in fremden Städten gab es auch innerhalb Europas. Ebenso wie außerhalb Europas profitierten die Kaufleute vom Schutz des Konsulats vor Willkür der fremden Obrigkeit. Daniela Luigia Caglioti/Marco Rovinello/Roberto Zaugg, Ein einzig Volk? Schweizer Migranten in Neapel (18.-20. Jahrhundert), in: Brigitte Studer/Arni, Caroline/Walter Leimgruber/Mathieu, John/Laurent Tissot (Hrsg.), Die Schweiz anderswo. AuslandschweizerInnen – SchweizerInnen im Ausland, Zürich 2015, S. 103–125.

702 Hoffmann, Auswandern und Zurückkehren, 2009, S. 69.

ihres Gastlandes. Besonders in Brasilien war dies vorteilhaft, da persönliche Beziehungen zu hohen Beamten zur Überwindung bürokratischer Hürden von hoher Bedeutung waren.<sup>703</sup>

Der erste hanseatische Generalkonsul für Brasilien Caspar Friedrich Stuhlmann überzeugte 1818 zunächst Hamburg, ihn zum Generalkonsul zu ernennen. Danach erst wandte er sich an den Bremer Senat und überzeugte ihn mit zwei Argumenten zur Ernennung als Bremer Konsul. Er führte direkt an, dass seine Ernennung durch Hamburg Beleg seiner Vertrauenswürdigkeit und Fähigkeit sei. Weniger direkt nutzte er die Städterivalität aus und deutete an, dass Bremen es sich nicht erlauben könne, nicht ebenfalls einen Konsul in Rio de Janeiro zu ernennen. Mit den Patenten aller drei Hansestädte in Rio de Janeiro angekommen, erwirkte er nicht drei einzelstädtische Exequaturen<sup>704</sup>, sondern ein Hanseatisches. Dies scheint aber weniger auf eine Übereinkunft der Hansestädte zurückzuführen sein, als eher auf Stuhlmanns Streben, sich mit dem Titel des hanseatischen Generalkonsuls schmücken zu dürfen. Schon in seinem nach Bremen gesandten Bewerbungsschreiben hatte er versichert, es ginge ihm nicht um „pecuniäre Vortheile“. Vielmehr sei sein persönliches Ziel, „die Consulate für die drey freyen Deutschen See-Städte in meiner Person zu vereinigen.“<sup>705</sup> Die Erlangung eines hanseatischen Exequaturs meldete er nicht aufgrund einer gewünschten engen Zusammenarbeit der Hansestädte als Erfolg nach Bremen. Stattdessen betonte er, dass auf diese Weise nur einmal die hohe brasilianische Exequatursgebühr anfalle und Bremen folgerichtig nur ein Drittel der Gebühren zahlen müsse. Er hatte sich gegen die brasilianischen Behörden durchsetzen müssen, welche die Zahlung dreier Exequatursgebühren verlangt hatten.<sup>706</sup> Mit seinem mit viel Eigeninitiative und Überzeugungskunst erreichten hanseatischem Konsulatsamt war Stuhlmann offenbar zufrieden und wusste die mit der Position einhergehenden staatlichen Ehren und Kontakte zu schätzen. So berichtete er: „Seiner Majestät dem König bin ich [...] zur Audienz gelassen und sehr huldig aufgenommen.“<sup>707</sup> Schon im August 1819 aber bat Stuhlmann aufgrund seines sich in Brasilien

---

703 Penkwitt, *Preußen und Brasilien*, 1983, S. 147.

704 Zur Begriffserläuterung siehe Fußnote 432.

705 StAB 2-A.-C., 2-C.12.b.2.b. C.F. Stuhlmanns Anschreiben an Syndikus H. Gröning und Bewerbung an den Senat, 31. Januar 1818.

706 StAB 2-A.-C., 2-C.12.b.2.b. Schreiben C.F. Stuhlmanns an Syndikus H. Gröning, 10. Oktober 1818.

707 StAB 2-A.-C., 2-C.12.b.2.b. Schreiben C.F. Stuhlmanns an Syndikus H. Gröning, 6. und 24. Juli 1818.

verschlechternden Gesundheitszustands um seine Entlassung. Als Nachfolger bevorzugte der Bremer Senat den Bremer Johann Friedrich Bothe, war aber bereit, die Person einzustellen, „über welche die 3 Städte sich vereinigen werden“. Ohne Stuhlmanns mit politischen Manövern durchgesetzten Wunsch nach dem Prestige eines hanseatischen Konsulatsamt war eine Einigung aber offenbar nicht möglich. Bis zu seinem Tod Anfang 1823 führte Bothe die Konsulatsgeschäfte Bremens und Lübecks als Vizekonsul. Hamburg stellte hingegen Johann Hermann Christian Ten Brink als Vizekonsul in Rio de Janeiro an.<sup>708</sup>

Der Bremer Staatskalender führt C.F. Stuhlmann 1820 noch als hanseatischen Generalkonsul in Rio de Janeiro an. 1821 bis 1823 findet sich dann J.F. Bothe als nicht näher spezifizierter Vizekonsul für Brasilien. 1824 gibt der Staatskalender schließlich J.H.C. Ten Brink als Bremer Generalkonsul an. Aus den Staatskalendern geht nicht hervor, was im Zeitraum zwischen Bothes im Februar 1823 und Ten Brinks Ernennung im September 1823 geschah. Laut Stuhlmann gab es keine Vakanz. Nach Bothes Tod sei ein Herr F.W. Wierss in Rio Vizekonsul für Bremen und Lübeck gewesen, den er für seine Nachfolge als Generalkonsul vorschlug.<sup>709</sup> Letztlich erhielt Ten Brink das Amt, da er bereits Erfahrung als Hamburger Konsul hatte und Hamburg ihm ein ausgezeichnetes Zeugnis ausstellte. Erneut vereinte der Wunsch des Konsuls nach größerem Prestige die Konsulate aller drei Hansestädte in Personalunion. Zu einer offiziellen Zusammenlegung der Positionen in einem hanseatischen Konsulat kam es in Brasilien aber nicht mehr. Am 27. September 1823 stellte der Bremer Senat Ten Brink Dienstinstruktionen und Ernennungsurkunde aus.<sup>710</sup> Zunächst weigerte sich Brasilien aber, das Exequatur zu erteilen, da die Bremer Ernennungsurkunde die brasilianische Unabhängigkeit nicht explizit anerkannte. Erst nachdem Portugal Brasilien 1825 anerkannte, sandte der Senat eine überarbeitete Fassung nach Brasilien.<sup>711</sup> Obwohl Ten Brink 1827 auch das Konsulatsamt für

708 StAB 2-A.-C., 2-C.12.b.2.d. Schreiben C.F. Stuhlmanns an F. & E. Delius, 9. Mai 1823; N.N., Hamburgischer Staats-Kalender auf das Jahr Christi 1822, Hamburg, 1821, S. 92.

709 StAB 2-A.-C., 2-C.12.b.2.d. Schreiben C.F. Stuhlmanns an F. & E. Delius, 9. Mail 1823.

710 StAB 2-A.-C., 2-C.12.b.2.d. Wittheitsprotokollauszug, 26. September 1823; ebd. Dienstinstruktion für J.H.C. Ten Brink, 27. September 1823.

711 StAB 2-A.-C., 2-C.12.b.2.d. J.H.C. Ten Brink an Bürgermeister Smidt, 8. September 1825 und 5. Oktober 1825; ebd. Ernennungsurkunde des Bremer Senats, 1. Dezember 1825.

Lübeck übernahm und somit für alle drei Hansestädte arbeitete, bleibt er in Bremen meist als bremischer Generalkonsul genannt, in den Staatskalendern ist aber auch die Bezeichnung des hanseatischen Konsuls zu finden.<sup>712</sup> Im Gewirr aus nicht kodifizierten Dienstvorschriften und verschiedenen Ämtern in Personalunion war sich offenbar auch Ten Brink selbst nicht völlig im Klaren über seinen Status. 1828 bat er etwa um Klarheit, in welchem Verhältnis er als Bremer Generalkonsul in Rio zu einem in Bahia zu stationierenden Bremer Konsul stehen würde.<sup>713</sup>

1835 trat Ten Brink aus den Diensten Hamburgs und 1836 arbeitete er letztmals für Bremen. Bereits 1832 war ein offenbar schon länger schwelender Konflikt zwischen dem Senat und seinem Generalkonsul in Brasilien hochgekocht. Nach Ten Brinks Auffassung verdiente er für Zeitaufwand und erbrachte Leistung eine finanzielle Entschädigung, welche ihm der Senat 1827 auch zugesagt habe. Der Senat erfüllte die Forderungen nicht und ließ sich auch nicht durch eine Rücktrittsdrohung verunsichern.<sup>714</sup> Es ist hier anzumerken, dass Ten Brinks konsularische Dienstinstruktion 1823 zumindest offiziell eine Vergütung ausgeschlossen hatte. Als Ten Brink im Juni 1836 erneut die „Bewilligung eines festen Gehalts“ gefordert und im Falle der Nichtgewährung um seine Entlassung gebeten hatte, meinte er es dann tatsächlich ernst. Bereits im November des Jahres stand fest, den von Ten Brink empfohlenen Christian Stockmeyer als Nachfolger zu benennen.<sup>715</sup>

Als Konsul dreier Staaten und Handelsagent eines weiteren wusste Ten Brink das Prestige der Ämter und die sich ihm damit öffnenden Möglichkeiten des Netzwerks in der Oberschicht Brasiliens offenbar zu schätzen. Er hatte in seiner Dienstzeit aktiv versucht, seinen Tätigkeitsbereich und damit seinen diplomatischen Rang und das entsprechende Prestige weiter zu erhöhen. Als sich 1826 abzeichnete, dass Hamburg einen Handelsvertrag mit Brasilien anstrebte und Brasilien nur bereit war, Verhandlungen in Brasilien selbst durchzuführen, bot er dem Bremer Senat in Eigeninitiative an, für Bremen einen Handelsvertrag auszuhandeln. Er bat um eine

---

712 Ab 1826 war Ten Brink zudem Königlich-Bayrischer Handelsagent für Rio de Janeiro. Eine Erlaubnis für die Übernahme des Amtes mit möglichen Interessenkonflikten holte er sich scheinbar nicht ein. StAB 2-C.12.b.2.d. Schreiben von J.H.C. Ten Brink an Bürgermeister Smidt, 18. September 1826.

713 StAB 2-A.-C., 2-C.12.b.2.d. Senatsprotokollauszug, 22. März 1828.

714 StAB 2-A.-C., 2-C.12.b.2.d. J.H.C. Ten Brink an Bürgermeister Smidt, 10. Januar 1832.

715 StAB 2-A.-C., 2-C.12.b.2.e.1. Senatsprotokollauszug, 4. November 1836.



entsprechende Vollmacht, die ihm wohl den dezidiert diplomatischen Rang des *Chargés d'affaires* eingebracht hätte.<sup>716</sup> Die Ernennung einer gemeinsamen hanseatischen Gesandtschaft machte diese Bestrebungen jedoch zunichte. Die aus direkten Verbindungen zu den Regierungen entstehenden kaufmännischen und sozialen Vorteile konnten den Zeitaufwand der Mehrfachbelastung aus Ten Brinks Sicht aber nicht auf Dauer aufwiegen. Dass Ten Brinks Tätigkeit als Kaufmann tatsächlich konkret vom Ansehen seiner Stellung profitiert haben dürfte, ist aus einer Einschätzung des preußischen Generalkonsuls C.W. Theremin des Jahres 1834 zu ersehen. Ten Brink, der in Rio zunächst Partner des 1820 gegründeten Handelshauses Schimmelbusch, Ten Brink & Co war und später selbst das Haus Ten Brink & Co führte, galt Theremin auch explizit dank seines konsularischen Status als in der Kaufmannschaft einflussreich.<sup>717</sup> Ten Brink jedoch sah seine Arbeitsbelastung auf einer Stufe mit der eines Berufsdiplomaten und wünschte ein Gehalt auf dem Niveau der Gesandten anderer europäischer Staaten. Diese Auffassung kollidierte mit den Ansichten des Senats, der das Konsulatsamt als eine dem Kaufmann zum Vorteil gereichende Ehre verstand. Ten Brinks jahrelanges Ringen um ein Gehalt blieb im Kreis seiner Kollegen nicht unbemerkt. Der Preuße Theremin vermerkte 1836 in einer Auflistung der Konsuln in Rio über ihn „unbesoldet Ursache weshalb Hr. ten Brink [...] demselben entsagte“.<sup>718</sup> Auch Theremin selbst hatte als Konsul immer wieder um seine Besoldung kämpfen müssen und erhielt erst seit seiner Ernennung zum Generalkonsul 1827 ein verhältnismäßig geringes, aber festes Gehalt.<sup>719</sup>

Konflikte um Besoldung und Gebührenerstattungen waren also kein Einzelfall. Bewerbungen auf das Konsulatsamt erfolgten oft über Freunde oder Verwandte, die sich in Bremen aufhielten und mit denen der Senat sich schnell und unproblematisch austauschen konnte. Hieraus erwuchs die Sorge, dass die Bewerber selbst nur unzureichende Kenntnis über die genauen Bedingungen der Amtsausführung erlangen könnten. Zur Konfliktvermeidung sollten werdenden Konsuln ihre Rechte und Pflichten daher unmissverständlich dargelegt werden. So vertrat Senator Gildemeister

716 StAB 2-A.-C., 2-C.12.b.2.d. J.H.C. Ten Brink an Bürgermeister Smidt, 1. September 1836.

717 Penkwitt, Preußen und Brasilien, 1983, S. 177f.

718 Zitiert nach Penkwitt, Preußen und Brasilien, 1983, S. 152.

719 Ebd., S. 165–167, 169, 217f., In den 1840er Jahren beschwerte sich auch Leon Theremin, C.W. Theremins Sohn und Amtsnachfolger, über den negativen Effekt der konsularischen Arbeitsbelastung auf seine kaufmännische Tätigkeit..



im Namen der Kommission in auswärtigen Angelegenheiten 1828 die Meinung, die Anstellung des Bremers Diedrich Heinrich Frese als Konsul in Puerto Rico sei wünschenswert. Der zuständige Referent aber „trug darauf an, daß dem gedachten Frese neben dem Patente mittelst Extracts aus dem heutigen Protocolle zu erkennen zu geben sey, daß seine Bestellung weder ihn zu einem Gehalte oder Consulatsgebühren berechtere“ noch Bremer Kaufleute verpflichte, Geschäfte über ihn abzuwickeln.<sup>720</sup> Ehre und Ansehen des Amtes reichten den Bremer Konsuln regelmäßig nicht aus. Die erst 1855 erfolgte Schaffung eines klaren, allgemeingültigen Konsularreglements, das undurchsichtige individuelle Dienstinstruktionen weitgehend unnötig machte, ist daher auch vor diesem Hintergrund zu sehen.

Dass die Verleihung des Konsulartitels aber auch Vertrauen von Seiten des Senats erforderte, zeigt das Beispiel Friedrich Freys, dem oben erwähnten Konsul Badens und Bremens in New Orleans. Ende 1840 ergab ein Austausch zwischen badischer und bremischer Regierung, dass der geteilte Konsul Frey „seit längerer Zeit seine Zahlungen eingestellt und sich dabei auf eine wenig ehrenvolle Weise benommen habe.“ Der badische Minister des Auswärtigen, Friedrich von Blittersdorf, erbat sich zunächst genauere Auskunft über Bremens Wissensstand in diesem Fall. Der Senat entzog Frey ohne Zögern das Konsulatspatent und leitete die Neubesetzung der Position ein.<sup>721</sup> Dass die Konsuln ihre Position ausnutzten, um öffentliche Gelder zu ihrem eigenen Vorteil zu veruntreuen, scheint kein gewöhnliches Vorkommnis gewesen zu sein. Die große räumliche Distanz zwischen Heimatort und Konsulatsstandorten sowie die Abhängigkeit von den Konsuln zur zuverlässigen Informationserlangung stellte aber alle drei Hansestädte vor gewisse Schwierigkeiten. Ein realistischeres Szenario als Finanzbetrug war der Abriss der Kommunikation mit den Konsuln. Im Bremer Staatsarchiv finden sich zahlreiche Benachrichtigungen über längere Abwesenheiten der Konsuln von ihren Standorten. Sie informierten über die geplante Dauer der Abwesenheit und gegebenenfalls eingesetzte geschäftsführende Stellvertreter.<sup>722</sup> Offenbar waren jedoch nicht alle Konsuln in ihrer Kommunikation so gewissenhaft. Die drei Hansestädte führten nach und nach strengere Regeln ein, die das längere Verlassen des Dienstortes, das mehrmonatige Ausbleiben von Jahresberichten oder den Bankrott der Konsuln

---

720 StAB 2-P.7.c.2.P.3. Senatsprotokollauszug, 19. November 1828.

721 StAB 2-A.-C., 2-B.13.b.4. Senatsprotokollauszug, 2. Dezember 1840.

722 So tat es beispielsweise J.F. Strohm 1830 in La Guaira. StAB 2-A.-C., 2-C.16.I.c. Schreiben Johann Friedrich Strohm an Bürgermeister Smidt, 19. März 1830.

automatisch als Rücktritt vom Amt werteten.<sup>723</sup> Ebenso wie Geschäftsbeziehungen zeitgenössischer Überseekaufleute basierte das Verhältnis zwischen der Freien Hansestadt Bremen und ihren Konsuln in großem Maße auf Vertrauen. Die zur Ausübung des Amtes notwendige Vertrauenswürdigkeit konnte durch die Zurschaustellung üblicher kaufmännischer Tugenden wie Schuldfreiheit und hohe Arbeitsmoral, aber auch ein hohes Ansehen in der Bremer Elite unter Beweis gestellt werden.<sup>724</sup>

Welche Relevanz Kaufleute dem mit dem Konsulatsamt verbundenen Prestige und der Erlangung staatlicher Autorität zuwiesen, zeigt auch die Konsulatsuniform. Im Schriftwechsel zwischen neu ernannten Konsuln und dem Senat kam wiederholt die Frage nach Details der Uniform auf. Bürgermeister Smidt beschrieb die Uniform 1825 in einem Schreiben an den ausgewählten, aber noch nicht im Amt bestätigten Bremer Konsul in Haiti, Friedrich Richard Thorbecke, wie folgt: „Die Bremische Consulats Uniform, welche Sie bei der Annahme des Consulats zu tragen berechtigt sind, besteht in einem französischen Kleid von dunkelblauem Tuch, mit einer Reihe gelber metallener, mit dem Hanseatischen Kreuz bezeichneter, Knöpfe, Kragen und Aufschläge vom nämlichen Tuch, mit Eisenlaub in Gold gestickt.“<sup>725</sup> Smidt merkte auch an, dass die hamburgische Uniform identisch sei und gab Hinweise, wo entsprechendes Material zu beschaffen sei. Die Konsuln mussten ihre Uniformen selbst beschaffen und alle anfallenden Kosten selbst tragen. Eine allgemeingültige Festlegung der Uniform gab es erst mit dem Konsularreglement von 1855. Neben der Uniform durften die Konsuln in Staaten, die dies gestatteten, auch Flagge und Wappenschild führen. Nur die Kosten für ein Siegel konnte der Konsul sich als für die Arbeit notwendiges Utensil erstatten lassen.<sup>726</sup> Im Gegenzug konnten die Kaufleute sich zu hohen gesellschaftlichen Anlässen durch das Tragen der Uniform publikumswirksam in ihrer Funktion und Relevanz inszenieren.<sup>727</sup> Durch Prestige und wirksame Vernetzung konnten die Konsulate sich zum Mittelpunkt überseeischer deutschsprachiger Gemeinschaften entwickeln. Diese Gemeinschaften fungierten nicht ausschließlich als

723 Fiebig, *Hanseatenkreuz und Halbmond*, 2005, S. 100.

724 Downs, *Pirates, Death, and Disaster*, 2011, S. 349–353; Hoffmann, *Auswandern und Zurückkehren*, 2009, S. 154, 503.

725 StAB 2-A.-C., 2-C.14.a.2.a. Bürgermeister Smidt an Friedrich Richard Thorbecke, 11. Oktober 1825.

726 Fiebig, *Hanseatenkreuz und Halbmond*, 2005, 100f. Für Details und Unterschiede der Konsularuniformen der Hansestädte siehe ebd., S. 312f.

727 Hoffmann, *Auswandern und Zurückkehren*, 2009, S. 69f.

Handelsnetzwerke. Im Laufe des Jahrhunderts gewannen sie an identitätsstiftender Bedeutung. Ihre Mitglieder konnten in Abgrenzung zur Mehrheitsgesellschaft ihre kulturelle Identität über längere Auslandsaufenthalte bewahren.<sup>728</sup>

#### Die konsularische Dienstkorrespondenz als Informationsbrücke

Die aus den ersten Jahrzehnten des Bremer Konsulatswesens in aller Regel nur lückenhaft überlieferte Dienstkorrespondenz zeigt, wie die überseeischen Konsuln als Informationsbrücken nach Bremen dienten und welches Wissen sie übermittelten. Themenvielfalt und Detailwissen der vermittelten Informationen spiegeln die Komplexität der Bremer Verflechtungen zu den atlantischen Plantagenregionen. Sklaverei und Sklavenhandel spielten darin eine wichtige Rolle, stellten aber keinen herausragenden Interessenschwerpunkt dar. Nachrichten zur Sklaverei waren immer in eingebettet in andere soziale, politische oder wirtschaftliche Berichterstattung. Bevor die Einstellungen zur Sklaverei selbst untersucht werden können, gilt es daher, diese für den zeitgenössischen Rezipienten kontextualisierende Themenvielfalt darzustellen. Wie zuvor dargelegt, schufen die Konsuln Nähe zwischen der kaufmännischen und politischen Elite Bremens und der (Wirtschafts)welt jenseits des Atlantiks. Die Komplexität der überlieferten Informationen zu beschreiben ist notwendig, um zu verstehen, wie tiefgehend diese Nähe war und wie normalisiert die Beschäftigung mit transatlantischen Ereignissen aller Art, inklusive der Sklaverei, in der Bremer Elite war.

Der ehrenamtliche Charakter sowie der geringe Grad der Professionalisierung des Amtes<sup>729</sup> und die in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts noch herausragende Bedeutung persönlicher Vertrauensverhältnisse prägen die Briefe. Johann Hermann Christian Ten Brinks Korrespondenz von Brasilien nach Bremen zeigt dies besonders eindrucksvoll. Pflichterfüllend informierte Ten Brink regelmäßig über die Fakten brasilianischer Politik,

---

728 Wiebke Hoffmann zieht in diesem Zusammenhang Parallelen zum von Jürgen Osterhammel beschriebenen "überseeischen Siedlungskolonisation". Hoffmann, Auswandern und Zurückkehren, 2009, S. 70; Jürgen Osterhammel/Jan C. Jansen, Kolonialismus: Geschichte, Formen, Folgen, München, 2012, 7. vollständig überarbeitete und aktualisierte Auflage, S. 11f.

729 Dass es sich bei Konsuln in der Regel nicht um Berufsdiplomaten handelte schlug sich zumindest im Falle Preußens zuweilen auch negativ nieder, wenn Konsuln eigene Ziele verfolgten und dabei Preußens Interessen vernachlässigten. Müller, Einheimische Eliten, 2001, S. 69.

Wirtschaft und des Handels sowie über seine eigene konsularische Arbeit. Ebenso verfasste er aber persönlichere, freundschaftlich anmutende Briefe an Bürgermeister Smidt, mit dem ihn ein Interesse für die Botanik verband. Bezeichnend für die unklare Trennlinie zwischen Privatem und Staatlichem ist die Behandlung beider Thematiken in einem Brief. Am 5. Oktober 1825 informierte er beispielsweise in einem Schreiben über seinen weiterhin nicht gewährten Exequatur und berichtete über wachsende Spannungen mit Buenos Aires. Mit demselben Paket sandte er Smidt einige zuvor versprochene „hiesige Erbsen- und Bohnenarten“ und versicherte, der Direktor des Botanischen Gartens habe ihm bald weitere Samenproben zugesagt.<sup>730</sup> 1827 waren es verschiedene Blumenzwiebeln, „welche vorzüglich schön sein sollen“ die Ten Brink an Smidt verschickte. Er hoffte, sie könnten „wahrscheinlich im Frühjahr [...] mit gutem Erfolge gesäet werden“. Geradezu beiläufig schloss Ten Brink an seine Ausführung über heimische Blumenarten eine kurze Einschätzung zum Verlauf des Argentinisch-Brasilianischen Kriegs und dessen wirtschaftlichen Folgen an.<sup>731</sup>

Die Auswertung weiterer Konsulatskorrespondenz nach Venezuela, Haiti, Kuba, Mexiko und in die USA zeigt, dass sich die Art der Korrespondenz je nach Konsul unterschied. Welche Informationen den Bremer Senat über die Konsulate erreichten, war letztlich immer abhängig davon, was der Konsul als relevant erachtete. Die Besetzung der Konsulate mit Kaufleuten bedeutet trotz großer thematischer Vielfalt einen Fokus auf ökonomisch relevante Ereignisse. Zu den Themen über die alle Konsuln regelmäßig informierten, gehörten angefallene Konsulatskosten und Schiffsankünfte sowie etwaige Konflikte über Zoll- und Gebührenerhebungen. Insbesondere in letztgenannter Angelegenheit zeigte sich die Nützlichkeit der Konsuln für die Bremer Kaufleute auf praktische Weise. Senat, Konsuln und Kaufleute setzten sich gemeinsam für die Einhaltung vereinbarter Gebührenregelungen ein. So versicherte der Bremer Generalkonsul Ten Brink dem Senat 1829, er werde „nicht ermangeln die Reklamation welche das HandlungsHaus F&E Delius [...] bey der hiesigen Regierung rücksichtlich der Ladungen der Bremischen Schiffe *Magdalena* Captn Bremer und *Friedrick* Captn Stille anbringen mögte, durch alle mir zu Gebote stehenden Mittel zu unterstützen.“<sup>732</sup> Die für die Ernennung zum Konsul in der Regel

730 StAB 2-A.-C., 2-C.12.b.2.d. J.H.C. Ten Brink an Bürgermeister Smidt, 5. Oktober 1825.

731 StAB 7.20 – 643 J.H.C. Ten Brink an Bürgermeister Smidt, [o.D.] 1827.

732 StAB 2-A.-C., 2-C.12.b.2.d. J.H.C. Ten Brink an Bürgermeister Smidt, 26. März 1829.

notwendigen Kontakte in die kaufmännische Elite Bremens zahlten sich in Situationen wie diesen für die Kaufleute aus. Das persönliche Verhältnis zwischen den Brüdern Friedrich Adolf sowie Everhard Delius und Generalkonsul Ten Brink bleibt unklar. Die Brüder Delius hatte aber eine persönliche, freundschaftliche Beziehung mit dessen Vorgänger Stuhlmann verbunden.<sup>733</sup> Auch gesellschaftliche und politische Nachrichten wie die Auswanderersituation oder Neubesetzung von Ministerposten und anderer Ämter fanden Erwähnung. Besonders in diesen Themen zeigt sich die unterschiedliche Detailfülle der Berichte verschiedener Konsuln. Mehrseitige Analysen verschiedener Aspekte des Geschehens am Konsulatsstandort kamen ebenso vor wie knappe Zusammenfassungen der wichtigsten Handelsdaten.<sup>734</sup>

Neben Brasilien sind besonders die dienstlichen Briefe der Bremer Konsuln in Venezuela erhalten. Obwohl die mit Bremen verbundene venezolanische Firma Strohm & Gramlich schon in der ersten Hälfte der 20er Jahre des 19. Jahrhunderts einen regelmäßigen Handelskontakt nach Deutschland hergestellt hatte, blieb Venezuela für den deutschen Überseehandel bis in die 1860er Jahre vergleichsweise wenig bedeutsam. Es waren insbesondere Hamburger Kaufleute, die den Handel mit Venezuela intensivierten. Bremer Verbindungen nach Venezuela waren also vorhanden, wenn auch nicht sehr stark ausgeprägt und auf wenige Küstenstädte beschränkt. Venezuela bestand im Kern aus oft nur lose politisch verbundenen Küstenstädten, an die sich im Hinterland zur Ressourcengewinnung genutzte tropische Wälder anschlossen.<sup>735</sup>

Das geringere Niveau des Austausches zwischen Venezuela und Bremen sowie der niedrige Entwicklungsstand des Landes spiegeln sich in der Dienstkorrespondenz der Bremer Konsuln Johann Friedrich Strohm (Generalkonsul 1827–1830) und Christian Diedrich Strohm (geschäftsführender Vizekonsul 1830–1832, Generalkonsul 1832–1862) wider. Die Brüder Strohm setzten bei den Bremer Adressaten ihrer Berichte keinerlei Vorkenntnisse über das Land und die wirtschaftlichen Verhältnisse dort voraus. Obwohl die übliche Korrespondenz über Schiffsankünfte und Zollerhebungen vorhanden ist, nehmen allgemeinere Informationen und Überlegungen zu Venezuela selbst eine bedeutendere Rolle ein. So beschrieb J.F.

---

733 Als Stuhlmann sich 1817 in Bremen aufgehalten hatte, war er bei ihnen untergekommen. StAB 2-A.-C., 2.-C.12.b.2.d. C.F. Stuhlmann an F.&E. Delius, 9. Mai 1823.

734 Vgl. Wätjen, *Die Hansestädte und Brasilien*, S. 33–35.

735 Zeuske, *Deutsche als Eliten in Lateinamerika*, 2007, S. 196, 202.

Strohm dem Senat 1828 die Wirtschaftsgeschichte Venezuelas und verwies auf die mangels natürlicher Erzvorkommen schon früh entstandene historische Bedeutung des Sklavenimports zur Erzeugung landwirtschaftlicher Exportgüter.<sup>736</sup> Nachrichten über die öffentliche Gesundheitslage und Ausbrüche von Tropenkrankheiten sind ebenfalls ein regelmäßiges Thema. Ein mit „Gesundheits-Zustand“ betitelter Abschnitt war fester Bestandteil der venezolanischen Konsularberichte. J.F. Strohm schrieb 1828 nach Bremen: „Der Gesundheitszustand ist durch anhaltende Regenzeit verschlimmert, mehrere Sterbefälle, insbesondere unter den Eingeborenen ereigneten sich [...]“.<sup>737</sup> Nach mehrjährigem Aufenthalt scheint sich bei anderen aber ein gewisser Gewöhnungseffekt eingestellt zu haben. Der Bremer Konsul in Havanna, Hermann Wätjen (Konsul 1836–1841), berichtete 1840 über die schlechte Gesundheitslage geradezu positiv. Es seien „manche Europäer durch das gelbe Fieber hinweggerafft worden, die Sterblichkeit an Bord der bremischen Schiffe war indeß verhältnißmäßig nicht bedeutend.“ Zudem ermöglichten bessere polizeiliche Maßnahmen und die zunehmende Erfahrung der Ärzte langfristig eine effektivere Seuchenbekämpfung.<sup>738</sup>

An dieser Stelle lohnt es sich, von der ausschließlichen Betrachtung der Konsularberichte abzuweichen und die schon oben beschriebenen Umlaufschreiben der Brüder Strohm an ihr privates Handelsnetzwerk in den Blick zu nehmen. Ihre Umlaufschreiben sind kürzer gefasst und weisen einen noch ausgeprägteren wirtschaftlichen Fokus auf, ähneln ihren Konsularberichten inhaltlich aber stark. Sie informierten über die für den Handel relevanten politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie zu beachtende Regeln und Gesetze. Sie veranschaulichten, wie auch solche Nachrichten, die den Begriff der Sklaverei nie explizit erwähnten, Wissen um die Plantagensklaverei und ihre Umstände nach Bremen vermittelten. Zugleich veranschaulichten sie den Prozess der Mediatisierung dieses Wissens. So versandte das Bremer Handelshaus Gebrüder Strohm im August 1832 gedruckte Auszüge aus Briefen des venezolanischen Hauses Strohm & Co an Kaufleute, um „unsere geehrten Freunde nunmehr aufs Neue zu Aussendungen dahin [...] auffordern zu dürfen.“ Die Brüder Strohm bereiteten ihr Wissen auf und stellten es in bewusst gestalteter Form einem Zielpublikum zur Verfügung. Der Auszug aus den Briefen aus Venezuela informierte über die wirtschaftlichen Chancen einer Venezuelafahrt und

736 StAB 2-A.-C., 2-C.16.I.c. Schreiben J.F. Strohm's, 2. April 1828.

737 StAB 2-A.-C., 2-C.16.I.c. Schreiben J.F. Strohm's, 17. Juli 1828.

738 StAB 2-P.7.c.2.h.7 Schreiben Hermann Wätjen's, 6. Februar 1840.

damit über die Lage der örtlichen Plantagensklaverei, ohne den Begriff Sklaverei jemals zu erwähnen. Die Bremer Kaufleute konnten lesen, dass die „Pflanzer“ mit zunehmender Befriedung des Landes nun weniger drückende Abgaben leisten mussten und dass der Anbau von Kaffee, Indigo und Kakao zunehmen werde. Insbesondere aber werde Baumwolle an Bedeutung gewinnen, „ingleichen wird der Zucker-Anbau zunehmen“.<sup>739</sup> Dieser war körperlich besonders anstrengend und zeichnete sich überall in den Amerikas durch schlechteste Lebensbedingungen aus.<sup>740</sup> Auch die bei den profitablen Exportwaren aufgeführte Beliebtheit großer, für die Plantagenarbeit geeigneter Messer, verwies auf die gute wirtschaftliche Lage der Plantagenwirtschaft.<sup>741</sup> Der zugrundeliegende Aspekt der Sklaverei wird hier nur mitgedacht, nicht aber offen benannt. Es findet eine für wirtschaftliche Akteure nicht ungewöhnliche Marginalisierung der der Plantagenwirtschaft eigenen Sklaverei statt. Wie im folgenden Abschnitt zu sehen sein wird, wurde die Sklaverei in der staatlichen Konsulatskorrespondenz für gewöhnlich offener benannt. Die hier vorgestellte Themenvielfalt verdeutlicht aber, dass die Sklaverei in der Analyse wirtschaftlicher und sozialer Rahmenbedingungen als ein Aspekt von vielen Beachtung fand.<sup>742</sup>

Zur wirtschaftlichen Beurteilung eines Standorts waren neben handelsstatistischen und juristischen Informationen auch politische, soziale und gesellschaftliche Entwicklungen relevant.<sup>743</sup> Sie gaben Auskunft über die Stabilität des Landes und die zu erwartende Zuverlässigkeit als wirtschaftlicher und diplomatischer Partner. So berichtete Ten Brink aus Rio de Janeiro über den Verlauf des Argentinisch-Brasilianischen Kriegs von 1825 bis 1828 und benannte konkret für die bremische Schifffahrt entstehende Risiken. „[...] es kommen täglich hier [...] genommene Schiffe an, um ihr Urteil zu empfangen; glücklicherweise befinden sich noch keine bre-

---

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

740 Geggus, *Saint Domingue*, 2013, S. 23.

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

742 Siehe zur Marginalisierung der Sklaverei und zur Darstellung von Sklavenplantagen als gewöhnliche Landwirtschaftsbetriebe Zeuske, *Handbuch Geschichte der Sklaverei*, 2013, S. 218f.

743 Die thematische Vielfalt und immer wieder hervorstechende Detailfülle der Bremer Konsulatsberichte sind nicht ungewöhnlich. Auch die preußischen Konsuln sandten Berichte mit ausführlichen Hintergrundberichten über die Situation an ihren Dienstorten. Bernecker, *Konsularische und diplomatische Depeschen*, 2016, S. 25f., 168–170.



mischen Schiffe darunter. Fast alle anderen [...] Consuln sind mit der Reklamierung von genommenen [...] Schiffen u Ladungen beschäftigt.<sup>744</sup> Die Consuln berichteten auch über Geschehnisse der weiteren Region. Der Bremer Consul in Havanna, Hermann Wätjen, berichtete 1837 ausführlich über den Bürgerkrieg in Mexiko und die daraus resultierenden Handelseinbußen.<sup>745</sup> Auch der technische Entwicklungsstand der Standorte fand Erwähnung. Wätjen berichtete detailliert über den Bau der ersten Eisenbahnlinsen Kubas und die wachsende Bedeutung der Dampfschiffahrt.<sup>746</sup> Diese Beobachtungen haben für den Sklavereikontext eine spezifische Bedeutung, da sie die Entwicklungen der *Second Slavery* festhalten, die auf Kuba durch die Investition in und den Einsatz von moderner Transporttechnologie geprägt war.<sup>747</sup>

Neben dem von den Consuln aktiv gestalteten Wissenstransfer in Form ihrer Briefe und Berichte, sandten sie auch große Mengen rohes, von ihnen unbearbeitetes Wissen als Anlagen nach Bremen. Dabei handelte es sich um Abschriften neu erlassener Gesetze oder Statistiken der örtlichen Hafenbehörden. Am häufigsten aber waren es Zeitungen, sowohl einzelne Artikel wie auch ganze Ausgaben, die über relevante Geschehnisse berichteten. Oft sind diese Anlagen weitaus vollständiger archiviert als die eigentlichen Berichte. So sind aus Friedrich Richard Thorbeckes Amtszeit als Bremer Consul in Haiti von 1825 bis 1830 zahlreiche Ausgaben der Zeitungen *Le Telegraphe* und *Le Patriote* aus Port-au-Prince im Bremer Staatsarchiv archiviert.<sup>748</sup>

Neben der Umsetzung und Kontrolle verhandelter Traktate gehörte es ebenso zur Aufgabe der Consuln, über die Handelsbedingungen und Verträge fremder Staaten zu berichten. Auf dieser Grundlage konnte der Senat die Lage des Bremer Handels an den Konsulatsstandorten einschätzen und angemessene Verhandlungsziele formulieren. So informierte Ten Brink 1826 unverzüglich über eine geplante brasilianische Zollsenkung zugunsten Großbritanniens und Frankreichs. Entsprechende Korrespondenz findet sich aus allen untersuchten amerikanischen Staaten mit Bremer Konsulats-

744 StAB 2-A.-C., 2-C.12.b.2.d. J.H.C. Ten Brink an Bürgermeister Smidt, 18. September 1826.

745 StAB 2-P.7.c.2.h.7. Bericht Hermann Wätjens, 15. Mai 1837.

746 StAB 2-P.7.c.2.h.7. Bericht Hermann Wätjens, 3. Oktober 1836.

747 Zeuske, *The Atlantic*, 2021, S. 98f.

748 StAB 2-A.-C., 2-C.14.a.2.a. Hanseatische Konsulate in Haiti. In Port-au-Prince. 1825–1868.



repräsentation. Als Anhänge zu den Berichten sind teilweise auch Abschriften der zwischen fremden Staaten verhandelten Verträge überliefert.<sup>749</sup>

Es sticht unter der Korrespondenz dieser Art die unterschiedlich aktive Involvierung der Konsuln in das diplomatische Geschehen hervor. Einige Konsuln waren mit ihren bürokratischen und im Alltag eher verwaltenden als gestaltenden Aufgaben der Umsetzung bestehender Regelungen und Berichterstattung nicht zufrieden. Sie strebten eine für die Hansestädte ungewöhnlich aktive diplomatische Rolle an. So schlug, wie oben bereits erwähnt, Ten Brink in einem Brief vor, dass Bremen ihn als Bevollmächtigten zur Verhandlung eines Handelsabkommens ernennen sollte.<sup>750</sup> Die Bildung einer gemeinsamen hanseatischen Gesandtschaft zu diesem Zweck machte Ten Brinks Vorstoß obsolet. Er blieb aber nicht einzigartig. Auch andere Konsuln versuchten, die diplomatischen Beziehungen ihrer Standorte mit Bremen aktiv zu gestalten.

Der Bremer Diedrich Heinrich Frese hatte den Senat 1828 davon überzeugt, ihm ein Patent als Bremer Konsul für Puerto Rico auszustellen. Dabei hatte es wohl eine entscheidende Rolle gespielt, dass Frese überzeugend dargestellt hatte, dass er zur Förderung des wachsenden Direkt Handels mit der Insel dort eine Senkung der Schiffsabgaben für Bremer Schiffe unter dem Grundsatz der Reziprozität verhandeln könne. Das Konsulatsamt werde ihm dabei „nützlich seyn“.<sup>751</sup> Die Abwesenheit weiterer Dokumente über Frese sowie das Fehlen entsprechender Einträge im Staatskalender sprechen jedoch dafür, dass er das Amt nie antrat. Fruchtbarer war das Bemühen des hamburgischen Generalkonsuls Georg Gramlich, der den 1837 geschlossenen Handelsvertrag zwischen den Hansestädten und Venezuela ausgehandelt hatte. Hierfür hatte er temporär den diplomatischen Rang eines *Chargés d'affaires* der Hansestädte erhalten.<sup>752</sup> Als Paradebeispiel der erfolgreichen Gestaltung diplomatischer Beziehungen durch einen Kaufmann und Konsul gilt Friedrich Rudolph Klee, der in den 1840er Jah-

---

749 So ist beispielsweise das Abkommen zwischen den USA und der Zentralamerikanischen Konföderation im Staatsarchiv Bremen überliefert: StAB 2-A.-C., 2-C.23.a. „Treaty between the United States of America and the Federation of the Centre of America“, 2. August 1826.

750 StAB 2-A.-C., 2-C.12.b.2.d. Ten Brink an Bürgermeister Smidt, 1. September 1826.

751 StAB 2-P.7.c.2.P.3. Senatsprotokollauszug, 19. November 1828.

752 Prüser, Die Handelsverträge der Hansestädte, 1962, S. 50, 54; Walter, Preussen und Venezuela, 1991, S. 21; Dane, Die wirtschaftlichen Beziehungen, 1971, S. 81–84; Graßmann, Hanse weltweit?, 2001, S. 48; Prüser, Hanseatische Akten zur deutschen Überseegegeschichte im 19. Jahrhundert, 1957, S. 78f.

ren die Errichtung konsularischer Vertretungen in Mittelamerika anstieß und am Ende des Jahrzehnts Handelsverträge mit den Nachfolgestaaten der Zentralamerikanischen Konföderation aushandelte. Die politische und wirtschaftliche Bedeutung Mittelamerikas war für die Hansestädte jedoch bedeutend geringer als die brasilianische.<sup>753</sup>

Die Konsuln vermittelten neben ihrer wirtschaftlichen und politischen Berichterstattung auch Meldungen über die Lage deutscher Auswanderer. Der von 1837 bis 1854 als bremischer Generalkonsul für Brasilien dienende Christian Stockmeyer besuchte in den 1840er Jahren mehrere Siedlungen deutscher Auswanderer. In seinen Berichten nach Bremen beschreibt er das Leid der von falschen Versprechungen gelockten, teilweise obdach- und arbeitslosen Auswanderer. In Einzelfällen gewährte er ihnen aus Eigeninitiative Hilfe, obwohl er als bremischer Konsul nur verpflichtet war, bremische Staatsbürger zu unterstützen.<sup>754</sup> Sein Einsatz für die verarmten Auswanderer war nicht einzigartig. Der preußische Konsul in Rio de Janeiro, Carl Wilhelm Theremin, hatte schon in den 1820er Jahren aus eigener Initiative Hilfen für preußische Auswanderer organisiert, obwohl der preußische Staat ausdrücklich nur Geld zur Unterstützung von Seeleuten zur Verfügung gestellt hatte.<sup>755</sup> Offenbar waren der Senat und Bürgermeister Smidt an der Lage deutscher Kolonisten sehr interessiert. Stockmeyer musste sie wegen ausbleibender Briefe aus den deutschen Siedlungen mehrmals vertrösten und nahm die Situation deutscher Auswanderer oft in seinen Jahresbericht auf. Auch sein Vorgänger Ten Brink hatte über die brasilianischen Auswandererwerbung geschrieben und berichtete 1828 etwa über die Ankunft des Werbers Georg Anton von Schäffer, der auf der *Harmonia* von Bremen mit Rekruten für die brasilianische Armee angekommen war.<sup>756</sup> Der Grund für das Interesse des Senats dürfte die seit den 1820ern bedeutende über Bremen und später Bremerhaven stattfindende Verschiffung von Auswanderern nach Brasilien gewesen sein. In der Bremer Kaufmannschaft muss also bekannt gewesen sein, dass es sich bei den Versprechen der brasilianischen Anwerber bestenfalls um Übertreibungen handelte.

Stockmeyers Korrespondenz mit dem Senat ist umfangreicher erhalten als die seines Vorgängers Ten Brink und wirft weiteres Licht auf die praktische Tätigkeit des Bremer Generalkonsuls sowie die bremischen

753 Dane, Die wirtschaftlichen Beziehungen, 1971, S. 79–84, 148.

754 Wätjen, Die deutsche Auswanderung nach Brasilien, 1923, S. 606f.

755 Penkwitt, Preußen und Brasilien, 1983, S. 106f.

756 StAB 7.20 – 220/2 Ten Brink an Bürgermeister Smidt, 17. Juli 1828.

Interessenschwerpunkte in Brasilien. Neben den offiziell diplomatischen Netzwerken und seinen kaufmännischen Kontakten verfügte Stockmeyer auch über weitreichende private Verbindungen in die weitgefassere Gemeinde der deutschsprachigen Auswanderer in Brasilien. Er war Mitglied des „Deutschen Hilfs-Vereins“ in Rio de Janeiro, der in finanzielle Not geratenen Deutschen verschiedene Unterstützung wie etwa die Begleichung von Medizinkosten, Schulgeld oder Leichenüberführungskosten zukommen ließ.<sup>757</sup> Im Gründungsjahr 1844 war Stockmeyer Präsident des über 120 Mitglieder zählenden Vereins gewesen. Vizepräsident war der preußische Konsul Leon Theremin. Der hamburgische Generalkonsul Hermann Schröder war Kassierer. Die Posten wurden jährlich neu gewählt.<sup>758</sup> Dieses wohltätige Engagement diente einerseits einer ähnlichen Funktion wie die Wohltätigkeit und das Mäzenatentum der Eliten Bremens und anderer deutscher Städte.<sup>759</sup> Es inszenierte den eigenen hohen sozialen Status und den eng damit verbundenen persönlichen wirtschaftlichen Erfolg. Andererseits spiegelt die Betätigung im „deutschen“ Hilfsverein den im 19. Jahrhundert zunehmenden Wunsch vieler Kaufleute, im Ausland in erster Linie als deutsch und nicht als bremisch oder sächsisch aufzutreten.<sup>760</sup> Dieses Begehren fußte jedoch insbesondere in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts nicht ausschließlich auf patriotischen Gründen,<sup>761</sup> sondern ebenso auf

---

757 StAB 2-A.-C., 2-C.12.b.2.e.1. Bericht über die Verwaltung des Deutschen Hilfs-Vereins während des Jahres 1845.

758 Penkwitt, Preußen und Brasilien, 1983, S. 258–260.

759 Siehe hierzu Schulz, Mäzenatentum, 1998, S. 244.

760 Zeuske, Deutsche als Eliten in Lateinamerika, 2007, S. 177f.; Ein frühes Beispiel solcher Vereine in Lateinamerika ist die bereits 1819 von 39 deutschen Kaufleuten gegründete "Unterstützungs-Gesellschaft für hilfsbedürftige Landsleute", ab 1826 "Deutscher Verein". Zeuske, Preußen und Westindien, 2004, S. 187f.

761 Diese frühe auf dem deutschen Sprach- und Kulturhintergrund basierende Organisation der Auswanderer ist insbesondere noch nicht als Teil der in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts aufkommenden, auf Überzeugungen einer deutschen Überlegenheit basierenden Bemühung zur Erhaltung des Deutschtums in Brasilien zu betrachten. Zwar gab es auch in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts schon Bestrebungen Auswanderer nutzbar zu machen, um politischen und wirtschaftlichen Einfluss zu sichern. Deutsche Kolonialakteure nahmen aber erst ab den 1860er Jahren in relevantem Ausmaß durch Förderung entsprechender Vereine Einfluss auf Auswanderer. Frederik Schulze, Deutschein in Brasilien, in: Geschichte und Gesellschaft 41 (2015), S. 197–227, hier S. 198f.; Die deutschen Kaufleute im Lateinamerika des 19. Jahrhunderts können tendenziell in zwei Generationen geteilt werden. Die erste war stärker durch eine kosmopolitischere Ausrichtung und Assimilationsbereitschaft gekennzeichnet, die zweite durch Heimatverbundenheit und Patriotismus. Müller, Einheimische Eliten, 2001, S. 49.

wirtschaftlichen Überlegungen. Bremer Kaufleute und Konsuln betonten stets die Zusammengehörigkeit Deutschlands, um Forderungen nach der Gleichbehandlung aller aus dem Deutschen Bund stammenden Waren im Ausland zu untermauern.<sup>762</sup> Gleichzeitig verdeutlichen das Engagement in deutschen Hilfsvereinen sowie die zentrale Rolle der Konsuln in den jeweiligen *merchant diasporas* aber auch für Seeleute und Auswanderer, dass der über die Konsuln laufende Transferprozess nicht ausschließlich in eine Richtung verlief. Während sie kulturelle, politische und militärische Nachrichten von Westen nach Osten über den Atlantik leiteten, nahmen sie in örtlichen Organisationen der Mitglieder des eigenen Kulturkreises zentrale Rollen ein, die dem Ansehen ihres Amtes entsprachen. Als Amts- und damit Prestigetragere waren sie ebenso führende Mitglieder kaufmännisch-elitärer Vereine wie Anlaufstelle für Matrosen in juristischen Schwierigkeiten oder soziale Rückversicherung für bedürftige Auswanderer ihrer Heimatregionen.<sup>763</sup>

In ihrer beschriebenen Funktion als Informationsbrücke überspannten die Konsuln den Atlantik und stellten an ihren Dienstorten für die dort lebenden Deutschen, insbesondere für die wirtschaftlichen Elite, zentrale Bezugspunkte zur europäischen Heimat dar. So war bereits Stockmeyers Vorgänger, der Bremer Generalkonsul Ten Brink, in Rio Mitglied und mehrfach Direktor des 1821 gegründeten und noch heute existierenden Vereins „Germania“ gewesen. Der Verein diente dem gesellschaftlichen Austausch der Auslandsdeutschen sowie dem Knüpfen kaufmännischer Kontakte.<sup>764</sup> 1822 hatten laut staatlichen Angaben zufolge bereits mehr als 200 Deutsche in Rio de Janeiro gelebt. Dabei handelte es sich hauptsächlich um Kaufleute, von denen etwa 30 die Germania gründeten.<sup>765</sup> Trotz

---

762 Siehe Kapitel 3.2 Bremens atlantische Hinwendung des frühen 19. Jahrhunderts. Hierzu passt, dass der "Hülfsverein" in Rio Deutsche strikt als Untertanen von Mitgliedsstaaten des Deutschen Bundes definierte. Schleswiger oder russische Deutschbalten waren explizit ausgeschlossen. Den theoretischen Ausschluss der Bewohner West- und Ostpreußens musste der preußische Konsul hinnehmen, schrieb aber nach Preußen, dass der Verein zugestimmt hätte, ungeachtet des Wortlautes preußische Untertanen jeglicher Herkunft versorgen zu wollen. Penkwitt, Preußen und Brasilien, 1983, S. 258f., 482.

763 Vgl. Hoffmann, Auswandern und Zurückkehren, 2009, S. 69f.; Fiedler, Von Hamburg nach Singapur, 2022, S. 249–273.

764 Der preußische Konsul C.W. Theremin hatte maßgeblich zur Gründung des Vereins beigetragen. Penkwitt, Preußen und Brasilien, 1983, S. 259.

765 Giralda Seyferth, Deutsche Einwanderung nach Brasilien, in: Sérgio Costa/Gerd Kohlhepp/Horst Nitschack/Hartmut Sangmeister (Hrsg.), Brasilien heute. Geogra-

eines mäzenatischen Engagements für arme Auswanderer legten Bremer Kaufleute großen Wert auf die soziale Geschlossenheit ihres Standes und sozialisierten sich vorwiegend in elitären, kaufmännisch geprägten deutschen Vereinen. So replizierten sie die Verhältnisse ihrer Heimatstadt auch in Übersee.<sup>766</sup>

### Der Sklavenhandel als Wirtschaftsfaktor

Wie gezeigt werden konnte, dienten die Konsuln als Informationsmittler in wirtschaftlichen, politischen und gesellschaftlichen Fragen, die Bremen und die Plantagenregionen näher zusammenrücken ließen. Die Sklaverei, eine von den Konsuln verschiedener Standorte immer wieder angesprochene und mit wechselnder Bedeutung belegte Thematik, blieb dabei bisher größtenteils ausgespart. Besondere Beachtung soll daher nun dem Umgang mit dem in Amerika von den Konsuln selbst bezeugtem transatlantischen Sklavenhandel und der Plantagensklaverei gelten. Die in den verschiedenen Staaten und Kolonien ihrer Dienstorte unterschiedliche rechtliche Lage und wirtschaftliche Relevanz der Sklaverei spiegelt sich in ihren Einschätzungen und Berichten zum Thema. Wie auch zu anderen Themengebieten variiert die Informationsdichte je nach Konsul stark. Während manche knapp die Zahl angekommener oder von kreuzenden Kriegsschiffen aufgebrachten Sklavenschiffe vermerkten, sandten andere nuancierte Einschätzungen zur wirtschaftlichen Bedeutung der Sklaverei an ihren Standorten. Obgleich Konsuln die Sklaverei in einigen Fällen auch unter moralischen Aspekten analysierten und verteidigten, dominierte stets die Wahrnehmung der Plantagensklaverei und des Sklavenhandels als primär wirtschaftliches Thema. Von einem Verschweigen der Sklavereipraktiken kann daher keine Rede sein, es ist aber hervorzuheben, dass die Sklaverei sehr selten als ein Schwerpunktthema der Berichte herausstach und in der Regel als einer von mehreren wirtschaftlichen Faktoren Beachtung fand. Die Sklaverei erscheint so als ein Thema unter vielen. Zumindest im Falle Kubas ist jedoch festzustellen, dass mehrere Konsuln Bremer Beteiligungen am Sklavenhandel, von denen sie mit hoher Wahrscheinlichkeit wussten, verschwiegen.

---

phischer Raum, Politik, Wirtschaft, Kultur, Frankfurt am Main/Madrid 2010, 2., vollständig neu bearbeitete Auflage, S. 739–756, hier S. 739; Karl Fouquet, *Der deutsche Einwanderer und seine Nachkommen in Brasilien, 1808–1824–1974*, 1974, S. 48.

<sup>766</sup> Maischak, *German merchants*, 2013, S. 42.

Die offene Benennung der Sklaverei und teilweise auch des damit verbundenen Leids der Betroffenen als gegebene Tatsache oder gar wirtschaftliche Notwendigkeit in den überseeischen Plantagenregionen hebt sich vom früheren und zeitgenössischen Umgang mit der Sklaverei im Alten Reich und dessen Nachfolgestaaten ab. Obwohl die Zahl der als Sklaven gekauften und in das Alte Reich verschleppten Menschen im Laufe des 18. Jahrhunderts zunahm, gab es im positiven deutschen Recht keine explizite Regelung der Sklaverei. In der zeitgenössischen wissenschaftlichen Lehrmeinung fand bezüglich des Sklavenstatus jedoch ersatzweise das positive römische Recht Anwendung. 1796 bestätigte ein Gerichtsurteil im Fürstentum Lippe den Sklavenstatus Wilhelm Yongas mit Verweis auf das römische Recht. Die meisten betroffenen Personen befanden sich aber in Grauzonen. Sie wurden faktisch oft als versklavt behandelt, gleichzeitig gab es in der Regel keine explizite Nennung eines Sklavenstatus. Nicht nur die Sklaverei, auch die Leibeigenschaft befand sich seit dem ausgehenden 18. Jahrhundert unter zunehmendem moralischen Druck.<sup>767</sup> Auch Bremen stellte in dieser Entwicklung keine Ausnahme dar und betonte zum 1837 erfolgten Beitritt zu den Verträgen zur Unterdrückung des Sklavenhandels, dass es ein solches Gewerbe in Bremen nie gegeben habe und die öffentliche Meinung den Sklavenhandel schon seit jeher abgelehnt habe.<sup>768</sup> Die für den Amerikahandel der Bremer Kaufleute relevante, in verschiedenen Regionen des amerikanischen Doppelkontinents praktizierte Plantagensklaverei erscheint in den Konsulatsberichten hingegen in der Regel als rein wirtschaftliche Gegebenheit. Wie oben ausführlich dargelegt wurde, handelte es sich bei allen Bremer Konsuln um Kaufleute. Sie handelten also mit den Erzeugnissen der Sklavenplantagen. Abolitionistisch-moralische Betrachtungen des Sklavenhandels hätten ihrem wirtschaftlichen Eigeninteresse widersprochen. Es gibt jedoch auch keine Hinweise darauf, dass die Konsuln deutlich stärker als andere Bremer Kaufleute vom Sklavenhandel profitierten. Nur einem Konsul, Richard Fritze in Trinidad de Cuba, lässt sich als Käufer eine direkte Beteiligung am Sklavenschmuggel nachweisen.

767 Mallinckrodt, *Verhandelte (Un-) Freiheit*, 2017, S. 379f.; Rebekka von Mallinckrodt, *Sklaverei und Recht im Alten Reich*, in: Peter Burschel/Sünne Juterczenka (Hrsg.), *Das Meer. Maritime Welten in der Frühen Neuzeit*, Köln 2021, S. 29–42, hier S. 30f., 34f., 39–42.

768 StAB 2-A.-C., 2-C.4.g.I. Bd. 1, Auszug aus der Bürgerkonventsverhandlung, 30. September 1836. Vgl. in dieser Arbeit S. 364.

Als Schwerpunkt des transatlantischen Sklavenhandels des 19. Jahrhunderts überrascht es nicht, dass aus Brasilien eine besondere Fülle an Informationen und Überlegungen zur Sklaverei nach Bremen gelangte. Obwohl Brasilien auf Druck Großbritanniens den Sklavenimport 1831 offiziell verboten hatte, war den Pflanzern der Ankauf verschleppter Afrikanerinnen und Afrikaner bis in die 1850er Jahre weitgehend uneingeschränkt möglich. Erst ab 1850 begann Brasilien, das Verbot auch de facto und mit Nachdruck umzusetzen.<sup>769</sup> Noch in den 1830er und 1840er Jahren transportierten Sklavenschiffe mindestens 750.000 verschleppte Personen aus Afrika nach Brasilien. Zur Kursänderung der brasilianischen Regierung 1850 war es hauptsächlich gekommen, weil die britische Marine begonnen hatte, Sklavenschiffe auch in brasilianischen Hoheitsgewässern zu verfolgen.<sup>770</sup> Die mit der Sklaverei befassten Berichte der Konsuln reichen von einfachen Statistiken des Sklavenhandels zu ausführlichen Abhandlungen über die wirtschaftliche Notwendigkeit des Sklavenimports. Generalkonsul Ten Brink vermerkte wie selbstverständlich in einem von ihm erstellten „Verzeichnis der zu Rio de Janeiro in dem Laufe des Jahres 1827 angekommenen Schiffen“: „Schiffe aus fremden Häfen, größtenteils von der Africanischen Küste mit Negern. 86. Dahin abgegangen. 99.“<sup>771</sup>

Ten Brinks Nachfolger Stockmeyer berichtete als Generalkonsul über alle Entwicklungen, die er als relevant erachtete. Dies waren unter anderen Veränderungen in der brasilianischen Regierung, die Einstellung zu Handelsverträgen, Gesetzesänderungen, die Errichtung neuer Leuchttürme, Veränderungen von Hafengebühren, Handels- und Warenstatistiken und nicht zuletzt die Situation des Sklavenhandels. Im Februar 1847 schrieb er in seinen Jahresbericht für 1846: „Der Slaven-Handel hat sich trotz der vereinten Triple-Blockade der Africanischen Küste nicht so sehr vermindert, wie man hätte erwarten können.“ Der Umfang des Handels habe seiner Einschätzung nach im Vergleich zum Vorjahr sogar zugenommen. Die Sklavenhändler würden sich nicht abschrecken lassen, da die Profitabilität des Geschäfts weiterhin sehr hoch sei. Der Handel lohne sich sogar, wenn von drei Schiffen nur eines erfolgreich durch die Blockade käme. Auch der Einsatz günstig in Brasilien hergestellter schneller Dampfschiffe sowie

---

769 Meißner et al., *Schwarzes Amerika*, 2008, S. 215.

770 Bethell, *The decline and fall of slavery in Brazil*, 2018, S. 114.

771 StAB 2-A.-C., 2-C.12.b.2.d. *Schiffsverzeichnis* von J.H.C. Ten Brink, [o.D.].



die Duldung durch brasilianische Behörden<sup>772</sup> würde den Sklavenhandel begünstigen. Stockmeyer verurteilte den Sklavenhandel in seiner Analyse zwar nicht direkt, implizierte aber mehrmals eine persönliche moralische Ablehnung. So schrieb er, es sei nicht verwunderlich, „daß es fortwährend Leute giebt, welche sich mit diesem gefährlichen Handel befassen, der übrigens nach den Begriffen der Brasilianer, Portugiesen, Spanier & selbst mancher Franzosen, durchaus kein Opprobrium [sic, Schande] mit sich führt.“<sup>773</sup> Obwohl Stockmeyer offenbar keinen Zugriff auf verlässliche Zahlen hatte, sah er es als seine Pflicht, die Lage des Sklavenhandels in Brasilien nach Bremen zu vermitteln. Ein Jahr später vermerkte er in seinem für den Bremer Senat bestimmten Jahresbericht: „Der Sclavenhandel wird von den Brasilianern nach wie vor mit dem nämlichen Eifer betrieben. Daß die Ausfuhr neuer Neger eher zu- als abgenommen hat, läßt sich mit Gewißheit daraus abnehmen, daß die Preise in den letzten 12 Monaten graduell um 20 Pct gefallen sind.“<sup>774</sup>

Stockmeyer befand sich in seiner persönlichen Einschätzung zum Sklavenhandel in einem nicht ungewöhnlichen Dilemma, das letztlich typisch anti-abolitionistische Positionen widerspiegelte, die auch in der britischen Sklavereidebatte eine zentrale Rolle spielten. Britische Sklavereibefürworter erkannten die schlechten Bedingungen des Plantagenlebens oft an, hielten die Plantagensklaverei wirtschaftlich aber für unverzichtbar und plädierten daher für eine Verbesserung der Lebensverhältnisse auf den Plantagen, um eine völlige Abschaffung der Sklaverei zu verhindern.<sup>775</sup> Diesem Gedankengang entsprechend benannte Stockmeyer einerseits die

---

772 Stockmeyer erkannte in der Duldung der Behörden richtigerweise die Voraussetzung für die Fortführung des illegalen Handels. Die lokalen brasilianischen Behörden setzten das Sklavenimportverbot meist nicht durch und unterstützten den Sklavenhandel sogar durch das Ausstellen falscher Dokumente, um Herkunft und Ladung der Schiffe zu verschleiern. Dinizulu Gene Tinnie, *The Slaving Brig Henriqueta and Her Evil Sisters: A Case Study in the 19th-Century Illegal Slave Trade to Brazil*, in: *The Journal of African American History* 93 (2008) 4, S. 509–531, hier S. 523.

773 StAB 2-A.-C., 2-C.12.b.2.e.1. Christian Stockmeyer an Bürgermeister Smidt, 10. Februar 1847.

774 StAB 2-A.-C., 2-C.12.b.2.e.1. Christian Stockmeyer an Bürgermeister Smidt, 2. Februar 1848.

775 Ulrich Pallua, 'Slavery was Agreeable, its Fortune Desirable': The Acceptance of the Evils of Slavery as a Social Phenomenon: an Indicator of a Pro-Slavery Approach, in: *AAA: Arbeiten aus Anglistik und Amerikanistik* 32 (2007) 2, S. 197–220, hier S. 199–204; Drescher, *Abolition*, 2009, S. 209f., 259.



gewaltsame Verschleppung, Verschiffung und Versklavung der Afrikanerinnen und Afrikanern klar als unmenschlich. Andererseits erschien ihm als Kaufmann, der vom Handel mit durch Sklavenarbeit produzierten Gütern lebte, der Import kostengünstiger Arbeitskräfte alternativlos.<sup>776</sup> So sprach er sich für die Aufhebung der britischen Blockade auf, durch die „so viel Geld & Menschenleben geopfert werden & wodurch zugleich der Transport unendlich grausamer geworden ist.“ Es sei zudem ohnehin unmöglich, die ausgedehnten Küsten Brasiliens und Westafrikas effektiv zu bewachen. Damit nahm er eine Verschiebung der Problemursache vor. Verantwortlich für das entstehende menschliche Leid war nach dieser Ansicht nicht die Verschleppung selbst. Die schlechten Bedingungen auf den Sklavenschiffen und die hohe Sterblichkeit unter den Verschleppten waren dieser Auffassung nach auf die aus der Illegalität erwachsende Notwendigkeit der Verstohlenheit und Schnelligkeit des Transports zurückzuführen. Stockmeyer betonte aber: „Ich bin weit davon entfernt dem Handel das Wort reden zu wollen, nur glaube ich nicht, daß man auf diese Weise zum Ziel gelangen wird.“ Außerdem zeigte er sich überzeugt: „Die Brasilianischen Pflanzer werden sich nicht abhalten lassen, Sklaven zu kaufen, so lange sie sie für ihr Geld bekommen können [...]“ Besondere Sorgfalt verwandte Stockmeyer in seiner Einschätzung des Sklavenhandels darauf, nicht als Befürworter der Sklaverei, sondern lediglich als Überbringer anerkannter Fakten zu erscheinen. Zur Legitimation seiner Ansichten zog er einen Artikel der britischen Zeitung *the Times* heran. Demnach sei Zucker ohne „Neger“ nicht anzubauen, „denn keine andere Race sei der Landarbeit in den Tropen gewachsen [...]“. Die *Times* meine, weil die Menschen Westafrikas „sich in einer so elenden Lage befänden, daß jede Veränderung derselben als ein Vorteil erscheinen müßte“, könnten alternativ Freiwillige zur Übersiedlung als „Miethlinge“ auf die amerikanischen Plantagen bewegt werden. Stockmeyer schränkte diese abolitionistische Einschätzung jedoch ein und leitete aus ihr die Notwendigkeit des Fortbestehens der Sklaverei ab. „Sie [*the Times*] scheint aber nicht zu wissen, daß es schwer, ja fast unmöglich sein würde, die rohen Schwarzen ohne mehr oder weniger Zwang zur Arbeit anzuhalten. Es würde immer eine Art Sklaverei, nur unter anderem Namen

---

776 Stockmeyer selbst war in Rio de Janeiro als Teilhaber des Handelshauses Stockmeyer, Lallamant & Co als Kaufmann tätig. Wätjen, *Die Hansestädte und Brasilien*, S. 46, 51.

bleiben.<sup>777</sup> Stockmeyers Annahmen stützten sich auf zeitgenössisch kursierendes rassistisches Gedankengut, welches folgend ausführlicher analysiert wird.

Die Abhandlung Stockmeyers zeigt anschaulich den typischen Ablauf des durch die Konsuln nach Bremen gelenkten Wissenstransfers. Stockmeyer zeichnete das vor Ort kursierende Wissen über den Sklavenhandel, bestehend aus Meinungen der Pflanzer sowie der *Times* und seinen gesammelten Erfahrungswerten, auf. Auch die Konsuln trafen ihre Beurteilungen auf Grundlage internationaler und in ihren Gastländern stattfindender Diskurse. Das durch diesen und weitere Berichte dieser Art transferierte Wissen bildete eine Grundlage zur Meinungsbildung der Bremer politischen und kaufmännischen Elite. Nach der durch die Konsuln erfolgten *Mediatisierung* des Wissens erfolgte in Bremen die *Aufnahme* des Wissens oder die *Akkommodation des Wissens an eigene Problemlagen*.<sup>778</sup> Hierzu gehörte in Bremen etwa die Entwicklung eigener diplomatischer Positionen zum Sklavenhandel im Rahmen des Beitritts zu den Verträgen zur Unterdrückung des Sklavenhandels 1837 und der Umsetzung in den folgenden Jahren.

Stockmeyers ausführliche Überlegungen verdienen hier aufgrund ihrer in der Überlieferung bremischer Quellen der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts einzigartigen Tiefe auch auf inhaltlicher Ebene genauere Aufmerksamkeit. Sie zeugen von großer Vertrautheit mit den zeitgenössischen Abolitionsdebatten und zeigen auf, wie genau der Bremer Senat über das konsularische Informationsnetz über das Thema der Sklaverei unterrichtet wurde. Bemerkenswert ist dabei, dass Stockmeyer abolitionistische Vorschläge der *Times* nutzte, um seiner anti-abolitionistischen Haltung vor dem Senat Legitimität zu verleihen. Einige seiner Positionen fanden sich bereits seit der Mitte des 18. Jahrhunderts auch in deutschsprachigen Veröffentlichungen. So die Behauptung, aufgrund der schlechten Lebensbedingungen in Afrika sei die Versklavung in den Amerikas für die Verschleppten in jedem Fall eine Verbesserung.<sup>779</sup> Seine anti-abolitionistische Haltung entsprach insgesamt deutlich den typischen Positionen der britischen Sklavereidebatte der vorangegangenen Jahrzehnte. Seine Rezeption der *Times* zeigt, dass er mit dieser Debatte vertraut gewesen sein dürfte. Die Londoner Zeitungen hatten schon nach dem berühmten, zugunsten des Sklaven

777 StAB 2-A.-C., 2-C.12.b.2.e.1. Christian Stockmeyer an Bürgermeister Smidt, 2. Februar 1848.

778 Behrs et al., Wissenstransfer, 2013, S. 14.

779 Ressel, Rezeptionskizze, 2016, S. 183–186.

James Somerset entschiedenen Gerichtsverfahrens 1772 vermehrt über das Thema der Sklaverei berichtet. Die *Times* war 1785 also schon in einer Presselandschaft gegründet worden, in der eine kontroverse Sklavereidebatte existierte.<sup>780</sup> In entsprechenden Kommentaren der Herausgeber äußerte sich die *Times* schon früh kritisch über die Gräueltaten der Sklaverei.<sup>781</sup> Von einer durchgehenden und prinzipientreuen abolitionistischen Position der Zeitung kann dabei aber keineswegs die Rede sein. Für die Haitianische Revolution machte sie die Entscheidung Frankreichs verantwortlich, der freien schwarzen Bevölkerung St. Domingues Bürgerrechte zu verleihen.<sup>782</sup> Noch zu Beginn der 1860er Jahre war die *Times* entsetzt über den sich abzeichnenden Bürgerkrieg in den USA und fürchtete um die für die britische Baumwollverarbeitung lebenswichtige, auf Sklavenarbeit basierende Baumwollproduktion der amerikanischen Südstaaten.<sup>783</sup> In der Haltung, welche die *Times* im von Stockmeyer 1848 zitierten Artikel zeigt, ist zudem klar erkenntlich, dass auch im Grunde abolitionistische Haltungen nicht-weißen Menschen gegenüber oft ein rassistisches Überlegenheitsgefühl zeigten und paternalistische Einstellungen aufwiesen.<sup>784</sup>

Tatsächlich kam es in Brasilien nicht zur von der *Times* geforderten massenhaften Arbeit freier Schwarzer auf den Plantagen. Als die Sklaverei in Brasilien 1888 ihr endgültiges Ende fand, beschäftigten die Pflanzler in großer Anzahl arme europäische Einwanderer. Die ehemalige schwarze Sklavenbevölkerung war so Armut und gesellschaftlicher Marginalisierung ausgesetzt.<sup>785</sup> Obwohl freie Schwarze und gemischte Nachfahren Schwarzer und Weißer in Brasilien einen bedeutenden Bevölkerungsanteil stellten, der 1870 auf 40 % angewachsen war, gab es in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts weder eine starke, mit der Britischen oder US-Amerikanischen vergleichbaren Abolitionsbewegung noch einen signifikanten Anteil freier

---

780 Brycchan Carey, *British abolitionism and the rhetoric of sensibility. Writing, sentiment and slavery, 1760–1807*, Basingstoke, 2005 bietet einen präzisen Überblick über die Sklavereidebatte in der britischen Presse.

781 Christopher Leslie Brown, *Moral Capital: Foundations of British Abolitionism*, Chapel Hill, 2006, S. 370f.

782 David Brion Davis, *The Problem of slavery in the age of emancipation*, New York, 2015, S. 71.

783 Stanley Morison, *The History of the Times: The tradition established, 1841–1884*, 1951, S. 362.

784 Joel Quirk/David Richardson, *Anti-slavery, European Identity and International Society: A Macro-historical Perspective*, in: *Journal of Modern European History* 7 (2009) 1, S. 68–92, hier S. 87.

785 Meißner et al., *Schwarzes Amerika*, 2008, S. 218.

schwarzer Arbeit in der exportorientierten Plantagenproduktion. Große Plantagen fanden sich typischerweise in *Frontier*-Gebieten. Freien schwarzen Subsistenzbauern erschien es weitgehend unattraktiv, sich in entlegene Regionen zu begeben, um sich dort in die strenge Hierarchie der mit Sklaverei assoziierten Plantagen einzugliedern. Dieser Mangel an freiwilliger Arbeit auf Plantagen stärkte die Ansicht, die Sklaverei müsse zum Erhalt der gesamtwirtschaftlich unverzichtbaren Plantagenproduktion beibehalten werden.<sup>786</sup>

Obwohl Stockmeyer sich in den 1840er Jahren mit Unterbrechungen schon seit über zwei Jahrzehnten in Brasilien und damit in einer überwiegend anti-abolitionistischen Umgebung aufgehalten hatte, entsprach seine eigene anti-abolitionistische Argumentation bemerkenswerterweise eher der Haltung britischer als brasilianischer Sklavereibefürworter. Stockmeyers Schlussfolgerung, Schwarze seien nur mit Zwang zur Arbeit zu bewegen und die Institution der Sklaverei daher wirtschaftlich unerlässlich, basierte argumentativ auf rassistischen Annahmen wie einer Menschen afrikanischer Herkunft angeblich inhärenten Rohheit.<sup>787</sup> Dies entspricht nicht den in der brasilianischen Öffentlichkeit üblichen Pro-Sklaverei-Argumenten. In der parlamentarischen Debatte zur Bestimmung der Staatsbürgerschaftsartikel in der neuen Verfassung zeigte sich 1823, dass die brasilianischen Eliten die angebliche Abwesenheit eines Rassismus, wie er in den USA herrschte, in ihrer Eigenwahrnehmung seit der Unabhängigkeit als identitätsbestimmend ansahen. Während freie Schwarze in den USA, insbesondere in den Südstaaten, in den 1820ern vom öffentlichen Leben und gesellschaftlicher und politischer Mitbestimmung ausgeschlossen wurden, sollte die brasilianische Verfassung diese Rechte in bewusster Abgrenzung zu den USA und ähnlich gesinnten Staaten unabhängig von äußeren Merkmalen wie der Hautfarbe garantieren. Eine mit der in Großbritannien oder den USA vergleichbare Abolitionismusdebatte entstand daher nicht.<sup>788</sup>

Freigelassene Sklaven sowie alle, die eine Einkommensgrenze unterschritten, erhielten das passive Bürgerrecht, das kein Wahlrecht beinhaltete. Den Kindern freigelassener Sklaven sowie allen freigebohrenen Schwar-

786 Bethell, *The decline and fall of slavery in Brazil*, 2018, S. 116, 131.

787 Stockmeyer sprach wörtlich von „rohen Schwarzen“ und war unter anderem der Meinung, in Afrika seien „die barbarischen Häuptlinge schlimmer [...] als die reißenden Tiere des Waldes“. StAB 2-A.-C., 2-C.12.b.2.e.1. Christian Stockmeyer an Bürgermeister Smidt, 2. Februar 1848.

788 Berbel et al., *The Absence of Race*, 2007, S. 416f., 430–432; Bethell, *The decline and fall of slavery in Brazil*, 2018, S. 116f.

zen stand das aktive Bürgerrecht jedoch offen. Die Verschiebung auf die zweite Generation war ein Kompromiss zwischen Sklavereibefürwortern und Gegnern, der die vollständige Emanzipation der versklavten Bevölkerung ermöglichte, ohne die Institution der Sklaverei unter zu starken Druck zu setzen. Brasilianische Sklavereibefürworter vermieden es daher, rassistische Argumente wie eine natürliche Unterlegenheit schwarzer Menschen anzuführen. Stattdessen verwiesen sie darauf, dass viele Sklavinnen und Sklaven früher oder später freigelassen würden und sie bzw. ihre Nachfahren so gleichberechtigte Staatsbürger würden. Mit der Einführung einer Einkommensgrenze fand die Diskriminierung der schwarzen Bevölkerung über soziale, nicht äußerliche Marker statt. Das Argument, nur Afrikaner seien körperlich fähig, die harte Plantagenarbeit im tropischen Klima zu leisten, war zwar nicht gänzlich unbekannt. Das Hauptargument für den Fortbestand des transatlantischen Sklavenhandels auch nach dessen offiziellen Verbot 1831 blieb aber die Aussicht auf den sozialen und politischen Aufstieg der aus Afrika verschleppten Menschen.<sup>789</sup> Trotz der im Kaiserreich Brasilien formell beendeten Diskriminierung auf Grundlage der Hautfarbe bestand rassistische Diskriminierung aber mittels sozialer Hürden und informeller Regelungen der Regionalregierungen fort.<sup>790</sup>

Obwohl Stockmeyer mit der öffentlichen Sklavereidebatte seines Gastlandes als Kaufmann und Konsul über Jahrzehnte vertraut gewesen sein dürfte, bediente er sich ihrer in seiner Einschätzung für den Bremer Senat nicht. Anstatt auf die brasilianische Verfassung zu verweisen, nannte er rassistische Argumente. Stockmeyer hatte das Amt des Bremer Generalkonsuls zwar erst seit 1837 inne. Erste Aufenthalte in Brasilien lassen sich aber bereits 1819 nachweisen, als er als Supercargo des Bremer Schiffes *Weltbürger* in Rio de Janeiro war und dem Senat den Bericht des damaligen Generalkonsuls Stuhlmann überbrachte.<sup>791</sup> Über Stockmeyers Beweggründe der Argumentationswahl kann nur spekuliert werden. Möglicherweise wählte er die dem Senat vertrauteren Argumente der britischen Debatte, um nicht zu tief in die Details der Sklavereidebatten verschiedener Staaten eintauchen zu müssen. Schließlich war Bremen zu diesem Zeitpunkt schon seit über zehn Jahren durch Abschluss der Verträge zur Unterdrückung des Sklavenhandels ein Partnerstaat in den britischen Abolitionsbemühungen.

---

789 Berbel et al., *The Absence of Race*, 2007, S. 416f., 430–432.

790 Assunção et al., "Race", 1998, S. 390f., 433f.

791 StAB 2-A.-C., 2-C.12.b.2.b. Schreiben C.F. Stuhlmanns an Syndikus H. Gröning, 12. Juni 1819.

Unzweifelhaft waren den Senatsmitgliedern sowie der weiteren politischen Elite Bremens die Argumente der britischen Sklavereidebatte bereits spätestens seit dem Wiener Kongress und der dort auf Betreiben Großbritanniens beschlossenen Ächtung des Sklavenhandels bekannt.<sup>792</sup> Da der Wiener Beschluss jedoch weitgehend symbolischer Art war, nutzte Großbritannien in den folgenden Jahren und Jahrzehnten die eigene Wirtschaftsmacht, um in zahlreichen bilateralen Vertragsabschlüssen die verbindlichen Bekämpfung des Sklavenhandels durchzusetzen.<sup>793</sup>

In Venezuela thematisierte der Bremer Generalkonsul Christian Diedrich Strohm die Sklaverei besonders ausführlich, als ihre Abschaffung wirtschaftliche Schwierigkeiten zu verursachen drohte. Seine konsularischen Berichte strukturierte er stets thematisch. Im März 1854 berichtete er, dass der Kongress gewillt sei, „die Emancipation der Sklaven abzuschliessen“ und dass mit Unruhen von Seiten der Pflanzer zu rechnen sei. Im Juli des Jahres wusste er dann über die „Agricultur“ zu berichten: „Wegen Freigabe der Sklaven und Verwendung derselben zur Miliz, geräth dieselbe gänzlich in Verfall und dürfte, wenn nicht bald Ruhe im Lande rückkehren wird, einen Bürgerkrieg zu wege bringen.“<sup>794</sup> Schon in den Jahrzehnten zuvor hatte er den Mangel an Arbeitskräften auf den Plantagen mit Sorge betrachtet. In den 1830ern hatte er auf eine Entspannung der Lage durch die Einwanderung französischer und italienischer Arbeiter und den verstärkten Import von Baumwollmaschinen zur Produktivitätssteigerung gehofft.<sup>795</sup> Mit seiner Einschätzung der politischen Entwicklung Venezuelas und der Sklavenbefreiung blieb Strohm nicht allein. So zeugen die Berichte der preußischen Konsuln in Venezuela von ähnlichen Sorgen und eindeutiger Skepsis gegenüber den Befürwortern der Emanzipation. Die Befürchtungen des preußischen Konsuls beziehen sich aber stärker auf die allgemein

---

792 Helmut Berding, Die Ächtung des Sklavenhandels auf dem Wiener Kongress 1814/15, in: *Historische Zeitschrift* 219 (1974) 2, S. 265–289, hier S. 284.

793 Marcel van der Linden, Zur Logik einer Nicht-Entscheidung: Der Wiener Kongress und der Sklavenhandel, in: Thomas Just/Wolfgang Maderthaner/Helene Maimann (Hrsg.), *Der Wiener Kongress. Die Erfindung Europas*, Wien 2014, S. 354–373, hier S. 370–372. Obwohl der Wiener Beschluss wenig Verbindliches enthielt, ist seine humanitäre Strahlkraft, die das Thema auf die Tagesordnung der europäischen Debatten setzte, nicht zu unterschätzen.

794 StAB 2-A.-C., 2-C.16.II.a.1.c.2.b. Bericht C.D. Strohms, 24. Juli 1854.

795 StAB 2-A.-C., 2-C.16.II.a.1.c.2.b. Berichte C.D. Strohms, 12. April und 12. Dezember 1835.

unruhige politische Lage als auf die direkten wirtschaftlichen Folgen der Sklavenbefreiung.<sup>796</sup>

Christian Diedrich Strohms Berichte bilden die wirtschaftlichen und sozialen Schwierigkeiten Venezuelas ab. Nach der Unabhängigkeit von Spanien 1819 bzw. 1823 kam es in Großkolumbien, zu dem Venezuela gehörte, zu einem Verbot des Sklavenimports. Zur Umsetzung Simón Bolívars Versprechen der Sklavenbefreiung kam es aufgrund des Widerstands der Großgrundbesitzer jedoch nicht. Die Kinder von Sklavinnen sollten aber bei Erreichen des 18. Lebensjahres die Freiheit erhalten. Die venezolanische Elite nutzte anhaltende Unruhen der Versklavten sowie der Angehörigen der in quasi-unfreien Verhältnissen lebenden Unterschicht, um sich 1830 von Großkolumbien zu lösen. In der Folge konnten sie die Sklavenbefreiung immer weiter hinauszögern. Auch freie und freigelassene Landarbeiter lebten oft in einer Schuldknechtschaft. 1854 gewährte die landbesitzende Elite die Abschaffung der Sklaverei auch, um der Verpflichtung der Versorgung der alternden Sklavenbevölkerung zu entgehen. Soziale Konflikte und Unruhen verschärfen sich durch die so entstehende finanzielle Not der Freigelassenen noch. Christian Diedrich Strohms Befürchtung, die Abolition könne zur Destabilisierung und geringeren wirtschaftlichen Erträgen führen, erscheinen daher berechtigt und sind nicht unbedingt als prinzipielle Ablehnung der Sklavenbefreiung zu verstehen. Seine Sorge galt den aus den Freilassungen resultierenden sozialen Unruhen und einem daraus resultierenden Niedergang der Landwirtschaft.<sup>797</sup> Wie er sich zu einer sozial gerechteren Emanzipation positioniert hätte, muss hier offenbleiben. Als Importeur von Plantagengerät und Exporteur der Plantagenprodukte hatte er durch einen agrarwirtschaftlichen Abschwung viel zu verlieren.<sup>798</sup>

Auch die konsularische Dienstkorrespondenz aus Kuba, einem Schwerpunktgebiet des transatlantischen Sklavenhandels des 19. Jahrhunderts, informierte den Bremer Senat über den Fortbestand des illegalen Sklavenimports der Insel. Bereits kurz nach der Ersteinrichtung eines Bremer

---

796 So schrieb der preußische Konsul etwa: „[...] man weiß nicht, wie weit die Verwegenheit der revolutionären Parthey gehen werde, da diese sich bereits durch Freyheits Verheißungen an die Slaven zu verstärken sucht.“ Bericht des preußischen Konsuls Carl A. Rüks aus Puerto Cabello, 31. Dezember 1845, zitiert nach Walter, Preussen und Venezuela, 1991.

797 Siehe hierzu Michael Zeuske, Von Bolívar zu Chávez: Die Geschichte Venezuelas, Zürich, 2008, S. 159–240.

798 Die in StAB 2-A.-C., 2-C.16.II.c.2.b. überlieferten Briefe der Firma Stroh & Co bieten einen Einblick in die gehandelten Waren.



Konsulats auf Kuba 1836 berichtete der Bremer Konsul in Havanna, Hermann Wätjen, über die Auswirkungen des britischen Vorgehens gegen den Sklavenhandel auf die kubanische Plantagenwirtschaft. Die Pflanzer hätten in den vergangenen Jahren hohe Gewinne erzielt. Diese hätten sie „meistens zur Ausdehnung ihrer Pflanzungen und zu dem Ankauf von Negern benutzt, welche letztern durch die von Seiten Englands in Folge des neuen Tractats ergriffenen strengeren Maaßregeln bedeutend theurer geworden sind.“<sup>799</sup> Doch auch wenn Sklavenhandelsunternehmungen nun weniger zahlreich seien, beständen sie fort. 1838 berichtete Wätjen über die hartnäckige Beständigkeit des illegalen Handels. „Der Sklaven Handel mit der Küste von Africa wird ohne Unterbrechung betrieben; jedoch hat er in der letzten Zeit durch die Wachsamkeit der sowohl an jener Küste als in der Nähe der Insel kreuzenden Fahrzeuge eine bedeutende Verminderung erlitten [...]“.<sup>800</sup> Obwohl der Sklavenhandel in spanischen Territorien theoretisch schon seit 1820 verboten war, beendete erst 1845 ein auf britischen Druck erlassenes Gesetz die offene Unterstützung des Sklavenhandels durch kubanische Behörden.<sup>801</sup> Als Konsul vermittelte Wätjen die Informationen über den Zustand des Sklavenhandels aus einer neutral erscheinenden Beobachterposition nach Bremen. Nach seiner Rückkehr an die Weser tat er sich nicht als Gegner des Sklavenhandels hervor. 1841 sagte er im Gerichtsverfahren der als Sklavenschiff verdächtigten Bremer Bark *Julius & Eduard* aus, der Befrachter des Schiffes, Charles Tyng, sei ihm nicht als Sklavenhändler bekannt. Da Tyng auf Kuba über Jahre eine wichtige Rolle im kubanischen Sklavenhandel gespielt hatte, scheint es unwahrscheinlich, dass der gut vernetzte Konsul und Kaufmann Wätjen von Tyngs Geschäften tatsächlich nichts wusste.<sup>802</sup> Mit seiner Aussage trug Wätjen seinen Teil zum Freispruch der *Julius & Eduard* und damit zur Stärkung des Narrativs einer Nichtbeteiligung Bremens und der Hansestädte am transatlantischen Sklavenhandel bei.<sup>803</sup>

799 StAB 2-P.7.c.h.7. Bericht Hermann Wätjens, 3. Oktober 1836.

800 StAB 2-P.7.c.h.7. Bericht Hermann Wätjens, 15. März 1838.

801 Leonardo Marques, *The United States and the Transatlantic Slave Trade to the Americas, 1776–1867*, 2016, S. 125f.; Ada Ferrer, *Cuban Slavery and Atlantic Antislavery*, in: *Review (Fernand Braudel Center)* 31 (2008) 3, S. 267–295, hier 286–288.

802 Vgl. Rössler, *Bremer Kaufleute*, 2016, S. 89–92. Siehe zu den Gerichtsverfahren um die *Julius & Eduard* in dieser Arbeit „4.1.2. Konflikte: die Anwendung der Gesetze und Verträge im Fall der *Julius & Eduard*“.

803 Ressel, *Hamburg und die Niederelbe*, 2014, S. 94.



1851 informierte der Bremer Konsul in Trinidad de Cuba, Philipp Richard Fritze (Konsul 1850–1858),<sup>804</sup> über vergebliche Versuche der Unterdrückung des Sklavenhandels. „[...] ein Slavenschiff wurde als Prise von spanischen Kreuzern angebracht, allein die Ladung war bereits gelandet gewesen, als es genommen wurde.“<sup>805</sup> Fritze war 1843 als Zuckerhändler von Bremen nach Kuba übergesiedelt und wurde dort 1855 selbst zum Plantagenbesitzer.<sup>806</sup> Fritzes Werdegang vom Bremer Kaufmann zum kubanischen Plantagenbesitzer ist in dieser Arbeit im folgenden Unterkapitel ausführlich beleuchtet.<sup>807</sup> Fritze hatte in seinem Tagebuch schon kurz nach seiner Ankunft auf Kuba die Ankünfte von Sklavenschiffen notiert. Die Sklaverei hatte er offenbar rasch als soziale und wirtschaftliche Normalität akzeptiert. Nach geschäftlichen oder der Erholung dienenden Reisen auf ländliche Plantagen galt das Augenmerk seiner Aufzeichnungen für gewöhnlich der landschaftlichen Schönheit. Fritze war in der kubanischen Pflanzereelite bestens vernetzt und notierte in seinem Tagebuch 1854 die Verhaftung von Bekannten wegen Beteiligung am illegalen Sklavenhandel.<sup>808</sup>

Diese nüchternen Schilderungen des Fortbestehens des illegalen Sklavenhandels sind auch im Kontext zeitgenössischer Reiseberichte und Debatten über die kubanische Sklaverei zu sehen. 1826 veröffentlichte Alexander von Humboldt, der sich 1800/1801 und 1804 auf Kuba aufgehalten hatte, seinen *Essai politique* über Kuba. In diesem verurteilte er die Sklaverei deutlich und kritisierte zeitgenössische Versuche, den Status der Versklavten mit verharmlosenden Umschreibungen zu relativieren.<sup>809</sup> Humboldts Überlegungen wurden in Europa viel diskutiert. In den Berich-

---

804 Der Bremer Staatskalender von 1859 führt Fritze noch als Konsul auf. Da er sich aber nur bis 1858 auf Kuba aufhielt, konnte er das Amt nicht mehr ausüben.

805 StAB 2-P.7.c.2.t.5. Richard Fritzes „Übersicht der Bewegung im Hafen von Trinidad de Cuba im Jahre 1851“, o.D.

806 Vgl. zu Fritze Rössler, *Bremer Kaufleute*, 2016, S. 94–105.

807 Siehe diesbezüglich in dieser Arbeit den Abschnitt über Richard Fritze ab S. 309.

808 Rössler, *Bremer Kaufleute*, 2016, S. 97f.

809 Trotz der eindeutigen moralischen Verurteilung der Sklaverei blieb Humboldt Pragmatist, der die Kooperation der lokalen Eliten für eine wirtschaftlich und sozial nachhaltig erfolgreiche Abolition als notwendig ansah. Auch auf Kuba selbst entwickelte sich in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts eine Abolitionsdebatte. Ein bedeutsames Argument für den Verbot des Sklavenhandels war, ein zu großes demografisches Übergewicht der schwarzen Bevölkerung zu verhindern. Michael Zeuske, *Schwarze Karibik: Sklaven, Sklavereikultur und Emanzipation*, Zürich, 2004, S. 354.

ten europäischer Reisender spielte die Beschreibung der kubanischen Sklaverei in den folgenden Jahrzehnten eine zentrale Rolle, die stets politisiert war. Britische Autoren verurteilten die Sklaverei und folgten ihren Spuren geradezu sensationslüstern. Nordamerikanische Autoren analysierten die Wirtschaftlichkeit des Plantagenbetriebs im Vergleich zu den Süd-USA. Spanische Autoren hingegen sind in der Debatte über die kubanische Sklaverei nur wenig repräsentiert.<sup>810</sup>

Gerade vor diesem Hintergrund fällt die Zurückhaltung der Bremer Konsuln in ihrer amtlichen Korrespondenz auf, die zwar nicht befürwortend, aber auch nicht offen kritisch ist. Zumindest in Fritzes Fall ist sie zudem zweifellos von einer sklavereibefürwortenden Einstellung beeinflusst, die nur wenige Jahre später zur eigenen Verwicklung in den illegalen Sklavenhandel führte. Nach dem legalen Erwerb einer Plantage kaufte er hunderte ins Land geschmuggelte Sklaven für sich selbst und befreundete Pflanzer.<sup>811</sup> In offizieller Dienstkorrespondenz schilderte Fritze den illegalen Sklavenhandel, in den er als Käufer persönlich involviert war, kaum.<sup>812</sup> Umso interessanter ist es, dass Fritze 1856 seinem Schwiegervater vom Kauf seiner Plantage auf Kuba berichtete. Bemerkenswert ist dieser Vorgang, da es sich bei seinem Schwiegervater um ein Mitglied der Kommission des Senats für die auswärtigen Angelegenheiten handelte, den Bremer Senator Arnold Duckwitz, der ein Jahr später Bürgermeister wurde. Als Reaktion versicherte Duckwitz seinem Schwiegersohn lediglich, dass Sklavenbesitz Fritzes Ruf in Bremen nicht schaden würde.<sup>813</sup> Fritzes Kollege Friedrich Alexander Büsing, der von 1854 bis 1860 Bremer Konsul in Havanna war, schrieb über den Sklavenschmuggel etwas ausführlicher. Er wusste 1856 und 1857 zu berichten, dass die kubanischen Behörden entsprechend der Gesetzesverschärfung von 1845 inzwischen ernsthafter gegen den illegalen Handel vorgehen. Der Handel nehme aber wieder zu, da es leicht möglich sei, geschmuggelte Sklaven heimlich nachts anzulanden. Von Fritzes Aktivi-

---

810 Thomas Bremer, Die Reise in die Abolition: Europäische Reisende nach Cuba und die Anti-Sklavereidebatte zwischen 1820 und 1845, in: Walther L. Bernecker/Gertrud Krömer (Hrsg.), Die Wiederentdeckung Lateinamerikas. Die Erfahrung des Subkontinents in Reiseberichten des 19. Jahrhunderts, Frankfurt am Main 1997, 1. Auflage, digitale Originalausgabe, S. 309–324, hier S. 311–315, 317, 322.

811 Siehe in dieser Arbeit S. 321f.

812 In StAB 2-P.7.c.2.t.5. sind nur wenige Berichte Fritzes überliefert. Es ist möglich, dass er den Sklavenhandel in nicht überlieferten Briefen thematisierte.

813 Siehe in dieser Arbeit S. 326.

täten schrieb Büsing nichts.<sup>814</sup> Im Juli 1857 trat Büsing eine Europareise an und ließ sich als Konsul von seinem Associé Friedrich Richter vertreten.<sup>815</sup> Dieser verfasste den Jahresbericht für das Jahr 1857, in dem er schrieb: „Die im vorigen Jahre so sehr zahlreichen Unternehmungen mit der Westküste von Africa sind von der hiesigen Regierung nach Kräften und energisch unterdrückt [...]“. Dass 1857 auf Kuba ein illegaler Kauf von über den Atlantik geschmuggelten Sklaven Fritzes öffentlich geworden war, berichtete er nicht. Da Bürgermeister Duckwitz ohnehin von Fritzes großem Sklavenbesitz wusste, wäre wohl auch nicht mit Konsequenzen für Fritze zu rechnen gewesen. Fritze und Büsing pflegten zudem ein freundschaftlich-vertrauliches Verhältnis, das auch die aus geschäftlichen Gründen ausdrücklich vertrauliche Diskussion von Fritzes Plantage beinhaltete.<sup>816</sup>

Dass Fritze als Repräsentant des Bremer Staates durch seine illegalen Geschäfte den Ruf Bremens schädigen könnte, besorgte offenbar weder die Staatsführung in Bremen noch die übrigen Bremer Konsuln auf Kuba. Das Narrativ, dass Bremen in keiner Weise mit dem transatlantischen Sklavenhandel in Verbindung stehe, hielten sie durch die im offiziellen Kontext bewahrte Nichterwähnung, also dem Verbergen, von Fritzes Tätigkeiten aufrecht. Die bereits beim ersten Bremer Konsul auf Kuba, Hermann Wätjen, erkennbare Begünstigung des Sklavenhandels durch das Verschweigen von Bremer Involvierung setzte sich so fort.

Die Konsulatskorrespondenz aus den USA erlaubt einen Einblick in die Haltung der dort niedergelassenen Bremer Kaufleute zu den britischen und französischen Bemühungen zur Unterdrückung des Sklavenhandels. Der Bremer Konsul in New Orleans, Friedrich Rodewald (Konsul 1842–1862), äußerte 1842 seinen Ärger über das Kontrollrecht britischer und französischer Schiffe. Bremer Kapitäne von Auswandererschiffen seien nicht verpflichtet, ein Zertifikat zum Nachweis der Nichtbeförderung versklavter Personen mitzuführen. Dennoch würde das Fehlen eines solchen Zertifikats den kontrollierenden Offizieren oft als Grund ausreichen, Vorwürfe des Sklavenhandels gegen Auswandererschiffe zu erheben. Er äußerte sich außerdem negativ über den 1837 erfolgten Beitritt Bremens zu den Verträ-

---

814 StAB 2-P.7.c.h.7. Friedrich Alexander Büsing an die Senatskommission in auswärtigen Angelegenheiten, 22. Februar 1856 und 7. Februar 1857. Vgl. Rössler, *Bremer Kaufleute*, 2016, S. 102.

815 StAB 2-P.7.c.h.7. Friedrich Alexander Büsing an die Senatskommission in auswärtigen Angelegenheiten, 7. Juli 1857; Friedrich Richter an die Senatskommission in auswärtigen Angelegenheiten, 1. Februar 1858.

816 StAB 7.103, 17 Richard Fritze an Friedrich Büsing, 24. Februar 1857.

gen zur Unterdrückung des Sklavenhandels, da dieser erst die rechtliche Grundlage für diese als Behinderung der Wirtschaft empfundenen Maßnahmen geschaffen hatte. Da der Beitritt auf Druck Großbritanniens geschehen war, stellte er allerdings eine realpolitische Notwendigkeit dar und Rodewald ging nicht so weit, die Aufkündigung der Verträge zu fordern. Seine Position stellt also keineswegs ein Extrem dar. Das Recht auf Untersuchung verdächtiger Schiffe war umstritten, Juristen und Kaufleute fürchteten, es könnte sich zur Behinderung des Handels missbrauchen lassen.<sup>817</sup> Als Beleg für die hierdurch entstandenen weitreichenden Einschränkungen führte Rodewald das oben erwähnte Gerichtsverfahren in der Sache der als Sklavenschiff verdächtigten Bremer Bark *Julius & Eduard* an.<sup>818</sup> Im Rückblick ist dies ein unglücklich gewählter Beweis für überbordende Kontrollkompetenzen, da der bekannte Finanzier und logistische Unterstützer des Sklavenhandels Charles Tyng die *Julius & Eduard* trotz damaligen Freispruchs tatsächlich mit Waren befrachtet hatte, die für den Sklavenhandel vorgesehen gewesen waren.<sup>819</sup>

Der Ärger des Konsuls in New Orleans ist aber auch im Zusammenhang seines Standortes zu sehen. Während Regionen wie Kuba und Brasilien den Fortbestand des transatlantischen Sklavenhandels duldeten, war das in den USA 1808 erlassene Verbot desselben weitgehend umgesetzt. In den späten 1830er Jahren waren selbst die meisten Schmuggelrouten, beispielsweise von Kuba über Florida, geschlossen. Der Profitabilität der Sklavenplantagen, die sich weiter in Richtung Südwesten ausbreiteten, leistete dieser Umstand keinen Abbruch. Die Plantagen des Südens und Westens konnten sich im inländischen Handel mit ausreichend versklavten Arbeitskräften versorgen, da die natürliche Reproduktionsrate der versklavten Bevölkerung in den USA außergewöhnlich hoch war. In den nördlichsten Sklaven-

---

817 Es seien hier zwei zeitgenössische Veröffentlichungen genannt, die sich mit dieser Frage beschäftigten: Carl von Kaltenborn, Grundsätze des praktischen Europäischen Seerechts, besonders im Privatverkehre, mit Rücksicht auf alle wichtigen Partikularrechte, namentlich der Norddeutschen Seestaten, besonders Preussens und der Hansestädte sowie Hollands, Frankreichs, Spaniens, Englands, Nordamerikas, Dänemarks, Schwedens, Russlands etc. Zweiter Band, Berlin, 1851, S. 351; N.N., Handelsgerichtliches Verfahren und Erkenntniß über die Hamburger Bark Louise wegen Verdachts der Beteiligung im Sklavenhandel, Hamburg, 1842.

818 StAB 2-A.-C., 2-B.13.b.4. Brief Friedrich Rodewalds an den Senat, 13. Dezember 1842.

819 Siehe hierzu in dieser Arbeit Kapitel „4.1. Gesetze und Maßnahmen gegen den Sklavenhandel: Notwendigkeit oder „Schikane“?“, vgl. Rössler, Bremer Kaufleute, 2016, S. 91f.

staaten, darunter Maryland und Virginia, verlor die Landwirtschaft in dieser Zeit zudem an Bedeutung und Sklavenhalter konnten ihren menschlichen Besitz gewinnbringend nach Süden weiterverkaufen. Das Fortbestehen der Plantagensklaverei in Louisiana wies also nicht auf einen nennenswerten illegalen Sklavenhandel über New Orleans hin.<sup>820</sup> Wenn Rodewald die Festhaltung und Durchsuchung von Bremer Schiffen mit Zielhafen in den USA im Kampf gegen den Sklavenhandel als ungerechtfertigten Eingriff in die unternehmerische Freiheit empfand, ist davon also nicht direkt auf eine Befürwortung des Sklavenhandels zu schließen. Ansonsten befasst sich die leider nicht sehr umfangreich erhaltene Dienstkorrespondenz der bremischen Konsulate in den Südstaaten bis zum Ausbruch des Bürgerkriegs 1860 kaum mit dieser Thematik. Sofern Sklaven in den Berichten Erwähnung finden, tun sie dies als rein wirtschaftliche Faktoren.<sup>821</sup> So zeigt dies etwa der oben angesprochene Bericht des Konsuls in Richmond, Eduard Wilhelm de Voss, der als Folge der Weltwirtschaftskrise die „Entwerthung der Neger“ in Virginia besprach.<sup>822</sup> Als wirtschaftlicher Faktor trat die Sklaverei auch ohne klare Benennung auf. So übermittelte das Konsulat in Galveston die wirtschaftliche Situation der „Pflanzer“. Dass diese auf der Institution der Sklaverei basierte, war jedoch nicht zu übersehen. Auch wenn die lückenhaft überlieferten Konsulatsberichte aus Galveston keine Einschätzung der Sklaverei beinhalten, zeigt doch eine in den Konsulatsakten erhaltene Ausgabe der *Texas Times* aus dem Jahr 1843, dass Informationen über dieses Thema nach Bremen gelangten. Zentral auf der Frontseite der Zeitung befindet sich ein antiabolitionistischer Artikel.<sup>823</sup> Eine Untersuchung der Oldenburger Konsulatsberichte aus den USA zeigt aber, dass die Sklavereifrage erst ab den 1850er Jahren, als der Bürgerkrieg sich bereits abzeichnete und die Debatte in den USA allgegenwärtig war, deutlich an Relevanz gewann. Die oldenburgischen Konsuln positionierten sich deut-

---

820 John Craig Hammond, *Slavery, Settlement, and Empire: The Expansion and Growth of Slavery in the Interior of the North American Continent, 1770–1820*, in: *Journal of the Early Republic* 32 (2012) 2, S. 175–206, hier S. 200; Ausführliche Untersuchungen und zuverlässige Schätzungen über die Zahl der von Kuba in die USA geschmuggelten Sklaven stehen jedoch noch aus. Zeuske, *Handbuch Geschichte der Sklaverei*, 2013, S. 458–461; Zeuske, *Out of the Americas*, 2018, S. 104f.; siehe hierzu auch John Harris, *The last slave ships: New York and the end of the middle passage*, New Haven/London, 2020.

821 Vgl. Maischak, *German merchants*, 2013, S. 171.

822 StAB 2-A.-C., 2-B.13.b.10. Konsulatsbericht von Eduard Wilhelm de Voss, 31. Dezember 1857.

823 StAB 2-A.-C., 2-B.13.b.12. *The Texas Times*, 1. April 1843.

lich gegen die als menschenverachtend empfundene Praxis, sahen in ihr aber unter bestimmten Umständen noch immer wirtschaftliche Vorteile.<sup>824</sup> 1853 schrieb der oldenburgische Konsul in Louisville (Ohio) die Sklaverei sei „notwendig, materiell aufgefaßt, vielleicht noch für die Zucker- und Baumwollplantagen unter der heißen Sonne des Südens“.<sup>825</sup>

Der Umgang mit dem auch zeitgenössisch brisanten Thema der Sklaverei in der untersuchten Konsulatskorrespondenz unterscheidet sich zwischen den Konsuln deutlich, weist aber einen gemeinsamen roten Faden auf. Als Gemeinsamkeit ist wenig überraschend festzustellen, dass kein Konsul die Sklaverei offen und uneingeschränkt befürwortete. In ihrer Korrespondenz gingen die Konsuln nicht über eine rein moralische Ablehnung hinaus, oft vermieden sie eigene Wertungen durch einen faktizistischen Berichtsstil. Der Generalkonsul in Brasilien Christian Stockmeyer sah klar eine wirtschaftliche Notwendigkeit der Institution. Der Generalkonsul in Venezuela Christian Diedrich Strohm vermied eine direkte Positionierung und behandelte die Sklaverei als wirtschaftliche Realität, deren Abschaffung ebenso reale wirtschaftliche Folgen haben würde. Obwohl er dabei eine klare Meinungsäußerung vermied, sah er doch die wirtschaftlichen Vorteile der Sklaverei und sorgte sich um die Zukunft der Plantagenwirtschaft. Von einigen Konsuln sind nur kommentarlose Zahlen angekommener Sklavenschiffe überliefert. Festzuhalten ist, dass die Konsuln klare Positionierungen überwiegend vermieden. Einerseits sind deutlich die Sorgen vor den wirtschaftlichen Konsequenzen einer gänzlichen Abschaffung der Plantagensklaverei zu spüren. Andererseits macht sich der in Europa seit der Ächtung des Sklavenhandels auf dem Wiener Kongress offiziell geltende politisch-moralische Konsens, der den Sklavenhandel als unmenschlich verurteilte, deutlich bemerkbar. Mit dem Beitritt zu den ursprünglich 1831 und 1833 zwischen Großbritannien und Frankreich geschlossenen Verträgen zur Unterdrückung des Sklavenhandels im Jahr 1837 hatten Bremen sowie auch Hamburg und Lübeck diese Haltung schließlich noch einmal explizit bekräftigt und in verbindliches Recht gegossen.<sup>826</sup> Es ist dementsprechend nicht überraschend, dass selbst jene Konsuln, die noch wirtschaftliche Vor-

824 Hartmann, *Die USA im Spiegel der oldenburgischen Konsulatsberichte 1830–1867*, 1979, S. 135.

825 Zitiert nach ebd.

826 Siehe hierzu unten „4.1.1 Vorbehalte: die Gesetze und Verträge zur Unterdrückung des Sklavenhandels“. Vgl. Rössler, *Bremer Kaufleute*, 2016, S. 84–87; Maischak, *German merchants*, 2013, S. 170f.; Lentz, „No German Ship Conducts Slave Trade!“, 2021.

teile in der Sklaverei sahen, in ihren amtlichen Berichten darauf achteten, der offiziellen bremischen Position nicht direkt zu widersprechen. Sichtbar ist diese Einstellung an Bremer Konsuln auf Kuba, die Bremer Beteiligungen am Sklavenhandel bewusst verschwiegen.

#### 3.4 Bremer Geschäftsleute in der Plantagensklaverei

Wie zuvor gezeigt werden konnte, profitierten Bremer Kaufleute indirekt über den Warenhandel von der atlantischen Sklaverei und besaßen in amerikanischen Plantagenregionen auch persönlich Sklaven für den häuslichen Dienst und die Arbeit im kaufmännischen Geschäft. Hierüber hinaus gab es aber auch direkte Verbindungen zur Plantagensklaverei. Besonders für das 18. Jahrhundert bleiben Spuren Bremer Geschäftsleute auf amerikanischen Sklavenplantagen oft rar und unkonkret. Die schwierige Quellenlage erlaubt es nur selten, sie im Detail abzubilden. Da Bremer sich in verschiedenen Kolonialreichen niederließen und sich über ihre Grenzen bewegten, verteilen sich auch die Zeugnisse ihrer Aktivitäten. Bremer waren in Amerika im Plantagengeschäft nicht nur in seltenen Einzelfällen engagiert. Dieses Unterkapitel stellt eine Reihe von Bremern vor, die entweder Sklavenplantagen besaßen oder auf diesen verantwortungsvolle Administrationsaufgaben übernommen haben. Die hier vorgestellte Auswahl ist nicht als vollständige Liste der Bremer auf Sklavenplantagen zu verstehen. Ziel ist es, zu zeigen, dass Bremer nicht nur den gesamten Schwerpunktzeitraum dieser Arbeit hindurch, sondern mindestens von der Mitte des 18. bis in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts direkt in der atlantischen Plantagensklaverei engagiert waren. Weiterhin gilt es zu untersuchen, wie ihnen die Teilhabe an der Plantagensklaverei innerhalb der Kolonialreiche verschiedener europäischer Staaten gelungen war. Es handelte sich bei den untersuchten Bremern ebenso um Mitglieder wohlhabender und eingesessener Kaufmannsfamilien wie um Zuwanderer ohne nennenswerte familiäre Netzwerke. Sofern die Quellenlage es zulässt, ist auch nach ihrer persönlichen Einstellung zur Sklaverei und der Abolitionismusdebatte sowie der Rezeption ihrer beruflichen Tätigkeit in Bremen zu fragen. So ist etwa zu diskutieren, inwiefern Sklavenbesitz in ihrem Bremer Umfeld auf stillschweigende Akzeptanz stieß oder aber auf offene Kritik bzw. Befürwortung.

Der Fokus liegt erneut auf Vertretern einer hauptsächlich aus Kaufleuten bestehenden Elitenmobilität. Die Verbindungen aus Deutschland zu den



Sklavenplantagen beschränkten sich jedoch nicht ausschließlich auf diese Gruppe. Auch deutschsprachige Arbeiter, vornehmlich mit handwerklicher oder landwirtschaftlicher Erfahrung, hielten sich in verschiedenen Funktionen auf atlantischen Plantagen auf. Sie arbeiteten schon im 18. Jahrhundert etwa auf den Plantagen Dänisch-Westindiens als Fachkräfte in der Zuckerraffination. Hiervon zu unterscheiden ist die hier nicht untersuchte, in der Regel zeitlich später angesiedelte Verwendung deutscher Auswanderer als Arbeitskräfte auf Plantagen. Als in den 1830er Jahren die deutsche Auswanderung stark zunahm und die Institution der Sklaverei insbesondere in britischen Überseebesitzungen unter Druck geriet, heuerten einige Plantagenbesitzer Auswanderer ohne Vermögen als Plantagenarbeiter an. Anwerber rekrutierten deutsche Auswanderer etwa für die brasilianische Armee, aber auch für jamaikanische Plantagenarbeit. So verkündete ein Zeitungsbericht 1834, aufgrund „der fortdauernden Widerspenstigkeit der Neger“ würden europäische Arbeiter gesucht. „Auch in Bremen wurde kürzlich für Jamaica geworben.“<sup>827</sup> Bei der in diesem Unterkapitel untersuchten Migration handelte es sich nicht um dauerhafte Auswanderung, sondern in den meisten Fällen wie in den vorigen Unterkapiteln um temporäre Kaufmannsmigration. Nach dem Knüpfen von Handelsnetzwerken oder dem Verdienst einer ausreichenden Geldsumme kehrten viele der Auswanderer zurück nach Bremen und konnten ihre Erfahrungen der Sklaverei und Plantagenwirtschaft zurück in ihre Heimatstadt tragen.

Alle hier behandelten Bremer Geschäftsleute hielten sich persönlich in den Amerikas am Standort der Plantage auf. Es handelt sich also nicht um reine Kapitalgeber und Investoren, die in Europa verblieben und die als Geldanlage genutzten Plantagen nie selbst zu Gesicht bekamen. Obwohl eine solche indirektere Beteiligung an der Plantagensklaverei meist nicht offensichtlich ist, sind auch unter Bremern bzw. Kaufleuten Bremer Abstammung Hinweise auf entsprechende Investitionen zu finden.<sup>828</sup> Neben

---

827 Hamburger Nachrichten, 13. Dezember 1834. Die Sklaverei wurde im Britischen Empire 1833 abgeschafft. Die in Bremen durch diesen Aufruf angeworbenen Arbeiter kamen auf den Plantagen also theoretisch nicht mehr mit Sklaverei in Berührung. De Facto dauerte die Versklavung aber unter dem sog. „Apprenticeship System“ fort, das die befreiten Sklaven bis 1838 weiterhin zur Arbeit auf den Plantagen ihrer ehemaligen Besitzer zwang. Siehe hierzu Drescher, *Abolition*, 2009, S. 264.

828 Der gebürtige Bremer Henry (vrmtl. Hinrich) Nantes, aus einer wohlhabenden Kaufmannsfamilie stammend, emigrierte nach Großbritannien und erwarb 1789 die britische Staatsangehörigkeit. Er war Teilhaber des Handelshauses Muilman & Nantes, das einen nahezu globalen Handel betrieb. Nach dem Sklavenaufstand von



dem direkten Kauf von Plantagen eigneten sich auch Anteilsscheine als risikoärmere Investitionsmöglichkeit. Dass Bremer auch von solchen Möglichkeiten Gebrauch machten, zeigt eine von der *Agricultural Society of South-Carolina* eigens nach Bremen gesandte Werbeschrift, die von Kapitalinvestitionen in die Reismühlen des Bundesstaates überzeugen sollte.<sup>829</sup> Ebenso wenig finden Kaufleute Berücksichtigung, die Plantagen in Gebieten besaßen, in denen die Sklaverei bereits abgeschafft war.<sup>830</sup>

Das Unterkapitel besteht aus vier chronologisch geordneten Fallstudien über Bremer, die sich auf ihnen gehörenden Sklavenplantagen aufhielten oder auf Plantagen angestellt waren. Das Vorgehen ist mikrohistorisch und teils biografisch geprägt. Ausgangspunkt der Fallstudien ist jeweils ein Plantagenbesitzer oder Verwalter, von dem ausgehend ein Themenkomplex untersucht wird, der mehrere Personen umfasst. So zeigt die erste Studie frühe Sklavereiverflechtungen, die noch vor Beginn des Bremer Transatlantikhandels stattfanden, aber in Bremen bis ins 19. Jahrhundert hinein rückwirkten. Die zweite Studie zeigt anhand eines den Atlantik umspannenden Familien- und Freundschaftsnetzwerkes, wie Wissen um den Sklavenbesitz sich verbreitete und wie es zur Kettenmigration in die Plantagensklaverei kommen konnte. Die dritte Studie zeigt anhand von St. Thomas, dass der Plantagenbesitz verschiedene Funktionen erfüllten konnte. Bremer Plantagenbesitzer führten parallel ihre Handelshäuser fort oder betrieben Plantagen nur als Nebenerwerb oder Freizeitbeschäftigung. Die vierte Studie behandelt die Wandlung vom Kaufmann zum Pflanzer, die noch in den 1850er Jahren Familienmitglieder und Firmenangestellte aus Bremen zwecks Beteiligung an der Plantagensklaverei nach Kuba brachte. Der erweiterte zeitliche Rahmen verdeutlicht Dauer und Kontinuität der Bremer Beteiligung an der Plantagensklave-

---

1791 sah er eine Investitionsgelegenheit in St. Domingue und betrieb die Errichtung einer von vier Agenten auf Kommissionsbasis geführten Niederlassung und erwarb wohl auch eine Plantage. Er selbst blieb jedoch in Großbritannien, wo seine Firma aufgrund unseriöser Geschäftspraktiken 1797 Konkurs anmelden musste. Schulte-Beerbühl, *Deutsche Kaufleute in London*, 2007, 112, 368–372.

829 StAB 2-A.-C., 2-B.13.a. „Notice of the Agricultural Society of South-Carolina, on the profits of the New Trade of Rough Rice, 18. September 1827.

830 Berühmtestes Beispiel eines solchen Falles ist der Bremer Friedrich Rudolph Klee (1803–1853), der in Guatemala gemeinsam mit einem Engländer das Handelshaus Klee, Skinner & Co führte. Klee war ab 1841 bzw. 1842 Generalkonsul der Hansestädte in Guatemala und weiteren Nachfolgestaaten der Zentralamerikanischen Konföderation. Bereits in den 1830er Jahren besaß er große Plantagen im Land und war spätestens in den frühen 1850er Jahren der wichtigste Produzent und Exporteur von Cochenille (roter Farbstoff). Die Sklaverei endete in Guatemala bereits 1823. Dane, *Die wirtschaftlichen Beziehungen*, 1971, 79–81.

rei. Die chronologische Gliederung macht die Entwicklungen des Sklaverei-Atlantiks greifbar, die sich in den einzelnen Fallstudien niederschlägt. Von den Sklavenaufständen auf St. Domingue, das zu einem Aufblühen der Plantagenwirtschaft Jamaikas führte, über den Beginn des *Hidden Atlantic* bis zur Konzentration der *Second Slavery* auf Gebiete wie Kuba, waren Bremer Akteure beteiligt. Umgekehrt hatten diese Entwicklungen auf der Makroebene Einfluss auf den Handlungsspielraum der Bremer. Konnten sie in den ersten Fallstudien noch frei nach ihrem Bedarf versklavte Arbeitskräfte erwerben, spielten in der letzten Fallstudie die Restriktionen der staatlichen Abolition eine große Rolle.

Neben den in den Fallstudien ausführlich vorgestellten Bremern in der Plantagensklaverei finden sich Hinweise auf weitere Bremer Pflanzler. Die in Quellen und Literatur zu findenden Anhaltspunkte deuten im 18. Jahrhundert auf eine verstärkte Beteiligung von Bremern an der Plantagenwirtschaft der niederländischen Kolonien auf dem südamerikanischen Festland. So gingen Mitglieder des Bremer Zweigs der Familie **Meinertzhagen** in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts in die niederländische Kolonie Suriname und kamen dort zu Plantagenbesitz. In den 1790ern besaß eine Frau Meinertzhagen zwei surinamische Plantagen. Es scheint hier aber keine enge Verbindung mehr nach Bremen gegeben zu haben.<sup>831</sup> Auf einer Karte der niederländischen Kolonie Demerara ist am Westufer des Flusses Demerara eine 625 Akker große Kaffeeplantage mit Namen „Breemen“ eingetragen.<sup>832</sup> Der Besitzer **Jacob Barkey** stammte aus der Bremer Kaufmannsfamilie Barkey. Vermutlich handelte es sich bei ihm um Johann Jacob Barkey, dessen Mutter Maria Magdalena Barkey (1695–1735) geborene Meinertzhagen war. Die Familie Barkey gehörte in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts zu den großen Bremer Kolonialwaren- und Weinhändlern.<sup>833</sup> Laut einer Familienchronik der Bremer Familie Wilckens besaß auch der ebenfalls aus einer Bremer Kaufmannsfamilie stammende **Diederich Stubemann** (1734–1766) eine Plantage am Rio Berbice.<sup>834</sup> Umfang und Art der wirtschaftlichen Unternehmung bleiben bei der Umschreibung „Farmer am

831 Kellenbenz, *Deutsche Plantagenbesitzer*, 1966, S. 143.

832 Zeeuws Archief, Zeeuws Genootschap, Zelandia Illustrata, Deel I, nr 831, Caerte van de Rivier Demerary, van ouds Immenary, gelegen op Suyd-Americaes noordkust, 1759.

833 StAB 7.2082 Rechnungsbuch der Warenhandlung Bernd Barkey, 1700–1735.

834 Vgl. Schwebel, *Bremer Kaufleute in den Freihäfen der Karibik*, 1995, S. 140.

Rio Berbice“ jedoch unklar.<sup>835</sup> Die folgenden Fallstudien sind angesichts dieser Hinweise auf eine umfangreiche Beteiligung von Bremern an der atlantischen Plantagensklaverei umso bedeutsamer.

#### 3.4.1 Von der karibischen Zuckerplantage in die bremische Zuckerfabrikation: Johann Böse

**Johann Böse** (1739–1804) war weder Direktor noch Besitzer einer Sklavenplantage, arbeitete jedoch drei Jahre lang in Dänisch-Westindien als Wirtschaftler und Buchhalter der Zuckerplantagen Heinrich Carl von Schimmelmanns (1724–1782). Bei Böse handelt es sich um den einzigen hier näher untersuchten Bremer, der Handwerker und Fabrikant, nicht Kauf- oder Seemann war. Sein Werdegang zeigt, wie die Arbeit in der karibischen Plantagensklaverei wirtschaftliche und soziale Aufstiegsmöglichkeiten bot. Während der Tätigkeit auf den Plantagen erlangte Erfahrung und Kapital ermöglichten ihm, die Bremer Zuckerindustrie auf Jahrzehnte zu dominieren.

Neben Johann Böse spielt sein Sohn, der Bremer Zuckerfabrikant Heinrich Böse (1783–1867) eine wichtige Rolle für diese Fallstudie. Die in der Mitte des 19. Jahrhunderts verfasste Selbstbiographie Heinrich Böses stellt die bedeutendste Quellengrundlage dar.<sup>836</sup> Der Text verweist einerseits auf die generationenüberspannende Wirkung des im Plantagengeschäft wurzelnden Vermögens. Andererseits muss die Quelle aus diesem Grund vorsichtig interpretiert werden. Es folgt daher eine kurze Einordnung des Autors. Heinrich Böse zählte nicht nur zur einflussreichen Elite der Stadt, sondern war auch über diese hinaus als vorbildlicher Bremer, Patriot und Freiheitskämpfer anerkannt, der nach der Befreiung Bremens ein Freikorps angeführt hatte. Bereits am zweiten August 1814 ernannte ihn der kaufmännisch geprägte prestigeträchtige Verein Union zum Ehrenmitglied. Auf der Ernennungsurkunde prangt stolz der Titel „Chef der Selbst errichteten Jae-

---

835 MAUS, Friedrich Wilckens, *Geschichte der Familie Wilckens*, Bd. 1, 1964, maschinenschriftliches Manuskript, Tafel 10 B.

836 Die Selbstbiographie ist nicht mit einem Entstehungsdatum gekennzeichnet und konzentriert sich inhaltlich auf die Franzosenzeit und die Befreiungskriege, muss aber in den 1840er oder 1850er Jahren verfasst worden sein. Heinrich Böse bezieht sich auf den amtierenden Senator Wilhelm Iken (Amtszeit 1831–1860) und nennt in der Nachbetrachtung der Napoleonischen Kriege Ereignisse, die bis mindestens in die späten 1830er Jahre reichen. StAB 7.163 – 2 Selbstbiographie Heinrich Böses.

ger-Compagnie des Bremisch hanseatischen Infanterie Bataillons“.<sup>837</sup> Dass weder Heinrich Böse selbst noch sein Freikorps in den Befreiungskriegen je einen Kampfeinsatz erlebt hatten, tat ihrem Ruhm in Bremen keinen Abbruch.<sup>838</sup> Würdigung erfuhr Heinrich Böse für den symbolischen Akt und das finanzielle Engagement in Tradition des bürgerlichen Mäzenatentums. Als er 1825 seine Zuckerraffinerie in Bremen verkaufte und auf ein Landgut in Bederkesa zog, ernannte Bremen ihn mit Berufung auf seine Vorbildfunktion zum Ehrenbürger.<sup>839</sup> 1838 veröffentlichte er seine Erinnerungen an die Bremer Franzosenzeit. In diesen beschrieb er, wie er auf das Ende der Besatzung zugearbeitet und zu diesem Zweck gute persönliche Beziehungen zu französischen Führungsfiguren unterhalten hatte.<sup>840</sup> Noch 1884 schrieb der Schriftsteller Hermann Allmers über Heinrich Böse, um „das Andenken des wackeren Bremer Patrioten“ aufrecht zu erhalten.<sup>841</sup> Ob die ausführliche Autobiographie als ergänzende Veröffentlichung zu den 1838 erschienenen Erinnerungen geplant oder nur für Freunde und

---

837 StAB 7.163 – 2 Heinrich Böses Ernennungsurkunde zum Ehrenmitglied der Union, 2. August 1814. Die Union war kein exklusiver Club der städtischen Elite, da er auch junge Kaufleute, deren Karrieren noch vor ihnen standen, Zutritt bot. Dem Selbstverständnis nach stand die Union aber auf einer gesellschaftlichen Stufe mit den exklusiveren Vereinen. Zur Union siehe Schulz, Vormundschaft und Protektion, 2002; Schwarzwälder, Das große Bremen-Lexikon, 2003, S. 900f., Union.

838 Heinrich Böse hatte das Freiwillige Bremische Jäger-Korps 1813 unter Aufwendung eigener finanzieller Mittel gegründet und selbst die Rolle des „Hauptmanns“ des Freikorps übernommen. Am 30. Juni 1814 war das Freikorps aus Frankreich zurückgekehrt, wo es aber nicht aktiv gekämpft hatte. Auch 1815 brach Böses Freikorps zu spät von Bremen auf und nahm nicht mehr an Kampfhandlungen teil. Dennoch ist Heinrich Böse in Bremen noch heute als „Hauptmann Böse“ bekannt und im späten 19. sowie frühen 20. Jahrhundert als patriotischer Freiheitskämpfer verklärt worden. Historische Gesellschaft des Künstlervereins, Bremische Biographie, 1912, S. 40f., Böse, Heinrich, "Hauptmann"; Schwarzwälder, Das große Bremen-Lexikon, 2003, S. 96f., Böse, Heinrich.

839 Rössler, Vom Zuckerrohr, 2011, S. 87; Historische Gesellschaft des Künstlervereins, Bremische Biographie, 1912, S. 40f., Böse, Heinrich, "Hauptmann".

840 Heinrich Böse, Erinnerungen aus dem Leben mit besonderer Rücksicht auf das Jahr 1813 von Hauptmann Böse. Zum Besten des Bremer Mädchens von 1813 Anna Lühring, ehemaligen Lützower Fußjäger, Bremen, 1838.

841 Allmers' Text beruht größtenteils auf Böses Selbstbiographie. Auf den Ursprung des Familienvermögens geht Allmers kaum ein. Er hält lediglich fest, dass Johann Böse "als Direktor einer Zuckerfabrik des Grafen Schimmelmann in Kopenhagen und als Leiter von dessen westindischen Plantagen ein Vermögen gemacht" habe. Hermann Allmers, Hauptmann Böse. Ein deutsches Zeit- und Menschenbild für das deutsche Volk, in: Hermann Allmers/Heimatbund der Männer vom Morgenstern/Rüstringer Heimatbund, Werke in Auswahl, Bremerhaven 2000, S. 143–178, hier S. 144f.

Familie gedacht war, ist nicht mehr nachzuvollziehen. Zu einer Publikation kam es jedenfalls nicht. An einer Darstellung des Grundstocks seines Familienvermögens als Produkt unmenschlicher Ausbeutung kann der als liberaler Freiheitskämpfer verehrte Heinrich Böse aber schon in seiner Eigenwahrnehmung kein Interesse gehabt haben. Dass Heinrich Böse den Charakter seines Vaters und dessen Umgang mit der Sklaverei ausschließlich in bestem Licht darstellt, ist daher kritisch zu hinterfragen und auch die veränderte öffentliche Wahrnehmung der Sklaverei in der Mitte des 19. Jahrhunderts zu berücksichtigen.

Johann Böse, der nicht erbberichtigte Sohn eines Kötners (Kleinbauern) aus Stotel an der Unterweser, begab sich 17-jährig nach Hamburg und arbeitete dort in der Zuckerfabrikation. Den Erinnerungen seines Sohnes Heinrich zufolge hinterließ Johann bei seinem Meister einen so guten Eindruck, dass er ihm üblicherweise als Betriebsgeheimnis gehütete Kniffe der Zuckerraffination lehrte.<sup>842</sup> 1763 gelang ihm eine deutliche Verbesserung seiner wirtschaftlichen Lage, als er nach Kopenhagen zog, wo ein großer Bedarf an deutschen Handwerkern bestand.<sup>843</sup> Um Fachkräfte anzuwerben, hatte Heinrich Carl Schimmelmann (1724–1782) eine „Preisfrage“ zur Zuckerraffination in einer in Heinrich Böses Erinnerungen nicht näher genannten Hamburger Zeitung geschaltet, um Spezialisten für seine Fabrik in Kopenhagen ausfindig zu machen.

Schimmelmann war der jüngste Sohn eines Kaufmanns und Ratsherrn von Demmin im preußischen Vorpommern. Nach einer Geschäftspleite in Hamburg zog er 1745 nach Dresden, wo er zunächst ebenfalls pleiteging. Der Betrieb eines Kolonialwarenhandels verlief erfolgreicher und machte ihn mit dem Zuckerhandel vertraut. Nachdem er 1757 nach Hamburg gezogen war, knüpfte er 1761 Verbindungen nach Kopenhagen. Ein Jahr später wurde er dort Generalkommerzintendant und war als solcher Wirtschaftsberater des dänischen Staats.<sup>844</sup> 1755 hatte der dänische König die vier

---

842 Die folgenden Informationen über Johann Böse basieren auf Heinrich Böses Selbstbiographie. StAB 7.163 – 2 Selbstbiographie Heinrich Böses, hier S. 1. Siehe auch folgenden Artikel, der die Autobiographie ebenfalls nutzt. Rössler, Vom Zuckerrohr, 2011; Über die Geschichte der Familie Böse gibt es zudem eine Veröffentlichung der Bremer Gesellschaft für Familienforschung MAUS. Margret Steinbrunn, Johann Böse und seine Familie. Vom armen Köthnersohn aus Stotel zum reichen Zuckerfabrikanten in Bremen, Clausthal-Zellerfeld, 2010.

843 Rössler, Vom Zuckerrohr, 2011, S. 69f.

844 Christian Degn, Die Schimmelmans im atlantischen Dreieckshandel: Gewinn und Gewissen, Neumünster, 1974, S. 2–14.

Plantagen der Westindisch-Guineischen Kompanie übernommen. Zwei davon befanden sich auf St. Croix<sup>845</sup> (*La Grande Princess* und *La Grange*) und jeweils eine auf St. Jan (*Carolina*) und St. Thomas (*Thomas*). 1759 rieten Gutachter dem König aufgrund der Profitabilität der Plantagen von einem Verkauf ab. Schimmelmann gelang es 1763 aber den König von einem Verkauf zu überzeugen und erwarb dabei auch die Raffinerie in Kopenhagen.<sup>846</sup>

Johann Böse vermochte es offenbar, Schimmelmanns Zeitungsausschreibung zufriedenstellend zu beantworten. Schimmelmann lud ihn auf sein Anwesen in Wandsbek zu einer Art Vorstellungsgespräch ein und verschaffte ihm Anstellung. In Kopenhagen brachte Böse es zum Werkmeister der schimmelmansschen Zuckerfabrik. Im April 1766 wechselte Böse seinen Arbeitsplatz von der Raffinerie in Kopenhagen auf die Zuckerplantagen in Dänisch-Westindien. Nach Heinrich Böses Worten sei sein Vater dem Gang nach Westindien abgeneigt gewesen und Schimmelmann habe ihn erst nach intensiver Überzeugungsarbeit und der Verdopplung seines Gehalts „nach langer Weigerung“ überzeugen können, Wirtschafter der Zuckerplantagen zu werden. Auf der Reise begleitete ihn Carl Schimmelmanns Neffe Heinrich Ludwig Schimmelmann, der die Position des Verwalters der Plantagen einnehmen sollte.<sup>847</sup> Böse übernahm nach den im dänischen Nationalarchiv erhaltenen schimmelmansschen Unterlagen die Stelle des Buchhalters. Seine hohe Position in der Plantagenführung ist bereits auf der Reise nach St. Croix klar erkenntlich. Gemeinsam mit Heinrich Ludwig Schimmelmann und dem Arzt J. Fr. Runge war er in der Kajüte untergebracht und sollte neben Wein, Kaffee und frischem Essen alle möglichen Bequemlichkeiten erhalten. Mit ihnen reisten zwei Zuckerbäckerknechte und zwei wohl versklavte schwarze Männer deren Namen als Josaphat und Michael angegeben sind. Die größere Verantwortung seiner neuen Position wird auch aus wirtschaftlichen Zahlen kenntlich. 1767 erwirtschaftete

---

845 St. Croix war das Zentrum der dänisch-karibischen Plantagenwirtschaft, da die Insel sich für den Plantagenanbau weitaus besser eignete als die übrigen dänischen Karibikinseln St. Thomas und St. Jan. Doch auch als St. Thomas und St. Jan 1764 endgültig Freihäfen wurden, blieb der Plantagenanbau bis zum amerikanischen Unabhängigkeitskrieg der bestimmende Wirtschaftsfaktor der Inseln. Jordaán et al., *The Eighteenth-Century Danish, Dutch and Swedish Free Ports*, 2014, S. 282, 293.

846 Degn, *Die Schimmelmanns im atlantischen Dreieckshandel*, 1974, S. 61, 67.

847 StAB 7.163 – 2 Selbstbiographie Heinrich Böses, S. 1–4.

die Raffinerie in Kopenhagen 16042Rt, die Plantagen hingegen erbrachten 42116Rt.<sup>848</sup>

Direkte, moralisierende Äußerungen zur Sklavenarbeit sind für die meisten Bremer Geschäfts- und Kaufleute kaum vorzufinden. In Johann Böses Fall gibt es hingegen eine starke moralische Stellungnahme zur Behandlung versklavter Frauen und Männer, wenngleich sie nicht von ihm selbst, sondern nur aus zweiter Hand durch seinen Sohn überliefert ist. Sie ist daher in erster Linie als Heinrich Böses Positionierung zu verstehen. Die knappe Zusammenfassung von Johann Böses dreijährigem, von 1766 bis 1769 währendem Aufenthalt in Westindien behandelt fast ausschließlich das Thema der Sklaverei. Das große Verdienst Böses sei die Innovation gewesen, die schwarzen Sklavenarbeiter nicht nur auf den Feldern der Plantagen einzusetzen, sondern sie auch die anspruchsvolleren Tätigkeiten in der Zuckerfabrik vor Ort ausüben zu lassen. Dies habe es ermöglicht, weitgehend auf deutsche Facharbeiter zu verzichten, „die große Kosten verursachten und bald dem Clima unterlagen“. Heinrich Böse betonte: „Die Neger hat er mit Milde behandelt [...]“. Paternalistisch herablassend fügte er hinzu, sein Vater habe häufig „von deren Anhänglichkeit“ berichtet. Diese Veränderungen der Arbeitsabläufe und Behandlung der Sklaven hätten schließlich zu Konflikt geführt:

„[...] weil andere Sklavenbesitzer die Ihrigen höchst barbarisch behandelten, ist er bald mit den Vornehmen auf der Insel in einen gespannten Verhältniß gekommen. [...] Er hat sich mit dem Gouverneur überworfen und dieser läßt aus Rache durch Soldaten den Leibneger meines Vaters, der einen Streit auf der Jagd mit andern Negern hatte, ergreifen und sofort das Bein abhacken, was damals eine übliche Strafe gewesen ist.“<sup>849</sup>

Erbost über das Geschehen sei Böse nach Kopenhagen abgereist. Obwohl Heinrich Böse vom „Gouverneur“ sprach, bezog er sich aller Wahrscheinlichkeit nach nicht auf den zur beschriebenen Zeit auf St. Croix amtierenden Gouverneur Peter Clausen, sondern auf den Plantagenverwalter Heinrich Ludwig Schimmelmann, den er bereits zuvor als Gouverneur betitelt hatte. Dieser übernahm erst einige Jahre später verschiedene dänische Kolonialämter. Er war unter anderem Kommandant von St. Thomas und St. Jan, Vizegouverneur und seit 1785 schließlich Generalgouverneur von Dä-

---

848 Degn, Die Schimmelmanns im atlantischen Dreieckshandel, 1974, S. 74, 77.

849 StAB 7.163 – 2 Selbstbiographie Heinrich Böses, S. 3f.



nisch-Westindien.<sup>850</sup> Johann Böse konnte sich nach Angaben seines Sohnes in drei Jahren nicht an die Verhältnisse in der tropischen Kolonie gewöhnen und die Misshandlung der versklavten Menschen nur schwer ertragen. Nachdem Böse sich mit Heinrich Ludwig Schimmelmann zerstritten hatte, habe er sich nach seiner Rückkehr nach Europa auch auf Carl Schimmelmans Drängen nicht mehr überzeugen lassen, erneut zur Arbeit auf den Plantagen nach Westindien zu reisen. Schimmelmann habe darauf erzürnt eine versprochene Bonuszahlung einbehalten. Böses Geschäftsverhältnis zu Carl Schimmelmann endete so nach jahrelanger Zusammenarbeit im Streit. Noch zu Heinrich Böses Lebzeiten habe sein Vater mit dem Gedanken gespielt, die ausstehende Summe von Schimmelmans Erben einzuklagen. Schimmelmann konnte Johann Böse offenbar nicht mehr genügend finanziellen Anreiz bieten, die ihm ungeliebte Arbeit in Westindien auszuführen. Böse hatte bereits genügend Kapital zusammengetragen, um sich in Bremen selbstständig zu machen.

Schon in der Beschreibung der Ereignisse, die seinem Vater die Anstellung in Kopenhagen sicherten, idealisierte Heinrich Böse seinen Vater stark und lobte wiederholt dessen Schläue und Tugendhaftigkeit. Später beschrieb er ihn als guten Christen, der die Nächstenliebe „im Herzen und auch im Kopfe hatte“ und bildete ein abschließendes Urteil: „Mehr kann auf dieser Erde kein Mensch sein.“<sup>851</sup> Die Schilderung Johann Böses als Kritiker der unmenschlichen Behandlung der Plantagensklaven Dänisch-Westindiens gilt es also mit Vorsicht zu genießen. Das Verfassen des Textes in der Retroperspektive und das Wissen um den beginnenden Siegeszug des Abolitionismus in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts dürften das Narrativ seines Sohnes beeinflusst haben. Umso bemerkenswerter ist es, dass in Heinrichs Böses Erzählung nur der unmenschliche Umgang mit den Versklavten, nicht aber die Sklaverei selbst moralisch verwerflich erscheint. In Heinrich Böses Wortwahl spiegelt sich darüber hinaus deutlich eine herablassend-paternalistische Einstellung gegenüber den Sklaven. Wenn sein Vater sie „mit Milde“ behandelte und sie im Gegenzug „Anhänglichkeit“ zeigten, stellte Heinrich Böse sie klar als unselbstständig und unterlegen, gar kindlich dar. Dies ist aber nicht als Zeichen der Befürwortung der Sklaverei zu verstehen, sondern entspricht einer zeitgenössisch auch unter Abolitionisten verbreiteten Sichtweise.<sup>852</sup>

---

850 Degn, Die Schimmelmans im atlantischen Dreieckshandel, 1974, 74f.

851 StAB 7.163 – 2 Selbstbiographie Heinrich Böses, S. 4f.

852 Quirk et al., Anti-slavery, 2009, S. 89.



Die Beschreibung des zur Strafe abgeschlagenen Beins erscheint aber nicht unrealistisch. Tatsächlich war 1733 in Dänisch-Westindien die Amputation eines Beins als Strafe für einen Fluchtversuch festgelegt worden. Der damalige Gouverneur Philip Gardelin hatte, wohl dem Verhältnis zwischen Sklaven und Herren von fünf zu eins geschuldet, einen strengen Strafkatalog zu Verhinderung der Sklavenflucht erlassen. Der Erlass sah jedoch die Möglichkeit der Begnadigung durch den Besitzer vor. Ursache des oben beschriebenen Streites könnte eine Weigerung Heinrich Ludwig Schimmelmanns gewesen sein, den Sklaven zu begnadigen. Sollte es sich aber nicht um einen Fluchtversuch, sondern wie geschildert um eine Streitigkeit zwischen Sklaven gehandelt haben, wären ohnehin Peitschenhiebe die übliche Strafe gewesen.<sup>853</sup> Dieses Vorgehen widerspricht Heinrich Ludwig Schimmelmanns Ruf in Westindien. Laut Degn sei dieser für seinen wohlwollenen Umgang mit den auf seinen Plantagen versklavten Menschen bekannt gewesen.<sup>854</sup>

Während Johann Böse nach der Erzählung seines Sohnes also große Schwierigkeiten hatte, sich in die koloniale Inselgesellschaft dänisch Westindiens einzufügen, fiel dies anderen etwa zeitgleich vor Ort befindlichen norddeutschen Schimmelmann-Angestellten offenbar leichter.<sup>855</sup> Heinrich Ludwig Schimmelmanns Vorgänger als Verwalter, der aus Demmin stammende Johann Jacob Lobeck, beklagte sich in Briefen an Carl Schimmelmann über die hohe Zahl der fliehenden Sklaven. Als einzige Lösung des Problems sah Schimmelmann die Konzentration des Zuckeranbaus auf St. Croix, wo es möglich war, die Versklavten effektiver zu bewachen. Als problematisch betrachtete Lobeck den Umgang mit den versklavten Menschen offenbar nicht. Er berichtete mehrfach in beiläufiger Manier über den Ankauf von zusätzlichen Sklaven. 1766 starb er in Dänisch Westindien.<sup>856</sup> Während Lobeck als Verwalter hierarchisch über Böse einzuordnen ist, zeigt der nächste Fall des aus Ahrensburg stammenden Zuckerdestillateurs Johann Gottlieb Balck die Perspektive der auf den Plantagen beschäftigten europäischen Arbeiter. Balck hielt sich zeitgleich mit Böse auf den Plantagen auf und war diesem als Facharbeiter der Zuckerfabrikation vermutlich direkt unterstellt. Da Böse den Einsatz von Sklavenarbeit nicht auf

---

853 Hall, *Slave Societies in the Danish West Indies*, 1992, S. 57.

854 Degn, S. 75–77.

855 Siehe zu Hamburger Schimmelmann-Angestellten Annika Bärwalds aktuell an der Universität Bremen laufendes Dissertationsprojekt.

856 Degn, *Die Schimmelmanns im atlantischen Dreieckshandel*, 1974, S. 70–74.

die Feldarbeit begrenzt sehen wollte, sondern auch in der Zuckerfabrik ausweitete, diente Balck aller Wahrscheinlichkeit nach als Vorarbeiter bzw. direkter Vorgesetzter der Sklavinnen und Sklaven in der Zuckerproduktion. Der Umgang mit den versklavten Menschen bereitete ihm offenbar wenig Unbehagen und er schreckte nicht davor zurück seine Machtposition auszunutzen. 1768 schrieb er einen Brief an Carl Schimmelmann, in welchem er sich „mit beschämungsvoller Errötung“ für einen „gethanen Fehl-Tritt“ entschuldigte. Er hatte mit einer Sklavin einen „Mulatten-Jungen“ gezeugt, den er nun freikaufen wollte. Als problematisch sah er dabei nicht das Abhängigkeitsverhältnis der Sklavin, sondern seine eigene Schwäche „bey Erblickung einer entblößten Person des anderen Geschlechts“.<sup>857</sup> Sexuelle Vorteilmnahmen und Vergewaltigungen waren gegenüber Sklavinnen im kolonialen Amerika alltäglich.<sup>858</sup> Der Herrnhuter Christian Georg Andreas Oldendorp, der sich etwa zeitgleich in Dänisch-Westindien aufhielt, berichtete über die zahlreichen Sexualkontakte zwischen europäischen Männern und versklavten sowie freien schwarzen Frauen. „Hurerei“ und „Ehebruch“ seien ebenso üblich gewesen, wie das Zusammenleben in einer „ordentlichen Ehe“, der nur die förmliche Heirat fehle.<sup>859</sup> Balcks Brief erscheint daher weniger als eine tatsächliche Entschuldigung für sein Verhalten der Sklavin gegenüber als vielmehr eine Entschuldigung gegenüber seinem Arbeitgeber dafür, dass sein Verhalten durch die ungewollte Schwangerschaft aufgefallen war und nun Unannehmlichkeiten bereitete.

Heinrich Ludwig Schimmelmann, Johann Jacob Lobeck und Johann Gottlieb Balck scheinen sich hinsichtlich des Umgangs mit der in Dänisch-Westindien praktizierten Sklaverei reibungsloser in die Kolonialgesellschaft integriert und an die machtvolle Position im Umgang mit versklavten Personen gewöhnt zu haben. Es gibt keine Hinweise auf Bedenken, wie Johann Böse sie seinem Sohn zufolge hegte. Es sind aber die Unterschiede der

---

857 Johann Gottlieb Balck an Carl Schimmelmann, 22. Mai 1768, zitiert nach Degn, *Die Schimmelmanns im atlantischen Dreieckshandel*, 1974, S. 80f.

858 Sharon Block untersuchte sexuelle Nötigungen und Vergewaltigung gegenüber freien und versklavten Frauen im kolonialen Nordamerika und hob dabei die verschwimmenden Grenzen der Einwilligung und der daraus resultierenden schwierigen Kategorisierung zwischen Einvernehmlichkeit, Nötigung und Vergewaltigung hervor. Sharon Block, *Rape and sexual power in early America*, Chapel Hill, 2006; Einen umfangreichen Einblick in die asymmetrischen sexuellen Beziehungen einer sklavenhaltenden Gesellschaft bietet zudem Kirsten Fischer, *Suspect relations: Sex, race, and resistance in colonial North Carolina*, Ithaca, 2002.

859 Oldendorp, *Historie*, 2000, S. 361f.

zugrunde liegenden Quellen zu beachten. Lobeck und Balcks Briefe gingen an ihren Arbeitgeber und den Besitzer der Sklavenplantagen. Kritik oder moralische Bedenken, die sie gehegt haben könnten, hätten sie wohl nicht in diesem Kontext geäußert. Außerdem ist hervorzuheben, dass sich auch Böse drei Jahre lang mit der Sklaverei arrangierte. 1767, als Böse sich als Buchhalter in Westindien aufhielt, gab es auf den vier Plantagen Schimmelmans insgesamt 930 Sklaven (361 Männer, 315 Frauen und 254 Kinder). Auf eine grundlegende Verbesserung ihrer Lebensumstände während Böses Aufenthalt gibt es keine Hinweise. Die versklavten Männer und Frauen sahen sich auch weiterhin genötigt, gefährliche Fluchten zu riskieren. So flohen im Sommer 1767 vier als besonders wertvoll eingestufte Sklaven vor der schweren Plantagenarbeit. Die Arbeit auf allen Plantagen begann für Männer, Frauen und ältere Kinder bei Sonnenaufgang mit dem Hacken, Roden, Pflanzen oder Unkrautjäten. Schwarze Vorarbeiter bestraften langsames Arbeiten mit Peitschenhieben. Es gab eine halbstündige Frühstückspause und eine anderthalbstündige Mittagspause. Bis Sonnenuntergang ging die Feldarbeit weiter. In ihren Unterkünften mussten die Sklaven sich Nahrung zubereiten und oft auf einem eigens zugewiesenen Stück Land selbst anbauen.<sup>860</sup> Peter Martin beschrieb das Leben auf karibischen Zuckerplantagen folgend: „Die Sklaven arbeiteten wie das Vieh und sie wohnten wie das Vieh.“<sup>861</sup> Trotz der von Heinrich Böse betonten „Milde“, die sein Vater walten gelassen habe, stellte Johann Böse auch angesichts dieser dauerhaft harten Lebensbedingungen offenbar zu keinem Zeitpunkt die Sklaverei als solche in Frage.

Inwieweit die formulierte Einstellung zur Sklavenarbeit direkt aus den Erzählungen des Vaters übernommen oder aber nachträglich idealisiert war, ist nicht endgültig zu klären und sei hier deshalb dahingestellt. Fest steht, dass Johann Böse in drei Jahren Arbeit in einer verantwortungsvollen Position Verhältnisse und Leben der Plantagensklaven der Schimmelmans nicht nur miterlebte, sondern auch prägte. Mit diesen Erfahrungen kam er direkt nach seinem Zerwürfnis mit den Schimmelmans nach Bremen. 1770 erwarb er das bremische Bürgerrecht und ersuchte den Bremer Rat um Erlaubnis, eine Zuckerraffinerie einzurichten. Dabei bezog er sich auf seine Arbeitserfahrung in Hamburg und Kopenhagen, erwähnte aber seine Tätigkeit in Dänisch-Westindien nicht, obwohl dies seine lukrativste Zeit

---

860 Degn, *Die Schimmelmans im atlantischen Dreieckshandel*, 1974, S. 77, 81f.

861 Peter Martin, *Zucker für die Welt. Die Anfänge der Sklaverei und der Fabrikgesellschaft in Amerika*, Berlin, 2012, S. 86.

als Zuckerkocher gewesen war.<sup>862</sup> Offenbar handelte es sich bei Johann Böses Zeit in Westindien aber auch nicht um ein gut gehütetes Geheimnis. Der Bremer Bürgermeister Christian Abraham Heineken erwähnte sie in seiner Geschichte Bremens, die er 1811 und 1812 verfasste, als die französische Annexion Bremens seine Amtszeit unterbrach. Er schrieb, Böse habe „in den westindischen Zuckersiedereien des Grafen Schimmelmann mehrere Jahre selbst gearbeitet, über sie die Aufsicht geführt“.<sup>863</sup> Heineken sprach zwar nur von Siedereien, nicht von Plantagen, dies muss aber nicht heißen, dass er Böses direkte Involvierung in die Plantagensklaverei vorsätzlich verschwiegen oder von ihr nicht wusste. Er führte Böses Erfahrungen in Westindien ausschließlich als Grund für sein Können in der Zuckerraffination an. Die Familie Böse dominierte das Zuckerraffinationsgewerbe Bremens bis in die 1820er Jahre, als die bremische Zuckerproduktion insgesamt in eine Phase des stetigen Niedergangs eintrat.<sup>864</sup> 1805, ein Jahr nach Johann Böses Tod, besaßen seine Kinder, Neffen und Brüder vier Zuckerfabriken in Bremen. Dass Johann Böses Wohlstand ihm den Eintritt in die bürgerliche Elite Bremens ebnete, lässt sich auch an seinem Eintritt in die elitäre Gesellschaft Museum (Eintrittsnummer 207) feststellen.<sup>865</sup> Da Böses Aufenthalt auf den Zuckerplantagen Dänisch-Westindiens mehr als zehn Jahre vor dem bremischen Eintritt in die direkte Transatlantikfahrt lag, dürfte er zu den ersten Bremern mit tiefreichenden eigenen Erfahrungen über die amerikanischen Sklavenplantagen gehört haben.

### 3.4.2 Atlantische Rückwirkungen: Plantagen im Familiennetzwerk der Wilckens

Nicht weniger aufschlussreich sind die geschäftlichen Tätigkeiten von **Jacob Friedrich Wilckens** (1757–1826),<sup>866</sup> der im Laufe seines Lebens

---

862 StAB 2-Ss.5.b.43.b. Gesuch Johann Böses um Anlegung einer Zuckerraffinade, 9. März 1770; Rössler, Vom Zuckerrohr, 2011, S. 73.

863 Heineken, Geschichte der Freien Hansestadt Bremen, 1983, S. 152.

864 Rössler, Vom Zuckerrohr, 2011, S. 80, 86.

865 Hoffmann, Der Club zu Bremen, 2009, S. 402.

866 Als Grundlage zur Bestimmung von Lebensdaten, Lebensläufen und familiärer Verbindungen innerhalb der Familie Wilckens dient folgend im Wesentlichen das Manuskript der Familiengeschichte Wilckens, das nachkommend nicht mehr einzeln zitiert wird. Wenn nicht anders angegeben, stammen Informationen dieser Art aus dem Manuskript. Die Familiengeschichte nutzt unter anderem ebenfalls den Briefwechsel zwischen den Familienmitgliedern, der hier als Hauptquelle separat

Kaffeeplantagen auf St. Domingue und Jamaika betrieb. Es besteht eine entfernte familiäre Verbindung zum oben erwähnten Pflanzer Diederich Stubbemann. Jacob Friedrichs Onkel, Werner Wilckens heiratete 1768 Diederich Stubbemanns Halbschwester Margareta Stubbemann.<sup>867</sup> In diesem Fall handelt es sich um eine permanente Auswanderung, Jacob Friedrich Wilckens kehrte nicht nach Bremen zurück. Er hielt jedoch geschäftlich und privat Briefkontakt zu seiner Familie und trug seine Erfahrungen so nach Bremen zurück. Die Wilckens waren eine angesehene Bremer Kaufmanns- und Fabrikantenfamilie. Wie zu dieser Zeit üblich, verteilten sich die Söhne der Familie auf Handelsknotenpunkten der atlantischen Welt. Jacob Friedrichs Vater Henrich Wilckens (1723–1791) war Eltermann gewesen. Sein jüngster Bruder Martin Wilckens (1762–1807) blieb in Bremen und war dort Kattunfabrikant und Händler. Sein Bruder Hermann Wilckens (1759–1836) ging nach La Rochelle. Der älteste Bruder Henrich Wilckens (1753–1821), der als einziger Sohn aus der ersten Ehe des Vaters hervorgegangen war, ging 1768 zur kaufmännischen Lehre nach Liverpool und ließ sich dort nieder.<sup>868</sup> Alle Brüder blieben in Briefkontakt und über Geschäfte untereinander oder über das elterliche Familienvermögen finanziell miteinander verbunden. Die Kommunikation zwischen den Brüdern zeigt, wie sich das Wissen um die Sklavenplantagen eines Familienmitgliedes in ihrem atlantischen Familiennetzwerk verbreitete, wie die Familie damit umging und wie der finanzielle (Miss)erfolg der Plantagen die aus Bremen stammenden Kaufleute auch in Liverpool und La Rochelle betraf. Ein solch detaillierter Einblick in die Interaktionen zwischen den Brüdern

---

ausgewertet wird. MAUS, Friedrich Wilckens, Geschichte der Familie Wilckens, Bd. 1, 1964, maschinenschriftliches Manuskript. Siehe zu Jacob Friedrich Wilckens auch folgende Untersuchung, deren Abschnitt über Jacob Friedrich Wilckens auf dem familiengeschichtlichen Manuskript basiert. Rössler, Bremer Kaufleute, 2016, S. 76–82.

867 MAUS, Friedrich Wilckens, Geschichte der Familie Wilckens, Bd. 1, 1964, maschinenschriftliches Manuskript, Tafel 10 B.

868 Zur besseren Lesbarkeit und Verständlichkeit werden die Brüder folgend überwiegend nur mit Vornamen benannt. Jacob Friedrich und Henrich angliisierten ihre Namen in Jamaika bzw. England zu Jacob Frederick und Henry. Aus den genannten Gründen finden hier durchgehend die deutschen Vornamen Verwendung, unter denen die Brüder weiterhin untereinander und mit Familie und Bekannten in Bremen kommunizierten.

ist durch die von März 1799 bis Dezember 1806 vollständig erhaltenen Briefkopierbücher des in Bremen gebliebenen Bruders Martin möglich.<sup>869</sup>

Ein kolonialer Werdegang: Bremen – La Rochelle – St. Domingue – Jamaika

Zur Übersicht folgt ein kurzer Abriss von Jacob Friedrichs kolonialem Werdegang.<sup>870</sup> Spätestens 1784 folgte Jacob Friedrich seinem Bruder Hermann nach La Rochelle, um sich am französischen Kolonialhandel zu beteiligen. Die Brüder etablierten sich in La Rochelle mit einem gemeinsamen Handelshaus als Kaufleute und heirateten in wohlhabende französische Kaufmannsfamilien ein. Hermann heiratete 1783 in die Reeder- und Kaufmannsfamilie Raboteau ein. Jacob Friedrich heiratete 1788 Marie Legriel, die Tochter eines wohlhabenden in St. Marc auf St. Domingue lebenden Kaufmanns. Bis zu diesem Punkt unterscheidet sich Jacob Friedrich Wilckens Geschichte nicht von den meisten anderen Bremern, die sich in den Hafenstädten der europäischen Kolonialmächte niederließen. 1789 geriet das Handelshaus der Brüder Wilckens in La Rochelle jedoch in ernste finanzielle Schwierigkeiten. Nach einer Vereinbarung mit ihren Gläubigern führte Hermann die Geschäfte in La Rochelle weiter, während Jacob Friedrich 1791 mit seiner Frau nach St. Domingue übersiedelte.<sup>871</sup> Dort arbeitete

---

869 Diese liegen in vier Bänden im Bremer Staatsarchiv mit den Signaturen StAB 7.269, 4–7.

870 Siehe hierzu neben den genannten Briefkopierbüchern in MAUS, Friedrich Wilckens, *Geschichte der Familie Wilckens*, Bd. 1, 1964, maschinenschriftliches Manuskript die Abschnitte über Henrich Wilckens S. 84–84F, Martin Wilckens S. 131–148B und Friedrich Wilckens und Hermann Wilckens S. 148C–148M.

871 Zu dieser Zeit ist eine verstärkte Aktivität hanseatischer Kaufleute im französischen Kolonialreich festzustellen, die mit einer 1771 in Paris gerichtlich erwirkten Verbesserung der Rechtsstellung hanseatischer Untertanen zusammen hängen könnte. Der Bremer Kaufmann Franz Adam von Lingen war 1770 in Port-au-Prince gestorben und hatte seine Mutter in Bremen als Erbin eingesetzt. Die Kolonialverwaltung erkannte diese Regelung jedoch nicht an und wollte diesen Nachlass eines Ausländers nach geltendem Recht der Krone zuführen. Die Hansestädte erwirkten jedoch erfolgreich die Durchsetzung eines Handelsvertrags von 1716, der Hanseaten von dieser Regelung in Frankreich und dessen Kolonien ausnahm. Ressel, *Die Stärke der schwachen Akteure*, 2020, S. 125–130 Die in Lübeck befindlichen hanseatischen Akten des Falls sprechen von Franz Adam von Lingens Nachlass nicht im Detail. Ob sich darunter Sklaven befanden, ist daher nicht nachzuvollziehen. Der Fall verweist aber auf eine zumindest geringe Präsenz von Bremer Akteuren in St. Domingue

er für das Handelshaus des Schwagers seines Bruders Hermann, Raboteau, und übernahm die Verwaltung von dessen Kaffeeplantage in St. Marc.

Aber auch Jacob Friedrich Wilckens Entwicklung vom Kolonialwarenhändler in einem französischen Hafen zum Plantagenverwalter im französischen Kolonialreich war nicht einzigartig. Den besonders erfolgreichen deutschen Kaufleuten gelang immer wieder die Heirat in die lokale Kaufmannselite der französischen Hafenstädte. Über diese Kontakte gelang es wiederum einigen, ihre Geschäfte direkt in den kolonialen Plantagenbetrieb auszuweiten.<sup>872</sup> Jacob Friedrichs Fall ist insofern besonders, dass ihn nicht der zunehmende Erfolg, sondern sein geschäftliches Scheitern nach St. Domingue brachte. Er kam etwa mit dem Beginn der Sklavenaufstände nach St. Domingue, die insbesondere im Norden der Insel außer Kontrolle der Kolonialherren waren. Die Auswirkungen des Sklavenaufstandes 1791, der Aufhebung der Rassendiskriminierung 1792 und der Abschaffung der Sklaverei auf St. Domingue 1793 auf Raboteaus bzw. Wilckens Geschäfte bleiben unbekannt. Die Plantagenwirtschaft kam zu diesem Zeitpunkt jedoch nicht zum völligen Erliegen, da die weiße Oberschicht mithilfe der neuen schwarzen Elite viele ehemals Versklavte davon überzeugen konnte, weiterhin auf den Plantagen zu arbeiten.<sup>873</sup> Dass Jacob Friedrich die Insel zu diesem Zeitpunkt noch nicht verließ, spricht dafür, dass die Arbeit auch auf seiner Plantage zumindest zeitweise fortgeführt werden konnte. 1797 musste er die Insel aufgrund der anhaltenden Kämpfe jedoch verlassen und brachte sich, wohl aus Furcht vor Vergeltungsaktionen gegen weiße Plantagenbetreiber, nach Jamaika in Sicherheit. Am 19. Januar 1798 erhielt er dort das Bürgerrecht. Auf Jamaika knüpfte er an seine Erfahrungen aus St. Domingue an und kaufte eine Kaffeeplantage. Die Produktionsmenge und Anzahl der auf der Plantage eingesetzten Sklaven sind nur für das Jahr 1801 bekannt. Auf Jacob Friedrichs Plantage arbeiteten zu diesem Zeitpunkt 60 versklavte Personen. Der Ertrag betrug entweder 15.000 oder 150.000 Pfund Kaffee.<sup>874</sup> Auf diese Ungenauigkeit ist später detailliert einzugehen. Wie lange Jacob Friedrich die Plantage betrieb, muss offenbleiben. Er hielt

---

schon vor dem Untersuchungszeitraum dieser Arbeit. AHL ASA Externa, Gallica, 70.

872 Schulte-Beerbühl et al., *From Westphalia to the Caribbean*, 2011, S. 87.

873 Geggus, *Saint Domingue*, 2013, S. 28f.

874 StAB 7.269, 5 Jacob Friedrich Wilckens an Martin Wilckens, 22. Juli 1801 und Martin Wilckens an Hermann Wilckens, 26. April 1802.



sich jedoch bis zu seinem Lebensende 1826 auf Jamaika auf und besaß dort zumindest in der Stadt Kingston bis zuletzt Sklaven.<sup>875</sup>

Die Auswertung der Briefkopierbücher Martin Wilckens' der Jahre 1799 bis 1806 zeigt die Kommunikationswege der Brüder auf. Kommunikatives Zentrum des atlantischen Familiennetzwerkes der Wilckens waren Martin in Bremen und Henrich in Liverpool, die sich sehr nahe standen. Vergingen mehr als zwei Monate seit dem Erhalt des letzten Briefes, machten sie sich oft Vorwürfe der Vernachlässigung. Der Kontakt mit Hermann in La Rochelle war sporadischer. Hermann hielt den direkten Kontakt meist mit Martin in Bremen, der Neuigkeiten nach Liverpool weiterleitete. Henrich kam in Liverpool die Aufgabe zu, den Kontakt mit Jacob Friedrich in Kingston zu halten. Von Liverpool aus schrieb er Jacob Friedrich regelmäßig, oft aber wohl mit halb- bis einjährigem Abstand. Er leitete Martins seltenere Briefe nach Jamaika weiter und berichtete diesem aus seinem eigenen umfangreicheren Kontakt mit Jacob Friedrich.

Trotz der räumlichen Entfernung konnten die Brüder über das Familiengeschäft in Bremen informiert bleiben. Martin teilte ihnen 1799 mit, dass er zu Jahresbeginn die Handlung und Immobilien von seiner Mutter Anna Elisabeth (1739–1800, geb. Schultz) gemäß der testamentarischen Vereinbarung gekauft hatte und ihnen bei Gelegenheit noch die letzte Bilanz des Jahres 1798 zusenden würde. Ab 1799 lief das Geschäft dann ausschließlich auf Martins Rechnung.<sup>876</sup> Nachdem die Mutter im Juni 1800 gestorben war, erhielt Martin von allen Brüdern Vollmachten zur Regelung des Erbes. Koordination und Kommunikation zwischen den Brüdern waren also möglich, verliefen aber nicht reibungslos. Martin machte Jacob Friedrich und Hermann wiederholt Vorwürfe, auf wichtige Briefe zu lange nicht zu antworten. Die Brüder blieben jedoch nicht nur über die Vorgänge in Bremen, sondern auch über die geschäftlichen Vorgänge an all ihren Standorten informiert. Dies lag nicht nur an persönlichem Interesse, sondern auch an finanziellen Verbindungen. Martin sandte Kattun an Hermann

---

875 Jacob Friedrich Wilckens findet sich in den Sklavenregistern des britischen Nationalarchivs seit 1817 im *Parish of Kingston*. Nach seinem Tod gab sein Nachlassverwalter noch einen Sklaven als Jacob Friedrichs Besitz an. TNA, T 71/102, *Return of Slaves* von Ramond Roux, 25. September 1826. Im Londoner *Gentleman's Magazine* erschien eine Todesanzeige, die sein Sterbedatum mit dem 12. Juni 1826 angab und ihn als "esq. of Kingston, Jamaica" beschrieb. *Gentleman's Magazine*, Juni, 1826.

876 StAB 7.269, 4 Martin Wilckens an Jacob Friedrich Wilckens, 26. Februar 1799.



nach La Rochelle, der im Gegenzug Wein nach Bremen schickte.<sup>877</sup> Zudem diente Martin als kontinentaleuropäischer Postverteiler für Henrichs Geschäftsbriefe aus Liverpool. Auch Hermann schickte eigene Briefe an Jacob Friedrich. Ob sie nach ihrer gemeinsamen Zeit in La Rochelle weiterhin geschäftlich verbunden blieben, ist nicht nachzuvollziehen. Am relevantesten ist hier Henrichs Verbindung zu Jacob Friedrich in Kingston. Es ist nur bekannt, dass Henrich und Jacob Friedrich miteinander handelten, Umfang und Art müssen unbekannt bleiben. Martin schrieb im Juni 1800 an Hermann nach La Rochelle, er habe „indirecte Nachrichten“ von Jacob Friedrich in Kingston „durch Bruder Henrich der mit Ihm in Handlung und Briefwechsel steht.“<sup>878</sup> Außerdem lieh Henrich seinem Bruder, der sich über Jahre in finanziellen Schwierigkeiten befand, Geld. Martin verriet Hermann, Jacob Friedrich sei Henrich „eine ansehnliche Summe Geldes schuldig, unter uns gesagt: über £ 3000 [...]“. Dass die Rückzahlung erst in Jahren möglich sein werde, bringe wiederum Henrich in Schwierigkeiten,<sup>879</sup> der sich auch mehrfach bei Martin über Jacob Friedrichs säumige Schuldentilgung beklagte. Die zumindest anfänglich nicht sehr profitable Investition in die Plantagensklaverei wirkte sich so auch über den Atlantik auf das Familiennetzwerk aus.

Jacob Friedrichs finanzielle Schwierigkeiten sollen hier Ausgangspunkt für die nähere Betrachtung seines Privatlebens und seiner geschäftlichen Tätigkeiten in der Karibik sein. Sein Leben war von persönlichen Tragödien und finanziellem Misserfolg geprägt. Über seine Zeit auf der Plantage Raboteaus auf St. Domingue ist nicht viel bekannt, da Martins Briefkopierbücher erst zwei Jahre nach Jacob Friedrichs Übersiedlung nach Jamaika erhalten sind.<sup>880</sup> Martins überlieferte Briefe beschreiben aber, dass er im Zuge der Haitianischen Revolution Zeuge von Kampfhandlungen, Unruhen und der Ermordung weißer Bewohner der Insel wurde. 1804 schrieb Martin an eine Verwandte in Tallinn, dass Jacob Friedrich, „Augenzeuge der Greuelthaten war, die die Negern gegen die Weißen ausübten“ und ge-

---

877 Einen guten Einblick in den Ablauf ihres Handels bietet folgender Brief. StAB 7.269, 5 Martin Wilckens an Hermann Wilckens, 26. April 1802. Siehe auch ebd. Martin Wilckens an Hermann Wilckens, 7. November 1800.

878 StAB 7.269, 5 Martin Wilckens an Hermann Wilckens, 13. Juni 1800.

879 StAB 7.269, 5 Martin Wilckens an Hermann Wilckens, 26. April 1802.

880 Dass der Briefwechsel Friedrich Jacob Wilckens aus Haiti nicht überliefert ist, ist umso bedauerlicher, da insgesamt nur wenige Quelle des privaten Informationsaustausches zwischen dem deutschsprachigen Raum und Haiti in den 1790er Jahren erhalten und ausgewertet sind. Zeuske, *Die vergessene Revolution*, 1991, S. 296f.

zwungen gewesen sei, nach Jamaika zu fliehen.<sup>881</sup> Dass Jacob Friedrich sich in Gefahr befunden hatte, ist nicht zu bezweifeln. In jahrelang schwelenden und immer wieder aufflammenden Kampfhandlungen wurden zahlreiche Plantagen zerstört und die Hauptstadt niedergebrannt. Die Bevölkerung der Kolonie schrumpfte um ein Drittel.<sup>882</sup> Als Martin seine Worte verfasste, hatte er jedoch schon Jahre Zeit gehabt, sich aus der Presse ein Bild der Vorgänge zu machen. Inwieweit sein Bild der geschehenen „Gräueltaten“ tatsächlich auf Beschreibungen seines Bruders basierte oder er nicht vielmehr die in der europäischen Presse kursierenden Darstellungen auf die Situation seines Bruders übertrug, muss offenbleiben.<sup>883</sup> Auch Raboteau, der Besitzer der Plantage, konnte Haiti unversehrt verlassen und ging zurück nach La Rochelle. Ende 1800 oder Anfang 1801 kam Raboteau gemeinsam mit Martins Neffen, Hermanns Sohn Henri von La Rochelle nach Bremen. Nachdem Martin ihn persönlich kennengelernt hatte, schrieb er im Januar 1801 über Raboteau: „[...] er war vor der Revolution ein vermögender Mann, wozu ihm allein seine Besitzungen in St. Domingo qualificirten, allein da diese, zum wenigsten für jezt, zum Theil ruinirt sind, so hat er die Quelle seines Unterhalts auch eingebüßet, und wie ich höre unterhält ihn Hermann größtentheils.“<sup>884</sup> 1802 ging Raboteau zurück nach Haiti, „um seine Ansprüche auf seine ehemalige Plantage, geltend zu machen.“<sup>885</sup> Der Ausgang dieses Unterfangens ist unbekannt. Ein Bruder sowie ein Cousin Raboteaus hielten sich mit Jacob Friedrich in Kingston auf. Vermutlich waren sie mit ihm von Haiti nach Jamaika geflohen. Nach Martins Verständnis war Raboteaus Vetter im Jahr 1801 an Jacob Friedrich Handelshaus in Kingston beteiligt und lebte auf dessen Plantage. Raboteaus Bruder hingegen trage an Jacob Friedrichs misslicher finanziellen Lage „große Schuld“.<sup>886</sup> Martin führte dies nicht weiter aus, spezifizierte aber anderthalb Jahre später, Raboteaus Bruder habe Jacob Friedrichs Ehrlichkeit und Vertrauensseligkeit ausgenutzt. Schuld am finanziellen Verlust seien

---

881 StAB 7.269, 6 Martin Wilckens an S.M. Maier, 7. Juni 1804.

882 Geggus, Saint Domingue, 2013, S. 30.

883 Ab den 1790er Jahren erschienen in der deutschsprachigen Presse zahlreiche oft martialisch geprägte Augenzeugenberichte von Kampfhandlungen auf Haiti. Gegen Ende des Jahrzehnts waren bereits ausführlichere Zusammenfassungen und historische Einordnungen der Geschehnisse verfügbar. Zeuske, Die vergangene Revolution, 1991, S. 291–296.

884 StAB 7.269, 5 Martin Wilckens an Henrich Wilckens, 6. Januar 1801.

885 StAB 7.269, 5 Martin Wilckens an Henrich Wilckens, 26. Oktober 1802.

886 StAB 7.269, 5 Martin Wilckens an Henrich Wilckens, 6. Januar 1801.

„sein zu großes Vertrauen zu Raboteau, seine zur Schwachheit übergehende Gutmüthigkeit“<sup>887</sup>

Die Flucht Jacob Friedrichs und der beiden Raboteaus nach Jamaika sowie die dortige Fortführung des Plantagenbetriebs ist für die weiße Bevölkerung Haitis typisch.<sup>888</sup> Die Umsiedlung nach Jamaika brachte Jacob Friedrich jedoch weder persönliches Glück noch finanziellen Erfolg. Der einzig erhaltene von Jacob Friedrich an Martin geschriebene Brief, der lose in den Briefkopierbüchern liegt, zeugt von seiner tiefen Verzweiflung. Am 22. Juli 1801 schrieb er Martin, dem er nun aufgrund der zu regelnden Erbschaft schreiben musste, er habe Martins Briefe so lange unbeantwortet gelassen, weil er es „nicht habe bis jetzt übers Hertz bringen können dir zuschreiben, mein letztes Kind starb anfang dieses Jahres, und gefolglich von meinen 6 gehalten Kindern bleybt mir nicht mehr wie ein trauervolles Angedencken übrig“. Seine finanzielle Lage stellte sich kaum besser dar: „[...] die Handlung hat im allgemeinen seit 3 Jahren hier fürchterlich gelitten und ich habe meinen Theil davon gehabt, dazu kommt, daß meine Caffee Plantation obgleich solche in den [...] blühenden Zeiten da weit mehr gekostet hat wie ich anfänglich berechnete und mich gefolglich in Schulden versetzt hat, [...]“. Die herbeigesehnte Rückkehr nach Europa erschien in dieser Lage unerreichbar. In der Folge änderte Jacob Friedrich seine Geschäftsstrukturen und vollendete seine Wandlung vom Kaufmann zum Pflanzer. Da ihm nun das nötige Kapital fehlte, gab er sein Handelshaus in Kingston auf. Er verkaufte seinen Laden und zog mit seiner Frau auf die Plantage. Er habe nun „60 Schwartz“ und erwarte für die erste Ernte des Jahres 15.000 Pfund Kaffee.<sup>889</sup>

Martins Reaktion auf diese wirtschaftlichen Informationen über die Plantage seines Bruders bestand in Ungläubigkeit über den als zu gering empfundenen Ertrag. Henrich in Liverpool teilte er über die erwartete Ernte mit: „Ich finde dieses nicht bedeutend, und auch die Anzahl der Arbeiter nicht angemessen.“ An Hermann in La Rochelle schrieb er: „Diese Angabe scheint mir im Vergleich der Arbeiter sehr gering zu seyn, und vermuthlich werden es ja wohl 150000 lb heißen sollen“.<sup>890</sup> Dass Martin also

---

887 StAB 7.269, 5 Martin Wilckens an Henrich Wilckens, 26. Oktober 1802.

888 Französische Flüchtlinge gingen in großer Zahl nach Jamaika und Kuba, pflanzten dort Kaffee und trugen zu neuen Blüten der alten Plantagenkolonien bei. In Louisiana prägten sie die Zuckerkultivierung. Geggus, Saint Domingue, 2013, S. 33.

889 StAB 7.269, 5 Jacob Friedrich Wilckens an Martin Wilckens, 22. Juli 1801.

890 StAB 7.269, 5 Martin Wilckens an Hermann Wilckens, 26. April 1802.

Erwartungen an den pro versklavter Arbeitskraft zu erbringenden Ertrag hatte, spricht für eine gewisse Vertrautheit mit dem Plantagenanbau, die er in früherer Konversation mit seinem Bruder oder Bremer Überseehändlern erlangt haben könnte. Martin selbst handelte nicht mit Kolonialwaren.<sup>891</sup>

1805 zeichnete sich offenbar eine leichte Besserung von Jacob Friedrichs finanzieller Lage ab. Martin zeigte sich jedoch nicht sehr optimistisch. Henrich hatte ihm berichtet, dass Jacob Friedrich schwedisch und dänisch übersetze und als Makler tätig sei. Martin schrieb: „[...] daß er [...] zu dieser Beschäftigung sich hergeben muß, ist doch wohl ein Beweis, daß seine Umstände nicht die besten, und seine Plantage allein, ihn nicht sein auskommen geben kann [...]“. Henrichs hatte sich inzwischen jedoch im britischen Salzhandel etabliert und sich so offenbar unabhängig von der Rückzahlung der noch immer ausstehenden Schulden gemacht.<sup>892</sup> Ein Jahr später war Jacob Friedrich endlich in der Lage einen Teil seiner Gläubiger zu bezahlen. Martin gratulierte ihm herzlich, lobte seinen Fleiß und seine Redlichkeit und wünschte ihm, dass „du noch einst, durch den beßern Ertrag deiner Plantage, ein, von Sorgen befreytes und ruhiges Leben führen wirst.“<sup>893</sup> Obwohl sich Jacob Friedrichs Pläne zur Rückkehr nach Europa zwischenzeitlich konkretisiert hatten und er 1802 geplant hatte, seine Frau nach La Rochelle vorgehen zu lassen, ist in späteren Briefen keine Rede mehr von einer Rückkehr. Mit zunehmendem Erfolg seiner Kaffeeplantage kam Jacob Friedrich offenbar auch in der Pflanzergesellschaft Jamaikas an und entschied sich gegen eine Rückkehr.<sup>894</sup>

Während Jacob Friedrichs persönliches Schicksal bei seinen Brüdern für großes Mitgefühl sorgte, hielt sich das Verständnis für seine finanziellen Schwierigkeiten in Grenzen. Insbesondere, da er Henrich aufgrund ihrer finanziellen Verstrickung in die Probleme seiner Handlung und Plantage hineinzog. Die harten Worte Martins, der ansonsten viel Wert auf Höflichkeit und brüderliche Liebe legte, illustrieren, wie sehr Jacob Friedrichs

---

891 Siehe diesbezüglich auch Martin Wilckens Geschäftsbuch. StAB 7.269, 3 Geschäftsbuch der Kattundruckerei und des Kattunhandels Wilckens, 1800–1804. Martin handelte insbesondere nach Westfalen, Dänemark, Großbritannien und in die Niederlande. Die erweiterte Familie Wilckens war im Transatlantikhandel jedoch sehr aktiv. Die Schlachtebücher belegen in diesen Jahren zahlreiche Importe aus St. Thomas, Baltimore, Charleston und St. Domingo für Mitglieder der Familie Wilckens, wie etwa Martins Cousin Henrich Wilckens Werners Sohn.

892 StAB 7.269, 6 Martin Wilckens an Henrich Wilckens, 28. November 1805.

893 StAB 7.269, 7 Martin Wilckens an Jacob Friedrich Wilckens, 2. Oktober 1806.

894 StAB 7.269, 7 Martin Wilckens an Henrich Wilckens, 26. Oktober 1802.

durchwachsenes Engagement in der Plantagenwirtschaft auch emotional rückwirkte. Als Henrich sich bei Martin über Jacob Friedrichs Zahlungsunfähigkeit beklagte, antwortete Martin: „Was soll ich über Fritz sagen, wenn deine Verlegenheiten, worin du, durch ihn gesetzt worden bist, [...] beweise seines Mangels an Überlegung und seines Verstandes gegeben haben, so hast du freilich große Ursache auf ihm unzufrieden zu seyn, denn die folgen davon hatten auf dein Wohl zu großen Einfluß, – ich muß gestehen, daß wenn ich schon F. für keinen sogenannten Überflieger hielt, ich ihm denn doch auch für nicht so dumm hielt [...].“<sup>895</sup>

### Ein Schleier über Bremer Sklavereiverflechtungen?

Nachdem gezeigt werden konnte, dass Jacob Friedrichs Teilhabe an der Plantagenklaverei auf seine Familie in Bremen und Europa emotional und teils geschäftlich rückwirkte, ist nun zu untersuchen, inwieweit durch die Sklavereibeteiligung ein moralischer Druck auf der Familie lastete. Dabei fällt zuvorderst auf, dass Martin in der Korrespondenz mit seinen Brüdern eine Praktik des Verschweigens nutzte, um die Sklaverei und den eigenen Anteil daran zu verschleiern. Der moralische Umgang deutscher Sklavenbesitzer und Profiteure mit der Sklaverei ist kaum erforscht. Auf Martin Wilckens Korrespondenz lässt sich jedoch die ursprünglich von W.E.B Du Bois formulierte und von Angelie Sens sowie Michael Zeuske modifizierte These des Schleiers anwenden. In *The Souls of Black Folk* beschrieb Dubois den Moment seiner Jugend, in dem ihm bewusst wurde, dass er anders, schlechter behandelt wurde und dass seine Hautfarbe die Ursache hierfür war. Den trennenden Faktor zwischen Schwarz und Weiß bezeichnete er als „veil“<sup>896</sup>, als Schleier, als ein soziales Konstrukt, das die Wahrnehmung der Realität verzerrt und die eigene Lebenserfahrung nach der Hautfarbe ausrichtet. Du Bois vermied in der Beschreibung des Schleiers eine enge Definition. Diese Offenheit lädt zur Debatte und Anwendung des Konzepts ein, „the very open-endedness of the veil makes it a productive metaphor.“<sup>897</sup> Die Historikerin Angelie Sens erklärte mithilfe des

---

895 StAB 7.269, 6 Martin Wilckens an Henrich Wilckens, 11. August 1803.

896 „Then it dawned upon me with a certain suddenness that I was different from the others; or like, mayhap, in heart and life and longing, but shut out from their world by a vast veil.“ W.E.B. DuBois, *The Souls of Black Folk*, Chicago, 1903, S. 8.

897 Tom Hawkins, *The Veil, the Cave and the Fire-Bringer*, in: *International Journal of the Classical Tradition* 26 (2019) 1, S. 38–53, hier S. 45f. Siehe zu aktuellen Interpre-

Schleiers die unterschiedliche Wahrnehmung von gemeinsamer Geschichte, insbesondere Versklavung und Kolonialismus, von Schwarzen und Weißen. Am Beispiel der Niederlande und Suriname untersuchte sie einen historiografischen Schleier in „post-slavery society“, den es zu überwinden gilt.<sup>898</sup> Michael Zeuske argumentierte am Beispiel Kubas dafür, dass es einen kommunikativen Schleier in Sklavengesellschaften bereits vor der Emanzipation gegeben habe. So habe Humboldt sich 1801 auf Kuba zwar ausführlich mit Pflanzern und Sklavenhaltern über die Technologie, Kosten oder Ressourcen der Landwirtschaft ausgetauscht. Dieser Austausch sei aber von einer Marginalisierung der Sklaverei bestimmt gewesen, der Faktor der Sklaven oder eine Problematisierung der Sklaverei sei nicht zur Sprache gekommen.<sup>899</sup>

Ein solches bewusstes Vermeiden, ein gezieltes Verschweigen des Themas der Sklaverei findet sich auch in der hier untersuchten Korrespondenz. Martin Wilckens ignorierte die Versklavung der auf der Plantage arbeitenden Personen auf sprachlicher Ebene und stellte die Plantage als gewöhnlichen Landwirtschaftsbetrieb dar. So sprach er davon, dass Jacob Friedrich „60 Schwarze habe“ und bezeichnete diese als „Arbeiter“.<sup>900</sup> Er hob so die wirtschaftliche Funktion der 60 Personen hervor und übergang ihren Sklavenstatus.<sup>901</sup> In den meisten Briefen Martins ist nur die Rede von einer Kaffeeplantage ohne Erwähnung der dort arbeitenden Personen. Dies ist etwa der Fall in dem bereits erwähnten Brief an eine Verwandte in Tallinn. In diesem Brief beschrieb er die Sklavenaufstände in Haiti als von „Negern“

---

tationen des *Veils* auch Harriet Fertik/Mathias Hanses, *Above the Veil: Revisiting the Classicism of W. E. B. Du Bois*, in: *International Journal of the Classical Tradition* 26 (2019) 1, S. 1–9.

898 Angelie Sens, *The "Veil" in Post-Slavery Society. New Challenges for Historians: The Case of Surinam, 1808–2008*, in: Marcel van der Linden (Hrsg.), *Humanitarian intervention and changing labor relations. The long-term consequences of the abolition of the slave trade*, Leiden/Boston 2011, S. 69–114, hier S. 69–71.

899 Zeuske, *Handbuch Geschichte der Sklaverei*, 2013, S. 218f.

900 StAB 7.269, 5 Martin Wilckens an Henrich Wilckens, 15. Januar 1802 und Martin Wilckens an Hermann Wilckens, 26. April 1802.

901 Für die Beschreibung versklavter Personen über ihre Funktion und nicht über ihren rechtlichen Status gibt es im deutschsprachigen Raum weitere Beispiele. So machen die Quellen der Herrnhuter Brüdergemeine, die Sklaven in den Amerikas und Europa besaß, oft keine Angabe zum rechtlichen Status nicht europäischer Gemeinemitglieder. Der rechtliche Status der Personen war im Gegensatz zu ihrer Funktion im Kontext der Brüdergemeine unerheblich. Köstlbauer, *Ambiguous Passages*, 2020, S. 185f.

ausgehende Unruhen.<sup>902</sup> Martin vermied den Begriff der Sklaverei und verwendete ihn in den fast acht Jahren der erhaltenen Briefkorrespondenz kein einziges Mal. Dass er die Geschichten über Jacob Friedrichs koloniale Erlebnisse in der Plantagensklaverei aber selbst an eine sehr unregelmäßige Briefpartnerin bis nach Tallinn kommunizierte, spricht dafür, dass er das Thema auch mit engeren Freunden und Bekannten in Bremen diskutierte. Auch seine starke Meinung zur Produktivität der Plantage ist ein Anzeichen dafür, dass er sich privat über die Plantagenwirtschaft informiert hatte. Ähnlich wie die kubanischen Pflanzer griff Martin also auf eine bewusste Marginalisierung der Sklaverei zurück, welche die Wahrnehmung seiner Briefpartner verzerrte und als Teil des von W.E.B. Du Bois beschriebenen Schleiers verstanden werden kann.

Die Praktik des Verschweigens übernahm Martin möglicherweise direkt von Jacob Friedrich. Als Sklavenbesitzer teilte dieser die zeitgenössischen moralischen Bedenken offenbar nicht und es muss offenbleiben, wie er hiermit in Jamaika umging. In seinem einzigen erhaltenen Brief nach Bremen sprach er seinen Sklavenbesitz sehr direkt an, ohne aber den Begriff der Sklaverei zu nutzen. Er schrieb Martin wörtlich: „ich habe jetzt 60 Schwarze“.<sup>903</sup> Diese Formulierung übernahm Martin also augenscheinlich von seinem Bruder. Auffällig ist außerdem, dass Jacob Friedrich nur von den versklavten Personen auf seiner Plantage schrieb. Seit 1817 ist ihm ein umfangreicher Sklavenbesitz in der Stadt Kingston nachzuweisen. Nachdem die Plantage zufriedenstellende Erträge einbrachte, war Jacob Friedrich also offenbar nach Kingston, wo er zuvor sein Handelshaus aufgegeben hatte, zurückgekehrt. Er besaß dort 1817 17 überwiegend kreolische Sklaven, neun Männer und acht Frauen im Alter von vier Tagen bis 40 Jahren. 1823 waren es noch 15 Sklaven.<sup>904</sup> Es ist sehr wahrscheinlich, dass Jacob Friedrich in Kingston auch Sklaven besessen hatte, bevor er 1801 seinen dortigen Laden verkauft hatte, um sich ganz seiner Plantage zu widmen. In der Korrespondenz mit Martin finden sich aber auf städtische Sklaven keine Hinweise. Dies könnte dafür sprechen, dass Jacob Friedrich bewusst nur über Plantagensklaven schrieb, da diese einfacher als Landarbeiter in einen allgemein anerkannten Kontext zu setzen waren. Über Hermanns und Henrichs sprachlichen Umgang mit der Sklaverei ist nur zu spekulieren. Da Martin seine Ausdrucks-

---

902 StAB 7.269, 6 Martin Wilckens an S.M. Maier, 7. Juni 1804.

903 StAB 7.269, 5 Jacob Friedrich Wilckens an Martin Wilckens, 22. Juli 1801.

904 TNA, T 71/79, *Return of Slaves* von Jacob Frederick Wilckens, 1817; TNA, T 71/95, *Return of Slaves* von Jacob Frederick Wilckens, 19. Juli 1823.



weise an Jacob Friedrichs anpasste und sie gegenüber seinen anderen beiden Brüdern nutzte, erscheint ein ähnliches Vorgehen aller Brüder zumindest in der Korrespondenz zwischen ihnen wahrscheinlich.

Dass Henrichs Briefe nicht erhalten sind, ist besonders bedauerlich, da dieser ein ausgesprochener Sklavereibefürworter war. Henrich war selbst nicht in den britischen Sklavenhandel eingebunden und handelte auch nicht nach Afrika. Gemeinsam mit einem ebenfalls aus Bremen stammenden Cousin betrieb er das Handelshaus Wilckens & Migault. Besonders erfolgreich war der Salzhandel seines alleinigen Handelshauses Henry Wilckens & Co. Seinen Brüdern sowie seinen Freunden in Liverpool war er bekannt für sein ausgeprägtes akademisches Interesse sowie seine Gewohnheit bis spät in die Nacht zu lesen. Er engagierte sich in lokalpolitischen Belangen wie der Armen- oder Hafenpolitik in Liverpool und veröffentlichte seine Meinung zu wirtschaftlichen und politischen Fragen mehrfach in Druckschriften, teils anonym.<sup>905</sup> Während sein Bruder Jacob Friedrich auf St. Domingue Sklavenplantagen verwaltete, veröffentlichte Henrich 1793 eine anonyme Stellungnahme gegen die Abschaffung des Sklavenhandels im Britischen Empire.<sup>906</sup> Die 36 Seiten lange Druckschrift trägt den Titel *Letters Concerning the Slave Trade; and with Respect to its Intended Aboli-*

---

905 MAUS, Friedrich Wilckens, *Geschichte der Familie Wilckens*, Bd. 1, 1964, maschienschriftliches Manuskript, S. 84A-C. Dass Henrich zur angesehenen Oberschicht der Stadt gehörte, ist auch daraus ersichtlich, dass im Londener *Gentleman's Magazine* ein Nachruf auf ihn erschien. Dieser erwähnte seine gymnasiale Bildung in Bremen sowie seine Belesenheit und erwähnte Veröffentlichungen von ihm. Die Abhandlung über den Sklavenhandel befindet sich nicht darunter. Weiter lobte der Nachruf sein Engagement für kommunale Belange und seinen Sinn für Geschäfte. Sein größtes Geschäft sei der Salzhandel gewesen. Er sei aber in allen Bereichen ausgenommen dem Handel nach Afrika vertreten gewesen. *Gentleman's Magazine*, April 1821. Es sind keine Quellen bekannt, die dem widersprechen und eine Beteiligung am Afrika- oder Sklavenhandel nahelegen.

906 Neben Henrich Wilckens waren in Großbritannien noch weitere deutschstämmige Kaufleute antiabolitionistisch tätig. Die bekanntesten deutschen Sklavenhändler in London waren die Brüder Baring, deren Vater 1717 aus Bremen eingewandert war. Ihre Nachfahren lobbyierten im 19. Jahrhundert gegen die Abolition. Nicht alle deutschstämmige Kaufleute, die sich in Großbritannien für Sklaverei und Sklavenhandel einsetzten, waren direkt in den Sklavenhandel involviert. So etwa der in London niedergelassene, aus Hamburger stammende Johann Friedrich Schröder (1780–1852). Im Gegensatz zu Henrich Wilckens verdiente er aber indirekt durch Zuckerhandel und Zuckerproduktion an der Sklaverei mit. Weber, *Deutschland, der atlantische Sklavenhandel und die Plantagenwirtschaft der Neuen Welt*, 2009, S. 44–46; Zeuske, *Handbuch Geschichte der Sklaverei*, 2013, S. 512f.

tion: *By a Merchant to his Friend, On the Continent*.<sup>907</sup> Die Druckschrift ist (auch in digitalisierter Form) in der *Liverpool Aethenaeum Library* einsehbar, der Autorenname ist handschriftlich nachgetragen. Henrich bündelte in seiner in sechs Briefe unterteilten Veröffentlichung im Wesentlichen die zeitgenössisch verbreiteten sklavereibefürwortenden Argumente, von denen sich einige noch Jahrzehnte später in anderen Bremer Quellen wiederfinden; darunter die oben behandelte Einschätzung des hanseatischen Konsuls in Brasilien, Christian Stockmeyer und zahlreiche Artikel des weiter unten behandelten Bremer Pressewesens.<sup>908</sup> Er tat dies bewusst kurz nachdem der Abolitionismus eine Massenbewegung geworden war,<sup>909</sup> um Prosklavereiarargumente zurück in die als einseitig empfundenen Debatte zu bringen: „To such a height have these [abolitionistische] opinions arrived, that numbers deem it impossible for a man of a fair, moral character, to defend either slavery or the Slave-trade; the very words spoken creating an abhorrence against the man, who dissents from them [...]“<sup>910</sup>

Im ersten Brief beteuerte er zunächst, weder direkt noch indirekt am Sklavenhandel beteiligt zu sein, als Einwohner eines bedeutenden Umschlagesortes des Sklavenhandels jedoch nicht unvertraut mit diesem zu sein. Im zweiten Brief skizzierte er eine Geschichte der Sklaverei in Afrika und betonte, dass es diese schon immer gegeben habe. Im dritten Brief listete er auf, aus welchen Gründen Personen in Afrika versklavt würden. In den despotischen afrikanischen Staaten würden alle Verbrechen mit der Sklaverei geahndet werden und nie endende Kriege würden ohne Unterlass Kriegsgefangene hervorbringen. Zudem gebe es einige in Sklaverei geborene Personen. Da aber die meisten Verbrecher seien, sei die abolitionistische, poetische Darstellung der Freiheitsliebe afrikanischer Sklaven vergleichbar mit der Verherrlichung der Freiheitsliebe eines nach Australien transportierten Verbrechers. Im vierten Brief vertrat er die Meinung, dass der Sklavenstatus in Westindien für Afrikaner besser sei als ein Leben in Afrika. Da auch in Afrika die meisten Schwarzen Sklaven seien, gebe es für Afrikaner nur die Wahl zwischen zwei Sklavereisystemen, einerseits der westindischen

---

907 [Henry Wilckens], *Letters Concerning the Slave Trade; and with Respect to its Intended Abolition: By a Merchant to his Friend, On the Continent*, Liverpool, 1793.

908 Henrich Wilckens Veröffentlichung zielte auf die britische Sklavereidebatte. Grundlegende Argumente, wie die Verbesserung der Lebensbedingungen der Versklavten durch ihre Verschleppung, finden sich auch in deutschen Veröffentlichungen bereits seit der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts. Ressel, *Rezeptionsstudie*, 2016, S. 183–186.

909 Drescher, *Abolition*, 2009, S. 219–228.

910 [Wilckens], *Letters Concerning the Slave Trade*, 1793, S. 30.

Sklaverei, die rechtlich reguliert sei und die Sklaven zivilisiere und andererseits der afrikanischen Sklaverei, in der Sklaven misshandelt, getötet, geopfert und von Kannibalen gegessen würden. Auch den unter britischen sowie unter deutschen Sklavereibefürwortern verbreiteten Vergleich mit der heimischen Arbeiterschaft ließ Henrich nicht aus:<sup>911</sup> „[...] great numbers of the slaves in our islands do live happier, and more contented, than the majority of the labouring poor, in this country [...]“<sup>912</sup> Im fünften Brief stellte er die befürchteten Folgen einer vollständigen Abolition dar. Britische Abolitionisten würden sich in ihren Erwartungen täuschen und Luftschlösser bauen („castles in the air“).<sup>913</sup> Ein Beleg hierfür sei, dass selbst die freiheitsliebenden US-Amerikaner sich am Sklavenhandel beteiligten.<sup>914</sup> Kriege und Versklavung in Afrika würden wie gehabt andauern. Mit der Abolition würde den Versklavten nur die Möglichkeit genommen, in die mildere und zivilisierende westindische Sklaverei zu fliehen. Im sechsten Brief schlussfolgerte er, dass eine Verbesserung der Lebensumstände von Afrikanern in Afrika unmöglich sei und daher in Westindien geschehen müsse. Die Abolition würde zwar hohe wirtschaftliche Schäden anrichten, ausschlaggebend seien aber moralische Argumente. Sobald der Sklavenhandel eine Zivilisierung der Afrikaner herbeigeführt habe, würde er sich selbst abschaffen. Die Folgen einer verfrühten Sklavenbefreiung seien in Haiti zu beobachten. Momentan sei daher nur zu erörtern, wie die Lebensumstände der versklavten Afrikaner in Westindien weiter verbessert werden könnten.

Eine 1795 erschienene Rezension der Schrift zeigt, dass Henrichs Überlegungen durchaus rezipiert wurden. Die kritische Besprechung zeigt auch, dass Henrichs von (vorgeschobenen) moralischen Standpunkten geprägten Ansichten in der britischen Öffentlichkeit in den 1790er Jahren bereits weitgehend diskreditiert waren.<sup>915</sup> Der Rezensent war nicht überzeugt, dass

911 Der Verweis auf die angebliche Scheinheiligkeit der Sklavereigeegner, die Armut und Lebensumstände der britischen Arbeiterschaft ignorieren würden, blieb bis in die 1840er Jahre ein verbreitetes antiabolitionistisches Argument. Davis, *The Problem of slavery in the age of emancipation*, 2015, S. 311–315; Siehe zur Verwendung dieses Arguments im deutschen Diskurs Lentz, *Deutsche Profiteure*, 2021, S. 589f.

912 [Wilckens], *Letters Concerning the Slave Trade*, 1793, S. 16.

913 Ebd.

914 Dass die US-Amerikaner Sklavenhandel betrieben, bedeutete, dass Großbritannien keinen moralischen Vergleich mit den USA scheuen mussten. Drescher, *Abolition*, 2009, S. 213.

915 Siehe hierzu Drescher, *Abolition*, 2009, S. 209f. Moralische Argumente für die Fortführung des Sklavenhandels waren in der britischen Sklavereidebatte schon seit der Mitte der 1780er Jahre kaum noch akzeptiert. Das nationale Interesse, das Recht auf

die Sklavenhändler Wohltäter („benefactors“) der Versklavten seien und stellte Henrichs Behauptung in Frage, es sprächen in erster Linie moralische und nicht finanzielle Gründe für die Fortführung des Sklavenhandels.<sup>916</sup> Da Henrichs Überlegungen im Kontext der britischen Sklavereidebatte für ein britisches Publikum entstanden waren und er sie anonym in Liverpool veröffentlichte, ist fraglich ob sie in seiner Heimatstadt Bremen bekannt waren. Dass seine Brüder seine *Letters Concerning the Slave Trade* kannten, ist nicht nachweisbar, es gibt diesbezüglich aber einige Anhaltspunkte. Martin erhielt Informationen über Jacob Friedrich oft aus zweiter Hand von Henrich, der in Liverpool gut positioniert war, um ins britische Jamaika zu schreiben und öfter mit Jacob Friedrich korrespondierte. Wie oben beschrieben gab es zwischen ihnen auch finanzielle Verbindungen. Ein Austausch über die Sklaverei, an der Henrich interessiert war und mit der Jacob Friedrich eigene Erfahrungen hatte, erscheint angesichts ihrer engen Verbindung möglich. 1793 hielt sich Jacob Friedrich jedoch auf Haiti auf und über die Enge seines Kontakts zu Henrich in dieser Zeit ist nichts bekannt.

In Martins Fall ist mit höherer Wahrscheinlichkeit von einem Wissen um Henrichs *Letters* auszugehen. Es erscheint sogar möglich, dass der im Titel genannte *friend on the continent* nicht ausschließlich stilistisches Mittel war, sondern in Henrichs Briefwechsel mit Martin Inspiration gefunden haben könnte. Diese Annahmen beruhen auf den späteren politischen und gesellschaftlichen Unterhaltungen der Brüder und Martins Bewunderung für Henrichs akademische Fähigkeiten, dem er regelmäßig Bücher aus Deutschland schickte.<sup>917</sup> Ausschlaggebend ist Martins ausführlicher inhaltlicher und organisatorischer Austausch mit Henrich über eine spätere anonyme Veröffentlichung. Diese Schrift beschäftigte sich mit den aktuellen Spannungen zwischen Lutheranern und Reformierten sowie dem Verhältnis von Kirche und Staat in Bremen und Hannover. Henrich und Martin tauschten sich über das Thema beginnend mit dem März 1803, vermutlich inspiriert durch den Reichsdeputationshauptschluss, intensiv aus.<sup>918</sup> Ende des Jahres schickte Henrich dann eine fertige Schrift an Martin, deren

---

Eigentum und die wirtschaftliche Bedeutung der Sklavenarbeit verblieben als argumentativ haltbare Prosklavereiargumente.

916 J. Evans, Rezension zu: *Letters concerning the slave trade; and with respect to its intended abolition: by a merchant to his friend, on the continent*, in: *The Critical Review or Annals of Literature* 12 (1795), S. 98.

917 Siehe unter anderem StAB 7.269, 6 Martin Wilckens an Henrich Wilckens, 9. Februar 1804.

918 StAB 7.269, 5 Martin Wilckens an Henrich Wilckens, 18. März 1803.

Veröffentlichung Martin 1804 gemeinsam mit einem Freund bei einem Buchdrucker in Königsutter organisierte, der 500 Exemplare zum Verkauf nach Bremen sandte.<sup>919</sup> Henrich legte offenbar großen Wert auf Martins inhaltliche Beurteilungen und vertraute ihm die Organisation der Veröffentlichung in Deutschland an, während er selbst anonym blieb. Angesichts dieser engen Zusammenarbeit und des insgesamt sehr engen Verhältnisses der Brüder erscheint es wahrscheinlich, dass Martin von Henrichs früheren Veröffentlichungen, die sich unter anderem mit dem britischen Salzhandel, dem Hafen von Liverpool und dem Sklavenhandel auseinandersetzten, zumindest wusste.<sup>920</sup> Martins Mitgliedschaft in der wissenschaftlich ausgerichteten Gesellschaft Museum spricht zudem für ein grundlegendes akademisches Interesse.<sup>921</sup> Es ist nicht auszuschließen, dass Martin die Argumente seines Bruders im „Museum“ mit der dort zusammengeführten kaufmännischen und akademischen Elite Bremens diskutierte. Letztlich muss die Frage nach der Kenntnis um Henrichs britische Veröffentlichungen aber offenbleiben.

Henrichs klare Befürwortung der Sklaverei hatte aber zumindest keinen merklichen Effekt auf den Umgang mit der von Jacob Friedrich praktizierten Sklaverei innerhalb der Korrespondenz der Brüder. Dass die Nichterwähnung der Beteiligung Jacob Friedrichs an der atlantischen Sklaverei in der erhaltenen Briefkorrespondenz jedoch nicht bedeutete, dass sein Plantagenbesitz ein Geheimnis im weiteren Bekanntenkreis der Wilckens war, ist nachweisbar. In der gut vernetzten Bremer See- und Kaufmannschaft waren Jacob Friedrichs Geschäfte bekannt und mehrere Bremer besuchten ihn auf Jamaika. Die britischen Kaperungen Bremer Schiffe ermöglichten ihm direkten Kontakt zu Bremer Bekannten. Martin schrieb ihm im Mai 1801: „Du wirst seit kurzem Gelegenheit gehabt haben, durch das Aufbringen hiesiger Schiffe nach dorten, viele deiner Landsleute zu sehen, welches dir, wie ich mir denke, angenehm seyn muß [...]“.<sup>922</sup> Dies war auch in vorangegangenen Jahren bereits geschehen. Einer dieser Landsleute war ein Herr Lankenau, der sich 1799 als Supercargo auf einem nach Jamaika aufgebracht und dort kondemnierten Schiff befunden hatte. Lankenau hatte

---

919 StAB 7,269, 6 Martin Wilckens an Henrich Wilckens, 9. Februar 1804.

920 Diese Schriften sind digitalisiert im Katalog der *Liverpool Aethenaum Library* zu finden.

921 Hoffmann, *Der Club zu Bremen*, 2009, S. 408. Mit der Eintrittsnummer 50 gehörte Martin zu den frühen Mitgliedern der Gesellschaft.

922 StAB 7.269, 5 Martin Wilckens an Jacob Friedrich Wilckens, 12. Mai 1801.

in La Rochelle als Kommiss für Jacob Friedrichs und Hermanns gemeinsames Handelshaus gearbeitet. Er traf sich auf Jamaika mit Jacob Friedrich und reiste im Dezember 1799 zurück. Nach seiner Ankunft in Bremen berichtete er Martin von Jacob Friedrichs Lage. Bemerkenswerterweise berichtete Lankenau, Jacob Friedrich befinde sich „durch seine Handlung in Wohlstand“.<sup>923</sup> Entweder verschwieg Jacob Friedrich seine schwierige Lage, möglich ist aber auch, dass seine finanziellen Schwierigkeiten erst kurz darauf einsetzten.

Mehr als ein Einzelfall – das weitere Umfeld der Wilckens

Die genauere Betrachtung der Familie Wilckens zeigt, wie weitgehend die Bremer See- und Kaufmannschaft um 1800 bereits mit der atlantischen Plantagenwirtschaft verwoben war. Es lassen sich im Umfeld der Wilckens zwei weitere Bremer Verbindungen in die Plantagensklaverei finden, eine durch Kettemigration verursachte direkte Verbindung und eine wirtschaftliche Verbindung in der Bremer Zuckerfabrikation. Im ersten Fall handelt es sich um den Kapitän eines nach Jamaika aufgebrachten Bremer Schiffes, das sich auf einer Ostindienfahrt befunden hatte. Dieser war ebenso wie Lankenau mit Jacob Friedrich bekannt<sup>924</sup> und traf sich mit ihm. Bei dem von Martin und Jacob Friedrich nur als Kapitän Melm bezeichneten Schiffer muss es sich um **Gottfried Melm** (1752–1808), den Sohn eines Professors am Bremer Gymnasium Illustre, gehandelt haben.<sup>925</sup> Dieser ist in den erhaltenen Senatszertifikaten in den 1790er Jahren als Kapitän von Fahrten nach Ostindien, von und nach St. Thomas und von Demerara aufgeführt.<sup>926</sup> In einem Zertifikat trat er ausschließlich kaufmännisch als

---

923 StAB 7.269, 5 Martin Wilckens an Henrich Wilckens, 3. Mai 1800 und Martin Wilckens an Hermann Wilckens, 13. Juni 1800.

924 Martin schrieb Jacob Friedrich, nachdem er sich mit Lankenau unterhalten hatte, über Herrn „Melm, der dir bekannt seyn wird“. Martin kannte Melm offenbar besser und bat Jacob Friedrich, ihn zu grüßen. StAB 7.269, 5 Martin Wilckens an Jacob Friedrich Wilckens, 10. Juni 1800.

925 Schwebel et al., Carl Philipp Cassel und der Ferne Osten, 1988, S. 258.

926 StAB 2-R.II.p.5. Band 8, Zertifikate vom 21. Oktober 1794 bis 24. März 1795 für die Fahrt nach St. Thomas; StAB 2-R.II.p.5. Band 9, o.D. (vrmtl. 1798), Verklarung für das Schiff *Die Vorsichtigkeit* von Demerara kommend; StAB 2-R.II.p.5. Band 10, 18. Februar 1803, Rückwirkendes Senatszertifikat für die Fahrt von Batavia nach Bremen.

Versender üblicher Exportwaren nach St. Thomas auf.<sup>927</sup> Schon in den 1780ern hatte er als Supercargo an den von Carl Philipp Cassel initiierten ersten bremischen, noch von Emden ausgehenden, Ostindienfahrten teilgenommen.<sup>928</sup> Ein 1803 nachträglich ausgestelltes Neutralitätszertifikat des Senats stellt Melms Identität zweifelsfrei fest. Das Zertifikat führt Gottfried Melm als Kapitän des Schiffes *Triton*<sup>929</sup> auf, das 1797 wiederum für Cassel von Bremen nach Batavia fuhr. Auf der Rückreise sei es unrechtmäßig von britischen Kaperern aufgebracht und in Jamaika gesetzwidrig kondemniert worden. Obwohl Schiff und Waren dem Zertifikat zufolge ausschließlich Eigentum Bremer Bürger gewesen seien, sei bisher nur das Schiff, nicht aber die Ware restituiert worden.<sup>930</sup> Dass die *Triton* mit dem den Wilckens bekannten Kapitän Melm an Bord erst 1799 aufgebracht wurde, lässt sich mit damals üblichen regionalen Zwischenfahrten in Ostindien erklären, für die Melm auch persönlich bekannt war.<sup>931</sup>

---

927 StAB 2-R.II.p.5. Band 8, 21. März 1794, Senatszertifikat für Melm und zehn Mitinteressenten für die Ausfuhr nach St. Thomas. Einer der Mitinteressenten ist ein Friedrich Lanckenau, bei dem es sich um den Lanckenau handeln könnte, der Jacob Friedrich Wilckens auf Jamaika traf.

928 Siehe zur preußisch-bremischen Natur dieser Fahrten Fußnote 104.

929 Melm hatte 1789 ein Viertel des Eigentums der *Triton*, mit der er unter ihrem vorherigen Namen *Asia* bereits zuvor nach Ostindien gefahren war, von Cassel & Traub erworben. Auch Hermann Hagedorn & Sohn und Johann Friedrich Ulthoff hatten je ein Viertel des Eigentums erworben. Schwebel et al., Carl Philipp Cassel und der Ferne Osten, 1988, 260.

930 StAB 2-R.II.p.5. Band 10, 18. Februar 1803, Rückwirkendes Senatszertifikat für die Neutralität der Rückladung des Schiffes *Triton*, Kapitän Melm, das 1797 von Bremen nach Ostindien fuhr.

931 Schon die ersten Bremer Ostindienfahrten beinhalteten regionale Zwischenfahrten, etwa von Batavia nach Kanton. Gottfried Melm war während dieser Fahrten bereits mit langen Regionalfahrten aufgefallen. Er hatte als Supercargo der *Asia* (der späteren *Triton*) eine ungeplante Fahrt von Batavia nach Bombay und Surate und zurück nach Batavia zu verantworten. Das im November 1782 ausgelaufene Schiff kehrte daher erst im Juli 1785 nach Emden zurück und verpasste eine günstige Marktlage. Melm wies Vorwürfe, die Verlängerung der Fahrt sei schuld an entstandenen Verlusten, in zwei Druckschriften entschieden zurück. Die Drucke sind in der SuUB einsehbar. Gottfried Melm, Rechtfertigung des Supercarga G. Melm, warum das Schiff *Asia*, ausgerüstet von der Königlich Preussischen Asiatischen Handlungs-Compagnie zu Emden, und geführt vom Capitaine Broers, nicht direct von Batavia nach Europa zurückkehret; sondern eine Reise nach Bombay und Surate gemacht?, Bremen, 1785; Gottfried Melm, Untersuchung der Frage, ob es billig sey, daß den Supercargas der Königl. Preussischen Asiatischen Handlungs-Gesellschaft zu Emden, auf dem Schiffe *Asia*, der Schaden zur Last falle, der aus der Unternehmung von Bombay nach Batavia mit dem Cutter die Verwegenheit entstanden ist. An die Herren Inter-



Die Kaperung der *Triton* erregte über Bremen hinaus große Aufmerksamkeit. Eine in der *Neuen allgemeinen deutschen Bibliothek* rezensierte und empfohlene Veröffentlichung beschrieb den Fall ausführlich und führte ihn als Beleg unrechtmäßiger und grausamer Kaperungen an. In der Schrift ist eine von Kapitän Melm im November 1799 in Kingston getätigte Aussage zusammengefasst. Demnach habe ein britisches Sklavenschiff die *Triton* am 7. Oktober auf dem 6. südlichen Breitengrad, etwa der Nordgrenze des heutigen Angolas, gekapert. Der britische Kapitän habe sie in vierunddreißigtätiger Fahrt nach Jamaika geschleppt, da er sich in Jamaika eine hohe Chance auf eine unrechtmäßige Kondemnierung des neutralen Schiffes erhofft habe. Kapitän Melm und seine beiden Steuerleute mussten nach eigener Aussage auf dem Zwischendeck, „wo ein Verschlag von Latenwerk sie von den Sklaven trennte“ und direkt neben dem Abort der Sklaven schlafen. Der dritte Steuermann und das restliche Schiffsvolk seien in Ketten gehalten worden. Das Schiffsvolk habe, um nicht zu verhungern, Nahrung mit den Sklaven tauschen müssen. Es war also offenbar gemeinsam mit den Sklaven untergebracht.<sup>932</sup> Melms Beschreibung könnte in den Details von nachträglicher Übertreibung beeinflusst sein, um die Restituierung von Schiff und Ware möglichst schnell zu erwirken. Sicher erscheint, dass Melm und seine Mannschaft das Los der unter Deck eingepferchten Sklaven mit eigenen Augen, wenn nicht am eigenen Leibe erlebten. Umso bemerkenswerter ist Melms kurz darauf getroffene Entscheidung, auf Jamaika eine Sklavenplantage zu erwerben.

Nach der Kondemnierung seines Schiffes bis auf weiteres auf Jamaika festsitzend, besuchte Gottfried Melm Jacob Friedrichs Kaffeeplantage. Möglicherweise traf er dort auch auf Lankenau. Nachdem Melm als Kapitän und Kaufmann mit den Erzeugnissen der Plantagenwirtschaft in Berührung gekommen war, wurde er nun als Pflanzler auch Teil der Produktion.

---

essenten dieses Handels zu seiner Rechtfertigung übergeben von G. Melm, o.O., o.J.; siehe hierzu Schwebel et al., Carl Philipp Cassel und der Ferne Osten, 1988, S. 255–262.

932 Franz Carl Mertens, Kapergrausamkeit gegen die Neutralen. Zwey sehr merkwürdige Ereignisse aus der neuesten Geschichte der Kaperey, betreffend das Nord-Amerikanische Schiff, *Entreprise* und *Triton* von Bremen, [Bremen], 1801, S. 115–121, 129f.; N.N., Rezension zu: Kapergrausamkeit gegen die Neutralen. Zwey sehr merkwürdige Ereignisse aus der neuesten Geschichte der Kaperey; betreffend das nordamerikanische Schiff *Enterprise* und *Triton* von Bremen. Aus dem Englischen, in: *Neue allgemeine deutsche Bibliothek* 70 (1802), S. 540–541; vgl. Glade, Bremen und der Ferne Osten, 1966, S. 20f.

Während Lankenau noch Ende 1799 nach Bremen abreiste, plante Melm, eine längere Zeit in Jamaika zu bleiben. Jacob Friedrich schrieb 1801: „Capt Melm hat auch eine Cafe plantation in meiner Nachbarschaft, und er gedenckt noch nicht nach Bremen zurückzugehen.“<sup>933</sup> Wie lange Melm tatsächlich auf Jamaika als Pflanze lebte, ist nicht eindeutig festzustellen. Die Bremer Adressbücher können diesbezüglich aber Hinweise geben. 1797 findet sich Melm im Adressbuch in der gesonderten Auflistung der Schiffer noch als Kapitän der nach Nordamerika gefahrenen Brigge *Vorsichtigkeit*. Bis 1801 sind keine gesonderten Listen der Schiffer vorhanden. 1798 bis 1800 ist Gottfried Melm als Inhaber einer Westindischen Handlung in der Buchstraße eingetragen, 1801 als Seeschiffer.<sup>934</sup> In diesen Jahren kann er sich nicht in Bremen aufgehalten haben, möglicherweise betrieb ein Stellvertreter seine Handlung in Abwesenheit oder der Eintrag wurde erst nach einigen Jahren Abwesenheit entfernt. In den folgenden Jahren fehlt er sowohl im Verzeichnis der Kaufleute als auch der Schiffer (nicht für alle Jahre vorhanden) und erscheint 1807 und 1808 als „Rentenirer[sic]“.<sup>935</sup> Melm kehrte also spätestens 1807 wohlhabend zurück nach Bremen und lebte von seinem erworbenen Kapital. Die kurze Betätigung als jamaikanischer Pflanze hatte sich finanziell offenbar gelohnt. Melms letzte Nennung 1808 spricht dafür, dass er in diesem Jahr in Bremen starb.<sup>936</sup> Der Fall Jacob Friedrich Wilckens‘ und Gottfried Melms ist als eine Art Kettenmigration anzusehen. Melm kam zwar nicht freiwillig nach Jamaika, dass er sich dort aber ohne die Anwesenheit seines Bekannten Jacob Friedrich Wilckens als Plantagenbesitzer niedergelassen hätte, erscheint unwahrscheinlich. Jacob Friedrich machte Melm mit dem Plantagenbetrieb vertraut und Melm ließ sich in räumlicher Nähe zu Jacob Friedrich nieder. Dass Melms Entscheidung für den Verbleib auf Jamaika und den Betrieb einer Plantage unter der Besatzung der *Triton* eine Ausnahme darstellt, stützt die Annahme,

---

933 StAB 7.269, 5 Jacob Friedrich Wilckens an Martin Wilckens, 22. Juli 1801. Nachdem Martin mit Lankenau gesprochen hatte, ging er davon aus, Melm bliebe „wohl ganz dorten“, versah die Aussage aber mit einem Fragezeichen. StAB 7.269, 5 Martin Wilckens an Jacob Friedrich Wilckens, 12. Mai 1801.

934 Der Eintrag als Seeschiffer 1801 befindet sich im Abschnitt „Gelehrte, Kaufleute, Krämer, Fabrikanten etc.“ und ersetzt den dortigen Eintrag seiner Westindischen Handlung. In der Liste der Schiffer des Jahres 1801 fehlt die Seite mit den Einträgen des Buchstabens M.

935 Bremer Adressbücher 1797–1809.

936 Vgl. zu Melms vermutetem Sterbedatum 1808 Schwebel et al., Carl Philipp Cassel und der Ferne Osten, 1988, S. 258.

dass sein Entschluss auf seine persönliche Verbindung zu Jacob Friedrich zurückzuführen ist.<sup>937</sup> Die über die *Triton* geschaffene Verbindung Wilckens-Melm verweist noch auf einen weiteren Fall eines Plantagenbesitzers in Bremen zu dieser Zeit. Der Reeder Cassel stand mit dem in Aurich geborenen Amsterdamer Kaufmann Friedrich Hermann von Nuys in geschäftlicher Verbindung. Dieser hielt sich in den 1790er Jahren einige Jahre in Bremen auf und besaß eine Plantage in Essequibo.<sup>938</sup>

Die zweite durch die Familie Wilckens aufgezeigte weitergehende Bremer Verbindung in die atlantische Plantagenwirtschaft betrifft die Bremer Zuckerfabrikation. Während Martin Wilckens Kattunfabrikant war, betätigte sich sein Vetter Henrich Wilckens in Bremen als Zuckerfabrikant.<sup>939</sup> Dieser war der Sohn des eingangs erwähnten Onkels Werner Wilckens. 1803 ging er bankrott und 1805 musste er sein Geschäft verkaufen. Seine Frau trennte sich von ihm und zog mit ihren Kindern in eine Mietwohnung, während Henrich bei seinen Eltern unterkam. Martin schrieb an seinen gleichnamigen Bruder Henrich in Liverpool, den er stets über alle Entwicklung in Familie und Bekanntschaft auf dem Laufenden hielt: „Die Sache mit Henr: Wilckens Wern Sohn, ist sehr übel ausgefallen, zum besten der Creditoren ist alles verkauft worden – das Haus, Fabrik, und ZuckerGeräthschaften, hat Joh: Böse Chr: Sohn gekauft, und nun haben wir hier 4 ZuckerFabriken, woran die Inhaber Böse heißen [...]“<sup>940</sup> Die Untersuchung der Verwicklung der Familie Wilckens in die Plantagensklaverei führt so

---

937 Der Verbleib aller Besatzungsmitglieder ist zwar nicht zu klären, der Obersteuermann der *Triton*, Gerhard Herklotz, trat aber Ende 1800 als Kapitän von Johann Rudolf Pagenstechers Schiff *Visurgis* auf. Ehemalige Besatzungsmitglieder der *Triton* machten einen großen Teil der Seeleute unter Herklotz aus. Ebd., S. 266.

938 Peter Hahn, Carl Philip Cassel 1742–1807, in: Hartmut Roder (Hrsg.), Bremen – Ostasien. Eine Beziehung im Wandel; Veröffentlichung anlässlich des 100jährigen Jubiläums des Ostasiatischen Vereins Bremen e. V. im Jahre 2001, Bremen 2001, S. 53–67, hier S. 62; Schwebel, Bremer Kaufleute in den Freihäfen der Karibik, 1995.

939 Im Januar 1800 ersuchte er um Erlaubnis für die Anlage einer Zuckerfabrik in Bremen. StAB 2-Ss.5.b.43.b. Senatsprotokollauszug über Henrich Wilckens Gesuch, 17. Januar 1800.

940 StAB 7.269, 6 Martin Wilckens an Henrich Wilckens, 28. November 1805. Martin scheint sich im Namen des Käufers geirrt zu haben. Die Akten der Bremer Konzessionierung von Zuckerraffinaderien führen Nicolaus Böse Christophers Sohn (Johann Böses Neffe), als nachfolgenden Betreiber der wilckenske Fabrik. StAB 2-Ss.5.b.43.b. Wittheitsprotokollauszug über Nicolaus Böses Christophers Sohn Gesuch, 25. Oktober 1805. Der genannte Nicolaus Böse war der Sohn von Johann Böses älterem Bruder Christopher Böse. Steinbrunn, Johann Böse, 2010; vgl. MAUS, Friedrich Wilckens, Geschichte der Familie Wilckens, Bd. 1, 1964, maschinenschriftliches Manuskript, S. 105f.; vgl. Rössler, Vom Zuckerrohr, 2011, S. 73f., 81, 87.

zurück zur obigen Untersuchung Johann Böses, der mit seinem mit der Plantagensklaverei verdienten Vermögen die Bremer Zuckerdynastie Böse begründet hatte. Dass sich von Jacob Friedrich Wilckens ausgehend beispielhaft mehrere weitere Bremer Verbindungen in die atlantische Plantagenwirtschaft und sogar weitere Plantagenbesitzer finden, ist ein Indiz für die intensive Teilhabe Bremens an der atlantischen Sklavenwirtschaft.

Jacob Friedrich Wilckens Fall zeigt nicht nur, wie finanzieller Druck einen Bremer Kaufmann auf St. Domingue an die Plantagensklaverei heraufführte und auf Jamaika zum hauptberuflichen Pflanze machte. Er zeigt auch, dass Familie und Bekannte in und aus Bremen diese Betätigung als gewöhnlichen Broterwerb behandelten und untereinander weder die Moralität noch die Sklaverei an sich ansprachen. Das Schweigen kann dabei nicht als stille Ablehnung missverstanden werden. Die fraglichen Personen wussten um die Realitäten der Sklaverei. Henrich Wilckens sprach sich anonym für den Erhalt des britischen Sklavenhandels aus und Gottfried Melm erwarb selbst eine Plantage. Die Bremer Lankenau und Melm, die Jacob Friedrich Wilckens auf Jamaika trafen, sowie die wilckensche Verbindung in die Bremer Zuckerfabrikation verdeutlichen Komplexität und Tiefe der Einbindung Bremens in die atlantische Plantagenwirtschaft.

### 3.4.3 Plantagenbesitzer unter Kaufleuten: Henrich Müller und Johann Blanke auf St. Thomas

Wie zuvor gezeigt werden konnte, kamen Bremer auf St. Thomas alltäglich in Kontakt mit der atlantischen Sklaverei. Die dort niedergelassenen Bremer Überseehändler besaßen in geringer Anzahl selbst Sklaven. Dabei handelte es sich um Arbeitskräfte für Haus, Kontor und Lagerhaus. Nicht alle auf St. Thomas niedergelassenen Bremer Kaufleute beließen es bei diesem städtischen Sklavenbesitz. Die folgenden Fälle insbesondere Henrich Müllers aber auch Johann Ludwig Blanckes zeigen, dass wirtschaftliche und wohl auch private Anreize die Bremer Kaufleute zum Erwerb von ländlichen Sklavenplantagen bewegen konnten. Der Plantagenbetrieb fand in beiden Beispielen ergänzend zu den für die Bremer Kaufleute auf St. Thomas typischen kaufmännischen Aktivitäten statt.

**Henrich Müller** (1762–1819) zählte zu den zahlreichen Bremer Kaufleuten, die nach der Aufnahme des transatlantischen Direkthandels ihr Glück auf St. Thomas suchten. Dort diversifizierte er seine Geschäfte vom Kauf-

männischen in die Plantagenproduktion. Der Sohn eines Bremer Tuchbearbeiters und Güterbestäters ging bald nach der Heirat mit der Lyonerin Margareta Saigné nach St. Thomas. 1786 ist er dort erstmals nachweisbar und gehört somit zu den relativ früh übergesiedelten Bremern. 1787 leistete er dort den Bürgereid und gründete die Firma Müller & Co. Teilhaber dieser Firma war der oben behandelte Bremer Henrich Wilmanns, der sich seit 1783 wieder hauptsächlich in Bremen aufhielt. Da Müller auf St. Thomas schon 1786 als Bevollmächtigter der Bremer Firma Wilmanns & Co aufgetreten war, liegt der Schluss nahe, dass er sich auf Wilmanns' Betreiben nach St. Thomas begeben haben könnte. 1787 trat der Kaufmann Jacob Christian Sonntag in die Firma ein. Diese Partnerschaft währte nur kurz. Beständig war hingegen der Eintritt Matthys Kerkhoffs in den frühen 1790er Jahren, dessen Namen die Firma als Müller, Kerkhoff & Co bis zu ihrem Ende 1802 trug. Der von St. Eustatius nach St. Thomas gekommene Kerkhoff war bereits von 1781 bis 1787 Geschäftspartner von Wilmanns auf St. Thomas gewesen. Vermutlich 1796 trat auch Johann Georg Zimmer in die Firma ein, der aber bereits 1798 auf St. Thomas starb. Müllers kaufmännisches Unternehmen folgte dem Vorbild des klassischen Bremer Kaufmannsreeders. Die Versteigerungen von als gute Prise kondemnierter Schiffe erlaubten dem Unternehmen den günstigen Erwerb von Fahrzeugen für den Regionalverkehr in der Karibik sowie für die Überseefahrt.<sup>941</sup> Das Handelshaus blieb mit Bremen verbunden, zwei in den Bremer Senatszertifikaten erhaltene Konnossemente aus dem Jahr 1800 belegen den Versand von Säcken und Leinen aus Bremen an Müller, Kerckhoff & Co.<sup>942</sup> Henrich Müllers Vater Johann Gerhard Müller (gest. 1794) und insbesondere sein Bruder Wilhelm Müller handelten nach St. Thomas. Dass die Brüder direkt Ware aneinander versandten, erscheint wahrscheinlich, lässt sich aber nicht nachweisen.<sup>943</sup>

---

941 Schwebel, *Bremer Kaufleute in den Freihäfen der Karibik*, 1995, S. 227f., 308–310; Siehe zu Kerkhoff und Wilmanns auch Jordaan et al., *The Eighteenth-Century Danish, Dutch and Swedish Free Ports*, 2014, S. 288–290.

942 StAB 2-R.II.p.5. Band 9, o.D., Konnossemente des Schiffes *Landruhe*, Kpt. Johan Hinrich Gröninger, für Retberg & Elmken sowie für Hinrich Mencke für die Ausfuhr nach St. Thomas.

943 Siehe unter anderem StAB 2-R.II.p.5. Band 8, 21. März 1794, Senatszertifikat für Gottfried Melm und Mitinteressenten für die Ausfuhr nach St. Thomas; StAB 2-R.II.p.5. Band 10, 28. November 1803, Senatszertifikat für Wilhelm Müller JG Sohn für die Ausfuhr nach St. Thomas. In den Schlachtebüchern finden sich zahlreiche Belege für Importe typischer Kolonialwaren aus St. Thomas. Vgl. Schwebel, *Bremer Kaufleute in den Freihäfen der Karibik*, 1995, S. 218–220.

Henrich Müller setzte sich nicht nur durch den ungewöhnlich frühen Aufenthalt auf St. Thomas von den übrigen dort ansässigen Bremer Kaufleuten ab. Neben dem kaufmännischen Geschäft investierte er in zunehmendem Maße auch in die Plantagensklaverei. 1793 verzeichnen die dänischen Steuerregister von St. Thomas ihn erstmals als Besitzer einer Plantage. Gemeinsam mit Johann Georg Zimmer erscheint er als Eigentümer einer Plantage im Ostende Quartier von St. Thomas. Der archivarischen Beschriftung zufolge nur für 1792 verfügbare englischsprachige Akten, welche die Plantagen für die Matrikel erfassen,<sup>944</sup> bringen in diese Angelegenheit eine gewisse Verwirrung. Sie führen die Plantage Nummer drei im Nye Quartier als Besitz von Müller, Kerkhoff & Co an, die dänischsprachig geführten Matrikel<sup>945</sup> hingegen listen die Plantage Nummer drei in diesem Jahr noch als Eigentum von einem Johannes Magens. Auch 1793 erscheint die Plantage als Eigentum eines L.W. Klein. Dieser Widerspruch ließe sich durch eine falsche Datierung des Papierumschlags „Nye Quarter 1792“ und der Aktensignatur kombiniert mit einem mangelnden Datum auf dem Dokument selbst erklären. Da das Dokument Informationen über ab 1793 gewährte Darlehen enthält, dürfte es aber mindestens aus dem Jahr 1794 stammen. Einige Restungewissheit bleibt aber bestehen, da die Zahlen nicht genau mit denen der Steuermatrikel des Jahres übereinstimmen. Es steht jedoch fest, dass Müllers Plantageneigentum von 1793 an Jahr für Jahr anwuchs. Ab 1794 ist er in den Matrikeln ohne Nennung Kerkhoffs als Müller & Co eingetragener Eigentümer einer großen Plantage im Nye Quartier. Dabei handelt es sich um die soeben erwähnte Plantage mit der Kennnummer drei. Während die erste 1793 in den Matrikeln erwähnte Plantage im Ostende Quartier über sieben mit dem Begriff „Neger“ verzeichnete Sklaven verfügte, arbeiteten auf der Plantage Nye Quartier Nr. 3 im Jahr 1794 108 Sklaven. Die englischsprachige Informationsauflistung ist zwar nicht mit völliger Sicherheit zu datieren. Dass sie ausführlichere Informationen als die dänischsprachigen Matrikel bietet, macht sie aber besonders aufschlussreich. Ihr zufolge gehörten zu der Plantage namens „Vessuup Donoe & Hoffman“ 115 versklavte Menschen. Davon waren 79 als

944 RAK 678. Den vestindiske regering. 1772–1821 Gruppeordnede sager: Matrikeloplysningsekem for plantagerne, St. Thomas 1792. 3.81.502. Die Formulare wurde jährlich ausgefüllt und dienten der Erfassung der Plantagen und des Sklavenbesitzes zur Erstellung der Steuermatrikel. Abgesehen von wenigen Ausnahmen sind sie nur für St. Croix überliefert.

945 RAK 571. Reviderede Regnskaber Vestindiske Regnskaber. 1755–1915 Matrikel for St. Thomas og St. Jan. 1786–1796. 83.5 – 83.9.

### 3. Verbindungen zwischen Bremen und Plantagenregionen

Kreolen und 36 als Afrikaner bezeichnet, 62 waren getauft und es gab neun verheiratete Paare. Das Jahr über waren vier Sklaven geboren worden und ebenfalls vier Sklaven gestorben. Die folgende wörtlich den Akten entnommene Tabelle enthält Informationen zu Alter, Geschlecht und Verwendung der Sklaven auf der Plantage.

Field Negroes						House Negroes	Tradesmen		Superannuated & Maroons	Total number	
Males			Females				Men	Boys		Males	Females
Men	Boys	Child.	Women	Girls	Child.						
18	20	2	36	15	4	0	4	1	15	52	63

*Transkription einer um 1793 zu Steuerzwecken erstellten Erfassung der Plantage „Vessuup Donoe & Hoffman“<sup>946</sup>*

Zur Plantage gehörten neben den Sklaven ein Ochse, 12 Kühe, zwei Pferde, 30 Maultiere und 47 Schafe. Die Produktion belief sich auf 120 Oxhoft Zucker und 59 Oxhoft Rum. Hierbei wird es sich um dänische Oxhoft von jeweils ca. 225 Liter Fassungsvermögen gehandelt haben.<sup>947</sup> Müller, Kerkhoff & Co merkten zum Zustand der Plantage an: „Some good land Uncultivated, and much Land not fit for Cultivation.“<sup>948</sup>

1797 ist Henrich Müller als Eigentümer von insgesamt fünf Plantagen und 1798 als Eigentümer von sieben über das Ostende, Nye, und Røde Huck Quartier verteilten Plantagen eingetragen. Zwei der Plantagen waren benachbart und in den Steuermatrikeln als Einheit aufgeführt. Bei dieser Zahl blieb es bis 1801 als sein Plantagenbesitz auf vier schrumpfte. Die Anzahl der für die Gesamtheit von Müllers Plantagen in den Matrikeln angegebenen Sklaven erreichte 1798 mit 223 Personen ihren Höhepunkt.<sup>949</sup> Damit muss Henrich Müller zu den größten Sklavenbesitzern von St. Thomas gehört haben. Die gesamte Sklavenbevölkerung von St. Thomas im Jahr 1797 betrug 4769 Personen. Es lässt sich nachvollziehen, dass Müller nicht

946 Die Originaltabelle befindet sich in RAK 678. Den vestindiske regering. 1772–1821 Gruppeordnede sager: Matrikeloplysningsekmaer for plantagerne, St. Thomas 1792. 3.81.502.

947 Eduard Döring, Handbuch der Münz-, Wechsel-, Mass-, und Gewichtskunde, Koblenz, 1854, S. 268f.

948 RAK 678. Den vestindiske regering. 1772–1821 Gruppeordnede sager: Matrikeloplysningsekmaer for plantagerne, St. Thomas 1792. 3.81.502.

949 RAK 571. Reviderede Regnskaber Vestindiske Regnskaber. 1755–1915 Matrikel for St. Thomas og St. Jan. 1786–1796. 83.5 – 83.9.



nur die Sklavenpopulation der Plantagen beim Kauf übernahm, sondern auch Sklaven hinzukaufte. Die Matrikel kennzeichnen zu dieser Zeit in der Auflistung der Plantagen im entsprechenden Jahr gestorbene, geborene oder gekaufte Sklaven in jeweils eigenen Spalten als steuerfrei. Im Jahr 1797 fielen 15 Personen auf Müllers Plantagen in diese Kategorien, zwei wurden geboren und 13 gekauft. Sie lebten allesamt auf derselben Plantage im Nye Quartier. Auch im vorangegangenen Jahr sprechen sieben steuerfreie Sklaven für eine gewisse Fluktuation innerhalb der Population der Plantagensklaven. Besonders auffällig sind die stark schwankenden Angaben der Anzahl der Kinder auf seinen Plantagen. Waren es 1797 noch sechs Kinder, vervielfachte sich die Zahl im Folgejahr auf 47 und fiel danach auf null. Es erscheint unwahrscheinlich, dass es sich bei diesen amtlichen Angaben um ein Indiz für den gezielten Handel mit Kindern handelt, da es seit 1755 verboten war, Sklavenfamilien zu trennen.<sup>950</sup> Angesichts der oberflächlichen Informationserfassung der Matrikel und einer oft jährlich wechselnden Gestaltung der angegebenen Informationen müssen solche detaillierteren Überlegungen spekulativ bleiben.<sup>951</sup>

Seit den 1760er Jahren hatte es keine bedeutsamen Änderungen in der Behandlung der Sklaven und der Plantagenarbeit gegeben. Für die meisten Sklaven der müllerschen Plantagen dürfte der Alltag also ähnlich ausgesehen haben, wie auf Schimmelmanns Plantagen zu Johann Böses Zeit.<sup>952</sup> Wie bedeutsam Müllers Sklavenbesitz auch jenseits des begrenzten Umfelds des kleinen St. Thomas war, zeigt ein Vergleich mit der traditionellen Plantagenkolonie Brasilien. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts gab es dort kaum Plantagen, auf denen mehr als 100 Sklaven arbeiteten.<sup>953</sup> Die Größe der einzelnen Plantagen Müllers war für St. Thomas nicht ungewöhnlich. Der Herrnhuter Oldendorp berichtete schon für die 1760er Jahre, dass es zwar viele kleinere Plantagen gebe, Plantagen mit 100 oder mehr Sklaven aber auch üblich seien.<sup>954</sup>

Die Tabellenspalte „Superannuated & Maroons“ wirft weiteres Licht auf die Lebensrealität der müllerschen Plantage. Neben fortgeschrittenem Alter (*superannuated*) war die Flucht offenbar der größte Faktor, der den

950 Hall, *Slave Societies in the Danish West Indies*, 1992, S. 61.

951 RAK 571. Reviderede Regnskaber Vestindiske Regnskaber. 1755–1915 Matrikel for St. Thomas og St. Jan. 1797–1802. 83.10 – 83.15.

952 Hall, *Slave Societies in the Danish West Indies*, 1992, S. 5, 72–76.

953 Assunção et al., "Race", 1998, S. 404.

954 Oldendorp, *Historie*, 2000, S. 349f.

Arbeitseinsatz von Plantagensklaven verhinderte. Flüchtige Sklaven stellten in allen amerikanischen Plantagenregionen ein Problem für die Pflanzer dar. Der Begriff *maroons* bezeichnet in der Regel flüchtige Sklaven, die sich meist in topografisch schwer zugänglichen Regionen niederließen.<sup>955</sup> In Dänisch-Westindien boten die Inseln aufgrund ihrer geringen Größe und weit fortgeschrittenen Abholzung den Geflohenen keine geeigneten Rückzugsmöglichkeiten. Da beinahe alle Sklaven über landwirtschaftliche Märkte ohnehin mit den Hafenstädten in Berührung kamen, war eine Flucht über See das häufigste Vorgehen. Puerto Rico oder die britischen Jungferninsel ließen sich auch in selbstgebauten Booten erreichen. In Dänisch-Westindien war die Sklavenflucht trotz der oben besprochenen harten Gesetzgebung ein größeres Problem als in den meisten Plantagenregionen. Auf St. Thomas waren 1802 2,7 % der Sklavenbevölkerung auf der Flucht.<sup>956</sup> Neben den schwarzen Sklaven finden sich häufig, wenn auch nicht immer Einträge für weiße Angestellte. 1801 waren beispielsweise auf Müllers Plantage „Charlotte Amalia“ im Nye Quartier zwei weiße Angestellte beschäftigt, von den 67 Plantagensklaven war eine Person als „Haus- & Handwerksneger“ gekennzeichnet, die restlichen verrichteten wohl die eigentliche Plantagenarbeit.<sup>957</sup>

Obwohl die Plantagen unter Henrich Müllers Namen eingetragen waren, könnte es sich aber doch um Besitz der Firma Müller, Kerkhoff & Co gehandelt haben. 1798 begann die Firma in finanzielle Schwierigkeiten zu geraten und genoss bei der dänischen Westindischen Kompanie beinahe keine Kreditwürdigkeit mehr. Vermutlich ausgelöst durch die britische Besetzung der Insel in den Jahren 1801 und 1802 ging die Firma 1802 endgültig pleite.<sup>958</sup> Beim zeitliche Zusammenfall mit dem Inkrafttreten des dänischen Sklavenhandelsverbots 1803 dürfte es sich um einen Zufall handeln, ein Zusammenhang ist nicht erkennlich.<sup>959</sup> Die Veräußerung zweier Plantagen zum Jahr 1801 dürften bereits Ausdruck des sich anbahnenden Niedergangs gewesen sein. Für das Jahr 1802 sind nur noch drei Plantagen in den Matrikeln zu finden. Zwei davon sind aber plötzlich nicht mehr unter Müllers Namen, sondern als „M. K. & Co Fallitb.“ eingetragen und damit

---

955 Meißner et al., *Schwarzes Amerika*, 2008, S. 147.

956 Hall, *Slave Societies in the Danish West Indies*, 1992, S. 124–126.

957 Rigsarvivet 571. Reviderede Regnskaber Vestindiske Regnskaber. 1755–1915 Matrikel for St. Thomas og St. Jan. 1797–1802. 83.10 – 83.15.

958 Schwebel, *Bremer Kaufleute in den Freihäfen der Karibik*, 1995, S. 230.

959 Siehe zur Umsetzung des Verbots Erik Gøbel, *The Danish slave trade and its abolition*, Leiden, 2021, S. 167–182.

Teil der Fallitmasse (Konkursmasse) des Unternehmens Müller, Kerkhoff & Co. Auf den beiden Plantagen befanden sich insgesamt noch 91 versklavte Menschen. Die letzte unter Müllers Namen geführte Plantage verzeichnet keine Arbeitskräfte, weder weiße Angestellte noch schwarze Sklaven waren dort tätig. 1803 sind auch für diese drei letzten Plantagen andere Eigentümer eingetragen. Die Investition in den Plantagenanbau hatte vermutlich nicht zur Pleite von Müller, Kerkhoff & Co beigetragen. Im Gegenteil, um 1800 erwirtschafteten Plantagen in Dänisch-Westindien jährlich durchschnittlich sieben bis zehn Prozent des investierten Kapitals.<sup>960</sup>

Müller besaß Sklaven nicht nur auf Plantagen. Auch die Einträge der Matrikel für seine Person bzw. Firma weisen ungewöhnlich viele versklavte Personen auf. 1797 sind für Henrich Müller 15 erwachsene „Neger“ eingetragen.<sup>961</sup> Die Firma Müller, Kerkhoff & Co verzeichnet drei weitere erwachsene „Neger“. Es ist davon auszugehen, dass es sich genau wie im Falle der Brüder Gruner um Männer und Frauen handelte, die sowohl häusliche Arbeiten erledigten als auch für das Handelshaus im Lager und an der Kaje arbeiteten. Dass Müller aber zusätzlich zu den drei Sklaven des Handelshauses 15 weitere Sklaven persönlich besaß, spricht weniger für häusliche als für wirtschaftliche Zwecke des Sklavenbesitzes. Die weiße Stadtbevölkerung nutzte nicht im Haushalt benötigte Sklaven zum Erwerb von zusätzlichem Einkommen. Es konnten handwerkliche Fähigkeiten verkauft werden. Typisch war es, meist versklavte Frauen als fliegende Händler auf die Straßen zu schicken. Vor allem weniger wohlhabende Weiße beserten ihr Einkommen auf diese Weise auf.<sup>962</sup> Solche Geschäftstätigkeiten würden auch zu Müller passen, der bereits in Handel, Reederei und Plantagensklaverei investiert hatte.

Nachdem Müller also zehn Jahre lang Plantagen und Sklaven in erheblichem Maße besessen hatte, kehrte er mit seinen gesammelten Erfahrungen in seine Heimatstadt Bremen zurück und versuchte dort zunächst an seine kaufmännische Tätigkeit auf St. Thomas anzuknüpfen. Seit 1803 ist er auf St. Thomas nicht mehr nachweisbar und hielt sich vermutlich in Bremen auf. Von 1808 bis 1812 betrieb er in Bremen ein westindisches Handelshaus.

---

960 Klas Rönnbäck, Who Stood to Gain from Colonialism? A Case Study of Early Modern European Colonialism in the Caribbean, in: *Itinerario* 33 (2009) 3, S. 135–154, hier S. 139–141.

961 Rigsarviket 571. Reviderede Regnskaber Vestindiske Regnskaber. 1755–1915 Matrikel for St. Thomas og St. Jan. 1797–1802. 83.10 – 83.15.

962 Hall, *Slave Societies in the Danish West Indies*, 1992, S. 90f.

Wenngleich er wohl kaum bedeutendes Kapital nach Bremen zurückgebracht haben dürfte, so versuchte er doch von den auf St. Thomas gesammelten Erfahrungen und geknüpften Handelsbeziehungen zu profitieren. Als sein Handelshaus während der Kontinentalsperre aufgeben musste, erwarb er stattdessen eine Konditorei und war zusätzlich von 1814 bis zu seinem Tod 1819 als Güterbestäter tätig.<sup>963</sup> Müllers Fall zeigt nicht nur, dass es innerhalb der Netzwerke der Bremer Kaufleute auf St. Thomas direkte Beteiligung an der Plantagensklaverei gab. Er macht auch erneut deutlich, mit welchen finanziellen Risiken die Bremer Kaufleute in den Amerikas konfrontiert waren. Obwohl Müller seine ursprünglich rein kaufmännischen Geschäfte in die Plantagensklaverei diversifizierte, scheiterte er auf St. Thomas. Während Müllers Plantagenbetrieb eindeutig wirtschaftliche Zwecke erfüllte, zeigt der folgende Fall, dass karibische Plantagen ihren Bremer Besitzern auch zu privaten Zwecken dienen konnten.

**Johann Ludwig Blanckes** Herkunft und Geburtsdatum sind nicht zu ermitteln. Gesichert ist, dass er in den 1790er Jahren in Bremen ein Handelshaus besaß. Er stammte gebürtig nicht aus Bremen, integrierte sich aber in die Bremer Kaufmannselite. Der Bremer Kaufmann Franz Böving (1773–1849), vermerkte in seinem Tagebuch um das Jahr 1803 habe sich sein Freundeskreis gewandelt und zum größten Teil aus Zugezogenen wie Blancke bestanden.<sup>964</sup> Diese Aussage belegt zugleich, dass Blancke gut in die Bremer Kaufmannselite integriert war. 1805 siedelte Blancke nach St. Thomas über und betrieb dort erneut ein Handelshaus, auch dies vermerkte Böving.<sup>965</sup> 1806 und 1808 ist Blancke in den Steuermatrikeln der Insel nachweisbar. Über die Senatszertifikate lässt sich Handelsaktivität nach Bremen belegen. 1805 transportierte ein Bremer Schiff Wein, Leinen und Seife für Blancke.<sup>966</sup> Neben seiner kaufmännischen Tätigkeit ist er 1809 als Besitzer der Plantage „Havensigt“ im Fransmannsbay Quartier eingetragen. 1808 gehörte die Plantage noch einem J.J. Faudel. 1810 starb Blancke auf St. Thomas und die Steuermatrikel zeigen noch für dasselbe Jahr einen S.H. Beck als neuen Besitzer. Zur Plantage gehörten 1809 ein „Haus- und Handwerksneger“, sechs „Werkneger“ sowie ein von steuerlichen Abgaben

---

963 Schwebel, *Bremer Kaufleute in den Freihäfen der Karibik*, 1995, S. 228.

964 Franz Böving, *Aus dem Tagebuch des Bremer Kaufmanns Franz Böving (1773–1849)*. Bearbeitet von Karl Schwebel, Bremen, 1974, S. 43.

965 Schwebel, *Bremer Kaufleute in den Freihäfen der Karibik*, 1995, S. 241.

966 StAB 2-R.II.p.5. Band 12, 15. Oktober 1805, Senatszertifikat für Dan. Schütten Sohn für die Ausfuhr nach St Thomas; 15. Oktober 1805, Konnossement für C.W. Schlosser; 12. Oktober 1805 Konnossement für Joh Fern & Sohn.

befreiter Sklave.<sup>967</sup> Die geringe Anzahl der versklavten Arbeitskräfte spricht dafür, dass es sich bei dieser Plantage wie im Falle Christian Gruners<sup>968</sup> eher um einen der Erholung dienenden Landsitz handelte als um eine vordergründlich profitorientierte wirtschaftliche Unternehmung. Diese Pflanzung, die Blancke aller Wahrscheinlichkeit nach hauptsächlich als privater Rückzugsraum und Zeitvertreib gedient haben dürfte, zeigt dass es nicht ausschließlich wirtschaftliche Beweggründe waren, die Bremer zu direkten Teilhabern der atlantischen Plantagensklaverei werden ließen.

### 3.4.4 Vom Kaufmann zum Pflanzler: Richard Fritze auf Kuba

Richard Fritze näherte sich der kubanischen Plantagensklaverei über 15 Jahre langsam immer weiter an. Er entwickelte sich vom jungen Kommis, der die Plantagen in erster Linie als schöne Landsitze wahrnahm, zum ohne moralische Bedenken handelnden Plantagenbesitzer. Er verheimlichte seinen Plantagenbesitz nicht und rechtfertigte sich vor Bremer Bekannten unapologetisch. Selbst seine Beteiligung am Sklavenschmuggel schadete seinem Ruf in Bremen nicht. Als wohlhabender Kubarückkehrer wurde er in den späten 1850er Jahren Teil der Bremer Wirtschaftselite. Sein Fall zeigt die direkte Beteiligung an der *Second Slavery* sowie dem *Hidden Atlantic* auf Kuba und die Übertragung des dort erlangten Kapitals und Ansehens nach Bremen.<sup>969</sup>

---

967 RAK 571. Reviderede Regnskaber Vestindiske Regnskaber. 1755–1915 Matrikel for St. Thomas og St. Jan. 1803–1813. 83.16.

968 Siehe in dieser Arbeit unten den Abschnitt „Christian Siegfried Gruner: Die Anfänge auf St. Thomas“.

969 Siehe zu Dale Tomichs Konzept der *Second Slavery* Tomich, "The Second Slavery", 1988; Tomich, *Through the Prism of Slavery*, 2004, S. 56–71; Tomich, *The Second Slavery and World Capitalism: A Perspective for Historical Inquiry*, 2018. Siehe zum von Michale Zeuske geprägten Konzept des *Hidden Atlantic* u.a. Zeuske, *The Atlantic*, 2021, S. 100–106; Zeuske, *Sklavenhändler, Negeros und Atlantikkreolen*, 2015, S. 49–54, 214–228; Zeuske, *Atlantik und „Atlantic Slavery“* Neuere Forschungskomplexe und Historiografien, 2019, S. 415f.; Zeuske, *Out of the Americas*, 2018. Vgl. zu beiden Konzepten den unten stehenden Einleitungsabschnitt „Geografischer und zeitlicher Rahmen“.

### Sklavereiverflechtungen als Kaufmann

Als Richard Fritze in den 1840er Jahren nach Kuba kam, fand er bereits ein etabliertes Geschäftsumfeld deutscher bzw. hanseatischer Kaufleute vor. Die Betrachtung von Fritzes zunehmender Involvierung in die kubanische Plantagensklaverei beginnt hier mit zwei anderen Bremer Plantagenbesitzern auf Kuba, seinen Chefs Johann August Böving und Ludwig Overbeck. **Johann August Böving** (1799–1867) wurde in eine wohlhabende Bremer Kaufmannsfamilie hineingeboren. Der Familienpatriarch Johann Wilhelm Böving (1728–1812) vermerkte die Geburt seines Enkels in seinem Tagebuch für den 24. Februar 1799, 3 Uhr nachmittags. Wie es so oft in Bremer Kaufmannsfamilien der Fall war, ging auch J.A. Böving in jungen Jahren nach Übersee, um Arbeitserfahrung zu sammeln und Kontakte zu knüpfen. Am 22. September 1824 setzte der 26-jährige Böving auf dem der Bremer Firma W.A. Fritze & Co gehörenden Schiff *Johann Carl*, Kpt. Luytjes, nach Trinidad de Cuba über. Er sollte sich dort für über 20 Jahre niederlassen. Sein Onkel, der im nächsten Kapitel ausführlich untersuchte Kaufmann Franz Johann Böving, vermerkte in seinem Tagebuch: „Unsere herzlichsten Wünsche begleiteten ihn.“<sup>970</sup> Mit dem ebenfalls aus Bremen ausgewanderten **Ludwig Overbeck** betrieb er in Kuba die Firma Böving & Overbeck, die langjähriger Geschäftspartner der Firma W.A. Fritze & Co in Bremen werden sollte. Neben Havanna waren Santiago de Cuba und Trinidad de Cuba Zentren Hamburger und Bremer Geschäftsinteressen auf der Insel.<sup>971</sup> Böving hielt sich offenbar nicht ausschließlich auf Kuba auf, sondern hielt durch Besuche seiner Heimatstadt persönliche Kontakte zu Geschäftspartnern und Familie aufrecht. 1843 kehrte er nach einem Aufenthalt in Bremen gemeinsam mit Richard Fritze, dem Neffen seines Handelspartners Wilhelm August Fritze, zurück nach Kuba. Die Geschäftsaktivitäten der Firma Böving & Overbeck beschränkten sich nicht auf rein kaufmännische Tätigkeiten, sondern erstreckten sich auch direkt in die Plantagenwirtschaft. Der als Handelskommissar tätige Richard Fritze vermerkte in seinem Tagebuch den Besuch der J.A. Böving, seinem inzwischen gestorbenen Partner Ludwig Overbeck und Luis Dreher gehörenden

---

970 Böving, Tagebuch, 1974, S. 88, 151.

971 Kellenbenz, Eisenwaren gegen Zucker, 1971, S. 253.

Kaffeeplantage *Tentacion*.<sup>972</sup> 1845 verließ Böving die Firma sowie Kuba und kehrte dauerhaft nach Bremen zurück.<sup>973</sup>

**Richard Fritze** (1823–1883) hielt sich von 1843 bis 1858 als Kaufmann und Plantagenbesitzer überwiegend auf Kuba auf. Als Kaufmann war er auf den Ankauf des Plantagenzuckers spezialisiert. 1855 beteiligte er sich mit dem Erwerb einer Plantage auch an der Produktion und kaufte ins Land geschmuggelte Sklaven. Fritzes Zeit auf Kuba liegt am Ende des zeitlichen Interessenschwerpunktes dieser Arbeit. Der Fall R. Fritze zeigt aber auf, dass die transatlantische Sklaverei mit dem zunehmenden Druck Großbritanniens ebenso wenig ein jähes Ende fand wie die Bremer Verwicklung in dieselbe und kann hier einen Ausblick in die zweite Hälfte des Jahrhunderts geben. Die von Fritze in seinem Tagebuch niedergeschriebenen und daher ungewöhnlich detailliert überlieferten persönlichen Erfahrungen aus den 1840er Jahren machen eine genaue Betrachtung lohnenswert, da ansonsten überwiegend wirtschaftliche geprägte Quellen wie Konsularberichte überliefert sind. Sie zeigen den Entwicklungsprozess vom Kaufmann zum Plantagenbesitzer auf. Fritzes Aufzeichnungen und Briefe<sup>974</sup> stellen für die Geschichte hanseatischer Kaufleute auf Kuba außerdem eine wichtige Ergänzung zu den in der Forschung oft herangezogenen Briefen sowie dem Tagebuch des gleichaltrigen Hamburgers Alfred Beneke (1822–1890) dar, der von 1842 bis 1844 in Havanna war.<sup>975</sup>

Die noch heute bestehende Firma W.A. Fritze & Co war seit der Gründung des Unternehmens unter dem Namen J.F. Abegg & Co eng in die atlantische Sklavenwirtschaft eingebunden. Der in Braunschweig geborene Wilhelm August Fritze (1781–1850) begann nach einer Kaufmannslehre in Breslau 1805 im Wechsel- und Kommissionsgeschäft des Bremer Eltermanns Johann Friedrich Abegg (1761–1840) zu arbeiten. 1809 trat er als Teilhaber in das Handelshaus ein. Ab 1814 trat das nun gemeinschaftliche Unternehmen unter dem Namen J.F. Abegg & W.A. Fritze auf. 1822 verließ der 1818 zum Senator gewählte Abegg die Firma und W.A. Fritzes Bruder Carl Wilhelm Fritze (1791–1842) trat an seiner Stelle ein. Der wirtschaftliche Erfolg und das gesellschaftliche Ansehen der Firma und ihrer Eigentü-

---

972 StAB 7.103, 8 Tagebuch 1843–1854 Philipp Richard Fritze, Transkription Karl-Helge Deinhard, 6. Februar 1844.

973 Rössler, *Bremer Kaufleute*, 2016, S. 94–96.

974 StAB 7.103, 6–38.

975 Hierzu gehören Hauschild-Thiessen, *Ein Hamburger auf Kuba*, 1971; Zeuske, *Schwarze Karibik*, 2004, S. 361, 370f.; Müller, *Einheimische Eliten*, 2001, S. 63f.



mer zeigen sich den Ernennungen W.A. Fritzes zum Eltermann 1821, zum Senator 1830 und der Ernennung C.W. Fritzes zum Eltermann 1840.<sup>976</sup> Die Geschäfte der Familie Fritze richteten sich stark auf den transatlantischen Import von Kaffee und insbesondere Zucker aus. 1814 gründete W.A. Fritze in Bremen eine Zuckerraffinerie, die 1842 schließen musste. Auch C.W. Fritzes 1822 gegründete Zuckersiederei schloss bereits 1845 wieder ihre Tore. Die beiden Brüder konnten sich mit ihren Fabriken dem in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts fortschreitenden Bedeutungsverlust der Bremer Zuckerraffinerie nicht entgegenstemmen. Der Zuckerhandel hingegen behielt seine Profitabilität und blieb ein Kernbestandteil des Familienunternehmens.<sup>977</sup> Bis in die Mitte der 1840er Jahre war die kubanische Firma Böving & Overbeck ein fester Bezugspunkt ihres überseeischen Importgeschäfts.

Am 2. Dezember 1843 reiste Richard Fritze, W.A. Fritzes Neffe, gemeinsam mit J.A. Böving an Bord der W.A. Fritze & Co gehörenden Brigg *Lesmona*, Kpt. L. Gerken, von Bremerhaven nach Trinidad de Cuba. Er sollte nach seiner Lehrzeit im Familienunternehmen bei dem überseeischen Geschäftspartner einige Jahre Arbeitserfahrung sammeln. Hierfür trat er bei Böving & Overbeck eine Stelle als Kommis an und kaufte in den folgenden Jahren auch Zucker für die Firma seines Onkels ein.<sup>978</sup> Kuba war in dieser Zeit für das atlantische Zuckergeschäft von größter Bedeutung. Von etwa 1810 bis 1830 hatte die kubanische Wirtschaft einen Wandel durchlaufen und sich hauptsächlich auf zuckerproduzierende Sklavenplantagen ausgerichtet. Die Insel war mit Billigung der spanischen Krone seit 1825 fest in der Hand einer kreolischen Pflanzereelite, die den Sklavenschmuggel ausdrücklich duldete. Seit 1820 war der Sklavenhandel in spanischen Territorien in der Theorie verboten. Auch als Spanien ab 1837 direkteren Einfluss auf die Insel ausübte, änderte sich das grundlegende Wirtschaftsmodell nicht. Das Festhalten am Modell der Plantagensklaverei brachte Kuba eine bis in die 1860er Jahre anhaltenden Wirtschaftsblüte.<sup>979</sup> Im Laufe des 19.

---

976 Schwarzwälder, *Das große Bremen-Lexikon*, 2003, S. 284, Fritze, Carl Wilhelm und Fritze, Wilhelm August; Würthmann, *Senatoren, Freunde und Familie*, 2009, S. 481; Historische Gesellschaft des Künstlervereins, *Bremische Biographie*, 1912, S. 165f. Fritze, Carl Wilhelm August.

977 Rössler, *Bremer Kaufleute*, 2016, S. 94.

978 StAB 7.103, 8 Transkription Dr. Karl-Helge Deinhard, *Tagebuch Richard Fritze*, 1. Januar 1844.

979 Assunção et al., "Race", 1998, S. 382, 402f., 443; Zeuske, *Schwarze Karibik*, 2004, S. 356f.

Jahrhunderts gewann zudem die Zigarrenproduktion an Bedeutung, an der Bremer Kaufleute ebenfalls erfolgreich teilhatten.<sup>980</sup>

Richard Fritze zeichnete seine Erfahrungen in einem unregelmäßig geführten Tagebuch auf. Er selbst war von der drastischen Änderung seines Lebens wenig angetan. Schon auf der Seereise stürzte ihn die Trennung von der Familie in Trübsal. Er war überzeugt, er werde „in Cuba dem Klima sehr bald unterliegen“ und seine Familie nie wiedersehen. Er ginge einzig, da ihm als „jungen Menschen, der kein Vermögen hat“ und der „von der Güte der Verwandten leben müsse“ keine andere Wahl bliebe und er so „in näherer Beziehung zu dem günstigsten & bravsten aller Onkel“ bleibe.<sup>981</sup> Zu bemerken ist, dass er das wohlhabende kaufmännische Familiennetzwerk, das ihn finanziell stützte, als soziale Belastung empfand. Das enge Verhältnis zu Familie und Heimatstadt sind typisch. Der schwerfallende Abschied ähnelt dem aus Privatkorrespondenzen zu entnehmenden Muster der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts.<sup>982</sup> Als nach neun Tagen des Wartens in Bremerhaven noch immer kein günstiger Wind aufgekommen war, entschied Fritze sich, gemeinsam mit J.A. Böving ein letztes Mal nach Bremen zurückzukehren: „[...] ich wollte gern noch mal meinen Geburtstag im Kreise der Meinen feiern, und überraschte meine Mutter beim Backen

---

980 Der wohl bekannteste Bremer, der nach Kuba ging, war der in Bielefeld geborene Hermann Dietrich Upmann (1816–1894). Upmann ging 1839 nach Kuba und gründete, möglicherweise weil er keine geeignete Anstellung finden konnte, eine Zigarrenfabrik. Dies war ohne großen Kapitaleinsatz möglich, da anfänglich nur wenige Sklaven oder Arbeiter benötigt wurden. Der Einsatz versklavter Arbeitskräfte in der Zigarrenproduktion unterschied sich erheblich von der Sklavereipraxis auf den Zuckerplantagen. 1836 arbeiteten mehr freie als versklavte Arbeitskräfte in der Zigarrenproduktion. Zudem war die Arbeit weniger hart und eher handwerklicher Natur. Die Marke Upmann entwickelte sich zu einer der angesehensten und erfolgreichsten kubanischen Zigarrenmarken. 1852 kehrte Upmann nach Bremen zurück. Nach dem Ersten Weltkrieg musste die kubanische Firma Upmann den Betrieb einstellen, die Markenrechte wurden verkauft. Margit Schulte-Beerbühl/Barbara Frey, Die H. Uppmann Zigarre – Der Bielefelder Hermann Dietrich Upmann und die Schaffung einer Weltmarke, in: Johannes Altenberend/Reinhard Vogelsang (Hrsg.), *Forschen – Verstehen – Vermitteln*. 100. Jahresbericht des Historischen Vereins für die Grafschaft Ravensberg, Bielefeld 2015, S. 243–276, hier S. 243f., 251–253, 257–259, 273f.

981 StAB 7.103, 8 Transkription Dr. Karl-Helge Deinhard, Tagebuch Richard Fritze, 1. Januar 1844; Dass Fritzes Furcht nicht unbegründet war, machen Benekes Briefe deutlich. Dieser schrieb am 5. Oktober 1843: "Von den vier bis sechs junge Deutschen, die hier ihren ersten Sommer mitmachten, sind zwei gestorben." Zitiert nach Hauschild-Thiessen, *Ein Hamburger auf Kuba*, 1971, S. 89.

982 Hoffmann, *Auswandern und Zurückkehren*, 2009, S. 91–93.

eines Kuchen, den sie mir hatte hinunter senden wollen.“ Noch am selben Abend kam der erhoffte Wind jedoch auf und Fritze und Böving mussten die Nacht hindurch mit der Kutsche nach Bremerhaven zurückkehren.<sup>983</sup>

Am 27. Januar 1844 auf Kuba angekommen, lebte Fritze über die nächsten Jahre im Firmensitz des Handelshauses Böving & Overbeck in Trinidad. In einigen Fällen notierte er fremde Sitten und Praktiken der Sklaverei. Ersteren Stand er eher skeptisch gegenüber, letztere beschrieb er neutral. So konnte er seinem ersten katholischen Gottesdienst in der Fremde nichts abgewinnen. „Schlechte Tanzmusik“ und „wie Türkinen“ zum Gebet kniende Frauen empfand er als unpassend. Dass jede dieser Frauen von einer Sklavin beigeitet war, bemerkte er, kommentierte es aber nicht weiter.<sup>984</sup> Hervorzuheben ist, dass Fritzes in diesem Abschnitt leicht erkennbarer Unmut über die Veranstaltung sich keineswegs auf die praktizierte Sklaverei, sondern auf die katholischen Bräuche bezog.<sup>985</sup> Auch über die Plantagensklaverei verlor er zunächst keine Worte, obwohl er in beruflicher und teilweise freizeitlicher Unternehmung zahlreiche Plantagen besuchte. Die erste Plantage, die er besuchte, war die Kaffeeplantage *Tentacion*, die J.A. Böving, Luis Dreher und dem verstorbenen Ludwig Overbeck gehörte. Bemerkenswert erschien ihm vor allem die Landschaft und „wunderschöne Aussichten“. Die erste Wegstation der Plantage, „von 2 alten Neger bewohnt“, sei „ganz reizend gelegen mit einem Wasserfalle.“<sup>986</sup> Auch zu späteren Plantagenbesuchen, die oft dem Zweck der Erholung oder Pflege sozialer Kontakte dienten, ist meist die einzige Notiz die Landschaft betreffend. Bezüglich der Zuckerplantage *Magna* des Pflanzers Justo G. Magna geht er auch auf wirtschaftliches ein: „Die ganze Plantage, Wege & Gebäude sind in gutem Zustand erhalten, in den Häusern ist es reinlich. Das Rohr wird mit Dampf gemahlen.“<sup>987</sup> Fritze zeugt hier von den Investitionen der *Second Slavery* in neue Produktionstechnologien. Einzig

---

983 StAB 7.103, 8 Transkription Dr. Karl-Helge Deinhard, Tagebuch Richard Fritze, 8. Dezember 1843.

984 Ebd., 6. Februar 1844.

985 Unter protestantischen Reisenden war die Fokussierung auf die Unterschiede des Katholizismus insbesondere auf die Art der Liturgie üblich und findet sich auch bei Reisen in europäische Länder wie Italien oder Spanien. Bremer, *Die Reise in die Abolition*, 1997, 320; Auch Alfred Beneke teilte Fritzes Abneigung gegenüber den kubanischen Gottesdiensten. Hauschild-Thiessen, *Ein Hamburger auf Kuba*, 1971, S. 53–55.

986 StAB 7.103, 8 Transkription Dr. Karl-Helge Deinhard, Tagebuch Richard Fritze, 6. Februar 1844.

987 Ebd., 20. März 1844.

in der anderthalb Jahre später festgehaltenen Beschreibung der Juan Puig gehörenden Plantage *Buon Retiro* äußert er sich kritisch: „Buon Retiro ist dies Jahr der einzige Platz, der eine Ernte macht, die anderen decken die Kosten nicht, Puig behandelt seine Neger nur gar zu schlecht, schlimmer als ich es sonst wo gesehen.“<sup>988</sup> Dass Fritze zu keinem Zeitpunkt über diese höchstens angedeutete Kritik an der kubanischen Sklaverei hinausgeht, ist vor dem Hintergrund des zeitgenössischen Diskurses zu betrachten. Seitdem Alexander von Humboldt die Sklaverei auf Kuba 1826 scharf verurteilt hatte, gehörten politisierte Auseinandersetzungen mit dem Thema in jeden Reisebericht.<sup>989</sup> Es ist aber zu beachten, dass Fritzes Überlegungen nicht zur Veröffentlichung vorgesehen waren. Zudem hatte Alfred Beneke, der sich in Havanna als junger Kommiss des Hauses Weber, Balbiani & Co in einer vergleichbaren Situation befand, im Vergleich eine sehr viel geringschätzigere Meinung über die Versklavten.<sup>990</sup> Am 29. Mai 1844 hielt Fritze seine Beobachtung zum auf Kuba blühenden Sklavenschmuggel fest:

„Heute kam eine spanische Bark von Ferdinando del Po mit nur 95 Slaven herein; nach des Capt Aussage hat er an der africanischen Küste nicht mehr nehmen können, die Engländer hätten ihn gestört, doch ist dies wahrscheinlich nur eine Ausflucht des Capt, der an einem andern Punkte den Rest der Ladung gelöscht hat und nicht die Unze [pro] Kopf bezahlen will. – Ein Slavenschiff ging vergangene Woche von hier aus, ein anderes ist segelfertig.“<sup>991</sup>

---

988 Ebd., 20. November 1845.

989 Bremer, *Die Reise in die Abolition*, 1997, S. 312–314.

990 Beneke schrieb: „Mich erstaunte ihr Schmutz, ihre Häßlichkeit, ihr einfacher Anzug, die Langsamkeit ihrer Bewegungen, und der fast immer wilde, tückische, aber dumme Ausdruck ihrer Gesichter.“ (Tagebuch S.77). „Die Neger auf dem Lande stehen auf einer ungemein tiefen Stufe der Cultur, und dem Thiere wirklich sehr nahe.“ Sie würden „kein anderes Leiden fürchten, als die Arbeit.“ Dennoch glaubte Beneke, „daß ich viel mehr Fröhlichkeit unter den Negersklaven, als je unter unsern Landsleuten gefunden habe!“ (Brief 18. Dezember 1843). Diese rassistische Verachtung für die Plantagensklaven lässt sich aber nicht pauschal mit einer Befürwortung der Sklaverei gleichsetzen. Beneke legte Wert darauf, kein Freund der Sklavenhaltung zu sein, auch wenn die Versklavten „auf einer zu tiefen Stufe der Menschlichkeit, um ihre Schmach zu empfinden“, stehen würden. (Brief 23. Oktober 1842). Er zeigte sich zuversichtlich, dass sie „zu ordentlichen Menschen und Arbeitern erzogen werden könnten.“ (Brief 9. Dezember 1842). Zitiert nach Hauschild-Thiessen, *Ein Hamburger auf Kuba*, 1971, S. 51f., 95f.; vgl. auch Zeuske, *Schwarze Karibik*, 2004, S. 370f.

991 StAB 7.103, 7 Tagebuch Richard Fritze, 29. Mai 1844.

Obwohl Fritze sich erst seit Ende Januar auf Kuba aufhielt, erschien ihm der Sklavenhandel offenbar nicht sehr aufsehenerregend. Auch am 5. Juni notierte er: „Gestern ging auch wieder ein Slavenschooner nach Africa aus.“<sup>992</sup> Die Zahl von „nur“ 95 Versklavten empfand er offenbar als so gering und unglaublich, dass sie nur mit dem Versuch des Kapitäns zu erklären sei, die verbreiteten Bestechungsgelder zu umgehen. Der übliche Preis für die Unterstützung und das Stillschweigen der korrupten Kolonialbeamten war eine Unze Gold für jeden geschmuggelten Sklaven.<sup>993</sup> Die vom Kapitän des Sklavenschiffes angegebenen britischen Patrouillen hatten tatsächlich nur durchwachsene Erfolge vorzuweisen. Neben Brasilien war Kuba zu dieser Zeit der größte Sklavenimporteur. Allein im 19. Jahrhundert kamen bis zu über einer Million verschleppte Menschen von Afrika nach Kuba.<sup>994</sup> 1817 hatte Großbritannien mit Spanien einen 1820 in Kraft tretenden Vertrag zum Verbot des Sklavenhandels geschlossen. Spanien kontrollierte dessen Umsetzung aber auch nach einer Verschärfung 1835 kaum und auch eine weitere Verschärfung 1845 führte nur zu einem temporären Rückgang des Sklavenhandels nach Kuba. Fritzes Schilderung fällt in eine Hochphase des Schmuggels, in der es auf Kuba erstmals mehr Sklaven als weiße Einwohner gab.<sup>995</sup> Die schwierige rechtliche Lage des Sklavenhandels und die Bedeutung der Sklavenarbeit für die Produktion auf den Plantagen waren Fritze sicherlich bewusst. Erst 1837 war seine Heimatstadt Bremen den britischen Verträgen zur Unterdrückung des Sklavenhandels beigetreten. Als Mitglied der kubanischen Kaufmannselite kannte er sich auf den kubanischen Plantagen und mit den dort herrschenden Arbeitsbedingungen bestens aus. Dies war bereits der Fall, als Fritze noch kein Plantagenbesitzer, sondern Kaufmann im Unternehmen eines Geschäftspartners der Familie war. Das Ausmaß seiner Verbindungen geschäftlicher und privater Natur zur Plantagenelite, lässt sich nicht direkt auf andere Personen übertragen. Es spricht aber dafür, dass auch die zahlreichen anderen zeitweilig nach Plantagenregionen übergesiedelten jungen Bremer Kaufleuten tiefe Einblicke in die transatlantische Sklaverei erhielten. Selbst in den

---

992 Ebd., 5. Juni 1844.

993 Zeuske, *Schwarze Karibik*, 2004, S. 260f.

994 Zeuske, *Handbuch Geschichte der Sklaverei*, 2013, S. 459.

995 Eine entschiedeneren Maßnahme zur Unterdrückung des Sklavenhandels erfolgte erst 1854 mit der Einrichtung eines Registers aller Sklaven und der Erhebung einer Steuer auf jeden Sklaven. Zeuske, *Schwarze Karibik*, 2004, S. 213, 335f.; Vergleiche zu Richard Fritzes Beobachtungen des Sklavenhandels auch Rössler, *Bremer Kaufleute*, 2016, S. 96.

Städten bleibende Kaufleute erlebten in ihrem Alltag die häusliche Sklaverei. Sklavenbesitz war unter den Deutschen auf Kuba nicht ungewöhnlich. So kaufte selbst der Textilhändler Christian Wilhelm Jamm aus Lahr im Schwarzwald, der keine Verbindungen in Anbau oder Handel von Zucker und Tabak hatte, im Havanna der 1840er und 1850er Jahre zwei bis drei Sklavinnen oder Sklaven für seinen Haushalt.<sup>996</sup>

Rechtliche oder moralische Fragen der Sklaverei bewegten Fritze in den 1840er Jahren wenig. Als interessanter und festhaltenswürdiger empfand er offenbar „durchreisende Landsleute“, meist Kauf- oder Seeleute.<sup>997</sup> Es ist nicht zu vergessen, dass er sich nicht in Havanna befand. In der Hauptstadt gab es zeitgleich einen deutschen Verein und verschiedene Freundschaftskreise auch gleichaltriger Bremer und Hamburger.<sup>998</sup> Auch Konflikte innerhalb der Firma beschäftigten ihn. Die in der Praxis das Geschäft führenden Adolph Conradi und Carl Lehmkuhl konnte er nicht leiden. Conradi sei „abstoßend“. Lehmkuhl sei „nicht zu trauen“ und „ein aufgeblasener Narr, ungebildet und eingebildet“. Fritzes Ansicht nach wollten sie „die beiden Kinder Böving aus der Firma stoßen“.<sup>999</sup> Eine belastbare Zusammenarbeit war unter diesen Voraussetzungen offenbar nicht möglich und Richard Fritze verließ die Firma zum 1. Januar 1846. Fortan kaufte er als Agent für W.A. Fritze & Co Zucker ein. Der mit dieser anspruchsvollen Tätigkeit verbundene Erfolgsdruck belastete ihn zeitweise stark. In der zweiten Hälfte des Jahres 1847 befürchtete er, dass W.A. Fritze & Co die Zusammenarbeit mit ihm einstellen könnte. Die Briefe der Firma, „waren recht unangenehm, sie waren recht böse“. Er sorgte sich, weil „W.A. Fritze & Co mich so wegen meiner Zuckerankäufe rüffelten“. Richard Fritzes Tagebuch ermöglicht hier auch einen Blick hinter die Kulisse der klassischen Bremer Familien- und Freundschaftsnetzwerke. Diese verliefen offenbar nicht immer so reibungsfrei wie im Nachhinein von Kaufleuten selbst und auch in der älteren

996 Zeuske, Schwarze Karibik, 2004, S. 360–367; Siehe zu Jamm auch Zeuske, Christian Wilhelm Jamm und die Sklaverei auf Kuba, 2003.

997 StAB 7.103, 8 Tagebuch Richard Fritze, 13. März 1844.

998 Alfred Beneke gibt einen Einblick in die deutschen Freundeskreise Havannas. Hauschild-Thiessen, Ein Hamburger auf Kuba, 1971, S. 65–76; Auch die Bremer Bekannten und Geschäftspartner Hermann Dietrich Uppmanns und seiner Firma in Havanna zeigen, wie ausgeprägt Deutsche und Bremer in Havanna untereinander vernetzt waren. Schulte-Beerbühl et al., Die H. Uppmann Zigarre, 2015, 248, 252, 257f., 263.

999 StAB 7.103, 8 Tagebuch Richard Fritze, 5. Mai 1844.

Forschung dargestellt.<sup>1000</sup> Unter ähnlichen Konflikten und Heimweh litten Kaufleute in der Fremde auch in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts.<sup>1001</sup> Auch wenn diesbezüglich kaum Quellen vorhanden sind, ist zu vermuten, dass die Bremer *merchant diaspora* früherer Jahrzehnte etwa auf St. Thomas ähnliche Probleme erlebte. Seine Existenzängste wurden so groß, dass er überlegte, zu seiner finanziellen Absicherung Carmita Iznaga, eine Tochter der wohlhabenden einheimischen Pflanzerfamilie de Iznaga, zu heiraten. Doch er ermahnte sich: „[...] sie ist eine Creolin, und denen steckt ja viel Schlechtes im Blut. – Also aufgepasst und keine Thorheit begangen und sich verliebt.“<sup>1002</sup> Obwohl Fritze Carmita Iznaga als sehr sympathisch empfand, entschied er sich gegen einen Heiratsantrag, da er langfristig nicht bereit war, im Privaten über seine protestantisch-deutschen Kreise hinauszugehen und sich eine glückliche Zukunft nur mit einer Deutschen vorstellen konnte.<sup>1003</sup>

Seine finanziellen Sorgen erwiesen sich jedoch als unbegründet. Ab 1850 betrieb er nach Absprache mit seinem Onkel W.A. Fritze gemeinsam mit Carl Wilhelm Traub in Trinidad de Cuba die Firma R. Fritze, Traub & Co. Im selben Jahr ernannte der Bremer Senat ihn auf den Vorschlag seines Onkels W.A. Fritze zum dortigen Bremer Konsul.<sup>1004</sup> 1853 gelang ihm die Heirat in die Spitze der kaufmännische und politische Elite Bremens. Während eines Aufenthalts in Bremen heiratete er Johanna Dorothea Duckwitz (1834–1854), die Tochter des Eltermanns, Senators und späteren Bürgermeisters Arnold Duckwitz (1802–1881).<sup>1005</sup> Heiraten dieser Art waren unter im Ausland ansässigen Bremer Kaufleuten üblich. Sie stärkten die persönliche Bindung an den Kreis der Bremer Eliten und erweiterten sowie verjüngten die hanseatischen Familiennetzwerke.<sup>1006</sup>

---

1000 Hoffmann, *Auswandern und Zurückkehren*, 2009, S. 61, 510f.; Schulte-Beerbühl, *Introduction*, 2011, S. 11.

1001 Hoffmann, *Auswandern und Zurückkehren*, 2009, S. 478.

1002 StAB 7.103, 8 Tagebuch Richard Fritze, 1. August 1847, 15. August 1847, 9. Oktober 1847.

1003 Ebd., 21. Mai 1849.

1004 Rössler, *Bremer Kaufleute*, 2016, S. 96f.

1005 Arnold Duckwitz war als Senator und Bürgermeister nicht nur politisch sehr einflussreich. Er gehörte auch zu den reichsten Bremer Kaufleuten. Wurthmann, *Senatoren, Freunde und Familie*, 2009, S. 479f.

1006 Maischak, *German merchants*, 2013, S. 56.



## Plantagenbesitzer in Zeiten der Abolition

Im November 1855 kaufte sein seit dem Ausscheiden Traubs im selben Jahr als R. Fritze & Co firmierendes Unternehmen die in den Bergen nahe Trinidad de Cuba gelegene Plantage *Buena Vista* und erhielt so direkten Zugriff auf die Zuckerproduktion. Die Bremer Firma W.A. Fritze & Co, mit der R. Fritze & Co durch einen Sozietätsvertrag in Partnerschaft stand, war in den Kauf eng eingebunden.<sup>1007</sup> Den Kaufprozess und den Betrieb der Plantage hat bereits Horst Rössler übersichtlich dargestellt.<sup>1008</sup> Schwerpunkt des Erkenntnisinteresses sind hier Fritzes Umgang mit der Sklaverei sowie die Wahrnehmung seines Sklavenbesitzes in Bremen. In diesem Zeitraum löst umfangreich vorhandene Briefkorrespondenz Richard Fritzes Tagebuch als wichtigste Quelle ab. Sein Briefkopierbuch ist ab 1855 erhalten. Die relevanteste Korrespondenz führte er mit seinen Vettern Alexander (1808–1862) und Johannes (1830–1897) Fritze.<sup>1009</sup> Diese waren Teilhaber der Firma W.A. Fritze & Co in Bremen.<sup>1010</sup> Wichtige Entscheidungen sprach Richard mit seinen Cousins weitgehend ab.

Der Plantagenkauf ging nicht auf eine langfristig geplante Expansionsstrategie zurück. Richard Fritze übernahm eine Plantage des befreundeten Pflanzers Justo Germán Cantero, einem Schuldner, dessen Kreditrückzahlungen anderweitig ungewiss gewesen wären.<sup>1011</sup> Es entwickelte sich rasch der Plan, die Plantage zu renovieren, den Ertrag zu steigern und sie dann

---

1007 Nach Richard Fritzes Abreise aus Kuba 1858 ging W.A. Fritze & Co einen neuen Sozietätskontrakt mit dem nun als Fritze & Co firmierenden Unternehmen auf Kuba ein. StAB 7.103, 17 Richard Fritze an Alexander Fritze, 25. Dezember 1857 und Richard Fritze an W.A. Fritze & Co, 11. März 1858.

1008 Siehe den Abschnitt über Richard Fritze in Rössler, *Bremer Kaufleute*, 2016, S. 94–106.

1009 Unter StAB 7.103, 16–32 findet sich Korrespondenz mit verschiedenen Briefpartnern. Richard Fritzes Briefkopierbuch unter 7.013, 16 ist aufgrund des schlechten Zustands für die Benutzung gesperrt. Unter 7.103, 17 befinden sich Abschriften von Briefen des Kopierbuches, die Plantage oder Handelshaus betreffen.

1010 1855 gab es fünf Teilhaber der Firma W.A. Fritze & Co. Diese waren neben Alexander und Johannes Fritze W.A. Fritzes Witwe, Ludwig Heinrich Storck und August Münder. StAB 7.2099, 2 Geschäftsbilanz W.A. Fritze & Co 1855. Von den Teilhabern reisten Johannes (1852) und Alexander Fritze (1856) geschäftlich nach Trinidad de Cuba.

1011 StAB 7.103, 17 Richard Fritze an seinen Freund Wilhelm, 4. Dezember 1855. Diese Verbindlichkeiten waren mit dem Aufkauf der Firma Conradi & Lehmkuhl 1851 zu Fritzes Haus übergegangen. MAUS, Graue Mappe Fritze, Notizen von Maria v. Pochhammer. Vgl. Rössler, *Bremer Kaufleute*, 2016, S. 100.

gewinnbringend weiterzuveräußern.<sup>1012</sup> Ein solcher Vorgang ist nicht einzigartig. So hatten noch gut zwei Jahrzehnte nach dem Kauf Fritzes die späteren deutschen Konsuln in Santiago de Kuba, der Bremer Hermann Michaelsen Schröder und der Vareler Carl Wilhelm Schumann, als Kaufleute Geld an Pflanzler verliehen und bei Kreditausfall Plantagen mitsamt den versklavten Arbeitskräften übernommen.<sup>1013</sup> Bereits in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts hatte es auf Kuba bereits Deutsche bzw. deutschstämmige Plantagenbesitzer gegeben. Es waren wirtschaftliche Überlegungen, die Fritze zum Kauf einer der Plantagen von Cantero bewegten. Dass er sich für *Buena Vista* entschied, lag wohl daran, dass er die Plantage schon im Mai 1845 als „die schönste Pflanzung“ empfand und besonders das Wohnhaus als „sehr hübsch, ganz frei auf einem Hügel, mit einem hübschen Blumengarten umgeben“ beschrieben hatte. Auch nach dem Kauf stellte er die Pflanzung als schönen Ort zum Einladen von Freunden dar.<sup>1014</sup> Der Erwerb der Plantage war so nicht nur die Ausweitung seines Geschäfts vom Handel auf den Anbau, um weitere Teile der Wertschöpfungskette zu kontrollieren. Er war auch Ausdruck einer Romantisierung der Sklavenplantagen und ihrer Sekundärnutzung als Landsitze.

*Buena Vista* blieb für Fritze aber in erster Linie ein Arbeitsplatz. Er bestand darauf, dass nur dem Leiter der Plantage, „3 Negerinnen zu seiner Bedienung“ zustehen.<sup>1015</sup> Die Instandbringung der Plantage hatte für ihn oberste Priorität, über die er die Führung seines Handelshauses in Trinidad vernachlässigte.<sup>1016</sup> Eine der Ursachen für Canteros finanzielle Schwierigkeiten war ein Choleraausbruch gewesen, der viele Sklaven getötet hatte. Direkt nach Übernahme der Plantage kaufte Fritze daher 32 Sklaven hinzu. Indem er hohe Investitionen in die Plantage selbst und die versklavten

---

1012 StAB 7.103, 17 Richard Fritze an W.A. Fritze & Co, 25. Dezember 1857 und Richard Fritze an Alexander Fritze, 19. Oktober 1857. Richard Fritze berichtete regelmäßig über die vorgenommenen Verbesserungen an der Plantage. Siehe unter anderem StAB 7.103, 17 Richard Fritze an W.A. Fritze & Co, 1. April 1856 und Richard Fritze an Alexander Fritze, 4. Juli 1856.

1013 Zeuske, Schwarze Karibik, 2004, S. 367.

1014 StAB 7.103, 8 Tagebuch Richard Fritze, 14. Mai 1845; Siehe zur Entscheidung für *Buena Vista* StAB 7.103, 17 Richard Fritze an Alexander Fritze, 5. Oktober 1855 und Richard Fritze an seinen Freund Wilhelm, 4. Dezember 1855. Siehe auch das Titelblatt dieses Buches, das eine zeitgenössische Abbildung der Plantage *Buena Vista* zeigt.

1015 StAB 7.103, 17 Richard Fritze an R. Fritze & Co, 19. Mai 1858.

1016 StAB 7.103, 17 Richard Fritze an Alexander Fritze, 5. Dezember 1855 und Richard Fritze an Johannes Fritze, 22. Januar 1856.

Arbeitskräfte zur Produktivitätssteigerung tätigte, handelte er nach dem in dem Wirtschaftsmodell der *Second Slavery* beschriebenen Muster. Im Dezember 1855 verhandelte er über den Kauf von 118 Weiteren, um auf *Buena Vista* insgesamt 320 versklavte Arbeitskräfte zu besitzen. Die jährliche Zuckerproduktionskapazität betrug somit 2500 bis 3000 Fässer Muskovade.<sup>1017</sup>

Die durch harte körperliche Arbeit und schlechte Lebensbedingungen beförderten Krankheiten und Todesfälle unter Fritztes Sklaven machten den weiteren Ankauf ins Land geschmuggelter Sklaven zur Aufrechterhaltung und Erweiterung des Betriebs unerlässlich. 1856 schloss er eine Lebensversicherung für seine Sklaven ab und bemerkte: „Mir [tut] es leid, ich that es nicht eher, denn es starben bereits 4 Neger und 1 Negerin, 2 Neger wurden geboren.“<sup>1018</sup> Bereits 1845 waren die rechtlichen Maßnahmen gegen den Sklavenhandel jedoch verschärft worden und die kubanischen Behörden hatten ihre offene Unterstützung des Sklavenhandels aufgeben müssen. Ein institutionelles Übersehen und Verschweigen war aber noch üblich.<sup>1019</sup> In den kolonialen Behörden Kubas herrschte noch immer oft eine „attitude of noncompliance“, die erst in den 1860er Jahren endete.<sup>1020</sup> Es war daher von größter Wichtigkeit, die illegalen Sklavenkäufe ohne größeres öffentliches Aufsehen durchzuführen, um die Behörden nicht zum Eingreifen zu zwingen.

Der folgende Vorfall zeigt, wie Fritze persönlich im schwierigen Umfeld der Illegalität Sklaven aus dem transatlantischen Schmuggel nicht für sich selbst, sondern auch für sein Netzwerk kreolischer Pflanzer einkaufte und so im *Hidden Atlantic* agierte.<sup>1021</sup> Als Fritze Ende 1856 von einer Geschäftsreise aus den USA zurück nach Kuba kehrte, erfuhr er in Cienfuegos vom befreundeten Plantagenbesitzer Juan Bautista Sarriá, „daß hier Zufuhren von Arbeitskräften angekommen seien“. Sprich, es waren Schiffe mit geschmuggelten Sklaven angelandet. Er vereinbarte, für Sarriá 100 Sklaven und für einen „Doctor Smith“ 30 Sklaven mitzukaufen. Fritze musste aber feststellen, dass die Sklaven bereits verkauft waren. Die Plantagenbesitzerin

1017 StAB 7.103, 17 Richard Fritze an Wilhelm Burchert, 4. Dezember 1855.

1018 StAB 7.103, 17 Richard Fritze an Alexander Fritze, 4. Juli 1856; Rössler, Bremer Kaufleute, 2016, S. 103.

1019 Marques, *Transatlantic Slave Trade*, 2016, S. 125f.

1020 Ferrer, *Cuban Slavery*, 2008, S. 288.

1021 Die Schilderung des Sklavenkaufes stammt gänzlich aus folgendem Brief: StAB 7.103, 17 Richard Fritze an Johannes Fritze, 9. Mai 1857. Vgl. Rössler, *Bremer Kaufleute*, 2016, S. 103.

Juana Hernandez de Iznaga benötigte jedoch ebenfalls 150 Sklaven und wusste von einer anderen in Kürze erwarteten Lieferung. Fritze machte also aus, dass Iznagas Söhne zusätzlich zu ihrem Eigenbedarf 190 Sklaven für ihn sowie die Sklaven für Sarriá und Smith kaufen sollten. Er würde diese dann binnen 24 Stunden vom Pferdehof der Iznagas abholen. Mit der Mittelsmannlösung war er sehr zufrieden, „da ich unter keiner Bedingung diessethalben in das Geschäft gemischt sein wollte, unter keiner Bedingung meinen Namen aussetzen wollte“. Um sich gänzlich abzusichern, sprach Fritze noch mit den lokalen Behörden „und erhielt die Versicherung, ich dürfe es, von Seiten der Autoritäten sei alles geordnet.“

Als die Sklaven jedoch ankamen, fand Fritze anstatt der vereinbarten ca. 350 Sklaven ca. 550 Sklaven vor, von denen 150 krank waren. Die Iznagas, die Fritze infolge als wert- und ehrlos beschimpfte, weigerten sich, die überzähligen und kranken Sklaven zu nehmen. Um „nicht einen großen Scandal zu verursachen“ und um „die für Buena Vista so nöthigen Weiber zu erhalten“ nahm Fritze die Sklaven ab. Offenbar hoffte er, auf seiner Plantage eine natürliche Reproduktionsrate der Sklavenbevölkerung zu erreichen. Grund sei jedoch auch gewesen, dass er die kranken Sklaven nicht „umkommen lassen wollte“. Er suchte sich aus den erworbenen Sklaven geeignete Personen für sich, Sarriá und Smith aus. Die überzähligen verkaufte er weiter, musste aber um einen „Scandal zu vermeiden“, zu unbefriedigenden Konditionen handeln. Als alle Sklaven an „befreundete Pflanze“ verteilt waren, weigerte sich jedoch Sarriá unerwartet, die für ihn bestimmten Sklaven anzunehmen. Fritze habe „ihm schlechte zugetheilt“. Sarriá habe dann „aus Rache die Sache publik gemacht“. Sarriás Veröffentlichung der Vorgänge hatte für Fritze offenbar keine rechtlichen Konsequenzen.<sup>1022</sup> Es war ihm durch Sarriás „Spitzbübele“ aber ein Verlust entstanden, vermutlich weil er Sarriás Sklaven günstiger weiterverkaufen musste. Fritze sorgte sich ein knappes halbes Jahr später noch immer vor Strafverfolgung. Denn da große Sklavenlieferungen an andere Pflanze kürzlich so viel Aufmerksamkeit erregt hatten, „daß unsere Regierung [...] sich in die Geschichte hat einmischen müssen, können leicht auch die alten Sachen hineinverwickelt

---

1022 Bis in die 1860er Jahre hinein überwogen kommerzielle Interessen. Erhielten die kubanischen Behörden Hinweise auf eintreffende Sklavenschiffe, sahen sie sich zwar zum Eingreifen gezwungen. Käufer der Sklaven oder Offiziere der Sklavenschiffe waren aber selten konsequenter Strafverfolgung ausgesetzt. Nur die einfachen Seeleuten wurden oft zu den vorgesehenen Strafen verurteilt. Martin Rodrigo-Alharilla, *Spanish sailors and the illegal slave trade to Cuba, 1845–1867*, in: *Journal of Iberian and Latin American Studies* (2020), S. 1–18, hier S. 7, 11.

werden.<sup>1023</sup> Fritze kannte sich mit den Risiken des illegalen Sklavenhandels also gut aus und dürfte die üblichen Verschleierungstaktiken angewandt haben. Dass er schrieb, er hätte die Sache vor dem Handel mit den lokalen Behörden „geordnet“, ist mit einiger Wahrscheinlichkeit so zu verstehen, dass er Bestechungsgelder zahlte. Waren die illegalen Sklaven auf den Plantagen angelangt, beteiligten sich im letzten Schritt oft Pfarrer durch das Taufen der verschleppten Personen am Schmuggel.<sup>1024</sup>

Richard Fritzes zunehmende persönliche wirtschaftliche Abhängigkeit nicht nur vom Zuckerhandel, sondern auch dem Zuckermanbau beeinflusste seine Haltung zur Sklaverei maßgeblich. Von der Mitte der 1840er Jahre zumindest angedeuteten Kritik an den Zuständen auf den kubanischen Sklavenplantagen war zehn Jahre später nichts mehr zu spüren. Hatte er 1845 noch die schlechte Behandlung der Sklaven auf den Plantagen angesprochen, starben 1857 versklavte Menschen auf seiner eigenen Plantage, ohne dass er moralische Bedenken entwickelte. Seine Sklaven nahm er ausschließlich als menschliche Ware und Investition wahr, nicht als Personen. 1856 hatte er geschrieben: „[...] soweit ist ein Weib und 2 Männer gestorben, der eine der letzten unbrauchbar. Ich kaufe jetzt nur noch gute junge Weiber, wenn sie sich anbieten.“<sup>1025</sup> Aus dem unsicheren, von Existenzängsten geplagten Kommis war ein Mitglied der kubanischen Pflanzereite geworden, dessen Geschäfte mit der Plantagenwirtschaft bis in den Sklavenschmuggel reichten. Richard Fritze vertrat zu diesem Zeitpunkt offen anti-abolitionistische Positionen. Diese Wandlung beschrieb er selbst, als er sich von seinem Vetter Johannes Fritze mit moralischen Vorwürfen nach dem Einkauf von Sklaven konfrontiert sah: „Deine Vorwürfe nehme ich nicht übel, sie entspringen Deinen Ansichten, die durch Erziehung und Umgebung früher auch die meinigen waren.“<sup>1026</sup> Richard schilderte Johannes in dem Brief detailliert den eben beschriebenen Vorfall beim Sklavenkauf in Cienfuegos und rechtfertigte sich dabei ausführlich und unapologetisch. Dass er in den öffentlich gewordenen Vorfall verwickelt war, sei zwar „sehr schlimm, mir sehr ärgerlich; allein mein Gewissen raubt mir keinen Schlaf, das Geschäft wird mein Todtenbett nicht unruhig machen“. Es sei ihm zudem egal, wie andere über ihn urteilten: „zu oft bin ich dem Neide, der Eifersucht, namentlich Verleumdung ausgesetzt

---

1023 StAB 7.103, 17 Richard Fritze an Johannes Fritze, 9. Mai 1857.

1024 Zeuske, Schwarze Karibik, 2004, S. 260f.

1025 StAB 7.103, 17 Richard Fritze an W.A. Fritze & Co, 1. April 1856.

1026 StAB 7.103, 17 Richard Fritze an Johannes Fritze, 9. Mai 1857.

gewesen, um noch viel mehr mich darum zu kümmern.“ Auch in anderen Briefen zeigt sich diese abwehrende Grundeinstellung. Kritiker hielt Fritze für Feinde, die ihm in erster Linie den finanziellen Erfolg neideten. Kritik aus den Hansestädten verbat er sich erst recht. Sie sei scheinheilig, da das in Bremen und Hamburg betriebene Auswanderergeschäft verwerflicher als der Sklavenhandel sei. Während die Auswanderer von falschen Versprechungen in ein hartes Leben gelockt würden, bringe der Sklavenhandel den verschleppten eine Verbesserung der Lebensumstände.<sup>1027</sup> Er fasste seine Position zusammen:

„Schlechtigkeit und Ungerechtigkeit, wiederhole ich, besteht beim Sklavenhandel nicht im Handel, sondern in der Ausführung des Handels und später in der Behandlung der Sklaven, und hauptsächlich in der Folge der Illegalität.“<sup>1028</sup>

Richard Fritze bediente sich hier lang bekannter anti-abolitionistischer Argumente. Dass die Verschleppung für Afrikaner vorteilhaft sei, findet sich schon in Henrich Wilckens Druckschrift. Auch der Bremer Konsul in Brasilien, Christian Stockmeyer, vertrat diese Auffassung und war ebenfalls der Meinung, dass die Illegalität Schuld am Leid der Sklaven trage.<sup>1029</sup> Dass Fritze diese Meinung so spät im 19. Jahrhundert zumindest in seinem Familien- und Freundeskreis noch offen vertrat, ist jedoch bemerkenswert. Er befand sich in einer ähnlichen Lage wie die im späten 18. Jahrhundert aus Suriname zurückgekehrten deutschen Plantagenbesitzer, die sich mit einem zusehends sklavereifeindlichen Diskurs in ihrer Heimat konfrontiert sahen. Zu Fritzes Zeit hatten Abolitionisten den Kampf um die öffentliche Meinung jedoch weitgehend entschieden.<sup>1030</sup>

Dennoch legte Richard Fritze Wert darauf, nicht am verbotenen transatlantischen Sklavenhandel beteiligt zu sein. Seinem Vetter Johannes versicherte er, er müsse nicht befürchten „daß ich mich solange der Sklavenhandel nicht erlaubt ist, damit abgeben werde, wahrscheinlich nie.“<sup>1031</sup> Fritze trennte mental offenbar strikt zwischen Händlern, die Sklaven für den Verkauf verschifften und Pflanzern wie ihm, die vorwiegend für den Eigenbe-

---

1027 Vgl. Rössler, *Bremer Kaufleute*, 2016, S. 104.

1028 StAB 7.103, 17 Richard Fritze an Johannes Fritze, 9. Mai 1857.

1029 Siehe in dieser Arbeit S. 252.

1030 Siehe zu den angesprochenen Surinamerückkehrern Lentz, *Deutsche Profiteure*, 2021.

1031 StAB 7.103, 17 Richard Fritze an Johannes Fritze, 9. Mai 1857.

darf kaufen. Trotz der selbstbewusst dargestellten Überzeugung, moralisch im Recht zu sein, versuchte Fritze, seinen Ankauf geschmuggelter Sklaven geheim zu halten. Einerseits hatte die Geheimhaltung auf Kuba den Zweck, zu große Aufmerksamkeit zu vermeiden, um die kubanischen Behörden, nicht zum Eingreifen zu zwingen. Andererseits hätte er auch gerne vermieden, dass dieses Wissen nach Bremen gelangte. Er gestand, dass er Johannes von selbst nicht von dem skandalumwitterten Sklavenkauf berichtet hätte. Da der Vorfall nun aber auf Kuba bekannt war, hatten Fritzes ehemaligen Geschäftspartner, die aus Bremen stammenden Kaufleute Carl Lehmkuhl und Carl Wilhelm Traub, mit denen er sich zu diesem Zeitpunkt zerstritten hatte,<sup>1032</sup> davon nach Bremen berichtet. Fritze wollte nun, dass Johannes „ihnen und Jedermann mit freier Stirn widersprechen könne“ und war sehr erbost, darüber dass die beiden über seinen Sklavenkauf berichtet hatten: „Als Männer von Ehre hätten sie schweigen sollen [...]“.<sup>1033</sup> Dass Richard Fritze solchen Wert auf seine Absicht der Geheimhaltung legte, legt nahe, dass Johannes' Vorwürfe wohl nicht nur moralischer Natur waren, sondern auch auf ein potentielles Publicitydesaster abgezielt hatten. Die Fritzes in Bremen profitierten über die Firma W.A. Fritze schließlich ebenso von der Sklavenarbeit auf *Buena Vista*. Auch auf Seiten Lehmkuhls und Traubs, die selbst von Kuba aus mit den Produkten der Sklavenarbeit gehandelt hatten, ist mit einiger Wahrscheinlichkeit weniger von echter moralischer Empörung, als mehr von Publicitymanövern gegen die Konkurrenz auszugehen. So zumindest schätzte Fritze die Lage ein, der über Traubs „Ostentation von hohem moralischen Gefühl“ erbost war. Für ein überwiegend aus privater Feindschaft und geschäftlicher Konkurrenz motiviertes Vorgehen spricht auch, dass Lehmkuhl Fritze zuvor sogar den Kauf der Plantage angeboten hatte.<sup>1034</sup> Eine überwiegend abolitionistische öffentliche Meinung wurde so zum Werkzeug des privatwirtschaftlichen Wettbewerbs Bremer

---

1032 Nach Traubs Austritt aus dem mit Richard Fritze gemeinsam geführten Handelshaus glaubte Fritze, dass Traub einen Keil zwischen Lehmkuhl und die Handelshäuser der Fritzes in Bremen und Kuba treiben wolle, um das Geschäft mit Lehmkuhl selbst zu übernehmen. Mit Lehmkuhl führte Fritze zwar noch bis mindestens 1856 Geschäfte. Wie oben erwähnt hatte Fritze aber schon lange eine persönliche und wohl auf Gegenseitigkeit beruhende Abneigung gegen Lehmkuhl gehegt. Im Januar 1856 war Fritze dann überzeugt, Lehmkuhl und Traub hätten sich gegen ihn verschworen und schloss weitere Geschäfte aus. StAB 7.103, 17 Richard Fritze an Johannes Fritze, 22. Januar 1856 und Richard Fritze an Alexander Fritze, 14. April 1856.

1033 StAB 7.103, 17 Richard Fritze an Johannes Fritze, 9. Mai 1857.

1034 StAB 7.103, 17 Richard Fritze an Johannes Fritze, 22. Januar 1856.



Sklavereiprofiture. Für eine abschließende und eindeutige Analyse des Vorfalles fehlen jedoch Zeugnisse von Traub und Lehmkuhl, der Gegenseite.

Der Wunsch nach Verschwiegenheit bezog sich jedoch ausdrücklich nur auf die illegalen Sklavenzukäufe, nicht auf den auf Kuba legalen Betrieb der Sklavenplantage. Richard Fritze pflegte zu seinem Schwiegervater Arnold Duckwitz ein gutes Verhältnis und korrespondierte von Kuba aus regelmäßig mit ihm. Duckwitz war seit 1841 Senator und wurde 1857 Bürgermeister Bremens.<sup>1035</sup> Sowohl als Senator als auch als Bürgermeister war er Mitglied der Kommission des Senats für die auswärtigen Angelegenheiten. Neben seiner Privatkorrespondenz mit Fritze blieb er also mit Sicherheit auch über Fritzes Berichte als Bremer Konsul in Trinidad de Cuba unterrichtet, in denen Fritze dem Sklavenhandel kaum Beachtung schenkte.<sup>1036</sup> Als Fritze Duckwitz vom Kauf der Plantage *Buena Vista* berichtete, zeigte Duckwitz sich 1856 überrascht, weder von Fritze selbst noch von Bekannten zuvor von entsprechenden Plänen gehört zu haben und nahm an, Fritze seien die moralischen Implikationen peinlich. Er versicherte ihm daher, dass Sklavenbesitz in Bremen nicht zu einem Rufschaden führen würde:

„Du scheinst dir übrigens ein gräuliges Bild von dem alten Bremen zusammen zu denken und es für ein rechtes Klatschnezt zu halten, wenn du glaubst, daß man sich darüber aufhalten würde, daß du Besitzer von Sklaven seist. [...] Ich wünsche, daß du mit der Pflanzung ein gutes Geschäft machen mögest, was sicher nicht ausbleibt, wenn Cuba einmal amerikanisch werden sollte.“<sup>1037</sup>

Die Bemerkung zur Amerikanischwerdung Kubas bezog sich auf die zeitgenössisch unter Pflanzern beliebte Idee, Kuba könne zur Sicherung des dauerhaften Erhalts der Sklaverei Teil der USA werden.<sup>1038</sup> Diese Idee hatte Duckwitz Fritze gegenüber schon 1854 unterstützt.<sup>1039</sup> Trotz dieser Sympathien ist Duckwitz nicht eindeutig als überzeugter Sklavereibefürworter einzuordnen. Wie bei so vielen Bremern beruhte seine Haltung zur Sklave-

---

1035 Historische Gesellschaft des Künstlervereins, *Bremische Biographie*, 1912, S. 115–117, Duckwitz, Arnold.

1036 Siehe zu Fritzes Rolle als Konsul in dieser Arbeit S. 259f.

1037 StAB 7.103, 26 Arnold Duckwitz an Richard Fritze, 22. Februar 1856.

1038 Insbesondere in der ersten Hälfte der 1850er Jahre fand die Idee der Schaffung eines einheitlichen Sklavereigebietes von New Orleans bis Havanna unter Sklaven- und Plantagenbesitzern Kubas und der US-amerikanischen Südstaaten Anklang. Zeuske, *Schwarze Karibik*, 2004, S. 243–246.

1039 StAB 7.103, 26 Arnold Duckwitz an Richard Fritze, 7. September 1854.

rei primär auf wirtschaftlichen und politischen Überlegungen. Als es zum amerikanischen Bürgerkrieg kam, hielten der Bremer Staat und Duckwitz trotz anfänglicher Bedenken diplomatisch zu den Nordstaaten.<sup>1040</sup>

Der Historiker Horst Rössler ging ähnlich wie Duckwitz davon aus, die Verschwiegenheit in Bremen sollte die Bremer Partnerfirma W.A. Fritze & Co vor Rufschäden bewahren.<sup>1041</sup> Richard Fritze selbst stritt dies ab. Schon kurz nach dem Plantagenerwerb schrieb er seinem Vetter Johannes Fritze in Bremen, es sei ihm nicht recht, dass der Kauf sogar vor den jungen Angestellten des Bremer Hauses W.A. Fritze & Co verheimlicht werde.<sup>1042</sup> Am 1. April 1856, ein halbes Jahr nach Kauf der Plantage, schrieb er direkt an W.A. Fritze & Co adressiert, dass es ein Missverständnis gegeben habe; „die Übernahme der Pflanzung an und für sich war gar nicht geheim zu halten; denn alle möglichen Personen erwarteten ich würden an alle möglichen Personen darüber schreiben, wie es denn auch geschehen ist.“ Mit der Plantage sei offensiv umzugehen, der Kauf sei zu behandeln wie jedes andere Geschäft. Wichtig sei nur, den wahren Kaufpreis geheim zu halten, der deutlich höher als erhofft liege. Der hohe Kaufpreis könne ihre Kreditwürdigkeit gefährden.<sup>1043</sup> Zweifel an seiner Zahlungsfähigkeit empfand Fritze für seinen Ruf als sehr viel bedrohlicher als die direkte Beteiligung an der Herstellung von Konsumgütern durch Sklavenarbeit. Wie das Kapitel 3.3. zeigte, war die Kreditwürdigkeit mit der allgemeinen Vertrauenswürdigkeit gleichgesetzt und in Bremen eine unabdingbare Voraussetzung für die Teilhabe am Eliten- und Kaufmannsleben. Dass Fritze seine Prioritäten richtig gesetzt hatte, zeigt der Brief seines Schwiegervaters Duckwitz.

---

1040 Duckwitz war zu Beginn des Bürgerkriegs nicht von der finanziellen und militärischen Stabilität des Nordens überzeugt. Trotz dieser Zweifel folgte Bremen politisch den größeren europäischen Staaten und verweigerte den Konföderierten Staaten von Amerika die diplomatische Anerkennung. Maischak, *German merchants*, 2013, S. 237.

1041 Rössler, *Bremer Kaufleute*, 2016, S. 103f.

1042 StAB 7.103, 17 Richard Fritze an Johannes Fritze, 22. Januar 1856.

1043 StAB 7.103, 17 Richard Fritze an W.A. Fritze & Co, 1. April 1856. Unter allen Kreditoren und Konkurrenten Fritzes gab es ein großes Interesse am gezahlten Kaufpreis und eventuellen Auswirkungen auf Fritzes Liquidität. Insbesondere aber Fritzes bremischstämmige Intimfeinde Lehmkuhl und Traub sollten den Kaufpreis nicht erfahren. Lehmkuhl machte Fritze sogar zum Schein ein Kaufangebot, um den Wert der Plantage zu erfahren. StAB 7.103, 17 Richard Fritze an Alexander Fritze, 5. Oktober 1855 und Richard Fritze an Johannes Fritze, 22. Januar 1856.

Aus den Briefen Fritzes ist außerdem nachzuvollziehen, dass die Sklaven der Firma in Bremen auch außerhalb des geschäftlichen Kontexts Gesprächsthema im erweiterten Familienkreis waren. In diesem Kontext bedachte Fritze die Versklavten mit zeitgenössisch typischer rassistisch-paternalistischer Herablassung. So teilte Richard Fritze seinem Vetter Johannes mit: „Sage Deiner lieben Mutter nur, sollte sie mal die armen Sklaven bedauern, daß sie es sehr gut haben [...]“. Obwohl Fritze „streng“ mit ihnen sei, seien sie „gern da“.<sup>1044</sup> Eine von Fritze in geschäftlichem Kontext getätigte Einschätzung, es seien unter seinen versklavten Arbeitskräfte hohe Todeszahlen zu erwarten, da viele zu alt oder nicht geeignet für die Plantagenarbeit seien und die deshalb abgeschlossene Lebensversicherung für die Sklaven, widersprechen dem deutlich.<sup>1045</sup> Auch Fritzes Schwiegermutter, Maria Duckwitz, beschäftigte sich gedanklich mit den Sklavinnen, die Fritze umgaben. Nach dem Tod ihrer Tochter auf Kuba, Richard Fritzes Ehefrau Johanna, schrieb sie ihm, „daß ihr der Gedanke unlieb sei, wenn Johannens Kleider von Negerinnen getragen würden.“ Fritze solle die Kleidung daher nicht verschenken.<sup>1046</sup> Zudem war der Personenkreis, der durch Angehörige von Fritzes Plantage Berichte erster Hand erhalten konnte, größer als die erweiterte Familie. Neben den Familienmitgliedern Constantin Fritze (1826–1857), Adolph Fritze (1830–1855, Richards Brüder) und Carl Fritze (Richards Vetter), sind in den Briefen weitere Bremer Angestellte in Trinidad erwähnt.<sup>1047</sup> Richard Fritzes 1859 geheiratete zwei-

---

1044 StAB 7.103, 17 Richard Fritze an Johannes Fritze, 22. Januar 1856.

1045 StAB 7.103, 17 Richard Fritze an Alexander Fritze, 4. Juli 1856; Rössler, Bremer Kaufleute, 2016, S. 103.

1046 StAB 7.103, 26 Arnold Duckwitz an Richard Fritze, 9. August 1854.

1047 Bei diesen handelte es sich um Carl Eboli und John Boyes, welche die Fritzes 1856 nach dem Kauf von *Buena Vista* zur Verwaltungsarbeit auf die Plantage schickten. Ein Mann mit Nachnamen Boisselier schied 1855 wohl im Streit aus der Firma in Trinidad. Langfristige Angestellte waren Rudolph Münder und Georg Scholborg. Mindestens Boisseliers und Boyes Familien waren mit den Fritzes in Bremen befreundet. Von weiteren Angestellten mit Bremer Hintergrund ist auszugehen. So etwa bei einem Angestellten namens Strohm, bei dem familiäre Verbindungen zu den Bremer Venezuelahändlern Strohm naheliegen. Boyes und Ebole starben auf Kuba. Auch Richard Fritzes Ehefrau Johanna Dorothea Fritze, sein Sohn Eduard Fritze und seine Brüder Adolph Fritze und Constantin Fritze, der als Leiter von *Buena Vista* vorgesehen war, starben dort. StAB 7.103, 17 Richard Fritze an Alexander Fritze, 5. Dezember 1855, Richard Fritze an W.A. Fritze & Co, 1. April 1856, Richard Fritze an Alexander Fritze, 18. Juni 1856 und Richard Fritze an Alexander Fritze, 19. Oktober 1857. Siehe auch MAUS, Graue Mappe Fritze, Notizen von Maria von Pochhammer.

te Ehefrau, Johanne Boyes (1840–1911), war die Schwester eines seiner bremischstämmigen Handlungsgehilfen, der auf Kuba jung gestorben war. Auch die Schiffsbesetzungen der Handelsflotte der Fritzes hielten sich zumindest für kürzere Zeit in Kuba auf. Kapitäne und einige Steuerleute kannte Richard Fritze persönlich.<sup>1048</sup> Fritzes großer Sklavenbesitz dürfte in den eng verknüpften Kreisen der Bremer See- und Kaufmannschaft daher gut bekannt gewesen sein.

Im Mai 1858 kehrte Richard Fritze dauerhaft nach Bremen zurück und übergab die Führung der Plantage und des Handelshauses in Kuba, das nun als Fritze & Co firmierte, an drei aus Bremen stammende Kommis der Firma, Rudolph Münder, Georg Scholborg und seinen Vetter Carl Fritze.<sup>1049</sup> Zum geplanten Verkauf der Plantage kam es unter den drei neuen Geschäftsführern nicht. Erst nach ihrem Firmenaustritt bzw. Tod wechselte die Plantage 1866 den Besitzer.<sup>1050</sup> Zunächst blieb Richard Fritze beschränkt haftender Gesellschafter des Unternehmens (Kommanditär), das er 1863 endgültig verließ. Bis dahin blieb er auch von Bremen aus in die kubanischen Geschäfte involviert und riet etwa dazu, die Kommis des Handelshauses in Trinidad stärker in die Führung der Plantage einzubinden.<sup>1051</sup> In Bremen fügte er sich in die politische und wirtschaftliche Elite ein. Er war er zeitweise Bürgerschaftsmitglied und führte die neu gegründete Firma Fritze & Gerdes. Außerdem wirkte er als Verwaltungsratsmitglied der A.G. Weser sowie als Aufsichtsratsmitglied des Norddeutschen Lloyd.<sup>1052</sup> Beide Unternehmen prägten die Bremer Wirtschaft bis in die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts.

---

1048 StAB 7.103, 17 Richard Fritze an Alexander Fritze, 14. April 1856, Richard Fritze an Alexander Fritze, 18. Juni 1856 und Richard Fritze an Alexander Fritze, 4. Juli 1856, Richard Fritze an Alexander Fritze, 19. Oktober 1857.

1049 Rössler, *Bremer Kaufleute*, 2016, S. 103–105.

1050 Vgl. Rössler, *Bremer Kaufleute*, 2016, S. 105. Eine knappe Zusammenfassung der Firmenentwicklung bietet MAUS, *Graue Mappe Fritze*, Notizen von Maria v. Pochhammer.

1051 Auch persönlich-familiäre Bindungen an die Plantage blieben erhalten. 1862 besuchte Ferdinand Duckwitz, Sohn des Bremer Bürgermeisters Arnold Duckwitz und damit Schwager Richard Fritzes *Buena Vista*. StAB 7.103, 17 Richard Fritze an Fritze & Co, 11. April 1862. Richard Fritze hatte darauf bestanden, dass der Leiter der Plantage, Heyliger, ihm einmal pro Monat persönlich Bericht erstattete. StAB 7.103, 17 Richard Fritze an R. Fritze & Co, 19. Mai 1858.

1052 StAB 7.103, 6 Lebenslauf Richard Fritze.

### 3.4.5 Schlussbetrachtung: 100 Jahre Bremer Involvierung in die Plantagensklaverei

Zwischen Johann Böses Aufbruch zu den schimmelmanschen Zuckerplantagen und Richard Fritzes Abreise von seiner Zuckerplantage *Buena Vista* zurück nach Bremen liegen knapp 100 Jahre. In diesem Zeitraum von ca. 1760 bis 1860 waren Bremer in vielfältiger Weise direkt an der atlantischen Plantagensklaverei beteiligt. Diese Zeit umfasst die Endphase des sogenannten zweiten Sklaverei-Atlantiks, den insbesondere nordwesteuropäische Sklavenhandelsaktivitäten ausmachten, und einen Großteil des dritten Atlantiks, des *Hidden Atlantic* des 19. Jahrhunderts.<sup>1053</sup> Bremer waren auf den Plantagen angestellt (Böse und versch. Angestellte auf *Buena Vista*) und besaßen kleine, vornehmlich der Erholung dienende Pflanzungen (Blancke) ebenso wie große, wirtschaftlich betriebene Plantagen (Müller, Wilckens, Fritze, Melm). Die Umbrüche der atlantischen Sklaverei in diesem Zeitraum bildeten den Rahmen, in welchem die Bremer agierten. Sie und ihre Heimatstadt waren Teil der atlantischen Welt und der atlantischen Sklaverei. In den drei früheren Fallbeispielen konnten die Bremer Sklaven ohne rechtliche Einschränkungen erwerben. Richard Fritze war hingegen aufgrund der staatlichen Abolitionen zur Tätigkeit hoher Investitionen auf den Sklavenschmuggel des *Hidden Atlantic* angewiesen, um seine Wettbewerbsfähigkeit in der zunehmend auf den Weltmarkt ausgerichteten *Second Slavery* Kubas zu steigern.

Die Beteiligung an der Plantagensklaverei beschränkte sich nicht auf Mitglieder einer einzelnen sozialen Gruppe. Wengleich es sich überwiegend um Personen mit kaufmännischem Hintergrund handelte, gab es mit Böse einen Handwerker mit bäuerlicher Vorgeschichte und mit Kapitän Melm einen Seemann. Die Beteiligung an der Plantagensklaverei stellte für die Bremer ein zeitlich begrenztes Mittel zum Zweck dar. Sie sollte noch schneller als die rein kaufmännische Betätigung zu einem beträchtlichen Kapitalerwerb führen und die spätere Niederlassung in Bremen ermöglichen. Typisch war die doppelte Funktion als Pflanzer und Kaufmann zugleich (Müller, Blancke, Wilckens, Fritze). Die Betätigung als Pflanzer hatte sich in diesen Fällen aus der kaufmännischen Arbeit heraus entwickelt. Das Profitieren von und die indirekte Beteiligung an der Plantagensklaverei durch den Handel mit deren Erzeugnissen hatte zur direkten Teilhabe geführt. Der finanzielle Erfolg war dabei aber nicht garantiert (Müller,

---

1053 Siehe zum Konzept des Sklaverei-Atlantiks Fußnote 30.

Wilckens). Auch die Pläne zur Rückkehr nach Europa wurden nicht immer verwirklicht (Wilckens).

Diese Verwicklungen in die Plantagensklaverei waren in Bremen keine Geheimnisse. In Jacob Friedrich Wilckens und Richards Fritzes Fällen ließ sich zeigen, dass der Sklavenbesitz mit Sicherheit in ihrem Bremer Familien- und Freundeskreis und mit hoher Wahrscheinlichkeit im erweiterten Kreis der Bremer See- und Kaufmannschaft bekannt war. Bürgermeister Duckwitz hieß die Pflanzertätigkeit seines Schwiegersohns zumindest im privat-familiären Umfeld gut. Böses Arbeit auf den schimmelmanschen Plantagen fand sogar Einzug in Bürgermeister Heinekens 1811 bis 1812 verfasster Geschichte der Freien Hansestadt Bremen. Der Plantagen- und Sklavenbesitz stieß in Bremen in den untersuchten Fällen innerhalb der Familien auf Akzeptanz oder höchstens oberflächliche Besorgnis um das Wohlergehen der Sklaven. Trotz dieser Akzeptanz im engeren Kreis, versuchten die meisten Plantagenbesitzer dieses Thema in der Öffentlichkeit zu meiden und keine Aufmerksamkeit auf ihren Sklavenbesitz zu lenken. Die Familie Wilckens setzte mittels verbaler Marginalisierung auf eine Praxis des Verschweigens und behandelte Jacob Friedrichs Plantage wie eine gewöhnliche landwirtschaftliche Unternehmung. Ein Verweis auf Johann Böses Zeit auf karibischen Zuckerplantagen in den 1760er Jahren findet sich lediglich als Beleg seiner umfangreichen Erfahrung in der Zuckerverarbeitung. Ähnlich wie bei Wilckens erscheint die Tätigkeit als gewöhnliche Arbeit, eine explizite Benennung der Sklaven fehlt. In den Memoiren seines Sohns Heinrich Böse spiegelt sich die abolitionistische Debatte des 19. Jahrhunderts. Er deutete die Sklavereiverflechtung seines Vaters um, und interpretierte ihn als eine Art Wohltäter der Plantagensklaven. Richard Fritze hingegen versuchte noch zu Beginn der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts Akzeptanz für seinen Sklavenbesitz durch moralische Rechtfertigungen und die Relativierung des Leids der Versklavten zu erreichen. Er nannte übliche Pro-Sklaverei-Argumente, zog sich grundlegend aber auf eine legalistische Position zurück und versuchte daher zumindest die Verbreitung des Wissens um seine illegalen Sklavenkäufe zu verhindern.

### 3.5 Exkurs: schwarze Menschen in Bremen

Dieses Kapitel untersuchte bisher von Bremen auf den amerikanischen Doppelkontinent gereiste Personen. In diesem letzten Unterkapitel erfolgt ein Exkurs, der umgekehrt Menschen afrikanischer Herkunft in Bremen

und ihre Migration in die Stadt in den Blick nimmt. Dabei ist mehreren Fragen nachzugehen. Zunächst gilt es, das Verhältnis zwischen Bremen und dem Seehafen Bremerhaven zu beschreiben. Beschränkte sich die Anwesenheit von Menschen nicht-europäischer Herkunft, wie es aus zeitgenössischen Berichten erscheint, auf Bremerhaven? Über welche Migrationswege gelangten Menschen afrikanischer Herkunft nach Bremen? Ebenso ist ihrer beruflichen Stellung und ihrem Freiheitsstatus nachzugehen, der sowohl unzweifelhaft versklavte als auch eindeutig freie Personen umfasste.

„Eine neue Welt erschließt sich dem Binnenländer. Schiffe aus allen Zonen liegen hier friedlich vereint; dort der plumpe starke Grönlandfahrer [...]; dort ein von Ostindien heimgekehrtes großes Schiff; andere aus Westindien, Nordamerika, Schweden, Rußland, Portugal u.s.w. Unter dem monotonen Gesange der Matrosen sieht man taktmäßig Zuckerkisten, Tabak, Eisen, Südfrüchte ausladen; Neger u.a. beschäftigt, den Schiffsraum zu reinigen [...]“<sup>1054</sup>

Mit diesen Worten beschrieb die Lokalzeitung *Gemeinnütziges Wochenblatt für Geilenkirchen, Heinsberg und die Umgegend* 1840 den Anblick, der sich Auswanderern bot, sobald sie von Bremen kommend die Wesermündung erreichten. Das 1827 gegründete, zu Bremen gehörige Bremerhaven erscheint als Welthafen, in dem fremde Schiffe, fremde Seeleute und das mit ihnen einhergehende multikulturelle Arbeitsumfeld des Hafens alltäglich waren. Bremen selbst war dabei nur eine Wegstation, nicht Teil der offenbar Eindruck hinterlassenden, geradezu kosmopolitisch anklingenden Erfahrung. Das ist keineswegs ein Zufall. Die Bremer Zeitschrift *Bürgerfreund*, die diesen Bericht einer Bremer Leserschaft zugänglich machte, hatte schon 20 Jahre zuvor eine Beschreibung Bremens aus Sicht eines Engländers gedruckt, der die Stadt mit Hamburg verglich. Diese vor der Gründung Bremerhavens verfasste Beschreibung betonte besonders, dass Bremen eben jenes für Hafenstädte typische durch Betriebsamkeit und fremde Schiffe sowie Seeleute ausgelöste Gefühl vermissen ließ: „[...] die Hälfte des Geräusches einer Handelsstadt geht dadurch verloren, daß die

---

1054 *Gemeinnütziges Wochenblatt für Geilenkirchen, Heinsberg und die Umgegend*, 16. Mai 1840, Reisebemerkungen über Bremerhaven und die Auswanderer. Die Bremer Zeitschrift *Bürgerfreund* druckte den Artikel wenig später in verkürzter Form nach. *Bürgerfreund*, 28. Mai 1840, Reisebemerkungen über Bremerhaven und die Auswanderer.



Schiffe die Weser nicht höher herauf kommen können, als bis Braake [...]“<sup>1055</sup>

Während Bremens maritime Wirtschaft vom späten 18. Jahrhundert an mit kürzeren Unterbrechungen ein stetiges Wachstum aufwies und die Bedeutung der bremischen Häfen zunahm, blieb die Stadt von einem großen Teil dieser Entwicklung räumlich getrennt. Ab 1800 erschwerte die Versandung der Weser großen Schiffen das Erreichen der etwa 65 Flusskilometer von der Wesermündung entfernten Stadtbremer Häfen und machte die Gründung Bremerhavens an der Wesermündung erforderlich. Ein häufiges Thema von Reiseberichten dieser Zeit ist das Erstaunen über das Fehlen eines betriebsamen Seehafens in der Handelsstadt.<sup>1056</sup>

Diese räumliche Trennung erleichterte auch eine kulturelle Abgrenzung. Dass die im eingangs zitierten Zeitungsartikel erwähnten fremden Seeleute ihren Weg aus Bremerhaven nach Bremen finden konnten, war von der Bremer Elite ausdrücklich nicht erwünscht. „Im Gegenteil war man in Bremen lange bemüht, Begegnungen, die zum interkulturellen Austausch hätten führen können, etwa zwischen Seeleuten und einheimischer Bevölkerung, zu unterbinden.“<sup>1057</sup> Nach Ansicht des Kulturwissenschaftlers Jan Oberg diente Bremerhaven daher nicht nur als Tiefwasserhafen, sondern auch als „isolierte Hafenkolonie“. Diese erlaubte die gleichzeitige Abgrenzung Stadtbremens vom interkulturellen Austausch mit der Fremde sowie von Angehörigen der örtlichen Unterschichten, die in der Hafengewirtschaft arbeiteten. Das Ergebnis sei eine Entfremdung zwischen Stadtbevölkerung und Seeleuten gewesen.<sup>1058</sup> In diesem Kontext des Bemühens um eine Kontrolle und Begrenzung der Anzahl von Fremden auf dem eigenen Territorium ist auch ein Artikel des unten in „Gesetze und Maßnahmen gegen den Sklavenhandel: Notwendigkeit oder „Schikane“?“ ausführlich untersuchten hanseatischen Akzessionsvertrags zu den Verträgen zur Unterdrückung des Sklavenhandels von 1837 zu verstehen. Nach Artikel III sollten aus hanseatischen Sklavenschiffen befreite Afrikaner nicht in die Häfen der Hansestädte, sondern in britische oder französische Häfen gebracht werden.<sup>1059</sup>

1055 *Bürgerfreund*, 14. Dezember 1820, Bremen geschildert von einem Engländer.

1056 Oberg, *Gab es in Bremen im 19. Jahrhundert eine maritime Kultur?*, 2014, S. 61–63.

1057 Ebd., S. 418.

1058 Ebd., S. 418–420.

1059 Artikel III des Akzessionsvertrags zwischen den Hansestädten und Großbritannien sowie Frankreich, Hamburg, 9. Juni 1837; vgl. Maischak, *German merchants*, 2013, S. 118f. Siehe zu Artikel III in dieser Arbeit den Abschnitt ab S. 404.

Der Fremdenanteil in Bremerhaven war dafür umso höher. In den 1840er Jahren schätzte der anonyme Verfasser eines Geographiebuches die Anzahl der fremden Seeleute, Auswanderer und anderer Gäste auf 8000, das Doppelte der ca. 4000 Stadtbewohner. Dem Geographen fielen ähnlich wie dem Autor des eingangs zitierten rheinländischen Zeitungsartikels „viele Amerikaner und Engländer, auch schwarze Afrikaner, Matrosen eines nordamerikanischen Schiffes“ auf.<sup>1060</sup> Fremdaussehende Menschen und Interkulturalität gehörten zu den eindrucklichsten Erinnerungen der Besucher der Stadt. 1842 bemerkte der in Oldenburg tätige Gymnasiallehrer Karl-August Mayer, in Bremerhaven lasse sich nicht mehr erkennen, in welchem Land man sich befinde, da Menschen aus aller Welt zu sehen seien: „Ein paar schwarze und braune Matrosen, Neger und Malaien [...]. Besonderes Interesse erregte [...] ein Mann von riesenhafter Größe, ebenfalls Malaie und tätowiert, aber nach europäischer Mode gekleidet.“<sup>1061</sup>

Trotz dieser räumlichen Trennung der Hafenwirtschaft, in der sich die Folgen der florierenden wirtschaftlichen Transatlantikverbindungen am unmittelbarsten niederschlugen, war Bremen nicht gänzlich von freiwilligen sowie erzwungenen Migrationsmustern schwarzer Menschen abgeschnitten. Die historische Forschung der letzten zwei Jahrzehnte zeigt, dass die Anwesenheit von Menschen afrikanischer sowie auch asiatischer Herkunft im frühneuzeitlichen Alten Reich sowie dessen Nachfolgestaaten nicht nur isolierte Einzelfälle darstellte. Ihre Präsenz beschränkte sich schon lange vor dem hier schwerpunktmäßig untersuchten Zeitraum weder auf Hafenstädte mit Kolonialverbindungen noch auf die großen städtischen Zentren des Alten Reiches bzw. des Deutschen Bundes. Das Phänomen der sogenannten „Hofmohren“ ist der bereits am tiefgreifendsten erforschte Bereich dieses Themenkomplexes.<sup>1062</sup> Zahlreiche oft mikrohistorische Betrachtungen haben die Anwesenheit von Menschen afrikanischer Herkunft

---

1060 Zitiert nach Harry Gabcke, Bremerhaven in zwei Jahrhunderten. Band 1. 1827–1918, Bremerhaven, 1996, 3. Aufl., S. 46; vgl. Oberg, Gab es in Bremen im 19. Jahrhundert eine maritime Kultur?, 2014, S. 191–195. Gabcke gab die Herkunft des Zitats nur als nach 1840 anonym veröffentlichtes Geographiebuch an.

1061 Zitiert nach Gabcke, Bremerhaven, 1996, S. 44; siehe zu Mayers Person Jörg Michael Henneberg, Mayer, Karl-August, in: Hans Friedl/Wolfgang Günther/Hilke Günther-Arndt/Heinrich Schmidt (Hrsg.), Biographisches Handbuch zur Geschichte des Landes Oldenburg, Oldenburg 1992, S. 442–443.

1062 Siehe zu „Hofmohren“ u.a. Martin, Schwarze Teufel, edle Mohren, 2001; Kuhlmann-Smirnov, Schwarze Europäer im Alten Reich, 2013; Häberlein, "Mohren", ständische Gesellschaft und atlantische Welt, 2006.

auch über adelige Höfe hinaus nachgewiesen. Auch in bürgerlichen Kreisen waren schwarze Diener ein Statussymbol.<sup>1063</sup> Freie Menschen afrikanischer Herkunft wechselten ihre Dienstherrn, Versklavte wurden von ihren Besitzern weiterverkauft oder verschenkt, sie konnten dabei auch wechselnd in bürgerlichen Haushalten und an adeligen Höfen dienen. Viele dieser Menschen gelangten als Verschleppte über Kaufleute mit kolonialen Verbindungen in das Alte Reich und gelangten in einem weiteren Schritt an die Fürstenhöfe.<sup>1064</sup>

Auch abseits der höfischen Welt wurden Menschen afrikanischer Herkunft in verschiedenen Abhängigkeitsverhältnissen nach Deutschland gebracht. Eines der bekanntesten Beispiele dürften die Sklaven von Heinrich Carl Schimmelmann sein, die er 1765 zur Ausbildung nach Deutschland holte.<sup>1065</sup> Die Herrnhuter Brüdergemeine holte im Rahmen ihrer Missionsbemühungen und Plantagenbewirtschaftung Menschen nicht-europäischer Herkunft, darunter auch versklavte sowie freie Afrikaner und afro-kreolische Amerikaner, in ihre europäischen Gemeinen.<sup>1066</sup> Im 19. Jahrhundert brachten auch nicht kaufmännisch tätige bürgerliche Deutsche schwarze Sklaven mit nach Deutschland, wenn sie von Auslandsaufenthalten zurückkehrten oder auf Heimatbesuch waren. So etwa in dem bereits oben besprochenen Fall des von einem Arzt verschleppten Sklaven Marcelino, der im Berlin der 1850er Jahre seine Freiheit erlangte.<sup>1067</sup>

1063 Stellvertretend für die zahlreichen mikrohistorischen Untersuchungen seien hier folgende genannt: Schledewitz et al., Die Osnabrücker "Mohrentaufe" 1661, 2016; Renate Hauschild-Thiessen, Eine "Mohrentaufe" im Michel 1855, in: *Hamburgische Geschichts- und Heimatblätter* 11 (1982) 1, S. 11–12; Rade et al., "der damahlen den Mohren mit aus Indien brachte", 2016.

1064 Ein berühmtes und gut erforschtes Beispiel ist der 1657 getaufte Afrikaner Christian Real, der im Alten Reich mehrfach verschenkt wurde und am Hof in Stuttgart als „Hofmohr“ und später als Trompeter diente. Monika Firla, Jacob Fusseneggers Mohrentaufpredigt und die "Amicorum Carmina". Zeugnisse für die Beurteilung von Afrikanern im Lindau des Jahres 1657, in: *Jahrbuch des Landkreises Lindau* 1998 (1998), S. 55–59; Spohr, *Violence, Social Status, and Blackness*, 2021; Arne Spohr, "Mohr und Trompeter": *Blackness and Social Status in Early Modern Germany*, in: *Journal of the American Musicological Society* 72 (2019) 3, S. 613–663.

1065 Degn, *Die Schimmelmanns im atlantischen Dreieckshandel*, 1974, S. 108–117; Martin, *Schwarze Teufel, edle Mohren*, 2001, S. 161–167; Häberlein, "Mohren", *ständische Gesellschaft und atlantische Welt*, 2006, S. 97.

1066 Köstlbauer, "I have no shortage of Moors", 2021; Köstlbauer, *Ambiguous Passages*, 2020.

1067 Lentz, "Wer helfen kann, der helfe!", 2020, S. 277–292.

Es bestanden im Alten Reich und im Deutschen Bund also auch abseits der Seehäfenstädte (erzwungene) Migrationsmuster von Menschen afrikanischer Herkunft. Ein Blick auf Hamburg zeigt aber, dass die Stellung als Kolonialhafenstadt – wenn auch ohne eigene Kolonien – die Anwesenheit von Menschen afrikanischer und asiatischer Herkunft förderte. Annika Bärwald zeigte, dass sich Anhand der Anzahl an Stellengesuchen von Menschen nicht-europäischer Herkunft in den Hamburger Zeitungen eine Korrelation mit den langfristigen Handelsentwicklungen der Stadt erkennen lässt. Mit der Intensivierung des seewirtschaftlichen Austausches mit Amerika und in geringerem Maße Asien und Afrika sowie einer vermehrten Beteiligung Hamburgs am transatlantischen Sklavenhandel, stieg auch die Anzahl der Stellenanzeigen. Kurzfristige Handelsunterbrechungen Hamburgs durch Kriege oder Wirtschaftskrisen wie von 1803 bis 1814 schlugen sich nur bedingt nieder. Wie genau Personen nicht-europäischer Herkunft nach Hamburg gelangten, ist oft nicht sicher festzustellen. Eine Verbindung mit der Seewirtschaft spielte jedoch in vielen Fällen eine Rolle. Teils ist es naheliegend, dass sie ursprünglich von Kapitänen als Sklaven mitgebracht worden waren.<sup>1068</sup> Zudem finden sich in Hamburg immer wieder in der Stadt gestrandete Seeleute afrikanischer und asiatischer Herkunft. So verlautbarte der Bericht der Armenanstalt des Jahres 1801 für das Vorjahr, „daß man genöthiget war, 33 Neger, die ohne alle Hülfe hier auf den Gassen und in den Wachen lagen, aufzunehmen“.<sup>1069</sup> Bei diesen Personen handelte es sich um indische Seeleute. Auch in Strafanstalten sowie im Krankenhaus finden sich Personen mit ähnlichem Hintergrund.<sup>1070</sup> Wenngleich der trennende Zwischenschritt über die Unterweser eine vergleichbare Migration von Seeleuten nach Bremen einschränkte, gelangten Menschen afrikanischer oder asiatischer Herkunft dennoch über verschiedene Migrationswege nach Bremen.

Solche Migrationswege bestanden auch schon vor Beginn des direkten bremischen Transatlantikhandels um 1780. Bereits für das 17. Jahrhundert

---

1068 Bärwald, *Black Hamburg*, 2021, S. 194–200.

1069 Caspar Voght, *Acht und zwanzigste Nachricht an Hamburgs wohlthätige Einwohner über den Fortgang der Armenanstalt*, in: *Nachrichten von der Einrichtung und dem Fortgang der Hamburgischen Armen-Anstalt* Januar (1801) 1, hier S. 271; Mary Lindemann, *Patriots and paupers: Hamburg, 1712–1830*, New York, 1990, S. 149.

1070 Siehe zum angesprochenen Fall der indischen Seeleute sowie weiteren ähnlichen Fällen Annika Bärwalds aktuell an der Universität Bremen laufendes Dissertationsprojekt.

gibt es drei Hinweise auf als „Mohren“ bezeichnete Menschen vermutlich afrikanischer Herkunft in Bremen.<sup>1071</sup> Es handelt sich dabei um einen zeitgenössischen Sammelbegriff, der auch Menschen mit dunklen Hauttönen aus Asien beschreiben konnte.<sup>1072</sup> Zwei von ihnen erhielten in Bremen eine religiöse Ausbildung. 1685 gab es einen Streit zwischen dem Herzog Ferdinand Albrecht II. von Braunschweig-Wolfenbüttel-Bevern und seinem Cousin, dem katholischen Landgrafen Karl von Hessen-Wanfried um einen „Hofmohren“. Der in den Quellen als „Sklave“ bezeichnete Mann war von Ferdinand Albrechts II. Hof geflohen und hielt sich am Hofe seines Cousins auf. Dort nahm er an einer katholischen Fronleichnamsprozession teil, was Ferdinand Albrecht II. erzürnte, da der „Schelmische Mohr so sich zur Reformirten Religion bekannt, in Bremen auch communiciret und in London getaufft“.<sup>1073</sup> Diese Beschwerde verrät, dass der Mann über Großbritannien in das Alte Reich gekommen war, wo er im offiziell reformierten Bremen vermutlich zu Bildungszwecken an religiösen Veranstaltungen teilnahm und auch das Abendmahl empfing.

Der zweite Fall befindet sich in Peter Kisters Bremischen Chronik des 17. Jahrhunderts. Dort beschreibt Kister die am 1. Januar 1687 in der Vorstadtkirche St. Remberti abgehaltene „Mohrentaufe“. Der etwa 18-jährige Täufling erhielt den Taufnamen Christian-Wilhelm. Es habe sich bei ihm um einen Diener der dänischen Königin Charlotte Amalie von Hessen-Kassel gehandelt, der beim Schulmeister der Rembertikirche rechnen und schreiben gelernt sowie Religionsunterricht erhalten hatte. Die Taufe entspricht dem üblichen Muster zeitgenössischer „Mohrentaufen“.<sup>1074</sup> Es handelte sich

---

1071 Es ist davon auszugehen, dass es auch schon früher Kontakte mit aus Afrika oder Asien stammenden Menschen gegeben hatte. Als Bremer Kaperer 1539 Schiffe des ostfriesischen Adligen Baltasar von Esens aufbrachten, soll sich unter den Gefangenen, die nach Bremen gebracht wurden, auch ein „Mohr“ befunden haben. Dieser sei jedoch nicht wie die übrigen Gefangenen eingesperrt, sondern freigelassen worden. Wilhelm von Bippen, Bremens Krieg mit Junker Baltasar von Esens 1537 – 1540. Ein Beitrag zur bremischen Reformationsgeschichte, in: Bremisches Jahrbuch 15 (1889), S. 30–76, hier S. 46–49.

1072 Dürr, *Inventing a Lutheran Ritual*, 2020, S. 198f. Vgl. zum Quellenbegriff „Mohr“ Fußnote 4.

1073 HStAM 4 f Staaten B, Braunschweig-Bevern 10, Brief von Herzog Ferdinand Albrecht II. an Landgraf Karl, 14. Juli 1688.

1074 Repräsentative, soziale und religiöse Funktion von „Mohren“- und „Türkentaufen“ sind in den letzten Jahrzehnten intensiv erforscht worden. Siehe unter anderem Markus Friedrich, Türkentaufen. Zur theologischen Problematik und geistlichen Deutung der Konversion von Muslimen im Alten Reich, in: *Zeitsprünge* 16 (2012) 1/2, S. 47–75; Dürr, *Inventing a Lutheran Ritual*, 2020.

um eine Veranstaltung mit stark repräsentativem Charakter, in dessen Mittelpunkt die Taufpaten, die Bremer Kaufleute Franz-Adam Köhnen und Hermann Schumacher, ebenso standen wie der Täufling. Koster betonte in seiner knapp gehaltenen Beschreibung mehrfach das Interesse des großen Publikums, den „Gedrang des Volks“ und den „großen Tumult“. Ksters Darstellung folgt den typischen literarischen Mustern der Beschreibung von „Mohrentaufen“. So betonte er stereotypisch, wie sehr der Täufling, der nach der Taufe „ein wenig zu weinen“ angefangen habe, den Eintritt in die christliche Religionsgemeinschaft begehrte.<sup>1075</sup> Offen bleibt, warum ein Diener der dänischen Königin seine Ausbildung in Bremen und nicht am Hofe erhielt. Ein Erklärungsansatz könnte die Konfession Charlotte Amalies sein. Ihr Ehevertrag gestand ihr im lutherischen Dänemark die Ausübung der reformierten Religion zu, ein Recht auf dessen Einhaltung sie beharrte.<sup>1076</sup> Andernfalls könnte Koster den Eintrag erst im Nachhinein mit Wissen um Christian-Wilhelms spätere Anstellung verfasst haben. Es bleibt ungeklärt, ob sein Weg direkt über Bremer Kaufleute oder indirekt über den dänischen Hof nach Bremen führte. Eine aufmerksame Rezeption des Ereignisses in der Bremer Geschichtsschreibung des 19. Jahrhunderts zeigt, dass der repräsentative Charakter des Taufgeschehens lange nachwirkte. Gleichzeitig deuten fehlende Verweise auf ähnliche Ereignisse darauf hin, dass solche Taufen in Bremen eine Seltenheit blieben.<sup>1077</sup>

Der dritte Fall findet sich ebenfalls in Ksters Chronik. 1691 rüstete der Bremer Rat ein Kriegsschiff zum Schutz der Bremer Handelsflotte aus, die *Wappen von Bremen*. Als Kapitän des Kriegsschiffes heuerte der Rat den

---

1075 Peter Koster, *Chronik der Kaiserlichen Freien Reichs- und Hansestadt Bremen. 1600 – 1700*. Bearbeitet von Hartmut Müller, Bremen, 2004, S. 351; Zum repräsentativen Charakter von "Mohrentaufen" siehe Kuhlmann-Smirnov, *Schwarze Europäer im Alten Reich*, 2013, S. 177.

1076 Pauline Puppel, *Die Regentin. Vormundschaftliche Herrschaft in Hessen 1500 – 1700*. Zugl.: Kassel, Univ., Diss., 2002–2003, Frankfurt/Main, 2004, S. 247f.

1077 1800 schrieb Christian Roller in seiner *Geschichte Bremens* über diese „Mohrentaufe“, gab jedoch keinen Hinweis auf weitere Taufen. Roller gab das Alter des Täuflings von Ksters Chronik abweichend mit 13 Jahren an. Christian Nicolaus Roller, *Versuch einer Geschichte der Kaiserlichen und Reichsfreyen Stadt Bremen*. Aus achten Quellen geschöpft und mit einem alphabetischen Personen- und Sachregister versehen., Bremen, 1800, S. 170. Auch die 1851 von Johann Hermann Duntze verfasste *Geschichte Bremens* erwähnt nur diese „Mohrentaufe“. Duntze führte das Ereignis in einer Liste der „Denkwürdigkeiten“ an. Er betonte die „Feierlichkeit“ des Taufaktes und erwähnte die Namen der Taufpaten. Johann Hermann Duntze, *Geschichte der freien Stadt Bremen*. Vierter Band, Bremen, 1851, S. 341.

in der Seekriegsführung erfahrenen Niederländer Jürgen Bake an, der die Schiffsbesatzung größtenteils aus Holland und Emden rekrutierte. Die 200 bis 250 Mann starke Besatzung beinhaltete 50 erfahrene Soldaten. Laut Peter Koster war „davon der fürnehmste ein Mohren“. Das Schiff begleitet die folgenden Jahre hauptsächlich Konvois nach Großbritannien und im nachfolgenden Jahrzehnt in das Mittelmeer.<sup>1078</sup>

Der Bremer Überseehandel mit Plantagen- und Sklavenregionen war also nicht alleinige Ursache solcher Migration. Die Intensivierung dieses Handels führte aber zu einer starken Zunahme der schwarzen Bewohner und Reisenden in Bremen. Diese Zunahme ist unter anderem anhand des Dienstpersonals der Bremer Kaufleute sichtbar und entstand primär aus der steigenden kaufmännischen Mobilität, weniger aus schwarzen Matrosen oder von Kapitänen mitgebrachten Sklaven. Eine ausführliche Untersuchung der Präsenz nicht-europäischer Menschen in Bremen steht noch aus und bedürfte eines eigenen größeren Forschungsprojektes. Hier können aber als Grundlage einige Tendenzen festgestellt werden. Die Bremer Zeitungen dieser Zeit sind abgesehen von einigen einzelnen Jahrgängen noch nicht digitalisiert. Eine Untersuchung von Stellenanzeigen, wie es sie zu Hamburg auch dank einer bereits weiter fortgeschrittenen Digitalisierung gibt, müsste daher beinahe ausschließlich händisch erfolgen. Im Rahmen dieser Arbeit sind jedoch genügend Jahrgänge zweier Bremer Zeitungen durchsucht worden, um festzustellen, dass solche Stellenanzeigen in Bremen mit einiger Wahrscheinlichkeit bedeutend seltener waren, als dies in Hamburg der Fall war. Die Anzeigenteile der *Bremer Zeitung* (Jahrgänge 1807, 1817–1823, 1833, 1837, 1839, 1841–1842, 1845) und der *Bremer Wöchentlichen Nachrichten* (Jahrgänge 1797, 1811, 1820–1822, 1841–1842) enthalten in den untersuchten Zeiträumen keine entsprechenden Stellenanzeigen.

Dass schwarze Bedienstete unter den Bremer Kaufleuten aber durchaus gefragt waren, zeigt sich in anderen Quellen. Eine davon ist anekdotisches Wissen des frühen 20. Jahrhunderts. 1913 erschien eine für die Mitglieder der *Kulenkampff'schen Familienstiftung* herausgegebene Geschichte der Familie Kulenkampff. Gut Landruhe, das bis jetzt erhaltene Landgut der Familie, das sich im heutigen Stadtteil Horn-Lehe befindet, war von dem in dieser Arbeit bereits mehrfach erwähnten Bremer Kapitän und Kaufmann

---

1078 Koster, Chronik, 2004, S. 370; Heinrich Schecker, Das Konyoschiff "Das Wappen von Bremen", in: Bremisches Jahrbuch 31 (1928), S. 268–280; Ernst Baasch, Hamburgs Convoyschiffahrt und Convoywesen. Geschichte der Schiffahrt und Schiffahrtseinrichtungen im 17. und 18. Jahrhundert, Hamburg, 1896, S. 390–395.



Carl Philipp Cassel errichtet worden. Cassel war bis 1773 Kapitän der Niederländischen VOC gewesen und hatte seit 1781 mit weiteren Bremer Kaufleuten vom preußischen Hafen Emden aus Schiffe in den Fernen Osten fahren lassen. In den 1790ern handelte er wie die meisten Bremer Kaufleute im Überseehandel überwiegend in die Karibik und die USA. Sein Handelshaus Cassel, Traub & Söhne erscheint im ersten Kapitel dieser Arbeit in der Liste der 1805 im Überseehandel aktivsten Handelshäuser. 1795 hatte Cassel ein Landgut erworben, das bestehende Gebäude abreißen und das bis heute vorhandene Gebäude errichten lassen. 1913 hieß es in der kulenkampffschen Familiengeschichte ohne Nennung von Quellenbelegen zur ursprünglichen Finanzierung des Landguts: „[...] Carl Philipp Cassel war als ein reicher Mann aus Indien nach Bremen zurückgekehrt und, wenn man sah, wie er mit vier stolzen Rappen, seinen Mohren neben dem Kutscher auf dem Bock, nach der Landruhe fuhr, konnte man nicht daran zweifeln, daß er auch in ausgiebigem Maße die Mittel besessen hatte [...]“<sup>1079</sup> Diese Textpassage zitierte auch der Historiker Friedrich Prüser 1940 als Beleg des finanziellen Erfolgs, den die Bremer Kaufmannschaft durch ihren Einstieg in den direkten Überseehandel erlebte und fügte hinzu, es „staunte der bedächtige Bürgersmann“ über den schwarzen Diener.<sup>1080</sup>

Der 1913 verfasste Text deutet an, dass Cassel seinen dunkelhäutigen Diener ebenso wie seinen Reichtum aus seinen Fahrten für die VOC aus Indien mitgebracht hatte. Sicher nachvollziehen lassen sich diese finanziellen Zusammenhänge nicht mehr. Dass Cassel das Landgut aber erst erwarb, als er bereits seit fast 15 Jahren in Bremen als Kaufmann tätig war, spricht dafür, dass der Wohlstand zum größeren Teil aus seinen Handelsaktivitäten stammte.<sup>1081</sup> Auch die Herkunft des genannten dunkelhäutigen Afrikaners oder Asiaten erscheint daher nicht sicher. Möglich ist auch, dass Cassel ihn später in Europa anheuerte oder kaufte. Auf dem Gut Landruhe sowie in seinem Stadthaus in der Obernstraße 9 stellte er exotische Mitbringsel seiner Indienreisen aus.<sup>1082</sup> Es erscheint auch möglich, dass Cassel den Diener über seinen in den 1790ern für einige Jahre in Bremen lebenden Freund

---

1079 Diedrich A. Noltenius, *Leben und Wirken Dr. Wilh. Kulenkampff's und seiner Schwester Emmy Kulenkampff nebst Erinnerungen an ihre Vorfahren*. Den Mitgliedern der Kulenkampff'schen Familienstiftung, Bremen, 1913, S. 79.

1080 Prüser, *Vom Bremer Überseeaufmann*, 1940, S. 9.

1081 Siehe zu diesen Handelsaktivitäten Schwebel et al., *Carl Philipp Cassel und der Ferne Osten*, 1988.

1082 Noltenius, *Leben und Wirken*, 1913, S. 80f.

und Geschäftspartner, den Amsterdamer Kaufmann Friedrich Hermann von Nuys, erworben hatte. Von Nuys besaß in Essequibo eine Plantage.<sup>1083</sup>

Unabhängig davon woher sein Diener tatsächlich stammte, war sein Zweck, diese exotische und repräsentative Wirkung zu verstärken. Da dieser schwarze Diener noch über 100 Jahre später in den Anekdoten der Bremer Oberschicht überlebte, hatte Carl Philipp Cassel sein Ziel offenbar erreicht. Auch im 21. Jahrhundert ist Cassels guter Ruf in Bremen nicht erloschen und steht noch immer in Zusammenhang mit dem genannten dunkelhäutigen Diener. 2001 attestierte Peter Hahn Cassel die Attribute einer „philanthropisch aufgeklärten und sogar humanistisch grundierten Wohlhabenheit“. Erkenntlich sei dies nicht nur an der luxuriösen Einrichtung von Cassels Immobilien gewesen. Hahn schrieb: „legendär waren der Mohr auf dem Kutschbock seines Vierspanners [...]“.<sup>1084</sup> Ähnlich wie bereits im Fall von August Wilhelm Gruner fand eine Inszenierung der kolonialen Vergangenheit in Kombination mit philanthropischer Betätigung statt, um den eigenen sozialen Status hervorzuheben. Dass Cassel über einen Bediensteten afrikanischer oder asiatischer Herkunft verfügte, war in Bremen in jener Zeit aber kein Einzelfall.

Mit der Aufnahme des Direkthandels und der damit einhergehenden transatlantischen Mobilität der Bremer Kaufmannschaft nahm auch die Zahl der nach Bremen gelangenden Menschen afrikanischer oder kreolischer Herkunft zu. Wie zuvor im Unterkapitel „3.1 Bremer Kaufleute in Übersee am Beispiel St. Thomas“ gezeigt wurde, besaßen die in Plantagen- und Sklavenregionen lebenden Bremer Kaufleute selbst Sklaven und brachten diese auch mit nach Bremen. Es konnten zwischen 1782 und 1822 neun Personen nachgewiesen werden, die vermutlich versklavt oder zumindest in starken Abhängigkeitsverhältnissen in Begleitung ihrer Besitzer oder Dienstherrn zwischen St. Thomas und Bremen reisten. Verbleib und Aufenthaltsdauer dieser Personen in Bremen müssen offenbleiben. Sofern ihr Freiheitsstatus dies zuließ, ist es denkbar, dass etwa die „Domestikinnen“, die der Kaufmann Henrich Wilmanns 1783 nach Bremen gebracht hatte, ihm nach dem Konkurs seines Handelshauses 1789 nicht nach Baltimore folgten, sondern in Bremen anderweitig Anstellung fanden. Dies erscheint plausibel, da die Anstellung von schwarzen Bediensteten in folgenden Jahren in Bremen keine Besonderheit mehr darstellte.

---

1083 Schwebel, *Bremer Kaufleute in den Freihäfen der Karibik*, 1995, S. 286; Hahn, *Carl Philip Cassel 1742–1807*, 2001, S. 62.

1084 Hahn, *Carl Philip Cassel 1742–1807*, 2001, S. 53.

Um 1800 erschien Kaufleuten die Anstellung von Bediensteten afrikanischer Herkunft durch Standesgenossen zwar bemerkenswert, großes Aufsehen konnten die afrikanischen Diener aber offenbar nicht mehr erregen. Das Tagebuch des gebürtigen Bremers Ferdinand Beneke illustriert dies.<sup>1085</sup> Beneke lebte in Hamburg, besuchte Freunde und Bekannte in Bremen aber regelmäßig. Am 2. Oktober 1802 reiste er mit seiner Mutter von deren Geburtsort Minden aus nach Bremen und pausierte nahe der Stadt. „In Bassum aßen wir mit einigen ganz artigen Bremischen Kaufleuten, die nach Elberfeld fuhren. Der Eine hatte Cupido, einen netten kleinen Neger-Jockey bey sich.“<sup>1086</sup> Die intendierte repräsentative Funktion des Dieners ging in diesem Fall offenbar auf. Beneke bemerkte ihn und beschrieb ihn in typisch herablassend paternalistischer Weise. Anschließend fuhr Beneke mit der Wegbeschreibung fort und kommentiert die Begegnung nicht weiter. Obwohl Beneke keine Zeit in Amerika verbracht hatte, stellte der schwarze Diener für ihn aber offenbar auch keine besonders aufsehenerregende Kuriosität dar, die mehr als einer kurzen Anmerkung bedurfte.

Wie der dunkelhäutige Mann nach Bremen gelangt war oder wer die genannten Kaufleute waren, lässt sich nicht ermitteln. Die Bezeichnung als Jockey lässt auf eine Beschäftigung als Kutscher schließen. In dieser Funktion war der Mann stets gut sichtbar und nahm wie Carl Philipp Cassels schwarzer Diener eine repräsentative Funktion wahr. Der genannte Name des Mannes ist mitnichten ein Beleg, könnte aber ein Hinweis auf einen gegenwärtigen oder früheren Sklavenstatus sein. Cupido ist ein Name des römischen Gottes der Liebe und fällt in eine Kategorie typischer Sklavennamen. In der Karibik erhielten viele Sklaven die Namen von Berühmtheiten und Gottheiten des klassischen Altertums.<sup>1087</sup> Es ist also möglich, dass die in Bassum angetroffenen Bremer Kaufleute einen in der Karibik erworbenen Sklaven mit in die Heimat gebracht hatten. Die extravaganten

---

1085 Es handelt sich um den Vater Alfred Benekes, des oben in Kapitel 3.4.4 erwähnten Hamburger Kaufmanns auf Kuba.

1086 Zitiert nach Ferdinand Beneke, Ferdinand Beneke (1774–1848). Die Tagebücher II/I Tagebücher 1802 bis 1804. Bearbeitet von Juliane Bremer, Jan-Christian Cordes, Frank Eisermann, Frank Hatje, Angela Schwarz, Ariane Smith, Anne-Kristin Vogenreiter, Göttingen, 2019, S. 158; Siehe auch Renate Hauschild-Thiessen, Bremen im Oktober 1802: Tagebuchaufzeichnungen Ferdinand Benekes, in: Bremisches Jahrbuch 54 (1976), S. 245–262, hier S. 250.

1087 Trevor Burnard, Slave Naming Patterns: Onomastics and the Taxonomy of Race in Eighteenth-Century Jamaica, in: The Journal of Interdisciplinary History 31 (2001) 3, S. 325–346, hier S. 335.

Namen erhöhten zudem die repräsentativen Eigenschaften der Sklaven und waren auch für schwarze Diener an europäischen Fürstenhöfen gebräuchlich. Die Beschäftigung von schwarzen Dienern im Bürgertum war bereits seit Jahrhunderten eine Möglichkeit, die Strahlkraft des höfisch-adeligen Zeremoniells zu kopieren.<sup>1088</sup>

Die Arbeitssuche des späteren höfischen Dieners Selim Bachtit<sup>1089</sup> zeigt, dass auch unzweifelhaft freie schwarze Bediensteten im frühen 19. Jahrhundert eine Anstellung durch Bremer Kaufleute in Erwägung zogen. Zugleich verweist der Fall neben der direkten Ankunft aus den Amerikas auf einen weiteren Migrationsweg von Menschen (amerikanisch-)afrikanischer Herkunft nach Bremen. Neben der Ankunft über den Seeweg gab es auch eine innerdeutsche Migration. Entsprechend der Nachfrage von Seiten der Bremer Elite nach schwarzen Angestellten, gab es auch freie Menschen afrikanischer Herkunft, die Anstellung suchten und denen bekannt gewesen sein muss, dass solche Anstellungsmöglichkeiten in Bremen vorhanden waren.

Selim Bachtits Herkunft wird in den vorhandenen Akten widersprüchlich angegeben. Ein Pass gibt sein „Vaterland“ als Südamerika und seine Herkunft mit verschriftlichter Unsicherheit als „Sennar in Südamerika?“ an.<sup>1090</sup> Ein ehemaliger Besitzer Bachtits, C.W. Lutterothen, gab dessen Herkunftsort als „Senaan“ an. In Kairo sei er als Sklave verkauft worden und nach Deutschland gelangt. Aller Wahrscheinlichkeit nach handelte es sich um das Sultanat von Sennar, nach dessen Hauptstadt heute eine Region im südöstlichen Sudan benannt ist, die je nach Transliteration Sannar oder

---

1088 So stand ein an der Küste von Guinea geborener Mann namens Cupido in den Diensten Wilhelms V. von Oranien und Nassau, dem Statthalter der niederländischen Generalstaaten. Zum Zeitpunkt von Benekes Aufzeichnungen hielt sich dieser niederländische Cupido aufgrund des Exils von Wilhelm V. bereits seit drei Jahren in dessen deutschen Besitzungen in Schloss Oranienstein in Diez auf. Dass der in Bremen lebende Mann namens Cupido nach dem Vorbild dieses höfischen Bediensteten benannt war, den Wilhelm V. öffentlichkeitswirksam inszeniert hatte, erscheint möglich. Esther Schreuder, *Cupido en Sideron. Twee Moren aan het hof van Oranje*, Amsterdam, 2017; Eveline Sint Nicolaas, *Shackles and bonds: Suriname and the Netherlands since 1600*, Amsterdam/Nijmegen, 2018, S. 93 Siehe zur Nachahmung des höfischen „Pomps“ der „Hofmohren“ durch das Bürgertum Martin, *Schwarze Teufel, edle Mohren*, 2001, S. 49–66.

1089 Siehe zu Selim Bachtit HstAM 70, 3389 Anstellung der Hofmohren Selim Bachtit aus Südamerika und King aus Westindien 1800–1823. Für den Hinweis auf die Akten im HstAM danke ich Rebekka von Mallinckrodt und dem ERC-Projekt *The Holy Roman Empire of the German Nation and its Slaves*.

1090 HStAM 70, 3389 Preußischer Ausgangs-Pass für Selim Bachtit, 1. September 1821.

Sennar geschrieben wird.<sup>1091</sup> Für eine Herkunft aus dieser historischen Region im Grenzgebiet von Zentralafrika und dem Horn von Afrika, nicht aus Südamerika, spricht auch Selim Bachits Name arabischen Ursprungs. Ein Freund habe Bachit 1804 als neunjähriges Kind an Lutterrothen verschenkt. Die Bezeichnung Lutterrothens als Besitzer, nicht Arbeitgeber, erscheint daher zu diesem Zeitpunkt angemessener. Zunächst sorgte er selbst für Bachits Schulbildung und bildete ihn zum Diensthofen aus, übergab ihn 1807 aber an einen Bekannten in Hamburg.<sup>1092</sup> Mehrere Arbeitszeugnisse belegen, dass er in den folgenden Jahren für verschiedene bürgerliche Arbeitgeber als Diensthofe tätig war. Dass seine Arbeitgeber wiederholt seine Trunkenheit erwähnten, legt nahe, dass er an der Alkoholkrankheit gelitten haben könnte.

Bachit arbeitete unter anderem in Göttingen. Am 1. September 1821 stellte die preußische Regierung dem nun 26-jährigen Bachit den bereits oben angesprochenen Pass zur Reise von Minden über Hannover nach Bremen aus, „um anderweite Condition zu suchen“. Bachit selbst oder eine Person seines Umfeldes muss also geglaubt haben, dass es in Bremen Anstellungsmöglichkeiten für Diensthofen afrikanischer Herkunft gab. Die hier bisher geschilderten Untersuchungsergebnisse zeigen, dass diese Einschätzung richtig war. Bachit trat die Reise nach Bremen aber vermutlich nie an. Ende Oktober oder Anfang November 1821 stellte der Hessen-Rotenburgische Hof ihn an.<sup>1093</sup> In Bremen finden sich in der Zwischenzeit keine Hinweise auf eine Arbeitssuche seinerseits, etwa durch geschaltete Zeitungsanzeigen. Nichtsdestotrotz zeigt Bachits Absicht, in Bremen Anstellung zu finden, dass es eine innerdeutsche Arbeitsmigration afrikanischer Diensthofen gab, die Bremen einschloss.<sup>1094</sup> Neben den direkt von Bremer Kaufleuten nach

---

1091 Siehe zum Sklavenhandel des Sultanats von Sennar Paul E. Lovejoy, *Transformations in slavery: A history of slavery in Africa*, Cambridge, 2011, Third edition, S. 89f.

1092 HStAM 70, 3389 Brief von C.W. Lutterrothen an den Hessen-Rotenburgischen Hofkanzleidirektor, 3. Mai 1822.

1093 HStAM 70, 3389 Schreiben von G.W. Zippelich, 2. November 1821.

1094 Es ist aber nicht davon auszugehen, dass eine solche Arbeitsmigration die Nachfrage decken konnte. Eine Studie zu Österreich legt nahe, dass im 19. Jahrhundert trotz des Verbots des Sklavenhandels und der Sklaverei in Österreich von Österreichern direkt in Kolonien als Sklaven gekaufte Personen in Österreich in faktischen Abhängigkeitsverhältnissen blieben. Walter Sauer, *From Slave Purchases to Child Redemption: A Comparison of Aristocratic and Middle-Class Recruiting Practices for "Exotic" Staff in Habsburg Austria*, in: Rebekka von Mallinckrodt/Sarah Lentz/Josef Köstlbauer (Hrsg.), *Beyond Exceptionalism – Traces of Slavery and the Slave*

Europa gebrachten schwarzen Dienstboten gab es also auch Bedienstete, die schon länger in Europa lebten, nicht (mehr) in direkten Abhängigkeitsverhältnissen zu ihren ursprünglichen Besitzern/Arbeitgebern standen und ihren Aufenthaltsort sowie ihren Arbeitgeber wechselten. Darüber hinaus verweist Bachits Fall darauf, dass afrikanischstämmige Dienstboten im 19. Jahrhundert nicht ausschließlich aus den europäischen Kolonialprojekten in West- und Südafrika sowie den Amerikas stammten, sondern auch aus dem islamischen Sklavenhandel in Zentral- und Ostafrika.

Es konnten in Bremen schwarze Diener in versklavtem, freiem oder uneindeutigem Zustand nachgewiesen werden. So war Selim Bachit, der seinen Arbeitgeber und Aufenthaltsort wählte, unzweifelhaft frei. Zwei der Personen, die zwischen Bremen und St. Thomas reisten, waren eindeutig versklavt gewesen. In anderen Fällen, wie dem von Cassels Diener, dem Bediensteten Cupido oder den weiteren aus St. Thomas nach Bremen gereisten „Domestiken“ ist der Freiheitsstatus unbekannt. Auch wenn es sich bei ihnen nicht um Sklaven gehandelt haben sollte, sind asymmetrische Abhängigkeitsverhältnisse<sup>1095</sup> zu ihren Arbeitgebern nicht auszuschließen. Walter Sauer stellte solche Abhängigkeitsverhältnisse etwa bei vielen schwarzen Dienern in Österreich nach der Abschaffung der Sklaverei 1811 fest. Oft als Sklaven nach Österreich gebracht, dauerte ihre faktische Abhängigkeit durch fehlende gesellschaftliche Integration und strenge Vorgaben der Gesindeordnung bedingt in Österreich fort.<sup>1096</sup> Insbesondere für die „Domestiken“ aus St. Thomas lassen sich aufgrund ihrer Herkunft von einer Insel, auf welcher der Besitz von Haussklaven üblich war, fortbeste-

---

Trade in Early Modern Germany, 1650–1850, Berlin/Boston 2021, S. 163–188, hier S. 176–183.

1095 In der Sklavereiforschung wird faktischen Abhängigkeitsverhältnissen eine entscheidende Bedeutung beigemessen. Anstatt Freiheit und Sklaverei als entgegengesetzte Bestandteile eines Dualismus gegenüberzustellen, wird von einem Kontinuum zwischen beiden Extremen ausgegangen. Siehe unter anderem Julia Winnebeck/Ove Sutter/Adrian Hermann/Christoph Antweiler/Stephan Conermann, On Asymmetrical Dependency. Concept Paper 2021/01, <https://www.dependency.uni-bonn.de/en/publications/bcdsss-publishing-series/bcdsss-publishing-series>, Zugriffsdatum 17.12.2021; David Eltis/Stanley L. Engerman, Dependence, Servility, and Coerced Labor in Time and Space, in: dies. (Hrsg.), *The Cambridge world history of slavery. Volume 3: AD 1420-AD 1804*, Cambridge 2011, S. 1–22; Edlie L. Wong, *Neither fugitive nor free: Atlantic slavery, freedom suits, and the legal culture of travel*, New York, 2009; François Furstenberg, *Beyond Freedom and Slavery: Autonomy, Virtue, and Resistance in Early American Political Discourse*, in: *The Journal of American History* 89 (2003) 4, S. 1295–1330.

1096 Sauer, *From Slave Purchases to Child Redemption*, 2021, S. 182f.

hende Abhängigkeitsverhältnisse vermuten. In Bremen gab es bis 1849 kein explizites Sklavereiverbot. Das Fehlen eindeutiger rechtlicher Vorschriften öffnete in Bremen eine Rechtslücke, die den Fortbestand eines faktischen Versklavtenstatus von Personen aus St. Thomas und den USA erlaubte.<sup>1097</sup>

Die in Europa zeitgenössisch verbreitete Faszination mit afrikanischen Körpern zeigte sich in Bremen auch im wachsenden Feld des wissenschaftlichen Rassismus. Die *Allgemeine Literatur-Zeitung* rezensierte 1814 eine Veröffentlichung über Geschmacks- und Stimmorgane. Darin erwähnte die Zeitung als Exkurs in den zeitgenössischen Diskurs der Rassentheorie, dass in Bremen kürzlich zwei Menschen mit afrikanischer Herkunft gestorben seien. Es sei ein „Mulatte“ durch die Guillotine hingerichtet und eine „Negerin“ ohne weitere Angabe von Details gestorben.<sup>1098</sup> Das Sezieren der Leichen habe neue Erkenntnisse zur Anatomie der Zunge von Afrikanern erbracht. In Bremer Archivakten zu Todesstrafen und Hinrichtungen findet sich zu diesem Fall möglicherweise aufgrund der zu dieser Zeit andauernden französischen Besetzung nichts.

Ein anderes Feld, in dem sich diese Faszination bemerkbar machte, war die Unterhaltungsindustrie. Als ‚exotische‘ Objekte der Neugierde fanden Menschen afrikanischer Herkunft ihren Weg nach Bremen im Rahmen von Ausstellungen und Jahrmärkten. Auch diese Art des Aufenthalts von Menschen nicht-europäischer Herkunft in Bremen lässt sich bereits im 17. Jahrhundert nachweisen. 1687, im selben Jahr, zu dessen Beginn die Taufe Christian-Wilhelms stattgefunden hatte, belegt ein Eintrag im Rechnungsbuch des Krameramtshauses die Anwesenheit eines im Kosthaus des Krameramts ausgestellten „Hottentotten“. „Ein Wilt Mensch, so sich hat sehen laßen, im kleinen Kost Hause“<sup>1099</sup> Der Begriff „Hottentotten“ ist die auf die Buren zurückgehende rassistische Bezeichnung der im südlichen Afrika

---

1097 Diese Rechtslage ist unten anhand des Falles des 1842 vom Senat in die USA ausgelieferten Sklaven William Stepney ausführlich analysiert. Siehe „Die atlantische Sklaverei in Bremen: der Sklave Stepney und das Sklavenschiff Dom Pedro II“, ab S. 404.

1098 *Allgemeine Literatur-Zeitung*, Januar 1814, Ergänzungsblätter, Arzneigelahrtheit.

1099 StAB 2-S.8.u.1.b.2.c. Bd. 2 Rechnungsbuch des Krameramtshauses 1686–1811, Eintrag vom 14. Juni 1687, S. 26. In der Literatur wird dieser Afrikaner teils als auf dem Freimarkt ausgestellt beschrieben. Das Rechnungsbuch, die einzige Quelle, gibt hierauf aber keinen Hinweis. Es handelte sich um einen in den Kosthäusern des Krameramtshauses üblichen Auftritt von Unterhaltungskünstlern. Vgl. zu diesem Afrikaner Fritz Peters, *Freimarkt in Bremen: Geschichte eines Jahrmarkts*, Bremen, 1962, S. 87; Martin, *Schwarze Teufel, edle Mohren*, 2001, S. 223; Anne Dreesbach, *Gezähmte Wilde: Die Zurschaustellung "exotischer" Menschen in*



lebenden Khoikhoi, ein Sammelbegriff für verschiedene sprachlich und kulturell verwandte Völker. Die Völkergruppe war ein zentraler Bestandteil der in Europa im 18. und 19. Jahrhundert geführten rassentheoretischen Debatten. Die Ausstellung und rassistische Erniedrigung von Khoikhoi wurde im berühmten Fall von Sara Baartman, die aufgrund einer Steatopygie verspottet und sexualisiert wurde, schon im frühen 19. Jahrhundert von Abolitionisten kritisiert.<sup>1100</sup>

Der Beginn des direkten Bremer Transatlantikhandels scheint nicht unmittelbar zu einer Zunahme solcher Ausstellungen geführt zu haben. Im 19. Jahrhundert gab es in Bremen bis 1860 mindestens vier Ausstellungen von Menschen afrikanischer Herkunft. Von den nachgewiesenen Ausstellungen fand jedoch nur eine in der ersten Hälfte des Jahrhunderts statt. Diese Verteilung entspricht auch der allgemeinen Entwicklung von Jahrmärkten, die sich fortlaufend zu Volksfesten verwandelten bis der Warenhandel um die Jahrhundertmitte nur noch eine untergeordnete Rolle spielte.<sup>1101</sup> Ausstellungen dieser Art waren also bis etwa 1850 sehr selten und sie waren gänzlich anders inszeniert als die prestigebringenden schwarzen Diener. „Hofmohren“ und Bedienstete afrikanischer Herkunft trugen Livree und fügten sich als ‚exotisches‘ Objekt in eine europäische Umgebung ein. Die Aussteller hingegen betonten die vermeintliche Wildheit und Fremdartigkeit der ausgestellten Menschen. Schon die frühesten Erwähnungen können dies verdeutlichen. Während der Chronist Koster in seiner Beschreibung der „Mohrentaufe“ 1687 Christian-Wilhelm in einem christlich-europäischen Kontext als frommen Schüler darstellte, betont die Anmerkung des Krameramts die Wildheit des auftretenden Südafrikaners.<sup>1102</sup>

---

Deutschland 1870 – 1940. Zugl.: München, Univ., Diss., 2003, Frankfurt am Main, 2005, S. 25; Kuhlmann-Smirnov, *Schwarze Europäer im Alten Reich*, 2013, S. 140.

1100 Siehe zur Ausstellung der in Großbritannien als „Hottentott Venus“ bezeichneten Sara Baartman und den rassistischen Stereotypen gegen die Khoikhoi Clifton C. Crais/Pamela Scully, *Sara Baartman and the Hottentot Venus: A ghost story and a biography*, Princeton, 2009; Bernth Lindfors, *Early African Entertainments Abroad. From the Hottentot Venus to Africa's First Olympians*, Wisconsin, 2014, S. 10–33.

1101 Dreesbach, *Gezähmte Wilde*, 2005, S. 42.

1102 Eine ähnliche Wahrnehmungsdifferenz gab es auch in europäischen Kolonialzentren mit größeren schwarzen Bevölkerungsgruppen. Mitte des 19. Jahrhunderts gab es etwa in London eine wachsende schwarze Bevölkerung, die größtenteils aus ehemaligen Sklaven aus Amerika und ihren Nachfahren bestand. Dennoch erfreuten sich inszenierte Ausstellungen von als wild oder unzivilisiert bezeichneten

Der Bremer Freimarkt fand im 19. Jahrhundert – so wie noch heute – stets um die letzten Oktobertage statt. 1811 fand sich erneut ein Südafrikaner in Bremen, diesmal auf dem Freimarkt: „Der Hottentott ist auf dem Domshof zu sehen. Standespersonen zahlen nach Belieben, sonst die Person 8 gr. Dienstboten die Hälfte.“<sup>1103</sup> Der nächste Nachweis von Menschen afrikanischer Herkunft auf dem Freimarkt stammt aus dem Jahr 1854.<sup>1104</sup> Mehrere in der Zeitschrift *Bürgerfreund* geschaltete Anzeigen über „Die vier Buschmänner oder Wilden aus Neu Holland“ verwiesen auf ihre Wildheit und bediente sich zu Vermarktungszwecken der zeitgenössischen rassistischen Klischees.<sup>1105</sup> Die Zeitschrift rezensierte jährlich die verschiedenen Attraktionen des Volksfestes. In einer ersten Übersicht der Attraktionen bestätigte sie das rassistische Vermarktungsversprechen der Aussteller: „Zu den vier Wilden, die wirkliche Wilde sind und nicht Geschöpfe, die sich dazu gebrauchen lassen, das liebe Publikum zu betrügen.“ Dem *Bürgerfreund* war nicht bekannt, dass zuvor bereits Afrikaner auf dem Freimarkt gewesen waren. Möglicherweise war dies also tatsächlich die erste Ausstellung dieser Art seit 1811.<sup>1106</sup>

---

Menschen aus Afrika großer Beliebtheit. Lindfors, *Early African Entertainments Abroad*, 2014, S. 90f.

1103 *Bremer Wöchentliche Nachrichten*, 28. Oktober 1811, Anzeige.

1104 Anne Dreesbach identifizierte die in Bremen auftretende Gruppe als dieselbe Gruppe, die im März 1853 aus der Kolonie Natal in London eingetroffen war und in verschiedenen europäischen Städten, darunter Paris und Berlin, aufgetreten war. Bei genauerer Untersuchung erscheint dies jedoch unwahrscheinlich. Dem Bericht eines heimgekehrten Mitglieds der Gruppe zufolge hielten die Zulus sich etwa ein Jahr lang in Europa auf. Die Anwesenheit in Bremen im November 1854 ist hierfür zu spät. Weiterhin berichtet der Zulu ausführlich vom Tod und dem Begräbnis eines Gruppenmitglieds in Berlin. Auch ein Mitglied der in Bremen auftretenden Gruppe starb. Von diesem Todesfall berichtete er jedoch nicht. Der Bericht erwähnt aber auch, dass einige Mitglieder der Gruppe noch länger in Europa blieben. Dies könnte die zeitliche Differenz sowie die Tatsache, dass die Londoner Gruppe aus 13 Personen, die Gruppe in Bremen aber nur aus vier Personen bestand, erklären. Wie unten detailliert erläutert ist, war eine der Personen in Bremen eine 50jährige Frau. Die Zulugruppe bestand jedoch aus elf Männern, einer jungen Frau und einem Kind. Dreesbach, *Gezähmte Wilde*, 2005, 37–40; Siehe zu der Zulugruppe, inklusive einem Abdruck des genannten Berichts Lindfors, *Early African Entertainments Abroad*, 2014, S. 89–122.

1105 *Der Bürgerfreund*, 22. Oktober, 29. Oktober, 2. November 1854, Anzeigen. Auch in der *Weser-Zeitung* gab es entsprechende Anzeigen. *Weser-Zeitung*, 26. und 27. Oktober 1854, Anzeigen.

1106 *Bürgerfreund*, 22. Oktober 1854, Freimarkt. Vgl. zu den Afrikanern auf dem Bremer Freimarkt in den Jahren 1811 und 1854 Peters, *Freimarkt in Bremen*, 1962,

Anne Dreesbach formulierte zwischen diesen älteren Zurschaustellungen und den von Carl Hagenbeck geprägten Völkerschauen im Deutschen Kaiserreich entscheidende Unterschiede. In den ersten zwei Dritteln des 19. Jahrhunderts habe es noch ausgereicht, einen schwarzen Menschen als „Wilden“ anzukündigen, um Aufmerksamkeit und Interesse zu erwecken. Erst die Völkerschauen hätten versucht, eine „(vermeintliche) Authentizität“ zu erzeugen, Hintergrundgeschichten für die ausgestellten Menschen zu erschaffen und eine Art ethnologische und anthropologische Fortbildung darzustellen. Dreesbach resümiert: „Aus den „mensenfressenden Wilden“ auf Volksfesten waren „Anthropologisch-zoologische Ausstellungen“ geworden.“<sup>1107</sup>

Zumindest in Ansätzen finden sich diese Merkmale in Bremen auch schon 1854. So pries der *Bürgerfreund* einen vermeintlich wissenschaftlichen Wert der Ausstellung an: „Während sie so für Große und Kleine von Interesse sind, dürften sie doch besonders auch das der Physiologen in Anspruch nehmen und sind sie bereits von mehren unserer namhaften Aerzte besucht.“ Es sei nicht zu versäumen, diese „menschlichen, Menschen so wenig gleichenden, doch Geschöpfe zusehen“. Noch deutlicher als diese sperrige Formulierung wird der folgende Satz: „[...] wenn sie auch mehr Tieren wie Menschen gleichen [...]“.<sup>1108</sup> Solche entmenschlichenden Kategorisierungen bestanden bereits länger als der zum Ausgang des 18. Jahrhunderts entstandene wissenschaftliche Rassismus.<sup>1109</sup> Die Meinung, Afrikaner stünden Tieren näher als Menschen, findet sich etwa in europä-

---

S. 87; Dreesbach, *Gezähmte Wilde*, 2005, S. 28, 37f.; Martin, *Schwarze Teufel, edle Mohren*, 2001, S. 223.

1107 Dreesbach, *Gezähmte Wilde*, 2005, S. 49–51. Siehe für eine Einschätzung der Bedeutung der Völkerschauen für die Ausprägung des Rassismus Wulf D. Hund, *Wie die Deutschen weiß wurden. Kleine (Heimat)Geschichte des Rassismus*, Stuttgart, 2017, S. 97–104.

1108 *Bürgerfreund*, 25. Oktober 1854, Freimarkt.

1109 Siehe hierzu unter anderem Sarah Reimann, *Die Entstehung des wissenschaftlichen Rassismus im 18. Jahrhundert*, Stuttgart, 2017; Han F. Vermeulen, *Göttingen und die Völkerkunde. Ethnologie und Ethnographie in der deutschen Aufklärung, 1710–1815*, in: Hans Erich Bödeker/Philippe Büttgen/Michel Espagne (Hrsg.), *Die Wissenschaft vom Menschen in Göttingen um 1800. Wissenschaftliche Praktiken, institutionelle Geographie, europäische Netzwerke*, Göttingen 2008, S. 199–230; Hund, *Wie die Deutschen weiß wurden*, 2017, S. 80–96; Matthias Fiedler, *Zwischen Abenteuer, Wissenschaft und Kolonialismus. Der deutsche Afrikadiskurs im 18. und 19. Jahrhundert*. Teilw. zugl.: Göttingen, Univ., Diss., 2004, Köln/Weimar/Wien, 2005, S. 65–71.

ischen, auch deutschsprachigen Reiseberichten des 17. Jahrhunderts.<sup>1110</sup> Im 18. Jahrhundert untersuchten Ärzte und Physiognome „Hofmohren“ und seziierten ihre Leichen.<sup>1111</sup> Das hier in Bremen gezeigte wissenschaftliche Interesse an den Afrikanern, inklusive dem unten erläuterten Begehren, die Leiche einer Schaustellerin auszustellen, ist somit nicht nur frühes Anzeichen der Tätigkeit deutscher Ethnologen der Kolonialzeit des Kaiserreichs. Es ist ebenso vor dem Hintergrund des seit dem 18. Jahrhundert an schwarzen höfischen Bediensteten ausgeübten wissenschaftlichen Interesses zu verstehen.<sup>1112</sup> Außerdem war die Präsentationsweise der Afrikaner bereits um eine vermeintlich authentische Darstellung bemüht. Dies äußerte sich in der Zuschreibung von auf rassistischen Stereotypen beruhenden Hintergrundgeschichten. So ist einer von ihnen als „Buschdoktor“, ein anderer als „Löwenjäger“ bezeichnet.<sup>1113</sup> Die Aussteller banden die Afrikaner so in eine „vorgegebene europäische Erzählstruktur“ ein, welche ihre Rolle als angebliches „Naturvolk“ und damit im Kontrast zum europäischen Ausstellungsort ihre vermeintliche Primitivität betonte.<sup>1114</sup>

Der Artikel verweist auch auf eine für Bremen spezifische Afrikaverbindung. Die Anwesenheit der Afrikaner sei eine Gelegenheit für die Bremer, sich die schwierige Arbeit der Missionare zu vergegenwärtigen.<sup>1115</sup> Seit 1851 hatte die Norddeutsche Mission ihren Sitz in Bremen. Die Mission etablierte sich in diesen Jahren in Westafrika. Aus der Unterstützung der Mission wuchs in den späten 1850er Jahren eine erste dauerhafte kaufmännische Präsenz von Bremer Handelshäusern in Westafrika.<sup>1116</sup> Dass ganze Schulklassen in Begleitung ihrer Lehrer die Ausstellung besuchten, zeigt, dass die Schaubude als Lehr- und Studienort auch über die Bremer Ärzteschaft

---

1110 Oettinger, *A German barber-surgeon*, 2020, S. xviiiif.

1111 Sünne Juterczenka, 'Chamber Moors' and Court Physicians. On the Convergence of Aesthetic Consumption and Racial Anthropology at Eighteenth-Century Courts in Germany, in: Klaus Hock/Gesa Mackenthun (Hrsg.), *Entangled knowledge. Scientific discourses and cultural difference*, Münster/München/Berlin 2012, S. 165–182.

1112 Einen Überblick über die Etablierung der wissenschaftlichen Ethnologie in Deutschland unter Einbeziehung der Völkerschauen bietet Fiedler, *Zwischen Abenteuer, Wissenschaft und Kolonialismus*, 2005, S. 222–232; siehe auch Braun, *Das Bild des "Afrikaners"*, 2005, S. 28.

1113 *Bürgerfreund*, 9. November 1854, Miscellen.

1114 Fiedler, *Zwischen Abenteuer, Wissenschaft und Kolonialismus*, 2005, S. 225.

1115 *Bürgerfreund*, 25. Oktober 1854, Freimarkt.

1116 Siehe zum Handelshaus Vietor, das hierbei eine entscheidende Rolle spielte, Fußnote 212.

hinaus ernst genommen wurde. Schüler zahlten einen vergünstigten Eintrittspreis.<sup>1117</sup>

Trotz der entmenslichenden Behandlung, welche die vier aus dem südlichen Afrika stammenden Personen in Bremen erfuhren, verfügten sie über einen gewissen Handlungsspielraum und Durchsetzungsfähigkeit gegenüber Bremer Akteuren. Sie bestanden erfolgreich auf ein würdevolles Begräbnis für eine Verstorbene und verhinderten eine Ausstellung des Leichnams. Am dritten November um 14 Uhr starb eine der vier ausgestellten Personen. Laut dem Eintrag im Zivilstandsregister handelte es sich um eine 50 Jahre alte Frau namens Yey-ang-Ry. Ihr ebenfalls in Bremen anwesender 49-jähriger Ehemann hieß Kacus. Ihr Wohnort ist als „am Bahnhof in der Bude der Buschmänner“, die Todesursache als „Brustübel“ angegeben. Das Register identifiziert den Budeninhaber als „Martin Bathmann, aus Grasdorf“.<sup>1118</sup> Der Tod Yey-ang-Rys war dem *Bürgerfreund* eine kurze Meldung wert. Er bezeichnete sie als „Frau Cacus“ und nannte als Todesursache eine Lungenentzündung.<sup>1119</sup>

Ein zweiter, längerer Artikel beschrieb die Beerdigung, analysierte das Verhalten der hinterbliebenen Afrikaner. Der *Bürgerfreund* wiederholte darin die schon zuvor geäußerten rassistischen Stereotype, schränkte diese aber teilweise ein: „Daß die Buschmänner nicht so roh und uncultiviert sind, wie man zu glauben scheint, ging aus ihrem Benehmen überhaupt, wie besonders aus ihrem Verhalten bei dem Tode der Frau Kacus hervor.“ Der Rest des Artikels zeigt, dass die Afrikaner weiterhin vordergründig als wilde und unterhaltsame Beobachtungsobjekte verstanden wurden. Auch aus der Perspektive des wissenschaftlichen Rassismus argumentierend schrieb der *Bürgerfreund* „es wäre sonst die Aufbewahrung in einem Museum wünschenswert gewesen oder man hätte sie im Bleikeller<sup>1120</sup> aufbewahren können.“<sup>1121</sup> Die Afrikaner hätten jedoch auf eine Beerdigung bestanden. Dies hätten sie mit „Geberden“ getan. Diese Beschreibung erscheint fraglich und ist mit einiger Wahrscheinlichkeit ein Rückgriff auf

1117 *Bürgerfreund*, 2. November 1854, Freimarkt.

1118 StAB 4.60 – 3, 218, Nr. 1195, 4. November 1854.

1119 *Bürgerfreund*, 5. November 1854, Miscellen.

1120 Der Bleikeller meint einen Raum des St.-Petri-Doms in Bremen, der mumifizierte Leichen beherbergt. Ursprünglich lagerten die Leichen in der Ostkrypta. Zeitgenössisch war die Meinung verbreitet, das dort gelagerte Blei trage zur Mumifizierung bei. Als die Leichen 1823 in einen benachbarten Raum gebracht wurden, hielt sich der Name. Schwarzwälder, Das große Bremen-Lexikon, 2003, S. 80, Bleikeller.

1121 *Bürgerfreund*, 9. November 1854, Miscellen.

rassistische Vorurteile, die den Khoikhoi geringe intellektuelle Fähigkeiten zusprachen. Denn die Trauerrede hielt ein „Prediger in holländischer Sprache“. Daraus ist zu schließen, dass die aus der ehemals niederländischen Kolonie in Südafrika stammenden Afrikaner niederländisch sprachen. Obwohl dieser niederländisch sprechende Prediger ausdrücklich auf Verlangen der drei verbliebenen Afrikaner gerufen worden war, bezweifelte der *Bürgerfreund*, dass die Afrikaner ihn verstehen konnten. Er äußerte außerdem den Verdacht, sie seien möglicherweise Heiden und würden diesen christlichen Ritus nur nachahmen, ohne ihn zu verstehen. Der *Bürgerfreund* hielt ihnen paternalistisch-herablassend die Zurschaustellung von menschlichen Gefühlen und ein Bemühen um den christlichen Ritus zugute und sprach nur noch von den „s.g. Wilden“. Letztlich blieb auch die Beerdigung für das Bremer Publikum ein im Kontext von zeitgenössisch verbreiteten rassistischen Stereotypen verstandenes unterhaltsames Spektakel: „[...] ja wir sind nicht einmal befriediget und hätten sie gern noch länger beobachtet.“<sup>1122</sup>

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts nahm die Frequenz der Ausstellung nicht-europäischer Menschen auf dem Bremer Freimarkt zu und näherte sich in der Form den seit den 1870ern bis weit in das 20. Jahrhundert hinein verbreiteten Völkerschauen an. So waren 1860 in einer „großen eigends dazu erbauten Bude auf dem Domshofe“ unter anderem ein nord-amerikanischer Indianer, zwei Aschanti und ein Chinese aus Canton zu besichtigen. Die Ausgestellten gaben in täglich mehrfach stattfindenden Vorstellungen einen Einblick in ihre als authentisch angegebenen Bräuche und warben mit vermeintlicher Wissenschaftlichkeit. Die Darbietung sei „von Sachkennern, Professoren und Doctoren“ gelobt worden.<sup>1123</sup>

Mit den wachsenden Kolonialverbindungen insbesondere der Kaufmannschaft nahm die Zahl der Menschen afrikanischer Herkunft in Bremen ab dem späten 18. Jahrhundert zu. Wenngleich Bremens geografische Lage den Zustrom fremder Seeleute weitestgehend unterband, ging mit der transatlantischen Mobilität der Kaufmannschaft auch die Migration von schwarzen Dienern und Sklaven einher. In einigen Fällen brachte auch das im 19. Jahrhundert wachsende Unterhaltungsgewerbe Menschen afrikanischer Herkunft zumindest temporär nach Bremen und profitierte dabei von der Vermarktung rassistischer Stereotype. Informationen zum Freiheitsstatus und möglichen asymmetrischen Abhängigkeiten dieser Menschen in

---

1122 Ebd.

1123 StAB, 7.60/2–21.b.1. Werbeanzeige von W. Steiner & Sohn in einer unbekanntem Zeitung, 1860.

Bremen bleiben selten. Es sind sowohl versklavte Menschen wie die nach St. Thomas zurückkehrenden Sklaven zu finden als auch der klar freie Bedienstete Selim Bachtit. In anderen Fällen, wie den aus St. Thomas kommenden „Domestiken“ können aufgrund ihrer Herkunft Abhängigkeitsverhältnisse vermutet werden. Die im folgenden Kapitel untersuchten in Publizistik und Öffentlichkeit geführten Debatten zu Sklavenhandel und Sklaverei blieben daher auch für die Bremer Zeitungsleser außerhalb der Kaufmannschaft nicht gänzlich abstrakte Themen.

### 3.6 Kapitelfazit

Das Kapitel untersuchte verschiedene Ebenen der Verflechtung zwischen Bremen und atlantischen Plantagenregionen und deren Zusammenspiel. Dies ist erstens der Personenverkehr, eine meist nicht permanente Migration von Kaufleuten, Konsuln oder Pflanzern nach amerikanischen Plantagenregionen. Zweitens handelt es sich um die geschäftliche Ebene, auf der Kaufleute und Pflanzler Bremen durch Handelsnetzwerke mit Plantagenregionen verknüpften. Drittens ist es die konsularische und diplomatische Ebene, welche Bremen durch Handelsverträge und die Alltagsarbeit von Konsuln mit Staaten und Kolonien in Plantagenregionen verband. Letztlich betrachtete das Kapitel in einem Exkurs Menschen afrikanischer Herkunft in Bremen.

Es konnte gezeigt werden, dass sich Bremer Kaufleute ab dem vorletzten Jahrzehnt des 18. Jahrhunderts mit in Betracht der Größe der Insel starkem Ausmaß (temporär) auf St. Thomas niederließen und sich in die dortige transnationale Kolonialelite eingliederten. Sie schufen Geschäftsnetzwerke vom südamerikanischen Festland bis nach Bremen. Gleichzeitig kamen sie in direkten Kontakt mit der Sklaverei als einem integralen Bestandteil des in der Karibik praktizierten Kolonialismus und besaßen Sklaven zu privaten und geschäftlichen Zwecken. Diese Erfahrungen trugen sie nach Bremen zurück und praktizierten dort eine kosmopolitische Selbstinszenierung. Bis zur Besetzung Bremens durch Frankreich 1806 hatten die Koalitionskriege günstige Bedingungen für die Bremer Kaufmannschaft geschaffen, indem sie Konkurrenten wie die Niederlande ausschalteten und der Neutralität der Bremer Flagge eine hohe Nachfrage verschafften. Nachdem kaufmännische Initiative Handelsverbindungen in verschiedene Plantagenregionen geschaffen hatte, gewann eine weitere Ebene der Verbindung an Bedeutung. Um den Verlust des entscheidenden Vorteils der neutralen



Flagge sowie protektionistische Handelshemmnisse überwinden zu können und um der nach der französischen Besatzung niederliegenden Seewirtschaft Anshub zu leisten, übernahm der Bremer Staat eine aktivere Rolle. Er schloss Handelsverträge ab und unterhielt zu deren Umsetzung sowie zum Schutz der eigenen Kaufleute in amerikanischen Staaten Konsulate. Die politischen Entscheidungsträger Bremens betrieben eine wirtschaftlich motivierte gezielte Öffnung zum Atlantik. Bei den konsularischen Verbindungen handelte es sich aber nicht um staatliche Neuschaffungen, sondern um die Verstaatlichung der bestehenden kaufmännischen Netzwerke mittels der Ernennung von Kaufleuten zu ehrenamtlichen Konsuln. Ihre ausführliche und regelmäßige Wissensübermittlung über die vor Ort bestehende Sklaverei und die oft auf derselben basierenden Wirtschaftssysteme bildeten eine Informationsbrücke zwischen atlantischen Plantagenregionen und Bremen. Die grundlegend kaufmännische Natur dieses konsularischen Informationssystems bildete die Linse, durch welche die Rezipienten in Bremen das Wissen über die Sklaverei betrachteten. Die übermittelten Informationen waren wirtschaftlich ausgerichtet und betrachteten die Sklaverei vornehmlich als ökonomischen Faktor, weniger als moralische Frage. Dieses Wissen blieb nicht auf die vom Senat repräsentierte politische Elite der Stadt beschränkt, sondern stand auch der Interessensvertretung der bremischen Kaufmannschaft zur Verfügung.

Die Bremer Beteiligung am atlantischen Wirtschaftsraum ging auf dem Feld der Sklaverei aber über Beobachtungen und Analysen der Sklaverei für gesamtwirtschaftliche Entwicklungen hinaus. Bremer Kaufleute handelten nicht nur mit den Erzeugnissen der Sklavenplantagen und versorgten sie mit Kleidung und Arbeitsgerät, sondern beteiligten sich auch wiederholt direkt an der auf Sklavenarbeit basierenden Wertschöpfung. Sie besaßen Plantagen in verschiedenen fremden Kolonialimperien oder arbeiteten auf ihnen als Verwalter oder anderweitig betriebswirtschaftliche oder handwerkliche Angestellte.

Dieser Abriss verdeutlicht, dass die Ebenen der Verflechtungen, Migration, Geschäftsnetzwerke und Diplomatie eng verbunden waren und sich gegenseitig beeinflussten. Es ist darüber hinaus zu betonen, dass Konsuln, Kaufleute und Pflanzler hohe Überschneidungen aufwiesen und nicht sinnvoll scharf zwischen den drei Gruppen getrennt werden kann. Auch wer hauptberuflich Plantagen betrieb, war in der Regel als Kaufmann nach Übersee gelangt. Die ehrenamtlichen Konsuln waren ohnehin üblicherweise Kaufleute. Unabhängig davon, ob sie primär kaufmännisch oder als Pflanzler tätig waren oder ob sie konsularische Ehrenämter übernahmen,

haben die Migrationsmuster der untersuchten Personen die Tendenz zur temporären Migration gemein. Die zu den atlantischen Plantagenregionen aufgebauten Verbindungen waren wirtschaftlich motiviert und sollten möglichst bald ein Leben in Wohlstand fern von den tropischen Orten der Vermögensgewinnung ermöglichen. Überwiegend war dies der Heimatort Bremen. Es konnten aber auch Orte vorheriger Migration sein, wie im Falle Jacob Friedrich Wilckens' La Rochelle, oder wie im Falle Johann Friedrich Strohm's Baltimore, ein Ort abseits des tropischen Klimas, der über eine große Gemeinschaft Bremer Kaufleute verfügte. Der das Kapitel abschließende Exkurs zeigt, dass die zunehmende und direktere Beteiligung an der atlantischen Sklavenwirtschaft sich nicht nur in der Migration von Bremern auf den amerikanischen Doppelkontinent, sondern auch in der Migration und Präsenz von Menschen afrikanischer und afrikanisch-amerikanischer Herkunft in Bremen manifestierte.

Die geschilderten auf den genannten Ebenen stattfindenden Verflechtungen zeugen von Vielfalt und Tiefe, von Quantität und Qualität der Bremer Verbindungen mit den atlantischen Plantagenregionen und der auf Sklavenarbeit basierenden Plantagenwirtschaft. Sie zeigen, dass Bremen trotz seiner peripheren Lage am Rand der atlantischen Welt und des vergleichsweise späten Beginns eines intensiven direkten transatlantischen Austauschs kein passiver Zuschauer der Entwicklungen des atlantischen Wirtschaftsraums und damit einhergehend der Sklaverei war. Bremen war in diese Entwicklungen vielfach eingebunden und beeinflusste sie auf diplomatischem Wege selbst. Hieraus folgt, dass Veränderungen im bestehenden System des transatlantischen Sklavenhandels, der Sklaverei und der Wirtschaftssysteme, die auf ihnen beruhten, auch Auswirkungen auf Bremen selbst haben mussten. Diese wechselseitigen Beeinflussungen mit der atlantischen Sklaverei und die daraus erwachsenden Auswirkungen auf Bremen, insbesondere der Bremer Umgang mit und die Debatte über Sklaverei, Sklavenhandel und Abolitionismus sind Thema des nächsten Kapitels.



## 4. Die Sklavereidebatte in Bremen

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

---

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

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

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

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



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

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

---

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

---

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

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

1145 Ebd.

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

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

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

---

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

---

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

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

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

1156 Ressel, Hamburg und die Niederelbe, 2014.

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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



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

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

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

---

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

---

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

1182 Ebd., S. 76.

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



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

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

---

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

1185 Ebd., S. 21, 42.

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

---

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

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

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

---

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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



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

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

---

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

#### Gerichts- und Vertragsverhandlungen bis 1860

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

---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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



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

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

---

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

---

1230 Ebd., S. 396.

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

---

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

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



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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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



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

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

---

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

---

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

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

1276 Ebd., S. 33.

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

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

---

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

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

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

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

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

---

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

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

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



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

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

---

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

1283 *Bremer Zeitung*, 24. Juni 1842.

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

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

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

---

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

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

1287 Ebd.

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

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

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

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

---

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

---

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

1298 Ebd.

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

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

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

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



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

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

---

1300 Ressel, Rezeptionskizze, 2016.

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

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

#### 4.2 Atlantische Sklaverei in Öffentlichkeit und Publizistik

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

---

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

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

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

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

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

---

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

1303 Siehe zur Stellvertreterthese Fußnote 1400.

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

1310 Ebd., S. 292.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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



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

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

1317 Ressel, Hamburg und die Niederelbe, 2014.

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

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

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

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

---

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

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

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

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

1323 *Bremer Zeitung*, 15.12.1822, Brasilien.

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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



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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

---

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

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

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



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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

#### 4.2.2 Die atlantische Sklavereidebatte aus Bremer Perspektive

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

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

---

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

### Die Bremer Presse vor der britischen Abolition 1833

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

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

1382 Siehe zu Stockmeyers Nutzung des Arguments S. 252.

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

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

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



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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

„Der Neger Diek [...] gehört jetzt mir zu. Ich habe ihn aufgefordert, zu mir zu kommen. Thut er dies nicht, so bezahle ich 10 Dollars, wenn er mir lebendig gebracht wird, oder 20 Dollars, wenn sein Kopf gebracht wird. Ein jeder hat die Freiheit, auf Diek zu schießen, oder ihn auf beliebige Art umzubringen, weil er weggelaufen ist. Unterz. James Morgan. \*)  
\*) Gott sei Dank! eine Anzeige dieser Art ist in deutschen, in europäischen Blättern nicht zu finden. Wer nur solche Gesinnung wie der Anzeigende offenbarte, würde sich durch den allgemeinen Abscheu aus der menschlichen Gesellschaft ausgestoßen sehen; und dort, wo das möglich ist, rühmt man sich der Freiheit!“<sup>1397</sup>

---

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

---

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

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

1402 *Bremer Zeitung*, 29. September 1821.

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

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

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

---

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

1418 Böving, *Tagebuch*, 1974, S. 15.

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

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

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

---

1419 StAB 7.500, 249 Franz Bövings Amerikatagebuch.

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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



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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

---

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

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

1441 Siehe in dieser Arbeit S. 324.

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

---

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

1480 Ebd.

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

### 4.3 Kapitelfazit

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

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

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

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

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

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

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



## 5. Fazit

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

---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

---

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

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

---

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



# Quellen- und Literaturverzeichnis

## *Archivalische Quellen*

### **Archiv der Handelskammer Bremen (AHB)**

AA 2 – C VI 75 a I – Handel mit Spanien. Allgemeines und Zoll 1762–1848 (Allgemeines und Zoll)

AA 2 – C VI 76 d – Handel mit Brasilien 1814–1848

AA 2 – C VI 76 a – Handel mit den Vereinigten Staaten 1784–1841

AA 2 – C VI 76 h – Handel mit Haiti (1829/45)

### **Archiv der Hansestadt Lübeck (AHL)**

01.1.-03.08:70 – ASA Externa, Gallica – bis zur Französischen Revolution – Ausübung des Heimfallrechts (droit d'Aubine) in Frankreich gegen den Handelsvertrag von 1716. 1771–1772

05.-1-1/10:267.12 – Schiffergesellschaft – Die Schiffer-Gesellschaft als bürgerliches Kollegium – Auswärtige Angelegenheiten – Italien, Türkei, Persien, Tunis und Marokko, Sklavenhandel, Amerika: Ausführung des zwischen Großbritannien, Frankreich und den Hansestädten abgeschlossenen Vertrages zur Unterdrückung des Sklavenhandels. 1837–1844

05.1 – 1/08:2132 – Krämerkompanie – Außenpolitik – Beziehung zu außerdeutschen Staaten – Beitrittsverträge der Hansestädte zur zwischen Frankreich und Großbritannien abgeschlossenen Konvention gegen den Sklavenhandel. 1836–1837

### **Hessisches Staatsarchiv Marburg (HStAM)**

4 f Staaten B, 10 Staatenabteilung: Baar-Burlage – Braunschweig-Bevern – Beschwerden des Herzogs Ferdinand Albrecht von Braunschweig-Bevern gegen die Beamten und Untertanen zu Allendorf, Eschwege etc. und besonders gegen den Prinzen Karl von Hessen-Wanfried, der einem dem Herzog entflohenen Mohren aufgenommen. 1685

70, 3389 Hessen-Rotenburgische Hofkanzlei – Bestallung, Besoldung, Entlassung und sonstige Angelegenheiten von Hofdienern und Beamten – Anstellung der Hofmohren Selim Bachit aus Südamerika und King aus Westindien. 1800- 1823

### **Rigsarkivet, Kopenhagen (RAK)**

RAK 571. Reviderede Regnskaber Vestindiske Regnskaber. 1755–1915 Matrikel for St. Thomas og St. Jan. 1769–1785. 83.3.-83.4.; – 1786–1796. 83.5 – 83.9.; – 1797–1802. 83.10 – 83.15.; – 1803–1813. 83.16.: – 1814–1816. 83.17 – 83.20.; – 1822–1827. 83.26.-83.31.

RAK 678. Den vestindiske regering. 1772–1821 Gruppeordnede sager: Matrikeloplysningsekmaer for plantagerne, St. Thomas 1792. 3.81.502.

RAK 689. St. Thomas Politikontor. 1805–1895 Protokoller over ankommende rejsende. 1805–1815. 14.12.1 – 3.

RAK 698 St. Thomas Politikontor. 1810 – 1899 Pasprotokoller for bortrejsende. 1805–1815. 14.12.1 – 3.; – 1815 – 1824. 14.10.3 – 4.

### **Staatsarchiv Bremen (StAB)**

#### **2-A.-C. Verhältnisse der Hansestädte untereinander, zu Auswärtigen und zum Heiligen Römischen Reich (Hanseatica):**

2-B.13.a. Allgemeines in den hanseatischen Beziehungen zu den USA – Hanseatische Beziehungen zu den USA. Generalia et diversa. 1790–1932

2-B.13.b.2. Hanseatische diplomatische Agenten, Konsuln usw. in den USA und Korrespondenz mit denselben – Verschiedene hanseatische Vertretungen in den USA – Baltimore: Hanseatische diplomatische Agenten usw. 1797–1868

2-B.13.b.2. Hanseatische diplomatische Agenten, Konsuln usw. in den USA und Korrespondenz mit denselben – Verschiedene hanseatische Vertretungen in den USA – New Orleans: Hanseatische diplomatische Agenten usw. 1817–1867

2-B.13.b.6. Hanseatische diplomatische Agenten, Konsuln usw. in den USA und Korrespondenz mit denselben – Verschiedene hanseatische Vertretungen in den USA – Charleston: Hanseatische diplomatische Agenten usw. 1823–1868

2-B.13.b.9. Hanseatische diplomatische Agenten, Konsuln usw. in den USA und Korrespondenz mit denselben – Verschiedene hanseatische Vertretungen in den USA – Savannah (Georgia): Hanseatische diplomatische Agenten usw. 1830–1866

2-B.13.b.10. Hanseatische diplomatische Agenten, Konsuln usw. in den USA und Korrespondenz mit denselben – Verschiedene hanseatische Vertretungen in den USA – Richmond, Norfolk und Petersburg: Hanseatische diplomatische Agenten usw. 1842–1867

2-B.13.b.12. Hanseatische diplomatische Agenten, Konsuln usw. in den USA und Korrespondenz mit denselben – Verschiedene hanseatische Vertretungen in den USA – Galveston (Texas): Hanseatische diplomatische Agenten usw. 1846–1867

2-B.13.b.1.a.2.a.II. Hanseatische diplomatische Agenten, Konsuln usw. in den USA und Korrespondenz mit denselben – In Washington und Allgemeines zu den hanseatischen Vertretungen in den USA – Washington: Ministerresident Rudolf Schleiden. Berichte und Korrespondenzen. 1854

2-C.4.c.5. England, Verschiedenes und Allgemeines aus den neueren Zeiten – Englische diplomatische Agenten, Konsuln usw. bei den Hansestädten und Korrespondenzen mit denselben – Oberst George Lloyd Hodges, Englischer Generalkonsul und Geschäftsträger. 1841–1860

2-C.4.g.1. Beitritt der Hansestädte zu den zwischen England und Frankreich zur Unterdrückung des Sklavenhandels abgeschlossenen Verträgen – Generalia et diversa. 1836–1868

2-C.4.g.2.a. Zusendung von bremischen Spezialvollmachten für die englischen und französischen Kreuzer. Korrespondenz wegen der englischen Spezialvollmachten. 1840–1872

- 2-C.4.g.2.b. Zusendung von bremischen Spezialvollmachten für die englischen und französischen Kreuzer. Korrespondenz wegen der französischen Spezialvollmachten. 1838–1858
- 2-C.12.b.2.b. Allgemeines in den hanseatischen Beziehungen zu Brasilien und Auswanderungen – Verhältnisse der Hansestädte mit Brasilien. Generalia et diversa. 1814–1869
- 2-C.12.b.2.b. Hanseatische Konsuln usw. in Brasilien, auch Verhandlungen mit denselben – Generalkonsul in Rio de Janeiro: C.F. Stuhlmann. 1818–1819
- 2-C.12.b.2.c. Hanseatische Konsuln usw. in Brasilien, auch Verhandlungen mit denselben – Generalkonsul in Rio de Janeiro: C.F. Stuhlmann. 1818–1819
- 2-C.12.b.2.d. Hanseatische Konsuln usw. in Brasilien, auch Verhandlungen mit denselben – Vizekonsul in Rio de Janeiro: Joh. Fr. Bothe. 1819–1822
- 2-C.12.b.2.e.1. Hanseatische Konsuln usw. in Brasilien, auch Verhandlungen mit denselben – Generalkonsul in Rio de Janeiro: Christian Stockmeyer. Generalia et diversa, auch Berichte und Korrespondenz. 1837–1854
- 2-C.12.c.3.b.6. Von Seiten Brasiliens bei den Hansestädten angestellte diplomatische Agenten, Konsuln usw. – Joze Lucio Correia, Brasilianischer Generalkonsul. 1852–1863
- 2-C.14.a.1. Haiti und Dominikanische Republik – Verhältnisse der Hansestädte mit Haiti. Generalia und Diversa. 1825–1847
- 2-C.14.a.2.a. Haiti und Dominikanische Republik – Hanseatisches Konsulat in Port-au-Prince (Port Republicain). 1825–1868
- 2-C.16.l.c. Kolumbien (Neugranada), Venezuela und Ekuador – Verhältnisse der Hansestädte mit Kolumbien, Venezuela und Ecuador. Gegenseitige diplomatische Agenten, Konsuln usw. 1825–1830
- 2-C.13.a. Mittelamerika (Guatemala, Nikaragua, Costa Rica, El Salvador, Honduras) – Verhältnisse der Hansestädte mit Mittelamerika. Generalia. 1826–1851

**2-D.17. Verschiedene Straftatbestände:**

- g.2.b. Gerichtliche Verfahren um die Aufbringung des bremischen Kauffartheischiffes „Julius & Eduard“ durch einen englischen Kreuzer vor Cabinda/Westafrika unter dem Verdacht des Sklavenhandels – Allgemeines. 1841–1845
- g.2.b.2. Gerichtliche Verfahren um die Aufbringung des bremischen Kauffartheischiffes „Julius & Eduard“ durch einen englischen Kreuzer vor Cabinda/Westafrika unter dem Verdacht des Sklavenhandels – Untersuchungsverfahren vor dem Kriminalgericht in Bremen gegen den Kapitän Siedenburg und den Reeder Friedrich Leo Quentell. 1841–1842
- g.2.b.3. Gerichtliche Verfahren um die Aufbringung des bremischen Kauffartheischiffes „Julius & Eduard“ durch einen englischen Kreuzer vor Cabinda/Westafrika unter dem Verdacht des Sklavenhandels – Schadensersatzverfahren von Kapitän Siedenburg, Charles Tyng in Havanna und Fr. Leo Quentell vor dem Bremer Obergericht gegen den Kapitän der englischen Schaluppe Thomas Edward Symonds. Band 1–2. 1845–1852

- g.2.b.4. Gerichtliche Verfahren um die Aufbringung des bremischen Kauffartheschiffes „Julius & Eduard“ durch einen englischen Kreuzer vor Cabinda/Westafrrika unter dem Verdacht des Sklavenhandels – Obergerichtsverfahren des englischen Leutnants Thomas Edward Symonds gegen Kapitän und Reeder der „Julius & Eduard“. 1843
- 2-D.19.f.1. Strafergerichtsbarkeit – Maßregeln gegen Diebe, Räuber und Bettler. Erlass von Verordnungen gegen das Betteln und Vagabundieren, auch Verfolgung von Einzelfällen. 1583–1854
- 2-D.21.c.2.b.1. Polizei im Allgemeinen – Rechnungswesen der Polizeidirektion – Allgemeines und Verschiedenes. 1814–1855
- 2-Dd. Verhältnis Bremens zu Auswärtigen im Allgemeinen:**
- 9.a. Kommission und Deputation für die auswärtigen Angelegenheiten – Allgemeines. 1821–1890
- 9.b. Kommission und Deputation für die auswärtigen Angelegenheiten – Brieftagebuch für die auswärtigen Angelegenheiten. 1830–1849
- 11.c.2.N.1.a. Beim Senat akkreditierte, in Bremen residierende Geschäftsträger – Amerikanisches Konsulat in Bremen. Band 1. 1794–1860
- 2-P.7.b.14.d. Kanzleien – Kanzlei-Rechnungen – Konzepte der von der Expeditionskanzlei ausgefertigten Zertifikate. 1815–1859
- 2-P.7.c. Bremische Konsulate und Vertretungen im Ausland:**
- 2.H.7 Einzelne Städte und Länder – Bremisches Konsulat in Havanna. 1835–1868
- 2.P.3. Einzelne Städte und Länder – Bremisches Konsulat Puerto Rico. 1828–1868
- 2.T.5. Einzelne Städte und Länder – Bremisches Konsulat Trinidad (Kuba). 1850–1868
- 2-P.8.C. Bürger und Einwohner – Verschiedene Einzelfragen – Leibeigenschaft und Sklaverei. 1557–1838.
- 2-Q.9. Verwaltung Bremerhavens:**
- 136 Schriftwechsel und sonstige Angelegenheiten der Deputation – Verzeichnisse der in Bremerhaven liegenden Schiffe. 1839–1842
- 179 Korrespondenz mit dem Amtmann – Korrespondenz mit dem Amtmann Thulesius (und Vertretern). 1842
- 193 Korrespondenz mit dem Amtmann – Korrespondenz mit dem Amtmann Gröning und den Amtsassessoren. 1854
- 423 Justiz und Polizei – Einzelfragen der Justizpflege und Polizeiverwaltung. 1827–1892
- 425 Justiz und Polizei – Bürgerrecht, Fremdenpolizei. 1832–1863
- 2-R.II. Schifffahrt zur See:**
- e.1. Verwaltung und Statistik der Seeschifffahrt – Schiffslisten und statistisches Material über die unter bremischer Flagge fahrenden Schiffe. 1765–1876
- e.3. Verwaltung und Statistik der Seeschifffahrt – Materialien zur bremischen Liste der ein- und auslaufenden Schiffe. Band 3. 1842–1845
- p.1. Setzung und Anwendung von See- und Hafenrecht – Regelungen zum Seepasswesen, Flaggenrecht usw. und deren Anwendung. Band 3. 1814–1855
- p.4. Schiffsregistersachen – Schiffspapiere. Band 23, 28. 16. Jhd. – 19. Jhd.



p.5. Ladungspapiere (Konnossemente, Zertifikate, Attestate, Verklarungen). Bände 4–16. 1779–1858

2-S.8.u.1.b.2.c. Einzelne Handwerke und Zünfte – Teil 2 – Amts und Kosthaus – Rechnungsbücher des Krameramtshauses. Band 2. 1686–1811

### 2-Ss.2. Handel und Banken:

a.4.a.3. Handelsstatistik – Warenimporte. 1767–1845

a.4.a.4. Handelsstatistik – Warenausfuhr. 1818–1846

a.4.c. Handelsstatistik – Listen (gedruckte) der in Bremen eingeführten Waren. 1821–1846

a.4.f.1. Handelsstatistik – Angabebücher der auf der Weser für Bremen ankommenden Schiffe und Ladungen. Band 4–25. 1764–1820

a.4.g.4. Handelsstatistik -Tabellarische Übersichten des bremischen Handels. 1847–1850

2-Ss.5.b.43.b. Fabrikation außerhalb der Zünfte – Teil 1 Verarbeitung von Roh- und Vorprodukten – Konzessionierung von Zuckerraffinerien. 1663–1840

### 2-T.6. Armenanstalten, Stiftungen und Vereine:

m.16.e. Haus Seefahrt – Hauptbücher der Reisegelder (Bodmeri-Buch). 1778–1882

p.2.G.6. Stiftungen verschiedener Art, insbesondere Familienstiftungen, und Vereine – August-Wilhelm Gruner-Familienstiftung. 1859

4.60 – 3, 218 Zivilstandsregister – Sterbefälle – Sterbefälle 1854

4.75/5 4822 Amtsgericht Bremen – Handelsregister – Gruner, A.W., & Söhne. 1849–1978

### 6.3. Oberappellationsgericht der vier freien Städte Deutschlands:

B I 353 Zivilprozesse – Thomas Edward Symonds (Bekl.). Charles Tyng, Havanna (Kl.). S.A. Lürmann. J. Heineken. Appellation. Schadensersatzforderung aus Aufbringung des Schiffes „Julius & Eduard“ wegen des Verdachts auf Sklavenhandel. OG 30. Juni 1851. OG 15. März 1858. 29. September 1860 (Aufh. der OG-Entsch.; Rv. an OG). 1858–1860

B II 59 Strafprozesse – Ratje Siedenburg, Kapitän des Schiffes „Julius & Eduard“ sowie Gustav Hermann Siedenburg und Nicolai Wilhelm Hansen als Steuerleute, sodann Friedrich Leo Quentell als Reeder des genannten Schiffes (Angeklagte). Appellation. Verwendung des Schiffes „Julius & Eduard“ zum Sklavenhandel. Strafmaß. OG 15. April 1842. 28. Februar 1845 (Abweisung). 1843

B II 92 Strafprozesse – Ratje Siedenburg, Kapitän, Gustav Hermann Siedenburg u. Nicolai Wilhelm Hansen, Steuerleute, sowie Friedrich Leo Quentell, Reeder des Schiffes „Julius & Eduard“. Appellation. Verwendung des Schiffes „Julius & Eduard“ zum Sklavenhandel. Untersuchungskosten. OG 30. Juni 1851. 14. Januar 1852. 1851–1852

B II 210 Strafprozesse Thomas Edward Symonds zur Sache gegen Ratje Siedenburg u. Cons. (Angekl.). Appellation. Verwendung des Schiffes „Julius & Eduard“ zum Sklavenhandel. Erstattung der Kosten des Kriminalprozesses. OG 29. September 1855. 29. September 1860 (Aufh. der OG-Entsch.). 1855–1860

7.20, 530/2 Smidt, Familie – Briefwechsel mit Bremern – Briefwechsel zwischen Johann Smidt und Johann Carl Friedrich Gildemeister (1779–1849), Dr. jur., Advokat und Notar, Senator seit 1816. 1826–1844

7.60/2 21.b.1. Sammlung Bremer Geschichte – Bremer Freimarkt 1820–1918

7.163 – 2 Böse, Heinrich – Autobiographie Heinrich Böse, o.D.

**7.103 Fritze, Familie:**

, 7–9, 18 Biographische Unterlagen Richard Fritze (1823–1883) – Tagebücher Richard Fritzes. 1843–2017

, 17 Korrespondenz Richard Fritze (1823–1883) – Kopierbuch Richard Fritzes: Auszugsweise Abschriften des Kopierbuchs. 1855–1857

, 26 Korrespondenz Richard Fritze (1823–1883) – Briefe von Arnold Duckwitz an seinen Schwiegersohn Richard Fritze. 1854–1880

, 30 Korrespondenz Richard Fritze (1823–1883) – Briefe von Senator Wilhelm August Fritze an seinen Neffen Richard Fritze. 1837–1847

, 31 Fritze, Familie – Korrespondenz Richard Fritze (1823–1883) – Briefe der Firma W.A. Fritze an Richard Fritze. 1850–1858

**7.269 Wilckens, Familie:**

, 3 Geschäftsbuch der Kattundruckerei und des Kattunhandels Wilckens. 1800–1804

, 4–7 Wilckens, Familie – Briefkopierbücher Martin Wilckens. 1799–1806

**7.500 Kleine Erwerbungen:**

, 134 Groß- und Einzelhandel – Rechnungsbuch der Firma Oelrichs & Eitzen. 1803–1822

, 249 Personalpapiere und Familienunterlagen – Familienunterlagen Böving. 1786–1862

7.2082 Bremische Warenhandlungen des 16. bis 18. Jahrhunderts – Rechnungsbuch der Warenhandlung Bernd Barkey. 1700–1735

7.2099, 2 W.A. Fritze & Co. – Abrechnungen zwischen den Teilhabern für die Handlungsjahre 1809–1918. 1810–1919

9.S 0, 2549 Zeitungsausschnitte – Allgemeiner Sammler – Konsulate, Bremische – auswärts

***Die MAUS. Gesellschaft für Familienforschung e.V. Bremen (MAUS)***

Graue Mappe Fritze

Graue Mappe Gruner

Graue Mappe Wilckens

***Zeeuws Archief***

Zeeuws Genootschap, Zelandia Illustrata, Deel I, nr 831, Caerte van de rivier Demerary, van ouds Immenary, gelegen op Suyd-Americaes noordkust, 1759

**The National Archives of the UK (TNA)**

T 71 Office of Registry of Colonial Slaves and Slave Compensation Commission – slave registers / 79 Jamaica: Kingston. S-Y. 1817; / 95 Jamaica: Kingston. T-Y. 1823; / 102 Jamaica: Kingston. P-S. 1826

*Zeitungen und Zeitschriften*

Allgemeine Literatur-Zeitung, Jahrgang 1814.  
Allgemeine Zeitung, Jahrgang 1841.  
Bremer Wöchentliche Nachrichten, Jahrgang 1811.  
Bremer Zeitung, Jahrgänge 1817–1823, 1827, 1833, 1837, 1841, 1842, 1845.  
Der Bürgerfreund, Jahrgänge 1816–1818, 1820, 1840–1842, 1845, 1854, 1856.  
Gentleman's Magazine, Jahrgänge 1821, 1826.  
Großherzoglich-Badische Staatszeitung, Jahrgang 1815.  
Hamburger Nachrichten, Jahrgang 1834.  
Hamburgischer unpartheyischer Correspondent, Jahrgang 1804.  
St. Croix Gazette, Jahrgänge 1809, 1811.  
St. Thomas Gazette, Jahrgang 1812.  
Sanct Thomae Tidende, Jahrgänge 1815–1817, 1819, 1820, 1822–1829.  
The Texas Times, Jahrgang 1843.  
The Essequibo & Demerary Royal Gazette, Jahrgang 1807.  
Weser-Zeitung, Jahrgänge 1844, 1845, 1854, 1856.

*Publizierte Quellen*

Allmers, Hermann, Hauptmann Böse. Ein deutsches Zeit- und Menschenbild für das deutsche Volk, in: Hermann Allmers/Heimatbund der Männer vom Morgenstern/Rüstringer Heimatbund, Werke in Auswahl, Bremerhaven 2000, S. 143–178.  
Beneke, Ferdinand, Ferdinand Beneke (1774–1848). Die Tagebücher II/I Tagebücher 1802 bis 1804. Bearbeitet von Juliane Bremer, Jan-Christian Cordes, Frank Eisermann, Frank Hatje, Angela Schwarz, Ariane Smith, Anne-Kristin Voggenreiter, Göttingen, 2019.  
Böse, Heinrich, Erinnerungen aus dem Leben mit besonderer Rücksicht auf das Jahr 1813 von Hauptmann Böse. Zum Besten des Bremer Mädchens von 1813 Anna Lüh-ring, ehemaligen Lützower Fußjäger, Bremen, 1838.  
Böving, Franz, Aus dem Tagebuch des Bremer Kaufmanns Franz Böving (1773–1849). Bearbeitet von Karl Schwebel, Bremen, 1974.  
Bureau für Bremische Statistik (Hrsg.), Jahrbuch für Bremische Statistik. Jahrgang 1875: 1. Heft: Zur Statistik des Schiffs- und Waarenverkehrs im Jahre 1875, Bremen, 1876.

- Bureau für Bremische Statistik (Hrsg.), Jahrbuch für Bremische Statistik. Jahrgang 1876: 2. Heft: Zur allgemeinen Statistik der Jahre 1875 und 1876, Bremen, 1877.
- Delbrück, R./Hegel, J., Handels-Archiv. Sammlung der neuen auf Handel und Schifffahrt bezüglichen Gesetze und Verordnungen des In- und Auslandes und Statistische Mittheilungen über den Zustand und die Entwicklung des Handels und der Industrie in der Preussischen Monarchie. Nach amtlichen Quellen. Zweite Hälfte, Berlin, 1848.
- Döring, Eduard, Handbuch der Münz-, Wechsel-, Mass-, und Gewichtskunde, Koblenz, 1854.
- Duntze, Johann Hermann, Geschichte der freien Stadt Bremen. Vierter Band, Bremen, 1851.
- Eisenhart, August Ritter von, Wächter, Carl Joseph Georg, in: Allgemeine Deutsche Biographie 40 (1896), S. 435–440.
- Eschels, Jens Jacob, Lebensbeschreibung eines alten Seemanns, von ihm selbst zunächst für seine Familie geschrieben., Altona, 1835.
- Evans, J., Rezension zu: Letters concerning the slave trade; and with respect to its intended abolition: by a merchant to his friend, on the continent, in: The Critical Review or Annals of Literature 12 (1795), S. 98.
- Eversmann, Friedrich August Alexander, Uebersicht der Eisen- und Stahl-Erzeugung auf Wasserwercken in den Ländern zwischen Lahn und Lippe., Dortmund, 1804.
- Freiherr von Knigge, Adolph, Kurze Darstellung der Schicksale, die den Kaufmann, Herrn Arnold Delius in Bremen, als Folgen seiner nordamerikanischen Handlungs-Unternehmungen betroffen haben, Bremen, 1795.
- Gildemeister, Johann Carl Friedrich, Verfahren und Erkenntniß des Obergerichts in Untersuchungssachen wider den Capitain des Bremischen Schiffs Julius & Eduard u. Conf. wegen Sklavenhandels. Nach den Acten dargestellt, Bremen, 1842.
- Gildemeister, Johann Friedrich, Ueber die Wiederherstellung des Falliten in den Stand eines activen Bürgers, in: Hanseatisches Magazin 6 (1802) 2, S. 225–243.
- Heineken, Christian Abraham, Geschichte der Freien Hansestadt Bremen von der Mitte des 18. Jahrhunderts bis zur Franzosenzeit – Bearbeitet von Wilhelm Lührs, Bremen, 1983.
- Historische Gesellschaft des Künstlervereins (Hrsg.), Bremische Biographie des neunzehnten Jahrhunderts, Bremen, 1912.
- Kaltenborn, Carl von, Grundsätze des praktischen Europäischen Seerechts, besonders im Privatverkehre, mit Rücksicht auf alle wichtigen Partikularrechte, namentlich der Norddeutschen Seestaten, besonders Preussens und der Hansestädte sowie Hollands, Frankreichs, Spaniens, Englands, Nordamerikas, Dänemarks, Schwedens, Russlands etc. Zweiter Band, Berlin, 1851.
- Karmarsch, Herr Director, Die Messerwaaren- und Scheren-Fabrication in Sheffield und Solingen, in: Polytechnisches Journal 130 (1853), S. 233–234.
- Knapp, Johann Friedrich, 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.
- Kohl, Johann Georg, Das Haus Seefahrt zu Bremen, Bremen, 1862.

- Lappenberg, J. M., Sammlung der Verordnungen der freyen Hanse-Stadt Hamburg, seit 1814. Fünfzehnter Band. Verordnungen von 1837 bis 1839, nebst Register über den zehnten bis fünfzehnten Band, Hamburg, 1840.
- Leuchs, Johann Michael, Ausführliches Handels-Lexicon oder Handbuch der höhern Kenntnisse des Handels. Ersther Theil. A-M, Nürnberg, 1824.
- Mann, Ambrose Dudley, Die nordamericanischen Freistaaten, Bremen, 1845.
- Mann, Ambrose Dudley, Letter of A. Dudley Mann, to the Citizens of the Slaveholding States, in Relation to a Weekly Atlantic Ferry Line of Iron Steamships of Thirty Thousand Tons between the Chesapeake Bay and Milford Haven, London, 1856.
- Martitz, Ferdinand von, Das Internationale System zur Unterdrückung des Afrikanischen Sklavenhandels in seinem heutigen Bestande, in: Archiv des öffentlichen Rechts 1 (1885) 1, S. 3–107.
- Melm, Gottfried, Untersuchung der Frage, ob es billig sey, daß den Supercargas der Königl. Preussischen Asiatischen Handlungs-Gesellschaft zu Emden, auf dem Schiffe Asia, der Schaden zur Last falle, der aus der Unternehmung von Bombay nach Batavia mit dem Cutter die Verwegenheit entstanden ist. An die Herren Interessenten dieses Handels zu seiner Rechtfertigung übergeben von G. Melm, o.O., o.J.
- Melm, Gottfried, Rechtfertigung des Supercarga G. Melm, warum das Schiff Asia, ausgerüstet von der Königlich Preussischen Asiatischen Handlungs-Compagnie zu Emden, und geführt vom Capitaine Broers, nicht direct von Batavia nach Europa zurückgekehret; sondern eine Reise nach Bombay und Surate gemacht?, Bremen, 1785.
- Mertens, Franz Carl, Kapergrausamkeit gegen die Neutralen. Zwey sehr merkwürdige Ereignisse aus der neuesten Geschichte der Kaperey, betreffend das Nord-Amerikanische Schiff, Entrepise und Triton von Bremen, [Bremen], 1801.
- N.N., Bremer Adressbuch, Bremen, Jahrgänge 1797–1855.
- N.N., Rezension zu: Kapergrausamkeit gegen die Neutralen. Zwey sehr merkwürdige Ereignisse aus der neuesten Geschichte der Kaperey; betreffend das nordamerikanische Schiff Entrepise und Triton von Bremen. Aus dem Englischen, in: Neue allgemeine deutsche Bibliothek 70 (1802), S. 540–541.
- N.N., Verhandlungen über die Verfassung der freyen Hansestadt Bremen, Bremen, 1818.
- N.N., Staats-Calender der freien Hansestadt Bremen, Bremischer Staat, Bremen, Jahrgänge 1818–1859.
- N.N., Hamburgischer Staats-Kalender auf das Jahr Christi 1822, Hamburg, 1821.
- N.N., Sammlung der Verordnungen und Proclame des Senats der freien Hansestadt Bremen im Jahre 1837, Bremen, 1838.
- N.N., Sammlung der Lübeckischen Verordnungen und Bekanntmachungen. Achter Band. 1836. 1837. 1838, Lübeck, 1839.
- N.N., Handelsgerichtliches Verfahren und Erkenntniß über die Hamburger Bark Louise wegen Verdachts der Betheiligung im Sklavenhandel, Hamburg, 1842.
- N.N., Sammlung der Entscheidungs-Gründe des Ober-Appellations-Gerichts der vier freien Städte Deutschlands zu Lübeck in bremischen Civil-Rechtssachen. Dritter Band enthaltend die Jahrgänge 1851, 1852, 1853, 1855, 1856, Bremen, 1857.

- N.N., Sammlung der Entscheidungs-Gründe des Ober-Appellations-Gerichts der vier freien Städte Deutschlands zu Lübeck in bremischen Civil-Rechtssachen. Vierter Band, enthaltend die Jahrgänge 1857, 1858, 1859, 1860, 1861, Bremen, 1861.
- Noltenius, Diedrich A., Leben und Wirken Dr. Wilh. Kulenkampff's und seiner Schwester Emmy Kulenkampff nebst Erinnerungen an ihre Vorfahren. Den Mitgliedern der Kulenkampff'schen Familienstiftung, Bremen, 1913.
- Richter, T.F.M., 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.
- Röding, Johann Hinrich, Allgemeines Wörterbuch der Marine. In allen europäischen Seesprachen nebst vollständigen Erklärungen. 1. Band. A-K, Hamburg, 1793.
- Röding, Johann Hinrich, Allgemeines Wörterbuch der Marine. In allen europäischen Seesprachen nebst vollständigen Erklärungen. 2. Band. L-Z, Hamburg, 1796.
- Roller, Christian Nicolaus, Versuch einer Geschichte der Kaiserlichen und Reichsfreyen Stadt Bremen. Aus ächten Quellen geschöpft und mit einem alphabetischen Personen- und Sachregister versehen., Bremen, 1800.
- Smidt, Johann, Etwas über die Ursachen der letzten Handlungskrise und ihren Einfluß auf Bremen, in: *Hanseatisches Magazin* 3 (1800) 2, S. 248–278.
- Soetbeer, Adolph, Schiffahrts-Gesetze so wie Handels- und Schiffahrts-Verträge verschiedener Staaten im Jahre 1847. Eine übersichtliche Zusammenstellung. Nebst einem Anhang enthaltend den deutschen Text der Handels- und Schiffahrts-Verträge der drei Hansestädte so wie Hannovers – Oldenburgs – Mecklenburg-Schwerins, Hamburg, 1848.
- Storck, Adam, Über das Verhältnis der freien Hansestädte zum Handel Deutschlands. Von einem Bremer Bürger, Bremen, 1821.
- Tyng, Charles, *Before the wind: The memoir of an American sea captain, 1808–1833*, bearbeitet von Fels, Susan; Philbrick, Thomas; La Moy, William, New York, NY, 1999.
- United States Census Bureau, Decennial Census Official Publications, <https://www.census.gov/programs-surveys/decennial-census/decade/decennial-publications.1790.html>, Zugriffsdatum 13.3.2022.
- Voght, Caspar, Acht und zwanzigste Nachricht an Hamburgs wohlthätige Einwohner über den Fortgang der Armenanstalt, in: *Nachrichten von der Einrichtung und dem Fortgang der Hamburgischen Armen-Anstalt* Januar (1801) 1.
- [Wilckens, Henry], *Letters Concerning the Slave Trade; and with Respect to its Intended Abolition: By a Merchant to his Friend, On the Continent*, Liverpool, 1793.
- Wittich, Friedrich Wilhelm, *Einige Briefe über die Seeräuberien der Barbaresken*, Düsseldorf, 1819.

### *Forschungsliteratur*

- Albers, Wilhelm/Clasen, Armin, *Mohren im Kirchspiel Eppendorf und im Gute Ahrensburg*, in: *Zeitschrift für Niederdeutsche Familienkunde* 41 (1966) 1, S. 2–4.

- Allen, Richard B., *European Slave Trading in the Indian Ocean, 1500–1850*, Athens, OH, 2015.
- Arfs, Jörn, *Die Beziehungen der Hansestadt Hamburg zu den LaPlata-Staaten 1815 – 1866*, Münster, 1991.
- Ashworth, Jon, Rezension zu: Egnal, *Clash of Extremes: The Economic Origins of the Civil War*, H-CivWar, H-Net Reviews, Mai 2010, [http://www.h-net.org/reviews/show\\_rev.php?id=29754](http://www.h-net.org/reviews/show_rev.php?id=29754), Zugriffsdatum 10.12.2021.
- Assunção, Matthias Röhrig/Zeuske, Michael, „Race“, Ethnicity and Social Structure in 19th Century Brazil and Cuba, in: *Ibero-amerikanisches Archiv, Zeitschrift für Sozialwissenschaften und Geschichte*, Neue Folge 24 (1998) ¾, S. 375–443.
- Baasch, Ernst, *Hamburgs Convoyschiffahrt und Convoywesen. Geschichte der Schiffahrt und Schiffahrtseinrichtungen im 17. und 18. Jahrhundert*, Hamburg, 1896.
- Bailyn, Bernard, *The Idea of Atlantic History*, in: *Itinerario* 20 (1996) 1, S. 19–44.
- Bailyn, Bernard, *Atlantic History: Concept and Contours*, Cambridge, 2005.
- Bärwald, Annika, *Black Hamburg: People of Asian and African Descent Navigating a Late Eighteenth- and Early Nineteenth-Century Job Market*, in: Rebekka von Mallinckrodt/Sarah Lentz/Josef Köstlbauer (Hrsg.), *Beyond Exceptionalism – Traces of Slavery and the Slave Trade in Early Modern Germany, 1650–1850*, Berlin/Boston 2021, S. 189–214.
- Bechtloff, Dagmar, *Bremer Kaufleute im Asienhandel während des 19. Jahrhunderts*, in: Hartmut Roder (Hrsg.), *Bremen – Ostasien. Eine Beziehung im Wandel; Veröffentlichung anlässlich des 100jährigen Jubiläums des Ostasiatischen Vereins Bremen e. V. im Jahre 2001*, Bremen 2001, S. 44–53.
- Bechtloff, Dagmar, *Die Bremer Flagge in den Häfen Asiens*, in: Hartmut Roder (Hrsg.), *Bremen – Ostasien. Eine Beziehung im Wandel; Veröffentlichung anlässlich des 100jährigen Jubiläums des Ostasiatischen Vereins Bremen e. V. im Jahre 2001*, Bremen 2001, S. 184–188.
- Becker, Felix, *Die Hansestädte und Mexiko: Handelspolitik, Verträge und Handel, 1821–1867*, Wiesbaden, 1984.
- Beckert, Sven, *King Cotton: Eine Globalgeschichte des Kapitalismus*, München, 2014.
- Behrs, Jan/Gittel, Benjamin/Klausnitzer, Ralf, *Wissenstransfer: Konditionen, Praktiken, Verlaufsformen der Weitergabe von Erkenntnis*, Frankfurt am Main [u.a.], 2013, 1st, New ed.
- Berbel, Márcia Regina/Bivar Marquese, Rafael de, *The Absence of Race: Slavery, Citizenship, and Pro-Slavery Ideology in the Cortes of Lisbon and the Rio de Janeiro Constituent Assembly (1821–4)*, in: *Social History* 32 (2007) 4, S. 415–433.
- Berding, Helmut, *Die Ächtung des Sklavenhandels auf dem Wiener Kongreß 1814/15*, in: *Historische Zeitschrift* 219 (1974) 2, S. 265–289.
- Berghoff, Hartmut/Spiekermann, Uwe, *Immigrant Entrepreneurship as a Challenge for Historiography*, in: dies. (Hrsg.), *Immigrant Entrepreneurship. The German-American Experience since 1700*. (German Historical Institute Washington DC, Bulletin Supplement No.12), Washington DC 2016, S. 5–15.
- Berghoff, Hartmut/Vogel, Jakob, *Wirtschaftsgeschichte als Kulturgeschichte: Dimensionen eines Perspektivenwechsels*, Frankfurt am Main, 2004.



- Berlin, Ira, *Many Thousands Gone: The first two centuries of slavery in North America*, Cambridge, 1998.
- Bernecker, Walther L., *Die Handelskonquistadoren: Europäische Interessen und mexikanischer Staat im 19. Jhd.*, Stuttgart, 1988.
- Bernecker, Walther L., *Konsularische und diplomatische Depeschen preußischer Vertreter in Mexiko (19. Jahrhundert). Eine Quellenedition*, Frankfurt am Main, 2016.
- Bethell, Leslie, *Brazil and Latin America*, in: ders. (Hrsg.), *Brazil. Essays on History and Politics 2018*, S. 19–54.
- Bethell, Leslie, *The decline and fall of slavery in Brazil (1850–88)*, in: ders. (Hrsg.), *Brazil. Essays on History and Politics 2018*, S. 113–144.
- Beutin, Ludwig, *Bremen und Amerika: Zur Geschichte der Weltwirtschaft und der Beziehungen Deutschlands zu den Vereinigten Staaten*, Bremen, 1953.
- Bippen, Wilhelm von, *Bremens Krieg mit Junker Baltasar von Esens 1537 – 1540. Ein Beitrag zur bremischen Reformationsgeschichte*, in: *Bremisches Jahrbuch 15 (1889)*, S. 30–76.
- Blackburn, Robin, *Haiti, Slavery, and the Age of the Democratic Revolution*, in: *The William and Mary Quarterly* 63 (2006) 4, S. 643–674.
- Blatter, Joachim, *glocalization*, in: *Encyclopaedia Britannica*, 22. Februar 2022, <https://www.britannica.com/topic/glocalization>, 17.07.2022.
- Block, Sharon, *Rape and sexual power in early America*, Chapel Hill, 2006.
- Blome, Astrid, *Kurze Geschichte der Zensur*, in: Astrid Blome/Holger Böning (Hrsg.), *Täglich neu! 400 Jahre Zeitungen in Bremen und Nordwestdeutschland*, Bremen 2005, S. 135–139.
- Boesch, Ina, *Weltwärts: Die globalen Spuren der Zürcher Kaufleute Kitt*, Zürich, 2021.
- Boldorf, Marcel, *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.
- Böning, Holger, *Bremer Zeitungen im 18. und frühen 19. Jahrhundert*, in: Astrid Blome/Holger Böning (Hrsg.), *Täglich neu! 400 Jahre Zeitungen in Bremen und Nordwestdeutschland*, Bremen 2005, S. 40–50.
- Böning, Holger, *Konkurrenz auf dem Zeitungsmarkt – Die Gründung der Bremer Weser-Zeitung*, in: Astrid Blome/Holger Böning (Hrsg.), *Täglich neu! 400 Jahre Zeitungen in Bremen und Nordwestdeutschland*, Bremen 2005, S. 57–60.
- Borries, Bodo von, *Deutschlands Außenhandel 1836 bis 1856*, Stuttgart, 1970.
- Bowen, H. V., *The Business of Empire: The East India Company and Imperial Britain, 1756 – 1833*, Cambridge, 2006.
- Brahm, Felix/Rosenhaft, Eve, *Introduction: Towards a Comprehensive European History of Slavery and Abolition*, in: dies. (Hrsg.), *Slavery Hinterland. Transatlantic Slavery and Continental Europe, 1680–1850*, Suffolk 2016, S. 1–23.
- Brahm, Felix/Rosenhaft, Eve (Hrsg.), *Slavery Hinterland: Transatlantic Slavery and Continental Europe, 1680–1850*, Suffolk, 2016.

- Braun, Jana, Das Bild des „Afrikaners“ im Spiegel deutscher Zeitschriften der Aufklärung, Leipzig, 2005.
- Bremer, Thomas, Die Reise in die Abolition: Europäische Reisende nach Cuba und die Anti-Sklavereidebatte zwischen 1820 und 1845, in: Walther L. Bernecker/Gertrud Krömer (Hrsg.), Die Wiederentdeckung Lateinamerikas. Die Erfahrung des Subkontinents in Reiseberichten des 19. Jahrhunderts, Frankfurt am Main 1997, 1. Auflage, digitale Originalausgabe, S. 309–324.
- Brinkhus, Björn, 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.
- Brown, Christopher Leslie, Moral Capital: Foundations of British Abolitionism, Chapel Hill, 2006.
- Burnard, Trevor, Slave Naming Patterns: Onomastics and the Taxonomy of Race in Eighteenth-Century Jamaica, in: The Journal of Interdisciplinary History 31 (2001) 3, S. 325–346.
- Burschel, Peter/Jüterzenka, Sünne (Hrsg.), Das Meer: Maritime Welten in der Frühen Neuzeit, Köln, 2021.
- Busch-Geertsema, Bettina, „Elender als auf dem elendsten Dorfe“? Elementarbildung und Alphabetisierung in Bremen am Beginn des 19. Jahrhunderts, in: Hans Erich Bödeker/Ernst Hinrichs (Hrsg.), Alphabetisierung und Literalisierung in Deutschland in der Frühen Neuzeit, Berlin 1999, S. 181–202.
- Caglioti, Daniela Luigia/Rovinello, Marco/Zaugg, Roberto, Ein einzig Volk? Schweizer Migranten in Neapel (18.-20. Jahrhundert), in: Brigitte Studer/Arni, Caroline/Walter Leimgruber/Mathieu, John/Laurent Tissot (Hrsg.), Die Schweiz anderswo. AuslandsschweizerInnen – SchweizerInnen im Ausland, Zürich 2015, S. 103–125.
- Calomiris, Charles W./Schweikart, Larry, The Panic of 1857: Origins, Transmission, and Containment, in: The Journal of Economic History 51 (1991) 4, S. 807–834.
- Campanella, Richard, An Ethnic Geography of New Orleans, in: The Journal of American History 94 (2007) 3, S. 704–715.
- Carey, Brycchan, British abolitionism and the rhetoric of sensibility. Writing, sentiment and slavery, 1760–1807, Basingstoke, 2005.
- Combrink, Tamira/van Rossum, Matthias, Introduction: the impact of slavery on Europe – reopening a debate, in: Slavery & Abolition 42 (2021) 1, S. 1–14.
- Conrad, Sebastian, Globalgeschichte: Eine Einführung, München, 2013.
- Conrad, Sebastian, What Is Global History?, Princeton, NJ, 2016.
- Conrad, Sebastian/Randeria, Shalini, Geteilte Geschichten – Europa in einer postkolonialen Welt, in: dies. (Hrsg.), Jenseits des Eurozentrismus. Postkoloniale Perspektiven in den Geschichts- und Kulturwissenschaften, Frankfurt/Main 2002, S. 9–49.
- Crais, Clifton C./Scully, Pamela, Sara Baartman and the Hottentot Venus: A ghost story and a biography, Princeton, 2009.
- Cunz, Dieter, The Maryland Germans in the Civil War, in: Maryland Historical Magazine 36 (1941) 4, S. 395–419.

- Da Silva, Daniel B. Domingues, *The Atlantic Slave Trade from Angola: A Port-by-Port Estimate of Slaves Embarked, 1701–1867*, in: *The International Journal of African Historical Studies* 46 (2013) 1, S. 105–122.
- Dane, Hendrik, *Die wirtschaftlichen Beziehungen Deutschlands zu Mexiko und Mittelamerika im 19. Jahrhundert*, Köln, Wien, 1971.
- David, Thomas/Etemad, Bouda/Schaufelbuehl, Janick Marina, *Schwarze Geschäfte: Die Beteiligung von Schweizern an Sklaverei und Sklavenhandel im 18. und 19. Jahrhundert*, Zürich, 2005.
- Davis, David Brion, *Looking at Slavery from Broader Perspectives*, in: *The American Historical Review* 105 (2000) 2, S. 452–466.
- Davis, David Brion, *The Problem of slavery in the age of emancipation*, New York, 2015.
- Debrunner, Hans Werner, *Presence and Prestige: Africans in Europe. A History of Africans in Europe before 1918*, Basel, 1979.
- Deggim, Christina, *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.
- Degn, Christian, *Die Schimmelmans im atlantischen Dreieckshandel: Gewinn und Gewissen*, Neumünster, 1974.
- Diamantopoulou, Lilia, *Carl Jakob Iken als Vorreiter der Neogräzistik: Mit einer Edition von Dokumenten und Briefen*, Berlin, 2020.
- Dierksheide, Christa, *Amelioration and empire: Progress and slavery in the plantation Americas*, Charlottesville, 2014.
- Dorner, Zachary, *Merchants of Medicines: The Commerce and Coercion of Health in Britain's Long Eighteenth Century*, 2020.
- Downs, Carolyn, *Pirates, Death, and Disaster: Maintaining an Atlantic Trade Network in Late Eighteenth-Century England*, in: Andreas Gestrich/Margrit Schulte-Beerbühl (Hrsg.), *Cosmopolitan Networks in Commerce and Society 1660–1914*. (German Historical Institute London, Bulletin Supplement No. 2), London 2011, S. 343–377.
- Doyle, Don Harrison, *The cause of all nations: An international history of the American Civil War*, New York, NY, 2015.
- Dreesbach, Anne, *Gezähmte Wilde: Die Zurschaustellung „exotischer“ Menschen in Deutschland 1870 – 1940*. Zugl.: München, Univ., Diss., 2003, Frankfurt am Main, 2005.
- Drescher, Seymour, *Abolition: A history of slavery and antislavery*, Cambridge, 2009.
- DuBois, W.E.B., *The Souls of Black Folk*, Chicago, 1903.
- Duchhardt, Heiz, *Der Wiener Kongress und seine „diplomatische Revolution“*. Ein kulturgeschichtlicher Streifzug, in: *Aus Politik und Zeitgeschichte* 65 (2015) 22–24, S. 27–32.
- Dürr, Renate, *Inventing a Lutheran Ritual: Baptisms of Muslims and Africans in Early Modern Germany*, in: Ulinka Rublack (Hrsg.), *Protestant Empires* 2020, S. 196–227.

- Echternkamp, Jörg, *Emerging Ethnicity: The German Experience in Antebellum Baltimore*, in: *Maryland Historical Magazine* 86 (1991) 1, S. 1–22.
- Egnal, Marc, *Clash of extremes: The economic origins of the Civil War*, New York, NY, 2009.
- Egnal, Marc, *The Economic Origins of the Civil War*, in: *OAH Magazine of History* 25 (2011) 2, S. 29–33.
- Elsner, Wolfram, *Sozioökonomie und Evolutorischer Institutionalismus. Elemente und Konvergenzen moderner „Heterodoxien“*, in: Reinhold Hedtke (Hrsg.), *Was ist und wozu Sozioökonomie?*, Wiesbaden 2014, S. 231–260.
- Eltis, David, *The Impact of Abolition on the Atlantic Slave Trade*, in: David Eltis/James Walvin/Svend E. Green-Pedersen/Stanley L. Engerman (Hrsg.), *The abolition of the Atlantic slave trade. Origins and effects in Europe, Africa, and the Americas*, Madison, Wis. 1981, S. 155–176.
- Eltis, David, *Was Abolition of the American and British Slave Trade Significant in the Broader Atlantic Context?*, in: Marcel van der Linden (Hrsg.), *Humanitarian intervention and changing labor relations. The long-term consequences of the abolition of the slave trade*, Leiden/Boston 2011, S. 117–139.
- Eltis, David/Engerman, Stanley L., *Dependence, Servility, and Coerced Labor in Time and Space*, in: dies. (Hrsg.), *The Cambridge world history of slavery. Volume 3: AD 1420-AD 1804*, Cambridge 2011, S. 1–22.
- Engelsing, Rolf, *Der Bürger als Leser: Lesergeschichte in Deutschland 1500 – 1800*, Stuttgart, 1974.
- Engelsing, Rolf, *Bremisches Unternehmertum (1958). Sozialgeschichte 1780–1870*, in: *Die Wittheit zu Bremen* (Hrsg.), *Welt – Stadt – Wissenschaft. Namhafte Wissenschaftler zu Gast in Bremen. Vorträge der Wittheit in den Jahren 1926 bis 1996*, Bremen 1998, S. 88–101.
- Faulstich, Werner, *Die bürgerliche Mediengesellschaft: (1700 – 1830)*, Göttingen, 2002.
- Ferreira, Roquinaldo, *The suppression of the slave trade and slave departures from Angola, 1830s-1860s*, in: *htu* 15 (2011) 1, S. 3–13.
- Ferreira, Roquinaldo Amaral, *Cross-cultural exchange in the Atlantic world: Angola and Brazil during the era of the slave trade*, New York, 2012.
- Ferrer, Ada, *Cuban Slavery and Atlantic Antislavery*, in: *Review (Fernand Braudel Center)* 31 (2008) 3, S. 267–295.
- Fertik, Harriet/Hanses, Mathias, *Above the Veil: Revisiting the Classicism of W. E. B. Du Bois*, in: *International Journal of the Classical Tradition* 26 (2019) 1, S. 1–9.
- Fiebig, Eva Susanne, *Hanseatenkreuz und Halbmond: Die hanseatischen Konsulate in der Levante im 19. Jahrhundert*. Zugl.: Kiel, Univ., Diss., 2005, Marburg, 2005.
- Fiedler, Marine, *Von Hamburg nach Singapur: Translokale Erfahrungen einer Hamburger Kaufmannsfamilie in Zeiten der Globalisierung (1765–1914)*, Köln, 2022.
- Fiedler, Matthias, *Zwischen Abenteuer, Wissenschaft und Kolonialismus. Der deutsche Afrikadiskurs im 18. und 19. Jahrhundert*. Teilw. zugl.: Göttingen, Univ., Diss., 2004, Köln/Weimar/Wien, 2005.

- Finger, Jürgen, *Entrepreneur Biographies as Microhistories of X*, in: Hartmut Berghoff/Uwe Spiekermann (Hrsg.), *Immigrant Entrepreneurship. The German-American Experience since 1700*. (German Historical Institute Washington DC, Bulletin Supplement No.12), Washington DC 2016, S. 19–36.
- Fink, Georg, *Diplomatische Vertretungen der Hanse seit dem 17. Jahrhundert bis zur Auflösung der Hanseatischen Gesandtschaft in Berlin 1920*, in: *Hansische Geschichtsblätter* 56 (1931), S. 112–155.
- Finley, Moses I., *Ancient slavery and modern ideology*, New York, 1980.
- Firla, Monika, *Jacob Fusseneggers Mohrentaufpredigt und die „Amicorum Carmina“*. Zeugnisse für die Beurteilung von Afrikanern im Lindau des Jahres 1657, in: *Jahrbuch des Landkreises Lindau* 1998 (1998), S. 55–59.
- Firla, Monika, *AfrikanerInnen und ihre Nachkommen im deutschsprachigen Raum von der Zeit der Kongokonferenz und ihrer Folgen*, in: Marianne Bechhaus-Gerst (Hrsg.), *AfrikanerInnen in Deutschland und schwarze Deutsche – Geschichte und Gegenwart*, Münster 2004, S. 9–24.
- Fischer, Kirsten, *Suspect relations: Sex, race, and resistance in colonial North Carolina*, Ithaca, 2002.
- Fleche, Andre M., *Race and Revolution: The Confederacy, Mexico and the Problem of Southern Nationalism*, in: Jörg Nagler (Hrsg.), *The Transnational Significance of the American Civil War*, Cham 2016, S. 189–203.
- Focke, Harald, 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.
- Fouquet, Karl, *Der deutsche Einwanderer und seine Nachkommen in Brasilien, 1808–1824–1974*, 1974.
- Foxley, Suzanne, *Beobachtungen und Berichte: Die Despatches des US-Konsulates Bremen während des Amerikanischen Sezessionskrieges 1861–1865*, in: *Bremisches Jahrbuch* 98 (2019), S. 93–120.
- Friederichs, Hauke, *Piraten, Kaper und Korsaren im Mittelmeer. Die Darstellung der nordafrikanischen Barbaresken in der periodischen deutschen Presse des 18. Jahrhunderts*, Bremen, 2018.
- Friedrich, Markus, *Türkentaufen. Zur theologischen Problematik und geistlichen Deutung der Konversion von Muslimen im Alten Reich*, in: *Zeitsprünge* 16 (2012) ½, S. 47–75.
- Furstenberg, François, *Beyond Freedom and Slavery: Autonomy, Virtue, and Resistance in Early American Political Discourse*, in: *The Journal of American History* 89 (2003) 4, S. 1295–1330.
- Gabcke, Harry, *Bremerhaven in zwei Jahrhunderten. Band 1. 1827–1918*, Bremerhaven, 1996, 3. Aufl.
- Gall, Lothar, *Bürgertum in Deutschland*, Berlin, 1989.
- Geggus, David P., *Yellow Fever in the 1790s: The British army in occupied Saint Domingue*, in: *Medical History* 23 (1979) 1, S. 38–58.

- Geggus, David P., 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.
- Gert Oostindie/Gert Bert Paasman, Dutch Attitudes Towards Colonial Empires, Indigenous Cultures, and Slaves, in: *Eighteenth-Century Studies* 31 (1998), S. 349–355.
- Gestrich, Andreas, The Abolition Act And The Development of Abolitionist Movements in 19<sup>th</sup> Century Europe, in: Marcel van der Linden (Hrsg.), *Humanitarian intervention and changing labor relations. The long-term consequences of the abolition of the slave trade*, Leiden/Boston 2011, S. 245–261.
- Gingrich, Andre, Lokal/Global, in: Fernand Kreff/Eva-Maria Knoll/Andre Gingrich (Hrsg.), *Lexikon der Globalisierung*, Bielefeld 2011, S. 232–233.
- Glade, Dieter, *Bremen und der Ferne Osten*, Bremen, 1966.
- Gleich, Paula von/Spatzek, Samira, Meine Stadt und Versklavung? Jugendliche auf Spurensuche in Bremen, in: *Aus Politik und Zeitgeschichte* 50–51 (2015), S. 21–24.
- Göbel, Erik, Die Schifffahrt Altonas nach Westindien in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts, in: Gerhard Kaufmann (Hrsg.), *Altonaer Museum in Hamburg – Norddeutsches Landesmuseum, Jahrbuch 1990 – 1993, Band 28 – 31*, Hamburg 1995, S. 11–24.
- Göbel, Erik, *The Danish slave trade and its abolition*, Leiden, 2021.
- Goodrich, Thomas, *War to the knife: Bleeding Kansas, 1854 – 1861*, Mechanicsburg, PA, 1998, 1. ed.
- Gorißen, Stefan, 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.
- Gottmann, Felicia, French-Asian connections: the Compagnies des Indes, France’s eastern trade, and new directions in historical scholarship: *The Historical Journal*, in: *The Historical Journal* 56 (2013), S. 537–552.
- Gottmann, Felicia, Prussia all at Sea? The Emden-based East India Companies and the Challenges of Transnational Enterprise in the Eighteenth Century, in: *Journal of World History* 31 (2020) 3, S. 539–566.
- Gough, Barry/Borras, Charles, *The War Against the Pirates: British and American Suppression of Caribbean Piracy in the Early Nineteenth Century*, London, 2018.
- Grafenstein, Johanna von, Die Unabhängigkeit Haitis im Kontext des Wiener Kongresses, in: *Zeitschrift für Weltgeschichte* 16 (2015) 2, S. 45–67.
- Graßmann, Antjekathrin, Hanse weltweit? Zu den Konsulaten Lübecks, Bremens und Hamburgs im 19. Jahrhundert, in: dies. (Hrsg.), *Ausklang und Nachklang der Hanse im 19. und 20. Jahrhundert. 1999 in der Hansestadt Quedlinburg abgehaltenen Hanseisch-niederdeutschen Pfingsttagung*, Trier 2001, S. 43–66.
- Greene, Sandra E., *Slave owners of West Africa: Decision making in the age of abolition*, Bloomington, Indiana/Indianapolis, Indiana, 2017.
- Greif, Avner, *Institutions and the Path to the Modern Economy: Lessons from Medieval Trade*, Cambridge, 2006.

- Gudmestad, What Is a Slave Society?: The American South, in: Noel Emmanuel Lenski/Catherine M. Cameron (Hrsg.), *What is a slave society? The practice of slavery in global perspective*, Cambridge/New York, NY/Port Melbourne/New Dehli/Singapore 2018, S. 272–289.
- Haake, Hermann, Problemfall – Das alte Geld und die Genealogie, in: Maus, Gesellschaft für Familienforschung e.V. (Hrsg.), *75 Jahre Familienforschung in Bremen. Festschrift zum 75jährigen Jubiläum der „Maus“, Gesellschaft für Familienforschung e.V., Clausthal-Zellerfeld 1999, 1. Aufl., S. 107–120.*
- Haarnack, Carl, “Nachrichten von Surinam”: Representation of a Former Dutch Colony in German Travel Literature, 1700–1900, in: Alison E. Martin/Lut Missinne/Beatrix van Dam (Hrsg.), *Travel writing in Dutch and German, 1790–1930. Modernity, regionality, mobility*, New York 2017, S. 114–138.
- Haasis, Lucas, *Das Bremer Schiff Concordia. Eine globale Mikrogeschichte. Kurzdarstellung zum Projekt*, <https://uol.de/geschichte-der-fruehen-neuzeit/mitarbeiterinnen/lucas-haasis>, Zugriffsdatum 15.12.2021.
- Haasis, Lucas, *The Writing Seamen. Learning to Write and Dictating Letters on Board of the Bremen Ship “Concordia”*, in: Peter Burschel/Sünne Juterzenka (Hrsg.), *Das Meer. Maritime Welten in der Frühen Neuzeit*, Köln 2021, S. 297–310.
- Häberlein, Mark, „Mohren“, ständische Gesellschaft und atlantische Welt, in: Claudia Schnurmann/Hartmut Lehmann (Hrsg.), *Atlantic Understandings: Essays on European History in Honor of Hermann Wellenreuther*, Hamburg 2006, S. 77–102.
- Häberlein, Mark, *Von der Überseegeschichte zur Globalgeschichte – eine Positionsbestimmung*, in: *Jahrbuch für Europäische Überseegeschichte* 19 (2019), S. 9–36.
- Haggerty, Sheryllynne, I could ‘do for the Dickmans’: When Family Networks Don’t Work, in: Andreas Gestrich/Margrit Schulte-Beerbühl (Hrsg.), *Cosmopolitan Networks in Commerce and Society 1660–1914. (German Historical Institute London, Bulletin Supplement No. 2)*, London 2011, S. 317–342.
- Hahn, Peter, Carl Philip Cassel 1742–1807, in: Hartmut Roder (Hrsg.), *Bremen – Ostasien. Eine Beziehung im Wandel; Veröffentlichung anlässlich des 100jährigen Jubiläums des Ostasiatischen Vereins Bremen e. V. im Jahre 2001*, Bremen 2001, S. 53–67.
- Hall, Neville A. T., *Slave Societies in the Danish West Indies*. St. Thomas, St. John & St. Croix, Mona, Cave Hill, St. Augustine, 1992.
- Hammel-Kiesow, Rolf/Herold, Heiko/Schnurmann, Claudia (Hrsg.), *Die hanseatisch-amerikanischen Beziehungen seit 1790. Hansische Studien, Band 24*, Trier, 2017.
- Hammond, John Craig, Slavery, Settlement, and Empire: The Expansion and Growth of Slavery in the Interior of the North American Continent, 1770–1820, in: *Journal of the Early Republic* 32 (2012) 2, S. 175–206.
- Hannerz, Ulf, *Transnational connections: Culture, people, places*, London, 1996.
- Harding, Nicholas B., North African Piracy, the Hanoverian Carrying Trade, and the British State, 1728–1828, in: *The Historical Journal* 43 (2000) 1, S. 25–47.
- Harris, John, *The last slave ships: New York and the end of the middle passage*, New Haven/London, 2020.



- Hartmann, Stefan, Die USA im Spiegel der oldenburgischen Konsulatsberichte 1830–1867, in: Niedersächsische Archivverwaltung (Hrsg.), Zwischen London und Byzanz. Die geschichtlichen Territorien Niedersachsens in ihren Beziehungen zum Ausland: eine Ausstellung der Niedersächsischen Archivverwaltung, Göttingen 1979, S. 121–142.
- Hauschild-Thiessen, Renate, Ein Hamburger auf Kuba. 1842–1844, Hamburg, 1971.
- Hauschild-Thiessen, Renate, Bremen im Oktober 1802: Tagebuchaufzeichnungen Ferdinand Benekes, in: Bremisches Jahrbuch 54 (1976), S. 245–262.
- Hauschild-Thiessen, Renate, Eine „Mohrentaufe“ im Michel 1855, in: Hamburgische Geschichts- und Heimatblätter 11 (1982) 1, S. 11–12.
- Hawkins, Tom, The Veil, the Cave and the Fire-Bringer, in: International Journal of the Classical Tradition 26 (2019) 1, S. 38–53.
- Helbich, Wolfgang J. (Hrsg.), Deutsche im Amerikanischen Bürgerkrieg: Briefe von Front und Farm 1861 – 1865, Paderborn/München, 2002.
- Helfman, Tara, The Court of Vice Admiralty at Sierra Leone and the Abolition of the West African Slave Trade, in: The Yale Law Journal 115 (2006) 5, S. 1122–1156.
- Henneberg, Jörg Michael, Mayer, Karl-August, in: Hans Friedl/Wolfgang Günther/Hilke Günther-Arndt/Heinrich Schmidt (Hrsg.), Biographisches Handbuch zur Geschichte des Landes Oldenburg, Oldenburg 1992, S. 442–443.
- Hilger, Susanne/Landwehr, Achim, Zur Einführung, in: dies. (Hrsg.), Wirtschaft – Kultur – Geschichte. Positionen und Perspektiven, Stuttgart 2011, S. 7–26.
- Hoffmann, Rüdiger (Hrsg.), Der Club zu Bremen: 1783–2008; 225 Jahre in vier Jahrhunderten, Bremen, 2009.
- Hoffmann, Wiebke, Auswandern und Zurückkehren: Kaufmannsfamilien zwischen Bremen und Übersee: eine Mikrostudie 1860–1930, Münster/New York, NY/München/Berlin, 2009.
- Hoffmann-Lange, Ursula, Methods of Elite Research, in: Russell J. Dalton (Hrsg.), The Oxford Handbook of Political Behavior, Oxford 2009, S. 910–927.
- Hofmeister, Adolf E., 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.
- Hollandsworth, James G., Pretense of glory: The life of General Nathaniel P. Banks, Baton Rouge, La., 1998.
- Honigs, Sandra/Stoll, Silke/Finke, Elmar, Düsseldorf: Aquazoo Löbbecke Museum Düsseldorf, in: Lothar A. Beck (Hrsg.), Zoological collections of Germany. The animal kingdom in its amazing plenty at museums and universities, Cham 2018, S. 269–280.
- Hoyer, Francisca, Relations of absence. Germans in the East Indies and Their Families, c. 1750–1820, Upsala, 2020.
- Hund, Wulf D., Wie die Deutschen weiß wurden. Kleine (Heimat)Geschichte des Rassismus, Stuttgart, 2017.
- Intra-American Slave Trade Database, Voyage ID 105932, <https://www.slavevoyages.org/american/database>, Zugriffsdatum 17.3.2022.

- Jordaan, Han/Wilson, Victor, 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.
- Jordon, D. G./Cosner, O. J., A survey of the water resources of St. Thomas, Virgin Islands. U.S. Geological Survey, Open-File Report 72–201, 1973.
- Juterzenka, Sünne, 'Chamber Moors' and Court Physicians. On the Convergence of Aesthetic Consumption and Racial Anthropology at Eighteenth-Century Courts in Germany, in: Klaus Hock/Gesa Mackenthun (Hrsg.), *Entangled knowledge. Scientific discourses and cultural difference*, Münster/München/Berlin 2012, S. 165–182.
- Kellenbenz, Hermann, Phasen des hanseatisch-nordeuropäischen Südamerikahandels, in: *Hansische Geschichtsblätter* 78 (1960), S. 87–120.
- Kellenbenz, Hermann, Zur Frage der konsularisch-diplomatischen Verbindungen und der Handelsverträge der Hansestädte mit überseeischen Staaten im 19. Jahrhundert, in: *Historische Gesellschaft zu Bremen (Hrsg.), Bremisches Jahrbuch*, Bremen 1964, S. 219–224.
- Kellenbenz, Hermann, Bremer Kaufleute im Norden Brasiliens, in: *Historische Gesellschaft zu Bremen (Hrsg.), 1000 Jahre Bremer Kaufmann*, Bremen 1965, S. 325–336.
- Kellenbenz, Hermann, Deutsche Plantagenbesitzer und Kaufleute in Surinam vom Ende des 18. bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts, in: *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas* 3 (1966) 1, S. 141–163.
- Kellenbenz, Hermann, Eisenwaren gegen Zucker. Rheinischer Handel mit der Karibischen Welt um 1834, in: *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas* 8 (1971) 1, S. 250–274.
- Kerschbaumer, Florian, Transatlantische Perspektiven: Der Wiener Kongress 1814/15 als biographischer Referenzpunkt, in: *Zeitschrift für Weltgeschichte* 16 (2015) 2, S. 31–43.
- Kettler, Andrew, *The smell of slavery: Olofactory racism and the Atlantic world*, Cambridge, 2020.
- Kloft, Hans, Bremen und Amerika. Ludwig Beutins Meisterwerk nach einem halben Jahrhundert, in: Lars U. Scholl (Hrsg.), *Bremen und Amerika. Die Verbindungen der Hansestadt mit den Vereinigten Staaten*, Bremen 2010, S. 9–19.
- Klosa, Sven, *Die Brandenburgische-Africanische Compagnie in Emden*, Frankfurt a.M., 2011.
- Koch, Rainer, Liberalismus, Konservatismus und das Problem der Negersklaverei. Ein Beitrag zur Geschichte des politischen Denkens in Deutschland in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, in: *Historische Zeitschrift* 222 (1976) 1, S. 529–577.
- Kolchin, Peter, The Big Picture: A Comment on David Brion Davis's "Looking at Slavery from Broader Perspectives", in: *The American Historical Review* 105 (2000) 2, S. 467–471.
- Kossok, Manfred, Preußen, Bremen und die „Texas-Frage“ 1835–1845, in: *Bremisches Jahrbuch* 49 (1964), S. 73–104.
- Koster, Peter, *Chronik der Kaiserlichen Freien Reichs- und Hansestadt Bremen. 1600 – 1700*. Bearbeitet von Hartmut Müller, Bremen, 2004.

- Köstlbauer, Josef, Ambiguous Passages: Non-Europeans brought to Europe by the Moravian Brethren during the Eighteenth Century, in: Jutta Wimmeler/Klaus Weber (Hrsg.), *Globalized Peripheries. Central Europe and the Atlantic World, 1680–1860*, Melton 2020, S. 169–186.
- Köstlbauer, Josef, “I have no shortage of Moors”: Mission, Representation, and the Elusive Semantics of Slavery in Eighteenth-Century Moravian Sources, in: Rebekka von Mallinckrodt/Sarah Lentz/Josef Köstlbauer (Hrsg.), *Beyond Exceptionalism – Traces of Slavery and the Slave Trade in Early Modern Germany, 1650–1850*, Berlin/Boston 2021, S. 109–136.
- Kotulla, Michael, *Deutsches Verfassungsrecht 1806 – 1918: Eine Dokumentensammlung nebst Einführungen*, 4. Band: Bremen, Berlin, Heidelberg, 2016.
- Kresse, Walter, *Materialien zur Entwicklungsgeschichte der Hamburger Handelsflotte 1765–1823*, Hamburg, 1966.
- Kresse, Walter, *Die Fahrtgebiete der Hamburger Handelsflotte 1824–1888*, Hamburg, 1972.
- Krieger, Martin, *Kaffee: Geschichte eines Genussmittels*, Köln, 2011, 1. Auflage 2011.
- Kuhlmann-Smirnov, Anne, *Schwarze Europäer im Alten Reich: Handel, Migration, Hof*, Göttingen, 2013.
- Küpker, Markus, Weber, Hausierer, Hollandgänger: Demografischer und wirtschaftlicher Wandel im ländlichen Raum: das Tecklenburger Land 1750 – 1870. Zugl.: Münster, Univ., Diss., 2002, Frankfurt am Main, 2008.
- Kutz, Martin, Die Entwicklung des Außenhandels Mitteleuropas zwischen Französischer Revolution und Wiener Kongreß, in: *Geschichte und Gesellschaft* 6 (1980) 4, S. 538–558.
- Langewiesche, Dieter, Kongress-Europa. Der Wiener Kongress und die internationale Ordnung im 19. Jahrhundert, in: Thomas Just/Wolfgang Maderthaler/Helene Maimann (Hrsg.), *Der Wiener Kongress. Die Erfindung Europas*, Wien 2014, S. 14–33.
- Langewiesche, Dieter, Kongress-Europa in global-historischer Perspektive, in: *Zeitschrift für Weltgeschichte* 16 (2015) 2, S. 11–30.
- Lee, Robert, Regionale Strukturen: Seehandel und die Beziehungen zwischen Hafen und Hinterland in Bremen, 1815–1914, in: *Bremisches Jahrbuch* 86 (2007), S. 136–175.
- Lenski, Noel Emmanuel/Cameron, Catherine M. (Hrsg.), *What is a slave society?: The practice of slavery in global perspective*, Cambridge/New York, NY/Port Melbourne/New Dehli/Singapore, 2018.
- Lentz, Sarah, More Rule than Exception: German-Speaking Crew Members Aboard European Slaving Vessels during the Eighteenth Century. Voraussichtlich 2023, in: *Special Issue Journal of Global Slavery*.
- Lentz, Sarah, „Wer helfen kann, der helfe!“. Deutsche SklavereigegnerInnen und die atlantische Abolitionsbewegung, 1780–1860, Göttingen, 2020.
- Lentz, Sarah, Deutsche Profiteure des atlantischen Sklavereisystems und der deutschsprachige Sklavereidiskurs der Spätaufklärung, in: Peter Burschel/Sünne Juterczenka (Hrsg.), *Das Meer. Maritime Welten in der Frühen Neuzeit*, Köln 2021, S. 581–595.

- Lentz, Sarah, „No German Ship Conducts Slave Trade!“ The Public Controversy about German Participation in the Slave Trade during the 1840s, in: Rebekka von Mallinckrodt/Sarah Lentz/Josef Köstlbauer (Hrsg.), *Beyond Exceptionalism – Traces of Slavery and the Slave Trade in Early Modern Germany, 1650–1850*, Berlin/Boston 2021, S. 287–311.
- Lind, Vera, *Privileged Dependency on the Edge of the Atlantic World: Africans and Germans in the Eighteenth Century*, in: Byron R. Wells (Hrsg.), *Interpreting colonialism*, Oxford 2004, S. 369–391.
- Lindemann, Mary, *Patriots and paupers: Hamburg, 1712–1830*, New York, 1990.
- Lindfors, Bernth, *Early African Entertainments Abroad. From the Hottentot Venus to Africa's First Olympians*, Wisconsin, 2014.
- Lovejoy, Paul E., *Transformations in slavery: A history of slavery in Africa*, Cambridge, 2011, Third edition.
- Lührs, Wilhelm, *Die Freie Hansestadt Bremen und England in der Zeit des Deutschen Bundes (1815–1867)*, Bremen, 1958.
- Mahin, Dean B., *One war at a time: The international dimensions of the American Civil War*, Washington, DC, 2000.
- Maimann, Helene, *Der Pariser Nullmeridian oder die Neuvermessung der Politik*, in: Thomas Just/Wolfgang Maderthaler/Helene Maimann (Hrsg.), *Der Wiener Kongress. Die Erfindung Europas*, Wien 2014, S. 36–56.
- Maischak, Lars, *German merchants in the nineteenth-century Atlantic*, Cambridge, 2013.
- Malavasic, Alice Elizabeth, *The F Street Mess. How Southern senators rewrote the Kansas-Nebraska Act*, Chapel Hill, 2017.
- Mallinckrodt, Rebekka von, *Verhandelte (Un-) Freiheit: Sklaverei, Leibeigenschaft und innereuropäischer Wissenstransfer am Ausgang des 18. Jahrhunderts*, in: *Geschichte und Gesellschaft* 43 (2017) 3, S. 347–380.
- Mallinckrodt, Rebekka von, *Sklaverei und Recht im Alten Reich*, in: Peter Burschel/Sünne Juterczenka (Hrsg.), *Das Meer. Maritime Welten in der Frühen Neuzeit*, Köln 2021, S. 29–42.
- Mallinckrodt, Rebekka von, *Slavery and Law in Eighteenth-Century Germany*, in: Rebekka von Mallinckrodt/Sarah Lentz/Josef Köstlbauer (Hrsg.), *Beyond Exceptionalism – Traces of Slavery and the Slave Trade in Early Modern Germany, 1650–1850*, Berlin/Boston 2021, S. 137–162.
- Mallinckrodt, Rebekka von/Lentz, Sarah/Köstlbauer, Josef, *Beyond Exceptionalism – Traces of Slavery and the Slave Trade in Early Modern Germany, 1650–1850*, in: dies. (Hrsg.), *Beyond Exceptionalism – Traces of Slavery and the Slave Trade in Early Modern Germany, 1650–1850*, Berlin/Boston 2021, S. 1–25.
- Manke, Matthias, *Das Konsulat des Großherzogtums Mecklenburg-Schwerin in Bremen (1835–1914)*, in: *Bremisches Jahrbuch* 82 (2003), S. 119–164.
- Manke, Matthias, *Die Konsulate der Hansestädte in den USA: Gemeinsamkeiten und Unterschiede bis Gründung des Norddeutschen Bundes*, in: Rolf Hammel-Kiesow/Heiko Herold/Claudia Schnurmayer (Hrsg.), *Die hanseatisch-amerikanischen Beziehungen seit 1790*, Trier 2017, S. 65–98.

- Marques, Leonardo, *The United States and the Transatlantic Slave Trade to the Americas, 1776–1867*, 2016.
- Marschalck, Peter, Der Erwerb des bremischen Bürgerrechts und die Zuwanderung nach Bremen um die Mitte des 19. Jahrhunderts, in: *Bremisches Jahrbuch* 66 (1988), S. 295–305.
- Martin, Peter, *Schwarze Teufel, edle Mohren: Afrikaner in Geschichte und Bewußtsein der Deutschen*, Hamburg, 2001, Neuausg., 1. Aufl.
- Martin, Peter, *Zucker für die Welt. Die Anfänge der Sklaverei und der Fabrikgesellschaft in Amerika*, Berlin, 2012.
- Martinez, Jenny S., *The slave trade and the origins of international human rights law*, Oxford, 2012.
- McCoy, Stephen A., Frederick W. Brune, <http://www.immigrantentrepreneurship.org/entries/frederick-w-brune/>, Zugriffsdatum 17.8.2020.
- McPherson, James M., *Battle cry of freedom: The Civil War era*, Oxford, 1988.
- Meißner, Jochen/Mücke, Ulrich/Weber, Klaus, *Schwarzes Amerika: Eine Geschichte der Sklaverei*, München, 2008.
- Menninger, Annerose, *Genuss im kulturellen Wandel: Tabak, Kaffee, Tee und Schokolade in Europa (16.-19. Jahrhundert)*, Stuttgart, 2004.
- Miller, Christopher L., *The French Atlantic triangle: Literature and culture of the slave trade*, Durham, NC, 2008.
- Miller, Joseph C., *Problem of Slavery As History: A Global Approach*, Cumberland/Ann Arbor, Michigan, 2012.
- Mintz, Sidney W., *Sweetness and power: The place of sugar in modern history*, New York, 1985.
- Morison, Stanley, *The History of the Times: The tradition established, 1841–1884*, 1951.
- Müller, Hartmut, 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.
- Müller, Hartmut, 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.
- Müller, Hartmut, Die Fahrtgebiete der Bremer Reederei im Ausgang des 18. Jahrhunderts. Quellen zur bremischen Verkehrsgeschichte, in: *Bremisches Jahrbuch* 56 (1978), S. 39–78.
- Müller, Hartmut, Bremer Kaufleute in Bordeaux, in: *Bremisches Jahrbuch* 73 (1994), S. 87–115.
- Müller, Jürgen, Einheimische Eliten und deutsche Kaufleute in Lateinamerika (1815–1870), in: Thomas Fischer (Hrsg.), *Ausländische Unternehmen und einheimische Eliten in Lateinamerika. Historische Erfahrungen und aktuelle Tendenzen*, Frankfurt am Main 2001, S. 49–72.
- Niehoff, Lydia, *175 Jahre Louis Delius & Co. Bremen: Schritte in die Welt, Vertrauen und Flexibilität*, Bremen, 2007.

- O'Keefe, John McNelis, *Stranger Citizens: Migrant Influence and National Power in the Early American Republic*, 2021.
- Oberg, Jan C., *Gab es in Bremen im 19. Jahrhundert eine maritime Kultur?: Von kosmopolitischen Hanseaten und absonderlichen Seeleuten. Ein ethnohistorischer Beitrag zur Debatte über Küstengesellschaften*, Frankfurt a.M, 2014, 1st, New ed.
- Oehm, Hans-Joachim, *Die Rheinisch-Westindische Kompagnie*, Neustadt/Aisch, 1968.
- Oettinger, Johann Peter, *A German barber-surgeon in the Atlantic slave trade. The seventeenth-century journal of Johann Peter Oettinger*. Bearbeitet von Craig Koslofsky und Roberto Zaugg, Charlottesville/London, 2020.
- Oldendorp, Christian Georg Andreas, *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.
- Oostindie, Gert/Roitman, Jessica V., *What is the 'Dutch Atlantic'?*, in: dies. (Hrsg.), *Dutch Atlantic Connections, 1680–1800. Linking empires, bridging borders*, Leiden/Boston 2014, S. 2–10.
- Osterhammel, Jürgen, *Sklaverei und die Zivilisation des Westens*, München, 2000.
- Osterhammel, Jürgen, *Aufstieg und Fall der neuzeitlichen Sklaverei. Oder: Was ist ein weltgeschichtliches Problem?*, in: ders. (Hrsg.), *Geschichtswissenschaft jenseits des Nationalstaats. Studien zu Beziehungsgeschichte und Zivilisationsvergleich*, Göttingen 2001, S. 342–369.
- Osterhammel, Jürgen/Jansen, Jan C., *Kolonialismus: Geschichte, Formen, Folgen*, München, 2012, 7. vollständig überarbeitete und aktualisierte Auflage.
- Overkamp, Anne Sophie, *A Hinterland to the Slave Trade? Atlantic Connections of the Wupper Valley of the early Nineteenth Century*, in: Felix Brahm/Eve Rosenhaft (Hrsg.), *Slavery Hinterland. Transatlantic Slavery and Continental Europe, 1680–1850*, Suffolk 2016, S. 161–185.
- Overkamp, Anne Sophie, *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.
- Overkamp, Anne Sophie, *Elberfeld und der Atlantik*, in: *vswg (Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte)* 107 (2020) 2, S. 242–263.
- Overkamp, Anne Sophie/Ressel, Magnus, *Migration und Kosmopolitismus. Mitteleuropäische Fernhändler im 18. Jahrhundert*, in: *vswg (Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte)* 107 (2020) 2, S. 146–162.
- Pallua, Ulrich, *'Slavery was Agreeable, its Fortune Desirable': The Acceptance of the Evils of Slavery as a Social Phenomenon: an Indicator of a Pro-Slavery Approach*, in: *AAA: Arbeiten aus Anglistik und Amerikanistik* 32 (2007) 2, S. 197–220.
- Pargas, Damian Alan, *'Urban Refugees: Fugitive Slaves and Spaces of Informal Freedom in the American South'*, in: *Journal of Early American History* 7 (2017) 3, S. 262–284.

- Paul W. Mapp, Atlantic History from Imperial, Continental, and Pacific Perspectives, in: *The William and Mary Quarterly* 63 (2006) 4, S. 713–724.
- Penkwitt, Wolfgang, Preußen und Brasilien: Zum Aufbau des preußischen Konsularwesens im unabhängigen Kaiserreich (1822–1850). Zugl.: Erlangen, Nürnberg, Univ., Diss, Wiesbaden, 1983.
- Peters, Fritz, Über bremische Firmengründungen in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts (1814–1847), in: *Bremisches Jahrbuch* 36 (1936), S. 306–361.
- Peters, Fritz, Freimarkt in Bremen: Geschichte eines Jahrmarkts, Bremen, 1962.
- Pfister, Ulrich, Great Divergence, Consumer, Revolution and the Reorganization of Textile Markets: Evidence from Hamburg's Import Trade, Eighteenth Century, in: *Economic History Working Papers*, London School of Economics and Political Science (LSE) (2017) 266.
- Pietschmann, Horst, Hamburg und Lateinamerika in der Ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, in: Felix Becker/Holger M. Meding/Barbara Potthast-Jutket/Karin Schüller (Hrsg.), *Iberische Welten. Festschrift zum 65. Geburtstag von Günter Kahle*, Köln/Weimar/Wien 1994, S. 381–407.
- Pietschmann, Horst, Introduction: Atlantic History – History between European History and Global History, in: ders. (Hrsg.), *Atlantic history: History of the Atlantic system 1580 – 1830. papers presented at an international conference, held 28 August – 1 September, 1999, in Hamburg, Göttingen 2002*, S. 11–54.
- Pitsch, Franz Josef, Die wirtschaftlichen Beziehungen Bremens zu den Vereinigten Staaten von Amerika bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts, Bremen, 1974.
- Plachetka, Uwe Christian, Suzeränität als Folge des Wiener Kongresses. Risiken der Formalisierung politischer Kommunikation am Beispiel der La Plata Region, in: *Zeitschrift für Weltgeschichte* 16 (2015) 2, S. 137–154.
- Pohl, Hans, Die Beziehungen Hamburgs zu Spanien und dem spanischen Amerika in der Zeit von 1740 bis 1806, Wiesbaden, 1963.
- Pohl, Hans, 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.
- Polley, Rainer, Kierulff, Johann Friedrich Martin, in: *Neue Deutsche Biographie* 11 (1977), S. 595.
- Prüser, Friedrich, Die Vietor aus Bremen. Überseekaufleute und Kolonialpioniere, in: *Der Schlüssel* 5 (1940) 11, S. 181–185.
- Prüser, Friedrich, Vom Bremer Überseekaufmann, Bremen, 1940.
- Prüser, Friedrich, Hanseatische Akten zur deutschen Überseegegeschichte im 19. Jahrhundert, in: *Archivalische Zeitschrift* 53 (1957), S. 54–84.
- Prüser, Friedrich, Gruner, August Wilhelm, in: *Neue Deutsche Biographie* 7 (1966), S. 227.
- Prüser, Jürgen, Die Handelsverträge der Hansestädte Lübeck, Bremen und Hamburg mit überseeischen Staaten im 19. Jahrhundert, Bremen, 1962.



- Puppel, Pauline, Die Regentin. Vormundschaftliche Herrschaft in Hessen 1500 – 1700. Zugl.: Kassel, Univ., Diss., 2002–2003, Frankfurt/Main, 2004.
- Quack-Manoussakis, Regine, Nachrichten vom griechischen Kriegsschauplatz im Jahre 1821. Ihre Übermittlung und Verwendung in deutschsprachigen Zeitungen. Am Beispiel der Eroberung Tripolitas durch die Griechen, in: Anne-Rose Meyer (Hrsg.), Vormärz und Philhellenismus, Bielefeld 2012, S. 129–150.
- Quirk, Joel/Richardson, David, Anti-slavery, European Identity and International Society: A Macro-historical Perspective, in: Journal of Modern European History 7 (2009) 1, S. 68–92.
- Rade/Hans Jürgen, „der damahlen den Mohren mit aus Indien brachte“. Der Eigenhörige Moritz Renneke aus Delbrück-Westenholz und der Paderborner Hofmohr Wilhelm Endomiro aus Surinam, in: Westfälische Zeitschrift 166 (2016), S. 267–318.
- Ransom, Roger, Rezension zu: Egnal, Clash of Extremes: The Economic Origins of the Civil War, in: The Journal of Economic History 71 (2011) 4, S. 1121–1123.
- Raphael-Hernandez, Heike/Wiegminck, Pia, German entanglements in transatlantic slavery: An introduction, in: Atlantic Studies 14 (2017) 4, S. 419–435.
- Rauers, Friedrich, Bremer Handelsgeschichte im 19. Jahrhundert. Bremer Handelsstatistik vor dem Beginn der öffentlichen administrativen Statistik in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, Bremen, 1913.
- Rediker, Marcus, The slave ship: A human history, New York, 2007.
- Reimann, Sarah, Die Entstehung des wissenschaftlichen Rassismus im 18. Jahrhundert, Stuttgart, 2017.
- Reineke, Karl, Das bremische Bürgerrecht, in: Bremisches Jahrbuch 32 (1929), S. 195–232.
- Reininghaus, Wilfried, Die Stadt Iserlohn und ihre Kaufleute: (1700–1815), Dortmund, 1995.
- Ressel, Magnus, Von der Hanse zur hanseatischen Gemeinschaft. Die Entstehung der Konsulatsgemeinschaft von Bremen, Hamburg und Lübeck, in: Hansische Geschichtsblätter 130 (2012), S. 127–174.
- Ressel, Magnus, Zwischen Sklavenkassen und Türkenpässen, Berlin/Boston, 2012.
- Ressel, Magnus, Hamburg und die Niederelbe im atlantischen Sklavenhandel der Frühen Neuzeit, in: WerkstattGeschichte 66/67 (2014), S. 75–96.
- Ressel, Magnus, Eine Rezeptionskizze der atlantischen Sklaverei im frühneuzeitlichen protestantischen Deutschland, in: Nicole Priesching/Heike Grieser (Hrsg.), Theologie und Sklaverei von der Antike bis in die frühe Neuzeit, Hildesheim/Zürich/New York 2016, S. 165–205.
- Ressel, Magnus, German Shipping under British Protection. The Expansion of the Hanoverian Carrying Trade within the “Composite State” of Hanover and Great Britain (1815–1837), in: Jahrbuch für Europäische Überseegeschichte 19 (2019), S. 95–136.
- Ressel, Magnus, Die Stärke der schwachen Akteure: Die hanseatische Gemeinschaft im europäischen Handelssystem des 18. Jahrhunderts, in: Niedersächsisches Jahrbuch für Landesgeschichte 92 (2020), S. 95–136.

- Riesche, Barbara, *Schöne Mohrinnen, edle Sklaven, schwarze Rächer: Schwarzendarstellung und Sklavereithematik im deutschen Unterhaltungstheater (1770 – 1814)*, Hannover, 2010.
- Robertson, Roland, Globalisation or glocalisation?, in: *Journal of International Communication* 1 (1994) 1, S. 33–52.
- Robertson, Roland, Glokalisierung: Homogenität und Heterogenität in Raum und Zeit, in: Ulrich Beck (Hrsg.), *Perspektiven der Weltgesellschaft*, Frankfurt am Main 1998, S. 192–220.
- Roder, Hartmut, *Schiffsgrößen sind ihr Schicksal. Bremer Häfen in der Geschichte 789–1945*, in: Hartmut Roder/Hartmut Schwerdtfeger (Hrsg.), *Die Zukunft der bremischen Häfen*, Bremen 2014, S. 14–23.
- Rodrigo-Alharilla, Martin, Spanish sailors and the illegal slave trade to Cuba, 1845–1867, in: *Journal of Iberian and Latin American Studies* (2020), S. 1–18.
- Rönnbäck, Klas, Who Stood to Gain from Colonialism? A Case Study of Early Modern European Colonialism in the Caribbean, in: *Itinerario* 33 (2009) 3, S. 135–154.
- Rössler, Horst, *Hollandgänger, Sträflinge und Migranten: Bremen und Bremerhaven als Wanderungsraum*, Bremen, 2000.
- Rössler, Horst, Vom Zuckerrohr zum Zuckerhut – Die Familie Böse und die Bremer Zuckerindustrie, in: *Bremisches Jahrbuch* 90 (2011), S. 63–94.
- Rössler, Horst, *Bremer Kaufleute und die transatlantische Sklavenerökonomie 1790 – 1865*, in: *Bremisches Jahrbuch* 95 (2016), S. 75–106.
- Sasse, Gustav, *Bremisches Zeitungswesen bis 1848*, Bremen, 1932.
- Sauer, Walter, From Slave Purchases to Child Redemption: A Comparison of Aristocratic and Middle-Class Recruiting Practices for “Exotic” Staff in Habsburg Austria, in: Rebekka von Mallinckrodt/Sarah Lentz/Josef Köstlbauer (Hrsg.), *Beyond Exceptionalism – Traces of Slavery and the Slave Trade in Early Modern Germany, 1650–1850*, Berlin/Boston 2021, S. 163–188.
- Sautter, Udo, *Sklaverei in Amerika*, Darmstadt, 2014.
- Schecker, Heinrich, Das Konyoschiff „Das Wappen von Bremen“, in: *Bremisches Jahrbuch* 31 (1928), S. 268–280.
- Schieder, Theodor, Zur Theorie der Führungsschichten in der Neuzeit, in: Hanns Hubert Hofmann/Günther Franz (Hrsg.), *Deutsche Führungsschichten in der Neuzeit. Eine Zwischenbilanz*, Berlin 1980, Reprint 2018, S. 13–28.
- Schledewitz, Lena/Jung, Martin H., Die Osnabrücker „Mohrentaufe“ 1661, in: *Jahrbuch der Gesellschaft für niedersächsische Kirchengeschichte* 114 (2016), S. 135–160.
- Schmidt, Friedrich, Eine Mohrentaufe und -heirat im alten Hamburg, in: *Zeitschrift für Niederdeutsche Familienkunde* 38 (1963) 1, S. 48–51.
- Schneider, Jürgen/Krawehl, Otto-Ernst/Denzel, Markus A. (Hrsg.), *Statistik des Hamburger seewärtigen Einfuhrhandels im 18. Jahrhundert: Nach den Admiralitäts- und Convoygeld-Einnahmebüchern*, St. Katharinen, 2001.
- Scholl, Lars U. (Hrsg.), *Bremen und Amerika: Die Verbindungen der Hansestadt mit den Vereinigten Staaten*, Bremen, 2010.

- Schön, Erich, „... gar mancher kommt vom Lesen der Journale.“ Aspekte der qualitativen Geschichte des Zeitungslesens im 18. Jahrhundert, in: Martin Welke/Jürgen Wilke (Hrsg.), 400 Jahre Zeitung. Die Entwicklung der Tagespresse im internationalen Kontext, Bremen 2008, S. 395–408.
- Schramm, Percy Ernst, Deutschland und Übersee. Der deutsche Handel mit den anderen Kontinenten insbesondere Afrika von Karl V. bis zu Bismarck. Ein Beitrag zur Geschichte der Rivalität im Wirtschaftsleben, Braunschweig, 1950.
- Schreuder, Esther, Cupido en Sideron. Twee Moren aan het hof van Oranje, Amsterdam, 2017.
- Schulte-Beerbühl, Margit, Deutsche Kaufleute in London: Welthandel und Einbürgerung 1660–1818, München, 2007.
- Schulte-Beerbühl, Margit, Expandieren und vernetzen: Die Handelsstrategien deutscher Kaufmannsfamilien im ersten globalen Zeitalter (1660–1800), in: Susanne Hilger/Achim Landwehr (Hrsg.), Wirtschaft – Kultur – Geschichte. Positionen und Perspektiven, Stuttgart 2011, S. 27–44.
- Schulte-Beerbühl, Margit, Introduction, in: Andreas Gestrich/Margrit Schulte-Beerbühl (Hrsg.), *Cosmopolitan Networks in Commerce and Society 1660–1914*. (German Historical Institute London, Bulletin Supplement No. 2), London 2011, S. 1–15.
- Schulte-Beerbühl, Margit, Netzwerkstrategien und globaler Handel deutscher Kaufleute in London (17.-18. Jahrhundert), in: *vswg* (Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte) 107 (2020) 2, S. 218–241.
- Schulte-Beerbühl, Margit/Frey, Barbara, Die H. Uppmann Zigarre – Der Bielefelder Herrmann Dietrich Uppmann und die Schaffung einer Weltmarke, in: Johannes Altenberend/Reinhard Vogelsang (Hrsg.), *Forschen – Verstehen – Vermitteln*. 100. Jahresbericht des Historischen Vereins für die Grafschaft Ravensberg, Bielefeld 2015, S. 243–276.
- Schulte-Beerbühl, Margit/Weber, Klaus, From Westphalia to the Caribbean: Networks of German Textile Merchants in the Eighteenth Century, in: Andreas Gestrich/Margrit Schulte-Beerbühl (Hrsg.), *Cosmopolitan Networks in Commerce and Society 1660–1914*. (German Historical Institute London, Bulletin Supplement No. 2), London 2011, S. 53–98.
- Schulte-von Lasaulx, Hermann, Heise, Georg Arnold, in: *Neue Deutsche Biographie* 8 (1969), S. 453–454.
- Schulz, Andreas, „... Tage des Wohllebens, wie sie noch nie gewesen ...“ Das Bremer Bürgertum in der Umbruchszeit 1789–1818, in: Lothar Gall (Hrsg.), *Vom alten zum neuen Bürgertum. Die mitteleuropäische Stadt im Umbruch 1780–1820*, Berlin, Boston 1992, Reprint 2018, S. 19–64.
- Schulz, Andreas, Mäzenatentum und Wohltätigkeit – Ausdrucksformen bürgerlichen Gemeinsinns in der Neuzeit, in: Jürgen Kocka/Manuel Frey (Hrsg.), *Bürgerkultur und Mäzenatentum im 19. Jahrhundert*, Berlin 1998, S. 135–160.
- Schulz, Andreas, Vormundschaft und Protektion: Eliten und Bürger in Bremen 1750–1880, München, 2002.

- Schulz, Matthias, The Construction of a Culture of Peace in Post-Napoleonic Europe: Peace through Equilibrium, Law and New Forms of Communicative Interaction, in: *Journal of Modern European History / Zeitschrift für moderne europäische Geschichte / Revue d'histoire européenne contemporaine* 13 (2015) 4, S. 464–474.
- Schulze, Frederik, Deutschsein in Brasilien, in: *Geschichte und Gesellschaft* 41 (2015), S. 197–227.
- Schwarzwälder, Herbert, *Geschichte der Freien Hansestadt Bremen: Band 1. Von den Anfängen bis zur Franzosenzeit (1810)*, Bremen, 1995a, [Erw. und verb. Aufl.].
- Schwarzwälder, Herbert, *Geschichte der Freien Hansestadt Bremen: Band 2. Von der Franzosenzeit bis zum Ersten Weltkrieg (1810–1918)*, Bremen, 1995b, [Erw. und verb. Aufl.].
- Schwarzwälder, Herbert, *Das große Bremen-Lexikon*, Bremen, 2003, 2., aktualisierte, überarb. und erw. Aufl.
- Schwebel, Karl H., „Haus Seefahrt“ Bremen. Seine Kaufleute und Kapitäne. Vierhundert Jahre Dienst am deutschen Seemann 1545–1945, Bremen, 1947.
- Schwebel, Karl H., *Bremer Kaufleute in den Freihäfen der Karibik: Von den Anfängen des Bremer Überseehandels bis 1815*, Bremen, 1995.
- Schwebel, Karl H./Plantinga, F. M., Carl Philipp Cassel und der Ferne Osten, in: *Bremisches Jahrbuch* 66 (1988), S. 239–266.
- Schwerdtfeger, Hartmut, 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.
- Sens, Angelie, The “Veil” in Post-Slavery Society. New Challenges for Historians: The Case of Surinam, 1808–2008, in: Marcel van der Linden (Hrsg.), *Humanitarian intervention and changing labor relations. The long-term consequences of the abolition of the slave trade*, Leiden/Boston 2011, S. 69–114.
- Seyferth, Giralda, Deutsche Einwanderung nach Brasilien, in: Sérgio Costa/Gerd Kohlhepp/Horst Nitschack/Hartmut Sangmeister (Hrsg.), *Brasilien heute. Geographischer Raum, Politik, Wirtschaft, Kultur*, Frankfurt am Main/Madrid 2010, 2., vollständig neu bearbeitete Auflage, S. 739–756.
- Sherwood, Marika, *After abolition: Britain and the slave trade since 1807*, London/New York, 2007.
- Sideris, E. G./Konsta, A. A., A Letter from Jean-Pierre Boyer to Greek Revolutionaries, in: *Journal of Haitian Studies* 11 (2005) 1, S. 167–171.
- Siebenhühner, Kim/Jordan, John/Schöpf, Gabriel (Hrsg.), *Cotton in Context. Manufacturing, Marketing, and Consuming Textiles in the German-speaking World (1500–1900)*, Wien, 2019.
- Sieveking, Heinrich, Der Hamburgische Syndikus Karl Sieveking (1787–1847): Ein Lebensbild aus der Zeit der Erneuerung der Hansischen Selbstständigkeit, in: *Hansische Geschichtsblätter* 13 (1907), S. 343–380.
- Sieveking, Heinrich, Hansische Handelspolitik unter dem Deutschen Bunde nach den Papieren des Hamburger Syndikus Karl Sieveking, in: *Hansische Geschichtsblätter* 27 (1922), S. 72–114.

- Simonsen, Gunvor, Skin Colour as a Tool of Regulation and Power in the Danish West Indies in the Eighteenth Century, in: *The Journal of Caribbean History* 37 (2003) 2, S. 256–276.
- Simonsen, Gunvor/Olsen, Poul Erik, Slavesamfundet konsolideres 1740–1802, in: Poul Erik Olsen (Hrsg.), *Vestindien. St. Croix, St. Thomas, St. Jan*, Kopenhagen 2017, S. 132–209.
- Sint Nicolaas, Eveline, *Shackles and bonds: Suriname and the Netherlands since 1600*, Amsterdam/Nijmegen, 2018.
- Spiekermann, Uwe, Why Biographies? Actors, Agencies, and the Analysis of Immigrant Entrepreneurship, in: Hartmut Berghoff/Uwe Spiekermann (Hrsg.), *Immigrant Entrepreneurship. The German-American Experience since 1700*. (German Historical Institute Washington DC, Bulletin Supplement No.12), Washington DC 2016, S. 37–51.
- Spohr, Arne, “Mohr und Trompeter”: Blackness and Social Status in Early Modern Germany, in: *Journal of the American Musicological Society* 72 (2019) 3, S. 613–663.
- Spohr, Arne, Violence, Social Status, and Blackness in Early Modern Germany: The Case of the Black Trumpeter Christian Real (ca. 1643–after 1674), in: Rebekka von Mallinckrodt/Sarah Lentz/Josf Köstlbauer (Hrsg.), *Beyond Exceptionalism – Traces of Slavery and the Slave Trade in Early Modern Germany, 1650–1850*, Berlin/Boston 2021, S. 57–80.
- Steffen, Anka, A cloth that binds: new perspectives on the eighteenth-century Prussian economy, in: *Slavery & Abolition* 42 (2021) 1, S. 105–129.
- Steffen, Anka/Weber, Klaus, Spinning and Weaving for the Slave Trade: Proto-Industry in Eighteenth-Century Silesia, in: Felix Brahm/Eve Rosenhaft (Hrsg.), *Slavery Hinterland. Transatlantic Slavery and Continental Europe, 1680–1850*, Suffolk 2016, S. 87–107.
- Stein, Wolfgang Hans, Kaufmannsbrieue aus Baltimore für Bremen im Jahre 1797: Ein Beitrag zur Geschichte des Amerikahandels, in: *Bremisches Jahrbuch* 92 (2013), S. 142–190.
- Steinbrunn, Margret, *Johann Böse und seine Familie. Vom armen Köthnersohn aus Stotel zum reichen Zuckerfabrikanten in Bremen*, Clausthal-Zellerfeld, 2010.
- The Danish Newspapers, <http://dedanskeavisser.dk/newspapers/501-1>, Zugriffsdatum 28.5.2020.
- Thiel, Reinhold, *Die Geschichte des Norddeutschen Lloyd 1857–1970: Band I 1857–1883*, Bremen, 2001.
- Thiel, Reinhold, *Die Geschichte des Norddeutschen Lloyd 1857–1970: Band V 1945–1970*, Bremen, 2006.
- Thornton, John Kelly, *A cultural history of the Atlantic world, 1250–1820*, New York, NY, 2012.
- Tidemann, Heinrich, Die Zensur in Bremen von den Karlsbader Beschlüssen 1819 bis zu ihrer Aufhebung 1848. II. Teil, in: *Bremisches Jahrbuch* 32 (1929), S. 1–110.
- Tilly, Richard H., *Geschichte der Wirtschaftspolitik: Vom Merkantilismus zur sozialen Marktwirtschaft*, Berlin/Boston, 1993.

- Tinnie, Dinizulu Gene, The Slaving Brig Henriqueta and Her Evil Sisters: A Case Study in the 19<sup>th</sup>-Century Illegal Slave Trade to Brazil, in: *The Journal of African American History* 93 (2008) 4, S. 509–531.
- Tomich, Dale, The Second Slavery and World Capitalism: A Perspective for Historical Inquiry, in: *International Review of Social History* 63 (2018) 3, S. 477–501.
- Tomich, Dale W., “The Second Slavery”: Bonded Labor and the Transformations of the Nineteenth-century World Economy, in: Francisco O. Ramirez (Hrsg.), *Rethinking the Nineteenth Century. Contradictions and Movements*, New York 1988, S. 103–117.
- Tomich, Dale W., *Through the Prism of Slavery: Labor, Capital, and World Economy*, Lanham, MD, 2004.
- Torget, Andrew J., *Seeds of Empire: Cotton, Slavery, and the Transformation of the Texas Borderlands, 1800–1850*, Chapel Hill, 2015.
- Towers, Frank, Strange Bedfellows: The Union Party and the Federal Government in Civil War Baltimore, in: *Maryland Historical Magazine* 106 (2011) 1, S. 7–35.
- Trans-Atlantic Slave Trade Database, <https://www.slavevoyages.org/assessment/estimates>, Zugriffsdatum 16.4.2020.
- Trivellato, Francesca, *The familiarity of strangers: The Sephardic diaspora, Livorno, and cross-cultural trade in the early modern period*, New Haven, 2009.
- Ueckmann, Natascha/Weiershausen, Romana, Vorwort, in: dies. (Hrsg.), *Sklavenaufstände in der Literatur. Les révoltes d’esclaves dans la littérature*, Berlin 2020, S. 1–11.
- Ulbert, Jörg, La fonction consulaire au XIXe siècle, in: Jörg Ulbert/Lukian Prijac (Hrsg.), *Consuls et services consulaires au XIXe siècle. Die Welt der Konsulate im 19. Jahrhundert. Consulship in the 19th century*, Hamburg 2010, S. 9–18.
- Van der Linden, Marcel, Zur Logik einer Nicht-Entscheidung: Der Wiener Kongress und der Sklavenhandel, in: Thomas Just/Wolfgang Maderthaler/Helene Maimann (Hrsg.), *Der Wiener Kongress. Die Erfindung Europas*, Wien 2014, S. 354–373.
- Van Rossem, Cefas/van der Voort, Hein, *Die Creol taal: 250 years of Negerhollands texts*, Amsterdam, 1996.
- Varella, Claudia, The Price of “Coartación” in the Hispanic Caribbean: How much Freedom does the Master owe to the Slave, in: *International Journal of Cuban Studies* 4 (2012) 2, S. 200–210.
- Varella, Claudia/Barcia Paz, Manuel, *Wage-earning slaves: Coartación in nineteenth-century Cuba*, Gainesville, FL, 2020.
- Vermeulen, Han F., Göttingen und die Völkerkunde. Ethnologie und Ethnographie in der deutschen Aufklärung, 1710–1815, in: Hans Erich Bödeker/Philippe Büttgen/Michel Espagne (Hrsg.), *Die Wissenschaft vom Menschen in Göttingen um 1800. Wissenschaftliche Praktiken, institutionelle Geographie, europäische Netzwerke*, Göttingen 2008, S. 199–230.
- Veyrassat, Béatrice, *Histoire de la Suisse et des Suisses dans la marche du monde: (XVIe siècle-Première Guerre mondiale): espaces – circulations – échanges*, Neuchâtel, Suisse, 2018.
- Vogt, Annette Christine, *Ein Hamburger Beitrag zur Entwicklung des Welthandels im 19. Jahrhundert: Die Kaufmannsreederei Wappäus im internationalen Handel Venezuelas und der dänischen sowie niederländischen Antillen*, Stuttgart, 2003.

- Wagner, Maria, Das Bild Amerikas in der deutschen Presse von 1828 bis 1865, in: Frank Trommler (Hrsg.), *Amerika und die Deutschen. Bestandsaufnahme einer 300jährigen Geschichte*, Opladen 1986, S. 314–326.
- Walter, Rolf, *Preussen und Venezuela: Edition der preussischen Konsularberichte über Venezuela, 1842–1850*, Frankfurt am Main, 1991.
- Wätjen, Hermann, Die deutsche Auswanderung nach Brasilien in den Jahren 1820–1870, in: *Weltwirtschaftliches Archiv. Zeitschrift des Instituts für Weltwirtschaft und Seeverkehr an der Universität Kiel* 19 (1923), S. 595–609.
- Wätjen, Hermann, Die Hansestädte und Brasilien 1820 bis 1870. Eine wirtschaftsgeschichtliche Studie, in: *Weltwirtschaftliches Archiv. Zeitschrift des Instituts für Weltwirtschaft und Seeverkehr an der Universität Kiel* 22 (1925), S. 33–57.
- Wätjen, Hermann, *Aus der Frühzeit des Nordatlantikverkehrs*, Leipzig, 1932.
- Weber, Klaus, *Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel 1680 – 1830: Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux*. Zugl.: Hamburg, Univ., Diss., 2001 u.d.T.: Weber, Klaus: *Deutsche Kaufmannsfamilien im atlantischen Manufaktur- und Kolonialwarenhandel*, München, 2004.
- Weber, Klaus, Deutschland, der atlantische Sklavenhandel und die Plantagenwirtschaft der Neuen Welt, in: *Journal of Modern European History* 7 (2009) 1, S. 37–67.
- Weber, Klaus, The Hamburg Sephardic Community in the Context of the Atlantic Economy, in: *transversal Zeitschrift für Jüdische Studien* 14 (2013), S. 23–40.
- Wehler, Hans-Ulrich, *Deutsche Gesellschaftsgeschichte Bd.1: Vom Feudalismus des Alten Reiches bis zur defensiven Modernisierung der Reformära 1700–1815*, München, 1987.
- Weidinger, Ulrich, *Mit Koggen zum Marktplatz: Bremens Hafenstrukturen vom frühen Mittelalter bis zum Beginn der Industrialisierung*, Bremen, 1997.
- Werner, Michael/Zimmermann, Bénédicte, Vergleich, Transfer, Verflechtung. Der Ansatz der *Histoire croisée* und die Herausforderung des Transnationalen, in: *Geschichte und Gesellschaft* 28 (2002) 4, S. 607–636.
- Werner, Michael/Zimmermann, Bénédicte, Beyond Comparison: *Histoire Croisée* and the Challenge of Reflexivity, in: *History and Theory* 45 (2006) 1, S. 30–50.
- White, Shane, *Slavery in New York State in the Early Republic*, in: *Australasian Journal of American Studies* 14 (1995) 2, S. 1–29.
- White, Shane, *Somewhat more independent: The end of slavery in New York City, 1770–1810*, Athens, 1995.
- Wilson, Samuel/Lemann, Bernard/Christovich, Mary Louise/Toledano, Roulhac/Swanson, Betsy/Schlesinger, Dorothy G./Cangelosi, Robert J./Reeves, Sally Kirtledge/Holden, Pat, *New Orleans architecture. Volume IV: The Creole Faubourgs*, 2006.
- Wimmler, Jutta, *The Sun King's Atlantic: Drugs, demons and dyestuffs in the Atlantic world, 1640–1730*, Leiden/Boston, 2017.
- Wimmler, Jutta/Weber, Klaus (Hrsg.), *Globalized Peripheries: Central Europe and the Atlantic World, 1680–1860*, Melton, 2020.



- Winnebeck, Julia/Sutter, Ove/Hermann, Adrian/Antweiler, Christoph/Conermann, Stephan, On Asymmetrical Dependency. Concept Paper 2021/01, <https://www.dependency.uni-bonn.de/en/publications/bcdsss-publishing-series/bcdsss-publishing-series>, Zugriffsdatum 17.12.2021.
- Winston, James E., Notes on the Economic History of New Orleans, 1803–1836, in: *The Mississippi Valley Historical Review* 11 (1924) 2, S. 200–226.
- Witzendorff, Hans Jürgen von, Beiträge zur bremischen Handelsgeschichte der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts, in: *Bremisches Jahrbuch* 43 (1951), S. 342–394.
- Wokeck, Marianne S., From the Colonial Economy to Early Industrialization, 1720–1840. Volume I, Introduction, <http://www.immigrantentrepreneurship.org/entries/volume-1-introduction/>, Zugriffsdatum 20.8.2020.
- Wong, Edlie L., *Neither fugitive nor free: Atlantic slavery, freedom suits, and the legal culture of travel*, New York, 2009.
- Wurthmann, Nicola, *Senatoren, Freunde und Familie: Herrschaftsstrukturen und Selbstverständnis der Bremer Elite zwischen Tradition und Moderne (1813 – 1848)*. Zugl.: Hamburg, Univ., FB Philosophie, Diss., 2007, Bremen, 2009.
- Zantop, Susanne, *Kolonialphantasien im vorkolonialen Deutschland (1770 – 1870)*, Berlin, 1999.
- Zaugg, Roberto, Intrecci transimperiali nell’Atlantico moderno: storiografia accademica e attivismo decoloniale in Germania e in Svizzera, in: *Storica* 79 (2021), S. 9–51.
- Zeuske, Michael, Die vergessene Revolution: Haiti und Deutschland in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Aspekte deutscher Politik und Ökonomie in Westindien, in: *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas* 28 (1991) 1, S. 285–325.
- Zeuske, Michael, Christian Wilhelm Jamm und die Sklaverei auf Kuba, in: *Geroldsecker Land. Jahrbuch einer Landschaft* 45 (2003), S. 19–46.
- Zeuske, Michael, Preußen und Westindien. Die vergessenen Anfänge der Handels- und Konsularbeziehungen Deutschlands mit der Karibik und Lateinamerika 1800–1870, in: Sandra Carreras/Günther Maihold (Hrsg.), *Preussen und Lateinamerika im Spannungsfeld von Kommerz, Macht und Kultur*, Münster 2004, S. 145–215.
- Zeuske, Michael, *Schwarze Karibik: Sklaven, Sklavereikultur und Emanzipation*, Zürich, 2004.
- Zeuske, Michael, Deutsche als Eliten in Lateinamerika (19. Jahrhundert). Regionen, Typen, Netzwerke und paradigmatische Lebensgeschichten, in: Markus A. Denzel (Hrsg.), *Deutsche Eliten in Übersee (16. bis frühes 20. Jahrhundert)*. *Büdingen Forschungen zur Sozialgeschichte* 2004 und 2005, Sankt Katharinen 2007, S. 173–206.
- Zeuske, Michael, *Von Bolívar zu Chávez: Die Geschichte Venezuelas*, Zürich, 2008.
- Zeuske, Michael, Mongos und Negreros: Atlantische Sklavenhändler im 19. Jahrhundert und der iberische Sklavenhandel 1808/1820–1873, in: Christine Hatzky (Hrsg.), *Sklaverei und Postemanzipationsgesellschaften in Afrika und der Karibik*, Münster 2010, S. 57–115.
- Zeuske, Michael, *Handbuch Geschichte der Sklaverei: Eine Globalgeschichte von den Anfängen bis zur Gegenwart*, Berlin, 2013.
- Zeuske, Michael, Atlantic Slavery und Wirtschaftskultur in welt- und globalhistorischer Perspektive, in: *Geschichte in Wissenschaft und Unterricht* 66 (2015) 5/6, S. 280–301.

- Zeuske, Michael, Sklavenhändler, Negereros und Atlantikreolen: Eine Weltgeschichte des Sklavenhandels im atlantischen Raum, Berlin/Boston, 2015.
- Zeuske, Michael, Out of the Americas: Slave traders and the Hidden Atlantic in the nineteenth century, in: *Atlantic Studies* 15 (2018) 1, S. 103–135.
- Zeuske, Michael, Atlantik und „Atlantic Slavery“ Neuere Forschungskomplexe und Historiografien, in: *Historische Zeitschrift* 309 (2019) 2, S. 411–428.
- Zeuske, Michael, The Atlantic and Atlantic Slavery, Second Slavery, the *Hidden Atlantic*, and Capitalism, in: Dale W. Tomich/Paul E. Lovejoy (Hrsg.), *The Atlantic and Africa. The Second Slavery and Beyond*, Albany NY 2021, S. 87–130.
- Ziegler, Heide, Bremens politische, ökonomische und soziokulturelle Beziehungen zu China bis zum Ende des Ersten Weltkrieges, Göttingen, 2003.
- Zimmerer, Jürgen, Kolonialismus und kollektive Identität: Erinnerungsorte der deutschen Kolonialgeschichte, in: ders. (Hrsg.), *Kein Platz an der Sonne. Erinnerungsorte der deutschen Kolonialgeschichte*, Frankfurt/New York 2013, S. 9–38.

## Anhang

### 1. Durch die Senatszertifikate nachweisbare abfahrende Schiffe und Schiffsankünfte aus den Süd-USA, der Karibik, Südamerika, Batavia, Manila, 1782–1820<sup>1493</sup>

Jahr	Durch Senatszertifikate nachweisbare abfahrende Schiffe	Durch die Schlachtbücher nachweisbare ankommende Schiffe (inkl. Nord-USA)
1782	1	1 (1)
1783	-	4 (4)
1784	-	7 (7)
1785	-	6 (7)
1786	1	5 (6)
1787	-	11 (12)
1788	-	19 (19)
1789	-	20 (21)
1790	-	19 (20)
1791	-	23 (23)
1792	-	28 (28)
1793	2	24 (25)
1794	3	47 (47)
1795	4	37 (42)
1796	-	40 (42)
1797	3	61 (66)
1798	4	47 (51)
1799	1	64 (82)
1800	11	51 (65)

1493 Die Daten stammen aus der eigenen Auszählung der Senatszertifikate in StAB 2-R.II.p.5. Bd. 4–16 und der Schlachtbücher in StAB 2-Ss.2.a.4.f.1. Bd. 9–25. Der Abfahrtsort ist insbesondere während der Weserblockaden nicht immer Bremen.

1801	4	49 (63)
1802	9	41 (53)
1803	26	31 (35)
1804	38	-
1805	42	6 (6)
1806	11	39 (49)
1807	6	5 (5)
1808	-	-
1809	1	-
1810	-	-
1811	-	-
1812	-	-
1813	-	-
1814	1	5 (5)
1815	8	51 (57)
1816	6	61 (76)
1817	1	52 (67)
1818	-	68 (79)
1819	-	69 (80)
1820	2	65 (78)

## 2. Durch die Senatszertifikate nachweisbare transatlantisch abfahrende Schiffe und Schiffsankünfte, 1823–1843<sup>1494</sup>

Jahr	Durch Senatszertifikate nachweisbare abfahrende Schiffe	Ankommende Schiffe der transatlantischen Fahrt
1823	1	109
1825	1	89
1826	1	103

<sup>1494</sup> Die Daten der Senatszertifikate stammen aus eigener Auszählung in StAB 2-R.II.p.5. Bd. 16. Die Zahlen der ankommenden Schiffe stammen aus Rauers, Bremer Handelsgeschichte im 19. Jahrhundert, 1913, Statistisches Tabellarium, S. 46f.

1831	1	168
1832	3	208
1833	6	150
1834	1	174
1835	1	168
1842	2	258
1843	3	261

3. Zielgebiete aller in den Senatszertifikaten belegter abfahrender Schiffe ohne Nord-USA, 1782–1843<sup>1495</sup>

205 nachweisbare Fahrten:

Süd-USA 95: Baltimore 66; Charleston 20; New Orleans 5; Alexandria/Norfolk 3; Galveston 3; Savannah 1.

Karibik 83: St. Thomas 61; Havanna 6; Guadeloupe 4; Westindien 3; St. Domingo 3; Curacao 2; Martinique 1; Puerto Rico 1.

Süd-Amerika 25: La Guaira 8; Suriname 4; Brasilien 4; Rio de Janeiro 2; Porto Cabello 2; Demerara 2; Buenos Aires 2; Chile 1.

Batavia: 2.

4. In den Senatszertifikaten für das Jahr 1805 nachweisbare Warenexporte in die Süd-USA und die Karibik<sup>1496</sup>

Insgesamt 363 Zertifikatsersuche, 28 Konnossemente, 3 Verklarungen, 4 Zertifikate, 1 Liste von Schiffsinteressenten, 375 Lieferungen von 172 Kaufleuten:

**Textil:** Leinen 4435 Kisten, 2592 Packen, 26 Futter, 179 Ballen, 296 Probekisten; Säcke 111 Packen, 107 Ballen, 100 Stück, 1 Partie; diverse Stoffe und Tücher (Kaschmir, Seide, Segeltuch, Tischtuch etc.): 49 Kisten, 134 Packen, 10 Fässer, 15 Ballen, 1 Sack, 97Fuß 5Zoll; Wollwaren: 7 Kisten, 1 Packen, 4 Ballen; Drillich: 89 Kisten; Baumwollwaren: 4 Kisten; Schuhe/Stiefel: 26 Kisten; Strümpfe: 3 Kisten; sonstige Bekleidung: 13 Kisten, 1 Koffer; Färbewaren: 18 Fässer. *Gesamt*: 4626 Kisten, 2838 Packen, 305 Ballen, 26 Futter, 28 Fässer, 296 Probekisten, 1 Koffer, 1 Partie, 100 Stück, 97Fuß 5Zoll.

1495 Eigene Auszählung der Senatszertifikate in StAB 2-R.II.p.5. Bd. 4–16.

1496 Eigene Auszählung der Senatszertifikate in StAB 2-R.II.p.5. Bd. 12.

**Metallwaren:** Eisenwaren: 74 Kisten, 17 Fässer, 1 halbe Kiste, 5 Probekisten, 1 Probefass; Nägel: 50 Fässer, 5 Fässchen; Essbesteck: 1 Kiste, 12 Fässer; Eisen/Stahl: 40 Bund, 1 Bündel, 343 Stäbe, 1 Fässchen, 1 Partie; Blei: 5 Mollen; Goldwaren: 1 Kiste. *Gesamt:* 76 Kisten, 1 halbe Kiste, 5 Probekisten, 79 Fässer, 6 Fässchen, 1 Probefass, 40 Bund, 1 Bündel, 343 Stäbe, 5 Mollen, 1 Partie.

**Plantagengerät:** Gerät: 114 Kisten, 47 Fässer; Wagen: 4 Stück

**Manufaktur-/Gebrauchswaren:** Manufakturwaren: 10 Kisten, 4 Kistchen, 1 Packen; Fabrikwaren: 49 Kisten, 12 Fässer, 1 Ballen; Glaswaren: 90 Kisten, 8 Fässer; Spiegel: 26 Kisten; Spiegel & Spielsachen: 26 Kisten; Nürnberger Waren: 4 Kisten; Holzwaren: 1 Kiste; Spielzeug: 2 Kisten; Murmeln: 7 Kisten, 3 Fässer; Papier/Schreibmaterialien: 19 Kisten, 1 Fass; Steingut: 32 Kisten, 76 Fässer, 2 Partien; Porzellan: 5 Kisten; Regenschirme: 3 Kisten, 2 Packen; Taschenuhren: 1 Kistchen; Möbel: 1 Kommode, Pulte 3 Stück, Tische 24 Stück, Stühle 144 Stück, 1 Kiste; Lichter: 20 Kisten; Pfeifen: 17 Kisten, 1 Tonne; Bücher: 1 Kiste, 1 Kistchen, 6 Packen; Arznei/medizinische Geräte: 10 Kisten, 2 Fässer, 1 Packen; Leim: 1 Kiste; Siegellack: 1 Kiste; Seife: 30 Kistchen; Pomade: 1 Kiste; Hängematten 1 Ballen; Hobeln: 1 Kiste; Kaffeemühlen: 3 Fässer; Strohware: 4 Kisten; Musikinstrumente: 1 Kiste; Violin: 4 Kisten; Waffen: 1 Kiste, 1 Fass; Haarspulen: 12 Fässer; Kölnisch Wasser: 1 Kiste. *Gesamt:* 337 Kisten, 36 Kistchen, 10 Packen, 119 Fässer, 2 Ballen, 1 Tonne, 2 Partien, 172 einzelne Möbel.

**Lebensmittel:** Fleisch: 15 Kisten, 704 Stück, 14 Fässer, 1 Tonne, 1 Tönnchen; Käse: 1075 Kisten, 31 Kistchen, 6 Fässer; Trockenware: 3 Fässer; Wasser: 4 Kisten, 44 Körbe; Essig: 204 Anker, 40 halbe Anker, 20 viertel Anker, 30 Oxhoft, 1 Fass; Öl: 25 Kisten, 100 Putten, 40 Keller, 36 Fässchen, 100 Krüge, 10 Flaschen, 2 Piepen; Butter: 50 Fässer, 50 Fässchen; Zucker: 1 Fass; Senf: 4 Kisten; Tee 18 Fässer, 10 Fässchen, 47 Oxhoft; Beeren: 10 Säcke; Diverses: 7 Kisten, 24 Keller, 24 halbe Anker, diverse Mundprovision. *Gesamt:* 1130 Kisten, 31 Kistchen, 704 Stück, 93 Fässer, 96 Fässchen, 1 Tonne, 1 Tönnchen, 44 Körbe, 10 Säcke, 241 Anker, 64 Keller, 77 Oxhoft, 100 Putten, 10 Flaschen, 100 Krüge, 2 Piepen, „diverse Mundprovision“.

**Alkohol:** Wein: 1966 Kisten, 105 Oxhoft, 6 Piepen; Genever: 1640 Keller, 50 halbe Keller; Branntwein: 25 Anker, 50 halbe Anker, 55 Piepen, 10 Gebinde; Bier: 25 Kisten, 125 Oxhoft; Likör: 3 Kisten; Champagner: 4 Körbe. *Gesamt:* 1994 Kisten, 125 Oxhoft, 1665 Keller, 50 Anker, 4 Körbe, 61 Piepen, 10 Gebinde.

**Diverse Waren:** Leere Behälter: Korbboutillen 620 Stück, Oxhoft 76 Stück, Rumfässer 36 Stück, 89 Gebinde, Flaschenkeller 2 Kisten; Zement: 6

Oxhoft; Farbe: 12 Fässer, 89 Fässchen; Felle 6 Kisten=600 Stück; Fahleder: 1 Kiste; Samen: 6 Fässer; Töpfererde 63 Fässer, 20 Oxhoft; Verschiedenes: 2 Kisten, 1 Kistchen, 2 Körbe, 2 Fässer, 1 Packen. *Gesamt*: 11 Kisten, 1 Kistchen, 85 Fässer, 89 Fässchen, 2 Körbe, 1 Packen, 26 Oxhoft; 821 Stück.

**Ohne Angabe/unleserlich**: 200[?]; 22[?]; 2 Fässchen [?]; 6 Kisten [?], 6 Packen [?].

Volumenmaße:

Bremer Oxhoft= 217,44 Liter. 1 Oxhoft = 1½ Ohm = 270 Quart.<sup>1497</sup>

Bremer Anker = 35,436 Liter. 1 Anker = 44 Quart.<sup>1498</sup>

Keller (nur für Genever) = 2 Kubikfuß in Amsterdam. 1 Amsterdamer Fuß = 283,0615mm. 1 Keller = 566,123 Kubikmillimeter.<sup>1499</sup>

---

1497 Schwarzwälder, Das große Bremen-Lexikon, 2003, S. 659, Oxhöft.

1498 Ebd., S. 25, Anker.

1499 R. Delbrück/J. Hegel, Handels-Archiv. Sammlung der neuen auf Handel und Schiffahrt bezüglichen Gesetze und Verordnungen des In- und Auslandes und Statistische Mittheilungen über den Zustand und die Entwicklung des Handels und der Industrie in der Preussischen Monarchie. Nach amtlichen Quellen. Zweite Hälfte, Berlin, 1848, S. 105.





# Register<sup>1500</sup>

## *Personenregister*

- Blancke, Johann Ludwig 144, 155, 157, 301, 308f., 330, 461
- Bercht, August 427, 429, 455
- Böse, Johann 270, 271, 272–279, 300, 301, 305, 330f.
- Böse, Heinrich 270–275, 278
- Böving, Franz Johann 70, 162, 308, 460–467, 469–472, 485, 487
- Böving, Johann August 310–314
- Bothe, Johann Friedrich 233
- Boyer, Jean-Pierre 206, 226, 458
- Büsing, Friedrich Alexander 261f.
- Brune, Friedrich Wilhelm 186, 187f., 230, 467, 472
- Brune, John Christian 472
- Cantero, Justo Germán 319f.
- Cassel, Carl Philipp 57f., 177, 297, 300, 340–342, 345
- Conradi, Adolph 317
- Dencker, Johann 143–145, 149f., 158, 163, 167
- Doench, August 144, 152, 153f., 162, 179, 182
- Duckwitz, Arnold 261f., 318, 326–328, 329, 331, 429, 460, 474, 476
- Eckard, Johan Friedrich 143, 149, 163,
- Eckard, Christian Detlef 143, 152, 163f.
- Eschels, Jens Jacob 160f.
- Frese, Diedrich Heinrich 219, 236, 244
- Fritze, Johanna Dorothea, geb. Duckwitz 318, 328
- Fritze, Johannes 319, 320f., 323–325, 327f.
- Fritze, Richard 230, 249, 260–262, 309–331, 460, 468, 476
- Frey, Friedrich 229, 236
- Gildemeister, Johann Carl Friedrich 134, 200–203, 218, 221, 227, 235, 369, 371, 372, 377, 380–382, 386, 387, 388f., 391, 427f., 440, 469
- Goldmann, Christian 152, 164
- Gramlich, Georg 183, 217, 244
- Gruner, Adelgunde, geb. von Scholten 153, 169, 171, 173–176
- Gruner, August Wilhelm 107, 126f., 137, 143, 152f., 158, 163, 165f., 168–177, 180, 182, 341
- Gruner, Christian Siegfried 165, 166–168, 170, 309
- Gruner, Erich Christian Ludwig 143, 162, 177–181, 392
- Heineken, Christian Abraham 58, 60, 61, 67, 96, 279, 331
- Hodges, George Lloyd 371f., 418, 422
- Horn, Gottlieb Friedrich Carl 408, 412, 413
- Humboldt, Alexander von 260, 289, 315, 469
- Iken, Carl Jakob 427, 457
- Iken, Justin Friedrich Wilhelm 270, 408, 410, 420, 422, 457
- Iznaga, Juana Hernandez de 322
- Iznaga, Carmita de 318
- Kerkhoff, Matthys 152, 302–304, 306f.
- Klee, Friedrich Rudolph 224, 244, 268
- Lehmkuhl, Carl 317, 325f., 327
- Mann, Ambrose Dudley 474, 475, 478
- Martinez, Pedro 378
- Melm, Gottfried 73, 82, 296–301, 302, 330
- Mooyer, Hermann 373, 376, 378, 398, 421
- Müller, Henrich 144f., 150, 152, 157, 164, 301–308, 330
- Oldendorp, Christian Georg Andreas 115, 153, 176, 277, 305
- Overbeck, Ludwig 310, 314
- Pagenstecher, Johann Rudolph 72, 95 100, 120–122, 124f., 144, 150, 166, 167, 300

---

1500 *Kursiv* gesetzte Seitenzahlen verweisen auf Fußnoten.

Pagenstecher, Ludwig 72, 144, 159  
 Quentell, Leo 373, 388, 394f., 399, 439  
 Rötgers, Heinrich 129, 144f., 150–152, 155, 158f., 183, 184, 188  
 Rodewald, Friedrich 262–264  
 Schimmelmänn, Heinrich Carl von 270, 271, 272f., 275–279, 305, 335  
 Schimmelmänn, Heinrich Ludwig von 273–277  
 Scholten, Casimir Wilhelm von 169  
 Siedenburg, Ratje 372f., 376, 378–380, 385–389, 394f., 399, 421, 438, 440  
 Sieveking, Karl 200f., 218, 365–367  
 Smidt, Johann 61, 192, 200, 202, 206, 217, 221, 237, 239, 245, 383, 427–429, 447, 452, 478  
 Stepney, William 13, 161, 346, 407–417, 423, 425, 456, 460, 470, 486  
 Stockmeyer, Christian 39, 234, 245–247, 250–256, 265, 292, 324, 451, 488  
 Strohm, Christian Diedrich 183, 184, 214, 240, 257f., 265  
 Strohm, Johann Friedrich 104, 152, 183–185, 188, 214, 221, 223f., 236, 240f., 355  
 Stuhlmann, Caspar Friedrich 129, 225, 232f., 240, 256  
 Symonds, Thomas Edward 369, 371, 373, 374, 376f., 380–382, 385–390, 392–399, 438f.  
 Theremin, Carl Wilhelm 235, 245, 247  
 Theremin, Leon 235, 246  
 Thulesius, Johann Daniel 383f., 410  
 Thurburn, James Ptolomy 373, 376f., 380, 382, 388f., 394, 398, 439  
 Traub, Carl Wilhelm 318f., 325f., 327  
 Tyng, Charles 259, 263, 373–379, 382–385, 387–389, 395–399, 421, 423, 439–441  
 Ten Brink, Johann Hermann Christian 218f., 233–235, 238–240, 242–245, 247, 250  
 Uthhoff, Johann Friedrich 82, 95, 168, 297  
 Ursinus, Edward 151, 158  
 Voss, Eduard Wilhelm de 217, 264, 475f.  
 Wätjen, Hermann 280f., 283  
 Westermann, Friedrich 152, 163  
 Wichelhausen, Johann Ludwig 102, 147, 158  
 Wichelhausen, Hieronymus Daniel 196

Wilckens, Henrich 280, 281, 283f., 291–295, 300f., 324, 462, 465  
 Wilckens, Jacob Friedrich 13, 129, 279–291, 294–296, 297, 298–301, 330f., 355  
 Wilckens, Martin 13, 61, 280, 281f., 283–290, 294–296, 299, 300  
 Wilhelmi, Johann Philipp 144f., 157  
 Williams, Sim *siehe Stepney, William*  
 Wilmanns, Henrich 75, 136, 144f., 150, 152, 158, 160f., 163, 302, 341

## Ortsregister

Afrika 24, 32, 42, 79, 105f., 130, 182, 205, 250, 253, 255, 256, 291–293, 316, 336, 337, 344, 346, 348, 351, 359, 361, 367f., 374f., 377, 387f., 397, 400, 403, 422f., 430–432, 434, 436, 441, 443, 451, 457f., 468, 484  
 Amsterdam 56, 80, 129, 456f.  
 Baltimore 20, 73, 75, 81, 84f., 87, 89, 98, 113, 120, 122, 124f., 136, 158, 161, 185–189, 196, 230, 287, 341, 355, 373, 462–464, 467, 471–473, 483  
 Batavia 22, 57, 61, 62, 73, 85, 91, 93, 120, 122, 124, 296, 297, 373  
 Bordeaux 31, 56, 84, 117, 132, 151, 360  
 Brasilien 20f., 24f., 34, 39, 45, 59, 67, 73, 75, 85, 87f., 90, 91, 109, 115, 148, 155, 192, 194f., 197–206, 208, 211, 213, 218f., 225f., 229, 231–234, 238, 240, 245f., 250–252, 254–256, 263, 292, 305, 316, 324, 357, 361, 362, 364, 367, 376, 377, 417, 432, 446, 451, 469, 488, 490f.  
 Bremerhaven 19, 59, 196, 245, 312–314, 332–334, 359, 373, 383, 388, 405, 407f., 410–412, 415, 416, 417–420, 422, 437, 475, 485, 491  
 Cabinda 373, 376f., 380, 385, 389, 397f., 441  
 Charleston 21, 73f., 85, 87, 98, 113, 115, 120, 122f., 157, 172, 222, 287, 360, 476  
 Curaçao 73, 85, 100, 103, 178, 373  
 Frankreich 16, 23, 56, 61, 69, 71, 80, 105f., 117, 133f., 171, 199, 201, 203, 206, 226, 243, 254, 263, 265, 271, 281, 353, 367, 370, 400–402, 432, 435, 443, 446  
 Großbritannien 59, 71f., 105, 109, 191, 193–195, 197, 199f., 203, 205, 213, 225, 226, 243, 250, 255, 257, 263, 265, 267f., 287, 291, 293, 311, 316, 337, 339, 347, 357–359, 362, 364, 367, 370, 371, 387, 392, 399–402, 417f., 422, 424, 426, 430–

- 432, 435f., 439, 441f., 446, 449, 452, 455, 458, 477f., 484f., 491
- Großkolumbien 183f., 223, 258
- Guadeloupe 73, 78, 85, 98, 120–122, 459
- Haiti 21, 59, 73, 87, 88, 134, 205–207, 217, 225f., 237, 239, 243, 254, 284, 285f., 289, 293f., 357, 452f., 458
- Hamburg 33, 39, 59, 80, 81, 83, 115, 118, 126, 137, 150f., 159, 161, 181, 191, 195, 197, 200, 204, 206, 208, 218f., 220, 225, 227, 228, 232–234, 265, 272, 278, 291, 324, 332, 336, 339, 342, 344, 357, 360f., 364, 368, 373, 391, 401, 403–405, 413, 418f., 422, 424, 493
- Havanna 53, 73, 76, 85f., 88, 98, 100, 115, 122f., 126, 172, 215, 241, 243, 259, 261, 310f., 315, 317, 326, 360, 367, 373, 375f., 378f., 386f., 392, 400, 421, 432, 441, 467
- Jakarta *siehe Batavia*
- Jamaika 13, 25, 49, 129f., 269, 280, 282–287, 290, 294–299, 301, 357
- Kingston 84, 283–286, 290, 298
- Kuba 20, 24f., 34, 45, 53, 87f., 91, 92, 109, 115, 134, 165, 178, 190, 197f., 201f., 225, 239, 243, 248, 258–263, 264, 266, 268f., 286, 289, 309–312, 313, 314–317, 319, 320f., 325f., 328–330, 342, 357, 361, 364, 373, 375–377, 432, 446, 460, 461, 466f., 469, 474, 476, 485f., 491f.
- La Guaira 73, 85, 100, 102, 104, 124, 151, 172, 183f., 221, 223f., 227, 236
- La Rochelle 280f., 283–287, 296, 355
- London 31, 56, 63, 79, 84, 124f., 129f., 132f., 171, 195, 203, 227, 291, 337, 347f., 376, 390, 400, 401, 475
- Lübeck 42, 59, 80, 161, 191, 195, 200, 208, 233f., 265, 281, 357, 364, 369, 391, 393, 395, 399, 401, 404f., 413, 424
- Martinique 71, 73, 85, 98, 122, 459
- Mexiko 59, 90, 94, 134, 189, 194f., 201, 211, 212–214, 225f., 239, 243, 409, 477f.
- New Orleans 13, 73, 81, 85, 87, 90, 98, 120, 122, 172, 221, 223, 228, 230, 236, 262–264, 326, 376, 397, 407, 408–412, 415f., 471, 476
- New York 20, 21, 33, 59f., 87, 90, 115, 149, 217, 373, 376, 454, 462–464, 475, 476, 478
- Niederlande 56, 58, 80, 117, 130, 287, 289, 353, 359f., 367, 436
- Österreich 116, 192, 344, 345, 400, 429, 443
- Portugal 106, 204, 233, 332, 367, 377, 420, 431, 436
- Preußen 35, 80, 88, 188, 193f., 201, 213, 215, 225, 238, 247, 400, 429, 442f.
- Puerto Rico 73, 84f., 87, 122, 172, 178, 219, 236, 244, 306, 364
- Schlesien 77, 79, 109f., 112
- Spanien 30, 80, 106, 190, 193, 201, 225, 258, 263, 312, 314, 316, 367, 431, 436
- St. Domingue / St. Domingo 25, 73, 85, 120, 122, 133, 172, 194, 226, 254, 268, 269, 280–282, 284f., 287, 291, 301, 453
- St. Eustatius 56f., 73, 75, 80, 136, 302
- St. Thomas 20f., 23, 25, 45, 48f., 51, 57, 64, 70–74, 75, 83, 85–88, 98, 100f., 103, 107, 115, 119, 120–124, 126, 129, 131, 133–172, 174–188, 223, 268, 273f., 287, 296f., 301–308, 309, 318, 341, 345f., 353, 357, 392, 434, 461, 488f., 494
- Suriname 57, 73, 85, 129, 269, 289, 324, 456f., 494
- USA 20f., 23, 25, 39, 48, 52, 57–59, 61, 68, 72f., 75, 83, 85, 89–92, 93, 94–97, 100, 104, 108–114, 116, 123–128, 133f., 136, 157, 162, 182, 185, 189–191, 192, 194, 196f., 199, 201, 204, 206, 210f., 215, 225f., 229, 239, 244, 254f., 261–264, 293, 321, 326, 340, 346, 359, 375f., 378, 397, 400, 407, 409, 411–417, 423f., 434, 449, 453f., 460f., 463, 465–468, 470–472, 474, 475, 476–478, 480, 483, 485, 490f.
- Venezuela 20, 59, 73, 87f., 90, 94, 108f. 150f., 165, 183–186, 188, 194, 208, 211, 214, 217, 225, 228, 239–241, 244, 257f., 265, 459, 488

## Sachregister

- Barbaresken 208, 213, 451
- Binnenland 32, 52, 53, 76–81, 98, 110, 133, 165, 196–198, 215, 431
- Bürgerkonvent 16, 46, 195, 204, 359, 364, 354, 364–368, 402, 429, 441f., 484, 487
- Carl Ludwig Brauer & Sohn 95, 97, 122–125
- Cassel & Traub 84, 95 189, 190, 297, 340
- Coartación 467
- Elterleute 16, 42, 216, 220, 369
- Flucht 170, 276, 278, 286, 305f., 359, 409, 416
- Franzosenzeit 16, 73, 120, 270, 271

## Register

- Freihafen 23, 56–58, 131, 133, 136, 138, 156, 189–191, 273
- Freihandel 57f., 88, 190, 192f., 196
- Gesellschaft Museum 119–121, 123, 173f., 279, 295
- Haitianische Revolution 25, 88, 133, 207, 254, 284, 450, 453
- Handelskammer *siehe* *Elterleute*
- Haus Seefahrt 63, 172, 174–176
- Hermann Hagedorn & Sohn 82, 95, 100f., 115, 121, 123, 124f., 158, 168, 170, 297
- Hidden Atlantic 24, 25, 26, 52, 88, 269, 309, 321, 330, 362, 376, 384, 388, 422f., 425, 486
- High Court of Admiralty 56, 63, 124
- Julius & Eduard (Schiff) 259, 263, 361, 368–373, 376, 378f., 381, 384–386, 388–394, 397–400, 402–404, 407, 411, 416f., 421, 423–426, 428, 430–432, 437f., 440, 445f., 448, 484–487, 491f.
- Kolonialelite 26, 37, 51, 54, 127, 131, 139, 147, 153–156, 165, 184, 188, 353, 488f., 493
- Kolonialimperium / Kolonialmacht *siehe* *Kolonialreich*
- Kolonialreich 26, 29, 31, 33, 37, 42f., 55, 73, 79f., 105, 129, 131, 189f., 194, 201, 206, 213, 225, 266, 281, 282, 354, 360, 452, 490f.
- Merkantilismus 55, 131, 188f.
- Mixed Commission Court 367, 377, 379, 385, 387, 431, 432, 435, 436, 491
- Migration 23, 26f., 40, 51, 135–138, 143, 148, 165f., 176, 184, 187, 267f., 296, 299, 332, 334, 336, 339, 343f., 352–355, 359f., 406, 489
- Mobilität 14f., 18, 26f., 34, 37f., 41, 48, 51, 75, 143, 146, 159, 164, 179, 186, 188, 266, 339, 341, 352, 488f., 494
- Neutralität 45, 58, 61, 63, 64, 71f., 73, 121, 160, 190, 297, 353
- Norddeutsche Mission 86, 350
- Plantagengerät 54, 84, 94, 98, 100–105, 107, 112, 120–122, 128, 151, 170, 184, 224, 258, 357, 489, 493
- Plantagenwirtschaft 13, 20f., 25, 52–54, 78, 80f., 84, 88, 105, 110, 128, 196, 211, 212, 242, 259, 265, 267, 269, 273, 282, 288, 290, 296, 298, 300f., 310, 323, 355, 357, 470, 485, 488, 491f.
- Quintupelvertrag 400, 431, 442–444, 446f.
- Second Slavery 25f., 54, 243, 269, 309, 314, 321, 330, 357, 486, 490
- Sklavenwirtschaft 14f., 25, 27f., 35, 53f., 77, 79, 84, 88, 98, 100, 106, 127, 131, 136, 189, 301, 311, 355, 358, 359, 491
- Unterdrückung des Sklavenhandels 15, 24, 26, 29, 38, 52, 75, 76, 205, 249, 253, 256, 260, 262f., 265, 316, 333, 357–359, 361, 362–365, 368f., 371, 373f., 380, 391f., 399f., 400, 402, 404f., 418, 420–424, 426, 430–442, 443, 445–448, 458, 476, 483–486, 487, 492
- Wiener Kongress 130f., 189, 191–193, 194, 226, 257, 265