

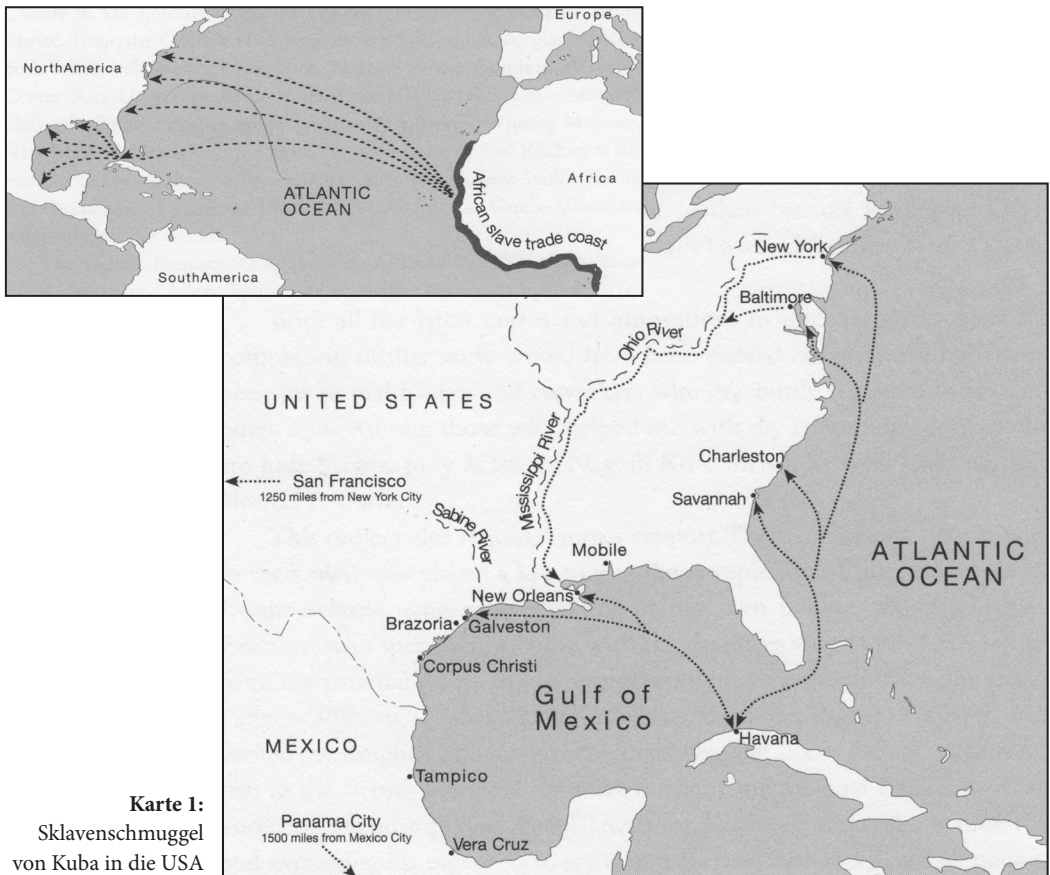
Out of the Americas: Sklavenhändler und Hidden Atlantic im 19. Jahrhundert

Ein Forschungsprojekt am Historischen Seminar der Universität zu Köln
„Mann heißt mongo“.¹

Vorüberlegungen

Die meisten heutigen Darstellungen des sogenannten „atlantischen Sklavenhandels“ sind von einer national-imperialen Perspektive (britisch-amerikanischer, französischer, portugiesisch-brasilianischer Sklavenhandel, etc.), von kartographischen Repräsentationen der dicken Pfeile von Afrika nach Amerika sowie von Simplifizierungen wie „Dreieckshandel“ geprägt. Der Atlantik zwischen Europa und Afrika sowie zwischen Amerika, Afrika und Europa war aber seit Beginn der europäischen Expansion ein transkultureller Raum des Austausches („kreolischer Raum“²), dessen wirkliche Bedeutung und Dimension vor allem in Europa durch die Konstruktion nationaler Perspektiven diskursiv marginalisiert und aus den Geschichten der europäischen Reichsteile ausgeblendet wurden.³ Das Herz dieser Geschichte des Atlantiks liegt zwischen den Americas und den Afrikas, wo nach der wichtigsten Datensammlung heutiger Sozialgeschichte knapp elf Millionen aus Afrika verschleppte Menschen über den Atlantik „transportiert“ wurden und lebend in den Americas ankamen. Beim „Transport“ starben insgesamt ca. fünf bis zehn Prozent. Die Verschleppten (*captives*) waren die wichtigsten Opfer, aber auch Akteure der „Herfahrt“ – aus amerikanischer Perspektive von Afrika in die Americas. Die Geschichte dieser Menschen als Akteure des atlantischen Raums ist immer noch nicht ausreichend erforscht, aber speziell für die Zeit zwischen 1650 und 1808 liegt mittlerweile eine Reihe von Arbeiten vor.⁴ Hier konzentriert sich die Forschung zur Zeit vor allem darauf, wie aus *captives* (Gefangene) in Afrika, die unterschiedlichsten Rechts- und Statusdefinitionen, darunter auch unterschiedlichsten Formen und Typen von Sklaverei, unterlagen, Sklaven in der „römischen“ Rechtstradition der Sklavenhändler und Sklavenhalter wurden.

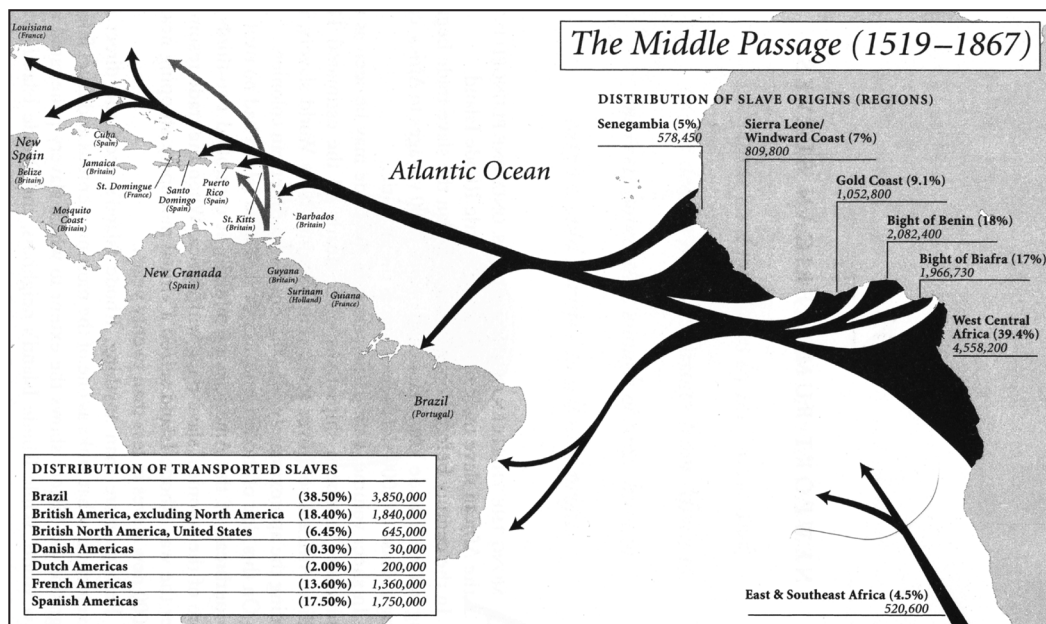
Die vorliegende Skizze einer laufenden Forschung, nennen wir es zunächst in seiner Kurzform „Sklavenhändlerprojekt“, konzentriert sich auf diejenigen, die vor allem im 19. Jahrhundert von Amerika aus in die Gegenrichtung, nach Afrika, fuhren. Das heißt: Sklavenhändler, Sklavenschiffskapitäne sowie Mannschaften und Hilfspersonal, die von Amerika aus nach Afrika und mit Schiffen voller Verschleppter zurückreisten – als „Akteure der Hin- und Herfahrt“; im Zusammenhang des Projektes aber vor allem Akteure der Hinfahrt. Nach 1820 betraf das vor allem Männer aus Brasilien, Kuba und den USA; nach 1850 Kuba und die USA. In der dominierenden historiographischen Perspektive, die von Arbeiten über den Anglo-Atlantik vor allem US-amerikanischer und britischer Provenienz geprägt ist, gilt die Zeit nach der Abolition des Sklavenhandels in Großbritannien und den USA, d. h., das 19. Jahrhundert ab Beginn des Jahres 1808, als „Zeit der Abolition“. Das 19. Jahrhundert war aber in Wirklichkeit bis in sein letztes Drittel ein Jahrhundert des Sklavenhandelsbooms und der „2. Sklaverei“ sowie der massiven Kapitalakkumulation auf dem Atlantik und in den Americas. Nimmt man die – sehr konservativen, d. h. in diesem Falle eher zu gering veranschlagten – Zahlen zur Grundlage, sind zwischen 1801 und 1866 allein vom „Akteur Spanien“ eine knappe Million Menschen (784 639⁵) und vom „Akteur Portugal/Brasilien“ 2 469 879⁶ Menschen von Afrika in die Americas verschleppt worden. Bei rund 12,5 Millionen Opfern des christlich-atlantischen Sklavenhandels zwischen 1440 und 1878⁷ macht das für das 19. Jahrhundert, legt man die Zahlen von TSDN zugrunde, etwa ein Viertel aller in der Neuzeit Verschleppten aus. Der Schmuggel vor allem von Afrika nach Kuba (dort bis 1820 legal) und von dort in die USA nach 1808 ist umstritten. Die Schätzungen reichen



von 786 500 bis 1,2 Millionen.⁸ Dass es enge Verbindungen, auch strukturelle, zwischen nordamerikanischen und kubanischen Sklavenhändlern gab, ist unbestritten. Diese Verbindungen sind aber in Bezug auf individuell erkennbare Sklavenhändler, Kapitäne, und Hilfskräfte (*agency*) sowie in Bezug auf Schiffe und Zahlen von Verschleppten (quantitativer Aspekt) niemals auf einigermaßen stabile Grundlagen gestellt worden.⁹

Für das Forschungsprojekt, das ich im Folgenden skizzieren will, sind drei weitere Vorüberlegungen notwendig.

1) Die *Transatlantic Slave Trade Database* (TSDN) ist der Forschungsort, an dem bisher die weltweit besten Forschungen zu Schiffen (Sklavenhandelsfahrten) und Zahlen von nach Amerika Verschleppten publiziert worden sind.¹⁰ TSDN steht in der Tradition von Philipp Curtins „Census“¹¹ und bildet eine starke Linie quantitativ-sozialhistorischer Forschungen, die von David Eltis und Kollegen in der größten Database globaler Sozialgeschichte fortgeführt worden sind und im Internet frei zugänglich sind. Die Perspektive der Datei geht vom anglo-amerikanischen Atlantik aus und die Daten beruhen vor allem auf britischen, amerikanischen und französischen Quellen. Verschiedentlich ist kritisiert



Karte 2: Middle Passage 1519–1867

worden, dass der iberische Sklavenhandel im 16. Jahrhundert sowie nach der Abolition des transatlantischen Sklavenhandels durch Großbritannien und die USA (1807) zu wenig berücksichtigt worden sind. Überhaupt sei der Iberische Atlantik zu wenig repräsentiert; besonders gelte das für den ersten iberischen Atlantik 1450–1650, für Brasilien-Angola (Portugal) im Südatlantik zwischen 1650 und 1850 sowie für Kuba (Spanien/Katalonien) zwischen 1820 und 1878. Brasilien und Kuba bildeten zwei Sklavereigesellschaften, die neben dem *South* der USA und einigen afrikanischen Gesellschaften im 19. Jahrhundert zu den globalhistorisch wichtigsten „2. Sklavereien“ zählten.¹² Die Macher von TSDN arbeiten am Problem.¹³ Trotzdem ist ihre Perspektive weiterhin von Karten des Anglo-Atlantiks mit den dicken Pfeilen von Afrika in die Americas geprägt. Individuelle Sklavenhändler, die sich auch von Amerika nach Afrika bewegen mussten, kommen darin höchstens in den Namen einiger Kapitäne vor; Personal des Sklavenhandels gar nicht.

In quantitativer Dimension muss es sich im Gesamtzeitraum des atlantischen Sklavenhandels seit 1440, legt man Zahlen von TSDN zugrunde, um ca. 35 000 Kapitäne gehandelt haben. Nimmt man eine Mannschaftsstärke inklusive Hilfspersonal von etwa 20 Personen pro Schiffeinheit an (rund 700 000) sowie Hilfspersonal in den Häfen von vielleicht noch einmal 700 000, kommen noch einmal rund 1,5 Millionen Menschen einschließlich der profitierenden Eliten, Großkaufleute und deren Angestellten (Faktoren) für den Gesamtzeitraum von 1440 bis 1878 dazu. Nimmt man nur für das 19. Jahrhundert ebenfalls ein rundes Viertel auf der Versklaverseite an, bleiben immer noch zwischen 350 000 und 400 000 Menschen, die im Sklavenhandel und Menschenschmuggel beschäftigt waren und zum Teil hohe Profite machten. Am wenigsten erforscht sind Sklavenschmuggel und seine Akteure nach und in Kuba (1820–1873/78), Brasilien (1826/31–1851/57 und danach) sowie bezüglich

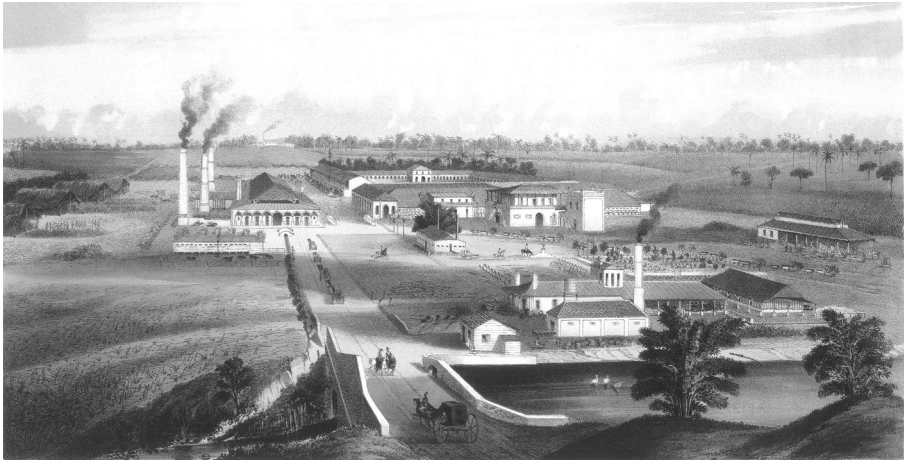


Bild 1:
Ingenio Flor
de Cuba, 1856

des Schmuggels in die USA. Es geht dabei nicht nur um die Profiteure, sondern auch um Strukturen, Akteure, soziale Prozesse und Dynamik, die sich für die jeweiligen Gesellschaften ergaben.

Für die Geschichte Großbritanniens und des europäischen Kapitalismus gehört die „ewige“ Debatte um die „ursprüngliche Akkumulation“ seit Karl Marx und Eric Williams zur historiographischen Folklore.¹⁴ Welche Möglichkeiten aber ergaben sich aus Kolonialismus (Kuba), Sklavereien und Menschenschmuggel für amerikanische Großstaaten, wie die USA und Brasilien,¹⁵ oder für die im 19. Jahrhundert verbleibende Kolonialreiche Spaniens (Kuba/Puerto Rico bis 1898) und Portugals (Afrika bis 1974) und deren Übergänge zu Kapitalismus, Moderne oder gar zu imperialer Macht (von den quasi bis heute existierenden kulturellen „shadow empires“ nicht zu sprechen)? Die Hypothese für das Projekt lautet: Kubas Zuckerexportökonomie war zwischen 1830 und 1880 die dynamischste und modernste agrarbasierte Wirtschaft der Welt. Die meisten Kapitalien, nicht nur im Sinne von Geld, sondern im Sinne von Menschenkapitalismus (Menschen als Kapital), stammten aus Sklavenschmuggel, Sklavenarbeit und Wertschöpfung durch menschliche Körper. Für Spanien war seine „Kronkolonie“ Kuba die wichtigste Akkumulationsquelle und Kuba selbst war in vielen Kriterien der Modernität des 19. Jahrhunderts (z. B.: Eisenbahnen, Dampfer, Architektur, höheres Pro-Kopf-Einkommen) weit entwickelter als das „Mutterland“. Spanien blieb trotz des Verlustes seiner kontinentalen Kolonien in der *Independencia* (1810–1826) und eines 19. Jahrhunderts der „Putsche, Militärrevolten, bürgerlichen Revolutionen und Bürgerkriege“ nur wegen seiner Sklavenkolonie Kuba und wegen des atlantischen Sklavenschmuggels bis 1898 im Kreise der imperialen Mächte.

2) Atlantischer Sklavenhandel als Menschenschmuggel sowie Hin- und Her-Fahrt zwischen Amerika und Afrika wurde im 19. Jahrhundert vor allem auf Schiffen betrieben, deren Finanziers, Besitzer und/oder Ausrüster auf Kuba oder in Brasilien saßen. Keine dieser Handelsmakrostrukturen hatte die Figur des Dreiecks. Neben einer stabilen sozialgeschichtlichen und quantitativen Grundlegung der Zahlen und Strukturen des Sklavenhandels im 19. Jahrhundert fehlt es für das 19. Jahrhundert an akteurszentrierten Darstellungen der Hin- und Her-Verbindungen zwischen Afrika und den Amerikas, Amerika und den atlantischen Afrikas (oft auch Teile Ostafrikas), unter Einbeziehung nicht nur

horizontalen, sondern auch vertikalen Perspektiven (Mikro-Makro; „jeux d'échelles“ [Jacques Revel]). Die von der Mikrohistorie ausgehende Darstellung von Akteuren im „großen Gemälde“ (Humboldt) des Atlantik und der atlantischen Amerikas und Afrikas, mithin der Makrodimension, bringt eine Aufwertung des Archivs hervor, auch der kleinen Notariats- und Kirchenarchive, wie auch anderer Formen der Memoria. Grundlage ist die Tatsache, dass individuelles Eigentum im Sinne des römischen Rechts schriftlich verzeichnet werden musste, um überhaupt als Eigentum zu gelten. Diese Aufgabe übernahmen Notare und Kaplane der Plantagen (*haciendas, ingenios*). Notariatsprotokolle und andere Typen schriftlicher Eigentumsverzeichnisse (wie Tauflisten und Testamente) finden sich vor allem in lokalen Archiven.

Akteurszentrierte Forschung ist nie einfach. Sie hat auch noch ein Darstellungsproblem. In der heutigen Debatte um Sklaverei, Globalisierung und Kapitalismus werden in individualisierten Darstellungen Akteure mit ihren Eigentumsnachweisen in kleinen und großen Archiven, die lieber im Dunkel anonymer Makrogeschichten geblieben wären – wie *Negreros* und *Mongos*, d. h. Sklavenhändler und -unternehmer in Amerika und in Afrika –, mit Namen und Herkunft greifbar. Das ist vor allem in Frankreich und Spanien sowie in vielen amerikanischen Ländern gerade heute ein Problem; in Afrika in Bezug auf die „Zulieferer“ der atlantischen Sklavenhändler auch, wie die Arbeiten von Mamadou Diouf und Ibrahima Thioub zu Senegal zeigen.¹⁶

Akteure der Hinfahrt nach Afrika aus amerikanischer Perspektive waren Sklavenhändler; nach Afrika zurückkehrende ehemalige Sklaven waren eher die Ausnahme. Trotz des einfachen Wortes ist es schwierig, genau zu erfassen, welche individuellen und kollektiven Akteure mit „Sklavenhändlern“ gemeint sind. Mit *slaving* (Gesamtkonzept für Sklavengang, -handel, -transport sowie Sklaverei)¹⁷ hatten auf dem Sklavereiatlantik fast alle zu tun. Aber nicht alle waren „Händler“ (Kaufleute). Aus dem Kreis der Großhändler oder Großkaufleute mit Export-Import-Firmen in amerikanischen Hafenstädten hatten vor allem die Chefs großer Handelshäuser meist direkt nur wenig mit geschmuggelten Menschen zu tun, obwohl sie am deutlichsten vom Sklavenschmuggel profitierten und oft mit den Gewinnen auch volkswirtschaftlich wichtige Funktionen im Geldverleih-, Kredit- und Banksektor einnahmen.¹⁸ Auf Kuba und auch in Brasilien wurden sie *negreros* (*negreiros*) genannt.¹⁹ Mit Versklavten unmittelbar hatten vor allem „Faktoren“ zu tun, die nach einem Mande-Wort für „großer Mann“ (*mongo*) *mongos* genannt wurden.²⁰ Zu den Faktoren des Sklavenschmuggels gehörten auch einige der reichsten Männer um die Mitte des 19. Jahrhunderts, wie „der Rothschild des Sklavenshandels“, Pedro Blanco.²¹ Blanco war vom Kapitän und Faktor zum großen Sklavenhändler in Afrika und Amerika, mit Basis am Río Gallinas im Süden des heutigen Sierra Leone, aufgestiegen.²² Blanco war der Idealtyp eines Mongo. Andere Akteure auf Versklaverseite, die direkt mit Versklavten zu tun hatten, waren: Kapitäne, Schiffsmannschaften, -offiziere und Hilfskräfte (Köche, Ruderer, Lotsen, Übersetzer), Ärzte, Notare, Priester, Anlandungspersonal, Führer und Bewachungskräfte. Bis zum jeweiligen nationalen Verbot des atlantischen (äußeren) Sklavenshandels sind diese Akteure meist recht leicht zu erkennen. Seit 1815 erzeugte die internationale britische Abolitionspolitik ein Klima der Ächtung vor allem seegestützter Sklavenhändler und -schmuggler.²³ Interne Sklavenhändler mit der entsprechenden Macht und Reputation gab es weiterhin in allen Sklavereigesellschaften (interner Sklavenshandel).²⁴ Der Sklavereiatlantik wurde zum *Hidden Atlantic*. Weder brasilianisch-portugiesische noch spanisch-kubanisch-katalanische Großkaufleute sowie eine ganze Reihe von Amerikanern waren allerdings Willens, sich die Profit-, Gewinn- und Akkumulationsmöglichkeiten der verborgenen Atlantisierung aus den Händen nehmen zu lassen.

Alle anderen Gruppen wurden und werden auch mit anderen Tätigkeiten als mit Sklavenhandel und Sklavenschmuggel in Verbindung gebracht, so dass sie noch schwerer als Akteure der atlantischen Schmuggelwirtschaft zu erkennen sind. Das gilt im Besonderen für die „Schreiber der Sklaverei“. Das waren Männer, die vom Staat oder von einer großen Institution ausgewählt worden waren, formale Dokumente und Personenstandslisten zu führen – vulgo Notare und Kaplane der Plantagen (Kaplan=Geistlicher oder römisch-katholischer Priester mit einem extraterritorialen Seelsorgebereich für einen bestimmten Personenkreis). Beide Tätigkeitsbereiche standen unter Kontrolle der Sklaveneigentümer Kubas. Wegen der Plantagen-Kaplane (und gesonderter Plantagenfriedhöfe) hatten sie sich sogar gegen die Kirche durchgesetzt und ihre zweiten, dritten oder vierten Söhne studierten Jura oder Theologie, um Rechtsanwälte, Kaplane oder Notare zu werden.²⁵

3) Die in Punkt 1 genannte Marginalisierung ist den meisten Zeitgenossen damals und auch heutigen Menschen, die über Sklaverei und Sklavenhandel nachdenken, nicht bewusst; sie war aber mehr oder weniger – ich will das Wort mal benutzen – „systemisch“ intendiert (und ist es bei vielen Wissenschaftlern und Intellektuellen, die sich heute an der Debatte um Sklaverei und Sklavenhandel beteiligen). Die dunklen Seiten des Menschenkapitalismus, der in Realität zentral für die Entwicklung aller anderen Formen und Spielarten von Kapitalismus war, wurde und wird diskursiv marginalisiert, weil die Americas bis 1830 im Wesentlichen von verschleppten Menschen aus den Afrikas (Humankapital) besiedelt und urbar gemacht worden sind. Die größte (Zwangs-)Migration der Weltgeschichte bis 1830, meist nur mit dem Kürzel „Mittelpassage“ bezeichnet, hat einer Reihe von Eliten, Institutionen, Unternehmern und Kapitänen Profite sowie Status gebracht und war eine „Jobmaschine“ (würde man heute sagen), in der unter ähnlichen Zwangsbedingungen wie in der Sklaverei selbst die ersten Großgruppen von Lohn- und Soldabhängigen entstanden sowie eine riesige Gruppe von Dienstpersonal zwischen Sklaven und Freien (Diener, Stewarts, Köche, Musiker, Lotsen, Ruderer, etc.). Vor allem aber, weil man bei „Profiten“ gleich an formiertes Geld denkt, waren die menschlichen Körper der Verschleppten nicht nur „Ware“, sondern vor allem Kapital, das selbst „wert war“ und mehr Werte schuf, als „Weltgeld“ und wichtigstes Tauschmittel, oft sogar als Bezahlung (Steuer, Kreditgrundlage), fungierte, durch Arbeit und durch die Geburt von Sklavenkindern Werte in jeder Form sehr direkt schuf (einschließlich als Wächter und Soldat Sicherheit und Status) und sich an Land selbst sowie die erarbeiteten Produkte als „Waren“ (Exportwirtschaften) auch noch selbst transportieren konnte. Aus der Gesamtsicht des Westens, der Geschichte des Atlantik und des Kapitalismus war der unter Marginalitätsdiskursen verborgene Sklaven- und Menschenschmuggel über den Hidden Atlantic zentral.

Wie ein Forschungsfeld entsteht

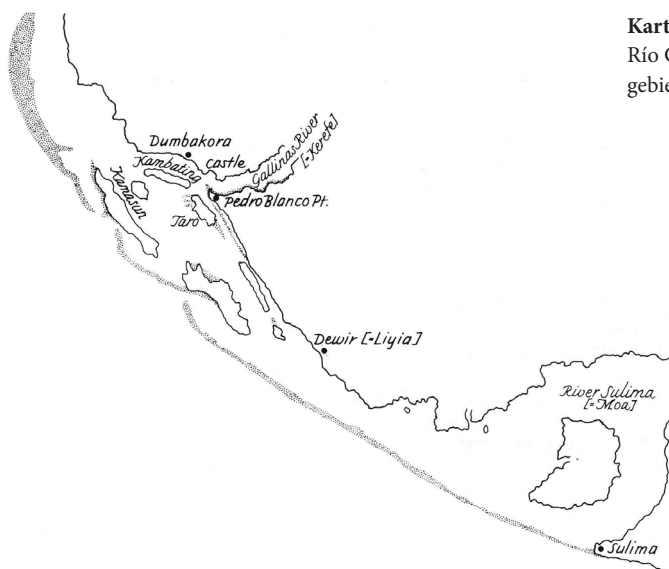
Rückblende: Havanna, im Februar 2005. Kollegen aus Michigan, aus Kuba, São Paulo, Paris und ich, Michael Zeuske, haben ein Arbeitsseminar mit Studenten aus Kuba, den USA und Deutschland im *Juan Marinello* organisiert, dem Institut, in dem sich kritische kubanische Intellektuelle sammeln. Das Seminar trägt den Titel „Hacer hablar los documentos/Getting the documents to speak“. Vormittags arbeiten alle Seminarteilnehmer im Archiv, nachmittags wird im Institut diskutiert.

Am 18. Februar 2005 vormittags sitzen fast alle Seminarteilnehmer im *Archivo Nacional de Cuba* am Ende der *Calle Compostela* in der Nähe des Hafens von Havanna. Es ist kurz vor 11.30. Langsam wird es heiß. Plötzlich winkt ein Kollege aus Cienfuegos, Orlando G., und sagt, er habe die kubanischen Originalakten des Amistad-Falles in der Hand.²⁶ Ich hatte zwar irgendwann einmal ein

Hauptseminar zum Film gemacht, aber als „Court-Movie“ schien mir der Film für die Realgeschichte des Sklavenhandels eher unbrauchbar. Ich zeigte also zunächst wenig Interesse. Die Lektüre der Akten des Marinestaatsanwalts von Havanna belehrte mich bald eines Besseren.

Die Rebellion der Gefangenen auf dem kleinen Küstenschoner Amistad, bei dem der Kapitän und der Koch des Schiffes getötet wurden, fand 1839 und in den folgenden Jahren weltweit Aufmerksamkeit. In den USA wird der Gerichtsfall seit Jahren als ein großer Sieg der Gerechtigkeit und des Abolitionismus gefeiert.²⁷ An den Akten des kubanischen Nationalarchivs zeigte sich schnell, dass die Geschichte ganz andere Dimensionen als der Spielberg-Film hatte. Es ist eine atlantische Geschichte. Aber nicht nur das, es handelte sich auch um eine Geschichte der Akteure des großen Sklavenschmuggels auf dem *Hidden Atlantic* im 19. Jahrhundert und zeichnet Grundlinien der Globalisierung im 19. Jahrhundert außerhalb der damals vorherrschenden nationalen Grenzen nach. Die Amistad-Verschleppten stammten aus dem Hinterland des heutigen Sierra Leone. Die Mehrzahl war Mende- (oder Mande) Sprecher. Afrikanische Sklavensammler verschleppten sie in *Lomboko* (auch *Dombokoro* oder *Dumbakora*; Gallinas-Küste und verkauften sie an Portugiesen oder Spanier. Pedro Blanco war auch im Spiel. Die iberischen Mongos schmuggelten die Gefangenen (*captives*) auf dem Sklavenschiff *Teçora* nach Havanna und verkauften sie an José Ruiz, genannt *Pepe*, und Pedro Montes. Beide waren notorische Sklavensammler, Negreros, Montes sogar ein Kindersklavensammler. José Ruiz charterte Ramón Ferrer und den Küstenschoner Amistad, um die „Sklaven“, zu denen sie durch gefälschte Papiere und neue „kubanische“ Namen geworden waren, zu einem neuen Zuckergebiet an der östlichen Nordküste der Insel transportieren zu lassen.

Kuba war spanische Kolonie. Wie wir gesehen haben, war atlantischer Sklavenhandel auf der Insel, ich sollte besser sagen: über den Atlantik von Afrika nach Kuba, seit dem Inkrafttreten von Verträgen zwischen Großbritannien und Spanien 1820, offiziell verboten. Trotz des Verbotes gab es gigantischen



Karte 3:
Río Gallinas, Operations-
gebiet von Pedro Blanco²⁸

Menschenschmuggel. Die Schmuggler verschleppten, wie oben gesagt, zwischen 1820 und 1878 zwischen 800 000 und 1,3 Millionen Sklavinnen und Sklaven nach Kuba und eventuell auch noch einmal die gleiche Anzahl in die USA. Sie verstießen damit gegen jedes Recht und alle Verträge. Mit dem illegalen Handel mit menschlichen Körpern und den illegalen Gewinnen der Sklavenhändler wurde die Modernisierung der Zuckerproduktion auf den großen Plantagen im Westen Kubas finanziert, wo der effizienteste Plantagen-Sklavereikomplex der gesamten Weltgeschichte entstand (*Cuba grande*). Das bildete die Grundlage für die Modernisierung Spaniens, vor allem Kataloniens, im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts. In den USA wurde mit Sklaverei, Sklavenhandel und Sklavenschmuggel die Industrialisierung des Nordens finanziert. Brasilien hielt sich als Staat kontinentaler Größe wegen des Interesses seiner sklavenhandelnden und sklavenhaltenden Eliten an imperialer Macht.

Zwischen 1775 und 1830 hatten sich die Neoeuropäer („Kreolen“) der Kolonien in den Amerikas von Europa emanzipiert und liberale Regime geschaffen: die USA, das Kaiserreich Brasilien, die neuen Republiken des ehemaligen Spanisch-Amerika. In keinem dieser neuen Staaten war Sklaverei verboten worden. Eine Ausnahme bildete nur Saint-Domingue/Haiti, wo in der einzigen erfolgreichen Sklavenrevolution der Weltgeschichte (1791–1803) sowohl europäischer Kolonialismus wie auch die Sklaverei vernichtet worden waren und haitianische Kreuzer Sklavenhändler verfolgten.

Auf der Mikroebene wird vieles deutlicher. Auf der Fahrt an der Nordküste Kubas rebellierten die Verschleppten Ende Juni 1839 gegen den Kapitän und den Koch des Sklavenschiffes *Amistad*. Unter der Führung eines der Verschleppten namens Cinque übernehmen sie das Schiff und gelangen in die USA (New Haven). Dort wurden sie nach langen Verhandlungen in der dritten Instanz freigesprochen. An der Rebellion zeigt sich, wie schnell Opfer mit nur ganz geringen Aktionsmöglichkeiten zu sehr aktiven Akteuren der Herfahrt werden konnten.

In den ersten Sentenzen des Filmes „Amistad“ wird der Kapitän des kleinen Schoners *Amistad* namens Ramón Ferrer getötet. Das spiegelt die Realität von 1839 gut wider. Aber: wie die Akte, die wir im Februar 2005 in der Hand halten, auf Kuba nach Ferrers Tod angelegt, zeigt, hatte die Rebellion viel größere Dimensionen. Zuerst aber fällt auf, dass die kubanischen Amistad-Dokumente noch nie

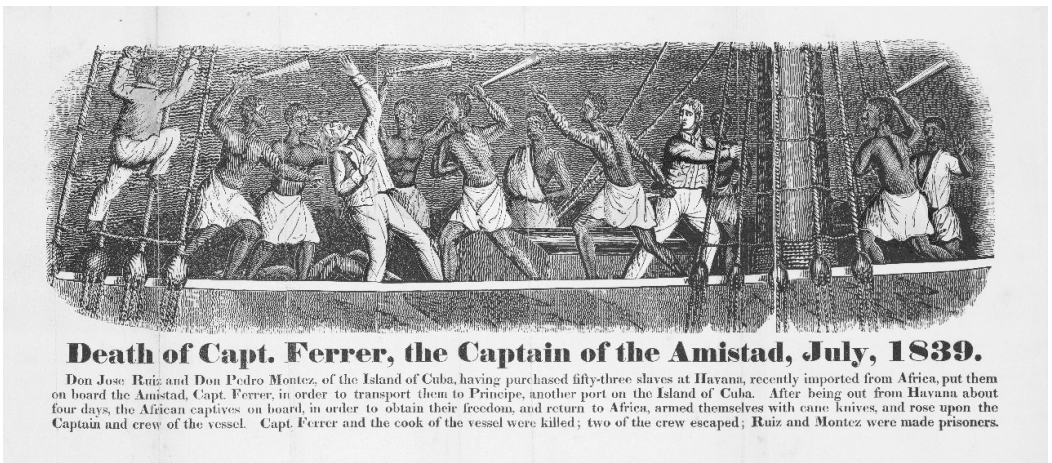


Bild 2: Death of Capt. Ferrer, the Captain of the Amistad, July, 1839²⁹

publiziert worden sind. Kein Historiker kennt sie bisher, auch und gerade in den USA nicht, wo schon viele Bücher über den „Fall Amistad“ geschrieben worden sind.

Wenige Tage später finden wir, geleitet durch Namen aus der ersten Amistad-Akte, zwei weitere Dokumentenordner aus den Archiven eines Notariats. In einem von ihnen entdecken wir ein Dokument, in dem die Witwe Ramón Ferrers, Juana González, erklärt, dass ihr Mann nicht nur Küstenschiffahrt im Norden der Insel Kuba, sondern auch atlantischen Sklavenschmuggel zwischen Afrika und Amerika betrieben hat. Um von den Profiten, die als Schwarzgeld, Immobilien, Hafenanlagen, Schiffe, aber auch als Menschen (Sklaven)- und Handelskapital im Umlauf waren, überhaupt etwas zu bekommen, musste die Witwe dem Staatsanwalt intime Informationen geben. Dabei erwähnt sie auch ein zweites Schiff im Besitz ihres Ehemannes, eine *Bella Antonia*, die von den Engländern bei einer Schmuggelfahrt nach Afrika aufgebracht worden sein soll. Nur so hatte Frau González eine Chance, an Kapitalien ihres in der Rebellion getöteten Mannes, der höchst aktiv in einem mafösen Nachtgeschäft war, heran zu kommen.

Wir lesen die Dokumente mit immer größerer Spannung. Nach und nach wird uns klar: wir haben einen der großen Akteure des Sklavenhandels auf dem Schmuggelatlantik des 19. Jahrhunderts gefunden.³⁰

Dem Fund der Dokumente in Havanna folgen fünf Jahre transatlantischer Forschungen und Aufklärungsarbeit – eine fast kriminalistische Suche. Ein Archiv nach dem anderen, erst die großen, dann die kleinen. Ich finde zwar die gesuchte *Bella Antonia* (das von der Witwe erwähnte zweite Schiff Ferrers) nicht, entdecke aber den Hidden Atlantic des 19. Jahrhunderts und das Großthema „Out of the Americas“. Zwischendurch reise ich immer wieder zu Arbeiten in kubanische Provinzarchive und zu Feldforschungen auf Kuba und in Spanien, vor allem in und um Häfen sowie in Küstenlandschaften, in denen einstmals Schmuggelschiffe ausgerüstet worden oder gelandet sind, Sklavenschmuggel stattgefunden hat und vielleicht Spuren von Ramón Ferrer sowie anderer Schmuggler und Kaufleute seines Netzwerkes zu finden sein könnten.

Am 28. Februar 2009, einem Samstag, ist mir Clio, die Muse der Historiker, noch einmal gnädig. Das Nationalarchiv ist geschlossen, ich arbeite deshalb in der Nationalbibliothek Kubas an der *Plaza de la Revolución*. In einer Arbeitspause greife ich in einen Kasten des alten Holzkatalogs der *Sala Cubana*, in dem viele wertvolle handschriftliche Quellen aufgelistet sind. Nach dem Zufallsprinzip ergreife ich einen der maschinenschriftlichen Katalogzettel. Das mache ich öfter, um die Routine der Arbeit an geschlossenen Beständen aufeinanderfolgender Katalogbestände zu unterbrechen – einfach aus Neugierde, was ich finde – eine Art Archivlotterie. Diesmal habe ich einen Volltreffer gezogen: es erscheint ein Zettel, der auf den authentischen Bericht eines jungen *piloto* (etwa: 2. Offizier) aus der Feder eines gewissen R. B. Estrada verweist. Die Niederschrift des Berichts unter dem Titel „Relación de un viaje a las islas de Cabo Verde, y Río Pongo [Bericht einer Reise zu den Kapverdischen Inseln und Río Pongo]“, knapp 30 handgeschriebene Seiten³¹, war wohl vom kubanischen Literaten und Editoren Antonio Bachiller y Morales veranlasst worden, der vorgehabt haben muss, den Text in seiner abolitionistischen Zeitschrift *La Siempreviva* (1839/40; in ihr erschien einst auch die Urfassung von *Cecilia Valdés*) zu publizieren. In den drei existierenden gedruckten Ausgaben der Zeitschrift findet sich aber kein Bericht über die Sklavenfahrt zum Río Pongo.³² Das mag daran liegen, dass der Text damals die Zensur nicht passiert hat. Bei der Handschrift handelt sich jedenfalls um einen kompletten Bericht einer Sklavenfahrt von Matanzas zu den Kapverden und ins afrikanische Río Pongo-Gebiet (damals Windward- oder Reisküste genannt, südlich von Senegambien und Sierra Leone). Das Doku-

ment ist ebenfalls noch nie publiziert worden. Wie im Falle Ferrer handelt sich um einen Akteur der Hinfahrt und des Sklavenschmuggels. Estrada fuhr als Offizier auf der gleichen Strecke nach Afrika, wie sie auch Ramón Ferrer mehrfach benutzt haben mag. Wie die Lebensgeschichte Ramón Ferrers gibt auch der Bericht Estradas einen sehr detaillierten Blick frei in die alltägliche Welt des Sklavenhandels auf dem *Hidden Atlantic*, dem Atlantik der Schmuggler und Menschenhändler. Ferrer lässt uns diese Geschichte aus Sicht der Sklavenschiffkapitäne erkennen. Dagegen öffnet der Bericht Estradas den Blick auf die Fahrt von Amerika nach Afrika und in die Motive und die Welt der Angestellten des Sklavenhandels („Personal“). Trotz seiner subordinierten Stellung verdiente das Personal des Slaving viel Geld und wurde am „Produkt“ des Geschäfts beteiligt. Die höheren Angestellten erhielten Sklaven, die sie dann auf eigene Rechnung in Amerika verkauften.³³

Erste Ergebnisse: Ramón Ferrer und die Amistad

Ramón Ferrer verkörpert paradigmatisch alles, was ein Sklavenhändler-Kapitän (*negrero*) des 19. Jahrhunderts, vor allem nach 1820, ist: vom armen Küstenbewohner Ibizas zum wagemutigen Kapitän und Schmuggler, der nicht nur kleinen Küstenhandel betreibt – sich aber gerne als bescheidener Kapitän darstellt. Ferrer hat aber auch ganz groß Sklaven von Afrika nach Amerika geschmuggelt und hohe Profite in diesem Menschenkapitalismus gemacht. Wahrscheinlich gehen mehrere Sklaven-Fahrten nach Afrika zwischen 1830 und 1839 auf sein Konto. Neben den Profiten beklagte Ferrer auch große Verluste in diesem risikvollen Geschäft. Bei einer frühen Schmuggelexpedition hatte er möglicherweise schon einmal eine Rebellion der Verzweifelten auf einem seiner Schiffe, der *Bella Antonia*, überlebt. Dabei ging die *Bella Antonia* verloren. Trotz dieser Verluste investierte Ferrer, nach Kuba zurückgekehrt, große Summe in damals modernste Technologien – Dampfschiffe, Zuckerplantagen, Häfen und Eisenbahnen sowie Eisenbahnmaterial aus England.³⁴

Ende Juni 1839 riss die Rebellion der Amistad-Gefangenen Ramón Ferrer aus seiner im Großen und Ganzen erfolgreichen Karriere als Hochseekapitän, Menschenhändler und *Negrero*.³⁵ Wäre Ferrer nicht der Rebellion der Versklavten zum Opfer gefallen, hätte er seine Tage vielleicht wie sein Geschäftspartner José Martorell y Peña oder wie die Marqueses (Markgrafen) de Comillas, Antonio und Claudio López, als honoriger Chef einer großen Dampfertransportflotte in Spanien beendet. Bei den López' ist bekannt, dass sie am Anfang ihrer Karriere in Santiago de Cuba zu einem der internen Menschenschmuggelsnetzwerke gehörten, das die großen Sklavenhändler organisierte hatten. Oder Ferrer wäre geworden wie viele, die eine ähnliche Karriere durchlaufen hatten: vom armen jungen Mann über Kapitän und Sklavenhändler zum Besitzer großer Zuckerplantagen auf Kuba oder zum Großinvestor, Bodenspekulant oder Begründer einer Bank in Barcelona.³⁶ Letzteres war eher unwahrscheinlich. Zum Bankgründer haben es in den meisten aller Fälle nur die ganz großen Kaufleute und Chefs von Handelshäusern gebracht, die zwar mit Massen von Sklaven handelten, aber zugleich Wucherer waren, also frühe Bankgeschäfte betrieben, und sich selten selbst die Finger im Sklavenhandel schmutzig machten, sondern Agenten, Kapitäne, Faktoren, Konsignatäre, Personal oder Kommis schickten. Mit ganz wenigen Ausnahmen taten sie das von ihren Kontoren in Havanna, Cienfuegos, New Orleans, Rio, New York, Sevilla, London oder Barcelona aus. Kapitäne schafften den Schritt zum großen Kaufmann meist nicht. Aber auch sie konnten mit Sklavenhandel, Schmuggel und Sklaventransporten reich werden. Und es gab Ausnahmen, wie Pedro Blanco, den bereits erwähnten „Rothschild der Sklaverei“. Ferrer jedenfalls befand sich nach den Kriterien seiner Gruppe auf gutem Wege, bei dem wir nicht wissen, wie er geendet hätte, wenn er nicht dabei zu Tode gekommen wäre:

die Gewinne aus seinen Sklavenhandelsexpeditionen vor 1839 hat er direkt in das investiert, was damals technischer und technologischer Fortschritt genannt wurde, ganz konkret in Hafenanlagen (Infrastruktur), Eisenbahn und Dampfer. Ramón Ferrer war kein kleiner Küstenkapitän, als der er sich in den geschriebenen Dokumenten auf der Tagseite seiner Existenz gerne präsentierte. Ferrer war Sklavenschmuggler-Kapitän mit wahrscheinlich 3½ Sklavenschiffen. Neben der *Amistad*, der bereits genannten *Bella Antonia* und einer *Nueva Antonio* war er auch Eigentümer der Hälfte eines der modernsten Schaufelrad-Überseedampfers, des *Vapor Principeño*, der auch Sklavenschmuggelfahrten von Amerika nach Afrika und zurück machte.³⁷ Heute spricht man für das 19. Jahrhundert von Modernität – vielleicht muss man bald auch von atlantischer Sklavereimodernität sprechen?

Sollten Karl Marx und Eric Williams mit ihrer These von der ursprünglichen Kapitalakkumulation durch Sklaverei sowie Sklavenhandel und der Bedeutung dieser Kapitale sowie der Exporte für die Entwicklung des Kapitalismus doch Recht behalten – allerdings eben nicht so sehr für England, sondern für Spanien, Katalonien und Kuba sowie, cum grano salis, für die USA und Brasilien, aber vielleicht auch für Lieferer von *captives* in Afrika – im Grunde für politische Eliten, Sklavenjäger, Spekulanten, Wucherer, Großkaufleute und Kapitäne der ganzen Welt des verborgenen Atlantik der Sklavenhändler?

Forschung ist eines der letzten wirklich authentischen Abenteuer. Die Geschichte des Amistad-Kapitäns und seiner Sklavenhandelsfahrten nach Afrika ist aber noch mehr – sie ist eine Art historischer Kriminalistik, die sich auf Sklavenhändler und atlantischen Menschenkapitalismus konzentriert. Und es ist ein Paradebeispiel für *microstoria*-Forschungen zur Agency von Individuen. Die zwischen drei Kontinenten vernetzten Forschungen zum Thema „Ramón Ferrer und der iberoramerikanische Sklavenhandel des 19. Jahrhunderts“ fügten sich ein in eine Reihe von Arbeiten, die sich vor allem mit Revolutionsgeschichte, europäisch-lateinamerikanischen Beziehungen sowie Sklavinnen und Sklaven als Akteuren beschäftigt hatten. Ich hatte bereits „Schwarze Karibik“ und „Sklaven und Sklavereien in den Welten des Atlantiks“ publiziert³⁸ und befand mich einerseits in einer intensiven Phase der Erforschung und Darstellung der Rolle von Sklavinnen und Sklaven in der im 19. Jahrhundert „modernsten“ Gesellschaft mit Massensklaverei und „Fabriken im Zuckerrohrfeld“: der *Cuba grande* im Westen der Insel Kuba.³⁹ Andererseits hatte ich die Notwendigkeit erkannt, das Konzept des „Sklaverei“, wie es heute im Westen benutzt wird, zu flexibilisieren und für gegenwärtige Bedürfnisse der Globalgeschichte handhabbar zu machen.⁴⁰ Zugleich wollte ich eine Deutungstradition des nichtvorhandenen Zusammenhangs zwischen Sklaverei und Kapitalismus, der oben genannten Marginalisierung, brechen, die im 18. Jahrhundert in Großbritannien in einem Modernitätsdiskurs, zum Beispiel von Adam Smith, erfunden worden war. Plötzlich war ich durch die interessanten Quellenfunde zu dem Negrero Ramón Ferrer, seinen Schiffen und zum Schmuggelschiffsoffizier Estrada mit einer ganz anderen Perspektive konfrontiert – der der Versklaver und Sklavenhändler sowie der Kapitäne, Schiffsärzte und ihrer Matrosen, Köche, Verwalter, Faktoren und Angestellten, aber auch der Notare und Pfarrer – die zugleich die verborgene Seite des Kapitalismus und der atlantischen Modernität des 19. Jahrhunderts enthüllte. Diese Perspektive ermöglicht eine Gegenseitigkeit zu der heute weit verbreiteten Kontinuitätsthese von der voranschreitenden Abolition in der christlichen Welt. Die vielen Texte, Papiere, Briefe, diplomatisches und wirtschaftliches Schriftgut, die die britische Abolitionspolitik hervorbrachte, verdecken im Grunde die gigantische Diskontinuität, man möchte fast sagen Realität und Normalität, dass es trotz oder gerade wegen dieser Abolitionspolitik, und ich möchte betonen vor allem nach 1808, einen verborgenen Atlantik (*hidden Atlantic*) des

gigantischen Sklavenschmuggels und der Kapitalakkumulation auf Basis menschlicher Körper gab, deren Hauptakteure, die Sklavenschmuggler und Negreros, auf völlig unmoralische Weise gegen alle gültigen Gesetze und Verträge verstießen. Dieser Hidden Atlantic, aus amerikanischer Perspektive die Atlantisierung der Gesellschaften der „2. Sklaverei“ in den Amerikas, vor allem Kuba und Brasilien, existierte von 1820 bis fast 1890.

Bei den Forschungen unter dieser Perspektive kamen plötzlich auch – ich möchte sagen auf der Mikroebene der Akteure und Schiffe – überall Sklavenhändler und Schmuggelschiffe zum Vorschein. Negreros und Mongos bildeten ausgedehnte Netzwerke, die sich nicht mehr auf einen Ort oder eine Insel begrenzen ließen, sondern den ganzen Atlantik zum Aktionsfeld hatten, der zugleich ein hemisphärisches Imperium der Inseln und Küsten sowie Flüsse und Landschaften formte, nicht nur auf den endlosen Wassern des Ozeans, sondern auch an den Küsten und auf den Festländern Afrikas und Amerikas. Ramón Ferrer war Teil eines atlantischen oder mehrerer atlantischer Netzwerke. Aber er war auch Teil eines Netzwerkes von Negreros und Sklavenweiterverkäufern auf Kuba (wie die späteren Marqueses de Comillas), an dessen Spitze die wirklich großen Chefs großer Handelshäuser standen (Pedro Martínez, Pedro Blanco, Pedro José de Zulueta, Julián de Zulueta und Saturnino Carrías sowie viele andere mehr⁴¹).

Ich war daran gewohnt, dass Sklaven kaum selbst geschrieben haben und dass es schwierig ist, ihre Stimmen zu rekonstruieren. Die Sklavenhändler aber, obwohl sie versuchten, ihre Spuren zu verwischen, immerhin handelte es sich um Menschenhandel gigantischen Ausmaßes, mussten, sobald sie einen amerikanischen oder europäischen Hafen erreicht hatten, im Rahmen von Systemen der Schriftlichkeit operieren, ohne die Kauf und Verkauf sowie die Feststellung von Eigentum nicht möglich war und ist. Sklavenhändler haben also so etwas wie eine „Tag“-Seite und eine „Nacht“-Seite. Auf der Tagseite finden sich recht viele historische Spuren, vor allem auch in schriftlichen Dokumenten und Informationen, in denen sich die Schmuggler als honorige Unternehmer präsentieren. Das brachte schon auf einem einzigen Sektor von Dokumenten, der Protokollierung von Käufen und Verkäufen menschlicher Körper, die als „Sklaven“ identifiziert und definiert wurden, durch Notare und die Archivierung dieser Geschäfte in halbprivaten Notariatsarchiven, eine gigantische Papierspur hervor. Man muss nur die Archive finden und in ihnen arbeiten, im Schatten der meterlangen Regalreihen ledergebundener Folianten gesammelter Notariatsprotokolle.

Die Nachtseite, die Verbrechen der Sklavenschmuggler, ist schwerer aufzuklären. Die Spuren der Sklavenschiffe auf dem Atlantik verwehten schnell. Aber trotzdem finden sich von den Schiffen verursachte Papierspuren in unterschiedlichsten Listen, Zollerklärungen und anderen Informationen. In Archiven verschiedener Länder existieren sie bis heute. Tauflisten lokaler Kirchen oder von Kaplanen der Plantagen dienten oft (auch) dazu, die geschmuggelten Menschen unter neuen Sklavennamen in das schriftliche System „hinein zu schreiben“. Da es sich um den transkulturellen Raum des Sklaverei-atlantiks handelt, reicht aber ein nationales oder lokales Archiv nicht aus. Die Weite der Forschung wird schon an der erforderlichen Archivarbeit allein für die Suche nach den Schiffen Ferrers und der von ihnen verschleppten Menschen deutlich. Für die Geschichte der Sklaven auf Kuba, also in einer Sklaverei, kamen vor allem das Nationalarchiv in Havanna und Provinz- sowie Lokalarhive Kubas in Frage sowie einige Abstecher in spanische Archive. Die Hauptquellen sind Notariatsprotokolle des Kauf und Verkaufs von Sklaven sowie Taufzeugnisse und Testamente ehemaliger Sklaven. Die Hauptarchive zur Forschung über Sklavenhändler und Sklavenschiffe finden sich in London, Lissabon, Madrid, New Haven, Barcelona, auf Kuba, klar, aber auch in kleinen Städten, denen heute nicht

mehr anzusehen ist, dass sie einst wichtige Häfen waren, wie Arenys de Mar bei Barcelona, in Praia auf der Kapverdeninsel Santiago oder in São Tomé auf der Insel gleichen Namens. Hauptquellen für das Thema „Spuren der Schiffe“ sind Dokumente über Schiffe, Zolllisten von Häfen, Berichte über Militäraktionen gegen Sklavenhändler und Memoiren über Sklavenhandelsfahrten sowie Dokumente der *Mixed Courts*, von den beteiligten Regierungen Großbritanniens, Spaniens, Portugals, Brasiliens und der Niederlande geschaffene internationale Gerichtshöfe, paritätisch mit britischen sowie jeweils anderen Richtern besetzt, die unter anderem in Havanna, Sierra Leone (Freetown), Rio de Janeiro in Brasilien und Paramaribo sowie später auf der Kapverdeninsel Sal und Cape Town angesiedelt waren. Die Gerichtshöfe, die es als transnationale Institutionen nur im Kampf gegen die atlantische Sklaverei gab, werden heute als Vorläufer der internationalen humanitären Rechtsprechung gesehen; Vorläufer von Nürnberg und der sich erst seit ca. 20 Jahren herausbildenden internationalen Gerichtshöfe.⁴²

Bei der Arbeit am Thema der atlantischen Sklavenhändler, die direkt mit dem Gesamtprozess der Versklavung und Vermarktung (Slaving, Kommodifizierung) zu tun hatten und mit „meinen“ Sklaven konfrontiert waren, wurden mir die realen, sowohl zeitlichen, wie auch räumlichen und personellen Interkonnexionen, Zyklen sowie Kontinuitäten zwischen Afrika, dem Atlantik und den Amerikas deutlich. Mir wurde noch mehr deutlich – um es genau zu sagen, nach jahrelanger Forschung traf mich die Erkenntnis am 9. April 2009 in Praia auf der Kapverdeninsel Santiago mit zwei Blitzen: Erstens, du musst „Kapitalismus“ auch als Kapital der Körper, als „Menschenkapitalismus“ begreifen. Zweitens, du musst Afrika an den Beginn und in das Zentrum einer Geschichte des Sklavenhandels und der atlantischen Sklaverei setzen und die Bewegungen hin zu diesem Zentrum analysieren.

Ein neuer großer Makroraum mit drei Zentralitäten zeichnete sich ab: der verborgene Atlantik zwischen den atlantischen Afrikas und den Amerikas, die hässliche Seite der in Europa meist emphatisch gepredigten „Freiheit der Meere“, zugleich die hässliche Seite der „Freiheit des Handels“ und der „Freiheit des Konsums“ (im 18. und 19. Jahrhundert verbreiten sich vor allem in Europa, aber auch in Nordamerika die Produkte der „Luxus-Inseln“ [Tabak, Kaffee, Zucker, Rum], die in Realität von Sklaven produziert wurden), oft verdeckt durch Diskurse von der „Freiheit des Marktes“ und Abolitionsdiskurse, die sich vor allem britische Wirtschaftsliberale seit der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts auf die Fahnen geschrieben hatten (vor allem Schotten). Auf dem Schreckensmeer des Slaving war zwar von Seiten der am meisten involvierten Monarchien zwischen 1700 und 1800, grosso modo, der Sklavenhandel „freier“ Handel – auch deshalb, weil sich die *men on the spot*, die Kapitäne zur See, einfach nicht effektiv kontrollieren ließen – aber Schmuggel, furchtbare Gewalt, Terror, ungeheure physische und psychische Verletzungen menschlicher Körper, Traumata, blieben tunlichst und beflissen verborgene sowie bewusst marginalisierte Aspekte dieser neuen „Freiheit“ des entstehenden Kapitalismus, der in diesen Aspekten eben ein Kapitalismus der Körper und Menschenleben war. Selbst das imperiale Spanien und afrikanische Monarchien (wie Dahomey) zogen bei der Liberalisierung des Sklavenhandels etwa um 1780 nach Portugal, mit seinen afrikanischen Gebieten Angola, Moçambique und Guinea sowie einer Reihe von Sklavenfaktoreien an der Sklaven- und Goldküste sowie Cacheu und Bissau hatte genügend Raum, um weiterhin eine Art räumliches Monopol aufrechtzuerhalten und vor dem Schmuggel die Augen zu schließen, aber daran kräftig zu verdienen. Trotzdem oder gerade deswegen waren „Portugiesen“, *negreiros* und *brasileiros*, wohl immer die größte Gruppe unter den Sklavenhändlern.

Nach etwa zwanzigjährigen Debatten, Mobilisierungen und politischen Debatten verbot das britische Parlament 1807 den Sklavenhandel auf britischen Schiffen (ab 1808 in Kraft). Die USA zog nach.

Die wirklichen Gründe sind bis heute umstritten. Großbritannien, *die* Sklavenhandelsnation des 18. Jahrhunderts (zwischen 1776–1800 mit 748 612 Verschleppten größter nationaler Akteur des Sklavenhandels), verfolgte plötzlich eine atlantische Antisklavenhandels- und Antisklavereipolitik; nach dem Sieg über Napoleon auch international (Wiener Kongress, Verträge mit anderen Nationen sowie internationale Aktionen). 1820, 1826, 1831, 1835 und 1850 verboten auch Spanien (Kuba), Portugal (afrikanische Kolonien) und Brasilien offiziell den atlantischen Sklavenhandel. Der Atlantik wurde wieder das, was er bis um 1650 und in vielen Dimensionen auch in der Hochzeit des „freien Handels“ gewesen war – ein Hidden Atlantic von Verbrechern gegen Menschenrechte, Verträge und positives Recht. Im Grunde aber schloss diese „Outlaw“-Gruppe keine der Kaufleutegruppen der westlichen Welt breitflächig aus den Geschäften mit den Profiten des Sklavenhandels aus.⁴³ Das gilt auch für Afrika (auch weil das noch stärker marginalisiert wurde als der Atlantik).

In seiner Makrodimension beschreibt das Projekt diesen verborgenen Atlantik. Es ist in zwei Hauptteile untergliedert. Der erste Teil konzentriert es sich auf *life histories* von Negerros wie Ramón Ferrer, das heißt, im weitesten Sinne christlich-europäische Sklavenhändler, die den Atlantik befuhren und in einer der drei großen amerikanischen Sklavereien des 19. Jahrhunderts (USA, Kuba, Brasilien) beheimatet waren, in diesem konkreten Falle vor allem auf Kuba, die seinerzeit modernste Sklavereigesellschaft. Zusammengefasst findet sich das in der Geschichte Ramón Ferrers und der Sklavenhändler. Dieser Teil beruht auf meinen eigenen Feld- und Archiv-Forschungen seit 1993 sowie auf den Funden der neuen Dokumente auf Kuba. Eine Geschichte der Sklavenhändler im 19. Jahrhundert ist allerdings ohne die kritische Revision unseres Geschichtsbildes zu und über Sklaverei und Sklavenhandel nicht möglich. Neben der mehrfach genannten Marginalisierung sind Bücher über Sklaverei und das Bild der Sklaverei in Europa seit dem 19. Jahrhundert einerseits auf die „großen“ Sklavereien der Karibik und vor allem der USA sowie andererseits auf den britischen Abolitionismus seit 1808 fixiert. Jeder und Jede glaubt, über Sklaverei eigentlich schon alles zu wissen. Um dieses fest zementierte Geschichtsbild durch neue Erkenntnisse neu zu ordnen, auch um den Nexus zu durchbrechen, der immer wieder durch die Gleichung „Sklaverei=Unmodernität“ hergestellt wird, war als Grundlegung für das Projekt eine kritische Revision der Geschichte der Sklaverei und des Sklavenhandels seit ca. 1450 nötig.⁴⁴

Eine Geschichte des Sklavenhändler im 19. Jahrhundert, gerade weil im Kulturgeschichtsboom „Struktur“ fast zu einem Schimpfwort verkommen ist, ist in diesem Sinne ohne Geschichte Afrikas, den afrikanischen Sklavereien, den Sklavenjagden und den verschiedenen Phasen des Sklavenhandels und des so genannten „legitimierten Handels“, wie auch der Makrostrukturen und -räume des großen Sklavenhandels auf dem Atlantik und der Sklavereien in Afrika und den Amerikas nicht möglich. „Struktur“ klingt unschuldig, ich will deshalb gerne sagen, was darunter im Zusammenhang des Slaving zu verstehen ist: es handelt sich vor allem um die materialisierten Instrumente des Terrors gegen Massen von Menschen wie Sklavenbarracoons, Festungen, Handelsforts, Ketten, Halseisen- und Fußseisen, Seile und massive Holzgabeln, für den Sklaventransport ausgerüstete Kanus, Karawanen und Massen von Schiffen, Hafenanlagen sowie Plantagen und ihre Sicherheitseinrichtungen. Fast alles grobes und hartes Material. Aber nicht unmodern. So waren Sklavenhändler wie Ramón Ferrer Pioniere des atlantischen Massentransports von Menschen auf Dampfschiffen. Und Handelsorganisation, Kommunikation, Marketing, Management, aber auch Handelshäuser, Privatmansionen sowie Kontore der Sklavenhändler waren auch nicht eben unmodern – ganz im Gegenteil.

Teil II des Sklavenhändlerprojekts (*Out of the Americas*)

Der zweite Teil des Sklavenhändlerprojekts, möglicherweise mehrere Etappen umfassend, will in den nächsten Jahren vor allem Gruppen und Zahlen erfassen und analysieren sowie in möglichst narrativer Form beschreiben.

In der heutigen Sklaverei- und Sklavenhandelsgeschichte des Atlantik, auch und gerade in TSDN2, der weltweit prominentesten Datenbasis der Sozialgeschichte, fehlen Forschungen zum Sklavenschmuggel nach Kuba und in die USA. Deshalb konzentriert sich das Forschungsprojekt, dessen Gesamttitel „*Out of the Americas: Sklavenschmuggel auf dem Hidden Atlantic des 19. Jahrhunderts*“ ist, in seinem zweiten Teil auf sozialgeschichtliche und anthropologische Aspekte des kubanisch-spanischen und kubanisch-katalanischen Sklavenschmuggels im 19. Jahrhundert (1820–1878) zwischen der Karibik und Afrika sowie die Verbindungen zu Schmugglern und Kaufleuten (auch und gerade im Banksektor) in den USA.⁴⁵ Ein Seitenblick geht immer nach Brasilien.

Kuba hatte in zweierlei Hinsicht eine zentrale Rolle für die Makrostruktur des Hidden Atlantic. Die Insel (und spanische Kolonie) Kuba war zwischen 1830 und 1880 Weltzentrum der Zuckerproduktion mit Massensklaverei sowie zugleich, auch im Vergleich mit dem Süden der USA und Brasilien sowie sogar England, die dynamischste und nach den Maßgaben der Zeit „modernste“ Agrarwirtschaft der Welt. Zweitens hatten Kuba und der Menschenschmuggel nach Kuba eine zentrale Rolle für die Karibik, die Verbindungen Karibik-Afrika, die Verbindungen zwischen allen Amerikas und den Sklavenschmuggel in den Süden der USA.⁴⁶

Die neuen Phasen des Projektes konzentrieren sich auf folgende Akteure: die Gruppe der Negros, speziell die großen Sklavenhändler sowie Faktoren (*mongos*), eine Auswahl von Kapitänen, beide sollen mit *life histories* und in kollektiven Biographien dargestellt werden. Aus der Riesengruppe des „Hilfspersonals“ möchte ich mich zunächst gerne auf Sklavenschiffsköche beschränken. Neben der notwendigen Auswahl, die bei solch großen sozialen Gruppen wie dem Hilfspersonal des Slaving von Anfang an geboten ist, kann diese Gruppe wohl am besten sowohl die Tragik dieses Hilfspersonals (oft, wahrscheinlich sogar meist ehemalige Sklaven oder Menschen aus Afrika), aber auch die reale Bedeutung für den Sklavenhandel (Ernährung, Diät, Kulte/Religionen, Übersetzung, Mittelsmänner zu den Versklavten) erhellen.

Für bestimmte Gebiete in Afrika, ich tendiere hier zunächst zur Region zwischen Senegal und Gambia bis Südliberia (auch: Senegambien, Region der „Flüsse von Guinea“ (oder „Tausend Flüsse“), Reis- oder Windwardküste; heutige Staaten Senegal, Bissau, Guinea, Sierra Leone und Liberia bis zum Kap der drei Spitzen), weil sich dort zwischen 1820 und 1850 der kubanisch-spanische Schmuggel konzentrierte, soll auch die Gruppe der afrikanischen Kontakteute (Personal), Geschäftspartner und Sklavenhändler analysiert werden. Für spätere Phasen bieten sich die Territorien Dahomey/Oyo (die Masse der Lucumi/Yoruba-Sklaven auf Kuba 1830–1850 kamen von dort), Kalabar-Küste (heutiges Südostnigeria/ Kamerun- auf Kuba wurden die Verschleppten Carabalis genannt), Äquatorial-Afrika (Río Muni), Angola/Luanda/Benguela (Congo-Sklaven, die durchgehend nach Kuba verschleppt wurden) sowie für die Zeit nach 1850 Moçambique an.

Die Zahlen der 1820–1878 nach Kuba geschmuggelten Sklavinnen und Sklaven könnte man theoretisch relativ leicht durch eine systematische Untersuchung der Erwachsenentaufen in kubanischen Kirchen- und Lokalarchiven feststellen. Praktisch ist das nur in einem Großprojekt zu lösen, bei dem die jeweiligen Lokaluntersuchungen von kubanischen Kollegen vor Ort ausgeführt werden müssten. In einem Einzelprojekt wie vorliegendem können aber, zunächst als Probe für einen gewissen

Zeitraum (z. B. Havanna-Matanzas 1830–1847, Cienfuegos 1820–1830 oder Santiago 1820–1840), die in Zeitungen genannten Schiffe, die im Sklavenschmuggel verwickelt waren, sowie die Namen ihrer Kapitäne ermittelt werden. Die Sklavenschmuggler benutzten das damals modernste öffentliche Kommunikationsmedium – die Zeitung; Fernando Ortiz schreibt: „Cuando la trata ... se anunciaba siempre la llegada de los buques negreros en los periódicos de La Habana“.⁴⁷ Allerdings nicht offen, denn Sklavenhandel war seit 1820 illegal. Die Netzwerk-Intelligenz der Negreros hatte aber Informations-Kürzel erfunden. Wenn das jeweilige Schmuggelschiff im ersten Hafen unter spanischer Kontrolle auf amerikanischer Seite angekommen war (oft San Juan de Puerto Rico oder Santiago de Cuba), druckten die Zeitungen im Wirtschaftsteil, mindestens bis 1845, den offiziellen Schiffsnamen (in Afrika operierten meist Zwillingsschiffe unter anderem Namen, auf den Kapverden oder São Tomé wurden die Namen gewechselt), den Namen des Kapitäns und das Kürzel *en lastre* (unter Ballast). Manchmal erscheint als Bezeichnung der Ladung auch das Wort *bultos* (Bündel). Die Meldung wurde dann durch Kanus, schnelle Fischerboote oder Cabotageschiffe zum nächsten großen Hafen verfrachtet, in dem es eine Redaktion gab. Die Information der Ankunft war oft Wochen vor der realen Ankunft von Schiffen und Verschleppten in Havanna oder dem Hafen, in dem die Chefs und Hintermänner der Schmuggelsnetzwerke saßen.⁴⁸

Nach 1845, als England und die spanischen Kolonialbehörden enger zusammen arbeiteten, wurden die Verschleppten gar nicht mehr in offiziellen Häfen angelandet, sondern in *sumideros*, eine Art Privathafen mit Anlegestelle und größeren Booten, wie ihn sich Ramón Ferrer in La Guanaja im Norden von Camagüey ausgebaut hatte, oder gleich an wilden Küsten. Die Negreros bestachen die Küstenwachen und bauten sich eigene Informations-, Lotsen-, Ruderer- und Lokalführer- und Sklavenweiterverkäufernetzwerke auf und „schrieben“ ihre Informationen (wessen „Eigentum“ die Verschleppten waren) mit kleinen, verborgenen Brandzeichen gleich auf die Körper der Versklavten (Knie, Fesseln oder Ellenbogen).⁴⁹ *Guías*, Führer, waren oft arme „weiße“ Küstenbauern aus Sumpfgenden, wie zum Beispiel an der *Bahía de Cochinos* (unter dem Namen einer ihrer Strände, Playa Girón, aus anderen Geschichtsepochen gut bekannt), der *Península de Zapata*, dem Armenhaus Kubas, oder einem der vielen Cayos, die die Hauptinsel Kubas wie eine Kette grüner Wächter umgeben. Durch Sklavenschmuggel von der *Bahía de Cochinos* zum *Ingenio Juragúa* im Westen von Cienfuegos entstand eines der weltweit größten Vermögen des 19. Jahrhunderts – das von Tomás Terry, dem „Krösus Kubas“ und der atlantischen Wirtschaft um 1880.⁵⁰ Bei seinem Tod 1886 besaß er ein Vermögen von 25 Millionen Dollar. Auch Terry hatte Profite aus dem Sklavenschmuggel in Modernisierung angelegt. Er war Eigentümer der zu dieser Zeit weltgrößten und modernsten Zuckerfabrik (*central*) der Welt – der *Central Ciudad de Caracas* im Hinterland von Cienfuegos.⁵¹ Antonio López, zukünftiger Marqués de Comillas, nahm die nächste Hürde beim Aufbau seiner *fortune*, als er sich 1851 einen der modernsten Schraubendampfer anschaffte und den Kapitän an der langen Südküste im Osten Kubas zwischen Santiago, Manzanillo und Guantánamo patrouillieren ließ, um Verschleppte von Sklavenschiffen zu übernehmen.⁵²

Insgesamt, ich möchte das noch einmal unterstreichen, ergänzt das Sklavenhändler-Projekt meine Arbeiten über Sklavinnen und Sklaven als Akteure, indem es die Ebene der „Schuldigen“ am Leid der Opfer, der Unternehmer, Sklavenschiffskapitäne und Menschenkapitalisten sowie ihre Hilfskräfte thematisiert. Es stellt insofern im Grunde auch einen Untersuchungsbericht über Verbrechen gegen die Menschlichkeit dar. Als solcher ist es, so glaube ich, spannender als jeder schwedische Sozialkrimi, Wallander und Larson eingeschlossen. Und es ist noch mehr: keine einzige Person, kein Vorgang, kein

Verbrechen – nichts, nichts ist erfunden. Die Dokumente, die zitiert werden, können nachgeprüft werden. Sie sind real und das, was sie beschreiben und darstellen war historische Realität, deren Konsequenzen noch heute spürbar sind.

Die Realität des *hidden Atlantic* war eine historische Etappe der Grundlegung und der Globalisierung des Kapitalismus, die noch nicht vorüber ist. Eine Etappe, in der viele Anfänge und viele lose Enden noch erkennbar sind, die gerade heute komplizierte Knäuel bilden.

Michael Zeuske

Anmerkungen

- 1 Nach einer Wortliste des Mandingo, siehe: „Herr C. Ritter: Mittheilungen über einige westafricanische Stämme in Cuba, gesammelt von Hesse“, in: Monatsberichte über die Verhandlungen der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin 14. Jg., 10. Bd. (Mai 1852–1853), S. 12–17, hier S. 16. Ich danke Adam Jones (Universität Leipzig) für Rat und Unterstützung. Forschungen und Reisen für den ersten Teil des Projektes wurden möglich durch eine Finanzierung durch die DFG (Deutsche Forschungsgemeinschaft, 2007–2010) und ein „Research Fellowship of the Gilder Lehrman Center for the Study of Slavery, Resistance, and Abolition“ (Yale University, New Haven, CT, 2008).
- 2 Zeuske, Michael, „Atlantik, Sklaven und Sklaverei – Elemente einer neuen Globalgeschichte“, in: Jahrbuch für Geschichte der Europäischen Expansion 6 (2006), S. 9–44; Zeuske, Michael, „Comparing or interlinking? Economic comparisons of early nineteenth-century slave systems in the Americas in historical perspective“, in: Dal Lago, Enrico; Katsari, Constantina (eds.), *Slave Systems. Ancient and Modern*, Cambridge [etc.]: Cambridge University Press, 2008, S. 148–183; Zeuske, Michael, „Unfreiheit abhängiger Landbevölkerung im atlantischen Raum und in den Amerikas, 15. bis 18. Jahrhundert – Prolegomena, Typologien der Anfänge, Bedingungen und lange Linien“, in: Hermann-Otto, Elisabeth (ed.), *Unfreie und abhängige Landbevölkerung*, Hildesheim; Zürich [etc.]: Georg Olms Verlag, 2008, S. 71–157; Zeuske, Michael (mit Dale Tomich), „The Second Slavery: Mass Slavery, World Economy and Comparative Microhistories“, in: *Review: A Journal of the Fernand Braudel Center*, Binghamton University XXXI, no. 3 (2008), S. 91–100 (=special issue edited by Dale Tomich & Michael Zeuske, eds., *The Second Slavery: Mass Slavery, World-Economy, and Comparative Microhistories*, Part I).
- 3 Zeuske, Michael, *Sklaven und Sklaverei in den Welten des Atlantiks, 1400–1940. Umriss, Anfänge, Akteure, Vergleichsfelder und Bibliografien*, Münster/Hamburg/London: LIT Verlag, 2006 (Sklaverei und Postemanzipation, ed. Michael Zeuske, Bd. 1).
- 4 Für den transatlantischen Sklavenhandel im angloamerikanischen Bereich gibt es mittlerweile fast eigene Bibliotheken. Im Zentrum dieser Arbeiten stehen meist Rechtsformen des Sklavenhandels, „nationale“ Akteure („Sklavenhandelsnationen“) und Zahlen der Versklavten, klassisch etwa bei Herbert S. Klein, bei dem das ganze Kapitel zum 19. Jahrhundert unter der Überschrift „The End of the Slave Trade“ steht. Das 19. Jahrhundert war aber ein Höhepunkt des Sklavenhandels und der Massensklavereien; siehe: Klein, Herbert, „The End of the Slave Trade“, in: Klein, *The Atlantic Slave Trade*, Cambridge: Cambridge University Press, 1999, S. 183–206. Die beste Synthese ist immer noch: Thomas, Hugh, *The Slave Trade. The History of the Atlantic Slave Trade: 1440–1870*, London and Basingstoke: Picador, 1997; allerdings mit vielen Quellen zweiter Hand und essayistisch. In der neueren Forschung existieren mittlerweile auch akteurs- oder gruppenzentrierte Arbeiten über Mannschaften sowie Matrosen (sowie Ähnlichkeiten und Unterschiede zum Status von Verschleppten und Gefangenen, die nach dem Recht der Negerer-Kaufleute als „Sklaven“ bezeichnet wurden): Christopher, Emma, *Slave Ship Sailors and Their Captive Cargoes, 1730–1807*, Cambridge [etc.]: Cambridge University Press, 2006; Taylor, Eric Robert, *If We Must Die. Shipboard Insurrections in the Era of the Atlantic Slave Trade*, Baton Rouge: Louisiana State University Press, 2006; Rediker, Marcus, *The Slave Ship. A Human History*, New York: Viking, 2007; Christopher, Emma; Pybus, Cassandra; Rediker (eds.), *Many Middle Passages. Forced Migration and the Making of the Modern World*, Berkeley [etc.]: University of California Press, 2007; Lindsay, Lisa A., *Captives as Commodities: The Transatlantic Slave Trade*, New York: Prentice Hall, 2007; Eltis, David; Engerman, Stanley L., „Shipboard Revolts and Abolition“, in: Drescher, Seymour; Emmer, Pieter C. (eds.), *Who Abolished Slavery? Slave Revolts and Abolitionism. A debate with João Pedro Marques*, New York/Oxford: Berghahn Books, 2010 (*European Expansion & Global Interaction*; Vol. 8), S. 145–155.

- 5 TSDN2: www.slavevoyages.org/tast/assessment/estimates.faces (27. Juni 2010)
- 6 Ebd.
- 7 Für das Ende des atlantischen Sklavenschmuggels sind verschiedene Jahresangaben im Umlauf: meist werden 1866 oder 1873 angegeben, siehe: Murray, David R., *Odious Commerce: Britain, Spain and the Abolition of the Cuban Slave Trade*, Cambridge: Cambridge University Press, 1980. Der farbige kubanische Historiker, José Luciano Franco, der Zugang zu anderen Formen der Erinnerung hatte, schreibt am Ende eines Kapitels über die *oligarquía negrera* Kubas in einer Fussnote: „Conocí personalmente en 1907, en La Habana, a una africana que llamaban popularmente María la Conguita, residente en el cuarto 36 de la casa de vecindad „Los Nichos“, Belascoaín 3; según nos contó, había sido traída a Cuba con otros africanos y vendida como esclava en 1878“ [Ich lernte 1907 eine Afrikanerin persönlich kennen, die man im Volksmund María la Conguita nannte, wohnhaft im Zimmer 36 des Nachbarschaftshauses „Los Nichos“, [Straße] Belascoaín 3; wie sie uns erzählte, war sie 1878 mit anderen Afrikaner nach Kuba gebracht und als Sklavin verkauft worden], siehe: Franco, José Luciano, „La oligarquía negrera“, in: Franco, Comercio clandestino de esclavos, La Habana: Editorial de Ciencias Sociales, ³1996, S. 142–178, hier S. 178, FN 64. Zwischen 1868 und 1878 kam es zu einem antikolonialen Aufstand gegen Spanien auf Kuba, genannt „Zehnjähriger Krieg“. Der Aufstand wurde von außen, vor allem aus den USA und anderen karibischen Ländern, mit Waffen, Munition und Material versorgt. Dabei spielte die Gruppe von kosmopolitischen Sklavenhaltern und Negerros von Miguel Aldama (und Moses Taylor, dem Geschäftspartner von Tomás Terry) eine wichtige Rolle. Diese Männer aus der Negrero-Oligarchie kontrollierten die Netzwerke, die auf Kuba die Anlandung geschmuggelter Menschen bewerkstelligt hatten. Sie konnten ihre Schmuggelaktivitäten seit 1868, dem Beginn des Zehnjährigen Krieges, sehr gut mit dem patriotischen Namen „revolutionäre Expeditionen“ tarnen.
- 8 Obadele-Starks, Ernest, „Introduction“, in: Obadele-Starks, *Freebooters and Smugglers. The Slave Trade in the United States after 1808*, Lafayetteville: The University of Arkansas Press, 2007, S. 3–14, hier S. 9f.; die Zahl von „approximately 1.2 million“ stammt aus: National Archives and Records Administration, Southeast Region, Atlanta, *The African Slave Trade. A Selection of cases from the Records of the U. S. District Courts in the states of Alabama, Georgia, North Carolina, and South Carolina*, Morrow, Georgia (morrow.resources@nara.gov) [hektographiertes Material, 2008], S. 3; Landers, Jane, „Slavery in the Spanish Caribbean and the Failure of Abolition“, in: *Review: A Journal of the Fernand Braudel Center*, Binghamton University XXXI, no. 3 (2008) (=special issue edited by Dale Tomich & Michael Zeuske, eds., *The Second Slavery: Mass Slavery, World-Economy, and Comparative Microhistories, Part II*), S. 343–371.
- 9 Howe, George L., *Mount Hope. A New England Chronicle*, New York: The Viking Press, 1959; Moreno Fraginals, Manuel, „El mercado legal de brazos (1790–1860)“, in: Moreno Fraginals, *El Ingenio. Complejo económico social cubano del azúcar*, 3 Bde., La Habana: Editorial de Ciencias Sociales, 1978, Bd. I, S. 259–309.
- 10 The Transatlantic Slave Trade Database (TSDN 1, 1999) und TSDT 2, 2008, mit mehr als 35 000 Fahrten von Sklavenschiffen zwischen Afrika, den Amerikas und Europa. Bald ist eine dritte Version zu erwarten, siehe: www.slaveryvoyages.org (Letzter Zugriff: 27. Juni 2010).
- 11 Curtin, Philip D. (ed.), *Africa Remembered. Narratives by West Africans from the Era of the Slave Trade*, Madison: The University of Wisconsin Press, 1967; Curtin, *The Atlantic Slave Trade. A Census*, Madison: The University of Wisconsin Press, 1969; Curtin, *The Rise and Fall of the Plantation Complex: Essays in Atlantic History*, Cambridge: Cambridge University Press, 1990.
- 12 Alencastro, Luiz Felipe de, *O Trato dos Videntes. Formação do Brasil no Atlantico Sul, seculos 16. e 17.*, São Paulo, 2000; Landers, Jane, „Slavery in the Spanish Caribbean and the Failure of Abolition“, S. 343–371 (wie Anm. 8).
- 13 Eltis, David; Richardson, David (eds.), *Extending the Frontiers: Essays on the New Transatlantic Slave Trade Database*, New Haven, 2008.
- 14 Die beste Zusammenfassung der klassischen Debatte über die „ursprüngliche Akkumulation“ findet sich bei Blackburn, Robin, „Slavery and Accumulation“, in: Blackburn, *The Making of New World Slavery. From the Baroque to the Modern 1492–1800*, London/New York: Verso, 1997, S. 369–580; speziell die Debatte um ursprüngliche Akkumulation (Sklavenhandel, Sklaverei) und Industrialisierung Englands in: Blackburn, „New World Slavery, Primitive Accumulation and British Industrialization“, in: Ebd., S. 509–580. Die Argumente zur Bedeutung der Slaving-Akkumulation für die Amerikas findet sich bei: Postma, Johannes, *The Atlantic Slave Trade*, Westport: Greenwood Press, 2003, S. 52–54; siehe auch: Eltis, David; Lewis, Frank; Sokoloff, Kenneth (eds.), *Slavery in the development of the Americas*, Cambridge: Cambridge University Press, 2004.

- 15 Graden, Dale T., "An Act 'Even of Public Security': Slave Resistance, Social Tensions, and the End of the International Slave Trade to Brazil, 1835–1856", in: *The Hispanic American Historical Review*, Vol. 76:2 (1996), S. 249–282; Needell, Jeffrey D., „The Abolition of the Brazilian Slave Trade in 1850: Historiography, Slave Agency and Statesmanship“ in: *Journal of Latin American Studies*, Vol. 33, No. 4 (2001), S. 681–711.
- 16 Diouf, Mamadou, „Le problème des castes dans la société wolof“, in: *Revue Sénégalaise d'Histoire*, Nr. 1 (Ancienne Série 2, 1 (1981), S. 25–37; Thioub, Ibrahima, „Regard critique sur les lectures africaines de l'esclavage et de la traite atlantique“, in: Mandé, Issiaka; Stefanson, Blandine (eds.), *Les Historiens africains et la Mondialisation*, Paris: Karthala, 2005, S. 271–292.
- 17 Miller, Joseph C., „A Theme in Variations: A Historical Schema of Slaving in the Atlantic and Indian Ocean Regions“, in: Campbell, Gwyn (ed.), *The Structure of Slavery in Indian Ocean Africa and Asia*, London; Portland: Frank Cass, 2004 (Studies in Slave and Post-Slave Societies and Cultures; Series Editor: Gad Heuman), S. 169–196; Miller, „Slaving as historical process: examples from the ancient Mediterranean and the modern Atlantic“, in: Dal Lago, Enrico; Katsari, Constantina (eds.), *Slave Systems. Ancient and Modern*, Cambridge [etc.]: Cambridge University Press, 2008, S. 70–102.
- 18 Zanetti Lecuona, Oscar, „El financiamiento de la producción azucarera; una persepectiva histórica“, in: Zanetti, Lecuona, *Economía azucarera cubana. Estudios históricos*, La Habana: Editorial de Ciencias Sociales, 2009, S. 5–34.
- 19 Franco, José Luciano, „Piratas, corsarios, filibusteros y contrabandistas, siglo XVIII y XIX“, in: Franco, *Ensayos históricos*, La Habana: Editorial de Ciencias Sociales, 1974, S. 45–92; Franco, „La oligarquía negrera“, in: Franco, *Comercio clandestino de esclavos*, S. 142–178; Franco, „Los mongos de la costa de África“, in: Ebd., S. 124–141 (alles wie Anm. 7).
- 20 Nach heutigen sprachwissenschaftlichen Forschungen handelt es sich um das Mande-Wort *mogō* (=Person, Mensch), siehe: Kastenholz, Raimund, *Sprachgeschichte im West-Mande*. Köln: Köppe, 1999, S. 196.
- 21 Zeuske, Michael, „Mongos und Negreros – atlantische Sklavenhändler im 19. Jahrhundert und der iberische Sklavenhandel 1808/1820–1873“, in: Periplus (2010) (demnächst).
- 22 Jones, Adam, *From Slaves to Palm Kernels. A History of the Galinhas Country (West Africa) 1730–1890*, Wiesbaden: Steiner Verlag, 1983 (Studien zur Kulturkunde; 68).
- 23 Sherwood, Marika, „British and European Acts of Parliament and international treaties regarding slavery“ (Appendix 1), in: Sherwood, Marika, *After Abolition: Britain and the Slave Trade since 1807*, London: I. B. Tauris, 2007, S. 178–185.
- 24 Johnson, Walter, *Soul by Soul. Life Inside the Antebellum Slave Market*, Cambridge; London: Harvard University Press, 2000; Johnson, „Introduction: A Person with a Price“, in: Ebd., S. 1–18; Johnson, „On Agency“, in: *Journal of Social History* 37:1 (2003), S. 113–125; Johnson (ed.), *The Chattel Principle. Internal Slave Trades in the Americas*. Foreword by David Brion Davis, New Haven & London: Yale University Press, 2004.
- 25 Zeuske, Michael; García Martínez, Orlando, „Notarios y esclavos en Cuba, siglo XIX“, in: Fuente, Alejandro de la (coord.), *Su „único derecho“: los esclavos y la ley*, Madrid: Fundación Mapfre | Tavera, 2004 (= Debate y perspectivas. Cuadernos de Historia y Ciencias Sociales, No. 4 [Diciembre 2004]), S. 127–170; siehe auch: Zeuske; García Martínez, „Estado, notarios y esclavos en Cuba“, in: Número 8 - 2008, *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, mis en ligne le 21 janvier 2008, référence du 23 janvier 2008, disponible sur: www.nuevomundo.revues.org/document15842.html.
- 26 Feldforschungstagebuch „2005 Cuba Marinello“ Michael Zeuske (Privatarchiv Zeuske Leipzig/Liblar).
- 27 Davis, David Brion, „The Amistad Test of Law and Justice“, in: Davis, *Inhuman Bondage. The Rise and Fall of Slavery in the New World*, New York: Oxford University Press, 2006, S. 12–26.
- 28 Karte: „The Galinhas Lagoon 1837“, in: Jones, Adam, *From Slaves to Palm Kernels*, S. 2 (wie Anm. 22).
- 29 „Death of Capt. Ferrer, the Captain of the Amistad, July, 1839“, in: *Africans Taken in the Amistad*. Congressional Document, Containing the Correspondence, & c., in: *Relation to the Captured Africans*, New York: For sale at the Anti-Slavery Depository, 1840, S. 1–48 (Doc. No. 185). Folio 4 en el tomo de diversos folios en la Beinecke Rare Books and Manuscript Library, Yale University, New Haven, Cb 79110.
- 30 Zeuske, Michael; García Martínez, Orlando, „La Amistad de Cuba. Ramón Ferrer, contrabando de esclavos, captividad y modernidad atlántica“, in: *Caribbean Studies* Vol. 37, No. 1 (January-June 2009), S. 97–170.
- 31 Biblioteca Nacional de Cuba, La Habana (BNC), Colección Cubana (CC), Colección de Manuscritos (C. M.), Bachiller: „Estrada, R. B., Geografía. Relación de un viaje a las islas de Cabo Verde y Río Pongo“. [Havanna, wahrsch. 1834 oder 1835], (27 Blatt; C. M. Bachiller No. 417).

- 32 La Siempreviva dedicada a la juventud habanera, Bde. 1–3, Habana: Imprenta del Gobierno y Capitanía general por S. M., 1838–1839 (alles BNC).
- 33 Feldforschungstagebuch „2009 Madrid Kuba Santiago“; Fotodatei: „2009 Río Pongo BNC“ vom 2. März 2009 (Privatarchiv Zeuske Leipzig/Liblar).
- 34 Zeuske, Michael; García Martínez, „La Amistad de Cuba. Ramón Ferrer, contrabando de esclavos, captividad y modernidad atlántica“, S. 97–170 (wie Anm. 30).
- 35 Taylor, Eric Robert, „The Case of the Amistad“, in: Taylor, If We Must Die. Shipboard Insurrections in the Era of the Atlantic Slave Trade, Baton Rouge: Louisiana State University Press, 2006, S. 151–156.
- 36 Alonso Álvarez, Luis, „Comercio exterior y formación de capital financiero. El tráfico de negros hispano-cubano, 1821–1868“, in: Anuario de Estudios Americanos 51 (1994), S. 75–92; Piqueras Arenas, José Antonio, „Capitales en el azúcar. Los hacendados cubanos ante la rentabilidad económica y la oportunidad de inversión (1878–1895)“, in: Revista de Indias (RI) 212 (1998), S. 163–193; Bahamonde Magro, Angel; Cayuela Fernández, José G., Hacer las Américas. Las élites coloniales españolas en el siglo XIX, Madrid: Alianza Editorial, 1992; Arnalte, Arturo, „Cónsules, comerciantes y negreros (españoles en Sierra Leona en el siglo XIX)“, in: Estudios Africanos, Vol. X, Nos. 18–19, Madrid (1996), S. 65–79; Rodrigo y Alharilla, Martín, „Antonio López y Hermano, de Santiago de Cuba“, in: Rodrigo y Alharilla, Los Marqueses de Comillas 1817–1925. Antonio y Claudio López, Madrid: LID Editorial Empresarial, s.l., 2000, S. 18–25; Rodrigo y Alharilla, „Los ingenios San Agustín y Lequeitio (Cienfuegos): un estudio de caso sobre la rentabilidad del negocio del azúcar en la transición de la esclavitud al trabajo asalariado (1870–1886)“, in: Piqueras (comp.), Azúcar y esclavitud en el final del trabajo forzado. Homenaje a M. Moreno Fragnals, México etc.: Fondo de Cultura Económica, 2002, S. 252–268; Rodrigo y Alharilla, „Los Goytisolo. De hacendados en Cienfuegos a inversores en Barcelona“, in: Revista de Historia Industrial, núm. 23 (2003), S. 11–37; Rodrigo y Alharilla, „Navieras y navieros catalanes en los primeros tiempos del vapor 1830–1870“, in: Transportes, Servicios y Telecomunicaciones No. 13 (diciembre 2007), S. 62–92.
- 37 www.slavevoyages.org (28. Juni 2010) unter voyage 46679 (1838). Der Dampfer Ferrers (und möglicherweise auch Ferrer selbst) fuhren unter uruguayischer Flagge. Mit dem Schiff wurden bei dieser Reise 1265 Gefangene aus Afrika verschleppt und 1004 davon auf Kuba angelandet.
- 38 Zeuske, Michael, Schwarze Karibik. Sklaven, Kulturen der Sklaverei und Emanzipation, Zürich: Rotpunktverlag, 2004; Zeuske, Michael, Sklaven und Sklaverei in den Welten des Atlantiks, 1400–1940 (wie Anm. 3).
- 39 Zeuske, Michael, Cuba grande. Geschichte der Sklavinnen, Sklaven und Sklavenhalter auf Kuba, 15.–19. Jahrhundert (in Vorbereitung).
- 40 Zeuske, Michael, Globalgeschichte der Sklaverei. Menschen als Kapital gestern und heute, Zürich: Rotpunktverlag, 2010.
- 41 Marrero Cruz, Eduardo, „Traficante de esclavos y chinos“, in: Marrero Cruz, Julián de Zulueta y Amondo. Promotor del capitalismo en Cuba, La Habana: Ediciones Unión, 2006, S. 46–79.
- 42 Bethell, Leslie, „The Mixed Commissions for the Suppression of the Transatlantic Slave Trade in the Nineteenth Century“, in: Journal of African History VII (1966), S. 79–93; Arnalte, Arturo, „Cónsules, comerciantes y negreros (españoles en Sierra Leona en el siglo XIX)“, S. 65–79 (wie Anm. 36); Emmer, Pieter C., „The Abolition of the Abolished: The Illegal Dutch Slave Trade and the Mixed Courts“, in: Eltis, David; Walvin, James (eds.), The Abolition of the Atlantic Slave Trade. Origins and Effects in Europe, Africa and the Americas, Madison; London: The University of Wisconsin Press, 1981, S. 177–192; siehe auch: Martínez, Jenny S., „Antislavery Courts and the Dawn of International Human Rights Law“, in: The Yale Law Journal 117:550 (2008), S. 555–641.
- 43 Sherwood, Marika, After Abolition (wie Anm. 23), passim.
- 44 Zeuske, Michael, Globalgeschichte der Sklaverei (wie Anm. 40), passim.
- 45 Ely, Ron, „Bancos sui generis“, in: Ely, Cuando reinaba su majestad el azúcar. Estudio histórico-sociológico de una tragedia latinoamericana: el monocultivo en Cuba, Buenos Aires: Ed. Sudamericana, 1963 (Neuaufgabe: La Habana: IMAGEN CONTEMPORÁNEA, 2001), S. 299–310.
- 46 Zeuske, Michael (mit Max Zeuske), Kuba 1492–1902. Kolonialgeschichte, Unabhängigkeitskriege und erste Okkupation durch die USA, Leipzig: Leipziger Universitätsverlag 1998; Zeuske, Michael, Schwarze Karibik (wie Anm. 37), passim; Zeuske, Michael, Sklaven und Sklaverei in den Welten des Atlantiks, 1400–1940 (wie Anm. 3), passim; Zeuske, Michael, Cuba grande (wie Anm. 39), passim.

- 47 Ortiz, Fernando, Hampa afro-cubana: Los negros esclavos. Estudio sociológico y de derecho público, La Habana: Revista Bimestre Cubana, 1916 [viele Nachauflagen, z. B.:] Ortiz, "El esclavo es herrado. El nombre del esclavo. Los barracones. Venta de los "bozales". Anuncios por la prensa", in: Los negros esclavos, La Habana: Ed. de Ciencias Sociales, 1975, S. 164–168, hier S. 168.
- 48 Zeuske, Michael; García Martínez, „La Amistad de Cuba. Ramón Ferrer, contrabando de esclavos, captividad y modernidad atlántica“, S. 97–170 (wie Anm. 30).
- 49 Arnalte, Arturo, Los últimos esclavos de Cuba. Los niños de la goleta Batans, Madrid: Alianza Editorial, 2001, S. 27f.; das Buch von Arnalte basiert auf: Archivo Histórico Nacional (AHN) Madrid, Estado, Trata de negros, leg. 8060/4, no. 3: „Testimonio del expediente gubernativo instruido para la averigacion de la introduccion de negros bozales por la Costa de Nuevitas“, en la Ciudad de Puerto Principe, septiembre/octubre de 1854.
- 50 Ely, Ron, „Tomás Terry, el Creso cubano“, in: Ely, Cuando reinaba su majestad el azúcar (wie Anm. 45), S. 385–398 sowie Ely, „El camino a la riqueza“, in: Ebd., S. 398–418.
- 51 Ely, Ron, „La alta sociedad“, in: Ebd., S. 742–766; Ely, „Los Lobo cubanos: mito y realidad de sus peregrinaciones por Europa y el mundo nuevo“, in: Debates Americanos, No. 2 Julio, La Habana (2006–2008), S. 47–72.
- 52 Rodrigo y Alharilla, Martín, „Antonio López y Hermano, de Santiago de Cuba“, S. 18–25 (wie Anm. 36).

Abbildungsnachweise

Karten

- Karte 1 „Sklavenschmuggel von Kuba in die USA“. Aus: Obadele-Starks, Ernest, Freebooters and Smugglers. The Slave Trade in the United States after 1808, Lafayetteville: The University of Arkansas Press, 2007, S. 1.
- Karte 2 „Middle Passage 1519–1867“. Aus: Farrow, Anne; Lang, Joel; Frank, Jennifer, „New York’s Slave Pirates“, in: Farrow; Lang; Frank, Complicity. How the North Promoted, Prolonged, and Profited from Slavery, New York: Ballantine Books, 2005, S. 96.
- Karte 3 „Río Gallinas, Operationsgebiet von Pedro Blanco“. Aus: „The Galinhas Lagoon 1837“, in: Jones, Adam, From Slaves to Palm Kernels. A History of the Galinhas Country (West Africa) 1730–1890, Wiesbaden: Steiner Verlag, 1983 (Studien zur Kulturkunde; 68), S. 2.

Bilder

- Bild 1 „Ingenio Flor de Cuba, 1856“. Aus: García Mora, Luis Miguel; Santamaría García, Antonio (eds.), Los Ingenios. Colección de vistas de los principales ingenios de azúcar de la Isla de Cuba. El texto redactado por Cantero, Justo G. Con las láminas dibujadas del natural y litografiadas por Eduardo Laplante, Madrid: CEDEX_CEHOPU; CSIC, Fundación MAPFRE Tavera y EDICIONES Doce Calles, S.L., 2005, S. 242 (mit freundlicher Genehmigung) (siehe auch: Zeuske, Michael, „Sklavenbilder: Visualisierungen, Texte und Vergleich im atlantischen Raum [19. Jahrhundert, Brasilien, Kuba und USA]“, in: zeitenblicke 7, Nr. 2, [01.10.2008], URL: www.zeitenblicke.de/2008/2/zeuske).
- Bild 2 „Death of Capt. Ferrer, the Captain of the Amistad, July, 1839“. Aus: Africans Taken in the Amistad. Congressional Document, Containing the Correspondence, & c., in: Relation to the Captured Africans, New York: For sale at the Anti-Slavery Depository, 1840, S. 1–48 (Doc. No. 185). Folio 4 en el tomo de diversos folios en la Beinecke Rare Books and Manuscript Library, Yale University, New Haven, Cb 79110 (mit freundlicher Genehmigung).

