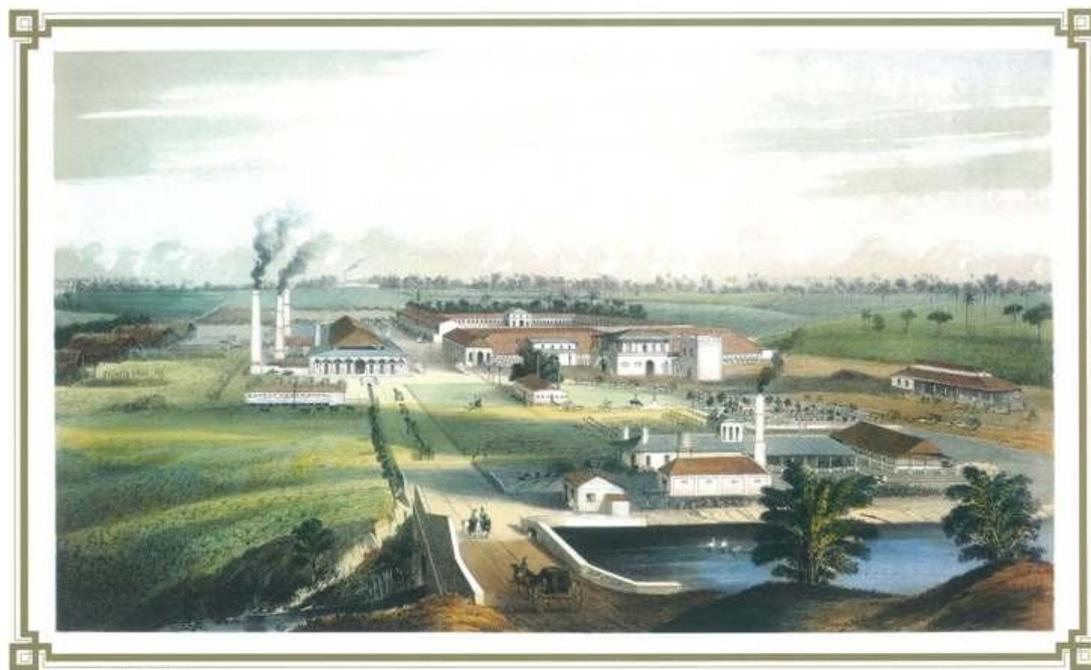


Transatlantischen Menschenhandel im 19. Jahrhundert

Der Historiker Prof. Dr. Michael Zeuske schreibt:

"Atlantischer Sklavenhandel als Menschenschmuggel sowie Hin- und Rückfahrt zwischen Amerika und Afrika wurde im 19. Jahrhundert vor allem auf Schiffen betrieben, deren Finanziers, Besitzer und Ausrüster auf Kuba oder in Brasilien saßen. [...]"

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 [...] nur wegen seiner Sklavenkolonie Kuba und wegen des atlantischen Sklavenschmuggels bis 1898 im Kreise der imperialen Mächte. [...]"



Hilfsdruck und Lithographie von LAFARTE

publizierte durch Weymann's Verlag in Leipzig

Lithografie von LAFARTE

INGENIO FLOR DE CUBA

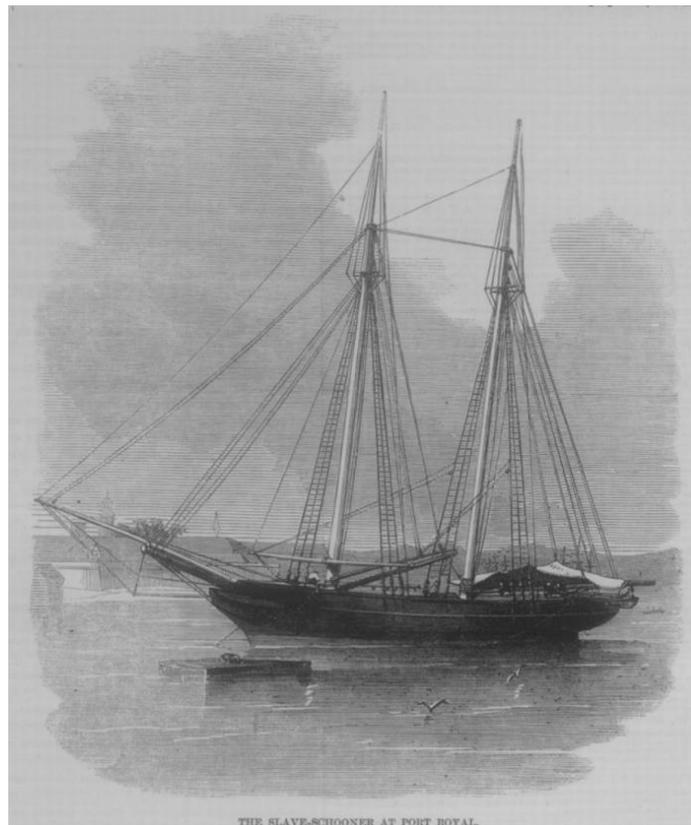
Propiedad de los S^{rs}. ARRIETA.

Ingenio Flor de Cuba (1856)

aus: Zeuske, Michael, „Sklavenbilder: Visualisierungen, Texte und Vergleich im atlantischen Raum [19. Jahrhundert, Brasilien, Kuba und USA]“, in: zeitenblicke 7, Nr. 2

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 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. Auf Kuba und auch in Brasilien wurden sie negreros (negreiros) genannt. Mit Versklavten unmittelbar hatten vor allem „Faktoren“ zu tun, die nach einem Mande-Wort für „großer Mann“ (mongo) mongos genannt wurden. [...] 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) Sklavenhandels 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. Interne Sklavenhändler mit der entsprechenden Macht und Reputation gab es weiterhin in allen Sklavereigesellschaften. Der Sklavereiatlantik wurde so zum Hidden Atlantic.



Das Sklavenschiff Zeldina, nachdem es aufgebracht wurde (Kingston, Jamaica 1857)
Slaver "Zeldina" at Port Royal.

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.

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“. Es schuf mehr Werte, es fungierte als „Weltgeld“ und wichtigstes Tauschmittel, oft sogar als Bezahlung (Steuer, Kreditgrundlage), schuf durch Arbeit und durch die Geburt von Sklavenkindern Werte in jeder Form sehr direkt (einschließlich als Wächter und Soldat Sicherheit und Status) und konnte sich an Land selbst sowie die erarbeiteten Produkte als „Waren“ (Exportwirtschaften) auch noch selbst transportieren. 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.

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 (das sog. 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.

Zitiert nach: Out of the Americas: Sklavenhändler und Hidden Atlantic im 19. Jahrhundert. Ein Forschungsprojekt am Historischen Seminar der Universität zu Köln „Mann heißt mongo“.

Definition

Prof. Michael Zeuske von der Universität Köln definiert Sklaverei wie folgt:

"Sklaven unterliegen der direkten Kontrolle von anderen Menschen, die Verfügungsgewalt über ihre Körper, sogar ihr Leben, ihren Status, ihre Sexualität, ihren Tauschwert und natürlich ihre Arbeitskraft ausüben und ihren Körper als Kapital benutzen. [...] Sklaven nehmen in allen Gesellschaften den niedrigsten Rang ein, und sie sind Opfer von angedrohter oder ausgeübter Gewalt."

(zitiert nach: Michael Zeuske, Ware Mensch, in: DAMALS 10/2013, S.16-19, S. 16)

Quellenlage

Wie kann man überhaupt etwas über den international geächteten Sklavenhandel im 19. Jahrhundert erfahren? Auf welche Quellen kann ein Historiker zurückgreifen?

Hierzu Prof. Michael Zeuske:

"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.

[...] 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

The image shows a handwritten logbook for the ship "Wanderer" in the Congo River. The logbook is divided into two sections, each with a header table. The first section covers Thursday (16th), Friday (17th), and Saturday (18th). The second section covers Sunday (19th), Monday (20th), Tuesday (21st), and Wednesday (22nd). Each entry includes the date, weather conditions, and a "Remarks" column with detailed notes. The handwriting is in cursive and somewhat faded.

Hours.	Knots.	Fath.	Course.	Winds.	Levs.	Vari.	Remarks.
							Thursday 16 th Comes in fine weather with fresh breeze from the SW at 5 th am arrived at Point de vue and came to anchor off the Factory 2 hrs for
							Friday 17 th Comes in fine & remains so through out the day a constant party on board some sleazy & don't long
							Saturday 18 th Comes in fine & remains so through the day to day party to drink 2 hrs for

Course.	Distance	Diff Lat.	Dep.	Latitude by D. R.	Latitude by Observation.	Difference Longitude.	Longitude, in by

Hours.	Knots.	Fath.	Course.	Winds.	Levs.	Vari.	Remarks.
							Sunday 19 th Comes in fine & remains so through the day
							Monday 20 th Comes in fine a party on board all the while in celebration of the sailing 2 hrs for
							Tuesday 21 th Comes in fine buoy falling water & stay wood off at 13 th for 2 hrs
							Wednesday 22 th Comes in fine all ready for sea a day party to drink 2 hrs for

Course.	Distance	Diff Lat.	Dep.	Latitude by D. R.	Latitude by Observation.	Difference Longitude.	Longitude, in by

Logbuch der "Wanderer" (1858)

Die "Wanderer" waren eines der letzten Sklavenschiffe, die von den Vereinigten Staaten aus Kurs auf Afrika nahmen. Das Logbuch verzeichnet die Ankunft am Kongo; wahrscheinlich nahm die "Wanderer" später südlich an der angolanischen Küste zukünftige Sklaven an Bord.

Logbook of the "Wanderer". JPEG. Voyages: The Trans-Atlantic Slave Trade Database.

oder von Kaplanen der Plantagen dienten oft (auch) dazu, die geschmuggelten Menschen unter neuen Sklavennamen in das schriftliche System „hinein zu schreiben“.

[...] 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."

Zitiert nach:  Out of the Americas: Sklavenhändler und Hidden Atlantic im 19. Jahrhundert. Ein Forschungsprojekt am Historischen Seminar der Universität zu Köln „Mann heißt mongo“, S. 48f.

359

Spanische Schooner "Enganador"
Register of slaves natives of Africa captured on board

No.	Names.	Sex.	Age.	Stature.		Description.
				Feet.	In.	
55.230.	Peter Blanco	Man	26	5	6	
	Benar	.	21	5	4	
	Tualijun	.	24	5	8	
55.235.	Fahr	.	28	5	5	No marks
	Joe	.	19	5	4	
	Tuah	.	19	5	5	
	Ton	.	16	4	11	
	bondoe	.	25	5	2	
	Yoyounee	.	27	5	5	
	Kapar	.	22	5	3	
55.240.	Paryangah	.	21	5	5	Tattooed all over
	Kalarwee	.	26	5	8	
	Debrah	.	21	5	2	
55.244.	Jango	.	27	5	6	No marks.
	Tarhoipa	.	23	5	5	

Auszug aus dem Register der versklavten Afrikaner vom Schoner "Enganador" (1844)

Nachdem die Briten den Schoner "Enganador" aufgebracht hatten, wurde dieses Register sichergestellt. Register of Africans from the Schooner "Enganador". JPEG.  Voyages: The Trans-Atlantic Slave Trade Database.

Statistiken: Arbeiten mit der Trans-Atlantic Slave Trade Database

Wie viele Menschen waren von wo nach wo auf dem "Hidden Atlantic" unterwegs?

Auf dem Atlantik bewegten sich seit dem 15. Jahrhundert ca. 35.000 Kapitäne und bei einer durchschnittlich anzunehmenden Mannschaft von 20 Personen - ca. 700.000 Seeleute - zählt man die Arbeiter in den Häfen sowie die profitierenden Eliten noch hinzu, geht die Zahl der am Sklavenhandel Beteiligten in die Millionen. Für das 19. Jahrhundert - unterstellt man ca. 25% des transtalantischen Sklavenhandels - ergibt sich hieraus dass zwischen 300.00 und 400.000 Menschen im Sektor des Sklavenhandels verbunden waren - wohlgemerkt nicht die Sklaven selbst! Die Trans-Atlantic Slave Trade Database bietet Informationen zu mehr als 35.000 Passagen zwischen Afrika und Amerika. Mit einem speziellen Werkzeug kann man genau untersuchen, wer zu welchem Zeitpunkt unter welcher Flagge von wo nach wo den Atlantik befuhr.

Einzelsuchaufträge:

Konzentriere dich dabei auf das 19. Jahrhundert (oberes Feld rechts: 1801-1866).

Stelle die Tabelle auf einen Abstand von jeweils 5 Jahren ein (Table - Rows: 5-year-period).

Arbeite gruppenteilig und untersuche folgende Aspekte (in Klammern jeweils die Einstellungen an der Tabelle)

1. Von wo fuhren die afrikanischen Gefangenen los? (Table - Columns: Embarkation region; Cells: Only embarked)
2. Wo kamen die Sklaven an? (Table - Columns: Broad Disembarkation region; Cells: Only disembarked)
3. Unter welcher Flagge fuhren die Schiffe wann besonders häufig? (Table - Columns: Flags; Cells: Embarked/Disembarked)
4. Wie hoch war die Mortalitätsrate (Sterberate)? Vergleiche hierzu die Differenz zwischen "embarked" und "disembarked". (Table - Columns: Flags; Cells: Embarked/Disembarked)

Nutze die Trans-Atlantic Slave Trade Database für eigene weitere Recherchen (z.B. detaillierter: Wo fuhren die Schiffe unter portugiesischer Flagge, wo die unter spanischer Flagge überwiegend hin).

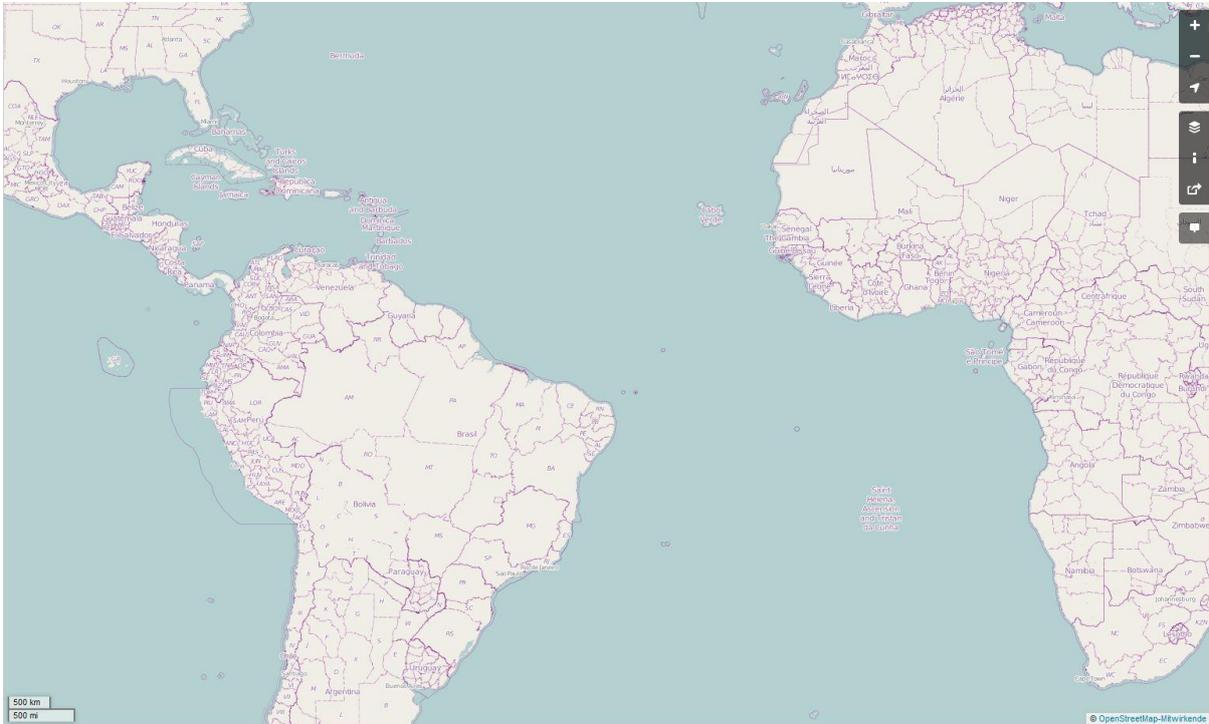
	Spain / Uruguay	Portugal / Brazil	Great Britain	Netherlands	U.S.A.	France	Denmark / Baltic	Totals
1501-1525	6,363	7,000	0	0	0	0	0	13,363
1526-1550	25,375	25,387	0	0	0	0	0	50,763
1551-1575	28,167	31,089	1,685	0	0	66	0	61,007
1576-1600	60,056	90,715	237	1,365	0	0	0	152,373
1601-1625	83,496	267,519	0	1,829	0	0	0	352,843
1626-1650	44,313	201,609	33,695	31,729	824	1,827	1,053	315,050
1651-1675	12,601	244,793	122,367	100,526	0	7,125	653	488,064
1676-1700	5,860	297,272	272,200	85,847	3,327	29,484	25,685	719,674
1701-1725	0	474,447	410,597	73,816	3,277	120,939	5,833	1,088,909
1726-1750	0	536,696	554,042	83,095	34,004	259,095	4,793	1,471,725
1751-1775	4,239	528,693	832,047	132,330	84,580	325,918	17,508	1,925,314
1776-1800	6,415	673,167	748,612	40,773	67,443	433,061	39,199	2,008,670
1801-1825	168,087	1,160,601	283,959	2,669	109,545	135,815	16,316	1,876,992
1826-1850	400,728	1,299,969	0	357	1,850	68,074	0	1,770,979
1851-1866	215,824	9,309	0	0	476	0	0	225,609
Totals	1,061,524	5,848,265	3,259,440	554,336	305,326	1,381,404	111,041	12,521,336

Tabelle zum gesamten transatlantischen Sklavenhandel vom 16.-19.Jahrhundert

☒ Voyages Database. 2013. Voyages: The Trans-Atlantic Slave Trade Database.

Kartenarbeit: Wege der Sklaven auf dem Hidden Atlantic

Übertrag die Ergebnisse eurer Recherche in die folgende Leerkarte:



Atlantischer Ozean und Anrainer

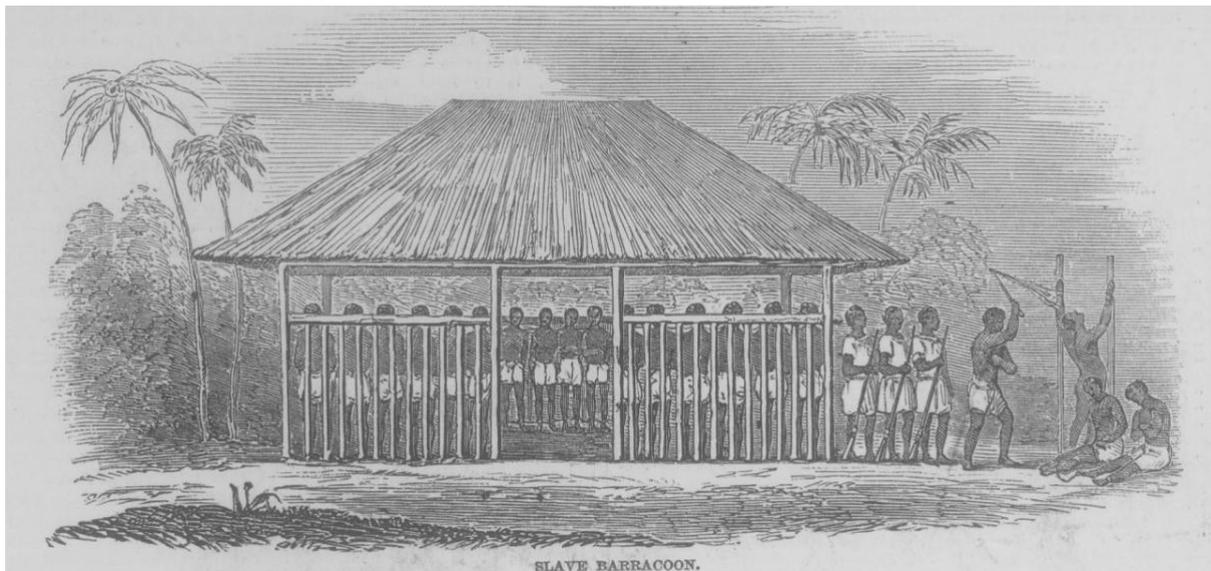
Bereitet eine Präsentation eurer Ergebnisse mithilfe der Karte vor.

Vergleicht eure Ergebnisse für das 19. Jahrhundert mit den Karten der Trans-Atlantic Slave Trade Database für den gesamten Zeitraum des Sklavenhandels. Interessant sind hier vor allem die Karten 1 und 5-9.

Biographien von Negreros

Das Beispiel Ramon Ferrer

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. 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 Antonia war er auch Eigentümer der Hälfte eines der modernsten Schaufelrad-Überseedampfers, des Vapor Principeño, der auch Sklavenschmuggelfahrten von Amerika nach Afrika und zurück machte.



Eine Sklavenbaracke (slave barracoon) in Sierra Leone 1840

Hier wurden die gefangenen Afrikaner so lange eingesperrt, bis ein Schiff den Atlantik nach Afrika überquert hat. Häufig wurden die Afrikaner hier misshandelt.

Slave Barracoon, Sierra Leone, 1840's  Voyages: The Trans-Atlantic Slave Trade Database.

Ende Juni 1839 riss die Rebellion der Amistad-Gefangenen (vgl. Kasten rechts) Ramón Ferrer aus seiner im Großen und Ganzen erfolgreichen Karriere als Hochseekapitän, Menschenhändler und Negrero. 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 Menschenhändlernetzwerke 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. 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, Konsignatare, 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. [...] 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.



Valongo: der größte Sklavenmarkt in Rio de Janeiro - über Rio kamen mehr Afrikaner als Sklaven auf den amerikanischen Kontinent als über irgendeinen anderen Hafen.

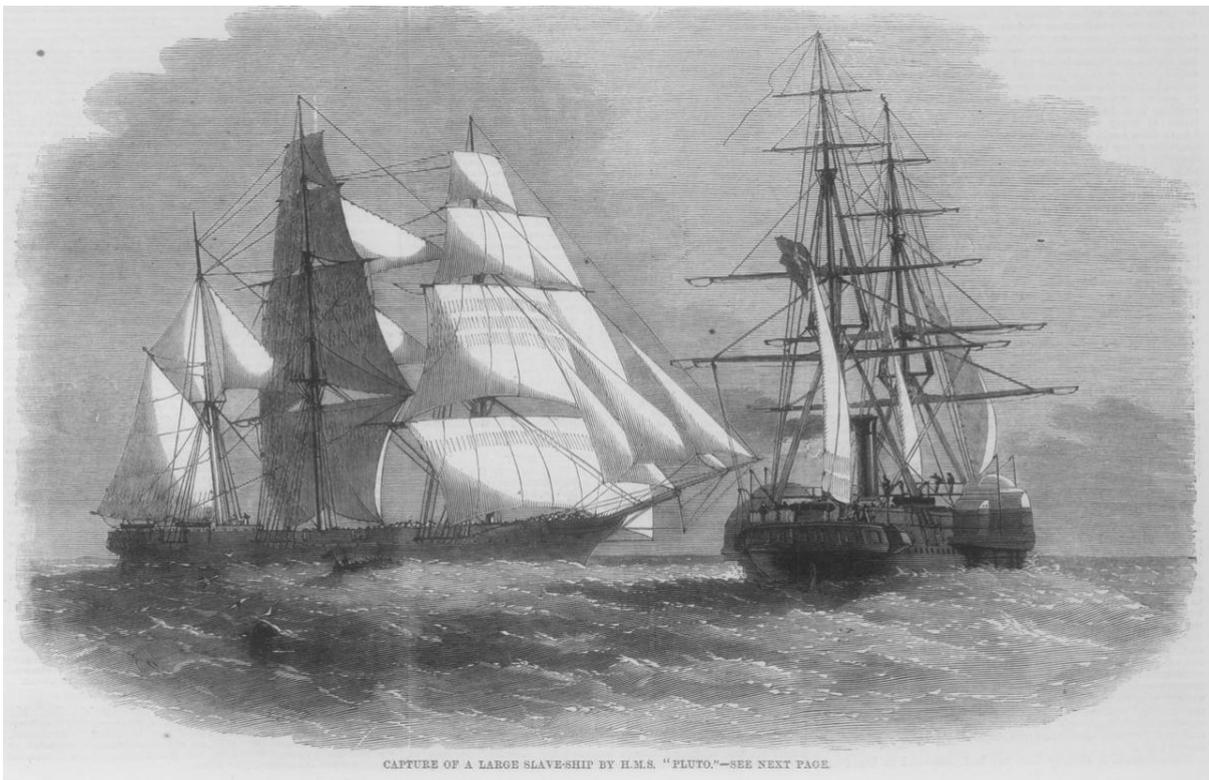
Valongo, c. 1820 Voyages: The Trans-Atlantic Slave Trade Database.

Daniel Botefeur, ein ausgewanderter Deutscher als Negrero

Für das Jahr 1819 verfügen wir bereits über eine Liste von 39 deutschen Kaufleuten in Havanna, die die "Sociedad de Beneficiencia de Alemania" (Wohltätigkeitsgesellschaft Deutschlands, eigtl. „Unterstützungs-Gesellschaft für hilfsbedürftige Landsleute“; ab 1826 „Deutscher Verein“) gründeten. [...] Daniel Botefeur, ein studierter Arzt aus Hannover, war zunächst Negrero auf Bunce Island, am Río Pongo und in Gallinas in Westafrika. Botefeur war getaufter Lutheraner. Er wurde im Handel mit Verschleppten aus Afrika reich, trat zum Katholizismus über und heiratete in die Oligarchie von Havanna ein (Romy-Familie). Er wurde Kaufmann, besaß Handelshäuser und Kaffee-Plantagen mit Sklaven (bei Matanzas). Er starb 1821 an Herzversagen auf einer

Geschäftsreise nach Charleston; wahrscheinlich betätigte er sich immer noch im Menschensmuggel (obwohl die spanische Krone 1820 den Sklavenhandel verboten hatte; Botefeur stand mit den größten US-amerikanischen Sklavenhändlern, der DeWolf-Familie aus Rhode Island in Kontakt).

(zitiert nach: Zeuske, Michael, „Deutsche Eliten in Lateinamerika (19. Jahrhundert). Regionen, Typen, Netzwerke und paradigmatische Lebensgeschichten“, in: Denzel, Markus A.(ed.), Deutsche Eliten in Übersee (16. bis frühes 20. Jahrhundert). Büdinger Forschungen zur Sozialgeschichte 2004 und 2005, St. Katharinen: SCRIPTA MERCATURAE VERLAG, 2006 (Deutsche Führungsschichten in der Neuzeit; Band 27), pp. 173-206 (leicht überarbeitet 2013), S. 178f.)



Das Dampfschiff "Pluto" auf der Jagd nach dem Sklavenschiff "Orion" am 30.11.1859
H.M.S. "Pluto" Capturing the Slaver "Orion" Voyages: The Trans-Atlantic Slave Trade Database.

Diskussionsimpulse

Kuba - wirtschaftliche Dynamik dank Sklaverei?

"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."

"Mittels des illegalen Handels mit menschlichen Körpern und der illegalen Gewinne der Menschenhändler wurde die Modernisierung der Zuckerproduktion auf den großen Plantagen im Westen Kuba finanziert, wo der effizienteste und profitabelste Plantagen-Zucker-Sklavereikomplex der gesamten Weltgeschichte entstand."

(zitiert nach: Michael Zeuske: Die Geschichte der Amistad. Sklavenhandel und Menschenschmuggel auf dem Atlantik im 19. Jahrhundert. Stuttgart: Reclam 2012, S. 9)

Sklaverei, Abolition, Menschenkapitalismus und Modernisierung

"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."

"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."

"Heute spricht man für das 19. Jahrhundert von Modernität – vielleicht muss man bald auch von atlantischer Sklavereimodernität sprechen?"

"Diese Perspektive ermöglicht eine Gegensicht 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 Negereros, 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."

"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)."

Alle Zitate sind, wenn nicht anders angegeben, aus: Michael Zeuske: Out of the Americas: Sklavenhändler und Hidden Atlantic im 19. Jahrhundert. Ein Forschungsprojekt am Historischen Seminar der Universität zu Köln „Mann heißt mongo“.