

## ■ MAGNUS RESSEL

# Hamburg und die Niederelbe im atlantischen Sklavenhandel der Frühen Neuzeit

75

### Einleitung

»Nur wenige Deutsche beteiligten sich am transatlantischen Sklavenhandel, schlugen ihre Ware aber nicht in deutschen Häfen um.«<sup>1</sup> So urteilt Jürgen Osterhammel über den deutschen Anteil am transatlantischen Sklavenhandel. Zum deutschen Direkthandel mit Sklaven äußert sich Andrea Weindl am Schluss eines diesem Thema gewidmeten längeren Artikels in demselben Sinne: »the involvement of the North German ports remained a peripheral activity except for a few years in the 1690s«.<sup>2</sup> Am Ende eines grundlegenden Artikels zur Verflechtung Deutschlands mit dem transatlantischen Sklavenhandel schreibt Klaus Weber: »Erst unter den Bedingungen des illegalen Handels im 19. Jahrhundert agierten deutsche Akteure auch unter hanseatischer Flagge, allerdings im Vergleich zu den früheren Phasen [des international betriebenen atlantischen Sklavenhandels; MR] nur in kleinem Maßstab.«<sup>3</sup> Diese Zitate sind derzeit die weitreichendsten Aussagen zur Direktbeteiligung von Hamburger Reedern, Kapitänen und Mannschaften am transatlantischen Sklavenhandel. Was die einschlägige Literatur bereits im 19. und 20. Jahrhundert verschiedentlich betont hatte, erfährt hier durch die jüngere, globalgeschichtlich erneuerte Forschung eine weitere Bestätigung: Die Hansestadt Hamburg, der wichtigste deutsche Akteur im Seehandel des 18. Jahrhunderts, war am atlantischen Sklavenhandel kaum bis gar nicht direkt beteiligt.<sup>4</sup>

Wenngleich Hamburg von der Forschung zum Sklavenhandel weiterhin weitgehend ausgespart wird, ist die Verwicklung Deutschlands in dieses Geschäft allgemein seit einigen Jahren recht intensiv erforscht worden. Hauptsächlich drei Aspekte einer direkten oder indirekten deutschen Beteiligung am Sklavenhandel und der Plantagenwirtschaft in der Neuen Welt finden in der Literatur einen intensiveren Niederschlag.

Erstens hat die Beteiligung des Kurfürstentums Brandenburg am transatlantischen Sklavenhandel in den 35 Jahren des Bestehens der *Brandenburgisch-Africanischen Compagnie* (BAC) und ihrer Nachfolgerinstitution, der *Brandenburgisch-Africanisch-Americanischen*

- 1 Jürgen Osterhammel, *Sklaverei und die Zivilisation des Westens*, München 2007, S. 11.
- 2 Andrea Weindl, *The Slave Trade of Northern Germany from the Seventeenth to the Nineteenth Centuries*, in: David Eltis/David Richardson (Hg.), *Extending the Frontiers. Essays on the New Transatlantic Slave Trade Database*, New Haven 2008, S. 250–271, hier S. 267.
- 3 Klaus Weber, *Deutschland, der atlantische Sklavenhandel und die Plantagenwirtschaft der Neuen Welt*, in: *Journal of Modern European History* 7 (2009), S. 37–67, hier S. 63.
- 4 Siehe z. B. die Einleitung zum Verbot des Sklavenhandels in Bremen: Sammlung der Verordnungen und Proclame des Senats der freien Hansestadt Bremen im Jahre 1836, Bremen 1837, S. 22; im 20. Jahrhundert insbes.: Percy Ernst Schramm, *Deutschland und Übersee. Der deutsche Handel mit den anderen Kontinenten, insbesondere Afrika, von Karl V. bis zu Bismarck*, Braunschweig 1950, S. 379; hierzu: Joist Grolle, *Percy Ernst Schramm – ein Sonderfall in der Geschichtsschreibung Hamburgs*, in: *Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte* 81 (1995) S. 23–60, hier S. 35–36; vgl. auch: Susanne Zantop, *Kolonialphantasien im vorkolonialen Deutschland (1770–1870)*, Berlin 1999, S. 32–48.

*Compagnie* (BAAC) von 1682–1717, inzwischen ein vertieftes Interesse auf sich gezogen.<sup>5</sup> Die rund 19.000 von den Brandenburgern nach Amerika transportierten Sklaven sind keine historische Marginalität und verdeutlichen einen klar vorhandenen Willen von leitenden Akteuren, sich ohne größere Bedenken an diesem Geschäft zu beteiligen.<sup>6</sup> In den 1680er und noch den frühen 1690er Jahren kann man von einer funktionalen Integration des Brandenburger Unternehmens in den transatlantischen Kolonial- und Sklavenhandel sprechen. In den letzten Jahren des 17. Jahrhunderts jedoch wuchsen die Verluste angesichts der Kaperungen von Kompanieschiffen durch französische Korsaren dramatisch. Spätestens ab 1702 war das Unternehmen an inneren Streitigkeiten, geringem Interesse von Seiten der Regierung und der scharfen Konkurrenz durch die etablierten Kolonialmächte, vor allem aber aufgrund der französischen Seekriegsführung, faktisch gescheitert, auch wenn die endgültige Liquidation erst gegen Ende des Spanischen Erbfolgekrieges stattfand.<sup>7</sup>

Erst in den 1970er Jahren, im Zuge der aufkommenden postkolonialen Geschichtsschreibung, begann man sich zweitens für die wohl stärkste deutsche Direktbeteiligung am transatlantischen Sklavenhandel zu interessieren, nämlich diejenige von Schleswig-Holsteinern als Untertanen der dänischen Monarchie.<sup>8</sup> Der dänische Gesamtstaat war in der zweiten

- 5 Schon im 18./19. Jahrhundert interessierten sich deutsche Historiker für diese Kompanie: Da hier der Staat agierte, der später das Deutsche Kaiserreich begründen sollte, konnte man bei der Betrachtung der BAC und der BAAC die Idee einer verpassten Chance für die Gründung eines Kolonialreiches entwickeln: Henry Simonsfeld, *Die Deutschen als Colonisatoren in der Geschichte*, Hamburg 1885, S. 46–49; Walther Vogel, *Die Deutschen als Seefahrer. Kurze Geschichte des deutschen Seehandels und Seeverkehrs von den Anfängen bis zur Gegenwart*, Hamburg 1949, S. 140–142. Solch eine Idee hielt sich noch bis in die jüngere Literatur: Bodo Moltmann/Walter Kresse, *Geschichte der deutschen Handelsschifffahrt*, Hamburg 1981, S. 95–96. Weitere wichtige, ältere Studien zum Thema sind: Eduard Heyck, *Brandenburgisch-deutsche Kolonialpläne: aus den Papieren des Markgrafen von Baden-Baden*, in: *Zeitschrift für die Geschichte des Oberrheins* 41 (1887), S. 129–200; Richard Schück, *Brandenburg-Preussens Kolonial-Politik unter dem Grossen Kurfürsten und seinen Nachfolgern (1647–1721)*, 2 Bde., Leipzig 1889. Jüngere Forschungsbeiträge in Auswahl: Jürgen Nagel, *Die Brandenburgisch-Africanische Compagnie – ein Handelsunternehmen*, in: *Scripta Mercaturae* 30 (1996), S. 44–94; Ulrich van der Heyden, *Rote Adler an Afrikas Küste. Die brandenburgisch-preußische Kolonie Großfriedrichsburg in Westafrika*, 2. überarb. Aufl., Berlin 2001; Sven Klosa, *Die Brandenburgische-Africanische Compagnie in Emden. Eine Handelscompagnie des ausgehenden 17. Jahrhunderts zwischen Protektionismus und unternehmerischer Freiheit*, Frankfurt am Main 2011; Malte Stamm, *Das Koloniale Experiment. Der Sklavenhandel Brandenburg-Preußens im transatlantischen Raum 1680–1718*, Düsseldorf 2013. Online-Fassung der Dissertation, URL: <http://docserv.uni-duesseldorf.de/servlets/DerivateServlet/Derivate-28198/Das%2520Koloniale%2520Experiment.pdf> (letzter Zugriff 28.5.2014). Bei all diesen Forschungen fällt die etwas geringe oder fehlende Benutzung von Akten aus dem Reichsarchiv Kopenhagen auf; diese könnten der Forschung zur *Brandenburger Compagnie* noch deutliche Impulse geben.
- 6 Widersprüchliche Berechnungen zwischen 18.980 und 19.240 Sklaven finden sich bei Anne Kuhlmann-Smirnov, *Schwarze Europäer im Alten Reich: Handel, Migration, Hof*, Göttingen 2013, S. 59–60; Stamm, *Das Koloniale Experiment*, S. 398–401.
- 7 Die Erfolge der Brandenburger werden betont bei Hermann Kellenbenz, *Die Brandenburger auf St. Thomas*, in: *Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas* 2 (1965), S. 196–217. Ein ausgewogenes Urteil über die Gründe des Niedergangs bietet Stamm, *Das Koloniale Experiment*, S. 389–397.
- 8 Natürlich wurde der dänische Sklavenhandel auch zuvor erforscht, der Umfang und die begleitenden Archivstudien sind jedoch erst seit 1970 wirklich intensiv zu nennen. Eine Auswahl der

Hälfte des 18. Jahrhunderts zeitweise einer der dynamischsten Akteure des transatlantischen Sklavenhandels und hat mit geschätzten über 110.000 zwischen 1625 und 1825 verschifften Sklaven den skandinavischen Nachbarn Schweden, der im selben Zeitraum wohl nur etwas mehr als 5.000 Sklaven über den Atlantik brachte, auf diesem Feld weit hinter sich gelassen.<sup>9</sup> Paradoxaerweise haben sich gerade aufgrund einer von der merkantilistischen Politik Dänemarks gewünschten Konzentration des weltweiten dänischen Kolonialhandels auf Kopenhagen, und damit eigentlich weg von den deutschen Territorien der Monarchie, viele deutsche oder zumindest deutschsprachige Akteure in diesem Geschäft hervorgerufen.<sup>10</sup> An vorderster Stelle standen die Grafen Heinrich Carl von Schimmelmann (1724–1782) und sein Sohn Ernst Heinrich von Schimmelmann (1747–1831), die wohl als die größten Sklavenhändler der deutsch-dänischen Geschichte gelten können.<sup>11</sup> Auch jenseits dieser prominenten Akteure gab es eine Beteiligung von Flensburger und Altonaer Kaufleuten und Reedern am transatlantischen Sklavenhandel unter dänischer Flagge.<sup>12</sup> Dass zudem viele Besatzungen von niederländischen Sklavenschiffen aus Deutschland, vor allem Norddeutschland, stammten, vervollständigt das Bild einer Direktbeteiligung auf dieser Ebene.<sup>13</sup>

Als genuin neue Forschungsrichtung ist drittens die nunmehr seit knapp etwas mehr als einer Dekade laufende intensive Erforschung der indirekten Verknüpfungen Deutschlands und allgemein Mitteleuropas im 17. und 18. Jahrhundert mit dem transatlantischen Sklavenhandel zu vermerken. In einer Reihe von Arbeiten wurde inzwischen damit begonnen, die europaweiten Kapitalbeteiligungen an diesem Handel sowie dessen Verflechtungen mit dem

älteren Literatur: Christian Carl Alberti, *Den danske Slavehandels Historie*, in: *Nyt Historisk Tidsskrift*, 3 (1850), S. 201–244; Waldemar Westergaard, *The Danish West Indies under Company Rule (1671–1754)*, New York 1917, S. 137–156. Eine solide Überblicksdarstellung bietet der Ausstellungsband von Dieter Lohmeier (Hg.), *Sklaven – Zucker – Rum*, Heide 1994.

- 9 Die Zahlen nach: Holger Weiss, *Dutch and Baltic Ambitions in the Atlantic World, the Danish Slave Trade and the Danish-Dutch relations on the G* Eine solide Überblicksdarstellung bietet der Ausstellungsband von Dieter Lohmeier (Hg.), *Sklaven – Zucker – Rum*, Heide 1994. old Coast (vorläufige Fassung), Åbo Akademi University, Online paper: [https://www.kitlv.nl/pdf\\_documents/Weiss\\_Danish\\_Atlantic.pdf](https://www.kitlv.nl/pdf_documents/Weiss_Danish_Atlantic.pdf) (letzter Zugriff 28.5.2014).
- 10 Zur starken Bevorzugung Kopenhagens im dänischen Merkantilssystem vgl.: Albert Olsen, *Nogle synspunkter for dansk merkantilistisk erhvervspolitik*, in: *Scandia: tidsskrift for historisk forskning* 3 (1930), S. 223–273, hier S. 242–244, 247–249, 254, 259–265. Die deutsche Minderheit war in Kopenhagen im 18. Jahrhundert besonders stark im Kaufmannsstand vertreten, da der dänische Merkantilismus als Ziel die Stärkung der Monarchie und der Wirtschaftskraft der Hauptstadt, nicht der dänischen Nationalität hatte, vgl. Gesa Snell, *Deutsche Immigranten in Kopenhagen 1800–1870*, Münster 1999, S. 43–73.
- 11 Christian Degn, *Die Schimmelmanns im atlantischen Dreieckshandel. Gewinn und Gewissen*, Neumünster 1974; Angela Behrens, *Vom Kaufmann und Sklavenhalter zum dänischen Lehnsgrafen. Heinrich Carl Schimmelmann als Ahrensburger Gutsherr*, in: Heike Düselder/Olga Weckenbrock/Siegrid Westphal (Hg.), *Adel und Umwelt. Horizonte adeliger Existenz in der frühen Neuzeit*, Köln 2008, S. 261–286.
- 12 Bislang bleibt dies etwas undeutlich, Hinweise bei Theodor Link, *Flensburgs Überseehandel von 1755 bis 1807*, Flensburg 1959, S. 51–158; Erik Gøbel, *Der Merkantilismus – unter besonderer Berücksichtigung Flensburgs im 18. Jahrhundert*, in: *Grenzfriedenshefte* 3/4 (1984), S. 188–204; ders., *Die Schifffahrt Altonas nach Westindien in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts*, in: *Jahrbuch Altonaer Museum in Hamburg* 28–31 (1995), S. 11–24.
- 13 Catharina Lüden, *Sklavenfahrt mit Seeleuten aus Schleswig-Holstein, Hamburg und Lübeck im 18. Jahrhundert*, Heide 1983.

europäischen Gewerbesektor herauszuarbeiten.<sup>14</sup> Die zahlreichen diesbezüglichen Aktivitäten zentraleuropäischer, vor allem norddeutscher Firmen in den Zentren des atlantischen Europa wie Bordeaux, Cádiz oder London sind nun deutlich bekannter, auch wenn in Zukunft sicherlich noch weitere wichtige Erkenntnisse auf diesem Gebiet zu erwarten sind.<sup>15</sup>

In diesem Artikel soll versucht werden, eine Synopsis der Verflechtung des Raumes »Niederelbe« mit dem Zentrum Hamburg in den atlantischen Sklavenhandel darzubieten. Der Blick wird dabei stärker auf das System des Sklavenhandels und die ihm zugrundeliegende Logik gerichtet, mehr im Hintergrund bleibt dabei die Frage nach einer direkten oder indirekten Beteiligung durch staatsrechtlich oder -bürgerlich definierbare Akteure. Der Sklavenhandel war immer primär von einer ökonomischen Logik bestimmt und es hing von den äußeren Parametern des politischen und wirtschaftlichen Systems in der westlichen Welt ab, wann unter welcher Staatsflagge Direkthändler oder indirekt Beteiligte hervortraten. Das Auftauchen von Hamburgern als Sklavenhändler in den Jahren nach 1800 ist, so soll hier gezeigt werden, historisch betrachtet nichts anderem als einer ephemeren Verschiebung der politisch-wirtschaftlichen Parameter geschuldet. In dieser historisch einmaligen Ausnahmesituation wurden die zu erwartenden Profite bei einer Verwendung Hamburger Schiffe für Sklavenfahrten von der Niederelbe nach Afrika im Verhältnis zum hierbei eingegangenen Risiko für wenige Jahre und auch nur in manchen Fällen günstiger als unter einer anderen Flagge.

Das Ziel ist im Folgenden daher kurz gefasst, durch eine vertiefte Betrachtung der Aktivitäten Hamburger Sklavenhändler um 1800, bei einer möglichst starken Kontextualisierung im chronologischen Längsschnitt seit 1600, den Wandel des Systems des atlantischen Sklavenhandels im revolutionären Zeitalter an einem hierfür peripheren, aber doch funktional eingebundenen Raum, der Niederelbe, stärker zu erhellen. Die Konzentration der Untersuchung auf das Zeitalter der Revolutionskriege und der verschärften Abolitionsdebatte erlaubt, so die Prämisse des Aufsatzes, ein besseres Verständnis von den begünstigenden und retardierenden Elementen des globalen Systems Sklavenhandel in just den Scharnierjahrzehnten, als es in Nordeuropa entscheidend unter Druck geriet.

## Forschungsstand

Wenngleich die Sensibilität für direkte und indirekte Formen der Beteiligung am transatlantischen Sklavengeschäft in den letzten Jahren deutlich gestiegen ist, bleibt der Hamburger *Direkthandel*, also die Fahrt eines Schiffes von Hamburger Reedern mit einer mehrheitlich Hamburger Mannschaft nach Afrika zur Einsammlung von Sklavenfracht in der Literatur nur cursorisch angedeutet. Die Gründe hierfür lassen sich leicht erahnen. Einerseits konnte die exklusive Reservierung des Kolonialhandels für Reeder der jeweiligen Mutterländer den atlantischen Direkthandel wirksam verhindern. Dieser wurde de facto erst seit den späten 1780er Jahren mit dem Niedergang des Merkantilismus als Doktrin möglich. Da dies zeitlich

14 Niklaus Stettler/Peter Haenger/Robert Labhart, Baumwolle, Sklaven und Kredite – Die Basler Welthandelsfirma Christoph Burckhardt & Cie, Basel 2004; Bouda Etemad/Thomas David/Janick Marina Schaufelbuehl, La Suisse et l’esclavage des Noirs, Lausanne 2005; Jochen Meissner/Ulrich Mücke/Klaus Weber, Schwarzes Amerika. Eine Geschichte der Sklaverei, München 2008, S. 92–98.

15 Klaus Weber, Deutschland, der atlantische Sklavenhandel und die Plantagenwirtschaft der Neuen Welt (15. bis 19. Jahrhundert), in: Journal of Modern European History 7 (2009) 1, S. 37–67; kurz resümierend: Kuhlmann-Smirnov, Schwarze Europäer, S. 57–58.

(und teilweise auch inhaltlich) weitgehend mit dem Durchbruch der abolitionistischen Kampagne in Großbritannien zusammenfiel, war die Möglichkeit für eine Direktbeteiligung Hamburgs am transatlantischen Sklavenhandel kaum denkbar. So ging die Forschung auch lange Zeit von einer völligen Abwesenheit Hamburger Akteure vom Sklavenhandel aus. 1950 noch konnte Percy Ernst Schramm in seinem Buch *Deutschland und Übersee* in einem langen Kapitel zum Sklavenhandel intensiv und in einem moralisierenden Tonfall betonen, dass die Hanseaten niemals am Sklavenhandel beteiligt waren.<sup>16</sup> Auch wenn das in der Rezension von Ludwig Beutin im Jahr 1954 bereits kritisch hinterfragt wurde, so blieb nur eine vage Ahnung, dass dies eventuell nicht gänzlich den Tatsachen entspricht.<sup>17</sup>

Vier Jahre später wurde der direkte Sklavenhandel durch Hamburger erstmals bewiesen. In der 1958 veröffentlichten Studie von Elena de Studer zur Sklaveneinfuhr in die Mündung des Rio de la Plata, an der Montevideo und Buenos Aires liegen, finden sich in den umfangreichen Tabellen des Anhangs vor allem für die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts bis 1806 detaillierte Angaben zu den Schiffen mit Sklavenfracht. Diese Tabellen basieren hauptsächlich auf Materialien aus den Archiven Spaniens und Argentinien. Man erfährt aus ihnen, dass am 30. Oktober 1805 das Hamburger Schiff Juan Paris nach Montevideo einfuhr und 89 von ursprünglich 116 Sklaven hier ablud (die übrigen 27 Sklaven waren vermutlich auf der Überfahrt gestorben). Zudem steuerten ein portugiesisches und ein amerikanisches Sklavenschiff nach der Ablieferung ihrer Fracht in Südamerika Hamburg als nächstes Ziel an.<sup>18</sup> Hermann Kellenbenz vertiefte im Archiv von Montevideo die Ergebnisse von de Studer in seiner Studie zum Schiffsverkehr Hamburgs mit Südamerika in den Jahren 1790–1810. In seinem Artikel erwähnte er eine weitere Sklavenfahrt des Hamburger Schiffes El Manuel, das im Oktober 1805 Hamburg verließ und Anfang April 1806 von Accra in Afrika mit einer Ladung Sklaven nach Südamerika abfuhr.<sup>19</sup> Hans Pohl griff das Thema in seiner breiten Studie zum Hamburger Spanien- und Südamerikahandel in den Jahren 1740–1806 unter Berücksichtigung der Forschungen von de Studer und Kellenbenz auf. Seine Wortwahl war zwar zurückhaltend, aber doch deutlich genug, um die Nachweise einer Direktbeteiligung von Hanseaten am Sklavenhandel der Fachöffentlichkeit bekannt zu machen.<sup>20</sup> 1966 schließlich erstellte Walter Kresse auf Basis der Protokolle des Hamburger Wasserschouts eine große Datensammlung zum Hamburger Seeverkehr von 1765–1823, in welcher er vier große und vier kleine Schiffe ausmachen konnte, die zwischen 1800 und 1808 den Senegal aufgesucht hatten.<sup>21</sup> Unter diesen finden sich neben einigen völlig neuen auch die bereits von de Studer, Kellenbenz und Pohl identifizierten Sklavenfahrer, so dass sich die Quellen gegenseitig korrobrieren. Durch diese vier Arbeiten zwischen 1958–1966 war die Direktbeteili-

16 Schramm, *Deutschland und Übersee*, S. 184–203.

17 Ludwig Beutin, Rezension über: *Deutschland und Übersee* von Percy Ernst Schramm, in: *Historische Zeitschrift* 177 (1954) 3, S. 550–552.

18 Elena de Studer, *La trata de negros en el Rio de la Plata durante el siglo XVIII, Anhang »Buques negreros llegados al Rio de la Plata desde 1742 hasta 1806«* (Nr. 9 und 10), Buenos Aires 1957. Die Ladungen für Hamburg waren meist Pferde- und Stierhäute sowie Kupfer und Rosshaare.

19 Hermann Kellenbenz, *Phasen des hanseatisch-nordeuropäischen Südamerikahandels*, in: *Hanseische Geschichtsblätter* 78 (1960), S. 87–120, hier S. 107–110.

20 Hans Pohl, *Die Beziehungen Hamburgs zu Spanien und dem spanischen Amerika in der Zeit von 1740 bis 1806*, Stuttgart 1963, S. 232–265.

21 Walter Kresse, *Materialien zur Entwicklungsgeschichte der Hamburger Handelsflotte, 1765–1823*, Hamburg 1966, S. 28.

gung Hamburger Reeder, Kapitäne und Mannschaften am Sklavenhandel zwischen 1800 und 1806 deutlich erwiesen.

Statistisch verwertbar waren die Angaben aus der genannten Literatur allerdings nicht, sie sind immer punktuell und liefern kaum Daten jenseits der reinen Angabe der Sklavensahrt. Dies hat sich inzwischen, zumindest theoretisch, geändert. Seit einigen Jahren ist ein mächtiges Instrument zur Erforschung der Geschichte des Sklavenhandels entstanden. Im Jahr 1999 wurde die erste Fassung der CD-ROM der *Trans-Atlantic Slave Trade Database* (im Folgenden: TSTD) als Resultat von intensiven gemeinschaftlichen Forschungsaktivitäten zum atlantischen Sklavenhandel veröffentlicht. Jede Sklavensahrt wird hier mit möglichst vielen Daten (Flagge, Itinerar, Zahlen der verschifften Sklaven etc.) angegeben und mit einer eindeutigen *Voyage Identification Number* (im Folgenden: VIN) versehen. Die TSTD wurde inzwischen online gestellt und hat in den letzten Jahren noch erhebliche Erweiterungen durch die Inklusion verschiedenster Datensätze erfahren. Dank der Einbeziehung verschiedener Archive Amerikas, Afrikas und Europas und einer recht sorgfältigen Überprüfung der Datensätze ist es möglich, Überlappungen weitgehend zu vermeiden und so ein relativ präzises Bild des Sklavenhandels zu entwerfen.<sup>22</sup>

Die Verwendung dieser Datenbank für eine schlichte Recherche zur deutschen Direktbeteiligung am Sklavenhandel liefert folgendes Bild: Die TSTD verzeichnet unter Schiffen, die seit 1790 unter der Flaggenkategorie »Hanse Towns/Brandenburg« gefahren sind, sieben Einträge (1800: 1, 1802: 1, 1805: 2, 1806: 1, 1839: 1, 1847: 1).<sup>23</sup> Vier von diesen begannen ihre Fahrt in Hamburg (1800: 1, 1805: 1, 1806: 1, 1847: 1).<sup>24</sup> Verzichtet man auf die Flaggenkategorie und behält den Abfahrthafen Hamburg bei, so bekommt man für den Zeitraum von 1790–1806 ganze 39 Sklavenhandelsschiffe, nur 4 Sklavenschiffe haben angeblich jemals zu einem anderen Zeitpunkt an der Elbmetropole ihre Fahrt begonnen (1674, 1679, 1683, 1847).<sup>25</sup> Die Attraktivität des Ortes Hamburg für den Start einer Sklavensahrt war also zwischen 1790 und 1806 so hoch wie nie zuvor, zugleich scheint es, als hätten Hamburger selbst hieran kaum partizipiert. Interessanterweise war dies just die Zeit, die der Stadt Hamburg einen Höhepunkt ihrer weltweiten Schifffahrt brachte.<sup>26</sup> Einer der wichtigsten Schwerpunkte der Hamburger Eigenschifffahrt lag dabei zwischen 1790 und 1806 im Atlantikhandel.<sup>27</sup> Ist es glaubhaft, dass hier keine stärkere Beteiligung von Hamburgern selbst stattgefunden hat, oder sollte man eher von Lücken in der Datenbank ausgehen? Das Grundproblem einer oberflächlichen Nutzung der TSTD bleibt die natürlich von den Quellen vorgegebene und damit notwendige Verhaftung auf der Kategorie der Flagge, sie bringt damit zunächst ein recht eingeschränktes Bild der Akteure hervor. Eine Vertiefung der Ergebnisse ist daher

22 Zur Geschichte der Entstehung der Datenbank sowie ihrer Systematik und der alle drei Jahre laufenden Aktualisierung vgl. die URL: <http://www.slavevoyages.org/tast/about/history.faces> (letzter Zugriff 28.5.2014). Die hauptverantwortlichen Forscher Eltis und Richardson gehen davon aus, dass die TSTD 80 % aller Sklavensahrten erfasst: David Eltis/David Richardson, *Atlas of the Transatlantic Slave Trade*, New Haven 2010, S. XXV.

23 Die einzelnen VIN lauten: 97002, 96083, 96051, 14364, 96070, 1970, 900220, 900219. Die VIN 900220 und 900219 für das Jahr 1847 sind irrümliche Doppelzählungen einer einzigen Fahrt.

24 VIN: 97002, 96051, 96079, 900219.

25 VIN: 44193, 21595, 21960, 900219.

26 Erwin Wiskemann, *Hamburg und die Welthandelspolitik von den Anfängen bis zur Gegenwart*, Hamburg 1929, S. 132–142.

27 Kresse, *Materialien*, S. 33–62.

unabdingbar und soll nun durch einen Blick auf die Ursprünge des Hamburger Sklavenhandels geschehen.

### Die indirekte und direkte Beteiligung Hamburgs am Sklavenhandel 1600–1800

Die weitgehend wirksame Ausschließung deutscher Akteure der hohenzollerschen Küstenterritorien (Ostfriesland, Pommern), des Herzogtums Mecklenburg, des Kurfürstentums Hannover oder der Hansestädte aus dem direkten europäischen Kolonialhandel war eine fundamentale Realität des frühneuzeitlichen Welthandelssystems.<sup>28</sup> Die Effekte dieser Exklusionspolitik der Seemächte, also Englands und der Niederlande, bisweilen auch Frankreichs, sollten jedoch nicht, wie allzu häufig geschehen, überbewertet werden.<sup>29</sup> Kaufleute aus dem Alten Reich konnten fast während der gesamten Frühen Neuzeit in den Metropolen Westeuropas agieren und so in beeindruckendem Maße am Kolonialhandel partizipieren.<sup>30</sup> Auch grundsätzlich hat das Verbot von direkten Handelsverbindungen die Zeitgenossen nur selten gestört. Dies zeigt sich exemplarisch an einem für die Hamburger Stadtgeschichte zentralen historischen Ereignis: Als der dänische König 1686 den Hamburgern anbot, der Stadt für ihre Unterstellung unter seine Herrschaft vollen Zugang zu den dänischen Besitzungen in West- und Ostindien und damit die Möglichkeit zum Welthandel zu geben, lehnte man dies in Hamburg unter Inkaufnahme eines gefährlichen militärischen Konfliktes und in dem klaren Wissen um die Privilegien und bedeutenden Rechte von Landstädten im dänischen Gesamtstaat ab.<sup>31</sup> Auch waren die deutschen Mächte prinzipiell frei, Inseln im Atlantik zu erwerben, so wie es beispielsweise den skandinavischen Monarchien oder sogar dem Herzogtum Kurland als peripheren und im Atlantik mindermächtigen Akteuren zeitweise gelang.<sup>32</sup> Die Brandenburger stießen in den 1650er Jahren nicht auf den Widerstand der Seemächte, sondern auf denjenigen der Hansestädte Lübeck und Hamburg, als sie mit diesen im Atlantikhandel zu kooperieren suchten.<sup>33</sup> Es sei auch darauf verwiesen, dass der

28 Immer noch gültig in den grundsätzlichen Aussagen hierzu: Ernst Baasch, Die Anfänge der Hamburg-amerikanischen Handelsbeziehungen, in: ders. (Hg.), Beiträge zur Geschichte der Handelsbeziehungen zwischen Hamburg und Amerika, Hamburg 1892, S. 6–25.

29 Die Möglichkeiten zum intensiven Schmuggel im 17. und 18. Jahrhundert werden hervorgehoben von Kellenbenz, Phasen, S. 87–120.

30 Klaus Weber, Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel 1680–1830. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cadix und Bordeaux, München 2004, S. 300–309. Zu den internationalen Operationen von deutschen Handelshäusern in London: Margrit Schulte Beerbühl, Deutsche Kaufleute in London. Welthandel und Einbürgerung (1600–1818), München 2007, S. 190–209.

31 Rudolf Nehlsen, Hamburgische Geschichte nach Quellen und Urkunden, Bd. 2, Hamburg 1897, S. 257–260.

32 Pieter Emmer, Slavery and the Slave Trade of the Minor Atlantic Powers, in: David Eltis/Stanley Engerman (Hg.), The Cambridge World History of Slavery, Bd. 3: AD 1420–AD 1804, New York 2011, S. 450–476.

33 Michael Hundt, Lübeck und der Plan zu einer ostindischen Compagnie im Jahre 1650, in: Zeitschrift für Lübeckische Geschichte 84 (2004), S. 145–157. Die Skepsis Hundts zur Realisierbarkeit dieser Kompanie teile ich nicht gänzlich, da in dieser Zeit viele mindermächtige Akteure zeitweise einen substantiellen Globalhandel betreiben konnten wie selbst Lübeck: Ahasver von Brandt, Thomas Fredenhagen (1627–1709). Ein Lübecker Großkaufmann und seine Zeit, in: Hansische Geschichtsblätter 63 (1938), S. 125–160. Das wirkliche Interesse Lübecks war nicht der Globalhandel, sondern die Aufhebung der Navigationsakte, um im europäischen Handel

brandenburgische Atlantikverkehr und kurzfristige Kolonialbesitz im späten 17. Jahrhundert von Seiten der Holländer und Engländer letztlich, wenngleich nach großem anfänglichem Widerstand, akzeptiert und respektiert wurde.<sup>34</sup>

Die fehlende Begeisterung für Kolonien in den Hafenstädten und -orten Norddeutschlands scheint als Ursache hauptsächlich für lange Zeit die profitablere Beschränkung auf den innereuropäischen Handel gehabt zu haben. Die wendischen Hanseorte waren von Händler- und Schiffergruppen dominiert, weshalb sich das politische Handeln auch ihrer größeren Städte wie Hamburg und Lübeck meist innerhalb eines eher vorsichtigen Zielrahmens bewegte. Hamburg entwickelte wohl auch daher erst in den 1580er Jahren einen substantiellen Fernhandel nach Spanien und ins Mittelmeer.<sup>35</sup> Die Hamburger Schifffahrt erreichte in den folgenden Jahrzehnten zwar eine bemerkenswerte Ausdehnung, blieb aber immer hauptsächlich auf Europa beschränkt. Am Anfang des 17. Jahrhunderts operierten Hamburger Schiffe bisweilen im Handel zwischen Iberien, dem subsaharischen Afrika und Südamerika. Dies ergibt sich aus der Nennung von Guinea, Angola sowie São Tomé und Brasilien in der Ordnung der Hamburger *Stück-von-Achten-Kasse* aus dem Jahr 1640.<sup>36</sup> Zudem wird in den Hamburger Schifferbüchern der Jahre 1613 bis 1620 das Ziel »Africa« als distinkte Kategorie von »Barbarien«, also Nordafrika, genannt.<sup>37</sup> Für die Zeit des Dreißigjährigen Krieges (1618–1648) lässt sich also zum ersten Mal ein direktes Engagement von Hamburger Schiffen im Sklavenhandel zwischen Afrika und Brasilien mit hoher Wahrscheinlichkeit annehmen; es blieb aber im globalen Vergleich wohl eher marginal.

Als nach dem Westfälischen Frieden die Kolonialmächte begannen, ihr Exklusivmonopol in der Atlantikfahrt stärker durchzusetzen, beteiligten sich die Hamburger intensiv an der

weiterhin eine solide Position zu halten: Nils Jörn, Dietrich von Brömsen – die gescheiterte Karriere eines Lübeckers am Reichshofrat, in: Michael North/Nils Jörn (Hg.), *Die Integration des südlichen Ostseeraumes in das alte Reich*, Köln 2000, S. 185–233, hier S. 205–213; zu den Verhandlungen mit den weiteren Hansestädten: Stamm, *Das Koloniale Experiment*, S. 78–97.

34 Die schwerwiegendsten Kaperungen von Schiffen der *Brandenburgisch-Africanischen Compagnie* geschahen durch französischen Korsaren: Nagel, *Die Brandenburgisch-Africanische Compagnie*, S. 90. Mit den Niederlanden und England hat sich Brandenburg zuletzt immer einigen können, da es als Bündnispartner gegen Frankreich unentbehrlich war: Stamm, *Das Koloniale Experiment*, S. 124–129, 368–382.

35 Hermann Kellenbenz, *Unternehmerkräfte im Hamburger Portugal- und Spanienhandel 1590–1625*, Hamburg 1954, S. 15–17.

36 Dies war eine Kasse zum Freikauf der in die Gefangenschaft von muslimischen Korsaren Nordafrikas geratenen Offiziere von Hamburger Handelsschiffen, vgl. Magnus Ressel, *Zwischen Sklavenkassen und Türkenpässen. Nordeuropa und die Barbaresken in der Frühen Neuzeit*, Berlin 2012, S. 152–159.

37 Die Schifferbücher waren Akten aus der Hamburger Zollverwaltung, deren genaue Funktion bis heute aber unklar bleibt. Zur Hamburger Westindienfahrt um 1600 vgl. Baasch, *Die Anfänge*, S. 8–15. Zu den Schifferbüchern und den Schiffsausgängen mit den Zielen in Afrika vgl. Ernst Baasch, *Hamburgs Seeschifffahrt und Waarenhandel vom Ende des 16. bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts*, in: *Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte* 9 (1894), S. 295–420, insb. S. 319–320. Die Erwähnung der Sklavenküste (»Gene/Angol/Santomo«, also Guinea, Angola und São Tomé) als regelmäßiges Ziel von Hamburger Schifffahrten findet sich im 1640 erlassenen 23. Artikel der Ordnung der Stück-von-Achten-Kasse zum Freikauf Hamburger Seeleute: Hamburger Staatsarchiv (im Folgenden: HStA), A 949–0007 Kapsel 01 Ordnung der Schiffern allhier zu Hamburg. Es spricht allerdings nur die Tatsache, dass an der Sklavenküste 1640 mit wenig anderen Waren als mit Sklaven Handel zu betreiben war, für einen Hamburger Sklavenhandel in diesen Jahren, einen direkten Beweis gibt es nicht.



schwedischen *Guineakompagnie*, die im 1645 eroberten Stade ihren wichtigsten Stützpunkt hatte. Laut Claus Tiedemann war die Kompanie »ein fast ausschließlich hamburgisches Unternehmen«, dementsprechend fuhren hier auch regelmäßig Hamburger Schiffe im Sklavenhandel.<sup>38</sup> Als die schwedischen Kolonien in den 1650er Jahren durch die Niederländer erobert wurden und damit auch die schwedische Atlantikfahrt ihr Ende fand, bot sich für die Hamburger schnell Ersatz: Dänemark begann seit 1659 erstmals systematisch durch die Gründung der *Glückstädter Kompanie* eigenständig Sklavenhandel zu betreiben. Diese war, ähnlich wie die schwedische Kompanie, von Anfang an weitgehend von Hamburgischen Kaufleuten und Reedern organisiert und finanziert.<sup>39</sup> Es ist aus dem Mittelmeerhandel bekannt, dass viele sogenannte »Glückstädter« Schiffe dieser Jahre nicht nur von Hamburger Kaufleuten befrachtet wurden, sondern auch Hamburger Reedern gehörten und von Hamburger Kapitänen kommandiert wurden.<sup>40</sup> 1672 jedoch wurde die Kompanie liquidiert, womit auch dieses Hamburger Engagement im Sklavenhandel sein Ende fand.

Der ökonomischen Logik des Sklavenhandelssystems folgend wurden nun die in den 1650er Jahren verschmähten Brandenburger für Hamburg zu einem attraktiven Partner. Während des kurzzeitigen Kolonialabenteuers der Brandenburger von 1682–1717 überließ der Kurfürst den Hamburgern mindestens vier Seepässe, deren Nutzung belegt ist.<sup>41</sup> Wie die TSTD erweist, wurde nun auch der Hamburger Hafen für die Ausrüstung und die Abfahrt von mindestens drei Sklavenschiffen gebraucht.<sup>42</sup> Die schweren Seekriege zwischen allen westeuropäischen Mächten zwischen 1690–1710 machten den Hamburger Sklavenhandel jedoch wieder zunichte.<sup>43</sup> Auch nach Abschluss des allgemeinen europäischen Friedens kehrte die Möglichkeit einer Beteiligung am Sklavenhandel für viele Jahrzehnte nicht wieder. Ab 1715 ist eine weitgehend erfolgreiche Ausschließung aus dem Atlantikhandel durch die verschärfte Regulierung der britischen Navigationsakte sowie dem französischen *Exclusif* zu erkennen, wie auch durch eine effektivere Abschottung der iberoamerikanischen Märk-

38 Claus Tiedemann, Die Schifffahrt des Herzogtums Bremen zur Schwedenzeit (1645–1712), Stade 1970, S. 10–16, 102–103.

39 Heinrich Sieveking, Die Glückstädter Guineafahrt im 17. Jahrhundert. Ein Stück deutscher Kolonialgeschichte, in: Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte 30 (1937) 1, S. 19–71, hier S. 30–48.

40 Ludwig Beutin, Der deutsche Seehandel im Mittelmeergebiet bis zu den napoleonischen Kriegen, Neumünster 1933, S. 120.

41 Kellenbenz, Die Brandenburger, S. 214–217; unter der Flagge Brandenburgs selbst fuhr nur ein aus Hamburg stammendes Schiff im Sklavenhandel: Stamm, Das Koloniale Experiment, S. 398–401. Es sei dabei darauf verwiesen, dass die Hamburger Beteiligung an der *Brandenburgisch-Africanischen Compagnie* in der Forschung kaum gesehen wird und wohl einige weitere Forschungen in dieser Richtung lohnend wären. Derzeit überwiegt die Auffassung einer völligen Passivität der Hamburger Kolonialpolitik im 17. und frühen 18. Jahrhundert, vgl. immer noch Adolf Coppius, Hamburgs Bedeutung auf dem Gebiete der Deutschen Kolonialpolitik, Berlin 1905, S. 18–22. Hingegen wird Hamburg in der Forschung als Knotenpunkt eines Netzwerkes bezeichnet, auf dem die *Brandenburgisch-Africanische Compagnie* basierte: Klosa, Die Brandenburgische-Africanische Compagnie, S. 111.

42 Vgl. Anm. 25.

43 In den detaillierten schwedischen Seepassregistern, die die Hamburger intensiv nutzten, findet sich kein für den Sklavenhandel in Frage kommendes Ziel, so dass von einer völligen Abstinenz Hamburger Akteure in diesen zwei Dekaden auszugehen ist: Tiedemann, Die Schifffahrt, S. 122–209.

te von Schiffen, die nicht der portugiesischen oder spanischen Monarchie angehörten.<sup>44</sup> In direkter Konsequenz geriet die Hamburger Flotte, deren Verbindungen nach Südeuropa zur selben Zeit ebenfalls angeschlagen waren, in eine schwere Krise.<sup>45</sup> Im Jahre 1765 bestand die Flotte gerade einmal aus 85 hochseetauglichen Schiffen mit insgesamt 8.890 Last; wohl der tiefste Stand in der Frühen Neuzeit.<sup>46</sup> Auf die zeitgleich immer weiter zunehmende Konkurrenz des 1664 von den dänischen Königen privilegierten Nachbarn und Freihafens Altona reagierte man von Seiten Hamburgs mit der sukzessiven Transformation der Stadt zum Transit- bis hin zum Freihafen mit entsprechenden Dekreten von 1713, 1727, 1748, 1764 und 1777.<sup>47</sup> Die Zeit von 1710–1775 war dafür von einer deutlichen Abstinenz von der Fernfahrt durch Hamburger Reeder gekennzeichnet.<sup>48</sup>

Das im 18. Jahrhundert rasch wachsende dänische Engagement im Atlantik wurde zum wichtigsten Ersatz der niedergehenden Hamburger Fernfahrt.<sup>49</sup> Vor allem das dänisch beherrschte Altona wurde seit 1720 zu einem wichtigen Schifffahrtszentrum und lockte im Zuge dieser Entwicklung verstärkt Reeder und Kapital aus Hamburg an.<sup>50</sup> Allerdings blieb auch Altona bis 1735, als der dänische König den Westindienhandel freigab, der Atlantikhandel versperrt. Die seither verstärkte Liberalisierung des Handels mit den dänischen Karibikinseln im Zuge der sukzessiven Aufhebung des Monopols der *Dänisch-Westindischen Kompanie* führte zu einem indirekten Engagement von Hamburgern über Altona im Atlantik – und damit auch im Sklavenhandel.<sup>51</sup> Mit Ausbruch des Siebenjährigen Krieges (1756–1763) wird erstmals wieder ein direkter Warenhandel von Hamburgern in der Karibik durch einzelne Überlieferungsspuren im Staatsarchiv Hamburg nachweisbar.<sup>52</sup> Prinzipiell blieb der

44 In Bezug auf Hamburg gilt dieselbe Exklusion, die Stamm, *Das Koloniale Experiment*, S. 370–382, in Bezug auf Brandenburg betont hat. Zu Spanien vgl. Stanley Stein/Barbara Stein, *Silver, Trade and War. Spain and America in the Making of Early Modern Europe*, London 2000, S. 153–164, 180–191. Zum *Exclusif*: Jean Tarrade, *Le commerce colonial de la France à la fin de l’Ancien Régime: L’évolution du régime de l’«Exclusif» de 1763 à 1789*, 2 Bde., Paris 1972; Paul Cheney, *Revolutionary Commerce: Globalization and the French Monarchy*, London 2010, S. 168–194; zur schärferen Ausschließung von Hamburger Schiffen von der Fahrt nach Südamerika vgl. immer noch: Baasch, *Die Anfänge*, S. 21–24.

45 Hierzu: Ressel, *Zwischen Sklavenkassen*, S. 466–471.

46 Hans J. Teuteberg, *Die Entstehung des modernen Hamburger Hafens (1866–1896)*, in: *Tradition. Zeitschrift für Firmengeschichte und Unternehmerbiographie* 17 (1972), S. 256–291; vgl. auch: Ernst Baasch, *Hamburg und Holland im 17. und 18. Jahrhundert*, in: *Hansische Geschichtsblätter* 16 (1910), S. 45–102, hier S. 99.

47 Vgl. Richard Ehrenberg, *Die Anfänge des Hamburger Freihafens*, Hamburg 1888, S. 65–106.

48 Ressel, *Zwischen Sklavenkassen*, S. 530–531, 710–712.

49 Erik Gøbel/Ole Degn, *Dansk søfarts historie*, Bd. 3: 1720–1814: *Storhandelens tid*, Kopenhagen 1997, S. 42–48.

50 Ernst Baasch, *Beiträge zur Geschichte des deutschen Seeschiffbaues und der Schiffbaupolitik*, Hamburg 1899, S. 20–21; Agathe Wucher, *Die gewerbliche Entwicklung der Stadt Altona im Zeitalter des Merkantilismus 1664–1803*, in: Martin Ewald (Hg.), *300 Jahre Altona. Beiträge zu seiner Geschichte*, Hamburg 1964, S. 77–78, 96–79.

51 Am 25.4.1735 wurde das Handelsmonopol der *Dänisch-Westindischen Kompanie* aufgehoben und allen Untertanen des dänischen Königs gegen eine Abgabe der Handel mit den dänischen Besitzungen in Afrika und der Karibik gestattet. Dies war explizit zur Dynamisierung des Sklavenhandels vorgesehen: Westergaard, *The Danish*, S. 153–156; Link, *Flensburgs Überseehandel*, S. 55–56.

52 Ernst Baasch, *Die Anfänge*, S. 24–31; Astrid Petersson, *Zuckersiedergewerbe und Zuckerhandel in Hamburg im Zeitraum von 1814 bis 1834*, Stuttgart 1998, S. 95, Anm. 318.

Direkthandel mit Sklaven für die Hamburger als Ausländer im dänischen Gesamtstaat aber verboten.

1764 und 1767 öffnete Dänemark seine Karibikinseln St. Thomas und St. Jean durch Freihafendekrete explizit allen Europäern zum Handel.<sup>53</sup> Trotz der damit eindeutig gegebenen und legalen Möglichkeiten setzte in den folgenden Jahren kein Hamburger Sklavenhandel ein.<sup>54</sup> Prinzipiell war es für Hamburger Reeder und Kaufleute schlicht nicht attraktiv genug, sich direkt am Sklavenhandel zu beteiligen, solange der dänische Nachbar mit Altona eine deutlich bequemere Möglichkeit für Profit in diesem Sektor bot. Dies wird vor allem dann bemerkenswert, wenn man bedenkt, dass das 18. Jahrhundert global gesehen die dynamischste Wachstumsphase des Sklavenhandels brachte.<sup>55</sup>

Hier zeigt sich die Stärke einer auf die ökonomische Logik konzentrierten Analyse: Der Sklavenhandel war spätestens ab 1764 für Hamburger theoretisch legal und dieser »Wirtschaftszweig« wies weltweit die stärksten Wachstumsraten auf. Die Stadt galt damals unangefochten als drittes Handelszentrum Nordeuropas nach London und Amsterdam. Aus den Quellen ergibt sich dennoch kein einziger Hinweis auf Sklavensfahrten eines Hamburger Schiffes zwischen 1720 und 1790, während Altona in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts wenigstens 244 Fahrten nach Westindien ausrüstete und mindestens 15 hiervon, wahrscheinlich jedoch weit mehr, vorher nach Guinea in Afrika zum Einkauf von Sklaven fuhren.<sup>56</sup>

Der Grund für dieses Paradoxon war kein besonders humanitäres Empfinden auf Seiten der Hamburger: Die dänische Flagge war schlicht sicherer und damit billiger als die Hamburger. Hamburg wurde international kaum respektiert, da die Stadt keine Möglichkeit zur Retorsion gegenüber Aggressionen der Großmächte besaß. Weiterhin war die Zone des Atlantiks vom europäischen Kap Finisterra bis zum westafrikanischen Kap Blanc bei Arguin ein Gefahrengebiet, in dem die Korsaren der Barbareskenstaaten operierten. Hier konnten daher hauptsächlich Schiffe verkehren, deren Heimatstaaten mit den Barbaresken in Frieden standen.<sup>57</sup> Seit 1746 bot Dänemark diesen Schutz, was schnell zu einem raschen Aufschwung

53 Einen knappen Überblick über die dänische Westindienpolitik und die durch diese bedingte Gunstlage für Hamburg bietet Annette Christine Vogt, Ein Hamburger Beitrag zur Entwicklung des Welthandels im 19. Jahrhundert. Die Kaufmannsreederei Wappäus im internationalen Handel Venezuelas und der dänischen sowie niederländischen Antillen, Stuttgart 2003, S. 60–63.

54 Hierbei relativiere ich meine frühere Aussage: Magnus Ressel, Hamburger Sklavenhändler als Sklaven in Westafrika, in: Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte 96 (2010), S. 33–69, hier S. 60.

55 Zur Dynamik des Sklavenhandels im 18. Jahrhundert im Kontext des allgemeinen Wachstums vgl. Herbert Klein, Economic Aspects of the Eighteenth-Century Atlantic Slave Trade, in: James Tracy (Hg.), The Rise of Merchant Empires, Cambridge 1993, S. 287–310; David Richardson, The British Empire and the Atlantic Slave Trade 1660–1807, in: Peter Marshall (Hg.), The Oxford History of the British Empire: the Eighteenth Century, Oxford 1998, S. 440–464, hier S. 461–462.

56 Die Annahme einer Hamburger Sklavensfahrt im Jahr 1768 basierte auf einer älteren Fassung der TSTD, inzwischen findet sich diese Fahrt nicht mehr in der Datenbank: Weindl, The Slave Trade, S. 264; zu den Zahlen derzeit am besten: Erik Gøbel, Die Schifffahrt Altonas nach Westindien in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts, in: Jahrbuch des Altonaer Museums 28/29 (1995), S. 11–24, hier S. 12–15. Auch Gøbels Zahlen sind nur als Mindestangaben zu verstehen, da häufig in den Protokollen nur ungenaue Zielangaben gemacht wurden.

57 Dieser Friede musste durch den sog. »Türkenpass« an Bord eines jeden Schiffes zu jeder Zeit verifiziert werden können. Zu diesen Dokumenten und ihrer garantierten Authentifizierung der jeweiligen Nationalität von Reeder und Mannschaft sowie als Garantie der Sicherheit vor den

der Altonaer Flotte führte.<sup>58</sup> Im Falle Altonas wachte die dänische Regierung streng darüber, dass dessen Reeder auch dort residierten, so dass die Sklavenfahrten aus dieser Stadt nur Untertanen des dänischen Königs möglich waren.<sup>59</sup> In der Regel bestanden die Mannschaften auch fast nur aus Untertanen des dänischen Königs, waren also größtenteils Schleswig-Holsteiner.<sup>60</sup> Allerdings waren Altonaer Reeder, nicht selten selbst aus Opportunität übergesiedelte ehemalige Hamburger, häufig im Auftrag von Hamburger Kaufleuten unterwegs, eine Symbiose, die aus den Antagonisten der zwei Nachbarstädte in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts enge Partner machte.<sup>61</sup> Es sei dabei auch noch daran erinnert, dass allen Altonaer Schiffen die Hafenanlagen Hamburgs vertragsgemäß offenstanden.<sup>62</sup> Daher fand eine »Abfahrt von Altona« rein technisch wohl zumeist von den Docks Hamburgs statt. Der Niederelbe brachte diese Arbeitsteilung eine deutliche Dynamisierung, die den spätestens ab 1740 de facto bestehenden Hafenverbund Altona/Hamburg auch zu einer Basis für Karibik- und Sklavenfahrten machte.

Was änderte sich nun kurz nach 1790? Mehrere Entwicklungen im Gesamtsystem des atlantischen Sklavenhandels kamen hierbei zusammen und führten in ihrer spezifischen Kombination dazu, dass Hamburger Akteure ihre Schiffe auf Sklavenkauf nach Afrika mit dem Ziel einer Weiterfahrt nach Westindien sandten. Die wesentlichste Veränderung dieser Jahre war, dass in Dänemark seit 1784 Ernst Schimmelmann (1747–1831) als Finanzminister fungierte. Dieser »zart und empfindsam« geartete Charakter war von der allgegenwärtigen abolitionistischen Kampagne seiner Zeit zutiefst beeindruckt.<sup>63</sup> Als in den späten 1780er Jahren die Renditen im dänischen Sklavenhandel kurzfristig gering ausfielen, schaffte Schimmelmann es gegen starke innere Widerstände, 1792 das erste Sklavenhandelsverbot der Welt zu erlassen, das ab Anfang 1803 für alle dänischen Untertanen in Kraft trat.<sup>64</sup> Hingegen waren seit Februar 1789 die spanischen Kolonien durch König Karl IV. für den Sklavenhandel mit allen ausländischen Kaufleuten geöffnet worden.<sup>65</sup> Diese Maßnahme alleine hätte bereits ein intensives Engagement der recht kostengünstig operierenden skandinavischen Reeder auf den iberoamerikanischen Sklavenrouten bewirkt. Die kurz darauf einsetzenden Kriege des revolutionären Frankreichs gegen fast alle europäischen Mächte ließen den Bedarf nach neutralen Schiffen jedoch geradezu exponentiell in die Höhe schnellen. So herrschten für die Reederei der skandinavischen Staaten und der Hansesstädte zwischen 1790–1806

nordafrikanischen Korsaren vgl. Erik Göbel, *De algierske soepasprotokoller. En kilde til langfarten 1747–1840*, in: *Arkiv 9* (1982/1982), S. 65–108.

58 Dan Andersen, *The Danish Flag in the Mediterranean: Shipping and Trade, 1747–1807*, Kopenhagen 2000, S. 98–106.

59 Friedrich Johann Jacobsen, *Seerecht des Friedens und des Krieges in Bezug auf die Kauffahrteischiffahrt, Altona 1815*, S. 97–100.

60 Im Falle der dänischen Monarchie gab es, im Gegensatz zu Großbritannien, kein Gesetz, das vorschrieb, dass zwei Drittel der Mannschaft Untertanen der Monarchie sein sollten. In der Praxis jedoch waren die Altonaer Schiffe fast immer mit Schleswig-Holsteinern besetzt, vgl. Ressel, *Zwischen Sklavenkassen*, S. 375–387, 598–604.

61 Beutin, *Der deutsche Seehandel*, S. 117–159; Ressel, *Zwischen Sklavenkassen*, S. 531–544.

62 Wucher, *Die gewerbliche Entwicklung*, S. 70–73.

63 Degn, *Die Schimmelmanns*, S. 174.

64 Jüngst zu diesem Verbot: Daniel Hopkins, *Peter Thonning and Denmark's Guinea Commission. A Study in Nineteenth-Century African Colonial Geography*, Leiden 2013, S. 49–68.

65 Pohl, *Die Beziehungen*, S. 238.

zeitweise sehr günstige Rahmenbedingungen.<sup>66</sup> Die Kaufleute der kriegsführenden Mächte bedienten sich natürlich auch zur Aufrechterhaltung des Sklavenhandels neutraler Schiffe, so dass dieser in den zwanzig Jahren von 1795–1815 noch einmal eine hohe Intensität erlangte.<sup>67</sup> Dänische, schwedische und US-amerikanische Schiffe hatten erwiesenermaßen bis 1806 fast durchgängig eine äußerst hohe Nachfrage für den Sklaventransport.<sup>68</sup>

### Die direkte Beteiligung Hamburgs am Sklavenhandel 1800–1806

Bevor der Hamburger Anteil am Sklavenhandel eruiert wird, gilt es jedoch festzuhalten, dass der Neutralitätsbonus für Hamburgs Reederei in *allen* Handelzweigen nicht übermäßig hoch war. Dies kann durch grobe Zahlenangaben unterstrichen werden: Im besten Jahr seiner Reederei im Zeitalter der Revolutionskriege, 1801, unterhielt Hamburg 295 fernhandelstaugliche Schiffe mit einer Tonnage von insgesamt 30.490 Last<sup>69</sup> auf den Ozeanen. Im Falle der gesamten dänischen Monarchie waren es bereits 1787, also noch vor Ausbruch dieser Kriege, 3.600 Schiffe mit einer Tonnage von 386.020 Last.<sup>70</sup> Es sei zum Vergleich darauf verwiesen, dass die Hamburger Flotte im Jahr 1674 309 Schiffe mit insgesamt 23.822 Last gezählt hatte<sup>71</sup> und das Königreich Dänemark (allerdings exklusive Norwegen und Schleswig-Holstein) 1670 auf 772 Schiffe mit gerade einmal 7.521 Last gekommen war; dies war eine Flotte von kleinsten Küstenfahrern gewesen.<sup>72</sup> Dass etwa 25 % der um 1800 dänisch beflaggten Schiffe aus den Herzogtümern Schleswig und Holstein (und aus diesen wiederum die Hälfte aus Altona) stammten und von diesen der Löwenanteil im Auftrag von Hambur-

66 Hans C. Johansen, *Scandinavian Shipping in the Late Eighteenth Century in a European Perspective*, in: *Economic History Review* 45 (1992) 3, S. 479–493.

67 Während die frühere Forschung von einem deutlichen Rückgang des Sklavenhandels nach 1790 ausgegangen ist, konnte gerade durch die TSTD gezeigt werden, dass die Jahre um 1800 den absoluten Höhepunkt des atlantischen Sklavenhandels brachten. Zur früheren Einschätzung: Philip Curtin, *The Atlantic Slave Trade: A Census*, London 1971, S. 266–268; zu den neuen Ergebnissen: David Eltis/David Richardson, *A New Assessment of the Transatlantic Slave Trade*, in: dies. (Hg.), *Extending*, S. 1–60.

68 Zur Beteiligung der Amerikaner am Sklavenhandel: James A. Rawley, *The Transatlantic Slave Trade. A History. Revised Edition*, Lincoln (Nebraska) 2009, S. 264–359. Zum dänischen Sklavenhandel bis zum Inkrafttreten des Verbots: Erik Gøbel, *Danish Shipping Along the Triangular Route. 1671–1802*, in: *Scandinavian Journal of History* 36 (2011) 2, S. 135–155; Per Hernaes, *Slaves, Danes and African Coast Society: The Danish Slave Trade from West Africa and Afro-Danish Relations on the Eighteenth-century Gold Coast*, Trondheim 1995. Zum schwedischen Sklavenhandel: Holger Weiss, *Danskar och svenskar i den atlantiska slavhandeln 1650–1850*, in: Leos Müller/Göran Rydén/Holger Weiss (Hg.), *Global historia från periferin: Norden 1600–1850*, Lund 2010, S. 39–73.

69 Kresse, *Materialien*, S. 67; zur Maßeinheit der Schiffstonnage »Last« vgl. Walther Vogel, *Geschichte der deutschen Seeschifffahrt. Von der Urzeit bis zum Ende des XV. Jahrhunderts*, Berlin 1915, S. 559–560.

70 Ruggiero Romano, *Per una valutazione della flotta mercantile europea alla fine del secolo XVIII*, in: *Studi in Onore Amintore Fanfani*, Bd. 5: *Evi Moderno e Contemporaneo*, Mailand 1962, S. 573–591, hier S. 578.

71 Pierre Jeannin, *Zur Geschichte der Hamburger Handelsflotte am Ende des 17. Jahrhunderts, eine Schiffsliste von 1674*, in: *Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte* 57 (1971), S. 67–82.

72 Erik Gøbel/Ole Degn, *Dansk søfarts historie*, Bd. 2: *1588–1720: Skuder og kompanier*, Kopenhagen 1997, S. 48.

ger oder mitteldeutschen Kuffleuten fuhr, ändert nichts an der prinzipiellen Tatsache, dass sie hauptsächlich von Untertanen der dänischen Monarchie besessen bzw. bemannt wurden.<sup>73</sup>

Die Chancen auf eine direkte Beteiligung am Sklavenhandel durch Hamburger Akteure waren also um 1800 prinzipiell gering. Die Briten litten zwar unter der Gefahr französischer und spanischer Kaperfahrer, konnten aber dank der Größe ihrer Flotte und ihres weitgespannten Kolonialreiches dieses Risiko mehr als ausgleichen. Ihre Dominanz im Sklavenhandel brach tatsächlich erst das Verbot dieses Handels durch das britische Parlament in den Jahren 1806/07.<sup>74</sup> Für Schiffe der skandinavischen Monarchien und der USA waren, aufgrund des höheren Respekts vor den anerkannten Flächenstaaten und ihren Machtmitteln, die Gefahren durch Korsaren bis 1806 relativ gering, auf jeden Fall geringer als für Hamburger Seefahrer, zu veranschlagen. Ohne das königliche Verbot vom 1. Januar 1803, das den Sklavenhandel unter dem Dannebrog bald zum Erliegen brachte, hätte sich auch weiterhin der Einsatz der Flagge jedweden deutschen Küstenstaates für solche Fahrten kaum gelohnt. So aber waren die Konsequenzen für Altona/Hamburg deutlich, denn seit 1790 war dies ein regulärer Abfahrthafen für Sklavensfahrten gewesen, wie die TSTD ausweist.

Tabelle 1: Sklavensfahrten mit dem Abfahrthafen Altona/Hamburg von 1790–1806<sup>75</sup>

Voyage identification number	Vessel name	Year arrived	
		with slaves	Flag
35209	Vlytigheiden	1795	Denmark
35216	Africaner	1796	Denmark
35218	Jeanette	1796	Denmark
35217	Frau Margaretha	1796	Denmark
35402	Vlytigheiden	1797	Denmark
35227	Rachel	1797	Denmark
97001	Eliza	1798	
11409	Wilhelmina Margareta van Steeman	1798	Denmark
11408	Rachelle	1798	
35237	Vlytigheiden	1798	Denmark
35244	Hoffnung	1799	Denmark
35254	Flitigheiden	1799	Denmark
35205	Wilhelmina Margareta van Steeman	1799	Denmark

73 Gøbel/Degn, *Dansk søfarts*, S. 7. Die enge Verknüpfung von deutschen Händlern und Schiffen unter der dänischen Flagge lässt sich exemplarisch illustrieren: Nach Marseille waren ab 1777 fast jedes Jahr zwischen 50 % und 90 % der dänischen Schiffe an deutsche Firmen adressiert, vgl. Beutin, *Der deutsche Seehandel*, S. 159.

74 Kenneth Morgan, *Slavery and the British Empire: From Africa to America*, Oxford 2007, S. 170–172.

75 Basierend auf den vier Kategorien der TSTD: Voyage identification number; Vessel name; Year arrived with slaves; Flag.

<b>Voyage identification number</b>	<b>Vessel name</b>	<b>Year arrived with slaves</b>	<b>Flag</b>
35253	Elizabeth	1799	Denmark
35255	Sigismund	1799	Denmark
35243	Catharina	1799	Denmark
11410	Mercurius	1799	Denmark
97002	Fliegende Fisch	1800	Hanse Towns, Brandenburg
35206	Wilhelmina Margareta van Steeman	1800	Denmark
35259	Elizabeth	1800	Denmark
35278	Wilhemine Margrethe von Stemann	1801	Denmark
35282	Hoffnung	1801	Denmark
35403	Maria Clara	1802	Denmark
35404	Cronburgh	1802	Denmark
13945	Phoenix (a) Fenix	1802	Denmark
14156	Maria	1803	Denmark
35310	Friendship	1804	Denmark
35306	Louisiana	1804	USA <sup>76</sup>
35311	Charlotte Sophia	1804	Denmark
35315	Silenus	1805	Denmark
35319	Africaner	1805	Denmark
96051	Juan Paris	1805	Hanse Towns, Brandenburg
35318	Frau Anna	1805	Denmark
35316	Charlotte Sophia	1805	Denmark
35314	Jenny	1805	Denmark
35322	Africaner	1806	Denmark
35321	Friendship	1806	Denmark
96070	Manuel	1806	Hanse Towns, Brandenburg
35320	Jenny	1806	Denmark

Ab 1803 gab es offenbar noch einen starken illegalen dänischen Sklavenhandel. Lokale Akteure, die strikt legal von der Elbe aus Sklavenhandel treiben wollten, konnten dies seither jedoch nur noch unter der Flagge eines deutschen Küstenstaates oder einer unabhängigen deutschen Küstenstadt machen. Zwischen 1800 und 1806 kam es daher zu einem eindeutig

76 Die TSTD gibt bei dieser Fahrt als Nationalität Dänemark an, es ist aber die USA und daher hier korrigiert.

fassbaren direkten Sklavenhandel unter hanseatischer oder preußischer Flagge. Über die quantitative Seite gibt die TSTD Auskunft. Andrea Weindl ging 2008 auf Basis der TSTD von 2.464 zwischen 1760 und 1810 in Afrika eingeschifften und 2.171 in Amerika gelandeten Sklaven bei Einsatz von zehn norddeutschen Sklavenschiffen aus.<sup>77</sup> Die aktuellen Zahlen aus der TSTD haben eine deutliche Reduzierung der angenommenen Anzahl an deutschen Sklavenschiffen ergeben.<sup>78</sup> Nun sind es im selben Zeitraum noch 1.344 eingeschiffte und 984 gelandete Sklaven auf fünf norddeutschen Sklavenschiffen und diese waren ausschließlich zwischen 1800 und 1806 aktiv.<sup>79</sup>

Die TSTD erfasst aber nicht alle Hamburger Sklavenschiffe und verfügt im Detail über zu ungenaue Suchkategorien. Nur drei der fünf Schiffe fuhren sicher in Hamburg los, so dass wir nur für diese drei auch von Hamburger Eignerschaft ausgehen können.<sup>80</sup> Bei einem Schiff, der Friedrich unter Kapitän Antonio Carlson, ist der Abfahrthafen nicht klar, so dass eine Zuordnung zu Preußen oder den Hansestädten nicht möglich ist.<sup>81</sup> Eine der genannten fünf Fahrten, allerdings die mit über 700 in Afrika eingeschifften Sklaven bei weitem größte, begann in Emden, weshalb hier von einer Fahrt unter preußischer Flagge auszugehen ist.<sup>82</sup> Eine Analyse der bereits von Kresse eingesehenen Anmusterungsprotokolle des Wasserschouts im Staatsarchiv konnte andererseits weitere Details zu den Hamburger Sklavenschiffen zutage fördern. Vier in der TSTD nicht auffindbare kleinere Schiffe waren um die 30 Last stark und hatten Besatzungsstärken von etwa jeweils zehn Mann.<sup>83</sup> Auch wenn in den Protokollen nur die Destination, meist »Afrika«, als Indiz angegeben ist, so können diese wahrscheinlich als Sklavenschiffe gezählt werden. Ein reiner Exporthandel in den Senegal oder an die Goldküste, wo es keine große Produktvielfalt einzukaufen gab, ergibt um diese Zeit wenig Sinn. Eines dieser Schiffe lief 1805 vor Westafrika auf einer Sandbank auf, woraufhin dessen achtköpfige Mannschaft mehrere Jahre selbst als Sklaven von Nomaden durch die Sahara wanderte; erst 1808 konnten vier Überlebende von Marokko aus nach Europa zurückkehren.<sup>84</sup>

Ein Registereintrag dieser Sklavenfahrten sei hier exemplarisch betrachtet. Auf der Folioseite 334 des Bandes A.1. des Anmusterungsprotokolls des Hamburger Wasserschouts findet sich folgender Eintrag, dessen erste Zeilen hier transkribiert sind:<sup>85</sup>

77 Weindl, *The Slave Trade*, S. 265.

78 Die Zuordnungen zu den Kategorien in der TSTD erfolgten durch die Professoren David Eltis und David Richardson, so dass nicht ersichtlich ist, was genau zu der Reduktion in den letzten sechs Jahren geführt hat. Ich danke Andrea Weindl für ihren diesbezüglichen Hinweis und nehme die Korrektur der Zahlen mit ihrem fachlichen und wissenschaftlichen Einverständnis vor. 2008 wie 2014 war die ausschließlich verwendete Kategorie zur Abfrage die »Flag« »Hanse Towns/Brandenburg« in den »General variables« der TSTD. Vgl. auch die Anm. 22 und 56.

79 VIN: 97002, 96083, 96051, 14364, 96070.

80 VIN: 97002, 96051, 96070.

81 VIN: 14364.

82 Dieses war die Balk unter Kapitän Jorge Brid (VIN: 96083), sie schiffte 742 Sklaven ein und 469 in Amerika aus, hatte also eine Todesrate von 36,8 %. Dies lässt auf Neulinge im Geschäft schließen, die Todesrate bei den etablierten Sklavenhändlern lag im späten 18. Jahrhundert bei etwa 10 %: Herbert Klein, *The Atlantic Slave Trade*, New Edition, New York 2000, S. 136–143.

83 HStA, 373–1 Wasserschout, I – Anmusterungsprotokolle 1800–1808, die Fundorte der einzelnen Schiffe können zugeordnet werden durch: Kresse, *Materialien*, S. 28, 204, 212, 215.

84 Ressel, *Hamburger*, S. 37–55.

85 HStA, 373–1 Wasserschout, I, A 1, o, 13.9.1805. Es ist in der TSDT unter der VIN 96070 zu finden.



»Ao 1805 d. 13. September

*Capt Carsten Lierssen das schiff Emanuel gros 150 Last, von die Jahde [Jade-Bucht; MR] auf die Küste von Africa und von da nach Montevideo oder Büenos Ayres und von da zu allen Zeiten weiter zu Seegeln so auf die Ordres und Frachten fallen wie der Capt belieben.*

*Steuermann Johann Otto Schultz von Hamburg b. Capt d. 13. Sept. 168,- [Mark Courant]«*

Es folgen Angaben zu allen Mannschaftsmitgliedern, wobei einfache Matrosen 78 Mark Courant erhielten, während der Schiffsjunge mit 42 Mark Courant am schlechtesten bezahlt war. Relativ betrachtet, betrug die Heuer das Dreifache des üblichen Lohnes, was wohl eine Zusatzbezahlung für das Risiko von Sklavenaufständen und Tropenkrankheiten abdeckte.<sup>86</sup> Die Zahl von 28 Seeleuten ist ebenfalls hoch, wohl aus denselben Gründen. Die Verteilung der Herkunft zeigt einen deutlichen Schwerpunkt des Rekrutierungsraumes an der Nordsee:

91

Tabelle 2: Nationalitäten der Seeleute auf dem Hamburger Sklavenschiff Emanuel

Herkunftsort	Anzahl
Hamburg	13
Altona	2
Emden	2
wahrsch. Danzig (geschrieben Dännitz)	2
Magedeburg	1
Wittenberg	1
Bremen	1
Havelberg	1
Finkenwerder	1
Hochheim	1
Freudenberg	1
Swinemünde	1
Königsberg	1

Die hohe Anzahl an Hamburger Seeleuten verdeutlicht, wie weitgehend dies, im Unterschied zu Fahrten unter dänischer Flagge, tatsächlich ein Hamburger Sklavenhandel war. Profitabel scheint der Handel allemal gewesen zu sein, weshalb das Hamburger Engagement hier auch nach Verhängung der Kontinentalsperre nicht sofort endete. Am 28. Juli 1808 findet sich im

86 Die Heuer eines Steuermanns schwankte damals im Durchschnitt zwischen 54 und 72 Mark Courant pro Monat, vgl. Walter Kresse, Die Heuern der Seeleute auf Hamburger Schiffen 1760–1860, in: Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte 70 (1984), S. 167–177, hier S. 169–172.

Protokoll ein schwedisch beflaggtes Schiff mit der Destination Afrika mit einer weitgehend deutschen Besatzung und nur einigen weiteren nordeuropäischen Seeleuten.<sup>87</sup>

## Sklavenschmuggel unter Hamburger Flagge 1815–1850

Auf dem Wiener Kongress und den Nachfolgekongressen und über andere Kanäle intensivierte die britische Politik seit 1815 die Kampagne gegen den Sklavenhandel, allerdings zunächst ohne nennenswerte Erfolge.<sup>88</sup> Hamburg nahm seit der Befreiung von der französischen Besatzung 1814 zunächst nicht mehr am Sklavenhandel teil. Die städtische Handelsflotte war geschwächt und eine Nachkriegskrise verlangsamte die Erholung der Reederei bis 1820.<sup>89</sup> Allerdings wurde in Hamburg die Illegalität von Sklavenhandel nicht juristisch festgelegt. Erst am 9. Juni 1837 schloss sich Hamburg den britisch-französischen Konventionen von 1831 und 1833 zur Unterdrückung des Sklavenhandels an.<sup>90</sup> De jure blieb also bis 1837 der Sklavenhandel unter Hamburger Flagge erlaubt.

De facto jedoch setzte sich in Hamburg ab 1815 die Auffassung durch, dass Sklavenhandel als illegal galt, wie nun im Folgenden gezeigt werden wird. In allen Nachbarstaaten war dieser Handel verboten, zuletzt hatten sich Schweden, Russland, Preußen und Österreich zwischen 1813 und 1815 dem Verbot angeschlossen.<sup>91</sup> Man kann in Nordeuropa seither von einem Gewohnheitsrecht sprechen, in das auch Hamburg mit einbegriffen war. Entsprechend verhielten sich auch die Hamburger Obrigkeiten, als es zum Verdacht eines Sklavenschmuggels kam.

Am 26. September 1823 verließ das Schiff *Der Geschwinde* unter Kapitän Schwanenwedel mit neun weiteren Besatzungsmitgliedern Hamburg. Ziel war es, laut späterer Aussage der Reeder, mit Ballast nach Westindien zu fahren und dort eine Fracht aufzunehmen. Bevor das Schiff jedoch zurückkehrte, erschien am 26. April 1824 beim Polizeiherrn Senator Amandus Augustus Abendroth der Kapitän des Schiffes *Sophia*, Lucas Hinrich Doorman. Seine zwei Tage später niedergeschriebene Aussage sei hier ausführlich wiedergegeben:

*»Auf Befehl des Herrn Senator Abendroth Dn. [Herr; MR] Hochweisheit als Polizeyherrn und in Anleitung anliegender Conclusi Ampl. Senatus vom 26. April a[nno] c[urrente] erschien auf Vorladung Lucas Hinrich Davis Doormann Alt 40 Jahr hiesiger freyer Schiffer Capitain fahrend das Hamburger Schiff Sophia derselbe deponirte auf Anfrage folgendes:*

*Am 23sten Februar diesen Jahres habe ich Havanna verlassen und bin jetzt vor kurzem hier angekommen. Ungefähr Mitte Monats Februar kam in Havanna das Schiff der Geschwinde an und clarirte von St. Thomas ein, dasselbe war leer.*

*Nach Aussage der Leute dieses Schiffes welches unter französischer Flagge fuhr, und die an meinen Bord kamen, ihre Namen weiß ich nicht, sie waren aber hier in Hamburg*

87 HStA, 373–1 Wasserschout, I – Anmusterungen, A 1, o, 28.6.1808. In dieser Mannschaft waren die Deutschen auch in der Mehrheit, es kamen aber auch einige Seeleute aus Amsterdam, Kopenhagen oder Stockholm.

88 Eric Williams, *The Economic Aspect of the Abolition of the West Indian Slave Trade and Slavery*, Plymouth 2014, S. 142–163.

89 Kresse, *Materialien*, S. 36–37.

90 Schramm, *Deutschland und Übersee*, S. 170–171.

91 Helmut Berding, *Die Ächtung des Sklavenhandels auf dem Wiener Kongreß 1814/15*, in: *Historische Zeitschrift* 219 (1974) 2, S. 265–289, hier S. 273.

*angenommen und Deutsche, war der Capitain des Schiffes Namens Schwanenwedel an der Reise von Africa beym baden von Heyfischen gefressen worden.*

*Daselbst habe das Schiff Slaven eingeladen, die dann an der Reise von Cuba ausgeschmuggelt worden wären.*

*Als ich von Havanna abreiste war das fragliche Schiff noch da, wer es führte weiß ich nicht und ist das Angeführte alles was ich über die Verhältnisse desselben anzuführen weiß. So wie ich auch nicht im Stande bin zu sagen wie dasselbe zur französischen Flagge gekommen. Meine Aussage beruht lediglich auf dem was die Mannschaft des gedachten Schiffes selbst erzählte.»<sup>92</sup>*

Der Fall mit dem von Haien getöteten Kapitän und der illegalen Verwendung der französischen Flagge wirkt durchaus bizarr, erscheint aber nicht prinzipiell unglaubwürdig. Die französische Flagge war gerade in diesen Jahren äußerst beliebt für Sklavenhandel geworden, da Frankreich den Sklavenhandel noch voll protegierte und die Briten sich aggressive Maßnahmen gegen diese mächtige Nation nicht erlauben wollten.<sup>93</sup> Es wirkt passend, dass die Handelsverbindungen zwischen Kuba und Hamburg neueren Forschungen zufolge gerade wegen der britischen Bekämpfung des Sklavenhandels in diesen Jahren einen deutlichen Aufschwung nahmen.<sup>94</sup>

Der geschilderte Fall eines versuchten Sklavenschmuggels wurde umgehend wie ein potentieller krimineller Akt behandelt. Die beiden Schiffsreeder, Morris Birckbeck, 25 Jahre alt und aus England, und Johann Gottfried Hauschild, 31 Jahre alt und gebürtig aus Hamburg, sowie der Schiffsmakler und der Wasserschout wurden von Abendroth vernommen. Die Reeder konnten alle Papiere vorlegen und nachweisen, dass eine ordnungsgemäße Reise nach Havanna deklariert worden war. Birckbeck brachte vor, dass er zu den Quäkern gehörte und sofort von der Gemeinde ausgeschlossen würde, wenn »dergleichen zur Sprache gekommen wäre.«<sup>95</sup> Bei der Nachprüfung der Mannschaft kam noch heraus, dass keiner von diesen in Hamburg geboren war, sie stammten hauptsächlich aus Norwegen und den Niederlanden. Die zwei einzigen Deutschen kamen aus Blankenberg und Köln.

Die Akten enden mit der Anweisung, nach der Rückkehr des Schiffes die »fortzusetzende Untersuchung abseiten der Politeybehörde, viglieren zu lassen«, also die Ermittlungen fortzusetzen.<sup>96</sup> Ob dies je geschehen ist, ist fraglich. Der Fall lässt sich auch mit Hilfe der TSTD nicht lösen, hier findet sich kein Schiff, das bei diesem Transport gemeint sein könnte. Da es ohnehin ein Schmuggelfall gewesen wäre, ist eine offizielle Registrierung eher unwahrscheinlich. Ob hier ein Konkurrent, also Kapitän Doormann oder sein Reeder, seinem Mitbewerber durch üble Nachrede schaden wollte? Auch das erscheint unwahrscheinlich, die massive Anklage wirkt doch zu gewagt und weit hergeholt, wenn sie ganz und gar erfunden gewesen wäre. So bleibt es ein ungelöster Fall, der zumindest verdeutlicht, dass man in Hamburg um 1824 jeglichen Sklavenhandel als illegal einstufte und von Amts wegen dagegen ermitteln ließ.

92 HStA, 111–1 Senat Cl. VII Lit. Ca Nr. 2 Vol. 3 fasc. 23, Nr. 4.

93 John Oldfield, *Transatlantic Abolitionism in the Age of Revolution. An International History of Anti-Slavery, c. 1787–1820*, Cambridge 2013, S. 216–217.

94 Michael Zeuske, *Sklavereien, Emanzipationen und atlantische Weltgeschichte*, Leipzig 2002, S. 87.

95 HStA, 111–1 Senat Cl. VII Lit. Ca Nr. 2 Vol. 3 fasc. 23, Nr. 5.

96 HStA, 111–1 Senat Cl. VII Lit. Ca Nr. 2 Vol. 3 fasc. 23, Nr. 8.

Nichtsdestoweniger blieb der Sklavenschmuggel profitabel und wurde höchstwahrscheinlich auch noch in den folgenden Jahrzehnten von einzelnen Hamburgern betrieben. In der TSTD findet sich 1839 und 1847 jeweils ein Schiff unter hanseatischer/preußischer Flagge, das Sklavenhandel betrieben haben soll.<sup>97</sup> Mit diesen Fahrten hängt wahrscheinlich das Vorgehen von britischer Seite gegen Hamburg wegen Sklavenschmuggels um 1840 zusammen. In diesen Jahren kam es angesichts der verschärften britischen Flottenaktivitäten gegen den Sklavenhandel bei gleichzeitiger Offenheit der brasilianischen Häfen für Sklaventransporte auch zur Beschlagnahme von Bremer und Hamburger Schiffen wegen des Verdachts des Sklavenschmuggels. Die Fälle seien kurz zusammengefasst: 1835 waren zwei Hamburger Schiffe vor Westafrika von den Briten angehalten und auf Sklavenfracht untersucht worden. Dasselbe geschah 1837 einem preußischen und einem österreichischen Schiff. 1841 schließlich beschlagnahmte die britische Blockadeflotte vor Afrika drei hanseatische Schiffe, zwei aus Hamburg, eines aus Bremen. Die Mannschaften wurden in sanitär äußerst ungenügende Gefängnisse an der westafrikanischen Küste eingesperrt, so dass die Gefangenschaft zu mehreren Todesfällen unter den Seeleuten führte. Nach mehrmonatigen Prozessen wurde in allen Fällen von Seiten der britischen Richter entschieden, dass keinerlei Beweis für einen Sklavenhandel gegeben sei. Dies lieferte den hanseatischen Zeitgenossen eine Gelegenheit, Verteidigungsschriften dieser Fälle zu drucken und zu veröffentlichen, die die jahrhundertelange Nichtbeteiligung ihrer Städte am atlantischen Sklavenhandel unterstrichen.<sup>98</sup> So wurde die Legende einer prinzipiellen und Jahrhunderte übergreifenden Abstinenz vom Sklavenhandel durch hanseatische Akteure gelegt.

Nimmt man alle bisher dargestellten Indizien zusammen, so ergeben sich mindestens 1823, 1835, 1837 und 1841 Fälle von Verdacht auf Sklavenschmuggel durch Hamburger oder weitere deutsche Akteure. Die zwei Fälle von 1839 und 1847 aus der TSTD kommen zu den qualitativen Quellen noch hinzu. So bleibt für das Vierteljahrhundert zwischen 1823 und 1847 angesichts der Menge an Indizien ein substantieller Verdacht auf Sklavenschmuggel durch hanseatische Akteure. Eine genauere Erforschung dieser Fälle wurde bereits angemahnt,<sup>99</sup> dies wird sich aber, wenn überhaupt, wohl nur durch intensive und mühsame Recherchen in lateinamerikanischen Notariatsarchiven bewerkstelligen lassen.<sup>100</sup>

## Resümee

Am Ende dieses Aufsatzes kann festgehalten werden: Für etwa 200 Jahre, von 1650 bis 1850, gab es eine nachweisbare Beteiligung von Hamburger Politikern, Kaufleuten, Reedern und Mannschaften am Sklavenhandel in unterschiedlicher Form; schon ab 1600 besteht hierfür eine substantielle Wahrscheinlichkeit. Zahlenmäßig fassbar wird die Beteiligung kaum, dazu

97 VIN: 1970, 900219.

98 Johann C. F. Gildemeister, Verfahren und Erkenntniß des Obergerichts in Untersuchungssachen wider den Capitain des Bremischen Schiffs Julius & Eduard u. Cons. wegen Sklavenhandels, Bremen 1842; Hermann Weibezahn, Handelsgerichtliches Verfahren und Erkenntniß über die Hamburger Bark Louise wegen Verdachts der Betheiligung im Sklavenhandel, Hamburg 1842. Zusammengefasst bei: Schramm, Deutschland und Übersee, S. 184–203.

99 So auch Weindl, *The Slave Trade*, S. 264–265.

100 Hierzu ist die Beschreibung von jahrelanger schwieriger Durchforstung kubanischer Notariatsarchive als Forschungspraxis von Sklavereihistorikern recht anschaulich: Michael Zeuske, *Die Geschichte der Amistad. Sklavenhandel und Menschen schmuggel auf dem Atlantik im 19. Jahrhundert*, Stuttgart 2012, S. 12–25.

ist das Quellenmaterial zu heterogen. Zudem macht die schwierige Abgrenzung einer Hamburger zu einer skandinavischen Sklavensahrt von der Niederelbe die Erstellung von klaren Kategorien fast unmöglich. Wenn um 1655 Stader Sklavenschiffe von Hamburger Kaufleuten finanziert, von Hamburger Reedern ausgerüstet und überwiegend mit Hamburgern besetzt waren, aber unter der schwedischen Flagge, mit schwedischen Seepässen und im Rahmen der schwedischen Kompanie fuhren, so war dies normativ eine schwedische, faktisch aber eine Hamburger Sklavensahrt. Die meisten Fälle von Hamburger Beteiligung am Sklavenhandel im 17. und 18. Jahrhundert folgten ähnlichen Mustern, d. h. man findet selten eine »reine« Hamburger Sklavensahrt, sondern häufig variierende Formen von gemischter Beteiligung.

Das Ziel dieser Untersuchung war die Herausarbeitung der Rolle des Raumes »Niederelbe« im System des atlantischen Sklavenhandels. Dieser Raum mit Glückstadt, Stade, Altona und Hamburg als wichtigsten Zentren sowie den verschiedenen und teilweise abwechselnden relevanten politischen Akteuren Dänemark, Schweden, Hannover, Großbritannien und der Reichs- und Hansestadt Hamburg erscheint über die Jahrhunderte als ein nicht unbedeutendes Organisationsgebiet für den Sklavenhandel. Für dieses Geschäft brauchten die verschiedenen Akteure Kapitalien, die sie häufig aus Hamburg bekamen und politischen Schutz sowie einen gewissen Kolonialbesitz, was zumeist die skandinavischen Mächte bereitstellen konnten. Die tatsächlichen politischen und damit auch staatsbürgerlichen Grenzen scheinen im Falle des von der Niederelbe aus organisierten Sklavenhandels über die Jahrhunderte nur eine geringe Rolle gespielt zu haben. Hier lebten deutschsprachige Akteure mit verschiedenen, je nach Ziel leicht zu kombinierenden Staatsbürgerschaften, nahe beieinander.

So begünstigt eine auf die Täterschaft konzentrierte Betrachtung des Sklavenhandels, die der Flaggenkategorie hierfür Essentialität zuschreibt,<sup>101</sup> die Hamburger Akteure im Urteil der Nachwelt. Zwar war die Reichsstadt in das Wirtschaftssystem des niederelbischen Sklavenhandels intensiv involviert, die Hamburger Flagge war jedoch nur selten vor Westafrika zu sehen. So erklärt sich auch das in der Einleitung dargelegte Paradox. Die kurze Attraktivität Hamburgs zwischen 1795 und 1806 als Abfahrtschiffhafen für den Sklavenhandel unter fremder, ab 1800 auch eigener Flagge entstand durch eine Umkonfigurierung der legislativen Strukturen im Atlantikhandel. Die Möglichkeit zu Sklavensahrten in die spanischen Kolonien lockte an der Niederelbe seit 1795 Kaufleute zum Engagement in dieses Geschäftsfeld. Die Hamburger traten hier aber erst unter der eigenen Flagge hervor, als die dänische schwerer zu gebrauchen war. Nur der normative Wegfall des populären Flaggengebers Dänemark ab 1803 ließ die Hamburger im direkten Sklavenhandel sichtbar werden.

Die Unvollständigkeit der TSTD und die fehlenden Zahlenangaben für die kleinen Hamburger Sklavensahrer, die nur im Protokoll des Wasserschouts eingetragen sind, führen dazu, dass die Anzahl an unter Hamburger Flagge verschifften Sklaven dieser Jahre nur geschätzt werden kann. Eine Zahl von insgesamt ca. 800 eingeschifften, 200 gestorbenen und 600 durch Hamburger Mannschaften auf Hamburger Schiffen zwischen 1800 und 1806 nach Amerika überführten Sklaven erscheint dabei, alle bisherigen Überlegungen und Kalkulationen eingerechnet, realistisch. Damit ist der Hamburger Sklavenhandel im internationalen Vergleich in diesen sechs Jahren zwar marginal, völlig unbedeutend wirkt er aber

101 Für die Forschung zum 19. Jahrhundert ist klar, dass die Flagge nicht die »Nationalität« des Schiffes und der Sklavensahrer widerspiegelt: Leslie Bethell, *The Abolition of the Brazilian Slave Trade*, Cambridge 1970, S. 96–98. Im Falle Hamburgs gilt dies, das sollte diese Untersuchung gezeigt haben, seit dem 17. Jahrhundert.

nicht.<sup>102</sup> Mit dem Erlass der Kontinentalsperre ab 1806 wurde die schwedische Flagge zunächst die günstigste für den Sklavenhandel, bevor auch diese um 1810 nicht mehr gebraucht werden konnte. Erst damit war dem Sklavenhandel von der Niederelbe wenigstens theoretisch ein Ende bereitet, auch wenn der Sklavenschmuggel in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts hier noch von manchen Akteuren betrieben worden sein wird. Man sieht als Strukturelement ein je nach politischen und wirtschaftlichen Gegebenheiten betriebenes Ausweichen der Sklavenhändler auf verschiedene Flaggen und Abfahrts Häfen angesichts der bis 1850 durchweg gegebenen Profitabilität dieses Handels.

Die Niederelbe stellt sich als ein unterschätzter Betrachtungsraum für eine noch zu leistende vergleichende Untersuchung von Strukturen des deutsch-skandinavischen Sklavenhandels über die Jahrhunderte dar, der stärker als bisher geschehen, in seinen gegenseitigen Verflechtungen untersucht werden sollte. Die Involviertheit von verschiedenen Akteuren auf der Ebene der politischen Herrschaft, der Kaufleute, der Reeder und der Mannschaften macht diesen Raum zu einem Laboratorium für eine Untersuchung der ökonomischen Logik des atlantischen Sklavenhandels. In einer solchen Analyse wird die Rolle Hamburgs immer weit prominenter sein als es eine Betrachtung von Sklavenfahrten unter der Hamburger Flagge auch nur ahnen ließe.

102 Es sei an das Beispiel Schwedens erinnert, wo innerhalb von 200 Jahren gerade einmal 5.000 Sklaven transportiert wurden, vgl. Anm. 68.