

1. Einleitung

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

– Plantagenbesitzer Jacob Friedrich Wilckens auf Jamaika an seinen Bruder Martin Wilckens in Bremen, 1801.¹

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

– Ersuch des Bremer Kaufmanns Hinrich Toel um ein Senatszertifikat zur Warenausfuhr nach St. Thomas, 1803.²

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

– Bremer Senatsprotokoll, 1842.³

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

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

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

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

finierter Untersuchungsräume verschiedene Arten der Verflechtung gleichzeitig.

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

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

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

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

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

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

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

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

Geografischer und zeitlicher Rahmen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

16 Siehe hierzu Moses I. Finley, *Ancient slavery and modern ideology*, New York, 1980; Ira Berlin, *Many Thousands Gone: The first two centuries of slavery in North America*, Cambridge, 1998; Noel Emmanuel Lenski/ Catherine M. Cameron (Hrsg.), *What is a slave society?: The practice of slavery in global perspective*, Cambridge/New York, NY/Port Melbourne/New Dehli/Singapore, 2018.

17 Außerhalb von Plantagenregionen waren in den USA für den Bremer Handel auch die Häfen von Philadelphia, New York City und Boston bedeutsam.

18 Siehe zur Bedeutung der Handelsregionen u.a. Karl H. Schwelb, *Bremer Kaufleute in den Freihäfen der Karibik: Von den Anfängen des Bremer Überseehandels bis 1815*, Bremen, 1995, S. 194–201, 270–290; Friedrich Rauers, *Bremer Handelsgeschichte im 19. Jahrhundert. Bremer Handelsstatistik vor dem Beginn der öffentlichen administrativen Statistik in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts*, Bremen, 1913 und vgl. unten „2.1.1 Geschichtlicher Überblick“.

19 Jürgen Osterhammel, *Aufstieg und Fall der neuzeitlichen Sklaverei. Oder: Was ist ein weltgeschichtliches Problem?*, in: ders. (Hrsg.), *Geschichtswissenschaft jenseits des Nationalstaats. Studien zu Beziehungsgeschichte und Zivilisationsvergleich*, Göttingen 2001, S. 342–369, hier S. 346–348; Gudmestad, *What Is a Slave Society?: The American South*, in: Noel Emmanuel Lenski/Catherine M. Cameron (Hrsg.), *What is a slave society? The practice of slavery in global perspective*, Cambridge/New York, NY/Port Melbourne/New Dehli/Singapore 2018, S. 272–289.

20 Der Zensus von 1790 verdeutlicht dies. So waren in den Südstaaten Georgia 35 % und in Maryland 32 % der Bevölkerung versklavt. Im Bundesstaat New York hingegen, der über einen für die Nordstaaten ungewöhnlich hohen Sklavenanteil verfügte, waren 6 % der Bevölkerung versklavt. United States Census Bureau, *Decennial Census Official Publications*, <https://www.census.gov/programs-surveys/decennial-census/decade/decennial-publications.1790.html>, Zugriffsdatum 13.3.2022.

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

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

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

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

lang anhaltende Forschungsinteresse an Ostindienkompanien und ihrer Rolle im Sklavenhandel zeigt, handelte es sich bei der Sklaverei keineswegs um ein rein atlantisches, sondern um ein globales Phänomen, das auch im Bereich des Indischen Ozeans und in Südostasien in europäischen Kolonisationsprozessen eine zentrale Rolle einnahm und dort auch schon zuvor etabliert war.²³ In der Erfassung des quantitativen Austauschs mit Plantagenregionen finden daher auch die vereinzelt vorkommenden und im Verhältnis zum transatlantischen Austausch äußerst seltenen Handelsfahrten nach Batavia, dem heutigen Jakarta und der damaligen Hauptstadt Niederländisch-Ostindiens, Berücksichtigung.²⁴ Eine nähergehende Untersuchung dieses Bremer Austauschs ist angesichts seines geringen Volumens²⁵ und des hier bestehenden atlantischen Fokus nicht zielführend, wäre aber als Teil zukünftiger Untersuchungen deutscher Verbindungen zur süd-ost-asiatischen Sklaverei wünschenswert.²⁶

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Transporttechnologien, den Abbau merkantilistischer Handelsschranken und den Konsum der nordatlantischen Arbeiterklasse und Mittelschicht.³¹

Erkenntnisinteresse und Leitfragen

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

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

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

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

Auch einzelne Aspekte des Erkenntnisinteresses, erstrecken sich über mehrere Themenfelder, so berühren Fragen des Wissenstransfers Mobilität, Diplomatie und Publizistik. Insbesondere die Rolle von Konsuln und Vertragsverhandlungen ist vorwiegend unter diesem Gesichtspunkt zu untersuchen. Welches Wissen leiteten sie nach Bremen und wen erreichte es? Wie beschrieben sie die wirtschaftlichen und politischen Entwicklungen in den Plantagenregionen? Welches Bild der Sklaverei vermittelten sie nach Bremen? Diese Fragen des Wissenstransfers erstrecken sich von Konsulaten auf die kaufmännische Mobilität und temporäre Migration. Insbesondere die transitive Natur der Überseeaufenthalte dieser Gruppe³² verband Bremen mit den Plantagenregionen und ermöglichte die Wissensübermittlung aus erster Hand. Kaufleute sind daher nicht nur als indirekte Profiteure oder direkte Teilhaber an der Sklavenwirtschaft zu verstehen, sondern über gehaltenen Briefkontakt, an Zeitungen gesandte Reiseberichte und letztlich den oft gefällten Entschluss zur Rückkehr nach Bremen ebenso als Informationsmittler über Sklavereipraktiken und Sklavenhandel zu untersuchen.

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

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

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

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

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

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

Forschungsüberblick

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

45 Siehe u.a. Schulte-Beerbühl et al., *From Westphalia to the Caribbean*, 2011; Anka Steffen/Klaus Weber, Spinning and Weaving for the Slave Trade: Proto-Industry in Eighteenth-Century Silesia, in: Felix Brahm/Eve Rosenhaft (Hrsg.), *Slavery Hinterland. Transatlantic Slavery and Continental Europe, 1680–1850*, Suffolk 2016, S. 87–107; Anka Steffen, A cloth that binds: new perspectives on the eighteenth-century Prussian economy, in: *Slavery & Abolition* 42 (2021) 1, S. 105–129; Anne Sophie Overkamp, A Hinterland to the Slave Trade? Atlantic Connections of the Wupper Valley of the early Nineteenth Century, in: Felix Brahm/Eve Rosenhaft (Hrsg.), *Slavery Hinterland. Transatlantic Slavery and Continental Europe, 1680–1850*, Suffolk 2016, S. 161–185.

46 Siehe etwa Ina Boesch, *Weltwärts: Die globalen Spuren der Zürcher Kaufleute Kitt*, Zürich, 2021; Kim Siebenhühner/John Jordan/ Gabriel Schöpf (Hrsg.), *Cotton in Context. Manufacturing, Marketing, and Consuming Textiles in the German-speaking World (1500–1900)*, Wien, 2019; Béatrice Veyrassat, *Histoire de la Suisse et des Suisses dans la marche du monde: (XVIIe siècle-Première Guerre mondiale): espaces – circulations – échanges*, Neuchâtel, Suisse, 2018; Thomas David/Bouda Etamad/Janick Marina Schaufelbuehl, *Schwarze Geschäfte: Die Beteiligung von Schweizern an Sklaverei und Sklavenhandel im 18. und 19. Jahrhundert*, Zürich, 2005.

47 Felix Brahm/ Eve Rosenhaft (Hrsg.), *Slavery Hinterland: Transatlantic Slavery and Continental Europe, 1680–1850*, Suffolk, 2016.

48 Neue bzw. noch zu erscheinende Veröffentlichungen hierzu sind Oettinger, *A German barber-surgeon*, 2020 und Sarah Lentz, *More Rule than Exception: German-Speaking Crew Members Aboard European Slaving Vessels during the Eighteenth Century*. Voraussichtlich 2023, in: Special Issue *Journal of Global Slavery*.

Bremen ist in dieser neuen Forschung der Kolonial- und Sklavereiverbindungen bisher weitgehend ausgespart geblieben. Wenn der Fokus der Forschung sich von den Häfen europäischer Kolonialmächte entfernte und auf deutsche Häfen richtete, galt die Aufmerksamkeit zumeist dem größten Hafen Hamburg⁴⁹ oder Emden, das brandenburgischen und preußischen Kompanien als Heimathafen diente.⁵⁰ Für Bremen besteht zwar eine lange Historiografie der Transatlantikverbindungen, diese konzentriert sich aber traditionell auf den starken Bremer Nordamerikahandel und im voranschreitenden 19. Jahrhundert insbesondere auf New York. Die Bremer Handelsgeschichte blieb auch einer schwierigen Quellenlage geschuldet überwiegend eine Geschichte des Importhandels.⁵¹ Der hier gewählte Umgang mit diesem Quellendefizit ist im folgenden Abschnitt „Quellen und Konzepte“ thematisiert. Dies lässt die hier nach dem Export gestell-

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

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

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

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

Diese Arbeit setzt thematisch und räumlich neue Akzente. Die Bremer Verbindungen in (ehemalige) spanische und portugiesische Kolonien nehmen hier eine zentrale Rolle ein. Dies gilt ebenso für Handels- und Diplomatieverbindungen der Makroebene wie auf der Mikroebene für Sklavereiverbindungen einzelner Bremer Akteure in diesen Regionen. Traditionell wurden der Lateinamerikahandel⁵⁵ und in geringerem Maße der Westin-

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

64 Hoffmann, *Auswandern und Zurückkehren*, 2009.

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

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

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

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

Ein in diesem Zusammenhang bisher nicht beachteter, aber für den Wissenstransfer grundlegender Bestandteil dieser Rückwirkungen der Verflechtungen mit Kolonialismen und Sklaverei sind die Konsularverbindungen, die eine eigenständige Forschungstradition aufweisen. Die konsularischen Beziehungen der Hansestädte wie auch der übrigen Territorien des Alten Reiches und der ihnen nachfolgenden Mitgliedstaaten des Deutschen Bundes sind noch immer kaum systematisch erforscht. Es finden sich neben einigen Überblicksdarstellungen⁶⁸ zahlreiche alleinstehende Einzelfalluntersuchungen.⁶⁹ Eva Fiebig's 2005 erschienene Monografie über das hanseatische Konsulatswesen in der Levante sticht hier bezüglich der Hansestädte in der jüngeren Forschung als Ausnahme heraus.⁷⁰ Für das späte 18. Jahrhundert und die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts fällt in

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

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

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

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

Seitdem hat es zwar Veröffentlichungen zur hanseatischen und besonders zur hamburgisch-lateinamerikanischen Geschichte gegeben.⁷³ Diese fokussieren sich jedoch weiterhin hauptsächlich auf die Entwicklung des Warenaustausches oder einzelne Handelsfirmen. Auch die inhaltliche Auswertung der hanseatischen Konsulatsberichte und Dienstkorrespondenz zur Untersuchung der transferierten Meinungsbilder ist selten⁷⁴ und häu-

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Quellen und Konzepte

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

klarungen⁸⁹ und Ladungspapiere enthalten und schwerpunktmäßig aus der Zeit um die Jahrhundertwende erhalten sind. Für bisherige Forschungsarbeiten sind sie kaum genutzt worden, möglicherweise auch aufgrund einer nicht idealen Zugänglichkeit. Es handelt sich um tausende, in großen Mappen nur grob sortierte Zettel. Aufgrund zahlreicher Detailangaben wie Warenart, Versender und Ziel erlauben sie umfassende qualitative Analysen. Diese sind angesichts eines lückenhaften und oft unzuverlässigen quantitativen Quellenkorpus umso bedeutsamer und bieten einen zielführenderen Zugang. Erst mit dem Voranschreiten des 19. Jahrhunderts kommen als ergänzende Quellen auch frühe Bremer Handelsstatistiken hinzu, die es erlauben die Detaillensichten der Zertifikate in eine Makroebene einzubetten. Neben der Analyse von Quellen des Schiffs- und Warenverkehrs geben geschäftliche Briefe und firmenhistorische Quellen Aufschluss über Geschäftsnetzwerke und die wirtschaftlichen Aktivitäten von Bremern in Übersee.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Aufbau

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

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

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

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

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

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