



universität
wien

DIPLOMARBEIT

Titel der Diplomarbeit

„Veränderungen und Unterschiede in der
Sklavenwirtschaft zwischen Spätmittelalter und Früher
Neuzeit“

Verfasser

Daniel Mayer

angestrebter akademischer Grad

Magister der Philosophie (Mag. Phil)

Wien, 2013

Studienkennzahl lt. Studienblatt: A 190 482 313

Studienrichtung lt. Studienblatt: UF Geschichte, Sozialkunde, Polit.Bildg. UniStG

Betreuer: Univ. Doz. Dr. Gottfried Liedl

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung.....	1
2. Forschungsfrage.....	1
3. Allgemeines zum Sklavenhandel	3
3.1 Wie viele Sklaven wurden verschifft?	6
3.2 Aufbau üblicher Sklavenschiffe	9
3.3 Der transatlantische Dreieckshandel	11
3.4 Middle Passage.....	12
3.5 Olaudah Equiano	16
3.6 Sklavenhandel und Kolonialismus	22
4. Sklavenhandel und Sklavenökonomien der europäischen Großmächte	24
4.1 Italien	24
4.1.1 Venedig.....	25
4.1.2 Genua.....	28
4.1.3 Die Haussklaverei in Italien	31
4.1.4 Die Haussklaverei in Italien am Beispiel der Geschäftsbriefe von Francesco di Marco Datini	33
4.1.4.1 Datinis Leben und sein eiserner Geschäftswille.....	33
4.1.4.2 Datinis Geschäftsbriefe aus dem Blickwinkel des Sklavenhandels	36
4.2 Die Barbareskenstaaten als Ausgangspunkt der Piraterie durch die Korsaren	43
4.2.1 Entstehung der Barbareskenstaaten.....	43
4.2.2 Die Handelsschiffe der Korsaren als Basis für den Sklavenhandel.....	46
4.2.3 Das Ende der Barbareskenstaaten.....	47
4.3 Spanien und Portugal.....	50
4.3.1 Die europäische Expansion durch Portugal und Spanien	50
4.3.2 Übergang vom atlantischen Sklavenhandel zum transatlantischen Sklavenhandel	53
4.3.3 Der Zuckeranbau in der Neuen Welt.....	55
4.3.5 Der Vertrag von Tordesillas 1494	57
4.3.6 Der Abstieg Portugals	58
4.3.7 Spanien vor der Entdeckung der Neuen Welt	58
4.3.8 Beginn der spanischen Siedlungskolonisation in der Neuen Welt	59
4.3.9 Sevilla als Handelszentrum für den Überseehandel	60
4.3.10 Spanien und der Sklavenhandel	61
4.3.11 Die Bewohner der Karibik als Sklaven der Spanier.....	61
4.3.12 Einnahme Mexikos	62
4.3.13 Einnahme Perus	63

4.3.14 Sklavenhandel auf dem südamerikanischen Festland	64
4.4 Niederlande	65
4.4.1 Entstehung der West India Company	68
4.4.2 Eroberung der spanischen Silberflotte durch Piet Heyn 1628.....	69
4.4.3 Koloniegründungen in der Neuen Welt	70
4.4.4 Der Sklavenhandel	72
4.4.5 Freier Handel	77
4.5 Dänemark	78
4.5.1 Der Übergang vom Dreieckshandel zum Direkthandel	80
4.5.2 Abschaffung der Sklaverei	82
4.6 Frankreich	83
4.6.1 Der Sklavenhandel: Französische Häfen und afrikanische Sklavenmärkte	84
4.6.2 Französische Handelshäuser am Beispiel Pellet	88
4.7 England.....	89
4.7.1 Entstehung der englischen Kolonien in Nordamerika	91
4.7.2 Koloniegründungen im karibischen Raum	94
4.7.3 Zahlen des englischen Sklavenhandels	98
5. Beantwortung der Forschungsfrage und Überprüfung der Hypothesen.....	100
5.1 Kontinuität des Sklavenhandels im Hoch- und Spätmittelalter	101
5.2 Der Übergang vom Sklavenhandel des Mittelmeerraumes zum transatlantischen Sklavenhandel.....	102
5.3 Kontinuität des transatlantischen Sklavenhandels vom Ende des Spätmittelalters bis zum Ende der frühen Neuzeit	102
5.4 Unterschiede und Veränderungen des Sklavenhandels zwischen Spätmittelalter und Früher Neuzeit	104
H1: Geographische Lage	104
H2: Verschiebung der europäischen Großmächte und die daraus resultierende Erweiterung der Regionen	105
H3: Einsatzbereiche der Sklaven	107
H4: Zunahme der Sklaventransporte durch hohen Bedarf an Arbeitskräften.....	108
H5: Technische Fortschritte im Schiffsbau als Voraussetzung für die Zunahme der Sklaventransporte.....	109
H6: Unterschiede der Sterblichkeitsrate von Sklaven zwischen Spätmittelalter und Früher Neuzeit	110
6. Abstract.....	111
7. Lebenslauf.....	113
8. Abbildungsverzeichnis	114
9. Literaturverzeichnis	116

1. Einleitung

In der vorliegenden Arbeit versuche ich, herauszufinden in wie weit es einen Unterschied der Sklavenökonomie zwischen dem Spätmittelalter und Früher Neuzeit gibt, und ob zwischen diesen Epochen überhaupt Unterschiede vorliegen. Dieser Untersuchung soll eine Anführung der historischen Abhandlung des Sklavenhandels der Genuesen, Venezianer, Barbaresken, Portugiesen, Spanier, Niederländer, Dänen, Franzosen und Briten vorausgehen, um einen Gesamtüberblick über die chronologische Entwicklung der Sklavenökonomie zu bekommen, der schlussendlich ausschlaggebend dafür ist, diese Unterschiede zu erläutern und etwaige Vergleiche der beiden Epochen ziehen zu können.

Die vorliegende Diplomarbeit beruht auf der Vorarbeit und den Erkenntnissen einer Seminararbeit zum gleichen Thema, die ich im Wintersemester 2012 zusammen mit den KollegInnen Petra Marik und Richard Wallinger verfasst habe.¹ Neben deutschen Druckwerken wurde auch englischsprachige Literatur verwendet.

2. Forschungsfrage

Welche Unterschiede und Veränderungen in der Sklavenwirtschaft unter besonderer Berücksichtigung des Sklavenhandels ergaben sich zwischen dem Spätmittelalter und der Frühen Neuzeit, betrachtet man die kontinuierliche Entwicklung des Sklavengeschäfts ausgehend vom Mittelmeerraum bis hin zum transatlantischen Sklavenhandel?

Der wohl wesentliche Unterschied zwischen MA und FNZ besteht in quantitativer Hinsicht. Im MA wurden lediglich in behüteten Haushalten Haussklavinnen und Haussklaven gehalten. Mit der FNZ entstand das Phänomen der Sklavenwirtschaft auf den Plantagen in Brasilien und in der Karibik. Damit war die Sklavenhaltung nicht mehr ein zusätzlicher, jedenfalls geringer wirtschaftlicher Aspekt der feudalen

¹ Vgl. Marik, Petra, Mayer, Daniel, Wallinger, Richard: Zwischen Mittelmeer und Atlantik: zur Situation im (Spät)Mittelalter / in der (frühen) Neuzeit – eine Kontinuität der Sklavenökonomie. Seminararbeit, Wien 2012 (ungedruckt);

Hauswirtschaft, sondern bildete das Rückgrat der kapitalistischen Produktionsweise in den Kolonien.

Hypothesen

H1: Die Entdeckung Amerikas war ausschlaggebend dafür, dass sich der Sklavenhandel zunehmend in den Westen verschob.

H2: Durch die wirtschaftlichen Erfolge des Sklavenhandels erkannten immer mehr Großmächte, welchen enormen Gewinn dieses Geschäft brachte, weshalb es im Laufe der Zeit zu einer Verschiebung der Akteure kam. Dadurch erweiterten sich die Regionen, in denen Sklaven eingesetzt wurden, in kontinuierlicher Form.

H3: Mit dem Epochenübergang vom Spätmittelalter zur Frühen Neuzeit änderten sich die Einsatzbereiche der Sklaven in den Bestimmungsekonomien.

H4: Der hohe Bedarf an Arbeitskräften auf den Plantagen war der Grund für die starke Zunahme der Sklaventransporte in der Neuzeit. Im Spätmittelalter war der Bedarf an Sklaven deutlich geringer.

H5: Vermehrte Sklaventransporte in der Neuzeit waren erst durch technische Fortschritte im Schiffsbau möglich.

H6: Beim transatlantischen Sklavenhandel fanden viel mehr Sklaven den Tod als beim mediterranen Sklavenhandel.

3. Allgemeines zum Sklavenhandel

Sklaverei ist ein fixer Bestandteil in der Geschichte der Menschheit und existiert nahezu in allen Teilen der Welt. Schon zur Zeit der so genannten antiken Hochkulturen, etwa in Mesopotamien oder Ägypten gab es Formen von Sklaverei, welche in den Jahrhunderten unterschiedliche Entwicklungsschritte erfuhren. Sie war eine fixe Konstante im antiken Rom, verschwand Anfang des Mittelalters, zumal die Leibeigenschaft zur Rekrutierung von Arbeitskräften diente, und tauchte im Hoch- und Spätmittelalter wieder auf. Besonders mit der europäischen Expansion, als man zunächst auf den Atlantikinseln und später in den Amerikas afrikanische Sklaven als Plantagenarbeiter einsetzte.²

Im Folgenden soll beschrieben werden, was die Begriffe Sklaverei und Sklave eigentlich bedeuten. Folgende Definition kann dabei für Sklaverei herangezogen werden:

„Slavery is an institution of the common law of Peoples, by which a person is put into the ownership of somebody else, contrary to the natural order“³

Eine weitere hilfreiche Definition des Begriffes Sklave aus dem Duden lautet:

„... jemand, der in völliger wirtschaftlicher und rechtlicher Abhängigkeit von einem anderen Menschen als dessen Eigentum lebt jemand, der (innerlich unfrei) von etwas oder jemandem sehr abhängig ist.“⁴

Schon lange Zeit vor dem Beginn der europäischen Expansion, die spätestens ab 1400 betrieben wurde, bestand ein reger Sklavenhandel, etwa in Ägypten, bei den Griechen oder auch bei den Römern. In Europa erkannte man schon bald, wie wichtig die Sklaven als Arbeitskräfte waren und welchen wirtschaftlichen Vorteil man durch die

² Vgl. Patterson, Orlando: Slavery and Social Death, A Comparative Study, Cambridge & London 1982, In: Phillips, Jr. William D.: Slavery from Roman Times to the Early Transatlantic Trade, University of Minnesota Press, Minneapolis 1985, S. 3;

³ Wiedemann, Thomas: Greek and Roman Slavery, Kapitel 1 (Digest 1, 5, Florentinus, Institutes, Buch 9), Routledge Taylor & Francis Group 1981, S. 13;

⁴ Duden, Online, Zugriff am 26.1. 2013;

menschliche Ware erzielen konnte. Sklaven zu besitzen brachte einen entscheidenden Vorteil im Vergleich zu anderen Arbeitskräften, da dem Besitzer keine Lohnkosten entstanden. Der Grund dafür lag darin, dass ihm die Sklaven untergeben waren und sie in seiner Abhängigkeit standen. Ein interessanter Vergleich kann hier mit den Bauern gezogen werden, die zwar abhängig von den Großgrundbesitzern waren, aber im Unterschied zum Sklaven ein eigenes Leben in Freiheit führten, weil sie nicht das Eigentum von Grundbesitzern waren. Wahre Sklaven führten ein Leben, bei dem sie dem Willen ihrer Herren gehorchen und dessen Aufträge ausführen mussten.

Nachdem der Begriff Sklave definiert und der Beginn der Sklaverei kurz angesprochen wurde, sollen nun die zwei großen geographischen Formen des Sklavenhandels erläutert werden. Grundsätzlich unterscheidet man zwischen dem mediterranen und dem atlantischen Sklavenhandel. Der maritime Sklavenhandel, also jener Menschenhandel, der sich auf den Meeren vollzog, spielt eine bedeutende Rolle im Bereich der Wirtschafts- und Sozialgeschichte und entstand im Hoch- und Spätmittelalter. Betrieben wurde er vorwiegend von den italienischen Städten Genua und Venedig und im weiteren Verlauf von Portugal und Spanien.

Die wichtigsten Umschlagplätze waren vor allem die großen Häfen, beispielsweise Venedig, das lange Zeit zum Zentrum des Handels mit der menschliche Ware wurde. Besonders gut als Sklaven geeignet waren damals die Eunuchen (Männer, die schon im Kindesalter kastriert wurden). In vielen europäischen Städten dienten sie als Hofsklaven und führten ein Leben lang die Befehle ihrer Herren aus.

Mit dem Aufkommen des atlantischen Sklavenhandels geriet der mediterrane Sklavenhandel zunehmend in den Hintergrund. Anfangs beschränkte man sich auf die europäischen Atlantikküsten, bis sich schließlich mit der Entdeckung Amerikas der Sklavenhandel parallel zum Beginn der Kolonialisierung über den gesamten atlantischen Ozean ausdehnte. Koloniegründungen in Amerika waren oft mit Sklaverei verbunden, da die Bewirtschaftung der Plantagen in den neuen Siedlungen im Laufe der Zeit ausschließlich von Sklaven betrieben wurde. Durch vermehrtes Angebot und Nachfrage wurden Handelsbeziehungen immer weiter ausgedehnt, mit dem Ziel der Gewinnmaximierung. Die Entdeckungsreisen markierten den Beginn der europäischen

Expansion und erweiterten den europäischen Wirtschaftsraum immer weiter in den Westen. Spanien und Portugal waren durch die Entdeckung des neuen Kontinents demnach auch die ersten, die über den Atlantik Sklavenhandel betrieben und die menschliche Ware als Arbeitskräfte auf ihren neu gegründeten Kolonien einsetzten. Am Beginn der Expansion wurden ausschließlich die Gebiete an den südamerikanischen Küsten sowie auf den karibischen Inseln bewirtschaftet. Erst die Niederlande, jene Nation, die sich in weiterer Folge dem Sklavengeschäft zuwandte, fasste als erstes Fuß in nordamerikanischem Gebiet. In der Zeit von 1492 bis zum Ende des 18. Jahrhunderts und teilweise noch darüber hinaus wurde der Sklavenhandel zu einem der wichtigsten wirtschaftlichen Geschäftszweige, da nach Holland mit Dänemark, Frankreich und vor allem England immer mehr europäische Großmächte den finanziellen Gewinn erkannten. Auf Grund der steigenden Anzahl von Plantagen in der Neuen Welt importierten die Europäer zunehmend mehr Sklaven aus Afrika, womit es zur Entstehung des transatlantischen Dreieckshandels kam, der aber in einem eigenen Kapitel näher erläutert wird. Durch die kontinuierliche Nachfrage an Arbeitskräften in den Kolonien Amerikas kam der Handel nie zum Erliegen und stieg hingegen im Volumen stetig an.

Obwohl in der Zeit des 18. und 19. Jahrhundert die Sklaverei in allen Ländern der Amerikas allmählich abgeschafft wurde, ist sie auch heute immer noch ein Thema, über das ständig diskutiert wird. Auch wenn der Begriff Sklaverei heute umschrieben wird, arbeiten viele Menschen immer noch unter jenen Bedingungen, die man von der Sklavenwirtschaft kennt. Blickt man in die Zeit des transatlantischen Sklavenhandels zurück, gilt es zu überlegen, weshalb gerade die schwarzen Sklaven aus Afrika so begehrt für dieses Geschäft waren. Natürlich wurden auch andere Bevölkerungsgruppen nach Amerika verschifft, jedoch in keiner vergleichbaren Relation zu den afrikanischen Sklaven. Der Sklavenhandel war die wichtigste Voraussetzung für die amerikanischen Kolonien, um wirtschaftlich an Bedeutung zu gewinnen, doch auch ohne Sklaven hätte es zur damaligen Zeit wohl eine Möglichkeit gegeben, eine soziale und ökonomische Basis zu schaffen.⁵

⁵ Vgl. Klein, Herbert S.: The Atlantic Slave Trade, Cambridge [u.a.] : Cambridge University Press, 1999, S. 1-8, S. 74-80;

3.1 Wie viele Sklaven wurden verschifft?

Die Gesamtanzahl aller Sklaven, die von Afrika nach Amerika verschifft wurden, kann auch heute nach zahlreichen Forschungen nicht genau bestimmt werden. Die Zahlen reichen von 10 Millionen über 15 Millionen bis zu 50 Millionen, wobei die letztgenannte Zahl wohl eher unwahrscheinlich sein dürfte.⁶

„The exact number of slaves imported is not known. Dunbar estimates that nearly 900000 came to America in the 16th century, 2 750 000 in the 17th century, 7 000 000 in the eighteenth, and over 4 000 000 in the 19th, perhaps 15 million in all.”⁷

Näher mit dem Thema auseinandergesetzt hat sich der Sklavenforscher Philip D. Curtin. Er berechnete, dass 11 Mio. Afrikaner und Afrikanerinnen als Sklaven nach Amerika verschleppt worden sind, wobei die Reise über den Atlantik, die in einem eigenen Kapitel noch näher beschrieben wird, nur 9,6 Mio. überlebten. Paul Lovejoy zu Folge sollen von 12 Mio. Sklaven etwa 9,8 Mio. lebend in der Neuen Welt angekommen sein. Vergleicht man die Werte der beiden mit der Sterberate (5-15%) während der Atlantiküberfahrt, kann diesen Schätzungen durchaus Glauben geschenkt werden. Auch zahlreiche andere Forscher haben zu diesem Thema Berechnungen aufgestellt, wobei sich die Zahlenangaben aller transportierten Sklaven und jene der Überlebenden zwischen ca. 15 Millionen und 9,6 Millionen bewegen.⁸

Die folgenden Tabellen spiegeln den Umfang des atlantischen Sklavenhandels nach Zielregionen und einer Angabe in Tausend wider:

⁶ Vgl. Lovejoy, Paul: The Volume of the Atlantic Slave Trade: A Synthesis. In: The Journal of African History Volume 23 No. 4 (1982), S. 495;

⁷ Du Bois, William E.B.: The Negro Race in the United States of America, Papers on Inter-Racial Problems Communicated to the First Universal Races Congress, London 1911, S. 349, In: Curtin, Philip D.: The Atlantic Slave Trade, A Census, London 1969, S. 6;

⁸ Vgl. Lovejoy, Volume, S. 496;

Abb. 1: Ausmaß des atlantischen Sklavenhandels in den jeweiligen Gebieten (in Tausend)

	Britisches Nordamerika	Jamaika	Barbados	Kleinere brit. Inseln	Saint-Domingue	Kleinere frz. Inseln	Guayanas	Span.-amerik. Festland
1519-1600	-	-	-	-	-	-	-	151,6
1601-1650	1,4	-	25,4	1,2	-	2,0	-	187,7
1651-1675	0,9	22,3	-	5,6	6,5	8,2	63,2	-
1676-1700	9,8	73,5	82,3	26,6	4,8	16,6	27,8	7,0
1701-1725	37,4	139,1	91,8	36,0	44,5	30,1	24,4	30,0
1726-1750	96,8	186,5	73,6	82,0	144,9	66,8	83,6	12,7
1751-1775	116,9	270,15	120,9	243,9	247,5	63,7	111,9	5,0
1776-1800	24,4	312,6	28,5	222,8	345,8	41,2	71,2	10,2
1801-1825	73,2	70,2	7,6	48,3	-	58,8	71,8	17,5
1826-1850	-	2,1	0,9	0,5	-	19,5	4,8	8,7
1851-1867	0,3	0,4	-	-	-	-	-	-
Insgesamt	361,1	1077,1	494,2	666,9	787,4	305,2	403,7	430,3
Anteile in %	3,8	11,2	5,1	7	8,2	3,2	4,2	4,5

Quelle: Meissner, Joachim, Mücke, Ulrich, Weber, Klaus: Schwarzes Amerika. Eine Geschichte der Sklaverei, München 2008, S. 86;

Abb. 2: Ausmaß des atlantischen Sklavenhandels in den jeweiligen Gebieten (in Tausend)

	Spanische Karibik	Niederländ. Karibik	Nord-östl. Brasilien	Bahia	Südöstl. Brasilien	Andere amerik. Zielorte	Afrikanische Zielorte	Insgesamt
1519-1600	-	-	35,0	15,0	-	-	-	201,6
1601-1650	-	2,0	86,3	60,0	30,0	-	-	396,0
1651-1675	-	38,8	15,6	15,6	15,6	0,6	-	192,8
1676-1700	-	26,0	30,2	75,9	30,2	11,0	-	421,7
1701-1725	2,1	30,5	24,3	199,6	122,0	14,2	-	825,8
1726-1750	1,6	10,2	51,4	104,6	213,9	8,3	-	1136,9
1751-1775	13,0	15,3	126,9	94,4	210,4	13,8	-	1654,0
1776-1800	56,9	6,9	210,8	112,5	247,2	44,1	0,4	1735,4
1801-1825	268,7	-	214,8	182,0	408,7	14,8	22,4	1458,6
1826-1850	297,0	-	80,0	146,5	736,4	10,5	91,3	1398,2
1851-1867	152,6	-	0,9	1,9	3,6	1,3	16,8	177,9
Insgesamt	791,9	129,7	876,1	1008,0	2017,9	118,7	130,8	9599,0
Anteile in %	8,2	1,4	9,1	10,5	21,0	1,2	1,4	100

Quelle: Meissner, Joachim, Mücke, Ulrich, Weber, Klaus: Schwarzes Amerika. Eine Geschichte der Sklaverei, München 2008, S. 87;

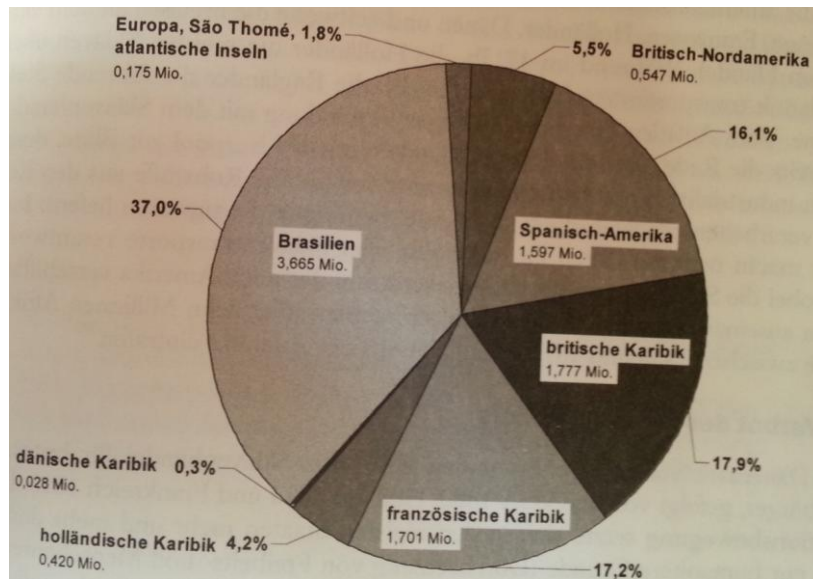
Abb. 3: Umfang des atlantischen Sklavenhandels nach Herkunftsregionen (in Tausend)

	Senegambien	Sierra Leone	Liberia	Goldküste	Bucht v. Benin	Bucht v. Biafra	Westl. Zentralafrika	Südafrika	Insgesamt
1519-1600	10,7	2,0	-	10,7	10,7	10,7	221,2	-	266,0
1601-1650	6,4	-	-	5,2	2,4	25,5	461,9	2,0	503,5
1651-1675	17,7	0,4	0,1	35,4	21,9	58,6	104,3	1,2	239,8
1676-1700	36,5	3,5	0,7	50,3	223,5	51,5	132,6	10,9	509,5
1701-1725	39,9	7,1	4,2	181,7	408,3	45,8	257,2	14,4	958,6
1726-1750	69,9	10,5	14,3	186,3	306,1	166,0	552,8	5,4	1311,3
1751-1775	130,4	96,9	105,1	263,9	250,5	340,1	714,9	3,3	1905,2
1776-1800	72,4	106,0	19,5	240,7	264,6	360,4	816,2	41,2	1921,1
1801-1825	91,7	69,7	24,0	69,0	263,3	260,3	700,9	131,8	1610,6
1826-1850	22,8	100,4	14,4	-	257,3	191,5	770,6	247,5	1604,5
1851-1867	-	16,1	0,6	-	25,9	7,3	155,0	26,8	231,7
Insgesamt	498,5	412,7	183,0	1043,2	2034,6	1517,9	4887,5	484,5	11062,0
Anteile in %	4,5	3,7	1,7	9,4	18,4	13,7	44,2	4,4	100

Quelle: Meissner, Joachim, Mücke, Ulrich, Weber, Klaus: Schwarzes Amerika. Eine Geschichte der Sklaverei, München 2008, S. 48;

Die Tabellen geben klar zu erkennen, dass der transatlantische Sklavenhandel sein größtes Ausmaß im 18. Jahrhundert erreicht hatte, wo mit Abstand die meisten Sklaven von Afrika in die Neue Welt transportiert wurden und das mit ansteigendem Trend. In einer weiteren Abbildung soll der räumlich-quantitative Aspekt der Verteilung der Sklaven in den Zielgesellschaften der Amerikas verdeutlicht werden:

Abb. 4: Verteilung des Sklavenhandels nach Ländern in der Zeit von 1451 bis 1870



Quelle: Rolf, Walter: Geschichte der Weltwirtschaft, Eine Einführung, Köln 2006, S. 173, In: Kriedte, Peter: Spätféudalismus und Handelskapital, Grundlinien der europäischen Wirtschaftsgeschichte vom 16. bis zum Ausgang des 18. Jahrhunderts, Göttingen 1980, S. 104;

Es fällt auf, dass fast ebenso viele Sklaven in Brasilien wie in der Karibik landeten, allerdings befanden sich die wichtigsten Handelszentren für Sklaven in der Karibik. Brasilien war hingegen Netto-Importeur und war auch nicht so sehr darauf bedacht, für Nachkommen unter den Sklaven zu sorgen. Vielmehr lag es an den Portugiesen, die für den Nachschub der menschlichen Ware verantwortlich waren und auch für die Kolonialgebiete der Spanier illegal Sklaven nach Südamerika sowie in die Karibik brachten, da dort der Menschenhandel nicht erlaubt war.

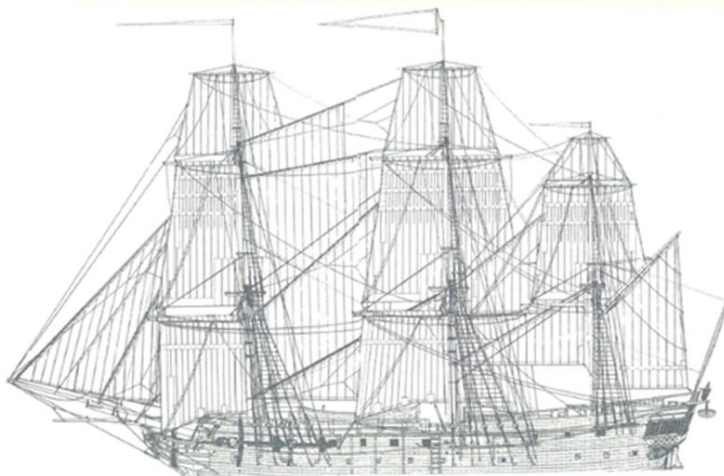
Der hohe Anteil männlicher Sklaven von etwa 2/3, die physisch unerträglichen Plantagenarbeiten sowie die hohe Sterblichkeitsrate bereits im Kindesalter waren ausschlaggebend dafür, dass die Lebensdauer auf den Plantagen nach maximal 10 Jahren endete.⁹

⁹ Vgl. Rinke, Stefan & Schulze, Frederik: Kleine Geschichte Brasiliens, München 2013, S. 32;

3.2 Aufbau üblicher Sklavenschiffe

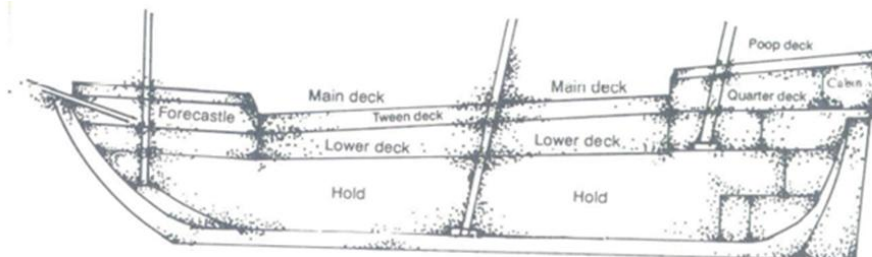
Von außen wirkten die Sklavenschiffe wie ganz normale Segelschiffe, die man für den üblichen Verkehrsweg in den Gewässern einsetzte. Neben dem Transport von Sklaven wurden auch andere Güter an Bord mitgeführt, wie etwa Gold oder Elfenbein, zwei beliebte Produkte, die man aus Afrika über den Atlantik transportierte. Die nachstehende Abbildung zeigt das Äußere solcher Sklavenschiffe.¹⁰ Die darauf folgende Skizze gibt Hinweis auf die Beladeflächen im Rumpf des Schiffes.

Abb. 5: Beispiel eines niederländischen Sklavenschiffes



Quelle: Klein, Herbert S.: The Atlantic Slave Trade, Cambridge University Press, Cambridge 1999, S. 145;

Abb. 6: Aufbau eines französischen Sklavenschiffes



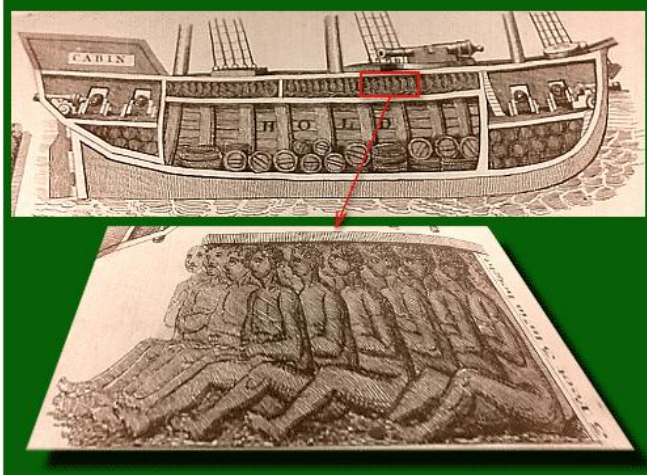
Quelle: Postma, Johannes M.: The Dutch in the Atlantic Slave Trade 1600 – 1815, Cambridge University Press, Cambridge 1990, S. 143;

Anhand der nächsten Abbildung wird ersichtlich, dass die Sklaven meist im Zwischendeck (tween deck) untergebracht, und im Frachtraum (Hold) unterhalb die Güter verladen wurden.

¹⁰ Vgl. Klein, Atlantic, S. 144;

Die meisten bildlichen Quellen zur Unterbringung der Sklaven auf den Schiffen stammen aus dem frühen 19. Jahrhundert, als Abolitionisten für deren Verbreitung sorgten. Dies gilt auch für die nachstehende Abbildung, welche Robert Walsh in seiner Abhandlung zu Brasilien veröffentlichte.

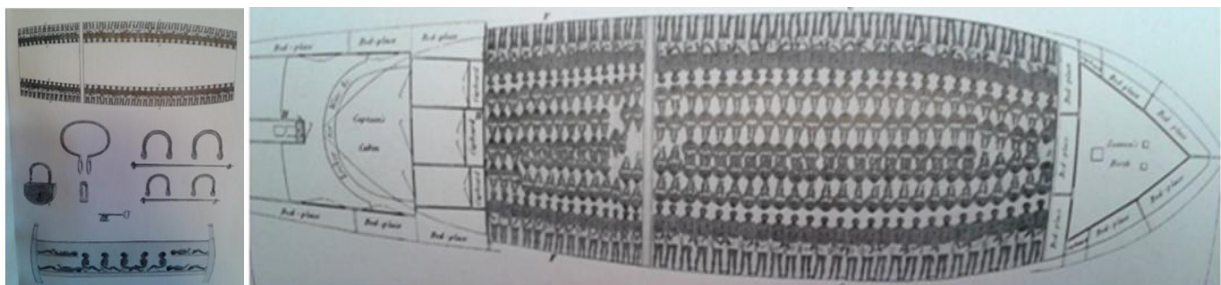
Abb. 7: Unterbringung der Sklaven im Zwischendeck



Quelle: Walsh, Robert: Como transportar escravos em navios negreiros, Notices of Brazil, 1831, Online unter: <http://serqueira.com.br/mapas/navnegro.htm>, Zugriff am 12.4. 2013;

Die beiden nachstehenden Abbildungen zeigen die Sklaven im Zwischendeck auf der Reise während der Middle Passage. Dabei ist gut zu erkennen, dass die Sklaven überhaupt keine Bewegungsfreiheiten hatten. Sie waren nebeneinander sitzend oder liegend zusammengepresst und miteinander an Händen und Beinen gefesselt. Die linke Abbildung zeigt zudem noch die Vorrichtungen, die zum Fesseln verwendet wurden.¹¹

Abb. 8 , Abb. 9: Unterbringung der lebenden Ware auf einem Sklavenschiff zu Anfang des 19. Jahrhunderts



Quelle: Olbert, Ernst A.: England als Sklavenhändler und Sklavenhalter, Berlin 1940, S. 17;

¹¹ Vgl. Olbert, Ernst A.: England als Sklavenhändler und Sklavenhalter, Berlin 1940, S. 9;

3.3 Der transatlantische Dreieckshandel

Der transatlantische Dreieckshandel war eine erweiterte Form des atlantischen Sklavenhandels. Den Beginn des atlantischen Sklavenhandels machte Portugal durch die ersten Entdeckungsreisen in die Neue Welt. Daraus entwickelte sich Ende des 17. Jahrhunderts der transatlantische Dreieckshandel, ein Geschäft das von den Europäern betrieben wurde und sich über drei Kontinente erstreckte. Der Startpunkt dieses Handels lag in Europa, wo minderwertige Waren, wie Tabak, Stahl, Feuerwaffen oder Glasperlen an die westafrikanische Küste verschifft wurden. Dort wurden die Güter gegen Sklaven eingetauscht. Anschließend beförderte man die afrikanischen Eingeborenen über den Atlantik in die Neue Welt. Diese Atlantiküberfahrt war der härteste Teil der Reise (Middle Passage genannt) auf welcher viele Sklaven den Tod fanden. In der Karibik wurde die menschliche Ware schließlich gegen hochwertige Güter, wie Rum, Rohrzucker oder Baumwolle eingetauscht, die man in der letzten Reise zurück nach Europa verschiffte, wo sie schließlich auf den Märkten mit hohen Gewinnen verkauft wurde. Betrieben haben diesen Handel Portugal, Holland, Dänemark, Deutschland, Frankreich und vor allem England. Erst mit der Abschaffung der Sklaverei durch die Briten am Beginn des 19. Jahrhunderts kam der transatlantische Dreieckshandel weitgehend zum Stillstand.¹²

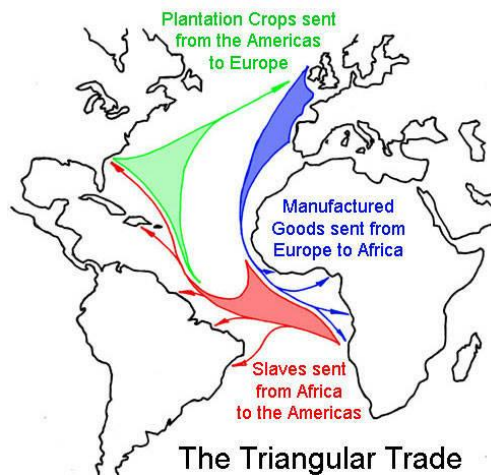
Der atlantische Ozean wurde damit zum wichtigsten europäischen Handelszentrum und entwickelte sich zu einer immer stärker ineinander verflochtenen ökonomisch-wirtschaftlichen Region, in welcher alle europäischen Großmächte dasselbe Ziel verfolgten: Die individuelle Wirtschaft voranzutreiben.¹³

Die härteste Reise, jene von Afrika nach Amerika (Middle Passage) wird im folgenden Kapitel näher beschrieben.

¹² Vgl. Boddy-Evans, Alistair: The Trans-Atlantic Slave Trade, Online unter: <http://africanhistory.about.com/od/slavery/tp/TransAtlantic001.htm>, Zugriff am 11.01.2013;

¹³ Vgl. Engermann, Stanley L. / Solow, Barbara L.: British Capitalism and Caribbean Slavery, The Legacy of Eric Williams, Cambridge etc: Cambridge University Press 1987, S. 79;

Abb. 10: Geographische Übersicht des Atlantischen Dreieckshandels im 17. und 18. Jahrhundert



Quelle: Boddy-Evans, Alistar, Online unter:
<http://0.tqn.com/d/africanhistory/1/0/7/M/TriangleTrade001.jpg>,
Zugriff am 17.04. 2013;

3.4 Middle Passage

Die Reise der Sklavenschiffe, von Afrika über den Atlantik nach Amerika wurde als Middle Passage bezeichnet, da es die mittlere Strecke im transatlantischen Dreieckshandel war. Auf dieser Reise wurden die Sklaven als Ware angesehen, rücksichtslos auf den Schiffen zusammengepresst und aneinander gekettet.¹⁴

Die nachfolgende Bildquelle zeigt eine Form der Sklavenunterbringung im Schiffsbauch während der Middle Passage, menschenunwürdige Zustände, die heute undenkbar sind.

Abb. 11: Unterbringung der Sklaven während der Middle Passage



Quelle: Rod Brown: Courtesy of the British Empire and Common Wealth Museum, In:
<http://kconsciouscorner.blogspot.co.at/2012/02/middle-passage.html>,
Zugriff am 14.4. 2013;

¹⁴ Vgl. Wheeler, Heather: Black Peoples of America - The Middle Passage, 2012, Online unter:
http://www.historyonthenet.com/Slave_Trade/middle_passage.htm, Zugriff am 12.01 2013;

Die atlantische Überfahrt ist wohl der abschreckendste Aspekt des transatlantischen Sklavenhandels. Das Ziel der Investoren war es, die Sklaven, die man gegen europäische Waren eingetauscht hatte, ohne große Verluste über die Middle Passage zu bringen. Bei einer Atlantiküberfahrt mit 300 Sklaven an Bord brachte jeder Tote einen wirtschaftlichen Verlust von 0,67%. Da die Sterberate zu Beginn des transatlantischen Sklavenhandels bei etwa 15% lag, entstand ein finanzieller Verlust von etwa einem Drittel des möglichen Gesamtgewinnes. Erreichten nur zwei Drittel aller Sklaven unversehrt das amerikanische Festland, war das Unternehmen aus wirtschaftlicher Sicht nicht mehr rentabel.¹⁵

Man versuchte daher schon im Vorfeld darauf zu achten, die Voraussetzungen dafür zu schaffen, um eine möglichst hohe Gewinnspanne erzielen zu können. Die Schiffe wurden deshalb mit der größten möglichen Anzahl von Sklaven befüllt, wodurch die Gefahr von Epidemien in Kauf genommen wurde. Vor allem achtete man darauf, die Middle Passage so schnell wie möglich zu überwinden.¹⁶

Im 18. Jahrhundert entstanden speziell für den Sklavenhandel die sogenannten „slaver“ oder „negrier“. Ihr Volumen betrug nur etwa die Hälfte, wie das der üblichen Handelsschiffe am atlantischen Ozean und sie waren durchschnittlich mit 320 Sklaven beladen, was so viel bedeutet, dass für eine Tonne des Schiffes 1,6 Sklaven kommen würden.¹⁷

Ein Sklave hatte auf der Middle Passage nur etwa 0,5 m² Platz, bis 1799 in England schließlich beschlossen wurde, Sklaven zumindest einen Platz von 0,75 m² zu gewähren.¹⁸

Während dieser gefährlichen Überfahrt war auch ein großes Mannschaftspersonal verfügbar. Die Rede ist von etwa 35 Seeleuten und Matrosen, die auf der Middle Passage an Bord waren, in einigen Fällen sollen es sogar bis zu 60 gewesen sein.¹⁹

Um die Sterberate am Schiff zu senken, kam es zur Kupferblechbeschichtung über den Holzrümpfen, wodurch die Schiffe schneller und resistenter wurden und damit die Zeit sowie die Sterberate während der Middle Passage deutlich gesenkt werden konnten. Die Atlantiküberquerung von Afrika nach Westindien sowie jene an die Ostküste Nordamerikas nahmen etwa 2-3 Monate in Anspruch. Fahrten, die unterhalb des

¹⁵ Vgl. Klein, Atlantic, S. 132, In: Meissner, Joachim, Mücke, Ulrich, Weber, Klaus: Schwarzes Amerika. Eine Geschichte der Sklaverei, München 2008, S. 70;

¹⁶ Vgl. Meissner, Amerika, S. 70;

¹⁷ Vgl. Klein, Atlantic, S. 132, S. 143f.; In: Meissner, Amerika, S. 70;

¹⁸ Vgl. Klein, Atlantic, S. 132f., In: Meissner, Amerika, S. 71;

¹⁹ Vgl. Klein, Atlantic, S. 84, In: Meissner, Amerika, S. 72;

Äquators begannen, waren aber deutlich kürzer. Der Grund lag in den unterschiedlichen Windrichtungen (Passatwinde), die südlich vom Äquator deutlich besser waren. So dauerte die hochfrequentierte Strecke von Angola nach Brasilien im Schnitt nur 36 Tage. Stürme oder andere Einflüsse auf See konnten die Zeit jedoch auch verlängern, weshalb man automatisch von einer längeren Zeitspanne ausging. Während des 19. Jahrhunderts, als die Sklaverei in vielen Staaten allmählich abgeschafft wurde, konnte die Dauer der Middle Passage auf technisch fortgeschrittenen Schiffen deutlich verkürzt werden.²⁰

Ein Aspekt, der im Weiteren wesentlich zur Senkung der Sterblichkeitsrate beitrug, ist auf die richtige Ernährung zurückzuführen. Anfangs wurden die Lebensmittel noch aus Europa mitgebracht. Aus Diatgründen stieg man jedoch am Beginn des 18. Jahrhunderts auf frische Lebensmittel aus Afrika um, welche die Sklaven aus ihrer Heimat gewohnt waren. Darunter waren Produkte wie Yamswurzeln, Fisch, Kokosnuss oder Bohnen, wobei man darauf achtete, Passagiere so zu ernähren, wie sie es auch selbst taten, da nicht jeder Sklave alle Lebensmittel vertragen hatte. Auch die Wasservorräte waren ein enorm wichtiger Bestandteil, weshalb die Fässer vor der Atlantiküberfahrt einer genauen Überprüfung und Reinigung unterzogen wurden. Auf zwei Inseln, Sao Tome und Principe, wurde meist noch ein Zwischenstopp eingelegt, da dort die Wasserqualität hervorragend war.²¹

Die Menge an Nahrungsmitteln, die jedem Sklaven zustanden, belief sich ca. auf 2000 Kalorien pro Tag wobei es zweimal täglich etwas zu essen gab, und zudem auch in kleinen Mengen Genussmittel wie Alkohol und Tabak ausgegeben wurden. Ein großes Problem für die Investoren waren Sklaven, die während der Überfahrt erkrankten, da diese erheblich an Marktwert verloren und in Amerika nicht mehr gewinnbringend verkauft werden konnten. Oft war es finanziell sogar besser, wenn die Sklaven an Bord starben, als krank ans Ziel zu gelangen, da die Kapitäne durch die Versicherung von Sklaven etwa zwei Drittel ihres ursprünglichen Marktwertes zurückbekamen, sollten diese die Reise nicht überleben. Deshalb ließ man sie lieber im Atlantik ertrinken und konnte dadurch wiederum bei Lebensmitteln Einsparungen erzielen. Gefährlich war auch die Ansteckungsgefahr im Krankheitsfall, weshalb man versuchte, kranke von gesunden Sklaven, so gut es ging, zu trennen.²²

²⁰ Vgl. Klein, Atlantic, S. 130, In: Meissner, Amerika, S. 72;

²¹ Vgl. Meissner, Amerika, S. 73;

²² Vgl. Klein, Atlantic, S. 94; David, Thomas, Etemad, Bouda, Schaufelbühl, Janick M.: Schwarze Geschäfte. Die Beteiligung von Schweizern an Sklaverei und Sklavenhandel im 18. und 19. Jahrhundert, Zürich 2005, S. 45f., In: Meissner, Amerika, S. 73-76;

Während die Sklaven in der Nacht unter Deck aneinander gekettet wurden, durften sie unter Tags auch lange an Deck kommen, wo sie teilweise mit Musik und Trommeln zum Tanzen animiert wurden, damit der Bewegungsmangel ausgeglichen wurde. Für die medizinische Versorgung hatten die Schiffe auch immer einen Arzt mit an Bord, der für die Kontrolle des Gesundheitszustandes der Sklaven zuständig war. Man kann jedoch davon ausgehen, dass angesehene Ärzte auf Sklavenschiffen eine Seltenheit gewesen sind, da die Bezahlung und auch das Leben an anderen Arbeitsplätzen verlockender waren. Dennoch war es für die Ärzte zur damaligen Zeit oft nur schwer herauszufinden, wo die Ursachen für diverse Krankheiten zu suchen waren, da der medizinische Wissensstand nicht gegeben war und erst im 19. Jahrhundert sich systematische Kenntnisse dazu zusammen fügten.²³

In der Zeit vom Beginn der europäischen Expansion bis zur Abschaffung der Sklaverei im Verlauf des 19. Jahrhunderts überlebten etwa 15% der Sklaven die Überfahrt nicht, bis zum Ende des 16. Jahrhunderts waren es teilweise sogar 20%, wobei die Tendenz sank. Um 1750 lag die Todesrate nur mehr bei etwa 8%. Bevor der Handel im 19. Jahrhundert schließlich eingestellt wurde, konnten bereits 95% der Sklaven lebend nach Amerika gebracht werden.²⁴

Viel höher soll die Sterblichkeitsrate aber beim europäischen Personal gelegen sein, weshalb die Anzahl des Mannschaftspersonals derart hoch auf den Schiffen war. Die Investoren hatten den Vorteil, dass sie für die Matrosen im Vergleich zu den Sklaven nicht bezahlen mussten. Deshalb wurde in das Leben solcher Menschen oft weniger investiert, als in jenes der Sklaven, die schließlich gesund in Amerika einen beträchtlichen Gewinn einbrachten.²⁵ Im nächsten Kapitel wird das Leben eines Sklaven während der Middle Passage beschrieben, um einen besseren Einblick in die Realität dieser Überfahrt zu bekommen.

²³ Vgl. Klein, Atlantic, S. 95, In: Meissner, Amerika, S. 74;

²⁴ Vgl. Drescher, Seymour, Engerman, Stanley: A Historical Guide to World Slavery, Oxford-New York 1998, S. 275, In: Meissner, Amerika, S. 74;

²⁵ Vgl. Weber, Klaus: Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel 1680-1830, Unternehmen und Familien in Hamburg, Cadix und Bordeaux, München 2004, S. 274, In: Meissner, Amerika, S. 76;

3.5 Olaudah Equiano

Ein Sklave, namens Olaudah Equiano, der unter anderem die Reise auf der Middle Passage hautnah miterlebte, veröffentlichte im Jahre 1789 seine eigene Lebensgeschichte, in der er unter anderem auf die Atlantiküberfahrt näher eingegangen ist:

„So reiste ich immer weiter, bald zu Land, bald zu Wasser, durch unterschiedliche Länder und verschiedene Nationen, bis ich schließlich, sechs oder sieben Monate, nachdem ich geraubt worden war, an der Meeresküste ankam.... Das erste, was meine Augen begrüßte, als ich an der Küste ankam, war die See und ein Sklavenschiff, das gerade vor Anker lag und auf seine Ladung wartete. Dieser Anblick erfüllte mich mit Erstaunen, das sich jedoch bald in Schrecken verwandelte, als ich an Bord geschleppt wurde.“²⁶

Olaudah beschreibt, wie er von Männern der Mannschaft sofort geschüttelt und gestoßen wurde, um seinen Gesundheitszustand herauszufinden. Er lebte ständig in der Angst, dass er an einen Platz gebracht würde, an dem er getötet wird. Der Sklave beschreibt diese Männer, geht auf deren unterschiedliche Hautfarbe ein, ihre langen Haaren und der ungewöhnlichen Sprache.²⁷

"So groß war mein Grauen und meine Angst über das, was ich sah, daß ich wahrhaftig, wären zehntausend Welten mein eigen gewesen, sie alle von Herzen gern dafür gegeben hätte, mit dem geringsten Sklaven in meinem Vaterland zu tauschen. Als ich mich auf dem Schiff umschaute und einen großen kupfernen Seidekessel und eine Menge Schwarzer aller Art sah, die aneinandergekettet waren und deren Gesichter Niedergeschlagenheit und Leid ausdrückten, da zweifelte

²⁶ Edwards, Paul: Merkwürdige Lebensgeschichte des Sklaven Olaudah Equiano, von ihm selbst veröffentlicht im Jahre 1789, Frankfurt am Main 1990, S. 61f.;

²⁷ Vgl. Edwards, Lebensgeschichte, S. 62;

*ich nicht länger an meinem Schicksal, und überwältigt von Schrecken und Furcht sank ich ohnmächtig auf dem Deck nieder."*²⁸

Am Schiff wurde er sofort von einigen Schwarzen umkreist, die ihn betrachteten und mit ihm einige aufmunternde Worte wechselten, jedoch ohne Erfolg. Olaudah zweifelte immer noch, ob er hier am Schiff umgebracht wird und fragt die Männer, ob man sie hier am Schiff verspeisen würde. Die anderen Sklaven teilten ihm mit, dass dem nicht so sei. In der Zwischenzeit bekam Olaudah von einem der Seeleute eine hochalkoholische Flüssigkeit. Er weigerte sich anfangs, sie anzunehmen, weshalb sie ihm von einem anderen Sklaven verabreicht wurde.²⁹

*"Ich benetzte meinen Gaumen mit einem bißchen, aber statt dadurch gestärkt zu werden, wie sie annahmen, geriet ich in äußerste Bestürzung über das seltsame Gefühl, das es auslöste, denn ich hatte nie vorher ein solches Getränk gekostet. Bald darauf gingen die Schwarzen, die mich an Bord gebracht hatten, davon und überließen mich meiner Verzweiflung. Ich sah mich nun jeder Möglichkeit beraubt, in mein Vaterland zurückzukehren; nicht einmal der kleinste Funke Hoffnung war mir geblieben, ans Ufer zu kommen, das mir jetzt so freundlich erschien.... ich wünschte mich in meine vorherige Sklaverei zurück."*³⁰

Als er unter Deck gebracht wurde, kam ihm ein fürchterlicher Gestank entgegen, den er bis jetzt noch von nirgends her kannte. Durch die Übelkeit, die ihn dadurch erfuhr, war es ihm nicht möglich, sein Essen zu sich zu nehmen.³¹

"Ich sehnte mich nun nach dem letzten Freund, dem Tod als Erlösung. Bald aber kamen zu meinem Kummer zwei Weiße und boten mir etwas zu essen an. Auf meine Weigerung hielt mich der eine an den Händen fest, legte mich, soweit ich mich erinnere, über die Winde,

²⁸ Edwards, Paul: Merkwürdige Lebensgeschichte des Sklaven Olaudah Equiano, von ihm selbst veröffentlicht im Jahre 1789, Frankfurt am Main 1990, S. 63;

²⁹ Edwards, Lebensgeschichte, S. 63;

³⁰ Edwards, Paul: Merkwürdige Lebensgeschichte des Sklaven Olaudah Equiano, von ihm selbst veröffentlicht im Jahre 1789, Frankfurt am Main 1990, S. 63f.;

³¹ Vgl. Edwards, Lebensgeschichte, S. 64;

*und fesselte meine Füße, während der andere mich furchtbar peitschte. Eine solche Behandlung hatte ich nie vorher erfahren, und sosehr ich das Wasser als ein mir ganz neues Element fürchtete, so wäre ich doch gern über Bord gesprungen, wenn ich über die Stricknetze hätte kommen können."*³²

Doch alle Sklaven, die nicht festgekettet waren, wurden vom Schiffspersonal streng beobachtet, damit es keinem möglich war, sich über Bord ins Wasser zu werfen, was aber wohl den sicheren Tod bedeutet hätte. Die Zustände am Schiff waren für viele furchtbarer, als der Gedanke an den Tod. Es gab einige Sklaven an Bord, die versuchten, so zu entkommen. Vielen gelang dies aber nicht und es folgten grausame Misshandlungen. Aber auch das Verweigern der Essensaufnahme wurde von den Weißen nicht geduldet und die Sklaven wurden stündlich ausgepeitscht. Auch Olaudah passierte dies manchmal, als er das Essen verweigerte. Nach einiger Zeit fand er Sklaven aus seinem eigenen Volk, die er schließlich fragte, wohin man sie bringen würde. Als Antwort bekam Olaudah, dass sie in ein neues Land gebracht werden würden und dort für andere Menschen Arbeit zu verrichten hätten. Olaudahs Ängste schwanden dadurch etwas, als er erfuhr, nur arbeiten zu müssen, da er sich sicher war, sterben zu müssen.³³

*"Ich fürchtete jedoch noch immer, umgebracht zu werden, so wild kam mir das Aussehen und das Verhalten der weißen Männer vor, denn bei keinem Volk hatte ich je Beispiele einer so viehischen Grausamkeit gesehen, die sich nicht nur gegen uns Schwarze richtete, sondern selbst gegen einige Weiße. Einmal, als wir auf Deck sein durften, sah ich, wie ein Weißer am Fockmast mit einem dicken Strick so grausam gepeitscht wurde, daß er daran starb, er wurde über Bord geworfen, wie ein Stück Vieh. Dies ließ mich diese Leute um so mehr fürchten, und ich erwartete nicht anderes, als daß man es mit mir genauso machen würde."*³⁴

³² Edwards, Paul: Merkwürdige Lebensgeschichte des Sklaven Olaudah Equiano, von ihm selbst veröffentlicht im Jahre 1789, Frankfurt am Main 1990, S. 64;

³³ Vgl. Edwards, Lebensgeschichte, S. 64f.;

³⁴ Edwards, Paul: Merkwürdige Lebensgeschichte des Sklaven Olaudah Equiano, von ihm selbst veröffentlicht im Jahre 1789, Frankfurt am Main 1990, S. 65;

Olaudah wollte mehr von diesen Weißen Menschen erfahren und fragte seine Stammesmitglieder, in welchem Land diese Menschen wohnen, oder ob dieses hohle Ding, mit dem Oladah das Schiff meinte, deren zu Hause wäre. Er erfuhr, dass sie in einem Land leben würden, das unter allen Schwarzen niemand kennen würde, weil es sich in so weiter Ferne befinde. Er wollte auch wissen, wie es möglich sein kann, dass sich dieses Ding (Schiff) überhaupt in Bewegung setzt, bekam aber keine Antwort darauf. Die Sklaven wussten nur, dass die Tücher, die über dem Deck im Winde wehten und durch Seile an den großen Holzpflocken befestigt sind dafür da seien, dass sich das Schiff in Bewegung setzt.³⁵

*"Solange wir an der Küste blieben, war ich gewöhnlich an Deck, und eines Tages sah ich zu meiner großen Verwunderung eines dieser Schiffe mit aufgespannten Segeln einlaufen. Sobald die Weißen es sahen, erhoben sie lautes Geschrei, das uns erstaunte, noch mehr aber die Tatsache, daß das Schiff immer größer wurde, je näher es kam. Endlich wurde der Anker ausgeworfen, und zu meinem und meiner Landsleute größtem Erstaunen blieb es nun stehen; jetzt waren wir überzeugt, daß dies mit Zauberei geschehe. Bald darauf setzte das andere Schiff seine Boote aus, und sie kamen zu uns an Bord; die Leute von beiden Schiffen schienen sehr froh zu sein, einander zu sehen. Einige der fremden drückten auch uns Schwarzen die Hand und gaben uns Handzeichen, die, wie ich annehme, bedeuten sollten, wir würden nun bald in ihr Land kommen. Aber wir verstanden sie nicht."*³⁶

Als das Schiff mit menschlicher Ware und anderen Produkten gefüllt wurde, verließ es den afrikanischen Hafen, doch keiner von den Sklaven konnte sehen, wie das Schiff tatsächlich in Bewegung gebracht wurde, da alle afrikanischen Eingeborene unter Deck angekettet wurden. Da der Gestank im Schiffsbauch immer schlimmer wurde, durften einige Sklaven oberhalb des Decks bleiben und die Meerluft genießen.³⁷

³⁵ Vgl. Edwards, Lebensgeschichte, S. 65f;

³⁶ Edwards, Paul: Merkwürdige Lebensgeschichte des Sklaven Oladah Equiano, von ihm selbst veröffentlicht im Jahre 1789, Frankfurt am Main 1990, S. 66;

³⁷ Vgl. Edwards, Lebensgeschichte, S. 66f.;

*"Als die ganze Ladung da zusammengepfercht war, wurde es vollkommen pestilentialisch. Die Geschlossenheit des Stauraums, die Hitze des Klimas, dazu die Menge Menschen, die so dicht zusammengepfropft waren, daß man sich kaum umdrehen konnte, all das ließ uns beinahe ersticken. Die starken Ausdünstungen, die dadurch entstanden, machten die Luft bald vor lauter ekelhaftem Gestank zum Atmen völlig untauglich und ließ unter den Sklaven Krankheiten ausbrechen, an denen viele starben."*³⁸

Nicht nur der Gestank und die Krankheiten machte den Sklaven zu schaffen, auch wegen der großen Ketten, mit denen die Sklaven aneinander gebunden waren, entstanden unerträgliche Qualen. Viele Frauen, die vor Angst schrien sowie die letzten Laute der Sklaven kurz vor dem Tode verschlimmerten auch das psychische Wohlbefinden für die restlichen Sklaven. Olaudah Equiano hatte zwei Vorteile. Erstens erlitt er ständig Schwächeanfälle, weshalb er oft an Deck gebracht wurde, und zweitens war er noch ein Kind, weshalb er nicht gefesselt war.³⁹

*"Eines Tages hatten sie eine Menge Fische gefangen; sie töteten sie und aßen davon, soviel sie mochten; den Rest schütteten sie dann zu unserem Erstaunen wieder in die See, anstatt uns auch nur das geringste davon abzugeben, wie wir gehofft hatten. Wir baten und bettelten so viel wir konnten, aber alles war vergebens. Einige meiner Landsleute, vom bitteren Hunger angetrieben, nutzten eine Gelegenheit, als sie sich unbeobachtet glaubten, und nahmen heimlich einige Fische; sie wurden aber entdeckt und bekamen für ihren Versuch schwerste Schläge."*⁴⁰

Einmal gelang es zwei aneinander geketteten Landsleuten von Olaudah irgendwie, über Bord zu springen und ein weiterer, der aus gesundheitlichen Gründen nicht angekettet war, wagte denselben Versuch. Mit einem Rettungsboot ruderten sofort weiße

³⁸ Edwards, Paul: Merkwürdige Lebensgeschichte des Sklaven Olaudah Equiano, von ihm selbst veröffentlicht im Jahre 1789, Frankfurt am Main 1990, S. 67;

³⁹ Vgl. Edwards, Lebensgeschichte, S. 67;

⁴⁰ Edwards, Paul: Merkwürdige Lebensgeschichte des Sklaven Olaudah Equiano, von ihm selbst veröffentlicht im Jahre 1789, Frankfurt am Main 1990, S. 68;

Mannschaftmitglieder den Entkommenen hinterher. Zwei ertranken bei diesem Verzweiflungsakt, den anderen konnten die Matrosen wieder einfangen und bestrafen ihn durch unvorstellbare Misshandlung, und das, obwohl das Ziel des Sklaven nur mehr der Tod war. Als das Schiff der Insel Barbados näher kam, hörten die Sklaven die Weißen vor Freude lautstark schreien, doch niemand der Schwarzen konnte ihre Freude deuten. Als am Hafen von Bridgetown das Sklavenschiff anlegte, sahen die Sklaven viele andere Schiffe. Kurz darauf wurden sie von Kaufleuten und Plantagenbesitzern in unterschiedliche Gruppen gesplittet. Anschließend wurden sie genau untersucht und mit Handzeichen wurde ihnen gedeutet, dass man sie an die Küste bringen würde.⁴¹

*"Wir schlossen daraus, daß wir von diesen, in unseren Augen so häßlichen Leuten gegessen werden sollten, und als wir bald danach alle wieder unter Deck gebracht wurden, zitterten wir vor Schrecken und Angst, und die ganze Nacht lang war nichts als bitteres Weinen über diese Aussichten zu hören, so lange, bis die Weißen schließlich einige alte Sklaven vom Land holten, um uns zu beruhigen. Diese sagten uns, wir würden nicht gefressen werden, sondern wir sollten arbeiten, und wir kämen bald an Land, wo wir viele unserer Landsleute sehen würden."*⁴²

Als die Sklaven das Schiff verlassen hatten, kamen viele Afrikaner, die verschiedene Sprachen verwendeten auf sie zu, Sklaven, die schon länger dort arbeiteten. Nachdem man sie weiter auf den Hof des Kaufmanns brachte, wo man sie für einige Zeit einsperrte, wurden sie zum Verkauf an die Plantagenbesitzer freigegeben.⁴³

Anhand dieser erschütternden Lebensgeschichte des Sklaven Olaudah Equiano kann man sich in das Leben der Sklaven während der Middle Passage hineinversetzen. Es wird von der grausamen Vorgehensweise der Sklavenhändler berichtet, sodass man diesem Bericht von Equiano deutlich mehr abgewinnen und einen klaren Einblick in die Sklaverei dieser Zeit bekommen kann, als es in zahlreichen anderen Büchern beschrieben wird, die nicht auf eigener Erfahrung aufbauen.

⁴¹ Vgl. Edwards, Lebensgeschichte, S. 68f;

⁴² Edwards, Paul: Merkwürdige Lebensgeschichte des Sklaven Olaudah Equiano, von ihm selbst veröffentlicht im Jahre 1789, Frankfurt am Main 1990, S. 70;

⁴³ Vgl. Edwards, Lebensgeschichte, S. 70f.;

Im folgenden Kapitel wird der Begriff Kolonialismus erläutert und in Verbindung mit dem Sklavenhandel gesetzt.

3.6 Sklavenhandel und Kolonialismus

Ab dem 16. Jahrhundert kann man den Sklavenhandel und den Kolonialismus als zwei Systeme betrachten, die deutlich miteinander verschmolzen. Durch den Beginn der Kolonialisierung in der Neuen Welt und die Verwendung afrikanischer Eingeborener stieg zugleich auch der Sklavenhandel, ohne welchen die Kolonien aus wirtschaftlicher Sicht nicht überlebt hätten.⁴⁴ Die Definition des Begriffes Kolonialismus laut Duden ist folgende:

*"Der Kolonialismus ist eine auf Erwerb und Ausbau von Kolonien gerichtete Politik unter dem Gesichtspunkt des wirtschaftlichen, militärischen und machtpolitischen Nutzens für das Mutterland bei gleichzeitiger politischer Unterdrückung und wirtschaftlicher Ausbeutung der abhängigen Völker."*⁴⁵

Eine etwas ausführlichere Definition liefert der Globalhistoriker, Jürgen Osterhammel:

„Kolonialismus ist eine Herrschaftsbezeichnung zwischen Kollektiven, bei welcher die fundamentalen Entscheidungen über die Lebensführung der Kolonisierten durch eine kulturell andersartige und kaum anpassungswillige Minderheit von Kolonialherren unter vorrangiger Berücksichtigung externer Interessen getroffen und tatsächlich durchgesetzt werden. Damit verbinden sich in der Neuzeit in der Regel sendungsideologische Rechtfertigungsdoktrinen, die auf

⁴⁴ Vgl. Winzer, Fritz: Herren, Sklaven und Soldaten, Die Geschichte der Kolonialpolitik vom 15. bis zum 20. Jahrhundert, Frankfurt-Berlin-Wien 1985, S. 166;

⁴⁵ Duden, Online, Zugriff am 15.01. 2013;

*der Überzeugung der Kolonialherren von ihrer eigenen kulturellen
Höherwertigkeit beruhen.“⁴⁶*

Blickt man nun auf die Ziele des Sklavenhandels, kann man klar die Gemeinsamkeiten mit dem Kolonialismus erkennen. Vor allem die Verbesserung der wirtschaftlichen Situation war das Ziel der Kolonialmächte. Diese wurde durch die Verwendung von Sklaven aus Afrika erreicht, die von Händlern über die Middle Passage gebracht wurden, und in den amerikanischen Kolonien als Arbeitskräfte hauptsächlich in den Zuckerplantagen eingesetzt wurden. Kolonien in der Neuen Welt wurden im Verlauf der Zeit von vielen europäischen Großmächten gegründet, beginnend bei Portugal und Spanien, über Holland bis zu den Franzosen, den Dänen und den Engländern. Der Kolonialismus war somit ein kontinuierlicher Bestandteil für die florierende europäische Wirtschaft, wobei der Sklavenhandel wichtigster Bestandteil des kolonialen Handels war. Mit dem Sklavenhandel wurde der Kolonialismus ausgebaut. Großbritannien übernahm neben Portugal zusehend die Verantwortung für dieses Geschäft und als Ausdruck des britischen Merkantilismus wurde der transatlantische Dreieckshandel immer wichtiger für die Wirtschaft in den Kolonien.⁴⁷

⁴⁶ Osterhammel, Jürgen: Kolonialismus, Geschichte Formen Folgen, München 1995, S. 21;

⁴⁷ Vgl. Winzer, Herren, S. 166;

4. Sklavenhandel und Sklavenökonomien der europäischen Großmächte

4.1 Italien

Die Sklaverei war in der italienischen Wirtschaft im Spätmittelalter ein wichtiger Geschäftszweig, wobei die Städte Norditaliens, Genua und Venedig, eine entscheidende Rolle spielten, auf die in diesem Kapitel näher eingegangen werden soll.

Gegen Ende des 13. Jahrhunderts wurde Italien immer bedeutender, wenn es um Sklaventransporte ging. Mit ihren Handelsschiffen hatten sie die Kontrolle in großen Bereichen des Mittelmeerraumes und hatten schon im 14. Jahrhundert eine Monopolstellung im mediterranen Handelsgeschäft. Auf ihren Schiffen wurden hauptsächlich Slawen nach Ägypten verschifft, wo sie schließlich in Mamelukenbataillonen (Militärsklaven) eingesetzt wurden. Als andere wichtige Orte für Sklavenbeschaffungen erwiesen sich vor allem die Küstengebiete rund um das Schwarze Meer, darunter speziell die Türkei und Südrussland.⁴⁸

Die Südfranzosen und die Katalanen erkannten jedoch bald, dass Italien mit dem Sklavenhandel wirtschaftlich immer stärker wurde, weshalb diese versuchten, den Handel zu kopieren und ebenfalls Sklaven nach Ägypten beförderten. Dadurch kam es zu weitreichenden Handelsbeziehungen, bei denen sich alle christlichen Mittelmeermächte beteiligten, die genuesische Flotte dabei aber die Vorherrschaft behielt.⁴⁹

Italienische Händler verstanden es, gute Geschäfte zu machen und dehnten ihr Handelsnetzwerk im gesamten Mittelmeerraum aus. Vor allem die nordafrikanischen Küsten sowie einige Abschnitte am Schwarzen Meer waren begehrte Handelsplätze, von denen aus sie Waren nach Europa transportierten und diese dort verkauften. Am Ende des 13. Jahrhunderts waren in Italien hauptsächlich nur mehr die Stadtrepubliken Genua und Venedig im Seehandel erfolgreich. Anfangs beherrschten sie die Gebiete im Tyrrhenischen Meer sowie entlang der Adria. Später wurden die Handelsbeziehungen vermehrt im ganzen Mittelmeerraum ausgedehnt. Im mediterranen Raum sowie in vielen Gebieten an den Schwarzmeerküsten kam es lange Zeit zu kriegerischen

⁴⁸ Vgl. Verlinden, Charles: Wo, wann und warum gab es einen Großhandel mit Sklaven während des Mittelalters? Forschungsinstitut für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte an der Universität zu Köln, Köln 1970, S. 18;

⁴⁹ Vgl. Verlinden, Charles: Medieval „Slavers“. Explorations in Economic History, Kent State University 1969, S. 1-14, In: Verlinden, Großhandel, S. 19;

Auseinandersetzungen der beiden italienischen Stadtstaaten. Durch ihr Vordringen zum Schwarzen Meer und weiter bis hin zum Asowschen Meer wurden sie für den Orient zum wichtigsten europäischen Handelspartner. Im Ausscheidungskampf gegen andere Städte Italiens konnten sich die Genuesen eher im 13. Jahrhundert durchsetzen, während Venedig ein Jahrhundert später die Vormachtstellung errang.⁵⁰

Vor allem aus dem östlichen Mittelmeerraum kam es zu einer kontinuierlichen Sklaveneinfuhr, im Speziellen aber aus der Krim durch den Seehandel am Asowschen Meer. Dieser Handel kam erst im 15. Jahrhundert zum Stillstand, als die Türken immer weiter nach Europa vordrangen. Beispielsweise 1420 kam es zu einer Einfuhr von etwa 10 000 Sklaven in Venedig, darunter hauptsächlich Frauen.⁵¹

Ausschlaggebend für den Sklavenhandel waren hauptsächlich die großen Handelsschiffe, die anfangs von freiwilligen Rudern betrieben wurden. Später ersetzte man diese durch Sträflinge, ehe Sklaven diese Arbeit übernahmen. Die Entwicklung dieser Transportschiffe geht auf die Genuesen zurück, wurde aber in Folge ebenso von Venezianern gebaut und eingesetzt.⁵²

4.1.1 Venedig

Zahlen aus dem 12. Jahrhundert veranschaulichen, dass die Geschäftsbeziehungen Venedigs ständig erfolgreicher wurden, nachdem schon im 10. Jahrhundert die ersten Ansätze erkennbar waren. Nicht nur Großhändler brachten dem Staat Geld in die Kasse, sondern auch viele Kleinunternehmer beteiligten sich an den Handelsgeschäften. In den Handel mit einbezogen war auch die menschliche Ware, wodurch in Venedig immer weniger Geld für Arbeitskräfte ausgegeben wurde und viele Kaufmänner großen Reichtum mit dem Sklavenhandel erlangten. Im heimischen Handel konnte Venedig auf sein Salz zurückgreifen, eines der wenigen eigenen Rohstoffe. Dadurch wurden sie zum Hauptlieferant für viele andere italienische Städte.⁵³

Wichtig für die venezianischen Sklavenhändler wurde die ursprünglich von Genuesen gegründete Hauptstation Caffa, ein Hafen an der Nordküste des Schwarzen Meeres. Es

⁵⁰ Vgl. Byrne, Eugene: Genoese Trade with Syria in the Twelfth Century, In: The American Historical Review 25.1920, S. 191-219, In: Menzel, Ulrich: Imperium oder Hegemonie. Genua und die mediterrane Weltwirtschaft 1261 - 1350. Folge 3. Forschungsbericht aus dem Institut für Sozialwissenschaften. Online unter: <http://www.digibib.tu-bs.de/?docid=00033701>, S. 4-6, Zugriff am 15.04. 2013;

⁵¹ Vgl. Vogt-Lüerssen, Maïke: Alltagsgeschichten des Mittelalters, Online unter: http://www.kleio.org/de/geschichte/alltag/kap_VII5.html, Zugriff am 27.12. 2012;

⁵² Vgl. Menzel, Imperium, S. 14;

⁵³ Vgl. Kretschmayr, Heinrich: Geschichte von Venedig, Zweiter Band: Die Blüte, Gotha 1920, S. 146f.;

befindet sich auf einer kleinen Halbinsel, die heute zur Ukraine gehört. Von dort wurde die menschliche Ware unterschiedlicher Hautfarbe in den Sklavenhandel gebracht, dabei hauptsächlich nach Kairo verkauft oder in Teile des christlichen Abendlandes, teilweise sogar nach Venedig selbst, wo im 15. Jahrhundert noch etwa 3 000 Sklaven gezählt wurden, ehe es hundert Jahre zuvor 1368 zu einem Sklavenaufstand gekommen war. Der Marktpreis für Sklaven stieg innerhalb von nur zwei Jahrhunderten teilweise um das Siebenfache an, wodurch das Geschäft immer unrentabler wurde.⁵⁴

Bis zum Ende des 15. Jahrhunderts konnte Venedig neben Genua seine Monopolstellung im mediterranen Raum halten und diese sogar bis nach Kleinasien ausweiten, wobei Genua mit der Zeit immer mehr als Konkurrent vorrückte. Nach Beginn des Levantehandels war Venedig bereits so weit fortgeschritten, dass die Stadt sogar Ausgangspunkt für Kreuzzüge wurde. Ausschlaggebend war ihre hervorragende Küstenlage. Die Schiffsroute über das Mittelmeer in den Osten nach Asien war deutlich kürzer als von Genua aus. Zudem hatten die Venezianer den Vorteil, dass sie schon Jahrhunderte lang Erfahrung mit dem Seehandel hatten und ihren Gegnern dadurch überlegen waren. Durch ihren ausgezeichneten Geschäftssinn wurde die Seerepublik immer reicher und auch ihr politischer Einfluss nahm kontinuierlich zu. Ende des 15. Jahrhunderts geriet auch Zypern unter venezianische Herrschaft. Dadurch entstand eine Handelsverbindung zwischen Sizilien und Kreta, wodurch das Gebiet entlang der Küste Dalmatiens (heutiges Kroatien) in Venedigs Herrschaftsbereich fiel. Mit Kreta entstanden auch weiter in den Osten Handelsverbindungen und es entwickelten sich Geschäfte mit Alexandria, Konstantinopel, Beirut, Haifa und schließlich der Hafenstadt Chania auf Kreta.⁵⁵

In Bezug auf den Sklavenhandel war Venedig im Mittelalter Vorreiter, wobei speziell auf muslimische Sklaven Wert gelegt wurde. Am Beginn zählten nur die männlichen Sklaven, da diese in der Landwirtschaft eingesetzt wurden. Im Quattrocento rückten weibliche Sklaven in den Vordergrund, die man als Hausklavinnen verwendete. Im Spätmittelalter wurden auch Christen als Sklaven eingesetzt und das, obwohl Venedig in

⁵⁴ Vgl. Kretschmayr, Venedig, S. 289;

⁵⁵ Vgl. Schlu, Martin: Die Bedeutung Venedigs in politischer, wirtschaftlicher und kultureller Hinsicht bis 1600, Bonn 2008, Online unter: <http://www.martinschlu.de/kulturgeschichte/renaissance/spaet/gabrieli/11bedeutungvenedigs.htm>, Zugriff am 29.12. 2012;

der Zeit, als die Türken näher an Europa heran rückten, die „Schutzmacht der Christenheit“ waren.⁵⁶

Erst im 15. Jahrhundert machte man schließlich Jagd auf Sklaven aus Afrika, die man nicht weiterverkaufte, sondern für den Eigenbedarf verwendete. Wie bereits erwähnt, zählte man in dieser Zeit etwa 3000 afrikanische Sklaven in Venedig, immerhin 3% aller dort lebenden Personen. Der Preis für einen Sklaven schwankte zwischen 16 und 87 Golddukaten. Ihr Aufgabenbereich lag vor allem im Haushalt, in dem sie reichen Kaufleuten oder anderen Personen, die sich Haussklaven leisten konnten, dienten. Manchmal wurden sie auch als Gondolieri eingesetzt.⁵⁷

Mit der Entdeckung der Neuen Welt durch Kolumbus 1492 ergab sich für Genua die Chance, aktiver in die Handelsgeschäfte einzusteigen. Dazu kam der neue Weg über die Südspitze Afrikas nach Indien, der für den neuen Handel Genuas von Bedeutung wurde und Venedig daher zunehmend unter Druck geriet. Vor allem der Handel mit Ostindien und teilweise auch jener mit Gebieten der Levante wurde schließlich vermehrt von Genua aus betrieben und Venedig verlor allmählich seine Machtposition im östlichen Mittelmeerraum. Somit konzentrierte sich Venedig hauptsächlich auf das nördliche Mittelmeer sowie den Südosten. Einen negativen Einschnitt in die wirtschaftliche Situation Venedigs brachte die Seeschlacht von Lepanto 1571, als Venedig schließlich auch Zypern an die Osmanen verlor und damit nur noch die Kontrolle über Regionen der östlichen Adria und jene der Ionischen Inseln beibehielt.⁵⁸

⁵⁶ Vgl. Schiel, Juliane: Göttliches Geschöpf oder menschliche Ware? Christliche Sklav/innen in Venedig (14.-16. Jh.), Online unter: <http://www.asienundeuropa.uzh.ch/research/verflechtungsgeschichten/projects/associated/dominican.html>, Zugriff am 28.12. 2012;

⁵⁷ Vgl. Dumler, Helmut: Venedig und die Dogen, Darmstadt 2001, S. 254, In: Vor venezianischen Türen, Online unter: <http://venedig-ebb.blogspot.co.at/2008/12/vor-venezianischen-tren.html>, Zugriff am 28.12. 2012;

⁵⁸ Vgl. Schlu, Bedeutung, Online unter: <http://www.martinschlu.de/kulturgeschichte/renaissance/spaet/gabrieli/11bedeutungvenedigs.htm>, Zugriff am 29.12. 2012;

4.1.2 Genua

Neben Venedig war also Genua die zweite große Küstenstadt in Italien, die aktiv im Sklavenhandel war und dabei ähnlich erfolgreich war, wie die Venezianer. Genua betrieb wie seine Konkurrenten einen Handel, der hauptsächlich auf Plünderungen aufgebaut war und das Geschäft mit der Sklaverei nicht selten im Vordergrund stand.⁵⁹

Mit der Zeit verlagerte sich das Sklavengeschäft der Genuesen in den östlichen Mittelmeerraum sowie zu den Schwarzmeerküsten. Erst als die Osmanen Konstantinopel eroberten, öffnete sich für Genua der Seeweg zum Schwarzen Meer.⁶⁰

Wichtig waren die Koloniegründungen an der Schwarzmeerküste, die durch Genua und Venedig am Ende des 13. Jahrhunderts entstanden und mit der Zeit immer mehr ausgebaut und erweitert wurden. Mit der Niederlassung Genuas an den Schwarzmeerküsten entwickelte sich, wie bereits erwähnt, Caffa als Haupthandelsbasis. Die Stadt an der Krim (heute Feodosija, Ukraine) war auch für Venedig ein wichtiger Umschlagplatz für den Schwarzmeerhandel, wo die beiden italienischen Handelsstädte neben Produkten wie Gewürze oder Holz auch Sklaven kauften.⁶¹

Die Genuesen kauften vor allem weiße christliche Sklaven, die sie in den meisten Fällen im Krieg oder bei Plünderungen gefangen nahmen. Charles Verlinden kam auf eine Zahl von 2000 Sklaven, die von den Genuesen Anfang des 15. Jahrhunderts pro Jahr vom zentralen Handelsstützpunkte Caffa nach Alexandria transportiert worden sind. Zu dieser Zeit gab es noch keinen Überhang weiblicher Sklaven, der ab Mitte des 15. Jahrhunderts zu verzeichnen war. Das Alter der Sklaven lag zwischen zehn und sechzehn Jahren und sie kamen hauptsächlich aus dem asiatischen Raum, beispielsweise aus Südrussland, dem Kaukasus und manchmal sogar von weiter entfernt gelegenen Regionen wie Indien und Persien nach Caffa, wo sie für den Verkauf freigegeben wurden.⁶²

⁵⁹ Vgl. Cluse, Christoph: Sklaverei im Mittelalter – Der Mittelmeerraum, Online unter: <http://urts173.uni-trier.de:9080/minev/MedSlavery/publications/Einfuehrung.pdf>, S. 2, Zugriff am 18.01.2013;

⁶⁰ Vgl. Verlinden, Großhandel, S. 18;

⁶¹ Vgl. Cluse, Sklaverei, S. 3, Zugriff am 18.01.2013;

⁶² Vgl. Verlinden, Charles & Schmitt Eberhard: Die mittelalterlichen Ursprünge der europäischen Expansion, München 1986, S. 180f.;

Aber auch Sklaven aus den Balkanländern (Griechenland, Serbien, Albanien) waren begehrt und wurden von den Genuesen nach Ägypten verschifft, wo man sie in Mamlukenarmeen eingliederte. Sogar in Afrika betrieb die italienische Handelsstadt einen regen Sklavenhandel, verschleppte von dort über 2000 Afrikaner von Tunesien oder Tripolis nach Ägypten, bevor die Sklaven in langen Karawanenreisen vom Sudan an die Nordküsten Afrikas gebracht wurden.⁶³

Neben Ägypten verkauften die Genuesen Sklaven auch an europäische Küstenstädte am Mittelmeer, etwa nach Valencia, wo sie als Haussklaven wohlhabender Familien ihren Dienst leisteten. Auch Kreta wurde beliefert, wo die menschliche Ware teilweise auf den Zuckerplantagen verwendet wurde.⁶⁴

Auf Grund der Pestwelle von 1347, die viele Menschenleben forderte, wurde der Markt stark dezimiert. Dies war der Anlass zu erneuten kriegerischen Auseinandersetzung zwischen den Seerepubliken Genua und Venedig, bei der es um die Abgrenzung der Gebiete für den Handel ging.⁶⁵

Die folgende Abbildung zeigt die wichtigsten Handelsverbindungen der beiden italienischen Handelsstädte im Mittelmeer und im Schwarzen Meer, einige sogar nach Belgien und England über den Atlantik.

Abb. 12: Die wichtigsten Seeverbindungen Venedigs und Genuas im Spätmittelalter



Quelle: Online unter: http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Republik_Venedig_Handelswege01.png, Zugriff am 15.04. 2013;

⁶³ Vgl. Verlinden, Charles: Esclavage noir en France meridionale et courants de traite en Afrique, Toulouse 1966, S. 335-343, In: Verlinden, Großhandel, S. 23;

⁶⁴ Vgl. Verlinden, Ursprünge, S. 180;

⁶⁵ Vgl. Menzel, Imperium, S. 59;

Die Männer wurden, wie schon erwähnt, oft an ägyptische Mamlukenarmeen verkauft, die Frauen vermehrt als Haussklavinnen in westeuropäische Küstenstädte. Genua verfügte über 2000, meist noch sehr junge, Haussklavinnen. Hatten die meisten Familien nur eine Sklavin, so konnte es in Genua passieren, dass sich wohlhabendere Familien teilweise bis zu sieben Haussklavinnen leisteten. Für handwerkliche Arbeiten, etwa im Garten oder als Metzgergehilfen, griff man in Genua ausschließlich auf männliche Sklaven zurück, weshalb, um den eigenen Bedarf zu decken, nicht alle nach Ägypten gebracht werden konnten. In der Bevölkerung Genuas lag der Anteil der Sklaven im 15. Jahrhundert etwa bei vier bis fünf Prozent.⁶⁶ Diese Prozentzahl kann kaum mit jener in den portugiesischen, britischen und französischen Kolonien der Neuen Welt verglichen werden, in denen die Mehrheit der Bevölkerung aus Sklaven bestand. Durch ihren aktiven Handel rund um den Mittelmeerraum entstanden zunehmend genuesische Siedlungen und Kolonien, die in der folgenden Abbildung ersichtlich sind:

Abb. 13: Genuesische Kolonien und Stützpunkte im Spätmittelalter



Quelle: Online unter: http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Genuesische_Kolonien.png, Zugriff am 15.04. 2013;

Ab der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts nahm der Sklavenhandel von Genua kontinuierlich ab, bis im 16. Jahrhundert auf Grund der europäischen Westexpansion im Mittelmeer kaum noch Sklaven transportiert wurden. Verwendet wurden sie zu dieser Zeit vermehrt als Ruderer auf den Handelsschiffen.⁶⁷

⁶⁶ Vgl. Cluse, Sklaverei, S. 3-10, Zugriff am 18.01.2013;

⁶⁷ Vgl. Epstein, Steven. A.: Speaking of Slavery, Color, Ethnicity and human bondage in Italy, Cornell University Press 2011, S. XII;

4.1.3 Die Haussklaverei in Italien

Die Haussklaverei in Italien, beginnend im Trecento, war ein wichtiger wirtschaftlicher Faktor für das Land. Vor allem Kaufleute oder andere wohlhabende Bürger verfügten in dieser Zeit über einen oder mehrere Sklaven im eigenen Haushalt. Als Haussklaven wurden, wie zuvor erläutert, in den meisten Fällen Frauen eingesetzt, die noch dazu sehr jung gewesen sind. Meistens hatten die Besitzer nur eine Sklavin, jedoch zählte man beispielsweise bei einer Familie aus Pisa drei Sklavinnen, bei einer weiteren in Genua sogar sieben. Bei einem Kataster aus Pisa Mitte des 15. Jahrhunderts hielt man in 47 bürgerlichen Haushalten 60 Sklavinnen bzw. Sklaven und dazu noch 35 freie (italienisch *fanti* oder *fante*) fest. Gesamt schienen in diesem Kataster etwa 100 Hausbedienstete auf.⁶⁸

Deutlich mehr Haussklavinnen gab es nach Domenico Gioffre zu dieser Zeit in Genua, wo er die Zahl zwischen 1500 bis 2200 Sklavinnen schätzte. Dabei handelte es sich nach Gioffre um 1610 Frauen und 255 Männer, die als Sklaven/innen in Haushalten tätig waren.⁶⁹

Der prozentuale Anteil von weiblichen Haussklavinnen stieg im 15. Jahrhundert weiter an. Waren es im Jahre 1413 noch 71%, erhöhte sich dieser Prozentsatz bis 1458 auf 97,5%. Interessanter Weise wurden die Haussklavinnen fast ausschließlich der Frau des Hauses zugeordnet und nicht dem pater familias. Dies konnte anhand von Eheverträgen nachgewiesen werden, in denen Sklavinnen oft als Teil der Mitgift geführt wurden. Eine sehr hohe Zahl von Sklavinnen gehörte dabei oft allein lebenden Witwen.

Schwer zu unterscheiden waren die Begriffe Haussklavin und freie Dienstmagd. Ein häufiger Begriff für die Haushaltshilfe war der Terminus *famula*, aber auch weitere Bezeichnungen, wie etwa *domicella* oder Amme fanden Verwendung, wobei es keine Unterscheidung nach dem Kriterium „frei“ oder „unfrei“ gab. In Pisa wurden freie Hausangestellte mit dem Begriff *fante* beschrieben. Junge Mädchen, die in den Haushaltsdienst eintraten, blieben dort meist sechs bis zehn Jahre, in manchen Fällen sogar ein Leben lang. Der Unterschied zwischen Hausbediensteter und Haussklavin lag in einem Punkt darin, dass Hausbedienstete (Magd) ein Gehalt bekamen, im Gegensatz zur Sklavin. Diese jungen Mädchen, die man von weit her holte, und in den Dienst des

⁶⁸ Vgl. Cluse, Sklaverei, S. 6;

⁶⁹ Vgl. Gioffre, Domenico: Il mercato degli schiavi a Genova nel secolo XV, (Collana storica di fonti e studi 11), Genua 1971, In: Cluse, Sklaverei, S. 8;

Hauses stellte, wurden oft durch Gebühren vermittelt, weshalb diese einen ähnlichen Status wie die Sklavinnen hatten. Ein weiterer Unterschied bestand in der Möglichkeit, die Sklavin zu heiraten, was bei der Dienstmagd nicht möglich war, da diese als unverheiratet galt. Ein weiteres Problem waren die *anime*, also die Hausmädchen in Venedig. Auch hier fällt die Unterscheidung zwischen dem Begriff *anime* und Sklavin schwer, wodurch man in einem Beschluss aus dem Jahr 1388 diese nach ihrer Abstammung zu unterscheiden hatte. War die Region, aus der die Kinder stammten, weiter entfernt als Korfu, wurden sie als Sklaven angesehen, alle übrigen, die näher bei Italien lagen, wurden als *anime* bezeichnet. Viele *anime* wurden aber von italienischen Kaufleuten genauso als Sklavinnen von Venedig nach Florenz, Siena oder sogar nach Rom weiterverkauft, wo sie als Sklavinnen angesehen wurden. Die Haussklavinnen wohnten eigentlich fast ausschließlich mit ihren Vorgesetzten im gleichen Haus und bekamen oft am Dachboden ihre Unterkunft. Ihr Hauptaufgabenbereich lag fast immer in der Küche. Oft kam es vor, dass Haussklavinnen schwanger wurden und damit große Probleme entstanden. Eine schwangere Sklavin konnte für körperlich anstrengende Arbeiten nicht mehr eingesetzt werden und die Gefahr einer Schädigung der Gesundheit war nicht ausgeschlossen. Im Gegenzug dazu konnten sie jedoch den Dienst einer Amme übernehmen, im eigenen wie auch in fremden Haushalten. Dadurch war es Frauen aus wohlhabenderen Haushalten möglich, schon kurz nach der Geburt wieder schwanger zu werden. Oft wurden für Haussklavinnen, vor allem für Schwangere, Lebensversicherungen abgeschlossen. Die künftigen Väter versuchten aber, das Geld vom Eigentümer zurückzubekommen, um in keiner Liste aufzuscheinen, da die Männer damals versuchten, das Schwängern einer Sklavin geheim zu halten.

Haussklavinnen, die im Dienste der gesamten Familie standen, waren hauptsächlich nur einem Besitzer untergeordnet und konnten auch nicht vererbt werden. Sollte dies nun den Anschein erwecken, Haussklavinnen hätten ein ruhiges Leben, so darf man hier die häusliche Gewalt keinesfalls außer Acht lassen. Sklavinnen litten oft unter schwerer körperlicher Misshandlung und nicht selten waren sie Opfer von Vergewaltigungen. Als Beispiel kann hier der Selbstmord der maurischen Sklavin Caterina in Genua angeführt werden, die sich am 1. Mai 1479 erhängte, und man nachher anhand der Verletzungen am Körper grobe Misshandlungen feststellen konnte.⁷⁰

⁷⁰ Vgl. Cluse, Sklaverei, S. 8-12, Zugriff am 18.01.2013;

4.1.4 Die Haussklaverei in Italien am Beispiel der Geschäftsbriefe von Francesco di Marco Datini

4.1.4.1 Datinis Leben und sein eiserner Geschäftswille

Francesco di Marco Datini war im Spätmittelalter einer der bedeutendsten und einflussreichsten Kaufmänner in Italien. Auch heute noch zählt Prato, seine Heimatstadt, zu den wichtigsten Textilproduzenten, wo über zwei Drittel der gesamten italienischen Textilstoffe produziert werden.⁷¹

Selbst in der Gegenwart ist sein Name noch allen Menschen, die in seiner Heimatstadt leben, bekannt. Immer wieder wird an seine Taten in Erzählungen erinnert. Hervorzuheben ist sein Vermögen von etwa 70 000 Goldgulden und das Haus, indem er wohnte. Beides erbten arme Bürger, die in Prato lebten. Im folgenden Kapitel soll nun auf seine Dokumente und Briefe eingegangen werden, die er alle in seinem Haus sammelte und aufbewahrte. Bei einigen dieser Schriftstücke war auch der Sklavenhandel ein zentrales Thema. Der Grund, weshalb die Dokumente und Papiere über jeden einzelnen Geschäftsvorgang auch heute noch erhalten sind, ist sein Testament, indem er festhielt, dass jedes einzelne Dokument in seinem Haus verwahrt werden soll und damit für die nächsten Generationen zugänglich blieb.⁷²

Etwa 500 Hauptbücher und ca. 300 Gesellschaftsverträge sind heute immer noch vorhanden. Auch zahlreiche Versicherungspolizzen, Frachtbriefe und 14 000 Briefe, 11 000 davon private, sind noch erhalten und gut aufbewahrt. In seinen Briefen kommen vor allem sein kaufmännisches Talent zum Vorschein und sein eiserner Unternehmungswille, welche die Voraussetzung für seine Erfolge waren. Seinen Hauptsitz hatte Datini in Prato, ehe er in weiterer Folge auch in anderen italienischen Städten wie Florenz, Pisa, Genua und ebenso in Spanien, darunter Barcelona, Valencia, Mallorca und Ibiza Filialen gründete. Damit seine Geschäfte auch florierten und der Handel ordnungsgemäß vollzogen werden konnte, transportierte er seine Waren mit Schiffen von Geschäft zu Geschäft. Blei, Pilgergewänder, Gewürze, Wolle, Weizen, Salz, Kork, Wein und eben Sklaven wurden dabei am Mittelmeer und im Schwarzen Meer

⁷¹ Vgl. Origo, Iris: Im Namen Gottes und des Geschäfts. Lebensbild eines toskanischen Kaufmanns der Frührenaissance. Francesco di Marco Datini, München 1985, S.7;

⁷² Vgl. Origo, Namen, S. 7;

befördert und nach Bedarf und Nachfrage in die Filialen in den unterschiedlichsten Städten gebracht. Die beiden großen inhaltlichen Schwerpunkte seiner Briefe waren Religion und Handel. In Bezug auf den Handel spielten auch die Geschäftsbriefe, die sich mit der Sklaverei im speziellen auseinandersetzten, eine zentrale Rolle, auf die näher eingegangen wird. Wichtig waren dabei die Geschäftsbriefe mit seinem Agenten in Genua, der für ihn beispielsweise eine „kleine, kräftige Sklavin besorgen sollte“. Aus den Briefen zwischen Datini und seiner Frau Margherita wird ersichtlich, wie sie sich kleideten, wie viel Geld sie dafür ausgaben oder was sie an Lebensmitteln zu sich nahmen. Ersichtlich in den Dokumenten ist auch der Besitz von Sklaven, die jeder der beiden privat hatte. Oft lebte Datini in großer Angst, dass es zu Schiffsunglücken kommen könnte, beispielsweise ein Raubzug durch Piraten. Er war ständig besorgt wegen Steuern und Bußgeldern und hatte kein Vertrauen in die Personen der Verwaltung oder zu seinen Dienern.⁷³

Aus seinen Briefen ist ebenfalls ersichtlich, dass er ständig mit der politischen und wirtschaftlichen Lage zu kämpfen hatte und dies generell ein Problem für den Handel darstellte. Der Handel selbst war aber nicht das Problem, sondern das Engagement der Händler und Kaufleute. Flutkatastrophen sowie der Ausbruch der Pest waren für eine teils negative Auswirkung des Handels verantwortlich. Den Erfolg erlangte Francesco Datini hauptsächlich dadurch, dass er in den unterschiedlichsten Geschäftsbereichen tätig war, angefangen vom Waffenhandel über Krämerei bis hin zur Tuchmacherei. Dadurch wurde er zum Leiter und Organisator in vielen Handelsfirmen. Im Grunde genommen geht es in den Schriftstücken des Datini-Archives aber hauptsächlich um Gründungen und Erweiterungen seiner Filialen.⁷⁴

Die Beteiligung an den verschiedensten Unternehmen durch Datini verunsicherte jedoch viele seiner Geschäftspartner. In einem Brief vom 22. Juni 1392 versuchte ein Partner Datinis, Domenico di Cambios, ihn davon abzuhalten, immer mehr neue Unternehmen zu gründen:

„Francesco, ich habe gehört, daß Ihr schon wieder in ein neues Unternehmen einsteigen wollt. Bei Gott, so öffnet doch die Augen und bedenkt, was Ihr tut! Ihr seid reich und wohlhabend und auch kein kleiner Junge mehr, der es noch nötig hätte, so viel Neues zu

⁷³ Vgl. Origo, Namen, S. 8-12;

⁷⁴ Vgl. Origo, Namen, S. 70-77;

unternehmen – und Ihr wißt, daß wir alle sterblich sind, und daß einer, der vielerlei Dinge tut, dabei nicht vermeiden kann, daß er ins Unglück rennt. Stellt Euch vor, wie Donato Dini sich fühlen muß, der jetzt über 70 ist, und nur deswegen, weil er zu vielerlei Dinge machte, bankrott ist und für jede lira, die er besaß, gerade noch fünf soldi besitzt!”⁷⁵

Wichtig für Francesco Datini wurde, nachdem er in Genua, Spanien und auf den Balearen Filialen eingerichtet hatte, die Handelsroute zwischen Italien und dem Balkan. Von den Schwarzmeerländern sowie vom Balkan beförderten Kaufleute wichtige Waren nach Italien, darunter auch Sklaven, die sie von der Krim und von der „Roumania“ (damals der Balkan, also Teile Jugoslawiens, Dalmatiens, Albaniens und Bulgariens) holten. Auch wenn für Datini vor allem die Waren Eisen, Wachs, Sandelholz, Alaun, Harz oder Pelze im Vordergrund standen, importierte er auch Sklaven aus den genuesischen Schwarzmeergebieten.⁷⁶

Als Datini seine Filialen in Genua und an den spanischen Küstenstädten gründete, verfasste er Schriftstücke, aus denen die zentrale Bedeutung des Sklavenhandels für seine Geschäfte herauszulesen ist. In dieser Zeit hatten vor allem die balearischen Inseln im westlichen Mittelmeer die Vormachtstellung, was den Sklavenhandel betraf. Schon Jahrhunderte davor waren die Spanier in Westeuropa die Vorreiter in diesem Handel. Beispielsweise verkauften Sklavenhändler aus Barcelona die menschliche Ware an genuesische Haushalte. Vor allem wurde das Sklavengeschäft, wie schon im Kapitel zu Genua erwähnt, durch die große Pestepidemie von 1347 wieder neu ins Leben gerufen, da man aufgrund der hohen Verluste auf der Suche nach Arbeitskräften war. Ein großer Bedarf herrschte bei wohlhabenden Familien, die nach Haussklaven Ausschau hielten. Italien wurde aber nicht nur mit afrikanischen und spanischen Sklaven beliefert. Auch vom Balkan, den Schwarzmeergebieten, Kreta, Zypern oder Konstantinopel holte man die menschliche Ware. Der Sklaventransport wurde unter der Bedingung genehmigt, dass die Versklavung von Christen nicht erlaubt war. In nur kurzer Zeit war somit die Haussklaverei in Italien etwas ganz gewöhnliches. Jeder wohlhabendere, genuesische und venezianische Haushalt verfügte über Sklaven. Meistens handelte es sich um Kinder im Alter von neun oder zehn Jahren, unterschiedlicher Herkunft. Oft waren die Eltern

⁷⁵ Origo, Iris: Im Namen Gottes und des Geschäfts. Lebensbild eines toskanischen Kaufmanns der Frührenaissance. Francesco di Marco Datini, München 1985, S. 78;

⁷⁶ Vgl. Origo, Namen, S. 79-84;

der Kinder für den Verkauf zuständig oder organisierte Banden entführten sie und brachten sie auf die großen Umschlagplätze beispielsweise nach Caffa, ehe sie über das Mittelmeer in die Häfen von Genua und Venedig verschifft und dort gewinnbringend an Sklavenhändler weiterverkauft wurden. Diese brachten sie weiter in andere italienische Regionen und deckten den Bedarf an Sklaven. Ende des 14. Jahrhunderts verfügten reichere Haushalte in der Toskana über mindestens eine(n) Sklaven(in). Wie also in den wohlhabenden italienischen Haushalten üblich, hatte auch Francesco Datini Sklaven in seinem Haushalt. Die Beschaffung übernahmen seine Gesandten, die von den italienischen Küstenstädten die menschliche Ware zu ihm brachten und die Datini schließlich auch oft an Bekannte in der Toskana weiter verkaufte. Vorreiter in Bezug auf Datinis Sklavengeschäfte waren seine Geschäfte in Mallorca und Ibiza, von wo er Sklaven von der Nordküste Afrikas bezog, die er nach Italien verkaufte. In den Archiven des Francesco Datini gibt es mehrere Schriftstücke, wo über diesen Handelszweig berichtet wird, wobei man auch hinzufügen sollte, dass Datini seine größten Geschäfte nicht mit dem Sklavenhandel machte, sondern andere Waren für ihn im Vordergrund standen. In den Schriftstücken wird erwähnt, dass nur eine kleine Anzahl an Sklaven gemeinsam mit vielen anderen Gütern auf den Schiffen transportiert wurde.⁷⁷

4.1.4.2 Datinis Geschäftsbriefe aus dem Blickwinkel des Sklavenhandels

Folgender Frachtbrief eines Schiffes vom 21. Mai 1396, das aus Rumänien in Genua eintraf, bringt zum Ausdruck, welche Waren Datinis Fracht beinhaltete:

*„37 Ballen Pilgergewänder, 191 Barren Blei, 80 Kopf Sklaven
und Sklavinnen.“⁷⁸*

Einem weiteren Bericht eines Frachtschiffes, das von Venedig nach Ibiza unterwegs war, ist folgendes zu entnehmen:

⁷⁷ Vgl. Archivio di Stato, Firenze: Appendice ai Capitoli del Comune di Firenze, Nr. 26 (Registro degli Schiavi, 1363-1397), In: Origo, Namen, S. 86f.;

⁷⁸ Origo, Iris: Im Namen Gottes und des Geschäfts. Lebensbild eines toskanischen Kaufmanns der Frührenaissance. Francesco di Marco Datini, München 1985, S. 87;

„128 Sack Waid, 55 Ballen Messing, 15 Sack Rohbaumwolle, fünf Sack Baumwollgarn, vier Ballen Papier, drei Faß Galläpfel und neun Kopf Türken.“⁷⁹

Die türkischen Sklaven wurden nach Spanien verschifft. In einem Begleitbrief war unter anderem vermerkt, dass sich unter diesen Sklaven eine Frau befand, die „kochen und alles tun“ könnte. Der Absender dieses Briefes meinte, dass sie:

„zu gut für die Leute auf Ibiza“ sei, „ und hier will ich sie nicht verkaufen, denn sie sind schlimmer als die Hunde. Wenn Ihr sie für euch wollt, sagt es mir; Euer Geld wäre gut angelegt.“⁸⁰

Durch den ansteigenden Sklavenhandel musste man für die menschliche Ware Zoll zahlen und dazu eine Verkaufssteuer entrichten. Anhand des nächsten Kurzbriefes wird ersichtlich, dass Händler mit dem Sklavengeschäft versuchten, mit unerlaubten Mitteln ihren Gewinn zu vergrößern. Sklaven wurden beispielsweise von der Schwarzmeerküste oder eben einer anderen Region geholt und, wie im folgenden Kurzbrief, auf Mallorca „zwischenlagert“, ehe man sie weiter an das spanische Festland verschiffte. Deshalb versuchten einige Sklavenhändler, die Unterhaltskosten, die sie für ihre Sklaven während ihres Verbleibs auf der Insel zu entrichten hatten, auf den Kaufpreis aufzuschlagen, was aber nicht immer funktionierte.⁸¹

„Du hast unsere Sklaven noch so lange behalten, um sie bei Dir Ware löschen und laden und im Geschäft arbeiten zu lassen. Und wo eigentlich Du Nutzungsgebühr für diese Sklaven entrichten müßtest, möchtest Du noch Unkosten für sie in Rechnung stellen. Du brauchst mich nicht für so dumm zu halten und zu glauben, daß ich das nicht durchschaue!“⁸²

⁷⁹ Origo, Iris: Im Namen Gottes und des Geschäfts. Lebensbild eines toskanischen Kaufmanns der Frührenaissance. Francesco di Marco Datini, München 1985, S. 87;

⁸⁰ Origo, Iris: Im Namen Gottes und des Geschäfts. Lebensbild eines toskanischen Kaufmanns der Frührenaissance. Francesco di Marco Datini, München 1985, S. 87;

⁸¹ Vgl. Origo, Namen, S. 87f.;

⁸² Origo, Iris: Im Namen Gottes und des Geschäfts. Lebensbild eines toskanischen Kaufmanns der Frührenaissance. Francesco di Marco Datini, München 1985, S. 88;

Für den Sklavennachschub ging man auch oft an der nordafrikanischen Küste auf Raubzüge. In einem weiteren Brief aus Ibiza heißt es:

„Eine Brigg segelte von hier nach Nordafrika, um zusammen mit einem liuto [Schiff] und zehn Mann in Nordafrika Geschäfte zu machen. Sie brachte vier Kopf Sklaven mit.“⁸³

Manchmal kam es vor, dass die Sklaven versuchten zu fliehen, wie folgender Brief verdeutlichen soll:

„Wir hören aus Ibiza, daß Ser Antonio Deli dort eintraf und viele maurische Gefangene an Bord hatte, und davon entflohen zwölf mit seinem Ruderboot... Des schlechten Wetters wegen sind die genannten Mauren hier [auf Mallorca] gestrandet, und vorläufig sind sie erst einmal ins Gefängnis gesteckt, womit wir unglaubliches Glück hatten.“⁸⁴

In einem weiteren Brief, der von Barcelona an Boninsegna di Matteo (einer von Datinis Handelspartnern) nach Avignon geschickt wurde, werden zwei Sklaven beschrieben, die entkommen sind und angeblich in die Provence flohen:

„Einer heißt Dmitri, ein großer, schöner Mann, von schöner, frischer und rosiger Haut“; dem anderen „fehlt ein Vorderzahn, und seine Haut ist ein wenig grünlich... Ich bitte Euch Senor, laßt sie gefangen nehmen und gut in Eisen legen und schickt sie per Schiff an mich zurück.“⁸⁵

Einer Versicherungspolizze vom 9. Mai 1401 für eine Tataren-Sklavin namens Margherita zu Folge – dem Datini-Archiv entnommen – zeigt, dass man die Sklaven

⁸³ Origo, Iris: Im Namen Gottes und des Geschäfts. Lebensbild eines toskanischen Kaufmanns der Frührenaissance. Francesco di Marco Datini, München 1985, S. 88;

⁸⁴ Origo, Iris: Im Namen Gottes und des Geschäfts. Lebensbild eines toskanischen Kaufmanns der Frührenaissance. Francesco di Marco Datini, München 1985, S. 88;

⁸⁵ Origo, Iris: Im Namen Gottes und des Geschäfts. Lebensbild eines toskanischen Kaufmanns der Frührenaissance. Francesco di Marco Datini, München 1985, S. 88;

ebenso wie andere Waren gegen Transportschäden versicherte. Margherita war laut den Aufzeichnungen für 50 Goldgulden versichert und zwar:

„gegen alle Gefahren, ob sie nun von Gott oder vom Meer kommen, von den Menschen, durch Betrug oder auch vom Kapitän... gegen Tod und Krankheit,“ jedoch nicht gegen Fluchtversuche oder Selbstmord, „falls sie sich selbst ins Meer stürzt.“⁸⁶

Die Sklaven wurden von Francesco Datini als Ware behandelt, gleichgültig ob sie gesund oder krank waren, ob eventuelle Verletzungen vorlagen oder ob Sklavinnen schwanger waren. Jene, die jedoch nicht völlig gesund waren, verloren an Wert.⁸⁷ (Schon im Kapitel zur Middle Passage wurde das Marktwertproblem bei kranken Sklaven angesprochen). Vor allem schwangere Sklavinnen verloren deutlich an Marktwert, wie der nächste Brief zeigen soll:

„Die Sklavin, die Du geschickt hast, ist krank, d.h. sie ist voller Beulen, so sehr, daß sich niemand findet, der sie haben will. Ich werde sie verkaufen oder verschachern, so gut es geht, und Euch darüber Rechnung legen. Außerdem ist mir zu Ohren gekommen, daß sie schwanger ist, und zwar mindestens im zweiten Monat. Das sind die Gründe, weshalb sie sich nicht gut verkaufen lassen wird.“⁸⁸

In einem weiteren Bericht über dieselbe Sklavin geht folgendes hervor:

„Niemand will die Sklavin haben. Sie sagt, daß Du sie geschwängert hast, und man sieht es auch schon. Aber sie macht ein Theater, als ob sie die Königin von Frankreich wäre.“⁸⁹

⁸⁶ Origo, Iris: Im Namen Gottes und des Geschäfts. Lebensbild eines toskanischen Kaufmanns der Frührenaissance. Francesco di Marco Datini, München 1985, S. 88;

⁸⁷ Vgl. Origo, Namen, S. 89;

⁸⁸ Origo, Iris: Im Namen Gottes und des Geschäfts. Lebensbild eines toskanischen Kaufmanns der Frührenaissance. Francesco di Marco Datini, München 1985, S. 89;

⁸⁹ Origo, Iris: Im Namen Gottes und des Geschäfts. Lebensbild eines toskanischen Kaufmanns der Frührenaissance. Francesco di Marco Datini, München 1985, S. 89;

Im nächsten Brief geht es um eine Sklavin, die behauptet, dass sie von einem Priester geschwängert wurde. Es ist ein Beleg dafür, wie brutal über sie geschrieben wurde:

„Wir haben mit dem Kaplan gesprochen, dem die Sklavin gehörte, die Ihr jetzt habt. Er sagt, Ihr sollt sie und das, was sie im Bauch hat, ins Meer werfen, weil er es nicht gemacht hat. Und wir glauben, er sagt die Wahrheit, weil er ein Mann ist, der, wenn sie von ihm schwanger wäre, sie nicht weggeschickt hätte... Wir meinen, daß Ihr das Geschöpf, das sie zur Welt bringen wird, am besten ins Findelhaus steckt!“⁹⁰

Nach einigen Geschäftsreisen kehrte Datini 1383 wieder nach Prato zurück und hatte zu dieser Zeit nur drei Angestellte in seinem Haus: Antonio d' Andrea, Bartolomea und das Dienstmädchen Ghirigora, die noch ein Kind war.⁹¹ 1385 merkte Datini jedoch, dass dies nicht ausreichte. Er schrieb in einem Brief an seine Frau:

„Wenn ich alles geregelt habe, brauche ich noch eine oder zwei Sklavinnen und einen kleinen Sklavenknaben, je nachdem, wie es Dir am besten passt.“⁹²

In den folgenden Jahren kaufte Francesco Datini immer mehr Sklavinnen und Diener, war aber immer noch der Meinung, dass sein Haushalt zu wenig Dienstboten hätte, weshalb er seinem genuesischen Firmenpartner, Andrea di Bonanno, den Auftrag erteilte, ihm noch eine weitere Sklavin zu schicken.⁹³

„Sei so gut und kaufe mir dort drüben eine kleine Sklavin. Sie soll jung und von derbem Schlag sein, so zwischen acht und zehn Jahre alt, kräftig gebaut und so stark, daß sie viel

⁹⁰ Veröffentlicht in: Livi: La schiavitù nei tempi di mezzo e nei moderni, In: Origo, Iris: Im Namen Gottes und des Geschäfts. Lebensbild eines toskanischen Kaufmanns der Frührenaissance. Francesco di Marco Datini, München 1985, S. 89;

⁹¹ Vgl. Origo, Namen, S. 174;

⁹² Origo, Iris: Im Namen Gottes und des Geschäfts. Lebensbild eines toskanischen Kaufmanns der Frührenaissance. Francesco di Marco Datini, München 1985, S. 174;

⁹³ Vgl. Origo, Namen, S. 174f.;

schwere Arbeit aushält, außerdem von gesunder und gutartiger Natur, so daß ich sie mir nach meinem Geschmack erziehen kann. Sie soll hier nur Geschirr spülen, Holz und Brot zum Backofen tragen und dergleichen Arbeiten mehr verrichten... denn ich habe schon eine Sklavin da, die gut im Brotbacken, im Kochen und Servieren ist.“⁹⁴

Es war nicht leicht für Andrea, ein junges Mädchen aufzutreiben, das genau Datinis Ansprüchen entsprach. Francesco wurde ungeduldig und schrieb erneut:

„Die Schiffe aus der Türkei und Rumänien müssen doch um diese Zeit jetzt eingelaufen sein; die bringen oft gute Ware.“⁹⁵

Nach weiterem Zuwarten konnte die richtige Sklavin immer noch nicht gefunden werden. Datini schreibt:

„Aus Rumänien ist bis jetzt noch kein Schiff gekommen, das welche an Bord hatte; aber jetzt kann es nicht mehr lange dauern, bis sie eintreffen, so daß ich Euch und Margherita wunschgemäß beliefern kann. Die Sklavinnen, die hier jetzt zum Verkauf stehen, sind nicht empfehlenswert, denn sie sind Gebrauchtware.“⁹⁶

In Venedig brachte die Suche dann für Datini den gewünschten Erfolg, als man eine Sklavin für ihn fand, wie er sie wünschte. Nun verfügte er über eine Menge weiblicher Sklaven und dazu ein paar männliche, die für die Tiere im Stall zuständig waren und im Keller Arbeit verrichteten. Weiter setzte Datini als Vermittler von Botschaften zwischen Florenz und Prato ein. Aber auch seine Frau Margherita hatte Dienerinnen angestellt, die vor allem die täglich anfallenden Arbeiten im Haus erledigten.⁹⁷

⁹⁴ Origo, Iris: Im Namen Gottes und des Geschäfts. Lebensbild eines toskanischen Kaufmanns der Frührenaissance. Francesco di Marco Datini, München 1985, S. 175;

⁹⁵ Origo, Iris: Im Namen Gottes und des Geschäfts. Lebensbild eines toskanischen Kaufmanns der Frührenaissance. Francesco di Marco Datini, München 1985, S. 175;

⁹⁶ Origo, Iris: Im Namen Gottes und des Geschäfts. Lebensbild eines toskanischen Kaufmanns der Frührenaissance. Francesco di Marco Datini, München 1985, S. 175;

⁹⁷ Vgl. Origo, Namen, S. 175;

Datini war die Überwachung der Sklaven durch seine Frau enorm wichtig und er sah es als ihre oberste Pflicht an, wie in folgendem Schreiben vom 23. Februar 1394 an sie deutlich wird:

„Denk daran, beizeiten zu Bett zu gehen und früh aufzustehen und Sorge ja dafür, daß die Tür des Hauses nicht geöffnet wird, bevor Du auf bist. Und kümmere Dich um alles. Laß Deine Leute nicht müßig umhergehen. Du weißt, wie Bartolomea ist – immer sagt sie, daß sie da und da hin geht, und dann geht sie ganz woanders hin. Die Ghirigora hat auch nicht eben viel Verstand; Du mußt ständig hinter ihr her sein. Gerade wenn ich nicht da bin, mußt Du noch viel wachsamere sein als sonst... Also verhalte Dich so, daß ich nicht zürnen muß. Du kannst gar nichts falsch machen, wenn Du sie nur alle gut überwachst, und das wird Dir nicht schwerfallen... Nun bemühe dich, kein Kind mehr zu sein, sondern eine erwachsene Frau zu werden. Schließlich gehst du ja schon bald in dein 25. Jahr.“⁹⁸

Nach einer Beschreibung der Sklavenwirtschaft im Spätmittelalter, wird im nächsten Kapitel das Korsarentum näher beschrieben, das vor allem durch Piraterie große Erfolge im Sklavenhandel erzielte.

⁹⁸ Origo, Iris: Im Namen Gottes und des Geschäfts. Lebensbild eines toskanischen Kaufmanns der Frührenaissance. Francesco di Marco Datini, München 1985, S. 176;

4.2 Die Barbareskenstaaten als Ausgangspunkt der Piraterie durch die Korsaren

4.2.1 Entstehung der Barbareskenstaaten

Große Turbulenzen entstanden Anfang des 16. Jahrhunderts im Gebiet von Maghreb. Ausschlaggebend waren die Spanier, durch die vor allem viele Mauren im Verlauf der Reconquista das spanische Land verlassen mussten.⁹⁹ Diese verbündeten sich mit den Korsaren und wuchsen für Spanien aber auch andere Mittelmeermächte zu einer großen Gefahr heran.¹⁰⁰

Das Gebiet Maghreb war gleichbedeutend mit den Barbareskenstaaten, zu denen vor allem Algier, Tunis und Tripolis zählten, sowie Constantine und Barka. Die Barbareskenstaaten waren bekannt für ihre Raubzüge und Kaperfahrten im Mittelmeerraum, weshalb die europäischen Großmächte versuchten, Abstand von diesen Gebieten zu halten.¹⁰¹

*"Als Piraten im völkerrechtlichen Sinne wurden jene privaten Gruppen bezeichnet, die ohne höheren Auftrag mit krimineller Absicht handelten und sich ihre Opfer unterschiedslos unter den Schiffen aller Nationen suchten."*¹⁰²

Gemeinsam verfügten die Barbareskenstaaten über zahlreiche Kaperschiffe, mit denen sie ihre Plündereien durchführten und dabei das Ziel verfolgten, über Jahrhunderte die christlichen Mittelmeermächte aus Europa, allen voran Italien und Spanien, außer Gefecht zu setzen.¹⁰³ Im christlichen Europa der Kreuzzüge wurden die Korsaren auch

⁹⁹ Vgl. Bono, Salvatore: Piraten und Korsaren im Mittelmeer. Seekrieg, Handel Sklaverei vom 16. bis zum 19. Jahrhundert, Stuttgart 2009, S. 31;

¹⁰⁰ Vgl. Monroe, James T.: A Curious Morisco Appeal to the Ottoman Empire, In: Al-Andalus, Magreb 31.1966, S. 281-303, In: Menzel, Ulrich: Imperium oder Hegemonie? Folge 7. Das Osmanische Reich (1453-1571). Weltreich zwischen Europa und Asien oder Hegemonialmacht im Orient? 2008, S. 51. Online unter: <http://www.ulrich-menzel.de/forschungsberichte/BlaueReihe86.pdf>, Zugriff am 29.01.2013;

¹⁰¹ Vgl. Minnerop, Petra: Paria-Staaten im Völkerrecht? Berlin-Heidelberg-New York 2004, S. 35f.;

¹⁰² Grewe, Wilhelm, G.: Epochen der Völkerrechtsgeschichte, Baden-Baden 1984, S. 354, In: Minnerop, Staaten, S. 36;

¹⁰³ Vgl. Menzel, Osmanische Reich, S. 50f., Online unter: <http://www.ulrich-menzel.de/forschungsberichte/BlaueReihe86.pdf>, In: Jopp, Heinz-Dieter & Kaestner, Roland: Analyse der maritimen Gewalt im Umfeld der Barbaresken-Staaten vom 16. bis zum 19. Jahrhundert, S. 12f., Online unter: http://maritimesicherheit.eu/fileadmin/content/news_events/workingpaper/PiraT_Arbeitspapier_Nr5_2011_ISZA.pdf, Zugriff am 29.01.2013;

unter dem Begriff Sarazenen zusammen gefasst, was ursprünglich islamische Völker bedeutete.¹⁰⁴

Vom Ende des 15.- bis zum 19. Jahrhundert entführten die Korsaren tausende Menschen aus deren Heimat, machten sie zu Sklaven und verkauften sie weiter. Der gesamte Mittelmeerraum war das Gebiet, wo die Korsaren mit ihren Schiffen unterwegs waren und auf zahlreichen Küstenabschnitten auf Jagd gingen.

Ihr Handeln wurde aber nicht mit der Piraterie gleichgesetzt, sondern glich mehr einer Kaperei. Der Name Korsar leitet sich von *corso* ab, und heißt übersetzt Beutefahrt oder Kaperfahrt. Der Unterschied zwischen Korsaren und Piraten war, dass der Staat stets über ihre Fahrten und Plünderungen Bescheid wusste und sich auch für diese einsetzte und sie unterstützte. Dadurch handelten Korsaren rechtmäßig und lagen mit ihren Taten immer im gesetzlichen Bereich. Piraten verfolgten zwar die gleichen Ziele, erhielten aber keine offizielle Zustimmung des Staates für deren Handeln, womit sie die Gesetze ignorierten und als Gesetzlose betrachtet wurden. Der Korsar hingegen wurde vom Staat streng kontrolliert und ebenso sein Schiff. Sollte die Kontrolle positiv verlaufen, bekam er einen Kaperbrief, mittels dem Korsaren ihre Raubzüge beginnen durften. Er war auch dazu verpflichtet, einen Teil seines Gewinns an den Staat abzugeben. Neben den Korsaren, die in den nordafrikanischen Gebieten beheimatet waren, gab es auch solche christlichen Glaubens an den italienischen Küstenstädten und sogar in Regionen rund um das Tyrrhenische Meer. Christliche wie muslimische Korsaren verfolgten das gleiche Ziel: Plünderungen und Raubzüge entlang aller Küsten des Mittelmeeres und der damit verbundene Sklavenhandel. In diesen Regionen mussten Bewohner in ständiger Angst leben, Opfer eines Korsarenschiffes zu werden, aber ebenso Deutsche, Österreicher, Niederländer, Engländer und teilweise auch Polen und Skandinavier fielen den Korsaren in die Hände. In manchen Fällen wechselten Gefangene vom Christentum sogar zur islamischen Weltreligion und bekamen einen Posten als Kapitän auf einem Korsarenschiff. Johann Caspar Goethe, der Vater von Johann Wolfgang Goethe, reiste bei seiner Reise im Jahre 1740 nach Livorno, wo viele Kaperer privat am Hafen anlegten und berichtete von seinen Erlebnissen:¹⁰⁵

¹⁰⁴ Vgl. Enzyklo MMXII, Online unter: <http://www.enzyklo.de/suche.php?woord=sarazenen>, Zugriff am 22.05. 2013;

¹⁰⁵ Vgl. Bono, Korsaren, S. 19-22;

*„Ein fremder Reisender wird sich die Bagni nicht entgehen lassen. Das ist ein abgesperrter Ort, an dem die Sklaven und Galeerensträflinge, die tagsüber in der Stadt ihr Brot verdienen dürfen, eingeschlossen werden.“*¹⁰⁶

Von den Korsaren wurden die Sklaven und andere erbeutete Produkte ausschließlich zu Wasser befördert. Buchten und kleine Inseln nutzten sie für Verstecke vor Feinden sowie als Zwischenstopps, um die Wasservorräte an den Schiffen aufzufüllen.¹⁰⁷

Immer wieder versuchten europäische Mächte dem Korsarentum entgegenzuwirken, jedoch ohne Erfolg. Die Spanier wussten über die Gefahr des Feindes aus den Barbareskenstaaten Bescheid, waren aber ebenfalls nicht in der Lage, die Korsaren zu bezwingen. Vor allem Algier sahen die Spanier als ernste Gefährdung ihres Handels, aber weder Karl V. noch Philipp II. unternahmen ernsthafte Versuche, dieses Problem zu beseitigen.¹⁰⁸

Anfang des 16. Jahrhunderts beherrschte noch Spanien den Mittelmeerraum im Westen. Doch mit dem Vordringen und der Gebietserweiterung der Osmanen verließen immer mehr Christen die nordafrikanischen Küsten. Unter der Herrschaft der Osmanen entwickelten sich die Barbareskenstaaten. Sie dienten den Osmanen als Stützpunktstationen an der afrikanischen Küste für Schlachten gegen christliche Mächte zur See. Neben der Bereicherung an europäischen Schätzen war vor allem auch die Versklavung von Christen das Ziel, um sie als Arbeitskräfte zu verwenden oder mittels Lösegeldforderungen wieder in die Freiheit zu entlassen. Wie viele Christen durch die Barbaresken tatsächlich in der Sklaverei landeten, ist ungewiss. Werner Plump kam aber anhand einzelner Berechnungen zu dem Ergebnis, dass etwa $\frac{1}{4}$ aller wirtschaftlichen Einnahmen durch Plünder- und Kaperfahrten entstanden.¹⁰⁹

¹⁰⁶ Bono, Salvatore: Piraten und Korsaren im Mittelmeer. Seekrieg, Handel und Sklaverei vom 16. bis zum 19. Jahrhundert, Stuttgart 2009, S. 23;

¹⁰⁷ Vgl. Bono, Korsaren, S. 25;

¹⁰⁸ Vgl. Bono, Korsaren, S. 47;

¹⁰⁹ Vgl. Plumpe, Werner: Rezension von Salvatore Bono: Piraten und Korsaren im Mittelmeer, Seekrieg, Handel und Sklaverei vom 16. bis zum 19. Jahrhundert, Stuttgart 2009, In: Sehepunkte 10 (2010), Online unter: <http://www.sehepunkte.de/2010/01/17224.html>, Zugriff am 11.05. 2013;

4.2.2 Die Handelsschiffe der Korsaren als Basis für den Sklavenhandel

Was die Korsaren auszeichnete, waren deren enorm schnellen Flotten. Sie legten großen Wert darauf, die Galeeren so leicht wie möglich zu halten und waren damit europäischen Schiffen in der Geschwindigkeit klar überlegen. Nachdem der Kiel ihrer Flotten nicht weit unter Wasser ragte, konnten die Korsaren auch problemlos in seichtem Gewässer fahren, was bei anderen großen Schiffen nicht möglich war. Dadurch konnten sie ihre Feinde in Überraschungsangriffen ausbeuten und sich anschließend schnell wieder aus dem Staub machen.¹¹⁰ Bono Salvatore schreibt dazu:

„Hat ein Korsar ein Handelsschiff erst einmal erspäht, hat er es auch sozusagen schon eingeholt und geentert, denn die Schiffe der Korsaren werden regelmäßig kalfatert, damit sie besser laufen, haben höhere Masten und dreimal so viel Segelfläche. Auch sind sie viel leichter, haben keine Ladung an Bord und führen auch keine Fässer mit Wein oder Pökelfleisch mit sich, weil sie solchen Proviant niemals an Bord nehmen.“¹¹¹

Der Sklavenhandel ging als prägendes Ereignis in die Geschichte des Korsarentums ein. Wurden Menschen verschleppt und auf die Schiffe gebracht, so gingen sie automatisch in den Besitz der Korsaren über und wurden am Sklavenmarkt versteigert. Raubzüge und Plünderungen wurden im Verlauf des 18. Jahrhunderts in den nordafrikanischen Gebieten immer seltener. An den italienischen und spanischen mediterranen Küsten waren die Menschen jedoch bis zu Beginn des 19. Jahrhunderts in Gefahr vor Übergriffen durch die Korsaren. Die verschleppten Küstenbewohner wurden als Geiseln gehalten. Das Ziel der Barbareskenstaaten war es, durch Lösegeldforderungen Gewinne zu erzielen.¹¹² Am Beginn des 18. Jahrhunderts verfolgten viele europäische Großmächte die Strategie, den Korsaren die geforderten finanziellen Mitteln zu entrichten, um eine direkte Auseinandersetzung zu vermeiden, und damit ihre Bewohner der zusätzlichen Gefahr eines Krieges zu entziehen. Dieses halbherzige Vorgehen kritisierte Ludovicio

¹¹⁰ Vgl. Bono, Korsaren, S. 161f.;

¹¹¹ Bono, Salvatore: Piraten und Korsaren im Mittelmeer. Seekrieg, Handel Sklaverei vom 16. bis zum 19. Jahrhundert, Stuttgart 2009, S. 162;

¹¹² Vgl. Bono, Korsaren, S. 248f.;

Antonio Muratori, der zu den bedeutenden italienischen Gelehrten des 18. Jahrhunderts zählte, folgendermaßen:

„Stets wird es den Mächtigen der Christenheit, ob Katholiken oder Protestanten, zur Schande gereichen, dass sie ihre Kräfte nicht vereinen, um die Nester jener frevelhaften Korsaren zu zerschlagen, wie sie es wohl könnten. Stattdessen erbetteln sie von ihnen von Mal zu Mal mit Bitten und Geschenken ihre Freundschaft, die sich, kaum wird sie auf die Probe gestellt, oftmals zu Treuebruch verkehrt.“¹¹³

4.2.3 Das Ende der Barbareskenstaaten

In Frankreich versuchten Sklaven, die lange Zeit in Marokko lebten, Ludwig XV davon zu überzeugen, dass es möglich wäre, die Barbareskenstaaten zu erobern und erwähnten dabei ihren enormen Reichtum sowie die positiven Auswirkungen für Frankreich:¹¹⁴

„Eure Majestät würde auf diese Weise zum Friedensbringer für das Atlantische und für das Mittelländische Meer, die seit langer Zeit zur Schande aller Christen den Raubzügen der Piraten ausgesetzt sind [...]. Würde Eure Majestät erst einmal den Teil Afrikas beherrschen, der heute dem König von Marokko untertan ist, würde sie bald auch die Republiken Algier, Tunis und Tripolis beherrschen.“¹¹⁵

Nachdem auch die Spanier in den weiteren Jahren erfolglos gegen die Korsaren vorgehen, und es ihnen nach mehreren Versuchen nicht gelungen war, Algier einzunehmen, wurde schließlich am Wiener Kongress das Problem der Barbareskenstaaten erneut zum Thema gemacht und von Sir Sidney Smith auf den Punkt gebracht:¹¹⁶

¹¹³ Vgl. Bono, Korsaren, S. 53;

¹¹⁴ Vgl. Bono, Korsaren, S. 54;

¹¹⁵ Bono, Salvatore: Piraten und Korsaren im Mittelmeer. Seekrieg, Handel Sklaverei vom 16. bis zum 19. Jahrhundert, Stuttgart 2009, S. 54f;

¹¹⁶ Vgl. Bono, Korsaren, S. 55-58;

„...Dies schändliche Banditentum erzürnt nicht nur die gesamte Menschheit, es stellt auch ein schweres Hindernis für den Handel dar, kann doch heutzutage niemand auf einem Handelsschiff das Mittelmeer oder sogar den Atlantik befahren, ohne unter der ständigen Angst leben zu müssen, Piraten in die Hände zu fallen und als Sklave nach Afrika verschleppt zu werden.“¹¹⁷

Im Jahre 1819 forderten England und Frankreich die Barbaresken auf, deren Bedingungen zu akzeptieren und dem Sklavenhandel sowie der Piraterie ein Ende zu bereiten. Dies führte nur zu einem Teilerfolg. Immer wieder versuchten Schriftsteller und Autoren an die Regierungen ihres Landes zu appellieren, die Barbareskenstaaten endlich zu erobern. Francois-Rene Chateaubriand etwa erinnerte in einer Parlamentsrede daran, dass man das Christentum vor den Barbareskenstaaten retten müsse und, dass es keine europäischen Sklaven im Dienste dieser nordafrikanischen Völker mehr geben dürfe:¹¹⁸

„Die Zahl dieser unschuldigen Opfer steigt von Tag zu Tag... Sollte es den Franzosen, die zum Ruhm und zu großherzigen Taten geboren sind, etwa nicht möglich sein, das Werk zu vollenden, das einst ihre Vorväter begannen? Denn es war Frankreich, wo der erste Kreuzzug gepredigt wurde, und Frankreich muss das Banner auch des letzten Kreuzzuges tragen!“¹¹⁹

Pierre Deval, von 1814 bis 1827 Generalkonsul Frankreichs in Algier, vertrat die Meinung, dass die Gebiete der Barbaresken von Europa direkt angegriffen werden müssten, um deren Beutewirtschaft ein Ende zu bereiten:¹²⁰

„Meines Erachtens muss das Übel mit der Wurzel ausgerottet werden, indem man Algier belagert, die Stadt, in der das Herz der

¹¹⁷ Bono, Salvatore: Piraten und Korsaren im Mittelmeer. Seekrieg, Handel Sklaverei vom 16. bis zum 19. Jahrhundert, Stuttgart 2009, S. 58f.;

¹¹⁸ Vgl. Bono, Korsaren, 60-62;

¹¹⁹ Bono, Salvatore: Piraten und Korsaren im Mittelmeer. Seekrieg, Handel Sklaverei vom 16. bis zum 19. Jahrhundert, Stuttgart 2009, S. 62;

¹²⁰ Vgl. Bono, Korsaren, S. 62;

Piraten schlägt. Wenn Algier einmal in der Hand der Europäer wäre, würde es in seinem Fall das ganze algerische Piratenwesen mit sich in den Untergang reißen und zu einem Bollwerk gegen diejenigen Barbareskenstaaten werden, die sich nun noch weigern sollten, das Völkerrecht zu achten.“¹²¹

Erst 1830 gelang es Frankreich, die Stadt Algier einzunehmen und Kolonien an der nordafrikanischen Küste anzulegen, womit sich das Christentum gegen die muslimischen Gebiete durchsetzen konnte. In diesem Zuge kam es auch zur Freilassung vieler europäischer Sklaven in Tunis und Tripolis, womit das Korsarentum sein Ende fand.¹²²

In der Geschichte der Sklaverei spielten die Barbareskenstaaten eine wesentliche Rolle, zumal auch in zahlreichen Kriegen und Seeschlachten mit den europäischen Mächten. Auch heute noch stehen an den mediterranen Küsten Europas viele Türme, von denen aus man die Korsaren bekämpfte.¹²³

Abb. 14: Die Barbareskenstaaten und das Gebiet ihrer Raubzüge am Mittelmeer



Quelle: Online unter: <http://schwertasblog.wordpress.com/2010/12/08/ein-dschihad-des-19-jahrhunderts-gegen-die-amerikanische-schiffahrt/>, Zugriff am 15.04. 2013, Die Abbildung wurde durch den Autor verändert;

¹²¹ Bono, Salvatore: Piraten und Korsaren im Mittelmeer. Seekrieg, Handel Sklaverei vom 16. bis zum 19. Jahrhundert, Stuttgart 2009, S. 62f.;

¹²² Vgl. Bono, Korsaren, S. 63;

¹²³ Vgl. Bono, Korsaren, S. 24;

4.3 Spanien und Portugal

4.3.1 Die europäische Expansion durch Portugal und Spanien

Die Sklaverei und der damit verbundene Sklavenhandel waren ein zentrales Element des Globalisierungsprozesses, der sich durch die europäische Expansion ergab und damit eine weltweite Verflechtung im Handel entstand. Entscheidend war auch der atlantische und im Zuge der Entdeckung Amerikas schließlich der transatlantische Sklavenhandel, der gravierende Auswirkungen für den afrikanischen Kontinent hatte, hingegen Europa und Amerika großen Reichtum bescherte.¹²⁴

Die ersten Entdeckungsreisen der Portugiesen verliefen entlang der Westküste Afrikas. In den 1440er Jahren begann Portugal mit seinen Erkundungen und entdeckte dabei die Insel Lanzarote, westlich von Marokko. Anfangs galten diese Fahrten ausschließlich der geographischen Erweiterung des Horizonts. Erst im Verlauf der Zeit erkannten die Portugiesen den wirtschaftlichen Gewinn, der durch den Handel mit der mauretanischen Küste erzielt werden konnte. Daher kam es 1448 zur ersten Handelsniederlassung auf dem afrikanischen Kontinent in Arguim (an der atlantischen Nordküste Mauretaniens), wo man mit der Errichtung eines Forts begann. Der Stützpunkt wurde für Portugal eine bedeutende Handelsbasis. Neben Gold, Pfeffer, Ebenholz und Elfenbein entwickelte sich auch der Handel mit der menschlichen Ware. Jedes Jahr wurden laut Ca'da Mosto über 700 afrikanische Sklaven nach Portugal verschifft. Als Gegenleistung boten sie den afrikanischen Zwischenhändlern verschiedene Tierarten sowie Produkte wie Spiegel oder Glasperlen an und erzielten dadurch einen 17-fachen Gewinn. Mit diesem erfolgreichen Tauschgeschäft nahm der Handel mit dem schwarzen Kontinent allmählich zu, wobei portugiesische Arbeitnehmer immer mehr um ihren Berufsplatz zittern mussten, da dieser zunehmend durch Sklaven ersetzt wurde.¹²⁵

¹²⁴ Vgl. Edelmayer, Welthandel, S. 78;

¹²⁵ Vgl. Emmer, Piet C. [Hrsg.], Beck, Thomas: Wirtschaft und Handel der Kolonialreiche, München 1988, S. 28;

Neben Sklaven, die im Handwerk tätig waren, wurden viele Afrikaner als Diener in reicheren Haushalten benützt. Mit dem zunehmenden Schiffsverkehr ging der Karawanenhandel, der für den Transport von Gütern und eben auch für die Sklavenbeschaffung aus den Gebieten südlich der Sahara nach Europa verantwortlich war, allmählich zurück.¹²⁶

Der spätmittelalterliche Sklavenhandel im Mittelmeerraum, der zu Beginn noch von Genua und teilweise Venedig kontrolliert und dominiert wurde, fand von der Mitte bis zum Ende des 15. Jahrhunderts langsam sein Ende, nachdem dieser von den Portugiesen an die atlantische Küste verschoben wurde. Nach Valencia etwa kam es bis zum Jahre 1482 zum Transport von insgesamt 1340 Sklaven durch die Portugiesen, wodurch die mediterranen Häfen, die etwa von Genua beliefert wurden, zunehmend an Bedeutung verloren.¹²⁷

Durch die großen Entdeckungsreisen am Beginn der Frühen Neuzeit kam es zu einer wesentlichen Umstellung. Wirtschaftliche Interessen an neuen Handelsbeziehungen verlagerten sich immer weiter über den Atlantik nach Amerika, womit der Mittelmeerraum an Bedeutung verlor.¹²⁸

Aber noch vor der europäischen Expansion nach Amerika gerieten erstmals die kanarischen Inseln, Madeira und São Tomé in den Besitz Portugals. Dort errichteten sie Zuckerplantagen und belieferten große Teile Europas mit Rohrzucker. Am Anfang war Madeira der größte Zuckerlieferant für Europa, bis die kanarischen Inseln die Monopolstellung übernahmen. Als Arbeitskräfte griff man neben freien Arbeitern immer mehr auf Sklaven zurück. Die erste Insel, wo fast nur mehr ausschließlich afrikanische Sklaven die Arbeit übernahmen, war São Tomé, wo etwa ab dem Jahre 1550 über 5000 Sklaven in der Plantagenwirtschaft tätig waren und den Portugiesen wirtschaftliche Erfolge einbrachten.¹²⁹

Die Entdeckungsreisen von Spanien und Portugal entwickelten sich jedoch erst durch technische Fortschritte, vor allem im Bereich der Seenavigation. Wichtig war vor allem die Verbindung mit Arabien, da dort die Wissenschaft weit fortgeschritten war und vor allem in der Astronomie großes Wissen vorlag. Dieses Wissen wurde von den Iberern

¹²⁶ Vgl. Klein, Atlantic, S. 10, In: Edelmayer, Welthandel, S. 79;

¹²⁷ Vgl. Emmer, Wirtschaft, S. 29;

¹²⁸ Vgl. Vögelke, Karl: Geschichte der Neuzeit. 1500 - 1800, Wien 2010, S. 30;

¹²⁹ Vgl. Klein, Atlantic, S. 14, In: Edelmayer, Welthandel, S. 79;

kopiert und diente ihnen als grundlegende Voraussetzung für die Orientierung zur See.¹³⁰

Es war bekannt, dass man in vielen muslimischen Ländern im Bereich der Trigonometrie und eben der Astronomie anderen Ländern weit voraus war. Aber auch jüdische Gelehrte waren in der Wissenschaft hoch angesehen, da sie sich genau mit den Berechnungen von Himmelskörpern auseinandersetzten. Von all diesen Errungenschaften versuchten die Iberer, vor allem aber die Portugiesen, Gebrauch zu machen und verwendeten die arabischen Techniken für astronomische Navigation sowie für das Erstellen von Landkarten.¹³¹

Ferner notwendig war im 15. Jahrhundert die Entwicklung einer neuen Bauweise für Schiffe. Handelsschiffe und mittelalterliche Galeeren wurden durch Karavelle (Segelschiffe) ersetzt, denen unterschiedliche Windstärken keine Probleme bereiteten und die sich durch höhere Geschwindigkeit zur See auszeichneten. Diesen Schiffstyp verwendete auch Kolumbus bei seiner Atlantiküberquerung nach Amerika.¹³²

Abb. 15: Beispiele von Karavellen



Quelle: Online unter: <http://www.lonegard.se/2010/07/13/fartygsprofilen/>, Zugriff am 15.04. 2013;

Vor dieser Überquerung kam es jedoch auf vielen bereits angesprochenen atlantischen Inseln zu einer Ansiedlung der Portugiesen (Madeira, kanarische Inseln, São Tomé), die neben weiteren Inselgruppen wie jene der Azoren oder der Kapverden schließlich den Ausgangspunkt für weitere Erkundungsfahrten der Portugiesen bildeten, bis hin zur Atlantiküberquerung durch Kolumbus.¹³³

Die Entdeckungsfahrten Portugals waren ausschlaggebend für die Handelsbeziehungen islamischer Händler mit Europäern. Zuvor brachten diese nämlich die Waren –

¹³⁰ Vgl. Vögelke, Geschichte, S. 224;

¹³¹ Vgl. Marx, Karl, Capital, vol.1, Part Eight, Chapter 31, London 1976, S. 915, In: Blackburn, Robin: The Making of New World Slavery, From the Baroque to the Modern 1492 – 1800, London – New York: Verso 1997, S. 100;

¹³² Vgl. Vögelke, Geschichte S. 225;

¹³³ Vgl. Blackburn, Making, S. 100;

Gold und Sklaven – mit dem Karawanenhandel durch die Sahara bis an die nordafrikanische Küste, wo sie im Gegenzug europäische Produkte erhielten. Jene Handelsform konnte von Portugal gebrochen werden, da diese nun direkt die Waren über den Atlantik nach Europa brachten. Wie schon zuvor angesprochen, verschwanden allmählich die bevorzugten Handelsrouten des Spätmittelalters.¹³⁴

4.3.2 Übergang vom atlantischen Sklavenhandel zum transatlantischen Sklavenhandel

Portugiesische Händler belieferten noch bis Anfang des 16. Jahrhunderts neben ihrem eigenen Land auch Spanien und vor allem die Zuckerplantagen auf den atlantischen Inseln mit der menschlichen Ware. Ab dem Jahre 1530 kam es allmählich zu einer endgültigen geographischen Umorientierung. Durch die iberischen Kolonialgebiete in der Neuen Welt und deren hohen Bedarf an Arbeitskräften wurden afrikanische Sklaven über den atlantischen Ozean verschifft und dort in den Zuckerplantagen eingesetzt. In der Zeit von 1550 bis 1650 transportierten die Spanier ungefähr 150 000 Sklaven in ihre Kolonien, weitere 350 000 wurden von den Portugiesen zwischen 1600 und 1700 direkt nach Brasilien verschifft.¹³⁵

Trotz der anfänglichen Entdeckungsfahrten der Portugiesen transportierten die Spanier schon vor Portugal im Jahr 1502 afrikanische Sklaven auf den neuen Kontinent. Zu Beginn verschiffte man die menschliche Ware aus Europa, also jene Sklaven, die schon zuvor von Afrika nach Spanien gebracht wurden. Erst etwa um 1520 wurden die Sklaven direkt vom schwarzen Kontinent in die Neue Welt transportiert, womit erste Ansätze des transatlantischen Dreieckshandels bemerkbar wurden. Wie bereits erwähnt, folgten die Portugiesen Mitte des 16. Jahrhunderts dem spanischen Beispiel und transportierten auch Sklaven von Afrika in die Neue Welt. Dieser Praxis folgten die europäischen Großmächte Holland, Frankreich und England.¹³⁶

Mit der Entdeckung Amerikas entstand über die Jahrhunderte hinweg ein Sklavenhandel, dem Millionen AfrikanerInnen zum Opfer fielen und der einen traurigen Einschnitt in die Geschichte Westafrikas markierte. Ab 1550 überstieg die Anzahl der

¹³⁴ Vgl. Vögelke, Geschichte, S. 225f.;

¹³⁵ Vgl. Emmer, Wirtschaft, S. 29;

¹³⁶ Vgl. Pietschmann, Horst: Der atlantische Sklavenhandel bis zum Ausgang des 18. Jahrhunderts. Eine Problemskizze, 1987, In: Historisches Jahrbuch 107, Freiburg München 1987, S. 123f., In: Edelmayer, Welthandel, S. 80;

Sklaven in den Kolonien schließlich jene der Inseln an der atlantischen Küste rund um Westafrika. Aufgrund des steigenden Bedarfs an Arbeitskräften wurden immer mehr AfrikanerInnen zu Sklaven gemacht. Anfangs übernahmen noch die amerikanischen Indigenen diese Arbeit, doch starben viele an Krankheiten, die von Europa im Zuge der Kolonialisierung in die Neue Welt eingeschleppt wurden.¹³⁷

Der Kolonialismus und die damit verbundene Europäisierung in Amerika führten zu einer Vermischung aller dort lebenden Bevölkerungsschichten. Durch das Zusammenkommen der Indios mit afrikanischen Sklaven und Europäern kam es zum Phänomen der Akkulturation. Wichtig dabei waren vor allem die gemeinsame Religion und die Vermischung der Kulturen, die wesentlich für diesen Prozess gewesen sind. Die Sprachen spanisch und portugiesisch wurden zu den wichtigsten gemeinsamen Sprachen in Amerika.¹³⁸

Die Argumente des spanischen Dominikaners und Bischof in Neu-Spanien, Bartolomé de Las Casas (1484 oder 1485 bis 1566), spielte bei der Einführung afrikanischer Sklaven eine wichtige Rolle, da es ihm gelang, die spanische Krone zu überreden, statt der Eingeborenen vermehrt Afrikaner für die Arbeiten in den Plantagen einzusetzen, ein Vorschlag, der schließlich 1526 zum ersten Mal umgesetzt wurde.¹³⁹

In seinem dreibändigen Lebenswerk mit dem Titel „Historia de las Indias“ schrieb Las Casas, wer ihn auf diese Idee brachte. Siedler aus Hispaniola gaben ihm den Tipp, ihre Indios in die Freiheit zu entlassen, wenn sie dafür legal Sklaven aus Afrika erwerben dürften. Dem musste die spanische Krone zustimmen, da der Handel sonst illegal wäre. Etwas unüberlegt stimmte der dem Angebot zu, was er anschließend bereute.¹⁴⁰

Jedoch gibt es keine eindeutigen Beweise und Belege dafür, dass die Initiative des Handels mit Sklaven aus Afrika auf den Ausgang des Disputs von Valladolid 1542 zurück ging. Denn es gab schon afrikanische Sklaven in der Neuen Welt, bevor der Dominikaner dort landete. Außerdem handelte Portugal schon davor mit afrikanischen Sklaven und setzte diese auf seinen Gütern im eigenen Land ein. Mit der Entwicklung von Zuckerplantagen beispielsweise auf Madeira oder auf den kanarischen Inseln nahm der

¹³⁷ Vgl. Inikori, Joseph E., Engerman, Stanley: Introduction: Gainers and Losers in the Atlantic Slave Trade, In: Inikori, Joseph E., Engerman, Stanley: The Atlantic Slave Trade. Effect on Economies, Societies, and Peoples in Africa, the Americas, and Europe, Durham/London 1994, S. 2, In: Edelmayer, Welthandel, S. 79;

¹³⁸ Vgl. Vögelke, Geschichte, S. 229;

¹³⁹ Vgl. Vögelke, Geschichte, S. 244;

¹⁴⁰ Vgl. Neumann, Martin: Las Casas. Die unglaubliche Geschichte von der Entdeckung der Neuen Welt. Wien 1990, S. 91;

Handel mit afrikanischen Sklaven kontinuierlich zu. Trotzdem waren ihm, als er in Chiapas Bischof war, afrikanische Sklaven unterstellt, wodurch er diese Verwendung von Menschen wohl als rechtmäßig angesehen hatte. Erst am Ende seines Lebens dürfte ihm bewusst geworden sein, dass er die Verantwortung für die Leben vieler afrikanischer Sklaven zu tragen hatte, weshalb er in einem seiner Berichte den Handel mit Sklaven als „Sünde und Verbrechen“ bezeichnete.¹⁴¹

4.3.3 Der Zuckeranbau in der Neuen Welt

Wie schon mehrmals erwähnt, entstanden vor allem in den portugiesischen Kolonien Zuckerplantagen, auf denen Sklaven eingesetzt wurden. Aufgrund des wirtschaftlichen Erfolgs mit diesem Produkt wurde auch der atlantische Sklavenhandel intensiver betrieben. Ein Großteil der Menschen, die von Afrika nach Amerika transportiert wurden, arbeitete auf den Zuckerplantagen. Schon am Beginn der europäischen Expansion gelangte die auf den atlantischen Inseln erfolgreich produzierte Zuckerrohrpflanze auf die Inseln in Westindien, doch erst Jahre später wurde das europäische Genussprodukt vor allem auf den brasilianischen Plantagen vermehrt angebaut, wodurch ein florierender Geschäftszweig entstand. Am Beginn wurden die Indios zur Arbeit auf den Zuckerplantagen gezwungen, doch mit deren Ausrottung wurde der hohe Bedarf an Arbeitskräften vermehrt auf dem Weg des Sklavenhandels beschafft. Am Beginn des 17. Jahrhunderts waren fast ausschließlich die verschleppten Afrikaner auf den Zuckerplantagen tätig. Der folgende Boom in der Zuckerindustrie wurde aber erst durch die Holländer und Engländer erreicht.¹⁴²

Bis um 1650 bestand die Kolonialwirtschaft Brasiliens fast ausschließlich in der Zuckerproduktion. Als man in Brasilien auf Goldvorkommen stieß, für dessen Gewinnung man zusätzliche Arbeitskräfte benötigte, die man wiederum durch afrikanische Sklaven bewerkstelligte, ging die Leistung der brasilianischen Zuckerproduktion zurück. Der Sklavenhandel vermehrte sich aber. Zwischen 1700 und 1800 wurden ca. 1,8 Millionen Sklaven über den Atlantik nach Brasilien verschleppt, wobei die Schiffe über eine Kapazität von etwa 200-400 Sklaven verfügten. Die Sterblichkeitsrate, die schon im Kapitel der Middle Passage erläutert wurde, war während dieser Überfahrt relativ hoch, da knapp 15% der Sklaven den Tod fand. Bei

¹⁴¹ Vgl. Neumann, Las Casas, S. 89-91;

¹⁴² Vgl. Edelmayer, Welthandel, S. 81;

einer Gesamtzahl von ca. 3,9 Millionen Sklaven aus Afrika, die während des gesamten transatlantischen Sklavenhandels allein nach Brasilien befördert wurden, überlebten 450 000 die physischen Überanstrengungen nicht.¹⁴³

4.3.4 Konkurrenzkampf zwischen Spanien und Portugal um die Vorherrschaft in überseeischen Gebieten

Portugal war zu Beginn der Neuzeit, wie auch heute noch, geographisch deutlich kleiner als Spanien. Die Bevölkerung belief sich auf rund eine Million. Dennoch gab es bei den Portugiesen einige essentielle Voraussetzungen für den Erfolg ihrer Entdeckungen. Hervorzuheben ist vor allem die günstige Lage am Atlantik. Bekanntlich hat Spanien nur im Norden einen atlantischen Küstenabschnitt, somit mussten viele Reisen von den Mittelmeerhäfen aus begonnen werden, welche sich zeitaufwendiger gestalteten. Zudem hatte das portugiesische Haus Avis gute Kontakte zu Händlern, die am Meer ihre Geschäfte abwickelten, weshalb ihre Expansion anfänglich schneller voranschritt.¹⁴⁴

Dadurch entstand ein Konkurrenzkampf über die Vorherrschaft am atlantischen Ozean zwischen den beiden iberischen Großmächten, da auch die Spanier mit ihren Schiffen trotz innerer Konflikte am Atlantik verkehrten. Dieser Kampf entstand schon kurz nach der Entdeckung Amerikas durch Kolumbus, weshalb es im Jahre 1494 zum Vertrag von Tordesillas kam, in dem der Papst eine Grenze festlegte, die die Gebiete der beiden Herrschaftshäuser trennen sollte. Während 1500 Brasilien eine portugiesische Kolonie wurde, lag sein wirtschaftliches Interesse weiterhin in Asien, wo es bereits eine große Anzahl an Stützpunkten gab, die miteinander vernetzt waren. Diese reichten von Ceylon über die Molukken und bis nach China und Japan.

Die iberischen Länder verfolgten mit ihren Erkundungsfahrten verschiedene Ziele. Für die Portugiesen standen erfolgreiche Handelsbeziehungen klar im Vordergrund. Das Hauptaugenmerk der Spanier bestand jedoch mehr darin, das Herrschaftsgebiet während des 16. Jahrhunderts auszubauen und damit die spanische Krone zu stärken. Das duale Herrschaftsprojekt, das ebenso die territoriale wie die spirituelle Conquista – also die Bekehrung der amerikanischen Heiden – vorsah, förderte auch die Ansiedelung von Spaniern in den Amerikas. Von 1500 bis etwa 1575 wird von 220 000 spanischen

¹⁴³ Vgl. Vögelke, Geschichte, S. 245;

¹⁴⁴ Vgl. Vögelke, Geschichte, S. 346;

Bewohnern in den Kolonien ausgegangen. Zugleich kam es auch zum Transport von etwa 30 000 afrikanischen Eingeborenen in die Neue Welt. Im letzten Viertel des 16. Jahrhunderts überstieg die Zahl der Sklaven schließlich jene der weißen Bewohner. Allerdings setzten die Spanier nicht nur auf ein Kolonialprodukt, sondern monopolisierten im Gegenteil die Kultivierung von Wein und Oliven für den Eigenbedarf in den neuen Gebieten. Im Vordergrund der kolonialen Wirtschaft Spaniens stand in den ersten 200 Jahren der Kolonisation aber eindeutig die Ausbeutung der Bodenschätze am Festland.

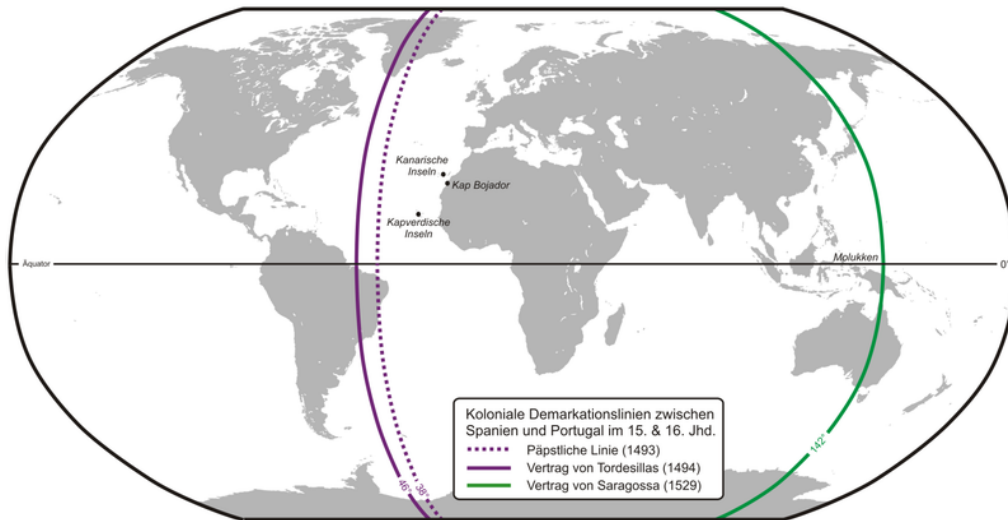
4.3.5 Der Vertrag von Tordesillas 1494

Hatten die Portugiesen im Verlauf des 15. Jahrhunderts eine klare Monopolstellung auf atlantischen Handelsrouten, gerieten sie mit Spanien nach der Entdeckung Amerikas in einen Konkurrenzkampf über die Gebietsaufteilung in der Neuen Welt. Da man einen Krieg der beiden christlichen Mächte verhindern wollte, versuchte die Kirche eine Lösung für das Problem zu finden. Der amtierende Papst zu dieser Zeit, Alexander der VI. beschloss daher 1493 eine Demarkationslinie festzulegen, die im atlantischen Ozean von Norden nach Süden führt und knapp 500km westlich der kapverdischen Inseln ihren Verlauf hat. Dabei bekam Spanien die Gebiete westlich davon (Amerika) und Portugal mit Afrika und Asien den östlichen Teil.

Die Portugiesen waren mit dem Beschluss aber nicht einverstanden, weshalb es 1494 zum Vertrag von Tordesillas kam, in dem die Demarkationslinie über 1000km nach Westen verschoben wurde. Durch diesen Vertrag verlief die Linie durch Brasilien, wodurch die Portugiesen den östlichen Teil für sich beanspruchen durften. Im Verlauf der Zeit wurde diese Linie aber zunehmend außer Acht gelassen und Portugal beherrschte bald das gesamte Gebiet des heutigen Brasiliens. Durch einen neuen Vertrag 1750 wurde die Linie aufgehoben.¹⁴⁵ Die folgende Grafik soll einen näheren Einblick darüber geben:

¹⁴⁵ Vgl. Bigorajski, Peter: Der Vertrag von Tordesillas, Online unter: <http://www.laconquista.de/conquista/lexikon/tordesillas.htm>, Zugriff am 1.3. 2013;

Abb. 16: Die Demarkationslinie zwischen Spanien und Portugal



Quelle: Online unter: http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Karte_Portugiesisch-Spanischer_Vetr%C3%A4ge.png, Zugriff am 15.4. 2013;

4.3.6 Der Abstieg Portugals

Knapp 150 Jahre waren die Portugiesen die Vorreiter im atlantischen Sklavenhandel. Philipp II. von Spanien gelang es, das Erbe Portugals anzutreten. Dadurch fielen einerseits einige portugiesische Kolonien an die Spanier, andererseits entwickelten sich die Holländer zur selben Zeit zu einer Großmacht und eroberten einige portugiesische Kolonien. Mit dem Einstieg der Niederländer in den Sklavenhandel und der inneren Krise Portugals begann für sie eine schwierige Zeit, die erst 1648 wieder überwunden war.¹⁴⁶

4.3.7 Spanien vor der Entdeckung der Neuen Welt

Bevor Spanien seinen Überseehandel begann, unternahmen sie ebenso wie die Portugiesen, Erkundungsfahrten an der afrikanischen Westküste. Schon zu Beginn des 15. Jahrhunderts stieß man dabei auf die kanarischen Inseln und konnte diese erfolgreich erobern.¹⁴⁷ Diese gewaltsame Eroberung Lanzarotes ereignete sich unter der Leitung von Jean de Béthencourt, dem ersten europäischen Kolonisator.¹⁴⁸

¹⁴⁶ Vgl. Vögelke, Geschichte, S. 353f.;

¹⁴⁷ Vgl. Geschichte von Gran Canaria und der Kanaren, Online unter: <http://www.gran-canaria-aktuell.com/geschichte-kanaren/>, Zugriff am 22.01.2013;

¹⁴⁸ Vgl. Müller, Carlos: Jean de Béthencourt, der erste europäische Kolonisator, betritt Lanzarote, Online unter: <http://www.carlos-mueller.de/jean.htm>, Zugriff am 22.01. 2013;

Die Einwohner auf den kanarischen Inseln trugen den Namen Guanchen. Sie wurden im Zuge der spanischen Eroberungszüge getötet oder landeten in der Sklaverei. Mit der Ausrottung der Guanchen war es den Spaniern möglich, die kanarischen Inseln unter ihre eigene Herrschaft zu bringen. Die Inselgruppe blieb danach eine Zwischenstation, bevor man die Reise über den Atlantik antrat, wo immer wieder Halt gemacht wurde, um beispielsweise die Wasservorräte auf den Schiffen zu füllen. Später kam es auf den Kanaren auch zu Überfällen durch englische Schiffe, allen voran jene von Sir Francis Drake, die im 16. Jahrhundert im Auftrag der englischen Krone in ständiger Rivalität mit Spanien um die Vorherrschaft der Weltmeere standen.¹⁴⁹

4.3.8 Beginn der spanischen Siedlungskolonisation in der Neuen Welt

Während die Portugiesen Handelskolonisation betrieben, ging es den Spaniern mehr darum, den Kolonialismus dadurch zu nutzen, um in Amerika Siedlungen zu gründen, um dadurch ihren Herrschaftsbereich zu vergrößern. Dadurch fiel von der kastilischen Krone im Jahre 1502, also ein Jahr bevor die Spanier erstmals afrikanische Sklaven über den Atlantik transportierten, der Beschluss, auf den Antillen Siedlungen zu gründen. Deshalb kam es im darauf folgenden Jahr in Sevilla zur Gründung der sogenannten Casa de Contratación. Dieses königliche Handelshaus war nichts anderes, als ein Kontrollorgan, welches die Aufgabe besaß, die Handelsvorgänge zu überprüfen und die Schifffahrten in die Neue Welt zu überwachen, da jedes Schiff Steuerabgaben leisten musste. Zudem wurden die Frachter einer genauen Sicherheitsüberprüfung unterzogen, Kapitäne in Ausbildungen geschickt, sowie Landkarten und Messgeräte erstellt, die für die Orientierung zur See notwendig waren. Handelskompanien gab es zu dieser Zeit noch keine, weshalb der Überseehandel sowie die koloniale Ausdehnung durch Privatunternehmer und kleine Handelsgesellschaften vollzogen wurden. Eine weitere Kontrollaufgabe der Casa de Contratación bestand darin, die spanischen Auswanderer streng zu kontrollieren. Demnach durften nur „echte“ Kastiler (anständige und sittliche Katholiken) das Land verlassen und über den Atlantik transportiert werden. Auch die Handelsrouten wurden streng überwacht, da dort nur Schiffe aus Kastilien verkehren durften, die neben den Auswanderern auch nur eigene Produkte mitführten, welche nach Amerika verschifft wurden.

¹⁴⁹ Vgl. Geschichte, Online unter: <http://www.gran-canaria-aktuell.com/geschichte-kanaren/>, Zugriff am 22.01. 2013;

Mit der Herausbildung zahlreicher Handelsgesellschaften ab dem 17. Jahrhundert stieg auch der Überseehandel an. Um die Übersicht zu bewahren, durften Ankunft und Abreise kastilischer Schiffe von und nach Amerika nur mehr in Sevilla stattfinden. Auch in Amerika beschränkte man sich lediglich auf einen Hafen und zwar Nombre de Dios (an der Nordküste Panama) der später durch den etwas weiter westlich gelegenen Puertobelo ersetzt wurde, da dieser vor den Raubzügen der Korsaren besser geschützt war. Somit entstand zwischen Sevilla und Puertobelo eine Haupthandelsverbindung.¹⁵⁰

4.3.9 Sevilla als Handelszentrum für den Überseehandel

Obwohl Sevilla nicht am Meer liegt (ca. 80 km von der Küste entfernt), entwickelte sich die Stadt zum wichtigsten Handelszentrum für Spanien. Der Grund dafür lag darin, dass Sevilla schon vor dem Überseehandel mit Amerika für Spanien eine wichtige Stadt war, die vor allem als eine der größten Handelsumschlagplätze diente. Mit einer Gesamtbevölkerung von ca. 45 000 Menschen besaß Sevilla schon zu Beginn des 16. Jahrhunderts ein stabiles Sozialgefüge, was für die spanische Wirtschaft wichtig war und auch den Grundstein für eine funktionierende Handelsbasis legte. Die vorher erwähnte Casa de la Contratación beispielsweise hatte ihren Sitz in Sevilla. Verschont blieb die Stadt auch von den starken Meeresstürmen, die vor allem im Winter am Atlantik für Gefahr sorgten sowie von korsarischen Raubzügen und Plünderungsfahrten. Erreicht wurde Sevilla wie auch heute noch über den Fluss Guadalquivir. Im Verlauf des 16. Jahrhunderts wurde die Stadt für den Handel immer bedeutender und besaß schon am Beginn des 17. Jahrhunderts über 120 000 Einwohner, was zur damaligen Zeit enorm hoch war.¹⁵¹

¹⁵⁰ Vgl. Edelmayer, Welthandel, S. 41f.;

¹⁵¹ Vgl. Emmer, Wirtschaft, S. 47f.;

4.3.10 Spanien und der Sklavenhandel

Von großer Bedeutung für Spanien war der atlantische Sklavenhandel mit afrikanischen Eingeborenen, da dieser, wie schon öfter erwähnt, für die Wirtschaft des Landes unabdingbar gewesen ist. Das Problem der Spanier jedoch war, dass sie an den afrikanischen Küsten keine Handelsstützpunkte hatten, wie es durch die Portugiesen der Fall war. Deshalb vergab Spanien an portugiesische Händler Lizenzen (asientos), die es ihnen ermöglichte, Sklaven auf legalem Wege in die spanischen Kolonien zu bringen. Neben der Menschenware aus Afrika wurden auch die Bewohner der karibischen Insel von den Spaniern in die Sklaverei gebracht, welche im nächsten Kapitel näher beschrieben werden.¹⁵²

4.3.11 Die Bewohner der Karibik als Sklaven der Spanier

Die karibischen Bewohner wurden Tainos genannt. Sie waren hauptsächlich auf der Insel Jamaika sowie auf Hispaniola beheimatet und damals bereits anderen Völkern in diesem Raum in der Entwicklung weit voraus. Während die Frauen in der Landwirtschaft tätig waren, gingen die Männer der Fischerei nach und gelegentlich auf Jagd.¹⁵³

Ursprünglich stammten die Tainos von Venezuela, gründeten aber schon um die Jahrtausendwende erste Siedlungen auf den Antillen. Dort lebten sie lange Zeit in Frieden, bis sie ca. im 11. Jahrhundert von den Kariben bedroht und angegriffen wurden. Während männliche Tainos verspeist wurden, machten sie die Frauen zu Sklaven, und missbrauchten sie, um sich zu vermehren. Angesichts dieser Bedrohung schlossen sich die Tainos zusammen, um gemeinsam gegen die Kariben zu kämpfen.

Eine weitere Bedrohung stellte die Kolonisation der Spanier am Beginn des 16. Jahrhunderts dar, gegen die sie sich auf Dauer aber nicht durchsetzen konnten. Etwa 400 000 Ureinwohner sollen am Beginn der spanischen Übergriffe auf Hispaniola gelebt haben. Als Spanien allmählich mit der Versklavung der Tainos begann, entwickelte sich ein kontinuierlicher Prozess der Ausrottung. Viele Tainos fanden durch eingeschleppte Krankheiten aus Europa den Tod. Andere begingen Selbstmord, um nicht in der

¹⁵² Vgl. Edelmayer, Welthandel, S. 42f.;

¹⁵³ Vgl. Zahl, Peter P.: Jamaika, München 2002, S. 32;

Sklaverei zu landen. 1508 lebten nur noch etwa 60 000 Tainos auf Hispaniola. 20 000 weitere starben in den folgenden zwei Jahren. 60 Jahre später lebten überhaupt nur noch 13 Tainos auf Hispaniola. Die Ausrottung war schließlich ausschlaggebend dafür, dass immer mehr afrikanische Eingeborene als Sklaven in der Karibik eingesetzt wurden.¹⁵⁴

Der Eroberung des Festlands folgte die Landnahme der Spanier in der Karibik. In nur gut 30 Jahren waren die bedeutenden Machtzentren in Nord-, Mittel- und Südamerika der spanischen Herrschaft anheimgefallen. Die nachstehende Grafik im Kapitel Peru verdeutlicht diesen Prozess.

Im folgenden Kapitel wird beschrieben, wie die Spanier das Reich der Azteken (Mexiko) sowie jenes der Inka (Peru) im Zuge der kolonialen Ausdehnung eroberten, nachdem es ihnen zuvor schon gelang, den karibischen Raum einzunehmen. Danach soll anhand der beiden Gebiete auf den Sklavenhandel eingegangen werden.

4.3.12 Einnahme Mexikos

Bevor Spanien Mexiko einnahm, lebten dort die Azteken, ein Volk, das über die Zeit ein mächtiges Reich aufbaute. Im Jahre 1519 wurde das Reich vom spanischen Eroberer Hernan Cortez erobert. Dadurch entstand eine Kolonie, die Cortez Neu Spanien taufte. 300 Jahre existierte sie, dehnte sich weit über die heutigen Grenzen Mexikos aus und wurde zu einer der bedeutendsten spanischen Kolonien in Amerika.¹⁵⁵

Vor der Eroberung ruinierte Cortez seine eigenen Schiffe, damit keiner seiner Mannschaft einen Rückzug machen konnte und alle gezwungen waren, sich mit ihm gegen die Azteken zu stellen. Er gründete die Stadt Veracruz, von wo aus er mit seinem Eroberungszug begann. Mit 660 Verbündeten traf er in der Hauptstadt der Azteken Tenochtitlan ein, um diese einzunehmen. Der Anführer der Azteken, Montecuma, geriet daraufhin von den Spaniern in Gefangenschaft und Cortes wurde Gouverneur der Mexikaner, jedoch nicht für lange Zeit, da er von der spanischen Krone durch Antonio de Mendoza ersetzt wurde. Dennoch ging Hernan Cortes als erfolgreicher spanischer

¹⁵⁴ Vgl. Moya-Pons Frank: The Tainos of Hispaniola. The Island's First Inhabitants, S. 1-9, In: Black, Jeremy (Hg): The Atlantic Slave Trade 1. Origins – 1600, Aldershot 2006, S. 211-219;

¹⁵⁵ Vgl. Ruhl, Klaus-Jörg, Garcia, Laura Ibarra: Kleine Geschichte Mexikos, Von der Frühzeit bis zur Gegenwart, München 2000, S. 66;

Konquistador in die Geschichte der spanischen Expansion ein. Die Hochzeit mit der Eingeborenen Malintzin wurde zudem auch zum Beispiel der Vermischung zweier Kulturen und unterschiedlicher Völker.¹⁵⁶

Nach der Einnahme der Aztekenhauptstadt und dessen Zerstörung wurde sie von den Spaniern neu aufgebaut und zudem deutlich vergrößert. Mit der Fertigstellung kam es auch zur Umbenennung der Stadt in Mexiko-Stadt, welche schließlich zum Zentrum der neuen spanischen Provinz wurde, in die immer mehr Spanier einwanderten.¹⁵⁷

Abb. 17: Malintzin als Dolmetscherin zwischen Hernan Cortes und Montezuma



Quelle: Online unter: <http://uepo.de/2013/03/28/verraterin-oder-nationalheldin-malinche-die-bedeutendste-dolmetscherin-mexikos/>, Zugriff am 15.4. 2013;

4.3.13 Einnahme Perus

Bevor Peru spanisches Kolonialgebiet wurde, herrschte dort die Kultur der Inkas, die sich ab etwa 1200 entwickelte und ihren Höhepunkt im 15. Jahrhundert erreichte. Als erfolgreichster Eroberer kann hier der spanische Konquistador Francisco Pizarro genannt werden, dem es gelang, nach mehreren Entdeckungsfahrten schließlich 1531 mit einer 180 Mann starken Unterstützung in Peru an Land zu gehen. 1533 kam es zur Vernichtung von Cuzco, der bedeutendsten Stadt für die Eingeborenen und in den folgenden Jahren zur Gesamteroberung des Inkareiches.¹⁵⁸

Durch einen Bürgerkrieg in Peru gelang es Pizarro, das Land zu erobern und mit der spanischen Kolonialisierung zu beginnen. Die Eroberung wurde 1535 abgeschlossen

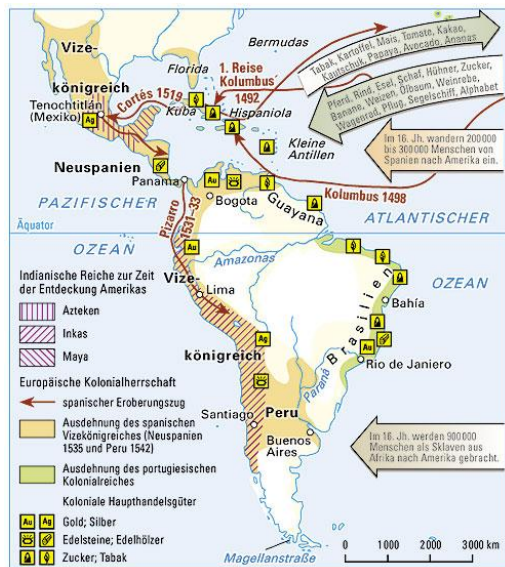
¹⁵⁶ Vgl. Pelizaeus, Ludolf: Der Kolonialismus. Geschichte der europäischen Expansion, Wiesbaden 2008, S. 98-100;

¹⁵⁷ Vgl. Ruhl, Geschichte, S. 68;

¹⁵⁸ Vgl. Länder-Lexikon: Peru (Geschichte), Online unter: [http://www.laenderlexikon.de/Peru_\(Geschichte\)#Spanische_Kolonisierung](http://www.laenderlexikon.de/Peru_(Geschichte)#Spanische_Kolonisierung), Zugriff am 5.2. 2013;

und Pizarro gründete die Hauptstadt Lima. Was die beiden Eroberer Cortés und Pizarro auszeichnete war die Einnahme sehr großer Landschaftsabschnitte in sehr kurzer Zeit, wodurch sie die koloniale Entwicklung erheblich vorantrieben. Die beiden Entdecker waren auch für den Beginn der spanischen Kolonialisierung in südamerikanischen Gebieten verantwortlich.¹⁵⁹

Abb. 18: Spanische Kolonien in Amerika



Quelle: Online unter: http://www2.klett.de/sixcms/media.php/76/r064_1_sam_kolonialherrschaft.jpg, Zugriff am 15.04. 2013;

4.3.14 Sklavenhandel auf dem südamerikanischen Festland

Mexiko und Peru waren für die Europäer auf Grund der großen Silberschätze die ertragreichsten Kolonialgebiete der damaligen Zeit. Das gewonnene Silber wurde an den Hafen von Puertobelo gebracht und in weiterer Folge über den Atlantik nach Sevilla verschifft.¹⁶⁰

Die Indianer, die für die Arbeiten in den Bergwerken herangezogen wurden, kamen von weit her und waren für lange Zeit von ihrem zu Hause getrennt worden. Den körperlichen Belastungen waren sie jedoch kaum gewachsen, weshalb viele die Minen nicht mehr lebend verließen. Das Hauptproblem lag an der Höhenlage der Bergbaustätten, zum Beispiel Potosí. Die Kombination aus Arbeitsanstrengung und

¹⁵⁹ Vgl. Pelizaeus, Kolonialismus, S. 101f.;

¹⁶⁰ Vgl. Edelmayer, Welthandel, S. 47;

Sauerstoffmangel brachte für viele Indianer den Tod. Auch deshalb wurden sie im Verlauf der Zeit durch afrikanische Sklaven ersetzt.¹⁶¹

4.4 Niederlande

Die Niederländer waren nach Spanien und Portugal die nächste erfolgreiche europäische Nation in der Expansion nach Amerika, was auch bei den Holländern zu zahlreichen Koloniegründungen führte. Dadurch kam es auch zum holländischen Sklavenhandel, der ähnlich erfolgreich verlief, wie jener der Engländer.

Vor der Etablierung Hollands in der Weltwirtschaft galt es jedoch, die Krise mit Spanien zu überwinden. Im Achtzigjährigen Krieg gegen die Spanier erlangten die Niederlande ihre Unabhängigkeit (1609 – 1621). Profitieren konnten sie auch vom Dreißigjährigen Krieg, in dem die Spanier ständig in kriegerischen Auseinandersetzungen beteiligt waren. Das Jahr 1621 brachte somit die Wende für die Niederlande und es brach ein Zeitalter an, das für sie von ständigem Erfolg geprägt war. Holland wurde aus wirtschaftlicher und militärischer Sicht immer bedeutender und verdrängte Spanien von seiner Monopolstellung im Handel.¹⁶²

Durch das ansteigende Bevölkerungswachstum am Beginn des 17. Jahrhunderts entwickelten sich die Niederlande zum dichtest besiedelten Gebiet Europas. Die hervorragende Struktur der Städte sowie die immer besser funktionierende Landwirtschaft waren die Kennzeichen des Staates. Mittels technisch hochentwickelter Schiffe und der hervorragenden Orientierung zur See waren sie vielen Kontrahenten überlegen und erreichten eine dominante Stellung in atlantischen Gewässern.¹⁶³

Der Zentralhafen für die holländische Handelsflotte wurde die Hauptstadt Amsterdam. Dort war die Partenrederij, ein holländisches Schifffahrtsunternehmen, zuständig für die Kontrolle und die Organisation der Transporte. Durch den Aufschwung der Wirtschaft und den immer länger andauernden Reisen, die mit den Schiffen zurückgelegt wurden, kam es auch zu einem erhöhten Bedarf an Kapital. Der stetige Anstieg neuer Schiffe und die Schaffung weiterer Arbeitskräfte führten in Folge zu einem Verkauf von Teilen der

¹⁶¹ Vgl. Pelizaeus, Kolonialismus, S. 124;

¹⁶² Vgl. Virnich, Carl-Josef: Ereignisse und Zusammenhänge Der "Achtzigjährige Krieg" - Ereignisse und Zusammenhänge, Online unter: <http://www.historicum.net/themen/achtzigjaehriger-krieg/einfuehrung/ereignisse-und-zusammenhaenge/>, Zugriff am 12.4. 2013;

¹⁶³ Vgl. Rolf, Walter: Geschichte der Weltwirtschaft, Eine Einführung, Köln 2006, S. 143f.;

Reederei, die sich schließlich zu einer Speditionsfirma entwickelte. Eine entscheidende Rolle für die wirtschaftlichen Erfolge der Vereinigten Provinzen spielte auch die Religion. Vor allem Geschäftsleute, also die Hauptträger der wirtschaftlichen Entwicklung ihres Landes, waren geprägt vom Calvinismus.¹⁶⁴

Durch die kriegerischen Auseinandersetzungen gegen die katholischen Iberer wurde diese calvinistische Glaubensrichtung stärker und kann durchaus als ein Faktor ihres wirtschaftlichen Aufstieges gesehen werden, die den niederländischen Handel begünstigte.¹⁶⁵

Bis zum Ende des 16. Jahrhunderts lagen die Stützpunkte an der afrikanischen Westküste fest in den Händen der Portugiesen. Dies änderte sich, als die Niederländer allmählich vermehrt Fahrten an die Goldküste Afrikas unternahmen.¹⁶⁶

Die Handelsbeziehungen mit der Küste Afrikas entstanden eher zufällig als geplant. Barend Ericzoon, ein niederländischer Kapitän war 1591 mit seinem Schiff nach Brasilien unterwegs. Durch ein heftiges Unwetter zur See konnte er die geplante Route aber nicht einhalten und strandete an der Westküste Afrikas. Auf der Insel São Tomé geriet der holländische Seefahrer in portugiesische Gefangenschaft und erfuhr über den erfolgreichen Handel der Portugiesen an der westafrikanischen Küste.¹⁶⁷

Als Ericzoon wieder in seiner Heimat war, entstand die Guinea Company, für die sich der Antwerpener Händler, Investor und Diplomat Willem Usselincx (1567–1647), einer der späteren Mitbegründer der Holländischen Westindien Kompanie (*Geoctroyeerde Westindische Compagnie*), einsetzte.¹⁶⁸

Er vertrat die Ansicht, dass durch Kolonien Gründungen in der Neuen Welt die holländische Wirtschaft positiv beeinflusst werden könnte und setzte sich neben der Errichtung der Guinea Company in seinem Memorandum aus dem Jahre 1604 auch für eine Kompanie für den Westindienhandel ein, die neben der Ostindischen Kompanie (VOC) für die atlantischen Gewässer zuständig sein sollte. Damit setzte er sich für die Einrichtung von Siedlungen auf dem amerikanischen Kontinent ein.¹⁶⁹

¹⁶⁴ Vgl. Postma, Dutch, S. 9f;

¹⁶⁵ Vgl. Calvinismus, Online unter: <http://www.niederlande-netz.de/168/Religion-Niederland/Calvinismus.html>, Zugriff am 25.1.2013;

¹⁶⁶ Vgl. Emmer, Wirtschaft, S. 471f.;

¹⁶⁷ Vgl. Postma, Dutch, S. 17;

¹⁶⁸ Vgl. Emmer, Wirtschaft, S. 472;

¹⁶⁹ Vgl. Meyn, Matthias, Der Aufbau der Kolonialreiche, München 1986, S. 67;

Ein Hafen namens Mori, an der Küste von Ghana, wurde für Holland 1595 der erste Stützpunkt für Handelsgeschäfte. Die Niederlande verstanden billige Transportwege zu nutzen, wodurch es ihnen gelang, die Portugiesen in den Hintergrund zu drängen und im Vergleich mit den holländischen Handelskontrahenten das Nachsehen zu haben.¹⁷⁰

Schon vor der Errichtung ihres ersten Stützpunktes war es das erklärte Ziel Hollands, die Portugiesen von der Küste Afrikas zu verdrängen, die dort zu jener Zeit eine Monopolstellung innehatten. Es stellte sich schließlich heraus, dass die mitgebrachten Güter der Niederländer für die afrikanischen Eingeborenen effektiver waren, weshalb diese versuchten, die Portugiesen aus ihren Gebieten zu verdrängen. Das erleichterte den Niederländern auch die Ausweitung ihrer Stützpunkte.¹⁷¹

Für Holland kamen in Folge mit Accra, Kormantin und Torto weitere Stützpunkte an der afrikanischen Küste dazu. Ihr Handelsgeschäft entwickelte sich zunehmend erfolgreicher und brachte mit den afrikanischen Produkten Gold und Elfenbein große Gewinne zurück in die Heimat. 1637 verloren die Portugiesen auch ihren Handelsstützpunkt São Jorge da Mina an der ghanesischen Küste an die Niederlande, der zugleich zur Zentralhandelsstelle für die Holländer wurde und fünf Jahre später den letzten verbleibenden in Axim. Damit konnten sich die Niederlande an der westafrikanischen Küste ein Handelsmonopol verschaffen, an das zu Beginn keine der europäischen Großmächte herankam, während Portugal allmählich verschwand. Erst am Ende der holländischen Glanzzeit etablierten sich auch die europäischen Mächte Frankreich, Dänemark und vor allem England am schwarzen Kontinent.¹⁷²

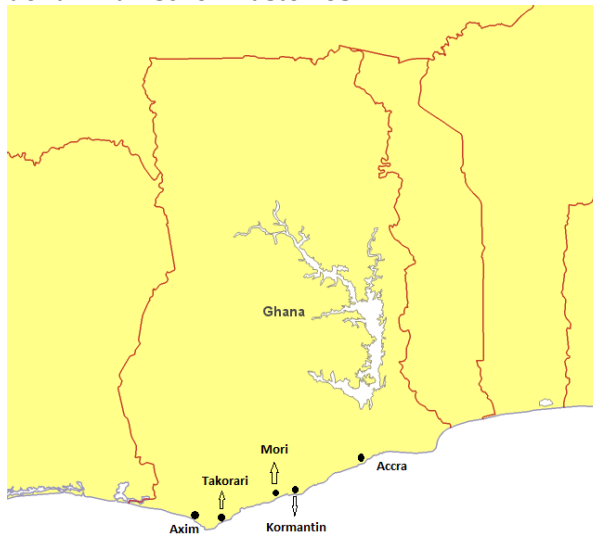
Die folgende Abbildung gibt Aufschluss über die wichtigsten Handelsstützpunkte der Holländer an der afrikanischen Küste.

¹⁷⁰ Vgl. Emmer, Wirtschaft, S. 472;

¹⁷¹ Vgl. Davidson, Basil: Vom Sklavenhandel zur Kolonialisierung, Afrikanisch-europäische Beziehungen zwischen 1500 und 1900, Hamburg 1966, S. 59;

¹⁷² Vgl. Emmer, Wirtschaft, S. 472;

Abb. 19: Handelsstützpunkte der Holländer an der afrikanischen Küste 1637



Quelle: Online unter: <http://www.stepmap.de/landkarte/vektorkarte-ghana-190007>, Zugriff am 12.4. 2013, Die Abbildung wurde selbst verändert und enthält die Daten aus: Vgl. Emmer, Wirtschaft, S. 472;

4.4.1 Entstehung der West India Company

Die politische und wirtschaftliche Situation war für die Holländer ausschlaggebend, neben der Ostindischen Kompanie (VOC), welche für den Handel im Pazifik zuständig war, eine weitere Kompanie zu gründen, die im Atlantikraum eingesetzt wurde. Im Jahre 1621 wurde die Niederländische West India Company (WIC) ins Leben gerufen. Damit wurde auch der Sieg über Spanien besiegelt.¹⁷³

Die Hauptaufgabe der neuen Handelskompanie bestand darin, den innerholländischen Wettbewerb im Handel zu unterbinden. Sie war zugleich ein Instrument der staatlichen Politik als auch eine wirtschaftlich-geschäftliche Organisation.¹⁷⁴

Großer Wert wurde darauf gelegt, die Plantagenökonomie in Brasilien in niederländischen Besitz zu bringen und gleichzeitig in den Handel mit Gold und Sklaven einzusteigen. Generell war die Kompanie jedoch für den Schiffsverkehr am Atlantik zwischen Europa–Afrika, Europa–Amerika und Afrika–Amerika zuständig und kontrollierte vor allem den Transport. Neben der Organisation des Seeverkehrs zielte die WIC auch darauf ab, spanische Silberflotten zu kapern, um die Schätze aus Hispanoamerika schließlich nach Holland zu bringen. Mit ihrer aggressiven Taktik

¹⁷³ Vgl. Lademacher, Horst: Die Niederlande, Politische Kultur zwischen Individualität und Anpassung, Berlin 1993, S. 305f.;

¹⁷⁴ Vgl. Blackburn, Making, S. 188;

wollten sie die Gewinne der Spanier reduzieren, vor allem in Brasilien den Portugiesen das Zuckemonopol entreißen und damit auch den Sklavenhandel übernehmen.¹⁷⁵

Eine der größten Kaperfahrten gegen spanische Silberflotten ereignete sich im Jahre 1628 durch einen der herausragenden, holländischen Freibeuter Piet Heyn. Viele weitere Übergriffe der WIC fügten der iberischen Flotte immer wieder Niederlagen zu.¹⁷⁶

1630 entstanden schließlich die ersten Kolonien durch die WIC in den brasilianischen Gebieten Pernambuco und Recife. Auch der Handelsstützpunkt Elmina konnte durch die holländische Kompanie den Portugiesen entrissen werden. Die Aufgabe der WIC bestand auch darin, niederländische Bewohner in die Kolonien zu bringen, um im Handel mit Zucker und später auch mit Sklaven erfolgreich zu sein.¹⁷⁷

Zu Beginn versuchte man, in der Kompanie den Sklavenhandel zu unterbinden, da dieser aus philanthropischen Gründen fragwürdig war. Diese Haltung verschwand jedoch bald, da viele Geschäftsleute in der WIC den Gewinn durch das Geschäft mit der menschlichen Ware voraussagten.¹⁷⁸

4.4.2 Eroberung der spanischen Silberflotte durch Piet Heyn 1628

Wie bereits erwähnt, war ein Ziel der WIC, die Schätze der Spanier aus den eroberten Gebieten durch Kaperfahrten an sich zu reißen. Silber war eines der begehrtesten Produkte jener Zeit und wurde von den Iberern in großen Mengen über den Atlantik transportiert. Holland wusste über die Handelsrouten der Spanier Bescheid, und so kam es 1628 zu einer der größten holländischen Kaperfahrten gegen spanische Silberflotten. Der Anführer der niederländischen Flotte war der berühmte Seefahrer Piet Heyn. Die Spanier wussten von der holländischen Gefahr, wählten sich aber in der Annahme, dass diese sich zurückgezogen hätten, als sie erfuhren, dass eines der Schiffe nach Holland zurückfuhr. Diese Fehlinformation erwies sich als der erste Vorteil für Heyn. Dazu kam

¹⁷⁵ Vgl. Lademacher, Niederlande, S. 307;

¹⁷⁶ Vgl. Sklaverei 1637 – 1863, Menschenhandel und Zwangsarbeit in der Neuen Welt, Online unter: <http://www.entoen.nu/slavernij/de>, Zugriff am 25.01.2013;

¹⁷⁷ Vgl. Lademacher, Niederlande, S. 307f.;

¹⁷⁸ Vgl. Evans-MCKee, William: From the Land of Canaan to the Land of Guinea: The Strange Odyssey of the Sons of Ham, In: American Historical Review 85 (February 1980), 15–43, In: Schnurmann, Claudia: Atlantische Welten, Engländer und Niederländer im amerikanisch-atlantischen Raum 1648 – 1713, Böhlau 1998, S. 165;

noch, dass der spanische Konvoi durch ein Unwetter getrennt worden war, weshalb es zu einem Zwischenstopp in der Bucht von Matanzas kam (östlich der Provinz La Habana). Dieser Stopp wurde zum zweiten großen Vorteil für die Niederlande, da das Gewässer an der Küste für die spanischen Schiffe zu seicht war. Dadurch bohrten sich die Silberflotten in den Boden und wurden fahruntüchtig. Den Holländern gelang die Eroberung der vier spanischen Schiffe, da die Spanier den Kampf aufgaben. Nachdem die Beute gesichert war, trat Piet Heyn mit seiner Besatzung die Heimreise an und traf Anfang 1629 in Amsterdam ein. Nachdem man die Beute sofort schriftlich aufzeichnete, ergab sich ein anschließender Reingewinn von 7 Millionen Gulden. Heyn erhielt davon 70 000 Gulden.¹⁷⁹

4.4.3 Koloniegründungen in der Neuen Welt

Bevor die Niederländer zu kolonialen Eroberungen in Amerika ansetzten, lagen diese klar in den Händen der Spanier und Portugiesen. Mit dem niederländischen Aufschwung vor allem durch die Machterweiterung zur See wurden die Iberer zunehmend in den Hintergrund gedrängt und mussten den Niederländern nach mehreren kriegerischen Auseinandersetzungen den Vortritt lassen.

Mit New Nederland entstand 1614 an der Ostküste Nordamerikas für die Niederlande die erste Kolonie der Nieuw Nederland Compagnie.¹⁸⁰ Ziel der Kompanie war es, in New Netherland eine neue Siedlung zu gründen. Aus diesem Grund war sie dafür verantwortlich, dass ab etwa 1620 die Bewohner von Holland dorthin transportiert wurden.¹⁸¹

Viele Familien, die über den Atlantik in die neue Kolonie verschifft wurden, gründeten beispielsweise in Connecticut eine Siedlung, andere errichteten mit Fort Oranje einen neuen Stützpunkt. Aber auch die Halbinsel Manhattan war eine beliebte Bleibe und diente der Gründung einer Siedlung. Schnell entstand Handel mit den Indianern dieser Region und die Kolonisten begannen, sich durch den Landbau ein neues zu Hause aufzubauen. Neben ständigem Nachschub an neuen Bewohnern wurden auch Saatgut,

¹⁷⁹ Vgl. Emmer, Wirtschaft, S. 460 – 462;

¹⁸⁰ Vgl. Schnurmann, Welten, S. 81f.;

¹⁸¹ Vgl. Rink, Oliver: Holland on the Hudson. An economic and social history of Dutch New York, Ithaca/New York 1986, S. 70-86, In: Schnurmann, Welten, S. 83;

niederländische Baumsorten und zahlreiche Tierarten in die Neue Welt nach New Nederland gebracht.¹⁸²

Neben Nordamerika war der Nordosten Brasiliens ein weiteres Ziel der Niederländer, ihr Kolonialgebiet zu erweitern. Dies geschah 1630, als man die beiden Regionen Pernambuco sowie Recife einnahm und mit der Unterstützung von Sklaven die Kolonialisierung fortsetzte.¹⁸³ Zur selben Zeit konnten die Niederländer auch die etwas südlich gelegene Region Bahia erobern. Dadurch wurden die Portugiesen von der brasilianischen Ostküste zurückgedrängt und ihre Kolonialgebiete gingen kontinuierlich in holländischen Besitz über. Mit der Übernahme vieler portugiesischer Kolonien erwarb Holland auch die dazugehörigen Zuckerplantagen und der Sklavenhandel nahm ständig zu, da die Plantagen mehr und größer wurden. Die Kolonialisierungswelle an der Küste Brasiliens führte dazu, dem neuen Gebiet einen eigenen Namen zu geben. Neben New Nederland in Nordamerika bekam dieser Küstenabschnitt den Namen New Holland.¹⁸⁴ Das Einflussgebiet der Holländer konnte 1667 durch das von den Engländern übernommene Gebiet Suriname erweitert werden. Dadurch entstand an der Nordküste Brasiliens der Abschnitt Niederländisch-Guayana.¹⁸⁵ Während der nordbrasilianische Küstenabschnitt in Guayana mit Berbice, Pomeroon und Essequibo für weitere Koloniegründungen am Festland diente, entstanden ebenso holländische Ansiedelungen auf einigen Inseln im karibischen Raum. Darunter fielen jene in Curaçao 1634, Aruba sowie Bonaire 1636, Tobago, St. Eustatius und St. Martin auf Barbados.¹⁸⁶

Holland gründete im 17. Jahrhundert kontinuierlich weitere Kolonien in den unterschiedlichsten Gebieten der Amerikas, da diese aber durch die Rivalität mit den Engländern auch schnell wieder den Besitzer wechselten ist es kompliziert, den Koloniebesitz zwischen diesen beiden europäischen Großmächten im Detail nach zu vollziehen. Anhand der folgenden Abbildung möchte ich dennoch versuchen, zumindest die wichtigsten niederländischen Kolonien graphisch darzustellen und einzugrenzen.

¹⁸² Vgl. Meyn, Aufbau, S. 405;

¹⁸³ Vgl. Lademacher, Niederlande, S. 307;

¹⁸⁴ Vgl. Boxer, Charles R.: The Portuguese Seaborne Empire, 1415 – 1825, New York 1969, Kap. IV In: Postma, Dutch, S. 14-17;

¹⁸⁵ Vgl. Schnurmann, Welten, S. 196;

¹⁸⁶ Vgl. Schnurmann, Welten, S. 160;

Abb. 20: Koloniegründungen der Niederlande in Amerika von 1614 bis etwa 1670



Quelle: Online unter: <http://www.stepmap.de/landkarte/stumme-karte-lateinamerika-flach-1132170>, Zugriff am 13.4. 2013; Die Abbildung wurde durch den Autor verändert und enthält die Daten aus: Vgl. Schnurmann, Welten, S. 160;

4.4.4 Der Sklavenhandel

Der Beginn des Sklavenhandels mit Afrikanern durch die Niederländer ereignete sich im Jahre 1596. Damals beförderte der niederländische Seefahrer Pieter van der Haagen 130 schwarze Sklaven von Afrika nach Holland. Der eigentliche Beginn des holländischen Sklavenhandels entstand aber erst im 17. Jahrhundert, vor allem nach der Gründung der WIC und entwickelte sich bald zum transatlantischen Dreieckshandel.¹⁸⁷

Wie bereits angedeutet, war die WIC anfangs gegen den Sklavenhandel, kaperte aber seit ihrer Gründung die spanischen Silberflotten und erbeutete dabei zwischen 1627 und 1637 insgesamt 2336 Sklaven, die in Amerika an Plantagenbesitzer weiter verkauft wurden. Der Gewinn veranlasste die WIC schließlich, selbst durch den Dreieckshandel in das Geschäft mit der Sklaverei einzusteigen. Daher schickte die Kompanie ihre Schiffe von Holland an die afrikanische Küste und tauschte Handelswaren gegen Sklaven ein, die schließlich über die Middle Passage anfangs nach Guayana geschickt wurden.¹⁸⁸ Dass

¹⁸⁷ Vgl. Postma, Dutch, S. 10;

¹⁸⁸ Vgl. Postma, Dutch, S. 13;

und wie der Handel mit Sklaven durch die WIC im Vergleich mit anderen Großmächten anstieg, lässt sich in der nachstehenden Grafik nach verfolgen.

Abb. 21: Jährliche Anzahl verschiffter Sklaven und die dazugehörigen Zielorte zwischen 1658 - 1674

Jahr	Schiffe	Gesamtanzahl der Sklaven	Curacao	Spanisches Amerika	Englisch, Französische Karibik	Surinam Guyana	Unbekannte Destination
1658	7	1741	611		1030	100	
1659	2	514			84		430
1660	4	708	28		170		510
1661	1	450	450				
1662	2	650				400	250
1663	6	2400		674	440	440	1520
1664	2	810		1603	360		450
1665	2	925		166		475	450
1666	1	120		168	120		
1667	3	1400	900	967			500
1668	19	6059	2970	722	325	604	2160
1669	16	5502	3640	1997	642	380	840
1670	15	5658	4138	1500			1520
1671	16	4800	2945	1698	585	970	300
1672	17	6054	4944	2011		1110	
1673	6	2466	2026	3438			440
1674	13	4231	1903	1340		485	1843
Gesamt	132	44488	24555	16284	3756	4964	11213

Quelle: Postma, Johannes Menne: The Dutch in The Atlantic Slave Trade 1600 – 1815, Cambridge 1990, S. 35;

Mit der Eroberung Curaçaos 1634 dachte man anfangs, einen idealen Ort für die Einsetzung von Sklaven gefunden zu haben. Die trockenen Klimabedingungen machten eine Plantagenwirtschaft aber unmöglich, weshalb Holland die Insel als Flottenstützpunkt verwendete, wo sie ihre Schiffe reinigten und aufrüsteten und zugleich ein Zwischenlager für Sklaven einrichteten, bevor sie nach Brasilien verkauft wurden.¹⁸⁹

Von Curaçao aus versorgten die Holländer nicht nur ihre eigenen Kolonien mit Sklaven, sondern beförderten diese auch an französische und britische Plantagenbesitzer auf den karibischen Inseln. Die Insel wurde somit zur Handelszentrale, Koloniegründungen hingegen entwickelten sich eher auf den Nachbarinseln.¹⁹⁰

Selbst nach New Nederland wurden Sklaven transportiert. Die Nachfrage dort war aber im Vergleich zu New Holland so gering, dass nur zwei Ladungen den Hafen in New Amsterdam erreichten.¹⁹¹ Die Holländer verloren ihre Kolonie New Nederland auch bereits im Jahre 1664 an die Engländer.

¹⁸⁹ Vgl. Postma, Dutch, S. 27;

¹⁹⁰ Vgl. Lademacher, Niederlande, S. 310;

¹⁹¹ Vgl. Emmer, Piet C.: De Slavenhandel van en naar Nieuw Nederland, Economisch en Sociaal Historisch Jaarboek, Den Haag 1972, S. 105f., S. 116 & S. 126, In: Postma, Dutch, S. 25;

Im Allgemeinen war die gesamte afrikanische Küste von Senegal bis in den Süden nach Angola Teilgebiet für die Sklavenbeschaffung. Die West India Company verschiffte zwischen 1636 und 1646 einen Großteil der Sklaven aus Angola, um sie schließlich in den brasilianischen Zuckerplantagen einzusetzen. Als die Portugiesen 1648 ihre Häfen zurückeroberten, exportierten die Holländer die Sklaven aus Loango, ein Küstenbereich des heutigen Gabon nördlich von Angola. Danach wurden von der West India Company weitere Küstenbereiche zu Sklavenstützpunkten, darunter auch die Slave Coast. Die Hälfte aller Sklaven verschleppte man aus Guinea, ca. 30 Prozent kamen aus Biafra und Benin und die restlichen 20 Prozent von der Gold Coast.¹⁹²

Die Jahre 1636 bis 1645 (46) hätten noch viel erfolgreicher für die WIC ausfallen können, wenn man mehr Afrikaner nach Amerika verschifft hätte. Etwa 25 000 transportierte man in jener Zeit beispielsweise nach Brasilien.¹⁹³

Enorme wirtschaftliche Erfolge erzielte die Kolonie Suriname, die vor allem durch Zucker und später Kaffeeplantagen für die Niederlande zu einer der wichtigsten finanziellen Stützen wurde. Nachdem die beiden Produkte in Europa so begehrt waren, begann man in den Kolonien mehr und mehr zu investieren und es kamen ständig neue Plantagenbesitzer. Da die beiden Genussmittel auf Grund von sich ändernden Weltmarktpreisen an Wert verloren, konnten viele ihre Plantagen nicht mehr finanzieren. Ein Hauptproblem bestand auch bei den Sklaven, die deshalb noch länger und härter arbeiten mussten. Dadurch verkürzte sich ihre Lebenszeit, was wiederum für die Sklavenhändler positiv war, da die Plantagenbesitzer vermehrt Sklaven benötigten. Unruhen, Plünderungen und Aufstände der Sklaven führten daher oft zu großen Problemen in den Kolonien.¹⁹⁴

Im Laufe der Zeit wurde das Gold als wichtiges wirtschaftliches Exportgut durch Sklaven ersetzt. In der folgenden Tabelle und der nachstehenden Grafik wird Aufschluss über die Anzahl verschleppter Sklaven sowie über Regionen gegeben, aus denen man die Sklaven aber auch das Gold bekam.

¹⁹² Vgl. Postma, Dutch, S. 109;

¹⁹³ Vgl. Lademacher, Niederlande, S. 309;

¹⁹⁴ Vgl. Emmer, Wirtschaft, S. 556;

Abb. 22: Sklavenexporte aus Afrika durch die Holländer 1600-1738

Jahre	Schiffe	WIC Dokumentation	Anpassung	Eindringlinge	Gesamt	Jährlicher Durchschnitt
1600-1635	10	799	2000		2799	78
1636-1645	65	29383	1000		30383	3039
1646-1657	15	1821	2000		3821	318
168-1659	9	2670			2670	1410
1660-1664	16	6548		500	7048	1410
1665-1669	47	19210			19210	3842
1670- 1674	59	24202		500	24702	4940
1675-1679	21	8650			8650	1730
1680-1684	28	13538	1000	500	15038	3007
1685- 1689	46	22660		1000	23660	4732
1690-1694	21	10910		1000	11910	2382
1695-1699	23	10934	1000	1000	12934	2587
1700-1704	29	14032		2000	16032	3206
1705-1709	28	14564		1500	16064	3213
1710-1714	17	8625	500	1500	10625	2125
1715-1719	27	11950	500	2000	14450	2890
1720-1724	37	16654		1000	17654	3531
1725-1729	43	21925	500	1500	23926	4785
1730-1734	27	13767			13767	2753
1735-1738	19	11144			11144	2229
Gesamt	587	264987	8500	14000	186487	2754

Quelle: Postma, Johannes Menne: The Dutch in The Atlantic Slave Trade 1600 – 1815, Cambridge 1990, S. 110;

Die folgende Grafik zeigt jene Regionen in Afrika, wo die Niederlande das Gold und die Sklaven erbeuteten. Die Gold Coast verlief etwas westlicher als die Slave Coast, darunter die Regionen um Takoradi, Mori (Cape Coast) oder Accra, heutige Küstenstädte in Ghana. Die Gold Coast erstreckte sich über die Regionen Lomé, Porto Novo und Lagos, heutige Städte entlang der Küsten von Togo, Benin und Nigeria.¹⁹⁵

¹⁹⁵ Vgl. Postma, Dutch, S. 64;

The map illustrates the West African coastline from Senegal to the Gulf of Guinea. Major rivers shown include the Senegal, Niger, Benue, and Biafra. Coastal towns and cities are marked, such as Banjul, Bissau, and Lagos. The map also depicts the Atlantic Ocean and the Gulf of Guinea. A scale bar at the bottom indicates distances in miles and kilometers.

Viele der Sklaven, die in Brasilien untergebracht wurden, waren Teil der *moradores* (Militäreinheit der Portugiesen in den Kolonien). Da die WIC ihre Sklaven nicht nur an eigene Plantagenbesitzer verkaufte, sondern ebenso an portugiesische, konnte es passieren, dass die portugiesischen Plantagenbesitzer bei Unruhen auf Sklaven als Unterstützung zurückgreifen konnten. Dieser Fall trat 1645 auch ein, als die *moradores* gegen die Niederländer kämpften. Neben der portugiesischen Eroberung von Recife 1654 kam es zu weiteren Gebietsrückgewinnen brasilianischen Besitzes durch die Portugiesen. Neben den Gebietsverlusten wurde auch die WIC zunehmend aus dem Handelsgeschäft verdrängt, da immer mehr private Kaufleute und Gesellschaften versuchten, in den Sklavenhandel einzusteigen. Den großen Gewinn erzielte Holland nun nicht mehr aus den gewonnenen Produkten der Plantagen, sondern durch den Verkauf der Sklaven in der Karibik. Dieser Prozess, der sich in den 1660er Jahren vollzog, kann mit dem eigentlichen Beginn des transatlantischen Dreieckshandels gleichgesetzt werden. Die Niederlande erkannten, dass mit diesem Zyklus deutlich höhere Gewinne erzielt werden konnten. Mit den eigenen Kolonien und Plantagen erzeugten sie die Produkte noch selber und transportierten sie schließlich über den Atlantik, ehe sie in Amsterdam verkauft wurden. Beim Dreieckshandel hingegen verkauften sie die Sklaven

an fremde Plantagenbesitzer, bekamen dafür die erzeugten Produkte und kehrten damit nach Amsterdam zurück.¹⁹⁶

4.4.5 Freier Handel

Um 1730 griffen immer mehr europäische Großmächte in das Geschäft der Sklaverei ein, wie etwa Dänemark, Frankreich und vor allem die Engländer, wodurch die West India Company, wie bereits vorher erwähnt, Probleme bekam, ihre Monopolstellung in diesem Geschäft aufrecht zu erhalten. Aber nicht nur andere Mächte erschwerten ihnen das Leben, sondern auch der immer stärker aufkommende freie Handel, der den Geschäftszweig in den folgenden Jahren dominierte und 1689 letztendlich freigegeben wurde. Freihändler aus den Niederlanden exportierten in den 1770er Jahren etwa 7000 Sklaven pro Jahr, eine Summe, die selbst die West India Company nur schwer erreichte. Die Zahl der Freihandels-Schiffe stieg stetig an. Obwohl mehr Freihandels-Schiffe als jene der West India Company auf den Gewässern unterwegs waren, vermarktete die West India Company rund 273 000 Sklaven, die Freihandels-Schiffe circa 256 000. Durch ihr Handelspatent für Afrika und Amerika hatte die West India Company einen erheblichen Vorteil gegenüber den Freihändlern, da sie von der Regierung Subventionen erhielt. Auch wenn die West India Company eine immer geringere Rolle im Sklavenhandel spielte, war sie dennoch der administrative Verwaltungsapparat für den Sklavenhandel, vor allem an den Küsten Afrikas, wo sie den Verkauf der Sklaven an die Freihändler streng kontrollierten.¹⁹⁷

Die West India Company entwickelte sich mit der Zeit zum wichtigsten Kontrollorgan, sei es im Sklavenhandel oder eben beim Austausch von Waren. Sie stellte somit die Verbindung zwischen afrikanischen und europäischen Händlern her und überwachte deren Handelsbeziehungen und ihre Geschäfte. Änderungen, sei es die Frachtgröße eines Schiffes oder ein neu ausgehandelter Preis, wurden von der West India Company sofort bestraft. Nur Direktoren der Kompanie durften Änderungen vornehmen. Bei den Handelsstützpunkten waren deshalb Preislisten angebracht, an die sich die Kaufleute halten mussten. Erst im Jahre 1710 war es europäischen Händlern erlaubt, die Preise zu

¹⁹⁶ Vgl. Lademacher, Niederlande, S. 309f.;

¹⁹⁷ Vgl. Postma, Dutch, S. 116-119;

erhöhen. Der daraus erzielte Gewinn musste jedoch an die West India Company abgegeben werden.¹⁹⁸

Als diese ihre Monopolstellung allmählich verlor, versuchte man den Freihändlern mit neuerlichen Verordnungen das Leben schwer zu machen. Es kam zu Beschränkungen im Sklavenhandel in Form von Frachtverordnungen. Außerdem mussten alle Sklavenschiffe 20 bis 24 Monate vor dem Auslaufen vorbereitet werden und es gab Mahngebühren bei Regelverstößen. Diese Veränderungen und Verordnungen entstanden, um den Kontrahenten zu schädigen und Gewinne Dritter aus dem Sklavenhandel einzuschränken.¹⁹⁹

4.5 Dänemark

Neben den bereits erwähnten europäischen Großmächten erkannten auch die Dänen das lukrative Geschäft des Sklavenhandels und stiegen im 17. Jahrhundert in dieses ein. Das Ziel Dänemarks war es ebenfalls, mit Hilfe des Dreieckshandels die wirtschaftliche Situation im eigenen Land zu verbessern, und es griff daher ebenso auf Sklaven zurück. Nachdem Holland mit seinen beiden Handelskompanien anfangs große Erfolge verbuchte, kam es auch bei den Dänen zur einer Gründung einer Kompanie. So entstand in Dänemark für den Atlantikraum und vor allem für den Dreieckshandel im Jahre 1671 die Handelskompanie „Westindisch-Guineische Kompanie“. Bereits 20 Jahre vor der Gründung ihrer Kompanie kam es zu mehreren Expeditionsfahrten etwa nach Guinea. Durch die Schaffung von Befestigungsanlagen und Handelsstützpunkten an der afrikanischen Westküste oder deren Übernahme von anderen Großmächten Europas, führten immer mehr Fahrten nach Afrika. Die meisten Stützpunkte errichtete Dänemark an jener Küste, die heute zu Ghana gehört. Durch den Gebietserwerb in der Karibik wurden die Fahrten an die Küste Westafrikas immer wichtiger und es entwickelte sich allmählich auch für die Dänen das Geschäft durch den Dreieckshandel.²⁰⁰

1671 erhielt Dänemark die erste karibische Insel, nämlich St. Thomas. Erst im 18. Jahrhundert im Jahre 1718 kam es zur Erwerbung von St. John und 15 Jahre später konnte schließlich auch die Insel St. Croix eingenommen werden. Auf den Inseln

¹⁹⁸ Vgl. Postma, Dutch, S. 134f;

¹⁹⁹ Vgl. Postma, Dutch, S. 204f;

²⁰⁰ Vgl. Emmer, Wirtschaft, S. 101, Meyn, Aufbau, S. 193;

entstand eine gewaltige Plantagenwirtschaft, die Dänemark großen Reichtum bescherte. Als Arbeitskräfte wurden ausschließlich Sklaven aus Afrika eingesetzt. Die Westindisch-Guineische Kompanie war für deren Transport über den Atlantik zuständig, führte aber nicht nur Fahrten im Dreieckshandel durch, sondern hatte zudem auch eine Verbindung von der dänischen Hauptstadt zu den karibischen Inseln.²⁰¹

Abb. 24: Die karibischen Inseln der dänischen Westindisch-Guineischen Handelskompanie



Quelle: Online unter: http://www.morningstarcharter.com/images/usvi_map_large.jpg, Zugriff am 15.04. 2013;

St. Thomas war gemäß einer Volkszählung im Jahre 1688 von 338 weißen Siedlern und bereits 392 afrikanischen Sklaven besiedelt. Der Grund für den Sklaveneinsatz wurde auch hier mit deren körperlicher Verfassung begründet. Die Einwohner auf der Insel waren für die Arbeitsbelastung in den Zuckerplantagen nicht geeignet und die dänische Bevölkerung war nicht bereit dazu. Im Jahre 1725 wurden jedoch nur mehr 324 Siedler vermerkt, aber bereits 4490 Sklaven. Diese sprunghafte Veränderung macht deutlich, wie intensiv Dänemark den Sklavenhandel betrieben hat und sein Kolonialgebiet immer weiter ausbaute. Aber auch auf den anderen beiden Inseln stieg die Anzahl der Sklaven rasant an. St. Croix entwickelte sich in den Jahren allmählich zur wirtschaftlich wichtigsten Insel. 1754 wurden dort etwa 2000 Bewohner, die durch die Kolonialisierung von Dänemark einwanderten, gezählt, und bereits 14 000 Sklaven. Am Ende des 18. Jahrhunderts stieg die Zahl der Afrikaner sogar bis auf 22 000.²⁰²

²⁰¹ Vgl. Emmer, Wirtschaft, S. 101;

²⁰² Vgl. Danish National Archive: A Brief History of the Danish West Indies, 1666-1917, Online unter: http://www.virgin-islands-history.dk/eng/vi_hist.asp, Zugriff am 18.04. 2013;

4.5.1 Der Übergang vom Dreieckshandel zum Direkthandel

Durch die Zunahme privater Kaufleute und kleinerer Handelsgesellschaften, die mit dem Sklavenhandel und der Plantagenwirtschaft finanzielle Erfolge zu erzielen hofften, war es für die Westindisch-Guineische Kompanie nicht mehr möglich, ihre Machtposition weiterhin aufrecht zu erhalten. Daher kam es 1754 zur Auflösung und der Handel wurde ein Jahr später für alle freigegeben. Die dänische Handelskompanie war zwischen 1671 und 1699 für 44 Sklavenfahrten im Dreieckshandel zuständig. Zur selben Zeit kam es jedoch auch zu 30 weiteren Schifffahrten, die direkt von Kopenhagen in die Karibik führten. Angesichts der Direktfahrten, durch die der Dreieckshandel umgangen werden konnte, erkannten die Dänen bald, dass dadurch die Kosten stark reduziert wurden. Man muss bedenken, dass die Besatzung an Bord sowie alle Mitarbeiter, die an der Guineaküste stationiert waren, eine finanzielle Belastung für Dänemark darstellten. Daher beschlossen die Dänen, die Sklaven zukünftig von anderen europäischen Staaten, etwa von den Holländern oder den Franzosen zu kaufen. Dieser Kauf vollzog sich entweder auf Hauptumschlagsplätzen, wie beispielsweise Curaçao und im karibischen Raum. In den Jahren von 1747 bis 1802 kam es zu etwa 2700 Schifffahrten am Atlantik durch die Dänen, wobei davon nur rund fünf Prozent (also ca. 130 Fahrten) den Weg über Afrika einschlugen. Die restlichen 95 Prozent wählten hingegen die direkte und somit kostengünstigere Route. Trotz der billigeren Variante durch Direktfahrten konnte Dänemark auf den Dreieckshandel nicht ganz verzichten, da man durch den Verkauf eigener Güter in Afrika große Gewinne durch Sklaven als Gegenleistung erzielte. Neben Baumwolle und Seide transportierten die Dänen auch Waffen nach Afrika, ein wertvolles Gut im Geschäft mit den Sklaven.²⁰³

Dänemark verschiffte in der Zeit von 1733 bis zum Ende des 18. Jahrhunderts mehr als 50 000 afrikanische Sklaven über die Middle Passage in ihre westindischen Kolonien. Diese Summe war aber nur ein geringer Teil aller Sklaven, die in jener Zeit von Europäern verschleppt wurden. 98,5 Prozent der menschlichen Ware ging auf die Rechnung der anderen europäischen Großmächte. 70 000 weitere Sklaven wurden jedoch direkt in der Karibik von Sklavenhändlern anderer Nationen gekauft.²⁰⁴

²⁰³ Vgl. Emmer, Wirtschaft, S. 101f.;

²⁰⁴ Vgl. Emmer, Wirtschaft, S. 102;

Über das 18. Jahrhundert hindurch wurden die Zuckerrohrplantagen auf den karibischen Inseln für Dänemark immer bedeutender. Der Umsatz in Kopenhagen durch den gewonnenen Rohrzucker lag zu Beginn des 18. Jahrhunderts etwa bei 50% aller Einnahmen. Aufgrund der hohen Produktivität bestanden die Ladungen im Verlauf der Zeit fast nur mehr aus Zucker. Weitere Güter waren Baumwolle, Kaffee oder Tabak, die aber mit der Transportmenge des Rohrzuckers nicht vergleichbar waren.

Der Gewinn eines Sklavenschiffes wird am folgenden Beispiel erläutert. Die mitgebrachten Güter wurden in Afrika gegen Sklaven eingetauscht, die schließlich über den Atlantik verschifft wurden. Beim Verlassen der afrikanischen Häfen hatte man mit Sklaven, Gold und Elfenbein ca. 31 000 dänische Reichstaler an Bord, wobei man 11 000 Reichstaler abziehen muss, die für Verpflegung und Schiffsreparaturen benötigt wurden. Obwohl die viele Sklaven die Middle Passage nicht überlebten, konnten die gewonnenen Produkte der Plantagen sowie Gold und Elfenbein in Kopenhagen für 67 000 Reichstaler versteigert werden, womit der Wert der ursprünglichen Ladung verdreifacht wurde. Nach Abgaben an den Staat konnte noch ein beträchtlicher Reingewinn verzeichnet werden.²⁰⁵

Die Durchschnittsdauer, die man beim Dreieckshandel einrechnen musste, belief sich auf etwa eineinhalb Jahre. Vier Monate benötigte das Schiff von Dänemark zur afrikanischen Küste. Drei Monate dauerte die Atlantiküberquerung, zugleich die gefährlichste und schlimmste Fahrt, da es hier galt, die Sklavenverluste möglichst gering zu halten. Weitere drei Monate wurden schließlich für die letzte Fahrt von Amerika zurück in die Heimat einberechnet. Die übrigen acht Monate benötigte man zum Einen für den Sklavenkauf, zum Anderen für die Zusammenstellung der gewonnenen Produkte auf den Inseln, die man ins Heimatland verschiffte. Am Beginn der ersten Fahrt, ausgehend von Kopenhagen, waren etwa 60 Besatzungsmitglieder mit an Bord und zusätzlich sieben Soldaten. Die Zahl ist deswegen so hoch, da viele von ihnen die Middle Passage ebenfalls nicht überlebten.²⁰⁶

²⁰⁵ Vgl. Emmer, Wirtschaft, S. 102f.;

²⁰⁶ Vgl. Emmer, Wirtschaft, S. 103;

4.5.2 Abschaffung der Sklaverei

Vermutlich weil es sich wirtschaftlich nicht mehr lohnte, schuf Dänemark als erster Staat die Sklaverei 1803 ab, nachdem es bereits 1792 zu ersten Ansätzen gekommen ist. Immer öfter wurde der Geschäftszweig mit der menschlichen Ware kritisiert und als menschlich nicht vertretbar empfunden. Auch die Sklavenaufstände mit der Folge von gewalttätigen Plünderungen auf den Inseln verwiesen auf die Dringlichkeit einer Lösung. Aber nicht nur interne Probleme waren ausschlaggebend für die Abschaffung sondern auch die Erfolge der Briten im Sklavenhandel, weshalb die finanziellen Erfolge der Dänen zunehmend ausblieben.²⁰⁷ Obwohl die Sklaverei in Dänemark für abgeschafft galt, lebte diese in den dänischen Kolonien noch über 40 Jahre weiter. Etwa auf der Insel Saint Croix arbeiteten Sklaven noch bis 1840 auf den Zuckerplantagen. Schwierig wurde die Situation, als die Zuckerpreise durch die Inflation immer niedriger wurden. Erstmals wurde in Europa selbst Zucker aus der Zuckerrübe gewonnen und die großen karibischen Inseln, wo die Produktion viel höher war, hatten es deutlich leichter als die kleinen dänischen Kolonien.

Nachdem der Sklavenhandel in den britischen Kolonien 1833 abgeschafft wurde, entstanden zwischen 1830 und 1840 auch bei den Plantagenbesitzern der dänischen Kolonien auf Saint Croix, St. Thomas und St. John Diskussionen gegen den Sklavenhandel. Dabei kam es zu dem Ergebnis, den Sklaven ein besseres Leben zu bieten, obwohl von Freiheit der Sklaven noch lange keine Spur war. Als es schließlich zu Unruhen kam und Sklaven ihre Unzufriedenheit lautstark äußerten, entschloss man sich im Jahre 1848 aus Angst, dass die Sklavenaufstände ausarten würden dafür, dass die Sklaverei in allen dänischen Kolonien der Karibik abgeschafft wird. Das Ziel der Kolonien war der Übergang von Sklaven zu Lohnarbeitern, die ein geregeltes Leben führen und in Freiheit leben könnten. Diese Änderung in den dänischen Kolonien führte aber allmählich zu einem wirtschaftlichen Rückgang. Soziale und ökonomische Probleme etwa auf Saint Croix führten zu einer Stagnation in allen Belangen. Auch die anderen Inseln erreichten nicht mehr den gewünschten Profit. Technische

²⁰⁷ Vgl. Donnan, Elizabeth: Documents Illustrative of the History of the Slave Trade to America: Volume II: The Eighteenth Century, Buffalo-New York 2002, S. 616f.; Green-Pedersen, Svend E.: The Economic Consideration behind the Danish Abolition of the Negro Slave Trade, In: Gemery, Henry A. & Hogendorn, Jan S.: The Uncommon Market, New York Academic Press 1979, S. 399-418, In: Rawley, James: The Transatlantic Slave Trade, University of Nebraska Press 1981, S. 103;

Entwicklungen, wie der Telegraph oder die Dampfmaschine brachten den dänischen Inseln eher Nachteile. Die größeren Schiffe bevorzugten schließlich auch die größeren Inseln und Dänemarks Kolonien erlitten beginnend in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts einen deutlichen wirtschaftlichen Rückgang. Nachdem die Kosten für den Erhalt der Insel den Gewinn durch die produzierten Produkte auf der Insel überstiegen, waren die Kolonien finanziell nicht mehr tragbar. Bereits 1867 wollten die USA die dänischen Inseln kaufen, da sie Hafenanlagen auf Grund des Bürgerkrieges benötigten. Die dänische Regierung willigte ein, jedoch kam der Verkauf nicht zu Stande. Als die wirtschaftlichen Probleme der dänischen Inseln aber immer ernster wurden, die Sterblichkeitsrate höher wurde, zahlreiche Krankheiten auf Grund unhygienischer Zustände ausbrachen und die Bevölkerung schrumpfte, nicht zuletzt, weil immer mehr Plantagenbesitzer neue Inseln aufsuchten, beschloss die dänische Regierung, neuerlich Verhandlungen mit den USA über den Verkauf der Insel zu starten. 1902 entstand ein erster Entwurf und 1917 wurden die dänischen Inseln schließlich für 25 Millionen Dollar an die USA verkauft.²⁰⁸

4.6 Frankreich

Die erfolgreiche Wirtschaftsform durch das Geschäft mit der Sklaverei wurde spätestens im 17. Jahrhundert auch von den Franzosen umgesetzt, weshalb damit begonnen wurde, Kolonien in der Neuen Welt zu gründen. Es entstanden vor allem im karibischen Raum Stützpunkte, ebenso wie im Norden Amerikas bis nach Montreal. Der Landzuwachs war kontinuierlich und zahlreiche Siedler ließen sich auf dem neuen Kontinent nieder. Im heutigen Kanada lebten zu Beginn des 18. Jahrhunderts etwa 15 000 Menschen französischer Abstammung. Zur Mitte des 18. Jahrhunderts waren es bereits 70 000. Viel wichtiger waren jedoch die Koloniegründungen im karibischen Raum auf den Inseln Martinique, Guadeloupe, Tobago, Grenada, Santo Domingo und St. Christophe. Frankreich ließ große Plantagen anlegen, auf denen vor allem Zucker und Tabak gewonnen wurde und transportierte die Güter zurück ins Mutterland. Als Arbeitskräfte griffen auch die Franzosen auf schwarze Sklaven zurück.²⁰⁹

²⁰⁸ Vgl. Danish National Archive: A Brief History of the Danish West Indies, 1666-1917, Online unter: http://www.virgin-islands-history.dk/eng/vi_hist.asp, Zugriff am 18.04. 2013;

²⁰⁹ Vgl. Fieldhouse, David K.: Fischer-Weltgeschichte, Die Kolonialreiche seit dem 18. Jahrhundert, Band 29, Augsburg 1998, S. 26-28;

Frankreich stieg zwar erst im 17. Jahrhundert in den Handel mit der menschlichen Ware ein, versuchte aber bereits Ende des 15. Jahrhunderts, das portugiesische Monopol zu schädigen. Eigene Stützpunkte und Handelsstationen an den afrikanischen Küsten konnte Frankreich nicht einrichten und auch in der Neuen Welt konnten sie nur schwer Fuß fassen, da sie mit den Niederlanden und England ständig zwei starke Kontrahenten hatten. Durch teils erfolgreiche Kämpfe gelang es ihnen aber, sich mit einigen Kolonien am Sklavenhandel zu beteiligen.²¹⁰

Vor den Koloniegründungen in der Neuen Welt waren französische Handelsgesellschaften trotz portugiesischer und spanischer Drohungen gegen Monopolbruch schon an Fahrten nach Afrika oder Amerika beteiligt. Französische Piraten kaperten portugiesische Schiffe und versenkten diese nach Einnahme der fremden Waren. Allein im ersten Drittel des 16. Jahrhunderts konnten circa 300 portugiesische Schiffe geplündert werden. 1521 wurden die Kaperfahrten gegen iberische Schiffe durch die französische Krone sogar für legal erklärt, da Frankreich mit Spanien Krieg führte. Bis zur Mitte des 16. Jahrhunderts waren zahlreiche Schiffe Spaniens Opfer von Angriffen französischer Freibeuter und Schmuggler.²¹¹

4.6.1 Der Sklavenhandel: Französische Häfen und afrikanische Sklavenmärkte

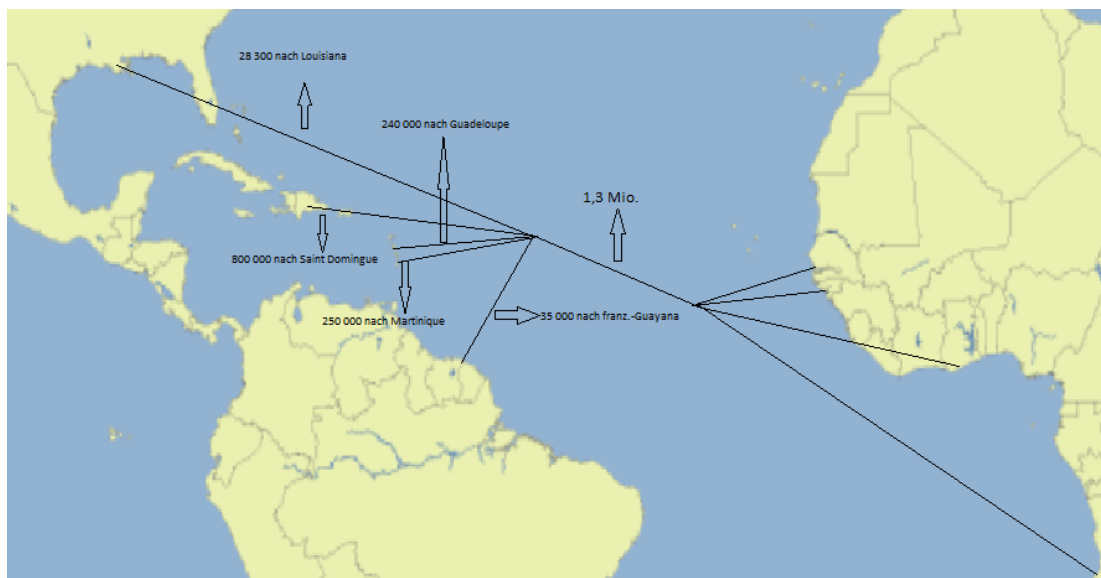
Als die französische Westindien-Kompanie im Jahre 1664 ins Leben gerufen wurde, die den Handel zwischen Frankreich und dessen Kolonien kontrollierte, entwickelte sich auch langsam der Handel mit der menschlichen Ware. Der Sklavenhandel an der Gold- und der Sklavenküste wurde aber bereits von den europäischen Kontrahenten wie England, Holland oder Dänemark dominiert, die dort schon zahlreiche Niederlassungen hatten. Daher beschränkte sich Frankreich zuerst auf die Gebiete des heutigen Senegals und Gambias. Die Senegal-Kompanie, eine französische Handelskompanie, welche die Westindien-Kompanie neun Jahre nach deren Gründung ersetzte, errichtete schließlich ihren zentralen Stützpunkt in Saint Louis, eine heutige Küstenregion in Senegal. Dort spezialisierte sich diese Kompanie vorerst auf die Produktion von Gummi, während der Sklavenhandel mit jährlich knapp 2000 Verschleppten noch wenig zufriedenstellend war. Erste größere Erfolge ergaben sich durch Handelsniederlassungen an der Küste

²¹⁰ Vgl. Rawley, Transatlantic, S. 105f.;

²¹¹ Vgl. Emmer, Wirtschaft, S. 69;

Angolas, die schließlich vermehrt zum Ziel französischer Schiffe wurde. Am Beginn, etwa 1711, wurden ca. 5000 afrikanische Sklaven über den Atlantik transportiert, 18 000 waren es hingegen schon 25 Jahre später. Am Ende des 18. Jahrhunderts erreichten die Franzosen mit jährlich etwa 40 000 verschifften Sklaven den Höhepunkt ihres Geschäftes mit der menschlichen Ware. In der aktivsten Zeit, also von 1711 bis 1793 verschleppten französische Sklavenhändler insgesamt über 1,3 Millionen Menschen aus Afrika nach Amerika in seine Kolonien und gehörte neben Holland und England zu den größten Sklavenhändlern der Weltgeschichte. Knapp 800 000 AfrikanerInnen landeten auf der Insel Saint Domingue, die dadurch zum größten Sklavenhandelsplatz in der Karibik wurde. Über 250 000 Sklaven transportierte Frankreich nach Martinique, ca. 240 000 nach Guadeloupe, 35 000 an das Festland nach französisch-Guayana und weitere 28 300 über den Golf von Mexiko nach Louisiana.²¹² Die folgende Abbildung soll dies veranschaulichen:

Abb. 25: Anzahl verschiffter Sklaven von Afrika nach Amerika zwischen 1711 – 1793 durch Frankreich



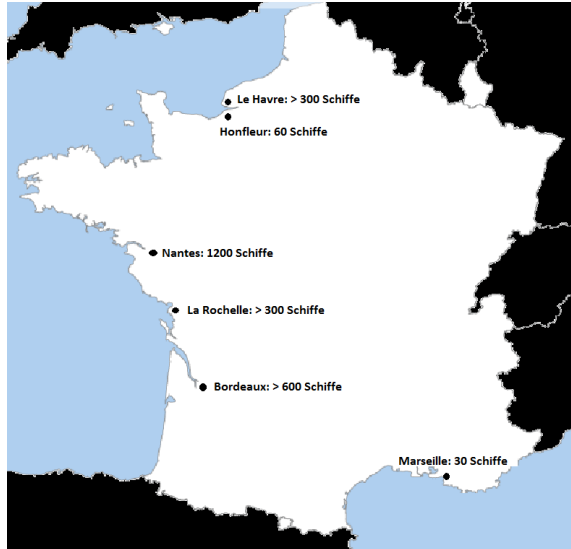
Quelle: Leere Karte online unter: <http://www.stepmap.de/landkarte/atlantik-113619>, Zugriff am 15.04. 2013; Die Abbildung wurde vom Autor verändert und enthält die Daten aus: Vgl. Emmer, Wirtschaft, S. 136;

Bis 1716 waren ausschließlich die Häfen Le Havre, La Rochelle, Saint-Malo, Bordeaux und vor allem Nantes für den Sklavenhandel zuständig. Erst als man bemerkte, dass die Arbeitskräfte auf den Plantagen in der Neuen Welt nicht ausreichten, wurden auch von allen anderen französischen Häfen Sklavenschiffe nach Afrika geschickt. Die Anzahl der

²¹² Vgl. Emmer, Wirtschaft, S. 135f.; Meyn, Aufbau, S. 193-198;

auslaufenden Schiffe der französischen Häfen soll anhand der folgenden Grafik veranschaulicht werden.²¹³

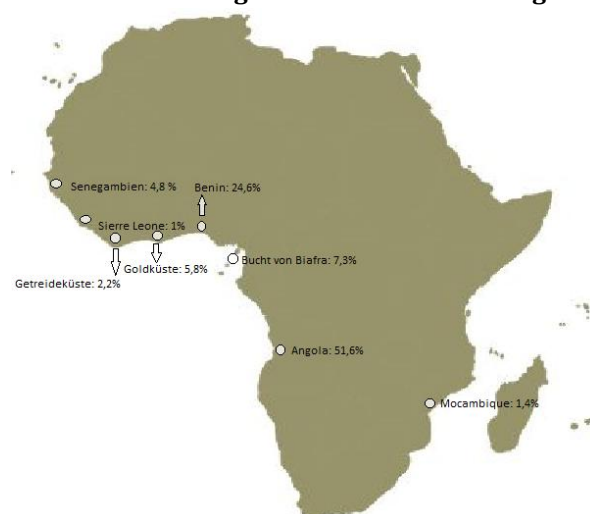
Abb. 26: Anzahl der auslaufenden Schiffe von französischen Häfen zwischen 1715 – 1792



Quelle: Online unter: http://d-maps.com/carte.php?lib=frankreich_Lankarte&num_car=2818&lang=de, Zugriff am 17.4. 2013; Die Abbildung wurde durch den Autor verändert und enthält die Daten aus: Vgl. Emmer, Wirtschaft, S. 136;

Frankreich hatte selbst nur wenige Niederlassungen in Angola, kaufte Sklaven aber von den verschiedensten Stützpunkten an der afrikanischen Küste, um sie anschließend weiter nach Amerika in ihre Kolonien zu transportieren. Die folgende Grafik bringt das prozentuelle Ausmaß der Sklavenkäufe an der afrikanischen Küste zum Ausdruck.

Abb. 27: Aufteilung der Sklavenbeschaffungszentren in Prozent zwischen 1761 – 1810



Quelle: Online unter: <http://www.ratinho-arts.com/grafik-landkarte-kontinent.htm>, Zugriff am 17.04. 2013; Die Abbildung wurde vom Autor verändert und enthält Daten aus: Vgl. Emmer, Wirtschaft, S. 136;

²¹³ Vgl. Emmer, Wirtschaft, S. 136;

Die Abbildung zeigt deutlich, dass Angola das Gebiet war, wo Frankreich die meisten Sklaven holte, da dort auch ihr eigener Handelsstützpunkt lag. Interessant ist, dass Kaufleute sogar bis nach Mocambique reisten, um an Sklaven heranzukommen. Von Bordeaux etwa segelten ab 1783 mehr als 100 Schiffe über Kapstadt nach Mocambique, da Sklaven dort überaus billig waren und somit der Gewinn aus Ankauf und anschließendem Verkauf in Amerika deutlich höher war, als der finanzielle Verlust durch die lange Reise an die afrikanische Ostküste.²¹⁴

Wie schon erläutert, waren die Zuckerplantagen eine der wichtigsten Gründe für die ansteigende Wirtschaftsleistung Frankreichs. Mitte des 17. Jahrhunderts entstanden die ersten Zuckerplantagen in den französischen Kolonien. Der Beginn dieser Rohstoffgewinnung räumte den Franzosen eine Monopolstellung am Kontinent ein, wobei ebenso England und Holland zur selben Zeit große Gewinne mit dieser Wirtschaftsform erzielten. In den folgenden Jahren wurden die Franzosen als Zuckerproduzenten immer bedeutender, ehe man im Jahre 1670 in den großen französischen Kolonien Martinique, Guadeloupe und St. Christophe 300 Zuckerplantagen besaß, wo überall Sklaven als Arbeitskräfte eingesetzt wurden. Durch den ständigen Ausbau ihrer Plantagen wurden auch immer mehr Sklaven als Arbeitskräfte benötigt. Beispielsweise importierte die französische Kolonie auf Saint Domingue im Jahre 1680 2 000 Sklaven aus Afrika. Zu dieser Zeit gab es auf allen französischen Inseln in der Karibik bereits 18 000 Sklaven sowie 14 000 weiße Bewohner. Die Anzahl der Sklaven im karibischen Raum stieg bis zum Ende des 17. Jahrhunderts auf 450 000, wobei dies die Summe aus französischen und britischen Kolonien ist. Im 18. Jahrhundert wurde Saint Domingue für Frankreich zum größten karibischen Zuckerproduzenten. Vor Beginn des 18. Jahrhunderts arbeiteten etwa 50 Sklaven auf einer Plantage. Später waren es doppelt so viele, die auf einer durchschnittlichen Plantagengröße von etwa 200 Acres (1 Acres entspricht etwa 4000m²) als Arbeitskräfte eingesetzt wurden. Im Jahr 1740 gab es etwa 250 000 Sklaven in den französischen Kolonien, 117 000 davon zählte man alleine auf Saint Domingue. Mitte des 18. Jahrhunderts wurde Saint Domingue die bedeutendste Insel der Karibik und verfügte über die größte Anzahl an afrikanischen Sklaven, wodurch Frankreich im Sklavenhandel immer stärker wurde. Ab 1723 wurde Saint Domingue auch der größte Kaffeeexporteur. Diese Dominanz der Insel

²¹⁴Vgl. Emmer, Wirtschaft, S. 136;

blieb über das gesamte 18. Jahrhundert hin aufrecht. 1780 etwa waren die französischen Plantagenbesitzer bekannt für ihre effiziente und erfolgreiche Arbeit. Zu dieser Zeit gab es ungefähr eine Million Sklaven auf allen karibischen Inseln, wobei allein 460 000 AfrikanerInnen nach Saint Domingue verschleppt wurden und die Insel somit für über 60% aller Importe nach Frankreich zuständig war.²¹⁵

4.6.2 Französische Handelshäuser am Beispiel Pellet

Das Kopfgeld, welches von der französischen Krone für jeden Sklaven bezahlt wurde, veranlasste immer mehr französische Handelshäuser, in den Sklavenhandel einzusteigen.²¹⁶ Eines der bekanntesten Handelshäuser war jenes von Pellet. Die Familienmitglieder wanderten in die für den Handel wichtigen Städte Frankreichs sowie in die Kolonialgebiete der neuen Welt aus. Etienne Pellet war im Handelsgeschäft mit der Insel Guadeloupe zuständig und hatte vier Söhne, die ebenfalls den Überseehandel zum Beruf machten. Drei Söhne betrieben Handelsgeschäfte auf der Insel Martinique, der vierte wohnte in Bordeaux und erzielte große Gewinne mit dem Zuckerhandel. Jean Pellet, einer der drei Söhne auf Martinique, kehrte aber wieder in seine Heimat zurück und gründete mit seinem Bruder Pierre in Bordeaux eine Handelsgesellschaft. Dazu kam eine weitere Verwaltungsstation in Saint-Pierre, eine Stadt auf der Insel Martinique. Zwischen 1718 und 1725 erzielte die Handelsgesellschaft 300 000 Livres Gewinn, zu dieser Zeit eine enorme Summe. Die Vorgehensweise der Brüder bestand darin, möglichst viele Güter und Produkte mit ihren eigenen Schiffen zu transportieren. Auf Grund interner Konflikte trennte sich Pierre von der Handelsgesellschaft und machte sich selbstständig, ehe er 1756 als mehrfacher Millionär starb. Sein Bruder arbeitete noch bis 1745 mit mehreren Handelspartnern zusammen und wurde ebenfalls Millionär, als er die Geschäfte über den Atlantik beendete und im Finanzgeschäft eine neue berufliche Laufbahn einschlug. Das Geschäft mit dem Überseehandel war immer mit hohem Risiko verbunden, weshalb nicht alle Handelsgesellschaften Erfolge wie die Brüder Pellet erzielten. Doch hohes Risiko, das man für den wirtschaftlichen Aufstieg eingehen musste, bedeutete zugleich auch die Aussicht auf große finanzielle Gewinne. Allein 1774 brachten 562 Schiffe Produkte im Gesamtwert von 126 400 000 Livres von

²¹⁵ Vgl. Klein, Atlantic, S. 31-33;

²¹⁶ Vgl. Emmer, Wirtschaft, S. 136;

den französischen Kolonien in die Häfen von Frankreich, wobei Zucker mit 62 000 000 Livres den größten Gewinn einbrachte.²¹⁷

4.7 England

Als am Ende des Spätmittelalters Spanien und Portugal in den Überseehandel eintraten und sich in weiterer Folge auch die Wirtschaftsräume von Holland, Frankreich oder etwa den Dänen vermehrt über den atlantischen Ozean erstreckten, spielten die Engländer anfangs noch keine große Rolle in diesen internationalen Geschäften.²¹⁸

Nach dem Tod der englischen Königin Elisabeth I. zu Beginn des 17. Jahrhunderts wurde die europäische Politik vernachlässigt und das Hauptaugenmerk richtete sich auf innere wirtschaftliche und politische Probleme, vor allem auf den Dreißigjährigen Krieg (1618-1648). Die interne Krise dauerte etwa bis 1650, als England schließlich begann, am europäischen Handel wieder teilzunehmen und somit auch in das politische Geschehen in Europa einstieg.²¹⁹

Die Kriege Oliver Cromwells, beginnend 1649, markierten gewissermaßen den Anfang der englischen Kolonialpolitik (erste Koloniegründung jedoch schon 1607) und es kam zum Einstieg in den Überseehandel, und damit auch in den Sklavenhandel.²²⁰

England begann mit Erkundungsfahrten in den Osten nach China und Indien, welche aber nicht den gewünschten Erfolg brachten und erkannte, dass es ähnliche Wege wie die anderen europäischen Großmächte einschlagen musste, um wirtschaftlich erfolgreich zu sein. Anfangs hatten die Briten jedoch Probleme, da an den wirtschaftlich wichtigsten Küsten die anderen Kolonialmächte bereits ihre Stützpunkte hatten. Deshalb gründete der Inselstaat bis zum Beginn des 17. Jahrhunderts keine Kolonien, sondern überfiel die Häfen anderer europäischer Großmächte in der Neuen Welt oder kaperte spanische Silberflotten am Rückweg in die iberischen Häfen.²²¹

In Bezug auf den englischen Sklavenhandel muss erwähnt werden, dass dieser schon vor den Koloniegründungen in Amerika stattgefunden hatte. Als einer der ersten Sklavenhändler Englands wurde John Hawkins bekannt.

²¹⁷ Vgl. Emmer, Wirtschaft, S. 114f.;

²¹⁸ Vgl. Wende, Peter: Das britische Empire, Geschichte eines Weltreiches, München 2008, S. 90;

²¹⁹ Vgl. Wende, Peter: Geschichte Englands, Stuttgart 1995, S. 163;

²²⁰ Vgl. Wendt, Reinhard: Vom Kolonialismus zur Globalisierung, Europa und die Welt seit 1500, Paderborn 2007, S. 123;

²²¹ Vgl. Olbert, England, S. 6f.;

Auch wenn der Aufstieg Englands zur Weltmacht erst so richtig Mitte des 17. Jahrhunderts beginnt, gab es schon am Beginn des 16. Jahrhunderts kleinere Handelsgeschäfte im Atlantikraum. Der Vertrag von Tordesillas stellte England vor kein großes Hindernis. Es organisierte zahlreiche Plünderungsfahrten und Raubzüge gegen spanische und portugiesische Schiffe. Unter John Hawkins kam es Mitte des 16. Jahrhunderts zu vier Fahrten, die durch den Sklavenhandel gekennzeichnet waren. Dabei brachte er afrikanische Sklaven von der Guineaküste über den Atlantik, verkaufte sie in der Karibik an spanische oder portugiesische Kolonien und kehrte mit wertvollen Gütern, wie Silber und Perlen wieder nach Europa zurück. Dort verkaufte er die Produkte in seinem Heimatland und auch in Spanien. Seine ersten beiden Fahrten 1562 und 1564 waren noch von Erfolg gekrönt. Die dritte und vierte Fahrt brachten aber nicht die erwünschten Gewinne, da die Spanier ihre afrikanischen Stützpunkte besser absicherten und ihren Siedlern die Kontakte mit anderen europäischen Mächten untersagten. Dadurch wurde es für Hawkins zunehmend schwieriger, an afrikanische Sklaven heranzukommen und auch der Verkauf in Westindien stellte sich als zunehmend schwieriger heraus.²²²

Hawkins war 1567 mit sechs Schiffen von Plymouth nach Afrika an die Westküste unterwegs. Nach einem Zwischenstopp auf den kanarischen Inseln setzte er mit seiner Mannschaft die Fahrt in Richtung Guineaküste fort und landete auf Kap Verde.²²³ In eigenen Worten hielt er fest:

„Wir setzten an dieser Stelle 150 Mann an Land, in der Hoffnung, etliche Neger einfangen zu können. Aber wir bekamen nur wenige zu fassen, und auch diese nur unter großen Verlusten.... Schuld trugen daran vor allem vergiftete Pfeile der Eingeborenen.“²²⁴

Dieser Bericht von Hawkins zeigt, dass die Afrikaner von den Spaniern bereits die Befehle erhalten haben dürften, Fremden mit Widerstand zu begegnen. Er ging mit seiner Besatzung aber weiter auf Sklavenjagd. Nachdem er nach langer Zeit aber nicht

²²² Vgl. Emmer, Wirtschaft, S. 68-70;

²²³ Vgl. Emmer, Wirtschaft, S. 71;

²²⁴ Emmer, Piet C. [Hrsg.], Beck, Thomas: Wirtschaft und Handel der Kolonialreiche, München 1988, S. 71;

mehr als 150 Sklaven auftreiben konnte, wollte er nach El Mina weiterreisen um anstatt der Sklaven wenigstens Gold gegen seine mitgebrachten Waren aus Europa einzutauschen.²²⁵

„Aber gerade in diesem Augenblick erreichte uns ein Bote von einem König, der sich von benachbarten Königen bedrängt sah und der uns um unsere Hilfe bat. Er sagte uns zu, daß alle Neger, die bei diesen Kämpfen gefangen würden, gleich ob von seinem Stamm oder von uns, uns gehören sollten. Daraufhin entschlossen wir uns, ihm Hilfe zu leisten und entsandten 120 von unseren Leuten.“²²⁶

Nach erfolgreichem Kampf verfügte Hawkins über knapp 500 afrikanische Sklaven, mit denen er die Reise nach Amerika antrat. Große Probleme gab es jedoch beim Verkauf an den karibischen Küsten, da der spanische König den Handel mit England streng verboten hatte. Es gelang ihm aber schließlich doch, die Sklaven heimlich an spanische Siedler zu verkaufen, da deren Bedarf an Arbeitskräften hoch war. Bei seiner letzten Fahrt wurde John Hawkins in San Juan de Ulua von einem spanischen Schiff aber überraschend geschlagen, eine Fahrt, die zugleich das Ende des englischen Sklavenhandels für die folgenden 70 Jahre bedeutete.²²⁷

4.7.1 Entstehung der englischen Kolonien in Nordamerika

Trotz interner Konflikte und politischer Spannungen, und obwohl England am Beginn des 17. Jahrhunderts außenpolitisch nur wenig Akzente setzte, kam es in dieser Zeit zu den ersten Koloniegründungen in Amerika. Nachdem vor allem Spanien und Portugal den karibischen und südamerikanischen Raum besiedelten, wandten sich die Engländer der Ostküste in Nordamerika zu und begannen oberhalb Floridas mit den Gründungen ihrer ersten Kolonien: 1606 reisten englische Kaufleute mit drei Schiffen von Plymouth an die Küste Nordamerikas und landeten mit 120 Siedlern in der Bucht von Chesapeake, Virginia. Dort wurde auf Jamestown der erste feste Sitz für 105 Auswanderer

²²⁵ Vgl. Emmer, Wirtschaft, S. 71;

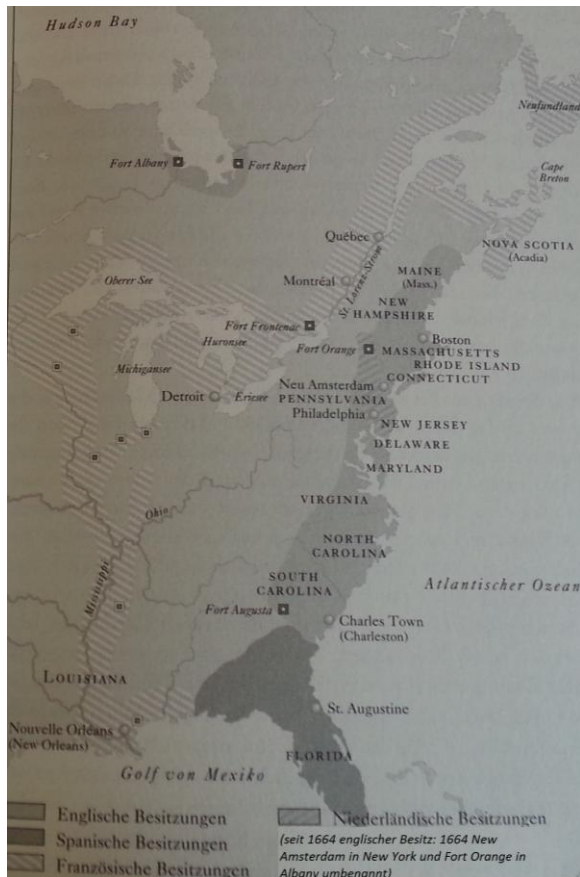
²²⁶ Emmer, Piet C. [Hrsg.], Beck, Thomas: Wirtschaft und Handel der Kolonialreiche, München 1988, S. 71f.;

²²⁷ Vgl. Emmer, Wirtschaft, S. 70-72;

eingerrichtet. In den folgenden Jahren war der neue Siedlungssitz aber durch Angriffe der Indianer sowie den Mangel an Lebensmitteln gefährdet. Die Heirat einer Indianerin mit dem Engländer John Rolfe, durch welche es zwischen der ansässigen Bevölkerung und den Engländern zum Friedensschluss kam, sowie der Tabakanbau sicherten die Kolonie. Im Jahre 1624 wurde Virginia somit zur ersten englischen Kolonie auf amerikanischen Boden. Mit ihr entstand die Virginia Company, die aber den erwünschten Gewinn nicht einbrachte, weshalb für die Kolonie nach deren Auflösung wieder die englische Krone zuständig war. Ab diesem Zeitpunkt ging es mit der Kolonie wirtschaftlich stark bergauf. Immer mehr englische Auswanderer besiedelten die Kolonie, 1640 verbuchte Virginia bereits 8000 Einwanderer, 20 Jahre später sogar schon 25 000. Einer der Gründe, weshalb viele der Einwanderer auf den Tabakplantagen als indentured servants eingesetzt wurden, lag am Arbeitskräftemangel. Diese Arbeitskräfte waren für eine festgesetzte Zeit den Plantagenbesitzern unterstellt und leisteten oft ohne Gehalt die Arbeit auf den Plantagen. Nachdem ihre Dienstzeit auslief, bekamen sie meist einen Teil des Landes, meistens im Ausmaß von etwa 20 Hektar zugesprochen. Am Ende des 17. Jahrhunderts wurden die indentured servants durch afrikanische Sklaven ersetzt, da England bemerkte, dass die Gewinne dadurch deutlich höher ausfielen. Als im Jahre 1620 weitere Auswanderer mit dem Schiff Mayflower nach Virginia reisen wollten, kamen sie vom Kurs ab und landeten viel weiter nördlich in der Bucht von Cape Cod, wo es zu einer neuen Koloniegründung mit dem Namen New Plymouth kam. Im Jahre 1642 hatte die Siedlung bereits 3000 Einwohner. Zur selben Zeit entstand auch die Kolonie in Massachusetts sowie eine Siedlung in Boston. Mit neuen Kolonien in den 1640er, wie Connecticut, Rhode Island, Main, New Hampshire oder New Haven entstand ein Gesamtkomplex, der den Namen Neuengland-Kolonien erhielt. Mit der Kolonie Maryland und weiteren Gründungen entwickelte sich somit an der gesamten nordamerikanischen Ostküste ein englischer Kolonialstreifen. 1664 wurde auch Fort Orange und New Amsterdam von den Holländern zum englischen Besitz gemacht. Die folgende Abbildung gibt Aufschluss über die Gebietsteilung in Nordamerika durch europäische Großmächte im 17. Jahrhundert.²²⁸

²²⁸ Vgl. Wende, Empire, S. 37-49;

Abb. 28: Nordamerika im späten 17. Jahrhundert



Quelle: Wende, Peter: Das britische Empire, Geschichte eines Weltreiches, München 2008, S. 59;

Die folgende Abbildung gibt Aufschluss über die 13 Kolonien der Engländer, die im Verlauf des 17. Jahrhunderts an der nordamerikanischen Küste entstanden.

Abb. 29: Die 13 englischen Kolonien in Nordamerika Ende des 17. Jahrhunderts



Quelle: Online unter: <http://britishempire.co.uk/maproom/13colonies.htm>, Zugriff am 7.5. 2013;

4.7.2 Koloniegründungen im karibischen Raum

Das nächste Ziel der Engländer waren die Koloniegründungen auch im karibischen Raum, die mit der ersten Koloniegründung auf der Insel St. Kitts 1624 seinen Anfang nahmen. 1624 kam es auch zur Besiedlung auf Barbados und 1656 konnte den Spaniern die Insel Jamaika durch Cromwell entzogen werden. Durch diese Koloniegründungen siedelten sich immer mehr englische Bewohner auf den karibischen Inseln an als in Nordamerika. 1660 etwa zählte man bereits knapp 50 000 Siedler auf den Antillen.²²⁹

Ein Grund für die Koloniegründungen in der Karibik war vor allem auf den Anbau von Tabak zurückzuführen, der in diesem Gebiet hervorragend gedieh. Später wurde das Produkt auch an den Küsten Venezuelas und Guyana angebaut. Der Tabakhandel kann mit jenem des amerikanischen Silbers oder dem Gewürzhandel des Ostens verglichen werden und führte zu Auseinandersetzungen mit den Spaniern, die mit dem Produkt in den gleichen Regionen handelten wie die Engländer.²³⁰

Im Verlauf der Zeit jedoch verdrängte der Zuckeranbau auf den karibischen Inseln den Tabak. Dieser wurde immer häufiger auf den Plantagen angebaut, weshalb die englischen Arbeitskräfte (indentured servants) durch billigere Arbeitskräfte, nämlich Sklaven aus Afrika ersetzt wurden. Am Ende des 17. Jahrhunderts arbeiteten bereits über 100 000 Afrikaner auf den Zuckerplantagen, weit mehr als die Gesamtzahl der weißen Bevölkerung, die dort beheimatet war. In den folgenden 50 Jahren stieg die Zahl der Afrikaner bereits auf 300 000 an. Die britischen Siedler stellten nur mehr ein Siebentel der Bevölkerung.²³¹

Durch die Entstehung des Handelsstützpunktes Kormantin an der afrikanischen Küste im Jahre 1632, der für den Sklavenhandel zuständig war, entwickelte sich schließlich 1660 die „Company of Royal Adventurers Trading with Africa.“ Zwölf Jahre später erhielt diese Kompanie den unverfänglicheren Namen „Royal African Company“. Dem ständigen Bedarf an Arbeitskräften in den karibischen Kolonien konnte die Kompanie aber nicht gerecht werden, wodurch der Handel Ende des 17. Jahrhunderts für private Händler und Handelsgesellschaften freigegeben wurde. Am Beginn des 18. Jahrhunderts

²²⁹ Vgl. Wende, Empire, S. 51;

²³⁰ Vgl. Blackburn, Making, S. 223;

²³¹ Vgl. Wende, Empire, S. 51f.;

wurden bereits 80% der Sklaven von privaten Handelsgesellschaften in die Karibik gebracht.²³²

Die Finanzierung vom Parlament in der Höhe von etwa 10 000 Pfund ermöglichten es der Royal Africa Company im Jahr 1729 gerade noch, ihre Stützpunkte vor allem an der Guineaküste weiterhin aufrecht erhalten zu können. Seit Einführung der Kompanie wuchs die Zahl der englischen Schiffe der Royal Africa Company aber auch jene der Privathändler zu den Hauptakteuren im Sklavenhandel heran. Spätestens 1713, als der spanische Erbfolgekrieg beendet war und England dadurch weitere wichtige Flottenstützpunkte bekam, konnten sie ihre Macht im Sklavenhandel weiter ausbauen und wurden dadurch zum weltweit größten Sklavenhändler.²³³

Auf Grund der aussichtslosen Position der Royal Africa Company kam es 1750 mit der „Company of Merchants Trading to Africa“ zur Gründung einer neuen englischen Handelskompanie. Nachdem sich die Royal Africa Company 1752 endgültig aufgelöst hatte, trat die neue Kompanie in deren Fußstapfen und übernahm ihre Stützpunkte. Die Hauptakteure stammten vorwiegend aus London, Bristol und Liverpool, zugleich die wichtigsten Städte für den englischen Sklavenhandel.²³⁴

In London lag zu dieser Zeit das Zentrum des englischen Handels, und sie war bis zum Ende des 17. Jahrhunderts die aktivste englische Stadt im Sklavengeschäft. Ab dem Jahre 1730 stieg Bristol zum Hauptakteur des englischen Sklavenhandels auf, ein Hafen, den im 18. Jahrhundert knapp 2000 Sklavenschiffe verließen. Die Zuckerraffinerien sowie zahlreiche Fabriken und Werkstätten, wo Kupfer, Schießpulver, Glasperlen und Waffen erzeugt wurden, waren ein Kennzeichen ihrer ausgezeichneten wirtschaftlichen Situation. Liverpool spielte hingegen am Ende des 17. Jahrhunderts noch keine bedeutende Rolle im Sklavengeschäft. Doch nach und nach verließen auch dort immer mehr Schiffe den Hafen in Richtung Afrika, bis am Ende des 18. Jahrhunderts etwa 50% aller Geschäfte mit der menschlichen Ware von Liverpool ausgingen.²³⁵ Die folgende Tabelle zeigt die Anzahl englischer Schiffe, die zwischen 1730 und 1769 im Sklavenhandel tätig waren.

²³² Vgl. Emmer, Wirtschaft, S. 117;

²³³ Vgl. Olbert, England, S. 13f.;

²³⁴ Vgl. Emmer, Wirtschaft, S. 117;

²³⁵ Vgl. Emmer, Wirtschaft, S. 118;

Abb. 30: Englische Schiffe im Sklavenhandel zwischen 1730 und 1769

Zeitraum	Bristol	Liverpool	London
1730-1739	378	210	253
1740-1749	214	305	71
1750-1759	201	486	122
1764-1769	140	449	177

Quelle: Emmer, Piet C. [Hrsg.], Beck, Thomas: Wirtschaft und Handel der Kolonialreiche, München 1988, S. 118;

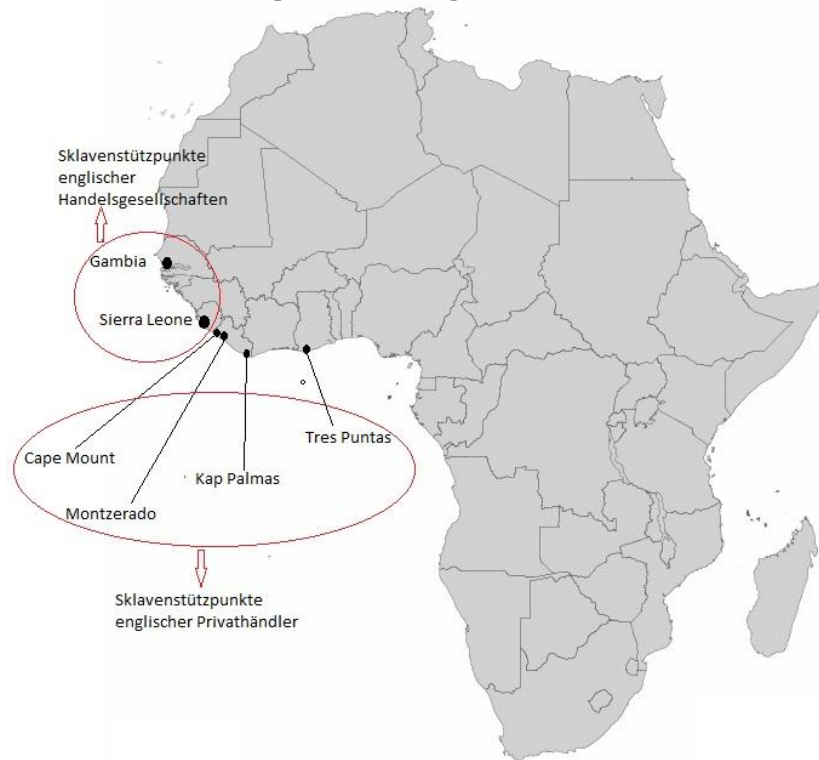
Für den Ankauf der Sklaven errichteten die Engländer wie auch schon ihre Vorgänger zahlreiche Sklavenstützpunkte an der westafrikanischen Küste. Im Landesinneren wurden die AfrikanerInnen aus ihrer Heimat unter Folter an die Küsten verschleppt und an den Stützpunkten verkauft. Auf den Schiffen presste man die Sklaven dicht aneinander und transportierte sie schließlich so in die Neue Welt. Fesseln an Armen und Beinen sowie eiserne Ringe um den Hals, durch welche sie untereinander mit Ketten verbunden waren, machten den Sklaven das Leben unter Deck zur Hölle (vgl. dazu Abb. 11 und Abb. 12, S. 10).²³⁶

Der Sklavenhandel an der westafrikanischen Küste durch die englischen Handelsgesellschaften, wie etwa der Africa Company, vollzog sich vor allem in Gambia, Sierra Leone und dort speziell am Sherbro, einem Fluss in Sierra Leone. Kleinere Gesellschaften und Privathändler bevorzugten jedoch weiter südlich gelegene Gebiete, etwa Cape Mount, Montzerado oder Kap Palmas in Liberia, sowie Tres Puntas an der Küste Ghanas.²³⁷ Die folgende Abbildung veranschaulicht die geographische Lage der genannten Sklavenstützpunkte.

²³⁶ Vgl. Olbert, England, S. 9;

²³⁷ Vgl. Emmer, Wirtschaft, S. 119;

Abb. 31: Sklavenstützpunkte der Engländer an der afrikanischen Westküste



Quelle: Online unter: <http://www.stepmap.de/landkarte/afrika-stumme-karte-140498>, Zugriff am 15.04. 2013; Die Abbildung wurde selbst verändert und enthält Daten aus: Vgl. Emmer, Wirtschaft, S. 119;

Bereits auf der Middle Passage kamen viele Sklaven auf Grund der unzureichenden Sauerstoffzufuhr und Nahrungsaufnahme ums Leben. Andere starben durch schwere Misshandlungen, nachdem sie sich gegen ihre Herren aufgelehnt hatten. Einem Bericht von James A. Froude zu Folge soll es sogar zu Verbrennungen von lebenden Sklaven gekommen sein sowie zu Hungerstod in Eisenkäfigen nach vorangegangener Misshandlung. Diese grenzenlose Brutalität soll sich aber laut Edmund D. Morel hauptsächlich bei den Engländern und Holländern ereignet haben. In spanischen, französischen oder portugiesischen Kolonien war die Behandlung der Sklaven bei weitem menschlicher. Nach Froude taufte sie die AfrikanerInnen und ließen sie auch an christlichen Messen teilnehmen. Den Engländern wurde nachgesagt, dass sie aufgrund der unterschiedlichen Hautfarbe und der differenzierten Religion ihre Sklaven aus Afrika wie Tiere behandelten. Vom Sklavenfang in den afrikanischen Dörfern bis zur Entladung der menschlichen Ware in der Neuen Welt fand fast die Hälfte aller Sklaven schon vor ihrer Bestimmung auf den Plantagen den Tod. Die Engländer erzielten aber finanziell derart große Gewinne, dass die hohe Sterblichkeitsrate in Kauf genommen werden konnte.²³⁸

²³⁸ Vgl. Olbert, England, S. 19-23;

Die körperlichen Belastungen setzten sich für die Sklaven auf den Zuckerplantagen fort, wo sie bei unerträglicher Hitze und unzureichenden Pausen zur Arbeit gezwungen wurden. Schon in den Anfangstagen auf den Plantagen fanden 20% der Sklaven den Tod. Daher erwarteten die Plantagenbesitzer kontinuierlichen Nachschub. Neben den unzumutbaren Arbeitsbedingungen kam es auch immer wieder zu Krankheiten, ausgehend von unhygienischen Sklavenhäusern und mangelnder Ernährung.²³⁹ Fasst man die englische Sklavenwirtschaft in Zahlen kommt es zu folgendem Ergebnis:

4.7.3 Zahlen des englischen Sklavenhandels

„Von den zwischen 1690 und 1807 auf englischen Schiffen transportierten 2 807 100 Sklaven wurden über 90% von Händlern aus London, Liverpool und Bristol gekauft und verkauft.“²⁴⁰

Im Durchschnitt kam es zu einem jährlichen Transport von über 20 000 Sklaven in die Neue Welt. Am Beginn des Geschäfts mit der menschlichen Ware (1680-1700) wurden 300 000 Sklaven über den Atlantik verschifft, also pro Jahr durchschnittlich etwa 15 000. Ab etwa 1770 stieg der Transport auf unglaubliche 40 000 bis 60 000 Afrikanerinnen und Afrikaner jährlich. Alleine auf der Insel Jamaika landeten bis 1786 etwa 60 000 Menschen.²⁴¹ Im Jahre 1690 zählte man dort 14 000 afrikanische Sklaven. Von diesem Zeitpunkt an bis 1820 transportierten die Engländer etwa 800 000 Afrikaner auf die Insel. In diesem Jahr betrug die Gesamtzahl der Sklaven aber nur mehr 340 000, das heißt, dass mehr als die Hälfte durch Misshandlungen oder körperlicher Überanstrengung den Tod auf den Plantagen gefunden hatten.²⁴²

Die folgende Tabelle spiegelt das Ausmaß des englischen Sklavenhandels im Jahre 1790 wider, als der Inselstaat bereits mehr Sklaven auf den Schiffen nach Amerika beförderte, als die anderen europäischen Nationen gemeinsam.²⁴³

²³⁹ Vgl. Wende, Empire, S. 53;

²⁴⁰ Emmer, Piet C. [Hrsg.], Beck, Thomas: Wirtschaft und Handel der Kolonialreiche, München 1988, S. 117f.;

²⁴¹ Vgl. Olbert, England, S. 15;

²⁴² Vgl. Olbert, England, S. 23;

²⁴³ Vgl. Olbert, England, S. 14f.;

Abb. 32: Sklaventransport von Afrika über den Atlantik durch die europäischen Großmächte 1790

Nationen	Sklavenstützpunkte	Anzahl der verschifften Sklaven
England	14	38 000
Frankreich	3	20 000
Holland	15	4 000
Portugal	4	10 000
Dänemark	4	2 000

Quelle: Olbert, Ernst A.: England als Sklavenhändler und Sklavenhalter, Berlin 1940, S. 15;

Diese unvorstellbaren Zahlen geben zu erkennen, wie intensiv England das Sklavengeschäft betrieb. Interessant war unter anderem, dass England nicht nur seine eigenen Kolonien versorgte, sondern auch Kolonien feindlicher Mächte mit Sklaven belieferte, weshalb die englischen Sklavenhändler außer Konkurrenz agierten.²⁴⁴

„Kein Volk der Welt hat jemals so gewaltige Menschenmassen mit rohester Gewalt und brutalstem Zwang und ohne Rücksicht auf die dabei zugrunde gehenden Opfer nach seinem egoistischen, machtpolitischen Belieben über Meere und Festländer verschoben, wie die Engländer und Angloamerikaner in der schwarzen Völkerwanderung.“²⁴⁵

²⁴⁴ Vgl. Olbert, England, S. 16;

²⁴⁵ Olbert, Ernst A.: England als Sklavenhändler und Sklavenhalter, Berlin 1940, S. 24;

5. Beantwortung der Forschungsfrage und Überprüfung der Hypothesen

Welche Unterschiede und Veränderungen in der Sklavenwirtschaft unter besonderer Berücksichtigung des Sklavenhandels ergaben sich zwischen dem Spätmittelalter und der Frühen Neuzeit, betrachtet man die kontinuierliche Entwicklung des Sklavengeschäfts ausgehend vom Mittelmeerraum bis hin zum transatlantischen Sklavenhandel?

Hypothesen

H1: Die Entdeckung Amerikas war ausschlaggebend dafür, dass sich der Sklavenhandel zunehmend in den Westen verschob.

H2: Durch die wirtschaftlichen Erfolge des Sklavenhandels erkannten immer mehr Großmächte, welchen enormen Gewinn dieses Geschäft brachte, weshalb es im Laufe der Zeit zu einer Verschiebung der Akteure kam. Dadurch erweiterten sich die Regionen, in denen Sklaven eingesetzt wurden, in kontinuierlicher Form.

H3: Mit dem Epochenübergang vom Spätmittelalter zur Frühen Neuzeit änderten sich die Einsatzbereiche der Sklaven in den Bestimmungsökonomien.

H4: Der hohe Bedarf an Arbeitskräften auf den Plantagen war der Grund für die starke Zunahme der Sklaventransporte in der Neuzeit. Im Spätmittelalter war der Bedarf an Sklaven deutlich geringer.

H5: Vermehrte Sklaventransporte in der Neuzeit waren erst durch technische Fortschritte im Schiffsbau möglich.

H6: Beim transatlantischen Sklavenhandel fanden viel mehr Sklaven den Tod als beim mediterranen Sklavenhandel.

5.1 Kontinuität des Sklavenhandels im Hoch- und Spätmittelalter

Die Sklaverei war vom Anfang des Hochmittelalters bis zum Ende des Spätmittelalters ein Handelszweig. Schon in der Antike wurde mit der Ware Mensch gehandelt und dieser Handel zog sich fort über Jahrhunderte weiter bis in die späte Neuzeit, ehe die Sklaverei per Gesetze abgeschafft wurde. Illegal wurde dieser Handel aber auch nach der Abschaffung noch weiter geführt. Selbst in der heutigen Gesellschaft findet Sklaverei in veränderter Form statt, wenn Menschen zum Besitz anderer Menschen zählen und Zwangsarbeit verrichten.

In Bezug auf das Hoch- und Spätmittelalter lag das Handelszentrum vor allem im Mittelmeer sowie im Schwarzen Meer, wo die Sklaven an die europäischen Küstenregionen gebracht wurden. Im Verlauf des Spätmittelalters breitete sich der Sklavenhandel aber auch an den afrikanischen Küsten (Marroko, Tunesien, Algerien) aus. In dieser Zeit lag dieses Geschäft hauptsächlich in den Händen der Italiener, wobei die beiden Küstenstädte Venedig und Genua am aktivsten daran beteiligt waren, in geringerem Ausmaß auch Pisa oder etwa Florenz. Im Seehandel war der Sklavenhandel also ein wesentlicher Bestandteil, bescherte den italienischen Städten große Erfolge und verbesserte ihre wirtschaftliche Situation. Die Sklavenhändler beförderten die menschliche Ware über das Mittelmeer nach Italien und verkauften diese dort nach Bedarf in verschiedenste Regionen, wie etwa in die Toskana, wo man sie schließlich als Haussklaven einsetzte. Im Spätmittelalter setzten auch die Iberer Akzente im Handel mit der menschlichen Ware doch in weitaus geringerem Ausmaß als die Italiener, die sich im Mittelmeerraum und in den Schwarzmeergebieten mit vielen Küstenstützpunkten eine Vormachtstellung schufen. Neben dem Haupteinsatzbereich der Haussklaverei beförderte man die Sklaven auch nach Ägypten, wo sie dem Militär unterstellt waren oder etwa nach Kreta und Zypern in den Dienst als Plantagenarbeiter. (vgl. dazu das Kapitel Italien S. 24-32).

Bis zum Beginn der Frühen Neuzeit und teilweise noch länger kann in diesen drei Einsatzbereichen deutlich von einer Kontinuität dieses Geschäftes gesprochen werden.

5.2 Der Übergang vom Sklavenhandel des Mittelmeerraumes zum transatlantischen Sklavenhandel

Die Übergangsperiode erstreckte sich über das gesamte 15. Jahrhundert und war gleichbedeutend mit dem Beginn des atlantischen Sklavenhandels auf europäischer Seite. Erste Akzente setzte Portugal mit seinen Entdeckungsreisen entlang der afrikanischen Küste. Sklavenhandel mit Afrikanern betrieben sie schon in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts, beförderten diese in ihr eigenes Land und verwendeten sie im Haushalt. Zur selben Zeit kam es auch zur Entdeckung der kanarischen Inseln und später der Azoren. Portugal legte Stützpunkte in Afrika an und ersetzte den Karawanen- durch den Seehandel. Sie belieferten nicht nur ihr eigenes Land mit Sklaven, sondern beispielsweise auch Valencia und andere europäische Küstenstädte. Dadurch ging der Handel mit der menschlichen Ware am Mittelmeer deutlich zurück. Wichtig für die Portugiesen war vor allem der technische Fortschritt, sei es in der Navigation oder auch bei neuen Schiffstypen, wodurch ihre Erkundungsfahrten möglich wurden. Das wirtschaftliche Handelszentrum verlagerte sich allmählich in den Westen, vor allem durch die Entdeckung der Azoren, die schließlich den Ausgangspunkt für die Atlantiküberquerung von Kolumbus markierte und die europäische Expansion einleitete (vgl. dazu S. 50-53).

5.3 Kontinuität des transatlantischen Sklavenhandels vom Ende des Spätmittelalters bis zum Ende der frühen Neuzeit

Die Entdeckung Amerikas war der Beginn der europäischen Kolonialisierung und eröffnete für Europa zugleich eine wirtschaftliche Handelsform, die von unglaublichem Gewinn geprägt war. Nach und nach wurden Kolonien kontinuierlich erweitert und ausgebaut. Neugründungen von Plantagen am Festland und vor allem auf den karibischen Inseln sowie die Erschließung neuer Bergwerke bedeuteten zugleich eine vermehrte Nachfrage nach afrikanischen Sklaven. Jahrhunderte lang wurden AfrikanerInnen aus ihrem Kontinent verschleppt und nach der Überquerung der Middle Passage in Amerika weiter verkauft. Damit entwickelte sich der transatlantische Sklavenhandel für die europäischen Großmächte zu einer der wichtigsten

Wirtschaftsformen, in welcher die „Pseudoware Mensch“²⁴⁶ die Basis war. Die Kolonien waren auch auf afrikanische Arbeitskräfte angewiesen, da der Betrieb sonst deutlich weniger Gewinn gebracht hätte oder gar nicht erst möglich gewesen wäre.

Durch die europäische Expansion ging der Handel rund um den Mittelmeerraum sowie an den Schwarzmeerküsten allmählich zurück, kam aber trotz der geographischen Umorientierung nicht völlig zum Erliegen, da vor allem die Korsaren und ebenso europäische Großmächte auch in der Frühen Neuzeit Sklavenhandel im Mittelmeer betrieben (vgl. dazu das Kapitel der Barbareskenstaaten).

Der Dreieckshandel, der nach der Entdeckung Amerikas allmählich einsetzte, läutete jene internationalen Handelsbeziehungen ein, die sich bis ins 19. Jahrhundert über den gesamten Globus ausdehnten (vgl. dazu Kapitel: Der atlantische Dreieckshandel, S. 11).

Nach den ersten Atlantiküberfahrten der Portugiesen und Spanier engagierten sich immer mehr europäische Großmächte im Sklavenhandel. Holland stieg im 17. Jahrhundert in das Geschäft ein. England erkannte bald den wirtschaftlichen Erfolg durch die Sklaverei und übernahm schließlich im 18. Jahrhundert die Führung dieses Handelszweigs. Aber auch in anderen Nationen, wie Dänemark oder Frankreich stiegen das Interesse und die Profitorientierung, weshalb sie zu Mitbewerbern in diesem Geschäft wurden. Die Kontinuität dieses Handels war eindeutig gegeben, da mit der Zeit immer mehr europäische Großmächte vom Sklavenhandel abhängig waren.

Der blühende Geschäftszweig führte in der Frühen Neuzeit bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts gemäß Curtin zu einer Gesamtsklaveneinfuhr von etwa 9,6 Mio. Auch wenn durch die Kolonialisierung immer mehr weiße Bewohner von Europa nach Amerika auswanderten, hing der rasante Bevölkerungsanstieg in der Neuen Welt aber hauptsächlich mit der Einfuhr von Sklaven aus Afrika zusammen. Albert Wirz meinte pointiert dazu, dass „Afrika die Mutter Amerikas“ war, also der amerikanische Kontinent hinsichtlich der Herkunft seiner nicht-indianischen Bevölkerung bis ins 19. Jahrhundert hinein in erster Linie eine Erweiterung Afrikas war“²⁴⁷

²⁴⁶ Mintz, Sidney: Die süße Macht. Kulturgeschichte des Zuckers. Campus: New York/ Frankfurt am Main 1987, S. 72;

²⁴⁷ Wirz, Albert: Sklaverei und kapitalistisches Weltsystem, Frankfurt am Main 1984, S. 36;

Der Bezeichnung für Amerika als "weißer Kontinent" durch die europäische Massenauswanderung kann erst ab dem letzten Drittel des 19. Jahrhundert ernsthafte Bedeutung geschenkt werden.²⁴⁸

5.4 Unterschiede und Veränderungen des Sklavenhandels zwischen Spätmittelalter und Früher Neuzeit

Im folgenden Kapitel sollen nun die Veränderungen und Unterschiede des Sklavenhandels zwischen Spätmittelalter und Früher Neuzeit beschrieben werden um damit die zuvor aufgestellten Hypothesen zu verifizieren oder zu verwerfen. Die Literaturrecherche über den Sklavenhandel im Spätmittelalter ergab wenig Erfolg, weshalb dieses Kapitel in der Diplomarbeit auch etwas kürzer ausgefallen ist. Dennoch ist es mir gelungen, die Forschungsfrage mit den dazugehörigen Hypothesen zu beantworten.

H1: Geographische Lage

Einer der wesentlichen Unterschiede des Sklavenhandels zwischen dem Spätmittelalter und der Frühen Neuzeit ist klar die Verschiebung der geographischen Lage. Das Hauptaugenmerk des europäischen Sklavenhandels im Spätmittelalter lag im Mittelmeerraum und am Schwarzen Meer. Da es noch keine Plantagen gab und der Kapitalismus zu jener Zeit noch keine Rolle spielte, konnte im mediterranen Bereich der Sklavenbedarf abgedeckt werden. Als Spanien und Portugal mit ihren Entdeckungsreisen auf Amerika stießen, kam es zur europäischen Expansion, die am Beginn der Frühen Neuzeit ihren Anfang hatte. Der Handel mit der menschlichen Ware in der Frühen Neuzeit blieb im Mittelmeerraum zwar weiterhin aufrecht, doch verlagerte sich das Geschäft auf den Atlantik und in die Neue Welt, wo die Sklaven auf den Plantagen sowie in Bergwerken eingesetzt wurden. Durch die Entstehung des transatlantischen Dreieckshandels in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts waren fast nur mehr am Atlantik Sklavenschiffe im Einsatz, die Zahl der Sklaventransporte am Mittelmeer hingegen ging zurück. Stand bis zum Ende des Spätmittelalters Europa im Mittelpunkt, entstand mit dem Atlantikraum ein neues wirtschaftliches Zentrum. Anfangs dauerten diese Überfahrten noch mehrere Monate, da sich der technische

²⁴⁸ Vgl. Wirz, Sklaverei, S. 37;

Fortschritt im Bauwesen von Schiffen erst mit der Zeit entwickelte (vgl. dazu S. 13). Durch diese geographische Verschiebung wurden auch immer mehr Regionen in den Sklavenhandel einbezogen. Die Nachfrage nach menschlicher Ware stieg an, weshalb in größeren Ausmaßen Küstenregionen, vor allem jene in Westafrika abgefahren wurden, um für Nachschub zu sorgen. Neben neuen geographischen Gebieten in Amerika vermehrten sich auch die afrikanischen Küstenstützpunkte. Die Nordküste wurde zunehmend durch die Westküste ersetzt, auch wenn die Gebiete in Marokko, Tripolis oder Algerien weiterhin als Stützpunkte verblieben, vor allem durch die Barbareskenstaaten, die in der Frühen Neuzeit den Sklavenhandel im mediterranen Raum weiterhin betrieben.

H2: Verschiebung der europäischen Großmächte und die daraus resultierende Erweiterung der Regionen

Die Verschiebung der geographischen Lage, resultierend aus der Entdeckung der Neuen Welt führte automatisch auch zu Veränderung bei den Mitbewerbern im Sklavenhandel. Bis ins 19. Jahrhundert waren es Nationen, die aktiv am Geschäft der Sklaverei beteiligt waren. Im Spätmittelalter waren es vor allem die Italiener, allen voran Venedig und im weiteren Verlauf Genua, die den Sklavenhandel im Mittelmeerraum betrieben. Aber auch Pisa oder Florenz belieferten die europäischen Küstenstädte mit der menschlichen Ware. (vgl. dazu S. 24-28). Eine neue Blütezeit im Sklavenhandel ergab sich dann beim Übergang vom Spätmittelalter zur Frühen Neuzeit, vor allem mit den iberischen Großmächten Spanien und Portugal. Nach den Italienern waren diese beiden die Nächsten, die den Sklavenhandel betrieben und zu Gleich die ersten, die am transatlantischen Sklavenhandel beteiligt waren. Dies soll aber nicht heißen, dass die italienischen Stadtstaaten seit der Entdeckung der Neuen Welt keine Akzente mehr im Sklavenhandel setzten. Natürlich waren die Iberer, vor allem Portugal, bereits am atlantischen Sklavenhandel in Europa schon vor der Frühen Neuzeit beteiligt, als man die atlantischen Inseln an der westafrikanischen Küste erforschte und bereits im 15. Jahrhundert afrikanische Sklaven dorthin beförderte (vgl. dazu S. 50-52).

Mit der steigenden Nachfrage an Arbeitskräften auf den Plantagen in der Neuen Welt entstand der transatlantische Dreieckshandel. Mitgebrachte Waren aus Europa wurden

gegen Sklaven an der Küste Afrikas eingetauscht, die anschließend nach Amerika transportiert wurden. Dieses Geschäft, das sich über drei Kontinente erstreckte, fand auch Anklang bei anderen europäischen Nationen, weshalb Holland, Frankreich, Dänemark und in weiterer Folge England vom Sklavenhandel profitierten.

In diesem Zusammenhang gilt es auch, das Korsarentum zu erwähnen. Während der gesamten Frühen Neuzeit betrieben Piraten den Handel mit Menschen. Vor allem Christen wurden als Geisel gehandelt, aber die Korsaren beteiligten sich ebenso an Raubzügen im Sklavenhandel.

Durch diese Verschiebung der Akteure erweiterten sich auch die Regionen, zumal jene in Afrika, wo man die Sklaven holte und ebenso in der Neuen Welt, wo im Laufe der Zeit immer mehr karibische Inseln, südamerikanische Festlandsgebiete und nordamerikanische Küstenabschnitte durch die europäische Kolonialisierungswelle besiedelt wurden. Dadurch kam es zum Anstieg der Sklaventransporte, da immer mehr Afrikaner für die Plantagenarbeiten benötigt wurden. In Afrika kam es kontinuierlich zu neuen Stützpunkten, die sich im Verlauf der Frühen Neuzeit über die gesamte Westküste erstreckten. Sogar von der Ostküste (Mocambique) etwa transportierte Frankreich Sklaven nach Amerika (vgl. dazu S. 87). In der Neuen Welt entstanden die ersten neuen Regionen auf den karibischen Inseln durch die Spanier (Hispaniola) sowie im Nordosten Brasiliens durch Portugal (vgl. dazu S. 53 und S. 61). Danach kam es zur Ausdehnung spanischer Gebiete auch am südamerikanischen Festland, wo Mexiko und Peru eingenommen wurden (vgl. dazu S. 62–64). Die Niederländer erweiterten schließlich die Anzahl neuer Regionen in Brasilien, Suriname und Guayana (New Holland), an der nordamerikanischen Küste (New Netherland) und auf den Karibikinseln, etwa Curacao, Aruba, Bonaire, St. Eustatius und Tobago (vgl. dazu S. 70–72). Dänemark erwarb die Inseln St. Thomas, St. John und St. Croix (vgl. dazu S. 78). Die Franzosen erweiterten den europäischen Besitz in der Karibik mit den Inseln Guadeloupe, Martinique und Saint Domingo sowie auf dem Festland mit Louisiana in Nordamerika und französisch-Guayana in Südamerika (vgl. dazu S. 83–85). England, jene Nation, die zum größten Sklavenhändler überhaupt aufstieg, begann anfangs vor allem mit der Gebietserweiterung in Nordamerika und gründete dort gesamt 13 Kolonien. Später stieg auch das Interesse im karibischen Raum, wo etwa die Inseln St. Kitts oder Barbados englischer Besitz wurden (vgl. dazu S. 91–94). Diese deutliche Veränderung im Vergleich

zum Spätmittelalter, wo die Regionen lange Zeit die Selben waren, führten letztendlich auch zu dieser menschlichen Katastrophe, da durch die steigende Anzahl der Plantagen zunehmend mehr Sklaven benötigt wurden und das Geschäft in einem nicht mehr vorstellbarem Ausmaß betrieben wurde.

H3: Einsatzbereiche der Sklaven

Denkt man an die verschiedenen Einsatzbereiche, so lässt sich schon klar feststellen, dass nicht jeder Sklave unter den gleichen Umständen und Arbeitsbedingungen eingesetzt wurde. Die „Menschenware“, die zur Zeit des transatlantischen Sklavenhandels unter den brutalsten Umständen unter Schiffsdeck angekettet über den Atlantik verschifft wurde, und dort als Arbeitskraft auf den Plantagen elend zu Grunde ging, hatte wohl das deutlich härtere Los im Vergleich zu jenen Sklaven, die im Hoch- und Spätmittelalter bei Privatbesitzern im Haushalt tätig waren.

Auch gilt es die männlichen und weiblichen Sklaven zu unterscheiden: Männliche Sklaven arbeiteten an ihrer körperlichen Leistungsgrenze, und in vielen Fällen auch darüber, weshalb es zu immensen Todesfällen kam, beginnend schon bei den Überfahren nach Amerika, die für viele bereits während der Fahrt den grausamen Tod bedeutete, sei es durch Folterung, aber auch durch körperliche Erschöpfung. Weibliche Sklaven mussten oft im Haushalt helfen oder wurden im Garten eingesetzt. Dennoch darf man an dieser Stelle nicht vergessen, wie oft und wie viele Frauen vergewaltigt und misshandelt wurden (vgl. dazu S. 32). Nach Datinis Geschäftsbriefen zu urteilen, gab es aber genauso auch männliche Sklaven die im Haushalt tätig waren. Diese leisteten eben die Arbeit im Stall, während die Frauen backten, spannen oder webten (vgl. dazu S. 41). Weibliche Sklaven während des transatlantischen Dreieckshandels werden in der Literatur eigentlich nicht erwähnt. Es ist aber davon auszugehen, dass männliche wie auch weibliche Sklaven über die Middle Passage in die westindischen Kolonien gebracht und beide Geschlechter in den Plantagenarbeiten eingesetzt wurden. Der Unterschied der Einsatzbereiche von Sklaven war schließlich im Groben die Haussklaverei im Spätmittelalter und im Gegensatz dazu die Arbeit auf den Plantagen in der Frühen Neuzeit.

H4: Zunahme der Sklaventransporte durch hohen Bedarf an Arbeitskräften

Einer der wesentlichsten Unterschiede, der sich zwischen Spätmittelalter und Früher Neuzeit ergab, war natürlich jener der Anzahl an Sklaven, die auf den Schiffen transportiert wurden. Schon im Hoch- und Spätmittelalter gab es ein kontinuierliches Geschäft mit Sklaven, deren Anzahl aber nicht im Geringsten mit jener in der Frühen Neuzeit vergleichbar ist.

Im Jahre 1420 kam es etwa in Venedig zur Einfuhr von ca. 10 000 Sklaven (vgl. dazu S. 25). Ein weiteres Beispiel liefert uns die italienische Stadt Genua, die am Beginn des 15. Jahrhunderts jährlich 2000 Sklaven von Caffa nach Alexandria transportierte (vgl. dazu S. 28). Einen interessanten Vergleich zur Frühen Neuzeit bieten die beiden Tabellen von Meissner, Mücke und Weber, in welcher der Umfang des atlantischen Sklavenhandels nach Zielregionen verdeutlicht wird. Wurden vom Beginn der europäischen Expansion weg bis zum Ende des 16. Jahrhunderts etwa 2 500 Sklaven (wobei in den Tabellen nicht alle Regionen aufgelistet sind) in die Neue Welt transportiert, so waren es Ende des 17. Jahrhunderts bereits mehr als 17 000. Den höchsten Wert erzielte dabei das 18. Jahrhundert mit einem jährlichen Durchschnittswert von 50 000, Ende des 18. Jahrhunderts sogar 60 000. In Summe ergab dies die unglaubliche Summe von 9,6 Millionen Sklaven, die in die Neue Welt transportiert wurden (vgl. dazu S. 6f.). Mit dem Beginn der Frühen Neuzeit verfünffachte sich somit die Anzahl der verschifften Sklaven im Vergleich zum Hoch- und Spätmittelalter.

Der Unterschied, weshalb im Spätmittelalter der Sklavenhandel um so viel geringer war, als in der Frühen Neuzeit, lag klar am kaum vorhandenen Bedürfnis nach Arbeitskräften, wie es etwa in Venedig oder Genua der Fall war. Während die Sklaven in Amerika als Mittel zum Zweck auf den Zuckerplantagen oder in den Bergwerken eingesetzt wurden, um für die europäischen Großmächte den positiven Wirtschaftsaufschwung im eigenen Land aufrecht zu erhalten, war es für Italien nicht vorstellbar, in der Landwirtschaft ausschließlich auf Sklaven zurückzugreifen. Es bestand auch kein derartiger Arbeitsmangel wie in Amerika, wo man die Sklaven hätte verwenden können. Für die Italiener war der Besitz von Sklaven, vor allem von Haussklaven mehr ein Luxus und keine Pflicht. Wohlhabende italienische Familien stellten sich daher oftmals mehrere Haussklaven an.

H5: Technische Fortschritte im Schiffsbau als Voraussetzung für die Zunahme der Sklaventransporte

Wurden Sklaven von venezianischen oder genuesischen Kaufleuten im Spätmittelalter neben Gewürzen oder anderen Rohstoffen auf den Schiffen transportiert, bestand die Ware in der Frühen Neuzeit fast ausschließlich aus Sklaven. Schon zu Beginn der Atlantiküberfahrten, als vom transatlantischen Sklavenhandel noch keine Rede war, entstand mit der Karavelle ein neuer Schiffstypus, der sich durch einen etwas geringeren Tiefgang auszeichnete. Das neue Segelschiff erreichte höhere Geschwindigkeiten, als Schiffe im Mittelalter und war so aufgebaut, dass die stärkeren Winde am Atlantik problemlos überwunden werden konnten. Die Iberer waren die ersten, die auf solchen Schiffen unterwegs waren, allen voran Christoph Kolumbus, der für die Entdeckung Amerikas ebenfalls diesen Schiffstypen verwendete (vgl. dazu S. 52). Die alten Handels- und Segelschiffe gehörten schließlich langsam der Vergangenheit an. Nachdem die Anzahl der transportierten Sklaven stetig anstieg, entstanden Schiffe, wo der Fracht- oder Laderaum deutlich kleiner ausfiel, da die Anzahl der Güter im Vergleich zu Sklaven in der Frühen Neuzeit kontinuierlich abnahm. Sklaven wurden nämlich nicht im Frachtraum verladen, sondern meist in den Zwischendecks (vgl. dazu S. 9). Durch neue Bauweisen war es möglich, immer mehr Sklaven an Bord zu bringen. Eines der wesentlichsten Ziele war es, technisch hochwertigere und sichere Schiffe zu konstruieren, um die Zeit der Middle Passage zu verkürzen. Die Dauer dieser Reise entschied schließlich über Leben oder Tod der Sklaven (Sterblichkeitsrate) und über den daraus entstehenden Gewinn für die Sklavenhändler. Die rasante Entwicklung in der Schiffstechnik war ein wesentlicher Unterschied zum Spätmittelalter, wo die Modernisierung deutlich langsamer voran ging. Kürzere Atlantikfahrten und maximale Anzahl an Sklaven an Bord waren die großen Ziele durch neue Schiffstypen.

H6: Unterschiede der Sterblichkeitsrate von Sklaven zwischen Spätmittelalter und Früher Neuzeit

Die technischen Fortschritte im Schiffsbau brachten auch große Unterschiede in der bereits angedeuteten Sterblichkeitsrate der Sklaven. Die Fahrt über den atlantischen Ozean, welche am Beginn der europäischen Expansion noch etwa drei Monate dauerte, war für viele der afrikanischen Sklaven eine zu hohe physische Belastung. Die unerträgliche Luft unter Deck wurde für alle zu einer enormen Dauerbelastung, derer viele nicht gewachsen waren (vgl. dazu S. 14-17). Aber auch das Mannschaftspersonal trug ihren Teil dazu bei, durch ständige Misshandlungen die Sterblichkeitsrate zu erhöhen. Die Literatur über Sklavenfahrten am Mittelmeer im Spätmittelalter gibt eigentlich kaum Auskunft über Sterberaten oder Sklaven als Todesopfer auf Schiffen, weshalb anzunehmen ist, dass diese deutlich geringer ausgefallen sein dürften, als in der Frühen Neuzeit. Die Fahrten am Mittelmeer waren wesentlich kürzer als die Middle Passage und daher weit weniger gefährlich. Auch die Behandlung der Sklaven durch das Bordpersonal dürfte nicht annähernd so brutal ausgeartet sein, als auf den Atlantikfahrten. Diese afrikanischen Eingeborenen wurden nicht wie normale Menschen behandelt, vor allem in der Zeit, wo Holland und England den Sklavenhandel dominierten. Misshandelte oder vergewaltigte Sklaven/innen gab es zwar ebenso in der italienischen Haussklaverei, doch kann dieses Ausmaß an menschlicher Brutalität kaum mit jenem der Middle Passage verglichen werden. Das Kapitel über die Lebensgeschichte des Sklaven Olaudah Equiano verdeutlicht die lebensunwürdigen Umstände der Sklaven während der Atlantiküberfahrt wohl am besten. Eine Verbesserung der Sterberate ergab sich erst mit der Entwicklung technischer Erneuerungen, die es ermöglichten, Atlantikfahrten deutlich zu verkürzen, weshalb mehr Sklaven die Überfahrt lebend überstanden. Lag die Sterberate am Beginn noch bei 15%, so waren es im 18. Jahrhundert „nur“ noch 8% der Sklaven, die bei der Middle Passage den Tod fanden (vgl. dazu S. 15).

Obwohl die Sterblichkeitsrate im Verlauf der Frühen Neuzeit durch die Modernisierung der Schiffe gesenkt werden konnte, würde ich behaupten, dass bis zur Abschaffung der Sklaverei noch am Ende der Frühen Neuzeit prozentuell mehr Sklaven an Schiffen ums Leben kamen, als zur Zeit des Spätmittelalters, obwohl es über Statistiken von Sterberaten im Spätmittelalter keine eindeutigen Quellen gibt.

6. Abstract

In der Arbeit wurde verdeutlicht, wie sich der Handel mit der menschlichen Ware angefangen vom Spätmittelalter über die Expansion Europas bis zum 19. Jahrhundert verändert hat. Der Kolonialismus sowie die dafür verantwortlichen Handelskompanien waren auch Betreiber im Sklavenhandel. Betrachtet man alle wichtigen europäischen Kolonialmächte, die aktiv im Sklavenhandel tätig waren, kann davon ausgegangen werden, dass der Handel mit der menschlichen Ware einer der bedeutendsten Handelszweige war.

Die wesentlichen Unterschiede zwischen dem Sklavenhandel im Spätmittelalter und in der Neuzeit bestanden offensichtlich im quantitativen Umfang. Aber auch qualitativ bezog sich die Nachfrage im Spätmittelalter auf Sklaven, die in der Hauswirtschaft eingesetzt wurden, wohingegen jene Sklaven, die über den transatlantischen Dreieckshandel von Afrika nach Amerika verschleppt wurden, vor allem in der schweren Arbeit auf Zuckerrohrplantagen, im Bergbau sowie im Baumwoll- wie beim Tabakanbau eingesetzt wurden. Umso geringer war ihre Lebenserwartung und besonders für Brasilien lässt sich feststellen, dass überwiegend Männer versklavt wurden. Im Zuge des systematischen slave breedings²⁴⁹ und aufgrund der ökonomisch billigeren Verfügbarkeit von Nachschub an Arbeitskräften durch europäische Auswanderer nach Amerika, wurde der Sklavenhandel im 18. Jahrhundert weniger attraktiv und nur mehr im großen Stil gewinnbringend. England war die letzte Nation, die in den Sklavenhandel eingestiegen ist, konnte aber aufgrund des Umfangs den größten Gewinn erzielen. Erst im 19. Jahrhundert rentierte sich der Import von afrikanischen Sklaven nach Amerika nicht mehr, weshalb die Sklaverei zunächst durch einen erfolgreichen Sklavenaufstand und die Ausrufung der freien Republik in Haiti abgeschafft wurde.²⁵⁰ Anschließend wurde die Sklaverei in den dänischen Republiken untersagt. In England wurde sie 1833 verboten und in den Unionsstaaten Nordamerikas fand die Sklaverei mit dem Sezessionskrieg ihr Ende. Brasilien untersagte die Sklavenhaltung erst 1888.²⁵¹

²⁴⁹ Higman, Barry W.: Slave Populations of the British Caribbean 1807 – 1834, The Press University of the West Indies 1984, S. 348;

²⁵⁰ Walker, Noland: 1791, Der Sklavenaufstand von Haiti, Online unter: <http://www.arte.tv/guide/de/042574-000/1791-der-sklavenaufstand-von-haiti>, Zugriff am 17.05. 2013;

²⁵¹ Geschichte der Abschaffung der Sklaverei, Online unter: <http://www.lsg.musin.de/geschichte/!daten-gesch/sklaverei.htm>, Zugriff am 17.05. 2013;

Auffällig ist, dass moralische Bedenken bezüglich dieser Handelsform lediglich dann aufkamen, wenn es um die Versklavung von Christenmenschen ging, ehe durch Abolitionsbewegungen der Gedanke des Pietismus immer stärker in den Vordergrund trat.

7. Lebenslauf



Werdegang:

Volksschule: 1993 - 1997
AHS – Sportgymnasium: 1997 - 2005
Präsenzdienst: 9.1. 2006 - 8.7. 2006
Studium

Bakkalaureatsstudium Sportwissenschaft: 01.10. 2006 – 29.06. 2007

Lehramtsstudium UF Bewegung und Sport UF Geographie
und Wirtschaftskunde: 01.10. 2007 – 03.02. 2009

Lehramtsstudium UF Bewegung und Sport UF Geschichte,
Sozialkunde, Polit.Bildg.: 01.03. 2009 - 2013

Sportliche Ausbildungen:

Tennisübungsleiter
Staatlich geprüfter Tennisinstructor
Snowboardbegleitlehrer
Skibegleitlehrer
Rettungsschwimmer

Sprachkenntnisse:

Deutsch in Wort und Schrift
Englisch in Wort und Schrift

EDV-Kenntnisse:

Word, Excel, PowerPoint, Photoshop

Hobbies:

Tennis, Squash, Volleyball, Snowboarden, Skifahren, Fußball, Tischtennis, Kochen;

Berufliche Erfahrung:

Sondervertragslehrer am Gymnasium Haizingergasse, 1180 Wien: 2011 -

8. Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Ausmaß des atlantischen Sklavenhandels in den jeweiligen Gebieten (in Tausend)	7
Abb. 2: Ausmaß des atlantischen Sklavenhandels in den jeweiligen Gebieten (in Tausend)	7
Abb. 3: Umfang des atlantischen Sklavenhandels nach Herkunftsregionen (in Tausend)	7
Abb. 4: Verteilung des Sklavenhandels nach Ländern in der Zeit von 1451 bis 1870	8
Abb. 5: Beispiel eines niederländischen Sklavenschiffes	9
Abb. 6: Aufbau eines französischen Sklavenschiffes	9
Abb. 7: Unterbringung der Sklaven im Zwischendeck	10
Abb. 8, Abb. 9: Unterbringung der lebenden Ware auf einem Sklavenschiff zu Anfang des 19. Jahrhunderts	10
Abb. 10: Geographische Übersicht des Atlantischen Dreieckshandels im 17. und 18. Jahrhundert	12
Abb. 11: Unterbringung der Sklaven während der Middle Passage	12
Abb. 12: Die wichtigsten Seeverbindungen Venedigs und Genuas im Spätmittelalter	29
Abb. 13: Genuesische Kolonien und Stützpunkte im Spätmittelalter	30
Abb. 14: Die Barbareskenstaaten und das Gebiet ihrer Raubzüge am Mittelmeer	49
Abb. 15: Beispiele von Karavellen	52
Abb. 16: Die Demarkationslinie zwischen Spanien und Portugal	58
Abb. 17: Malintzin als Dolmetscherin zwischen Hernan	63
Abb. 18: Spanische Kolonien in Amerika	64
Abb. 19: Handelsstützpunkte der Holländer an	68
Abb. 20: Koloniegründungen der Niederlande in	72
Abb. 21: Jährliche Anzahl verschiffter Sklaven und die dazugehörigen	73
Abb. 22: Sklavenexporte aus Afrika durch die Holländer 1600-1738	75
Abb. 23: Niederländische Handelsgüter in Westafrika (Goldküste und Sklavenküste) ..	76
Abb. 24: Die karibischen Inseln der dänischen	79
Abb. 25: Anzahl verschiffter Sklaven von Afrika nach Amerika zwischen 1711 – 1793 durch Frankreich	85
Abb. 26: Anzahl der auslaufenden Schiffe von	86

Abb. 27: Aufteilung der Sklavenbeschaffungszentren in Prozent zwischen 1761 – 1810	86
Abb. 28: Nordamerika im späten 17. Jahrhundert	93
Abb. 29: Die 13 englischen Kolonien in Nordamerika Ende des 17. Jahrhunderts	93
Abb. 30: Englische Schiffe im Sklavenhandel	96
Abb. 31: Sklavenstützpunkte der Engländer an der afrikanischen Westküste	97
Abb. 32: Sklaventransport von Afrika über den Atlantik durch die europäischen Großmächte 1790.....	99

9. Literaturverzeichnis

Druckwerke:

Archivio di Stato, Firenze: Appendice ai capitoli del Comune di Firenze, Nr. 26 (Registro degli Schiavi, 1363-1397);

BLACK Jeremy: The Atlantic Slave Trade 1. Origins-1600, Aldershot 2006;

BLACK, Jeremy: The Atlantic Slave Trade. 2. Seventeenth Century Aldershot 2006;

BLACK, Jeremy: The Atlantic Slave Trade. 3. Eighteenth century, Aldershot 2006;

BLACKBURN, Robin: The Making of New World Slavery, From the Baroque to the Modern ??1492 – 1800, London – New York: Verso 1997;

BONO, Salvatore: Piraten und Korsaren im Mittelmeer. Seekrieg, Handel und Sklaverei vom 16. bis zum 19. Jahrhundert, Stuttgart 2009;

BORRIES, Bodo von: Kolonialgeschichte und Weltwirtschaftssystem, Europa und Übersee zwischen Entdeckungs- und Industriezeitalter 1492 - 1830, Düsseldorf 1986;

BOXER, Charles R.: The Portuguese Seaborne Empire, 1415 – 1825, New York 1969;

BOXER, Charles R.: The Dutch in Brazil, Oxford 1957;

BÜRGER, Otto: Peru, Paderborn 2012;

BYRNE, Eugene: Genoese Trade with Syria in the Twelfth Century, In: The American Historical Review 25.1920, S. 191-219;

CURTIN, Philip D.: The Atlantic Slave Trade, A Census, London 1969;

DAVIDSON, Basil: Vom Sklavenhandel zur Kolonialisierung, Afrikanisch-europäische Beziehungen zwischen 1500 und 1900, Hamburg 1966;

DAVID, Thomas, ETEMAD, Bouda, SCHAUFELBÜHL, Janick M.: Schwarze Geschäfte. Die Beteiligung von Schweizern an Sklaverei und Sklavenhandel im 18. und 19. Jahrhundert, Zürich 2005;

DONNAN, Elizabeth: Documents Illustrative of the History of the Slave Trade to America: Volume II: The Eighteenth Century, Buffalo-New York 2002;

DRESCHER, Seymour, ENGERMAN, Stanley: A Historical Guide to World Slavery, Oxford-New York 1998;

DUMLER, Helmut: Venedig und die Dogen, Darmstadt 2001;

EDELMAYER, Friedrich, LANDSTEINER, Erich, PIEPER, Renate: Die Geschichte des europäischen Welthandels und der wirtschaftliche Globalisierungsprozeß, München 2001;

EDWARDS, Paul: Merkwürdige Lebensgeschichte des Sklaven Olaudah Equiano, von ihm selbst veröffentlicht im Jahre 1789, Frankfurt am Main 1990;

EMMER, Piet C. [Hrsg.], BECK, Thomas: Wirtschaft und Handel der Kolonialreiche, München 1988;

EMMER, Piet C.: De Slavenhandel van en naar Nieuw Nederland, Economisch en Sociaal Historisch Jaarboek, Den Haag 1972;

ENGERMANN, Stanley L. / SOLOW, Barbara L.: British Capitalism and Caribbean Slavery. The Legacy of Eric Williams, Cambridge etc: Cambridge University Press 1987;

EPSTEIN, Steven. A.: Speaking of Slavery, Color, Ethnicity and Human Bondage in Italy, Cornell University Press 2011;

EVANS-MCKEE, William: From the Land of Canaan to the Land of Guinea: The Strange Odyssey of the Sons of Ham, In: American Historical Review 85 (February 1980), 15–43;

FIELDHOUSE, David K.: Weltbild Weltgeschichte, Die Kolonialreiche seit dem 18. Jahrhundert, Band 29, Augsburg 1998,

FLAIG, Egon: Weltgeschichte der Sklaverei, München 2009;

GEMERY, Henry A. & HOGENDORN, Jan S.: The Uncommon Market, New York, Academic Press, 1979;

GIOFFRE, Domenico: Il mercato degli schiavi a Genova nel secolo XV, (Collana storica di fonti e studi 11), Genua 1971;

HIGMAN, Barry W.: Slave Populations of the British Caribbean 1807 – 1834, The Press University of the West Indies 1984;

INIKORI, Joseph E., ENGERMANN, Stanley: The Atlantic Slave Trade. Effetc on Economies, Societies, and Peoples in Africa, the Americas, and Europe, Durham/London 1994;

KLEIN, Herbert S.: The Atlantic Slave Trade, Cambridge [u.a.]: Cambridge University Press 1999;

KRETSCHMAYR, Heinrich: Geschichte von Venedig, Gotha 1920;

KRIEDTE, Peter: Spätfeudalismus und Handelskapital, Grundlinien der europäischen Wirtschaftsgeschichte vom 16. bis zum Ausgang des 18. Jahrhunderts, Göttingen 1980;

LADEMACHER, Horst: Die Niederlande, Politische Kultur zwischen Individualität und Anpassung, Berlin 1993;

LANGER, Otto: Sklaverei in Europa während der letzten Jahrhunderte des Mittelalters, Monse 1891;

LATHIE, L. De Mas: Histoire de l'île de Chypre sous le regne des princes de la maison de Lusignan, II, Paris 1852;

LOVEJOY, Paul: „The Volume of the Atlantic Slave Trade: A Synthesis“, In: Journal of African History Volume 23 (1982), S. 495;

MARIK, Petra, MAYER, Daniel, WALLINGER, Richard: Zwischen Mittelmeer und Atlantik: zur Situation im (Spät)Mittelalter / in der (frühen) Neuzeit – eine Kontinuität der Sklavenökonomie. Seminararbeit, Wien 2012 (ungedruckt);

MEISSNER, Joachim, MÜCKE, Ulrich, WEBER, Klaus: Schwarzes Amerika. Eine Geschichte der Sklaverei, München 2008;

MEYN, Matthias, Der Aufbau der Kolonialreiche, München 1986;

MINNEROP, Petra: Paria-Staaten im Völkerrecht? Berlin-Heidelberg-New York 2004;

MINTZ, Sidney: Die süße Macht. Kulturgeschichte des Zuckers, Campus: New York/Frankfurt am Main 1987;

MONROE, James T.: A Curious Morisco Appeal to the Ottoman Empire. In: Al-Andalus, Magreb 31.1966, S. 281-303;

MOYA-PONS, Frank: The Tainos of Hispaniola. The island's first inhabitants. In: Black, Jeremy, The Atlantic Slave Trade 1. Orgins – 1600, Aldershot 2006, S. 211-219;

NEUMANN, Martin: Las Casas. Die unglaubliche Geschichte von der Entdeckung der Neuen Welt, Wien 1990;

- OLBERT, Ernst A.: England als Sklavenhändler und Sklavenhalter, Berlin 1940;
- ORIGO, Iris: Im Namen Gottes und des Geschäfts. Lebensbild eines toskanischen Kaufmanns der Frührenaissance. Francesco di Marco Datini, München 1985;
- OSTERHAMMEL, Jürgen: Kolonialismus. Geschichte, Formen, Folgen, München 1995;
- PATTERSON, Orlando: Slavery and Social Death, A Comparative Study, Cambridge & London 1982;
- PELIZAEUS, Ludolf: Der Kolonialismus. Geschichte der europäischen Expansion, Wiesbaden 2008.;
- PIETSCHMANN, Horst: Der atlantische Sklavenhandel bis zum Ausgang des 18. Jahrhunderts. Eine Problemskizze, 1987, In: Historisches Jahrbuch 107, Freiburg München 1987;
- PHILLIPS, Jr. William D.: Slavery from Roman Times to the Early Transatlantic Trade, University of Minnesota Press, Minneapolis 1985;
- PITTIONI, Manfred: Über Sklaven und Sklavenhandel, Korrespondenz mit dem Sultanshof. Dokumente genuesischer Gesandter des 16. Jahrhunderts, Wien-Berlin 2010;
- POSTMA, Johannes Menne: The Dutch in the Atlantic Slave Trade 1600 – 1815, Cambridge [u.a.] : Cambridge Univ. Press 1990;
- RAWLEY, James: The Transatlantic Slave Trade, University of Nebraska Press 1981;
- RINK, Oliver: Holland on the Hudson. An economic and social history of Dutch New York, Ithaca/New York 1986;
- RINKE, Stefan & SCHULZE, Frederik: Kleine Geschichte Brasiliens, München 2013;
- ROLF, Walter: Geschichte der Weltwirtschaft, Eine Einführung, Köln 2006;

RUHL, Klaus-Jörg, GARCIA IBARRA, Laura: Kleine Geschichte Mexikos. Von der Frühzeit bis zur Gegenwart, München 2000;

SCHNURMANN, Claudia: Atlantische Welten, Engländer und Niederländer im amerikanisch-atlantischen Raum 1648 – 1713, Böhlau 1998;

STEVENS-ARROYO, Anthony: The Inter-Atlantic Paradigm. The Failure of Spanish Medieval Colonization of the Canary and Caribbean Islands, Cambridge University Press 1993;

VERLINDEN, Charles: Esclavage noir en France meridionale et courants de traite en Afrique, Toulouse 1966;

VERLINDEN, Charles: Wo, wann und warum gab es einen Großhandel mit Sklaven während des Mittelalters? Forschungsinstitut für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte an der Universität zu Köln, Köln 1970;

VERLINDEN, Charles & SCHMITT Eberhard: Die mittelalterlichen Ursprünge der europäischen Expansion, München 1986;

VERLINDEN, Charles: Medieval „Slavers“. Explorations in economic history, Kent State University 1969;

VOCELKA, Karl: Geschichte der Neuzeit. 1500-1918, Wien 2010;

WEBER, Klaus: Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel 1680-1830. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cadiz und Bordeaux, München 2004;

WENDE, Peter: Das britische Empire. Geschichte eines Weltreiches, München 2008;

WENDE, Peter: Geschichte Englands, Stuttgart 1995;

WENDT, Reinhard: Vom Kolonialismus zur Globalisierung. Europa und die Welt seit 1500, Paderborn 2007;

WIEDEMANN, Thomas: Greek and Roman Slavery, Kapitel 1 (Digest 1, 5, Florentinus, Institutes, Buch 9), Routledge Taylor & Francis Group 1981;

WINZER, Fritz: Herren, Sklaven und Soldaten. Die Geschichte der Kolonialpolitik vom 15. Bis zum 20. Jahrhundert, Frankfurt-Berlin-Wien 1985;

WIRZ, Albert: Sklaverei und kapitalistisches Weltsystem, Frankfurt am Main 1984;

ZAHL, Peter P.: Jamaika, München 2002;

Onlinequellen:

BIGORAJSKI, Peter: Der Vertrag von Tordesillas, Online unter:
<http://www.laconquista.de/conquista/lexikon/tordesillas.htm>;

BODDY-EVANS, Alistair: The Trans-Atlantic Slave Trade, Online unter:
<http://africanhistory.about.com/od/slavery/tp/TransAtlantic001.htm>;

MAX-TD PTY. LTD, Calvinismus, Online unter: <http://www.niederland-netz.de/168/Religion-Niederland/Calvinismus.html>;

CLUSE, Christoph: Sklaverei im Mittelalter – Der Mittelmeerraum, online unter:
<http://urts173.uni-trier.de:9080/minev/MedSlavery/publications/Einfuhrung.pdf>;

DANISH NATIONAL ARCHFIVE: A Brief History of the Danish West Indies, 1666-1917, Online unter: http://www.virgin-islands-history.dk/eng/vi_hist.asp;

ENZYKLO MMXII, Online unter: <http://www.enzyklo.de/suche.php?woord=sarazenen>;

Geschichte der Abschaffung der Sklaverei, Online unter:
<http://www.lsg.musin.de/geschichte/!daten-gesch/sklaverei.htm>, Zugriff am 17.05.
2013;

Geschichte von Gran Canaria und der Kanaren, Online unter: <http://www.gran-canaria-aktuell.com/geschichte-kanaren/>;

HOLLENDUNG, Simon: Johannes Calvin und sein Wirken in Genf, 2001, Online unter:
<http://www.calvin-in-genf.de/seite-14.html>;

JOPP, Heinz-Dieter & KAESTNER, Roland: Analyse der maritimen Gewalt im Umfeld der Barbaresken-Staaten vom 16. bis zum 19. Jahrhundert. Online unter:
http://maritimesicherheit.eu/fileadmin/content/news_events/workingpaper/PiraT_Arbeitspapier_Nr5_2011_ISZA.pdf;

KOCH, Klaus, U.: Infoblatt Die Geschichte der Sklaverei, Online unter:
[http://www2.klett.de/sixcms/list.php?page=geo_infothek&article=Infoblatt+Die+Geschichte+der+Sklaverei&node=Altertum+%2F+Antike+\(4000+v.+Chr.+bis+500+n.+Chr.\)%2C+Mittelalter+\(500+--+1500\)%2C+Afrika%2C+Fr%FChe+Neuzeit+\(1500+--+1789\)%2C+Neuzeit+\(1789+--+1945\);](http://www2.klett.de/sixcms/list.php?page=geo_infothek&article=Infoblatt+Die+Geschichte+der+Sklaverei&node=Altertum+%2F+Antike+(4000+v.+Chr.+bis+500+n.+Chr.)%2C+Mittelalter+(500+--+1500)%2C+Afrika%2C+Fr%FChe+Neuzeit+(1500+--+1789)%2C+Neuzeit+(1789+--+1945);)

LÄNDER-LEXIKON: Peru (Geschichte). Online unter: [http://www.laenderlexikon.de/Peru_\(Geschichte\)#Spanische_Kolonisierung](http://www.laenderlexikon.de/Peru_(Geschichte)#Spanische_Kolonisierung);

MENZEL, Ulrich: Imperium oder Hegemonie? Folge 7. Das Osmanische Reich (1453-1571). Weltreich zwischen Europa und Asien oder Hegemonialmacht im Orient? 2008. Online unter: <http://www.ulrich-menzel.de/forschungsberichte/BlaueReihe86.pdf>;

MENZEL, Ulrich: Imperium oder Hegemonie? Folge 3: Genua und die mediterrane Weltwirtschaft 1261 – 1350, 2007, online unter: <http://www.digibib.tu-bs.de/?docid=00033701>;

MÜLLER, Carlos: Jean de Béthencourt, der erste europäische Kolonisator, betritt Lanzarote, 2013, Online unter: <http://www.carlos-mueller.de/jean.htm>;

SCHLU, Martin: Die Bedeutung Venedigs in politischer, wirtschaftlicher und kultureller Hinsicht bis 1600, Bonn 2008, Online unter: <http://www.martinschlu.de/kulturgeschichte/renaissance/spaet/gabrieli/11bedeutungvenedigs.htm>;

SCHIEL, Juliane: Göttliches Geschöpf oder menschliche Ware? Christliche Sklav/innen in Venedig (14.-16. Jh.), Online unter: <http://www.asienundeuropa.uzh.ch/research/verflechtungsgeschichten/projects/associated/dominican.html>;

Sklaverei – Mensch – Freiheit, Online unter: <http://wiwasteka.beepworld.de/sklaverei.htm>;

Sklaverei 1637 – 1863, Menschenhandel und Zwangsarbeit in der Neuen Welt, Online unter: <http://www.entoen.nu/slavernij/de>;

Virnich, Carl-Josef: Ereignisse und Zusammenhänge Der "Achtzigjährige Krieg" - Ereignisse und Zusammenhänge, Online unter: <http://www.historicum.net/themen/achtzigjaehriger-krieg/einfuehrung/ereignisse-und-zusammenhaenge/>;

VOGT-LÜERSEN, Maike: Alltagsgeschichten des Mittelalters, Online unter: http://www.kleio.org/de/geschichte/alltag/kap_VII5.html;

ECKERT, Brigitte: Vor venezianischen Türen, Online unter: <http://venedig-ebb.blogspot.co.at/2008/12/vor-venezianischen-tren.html>;

WALKER, Noland: 1791 - Der Sklavenaufstand von Haiti, Online unter: <http://www.arte.tv/guide/de/042574-000/1791-der-sklavenaufstand-von-haiti>,
Zugriff am 17.05. 2013;

WHEELER, Heather: Black Peoples of America - The Middle Passage, 2012, Online unter:
http://www.historyonthenet.com/Slave_Trade/middle_passage.htm;