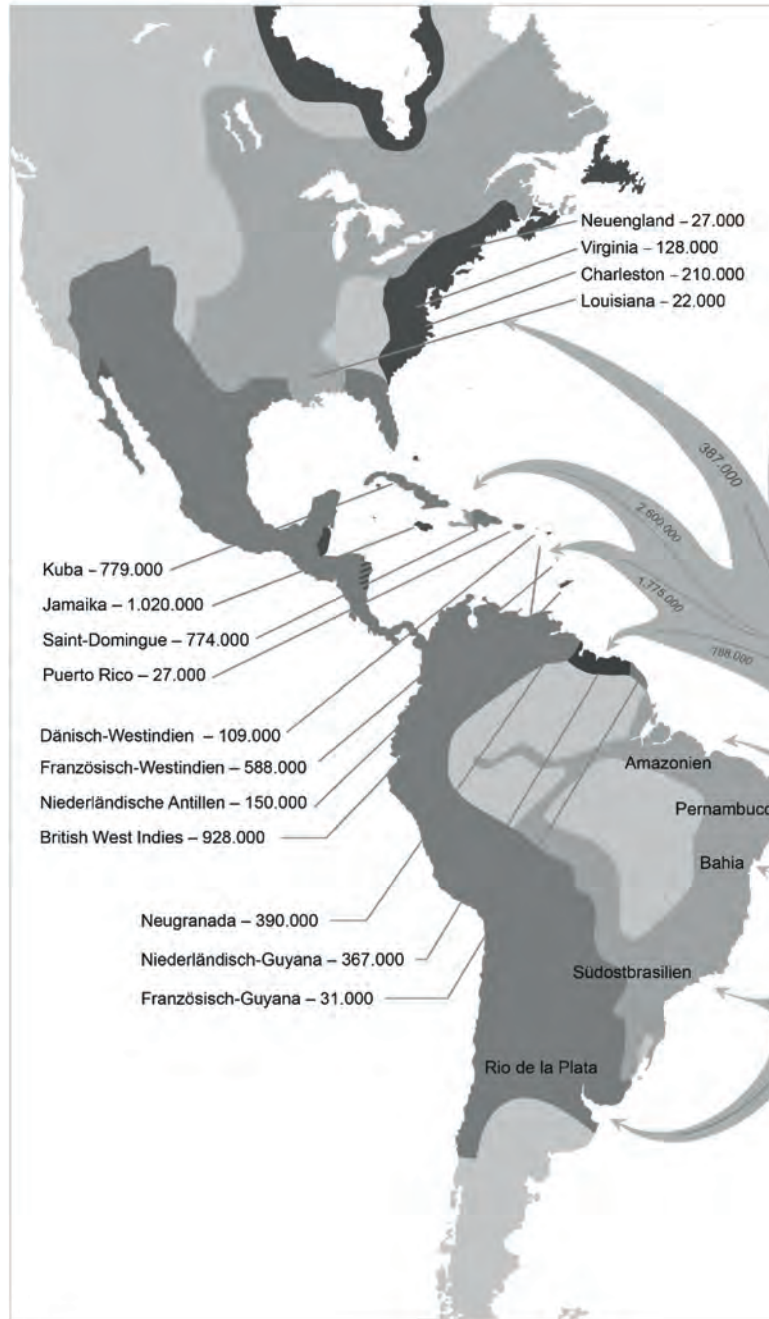
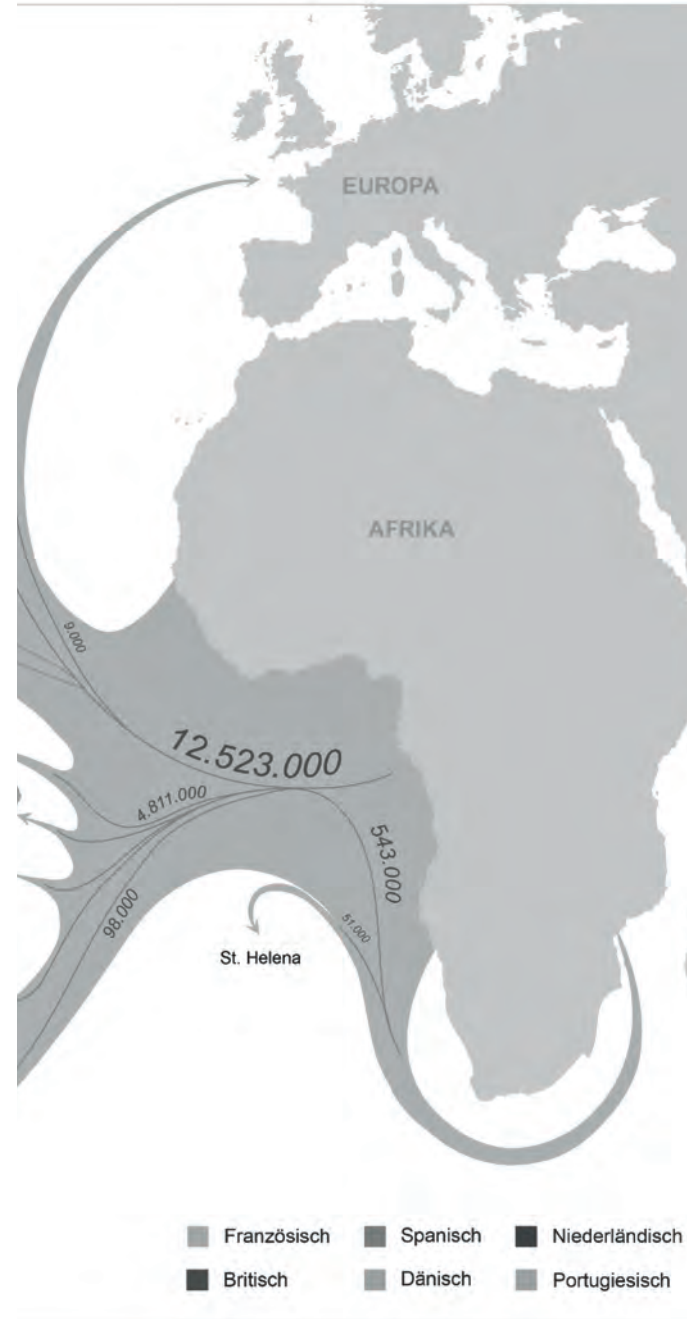


Transatlantischer Sklavenhandel 1501–1866

Umfang und Ziele/ koloniale Herrschaftsgebiete in Amerika um 1750



Die angegebenen Zahlen beruhen auf Schätzungen. Die Anzahl der in Afrika



versklavten und der in Amerika angekommenen Menschen

Inhalt

Einführung	17
1. Kapitel: Leben, Tod und Terror im Sklavenhandel	33
Captain Tomba	33
»Der Bootsmann«	35
Name unbekannt	36
»Sarah«	38
Der Schiffsjunge Samuel Robinson	39
Der Seemann und Pirat Bartholomew Roberts	41
Der Seemann und kleine Sklavenhändler Thomas Owen	43
Kapitän William Snelgrave	45
Kapitän William Watkins	47
Kapitän James Fraser	49
Der Kapitän und Kaufmann Robert Norris	51
Der Kaufmann Humphry Morice	53
Der Kaufmann Henry Laurens	55
»Gierige Räuber«	58
2. Kapitel: Die Entwicklung des Sklavenschiffes	67
Malachy Postlethwayt: Die politische Arithmetik des Sklavenhandels, 1745	71
Joseph Manesty: Der Bau eines Sklavenschiffes	76
Kapitän Anthony Fox: Die Besatzung eines Sklavenschiffes, 1748	83
Thomas Clarkson: Die Vielfalt der Sklavenschiffe, 1787	88
John Riland: Die Beschreibung eines Sklavenschiffes, 1801	94

3. Kapitel: Afrikanische Pfade zur Middle Passage	111	6. Kapitel: John Newton und das Friedensreich	217
Der Sklavenhandel in Afrika	113	Vom rebellischen Seemann	
Senegambia	117	zum christlichen Kapitän	219
Sierra Leone und die Windward-Küste	120	Die erste Fahrt, 1750–51	224
Die Goldküste	123	Die zweite Fahrt, 1752–53	236
Die Bucht von Benin	127	Die dritte Fahrt, 1753–54	243
Die Bucht von Biafra	130	Verloren und gefunden	247
Westliches Zentralafrika	134		
Sozialporträt der Gefangenen	137	7. Kapitel: Die Hölle des Kapitäns	253
Grand pillage: Louis Asa-Asa	143	Der Weg zum Schiff	254
Kidnapping: Ukawsaw Gronniosaw	145	Kaufmännisches Kapital	257
Punkt ohne Wiederkehr	148	»The Guinea Outfit«	266
		Despot	269
4. Kapitel: Olaudah Equiano: Erstaunen und Schrecken	157	Händler	274
Equianos Heimat	159	Mitkapitän	277
Gekidnappt	163	Gefängniswärter	280
Auf dem magischen Schiff	166	Der grausame Geist des Gewerbes	286
Die Middle Passage	169		
Barbados	172	8. Kapitel: Die gewaltige Maschine des Seemanns	299
Eine lange Überfahrt	174	Vom Hafen zum Schiff	302
Schrecken in Schwarzweiß	177	Die Kultur des gemeinen Seemanns	307
		Die Arbeit auf dem Schiff	309
5. Kapitel: James Field Stanfield		Seeleute, Versklavte und Gewalt	317
und der schwimmende Kerker	187	Die Totenliste	322
Was eine englische Teerjacke sein sollte	189	Meuterei und Desertion	326
Die Kette schmieden	191	Das Ende der Reise	329
Rohe Härte	196	Revolte: Liverpool 1775	332
Der Dämon der Grausamkeit	198	Die Rückkehr des tanzenden Seemanns	338
Im »stolzen Benin«	200		
Die Middle Passage	204		
Ein furchtbarer Schrei	209		
Die wahre Aufklärung	210		

9. Kapitel: Von Gefangenen zu Schiffskamerad*innen	351
Die Ankunft auf dem Schiff	353
Arbeit	358
Auseinandersetzungen	360
Tod	363
Der Bau des Turms von Babel	365
Die Kommunikation unter Deck	368
Singen	371
Widerstand: Essensverweigerung	374
Der Sprung über Bord	377
Aufstand	381
Heimkehr nach Guinea	391
Neue Bindungen	393
10. Kapitel: Die lange Reise des Sklavenschiffes <i>Brooks</i>	407
Warum die Brooks?	409
Die erste Abbildung: Plymouth	410
Die Ozeanüberquerung:	
Philadelphia und New York	412
Eine »verbesserte« Abbildung: London	414
»Erstrangige Kenntnisse über die Seefahrt«	417
Die Brooks in der öffentlichen Debatte	426
Eine neue Debatte	431
Die Wirkung	437
Der letzte Hafen	442
Epilog: Endlose Überfahrt	453
Ein weiterer Blick auf	
das »grandioseste Drama«	457
Aussöhnung von unten	460
Bestandsaufnahme: Zahlen und Menschen	462
Danksagung	471
Abkürzungen	475
Illustrationen: Quellen und Nachweise	477

EINFÜHRUNG

Die Frau lag auf dem Boden des Kanus, eine geflochtene Matte über ihren reismüden Körper geworfen. Sie konnte den rhythmischen Paddelschlag der Bonny-Kanufahrer spüren, aber nicht sehen, wohin sie brachten. Sie hatte eine drei Monde lange Reise aus dem Landesinneren hinter sich, die meiste Zeit davon mit dem Kanu die Flüsse hinunter und durch die Sümpfe. Unterwegs war sie mehrere Male verkauft worden. In der Baracke des Kanuhauses, in der sie zusammen mit Dutzenden von anderen Gefangenen mehrere Tage lang festgehalten worden waren, hatte sie herausgefunden, dass sich diese Etappe der Reise ihrem Ende näherte. Jetzt drückte sie sich gegen den nassen Oberkörper eines anderen auf dem Bauch liegenden Gefangenen und schob sich an der Seite des Kanus hoch, um den Kopf heben und einen Blick über den Bug werfen zu können. Vor ihr lag das *owba cocoo*, das gefürchtete Schiff, das zur Überquerung des »großen Wasser« gebaut worden war. Sie hatte in den hitzigsten Debatten im Dorf davon gehört, den Drohungen, es sei die schlimmste vorstellbare Strafe, an die weißen Männer verkauft und an Bord des *owba cocoo* gebracht zu werden.¹

Immer wieder hob und senkte sich das Kanu auf der schäumenden Brandung, und immer, wenn der Bug sich senkte, sah sie das Schiff wie eine seltsam geformte Insel am Horizont auftauchen. Aus geringerer Entfernung wirkte es eher wie eine große Holzkiste mit drei hoch aufragenden Spitzen. Der Wind frischte auf und ihr stieg ein eigentümlicher, aber nicht unbekannter Schweißgeruch in die Nase, der stechende Geruch von Angst mit einer säuerlichen Spur von Übelkeit. Ein Schauer durchlief ihren Körper.

Links vom Kanu sah sie eine Sandbank und fasste einen Entschluss. Die Paddel plätscherten sanft im Wasser – zwei, drei, vier Mal – und sie sprang über Bord und schwamm mit aller Kraft, um ihren Häschern zu entkommen. Sie hörte das Platschen, als einige der Kanufahrer ihr nachsprangen. Aber kaum waren sie im Wasser, brach ein neuer Tumult los. Sie blickte über ihre Schulter und sah, wie sie sich wieder an Bord zogen. Als sie watend den Rand der Sandbank erreichte, sah sie einen großen, gedrungenen, etwa zweieinhalb Meter langen grauen Hai mit stumpfem, abgerundetem Maul und kleinen Augen neben dem Kanu entlanggleiten, das direkt auf sie zu hielt. Fluchend schlugen die Männer mit ihren Paddeln auf den Hai ein, setz-

ten das Boot auf die Sandbank, sprangen heraus und setzten ihr nach, erst watend, dann im Laufschrift. Die Sandbank bot keinen Schutz, und der Hai machte es ihr unmöglich, ins Wasser zurückzukehren. Sie kämpfte vergeblich. Die Männer fesselten sie mit rauen Lianen an Händen und Füßen, warfen sie erneut auf den Boden des Kanus. Sie paddelten weiter und fingen wenig später an zu singen. Nach einer Weile konnte sie andere Geräusche ausmachen, zunächst schwach, dann mit zunehmender Deutlichkeit – die Wellen, die gegen den Rumpf des großen Schiffes schlugen, das knarrende Holzwerk. Dann gedämpfte Schreie in einer fremden Sprache.

Mit jedem kräftigen Paddelschlag wurde das Schiff größer und furchterregender. Die Gerüche wurden stärker, die Geräusche lauter – Weinen und Wehklagen von der einen Seite, leiser, klagender Gesang von der anderen; anarchischer Kinderlärm wurde untermalt von auf Holz trommelnden Händen. Hier und da war ein verständliches Wort auszumachen: Jemand bat um *menney*, Wasser, jemand anderes sprach unter Anrufung der Geister, *myabecca*, einen Fluch aus. Als die Paddler ihr Boot längsseits manövierten, sah sie aufmerksame dunkle Gesichter herabstarren, gerahmt von kleinen runden Öffnungen in der Bordwand oberhalb der Wasserlinie. Über ihr spähten Dutzende von schwarzen Frauen und Kindern und einige rotgesichtige Männer über die Reling. Sie hatten den Fluchtversuch auf der Sandbank gesehen. Die Männer hatten Entermesser und bellten mit harschen, rauen Stimmen Befehle. Sie war auf dem Sklavenschiff angekommen.

Die Kanufahrer lösten die Laschung und schoben die Frau auf eine Strickleiter zu, die sie zusammen mit fünfzehn anderen Gefangenen aus ihrem Kanu hinaufkletterte, alle nackt wie sie selbst. Einige der Männer kletterten mit ihnen nach oben, ebenso der schwarze Händler mit dem goldgeränderten Hut, der sie vom Kanuhaus zum *owba cocoo* eskortiert hatte. Die meisten in ihrer Gruppe, sie selbst eingeschlossen, waren erstaunt über den Anblick, der sich ihnen bot, aber einige der männlichen Gefangenen schienen seltsam gelassen zu sein und sprachen sogar mit den weißen Männern in deren Sprache. Dies war eine Welt für sich, mit hohen, geschälten, astlosen Bäumen, seltsamen Gerätschaften und einem hoch in die Luft aufragenden Netzwerk von Tauen. Schweine, Ziegen und Federvieh liefen auf dem Hauptdeck umher. Einer der weißen Männer hatte einen einheimischen Papagei, ein anderer einen Affen. Das *owba cocoo* war so groß, dass es sogar ein eigenes *ewba wanta* (kleines Boot) an Bord hatte. Ein anderer, völlig verdreckter weißer Mann, grinste sie schmierig an, machte eine obszöne Geste und versuchte sie anzugrapschen. Sie stürzte sich auf ihn, grub

ihre Fingernägel in sein Gesicht und brachte ihm mehrere blutige Kratzer bei, bevor er sich von ihr losmachte und dreimal scharf mit einer kleinen Peitsche, die er bei sich trug, auf sie einschlug. Der schwarze Händler ging dazwischen und schob sie weg.

Als sie ihre Fassung wiedererlangt hatte, ließ sie ihren Blick über die Gesichter der anderen Gefangenen auf dem Hauptdeck schweifen. Alle waren jung, einige noch Kinder. In ihrem Dorf galt sie als Frau mittleren Alters, aber hier war sie eine der Ältesten. Sie war nur gekauft worden, weil der gewitzte schwarze Händler eine große Gruppe in einem Los verkauft und damit dem Kapitän nur die Wahl gelassen hatte, zu nehmen, was ihm angeboten wurde: alles oder nichts. Auf diesem Schiff würde sie eine Älteste sein.

Viele der Menschen an Deck schienen ihre eigene Sprache, Igbo, zu sprechen, viele von ihnen allerdings etwas anders als sie. Sie erkannte einige der Gruppen aus ihrer Heimatregion: die einfachen Appas, die dunkleren, robusteren Ottams. Viele der Gefangenen waren, wie sie später erfuhr, seit Monaten an Bord. Die beiden ersten waren von den Seeleuten Adam und Eva genannt worden. Drei oder vier der Gefangenen schrubbten das Deck; viele waren mit Abwaschen beschäftigt. Matrosen teilten kleine Holzschalen für die Nachmittagsmahlzeit aus. Einigen wurde vom Schiffskoch Rindfleisch und Brot zugeteilt, anderen die vertrauteren Yamswurzeln mit Palmöl.

Auf dem Hauptdeck herrschte lärmende Geschäftigkeit. Ein weißer Mann mit schwarzer Haut, ein Seemann, schrie *Domona!* (Ruhe) gegen das Getöse an. Zwei andere weiße Männer schienen bei allem, was vor sich ging, besonders wichtig zu sein. Der starke Mann an Bord war der Kapitän; wenn er etwas sagte, spürten die anderen weißen Männer. Er und der Arzt waren emsig damit beschäftigt, die Neuankömmlinge zu untersuchen: Köpfe, Augen, Zähne, Gliedmaßen, Bäuche. Sie inspizierten eine Familie, die aus Mann, Frau und Kind bestand und mit ihr zusammen an Bord gekommen war. Der Mann wurde mit Tränen in den Augen durch die Barricado-Tür in den vorderen Teil des Schiffes verbracht. Von jenseits der Barriere hörte sie die Schreie eines anderen Mannes, der *pem pem*, eine Tracht Prügel, bekam. Sie erkannte seine Schmerzenslaute als *Ibibio*.

Kurz nachdem sie untersucht worden war, wurde sie von einem weißen Mann angeherrscht: »Ab nach unten! Jetzt! Schnell!«, wobei er sie auf eine große quadratische Öffnung im Deck zuschob. Eine junge Frau, die in ihrer Nähe stand und fürchtete, dass sie den Befehl nicht verstanden hatte, flüsterte eindringlich: *Gemalla! Geyen gwango!* Als sie die Sprossen einer Leiter

zum Unterdeck hinabstieg, stieg ihr ein entsetzlicher Gestank in die Nase, von dem ihr schlagartig schwindlig, unwohl und übel wurde. Sie wusste sofort, es roch nach *awawo*, Tod. Der Geruch ging von zwei kranken Frauen aus, die allein und unbeachtet in einer dunklen Ecke in der Nähe des *athasa*, der Essensbottiche, wie die weißen Männer sie nannten, lagen. Die Frauen starben am nächsten Tag, ihre Leichen wurden über Bord geworfen. Fast augenblicklich strudelte das Wasser auf und färbte sich rot: Der Hai, der ihrem Kanu gefolgt war, kam endlich zu seiner Mahlzeit.

Die Geschichte dieser Frau war nur ein Akt in dem, was der große afroamerikanische Wissenschaftler und Aktivist W. E. B. DuBois das »grandioseste Drama der letzten tausend Jahre der Menschheitsgeschichte« nannte – »den Transport von zehn Millionen Menschen aus der dunklen Schönheit ihres Mutterkontinents in das neu entdeckte Eldorado des Westens. Sie stiegen hinab in die Hölle«. Diese Frau wurde aus ihrer Heimat geraubt und mit Gewalt an Bord eines Sklavenschiffes verschleppt, um in eine neue Welt der Arbeit und Ausbeutung transportiert zu werden, in der sie wahrscheinlich in der Zucker- Tabak- oder Reisproduktion arbeiten und ihren Besitzer reich machen würde. Dieses Buch folgt ihr und anderen Menschen wie ihr auf die großen Schiffe, diese seltsamen, mächtigen europäischen Maschinen, die all dies möglich machten.²

Dieses monumentale Drama entfaltete sich über einen langen Zeitraum hinweg an unzähligen Schauplätzen, und in seinem Mittelpunkt stand nicht eine einzelne Person, sondern Millionen von Akteur*innen. In den fast vierhundert Jahren des Sklavenhandels, vom späten 15. bis ins späte 19. Jahrhundert, wurden 12,4 Millionen Menschen auf Sklavenschiffe verladen und über die sogenannte *Middle Passage* über den Atlantik hinweg an Hunderte von Bestimmungsorten transportiert, die sich über Tausende von Kilometern erstreckten. 1,8 Millionen von ihnen starben auf der grauenhaften Überfahrt. Ihre Leichen wurden den Haien vorgeworfen, die den Schiffen folgten. Die meisten der 10,6 Millionen Menschen, die überlebten, wurden in den blutigen Rachen eines mörderischen Plantagensystems geworfen, dem sie sich auf jede nur erdenkliche Weise widersetzen sollten.³

Aber selbst diese außerordentlichen Zahlen vermitteln das Ausmaß des Dramas nicht. Viele der in Afrika gefangengenommenen Menschen starben bereits auf dem Marsch in Gruppen und *coffles* – Zügen von aneinander-

geketteten Menschen – zu den Sklavenschiffen, wobei es aufgrund fehlender Aufzeichnungen unmöglich ist, ihre genaue Anzahl zu ermitteln. Derzeit wird von Forscher*innen geschätzt, dass je nach Zeit und Ort zwischen einem Zehntel und der Hälfte der Gefangenen zwischen dem Zeitpunkt ihrer Versklavung und ihrer Ankunft auf dem Sklavenschiff umkamen. Bei einer konservativen Schätzung von 15 Prozent, die die Menschen einschließt, die den Transport zu und den Aufenthalt in den Sklavenbaracken und Faktoreien an der Küste nicht überlebten, starben 1,8 Millionen Menschen in Afrika. Weitere 15 Prozent (oder mehr, je nach Region), anderthalb Millionen Menschen, kamen während des ersten Jahres harter Zwangsarbeit in der Neuen Welt um. Auf allen Etappen zusammen – der Gefangennahme in Afrika, der *Middle Passage*, dem Beginn der Ausbeutung in Amerika – starben etwa 5 Millionen Männer, Frauen und Kinder. Anders betrachtet, lässt sich dieser Verlust von Menschenleben so ausdrücken, dass für einen »Ertrag« von 9 Millionen von länger überlebenden versklavten atlantischen Arbeitskräften schätzungsweise 14 Millionen Menschen versklavt wurden. DuBois' »grandioses Drama« war eine Tragödie.⁴

Das sogenannte goldene Zeitalter dieses Dramas war die Periode zwischen 1700 und 1808, in der mehr Gefangene transportiert wurden – etwa zwei Drittel der Gesamtzahl – als in jedem anderen Zeitraum. Mehr als 40 Prozent dieser Menschen, insgesamt 3 Millionen, wurden auf britischen und amerikanischen Schiffen transportiert. Diese Ära mit ihren Schiffen, ihren Besatzungen und ihren Gefangenen sind das Thema dieses Buches. Innerhalb dieses Zeitraums sank die Sterblichkeitsrate auf den Schiffen, aber die schiere Anzahl der Toten ist dennoch erschütternd: Fast eine Million Menschen starben während der Zeit des Sklavenhandels, knapp die Hälfte von ihnen im von britischen und amerikanischen Häfen aus organisierten Handel. Diese Zahlen sind umso grauenhafter, als diejenigen, die den Menschenhandel organisierten, die Sterberaten kannten und trotzdem weiter ihrem Gewerbe nachgingen. Menschlicher »Schwund« war schlicht Teil des Geschäfts, etwas, das bei allen Planungen mit einkalkuliert werden musste. Der afrikanische Schriftsteller Ottobah Cugoana, selbst ein Überlebender der *Middle Passage*, und andere, die in den 1780er Jahren eine transatlantische Bewegung zur Abschaffung des Sklavenhandels aufbauten, verurteilten diese Praxis schlicht und einfach als Mord.⁵

Woher kamen die Menschen, die in dieses Drama verwickelt waren, und wohin ging ihre Reise? Zwischen 1700 und 1808 entsandten britische und amerikanische Kaufleute Schiffe zur Beschaffung von Versklavten in sechs

Hauptregionen Afrikas: Senegambia, Sierra Leone/die Windward-Küste, die Goldküste, die Bucht von Benin, die Bucht von Biafra und das westliche Zentralafrika (Kongo, Angola). Diese Schiffe transportierten ihre Gefangenen vorwiegend zu den britischen Zuckerinseln, wo mehr als 70 Prozent aller Versklavten gekauft wurden, fast die Hälfte von ihnen auf Jamaika. Aber aufgrund besonderer Vertragsvereinbarungen namens *Asiento* gelangte auch eine recht große Anzahl von ihnen an französische und spanische Käufer. Etwa jede zehnte versklavte Person wurde an nordamerikanische Bestimmungsorte verschifft, die meisten von ihnen nach South Carolina und Georgia, aber eine beträchtliche Anzahl auch in die Chesapeake-Region. Sobald die Gefangenen von den Schiffen gestolpert waren, begann der nächste Akt des Dramas.⁶

Auf den schlingernden Decks des Sklavenschiffes spielten sich im Laufe des langen 18. Jahrhunderts ein ums andere Mal vier verschiedene, aber miteinander verwobene menschliche Dramen ab. Jedes dieser Dramen war zu seiner Zeit von großer Bedeutung und ist es heute erneut.

Die Akteure in diesen Dramen waren der Kapitän des Schiffes, die zusammengewürfelte Besatzung, die versklavten Menschen unterschiedlicher ethnischer Herkunft sowie – gegen Ende der Ära – Abolitionist*innen aus der Mittelklasse und das lesende Publikum der Großstädte, an das diese sowohl in Großbritannien als auch in Amerika ihre Appelle richteten.

Im Mittelpunkt des ersten Dramas stand die Beziehung zwischen dem Kapitän des Sklavenschiffes und seiner Besatzung, Männern, die – da sie ein in fast jedem erdenklichen Sinne schmutziges Geschäft betrieben – in der Sprache der Zeit weder »zarte Finger noch zarte Nasen« haben durften.⁷ Die Kapitäne der Sklavenschiffe waren zähe Antreiber, die für ihre konzentrierte Macht, den schnellen Griff zur Peitsche und die Fähigkeit, eine große Anzahl von Menschen unter Kontrolle zu halten, bekannt waren. Ihrem gewalttätigen Kommando waren die rauen Besatzungen der Sklavenschiffe fast ebenso sehr unterworfen wie die Hunderte von Gefangenen, die sie transportierten. Die Disziplinierungsmaßnahmen waren oft brutal, und nicht wenige Matrosen wurden zu Tode gepeitscht. Darüber hinaus waren die Essensrationen der im Sklavenhandel beschäftigten Seeleute armselig, die Heuer für gewöhnlich niedrig und die Sterblichkeitsrate hoch – so hoch wie die der Versklavten, wie die moderne Forschung gezeigt hat. Diese tödliche Wahrheit wurde von Seeleuten in einem Spruch festgehalten:

*In der Bucht von Benin
Muss man vorsichtig sein;
Für einen jeden, der ausfährt,
Fahren vierzig hinein.⁸*

Viele Seeleute starben, einige erblindeten und zahllose andere erlitten bleibende Behinderungen. Vor diesem Hintergrund gerieten Kapitäne und Besatzungen immer wieder aneinander, worauf mitunter schon ihre Namen hindeuteten: Samuel Pain war ein gewalttätiger Sklavenschiffskapitän; Arthur Fuse war ein Seemann und Meuterer. Wie gelang es den Kapitänen, Seeleute für dieses tödliche Gewerbe zu rekrutieren, und wie gestalteten sich diese Beziehungen? Und wie veränderte sich das Verhältnis zwischen Kapitän und Besatzung, nachdem die Versklavten an Bord gekommen waren?⁹

Die Beziehung zwischen Seeleuten und Versklavten – die auf brutaler Zwangsernährung, Auspeitschungen, achtloser Gewalt jeglicher Art und der Vergewaltigung weiblicher Gefangener beruhte – stellte das zweite Drama dar. Der Kapitän hatte das Kommando in dieser Wechselbeziehung, aber es waren die Seeleute, die auf seine Befehle hin die Versklavten an Bord brachten, unter Deck verstaute, mit Essen versorgten, zu Körperübungen (Tänzen) zwangen, gesund erhielten, disziplinierten und bestrafte – kurz, sie nach und nach zur tauglichen Ware für den internationalen Arbeitsmarkt zurichteten. Auch der unablässige kreative Widerstand der transportierten Menschen – von Hungerstreiks über Selbstmord bis hin zu offener Revolte – aber auch die selektive Aneignung der Kultur ihrer Entführer, insbesondere von Sprach- und technischen Kenntnissen (zum Beispiel über die Funktionsweise und Abläufe an Bord des Schiffes), waren Bestandteil dieses Dramas.

Ein drittes, parallel stattfindendes Drama erwuchs aus den Konflikten und der Kooperation der Versklavten untereinander – Menschen unterschiedlicher Klassen und Ethnien und unterschiedlichen Geschlechts, die auf dem grauenhaften Unterdeck des Sklavenschiffes zusammengepfercht waren. Wie würde diese »Menge von aneinandergeketteten schwarzen Menschen jeglicher Art« miteinander kommunizieren? Sie fanden Mittel und Wege, wertvolle Informationen über alle Aspekte ihrer entsetzlichen Lage auszutauschen, darüber, wohin sie gebracht wurden und welches Schicksal ihnen bevorstand. Es gelang ihnen, brutaler Gefangenschaft, Schrecken und vorzeitigem Tod auf kreative und lebensbejahende Weise zu begegnen: An Bord des Schiffes entwickelten sie neue Sprachen, neue kulturelle Praktiken, neue Bindungen und die Anfänge einer neuen Gemeinschaft. Sie nann-

ten sich gegenseitig *shipmates*, »Schiffskamerad*innen«, das Äquivalent zu Bruder und Schwester, und begründeten damit ein »fiktives«, aber sehr reales Verwandtschaftsverhältnis, das an die Stelle derjenigen treten sollte, die durch die Verschleppung und Versklavung in Afrika zerstört worden waren. Ihre Kreativität und ihr Widerstand machten sie kollektiv unzerstörbar, und hierin lag der »grandioseste« Aspekt dieses Dramas.¹⁰

Das vierte und letzte dieser Dramen entfaltete sich nicht auf dem Schiff, sondern in den Zivilgesellschaften Großbritanniens und US-Amerikas, wo die Abolitionist*innen für die lesende Öffentlichkeit der Großstädte ein grauenhaftes Bild der *Middle Passage* nach dem anderen zeichneten. Im Mittelpunkt dieses Dramas stand das Bild des Sklavenschiffes. Thomas Clarkson besuchte die Docks von Bristol und Liverpool, um Informationen über den Sklavenhandel zu sammeln, aber nachdem seine Ablehnung der Sklaverei bekannt geworden war, wurde er von Sklavenhändlern und Kapitänen gemieden. Daraufhin begann der in Cambridge ausgebildete junge Mann aus gutem Hause, Matrosen zu befragen – Menschen mit persönlicher Erfahrung in diesem Gewerbe, die Geschichten zu erzählen und Beschwerden vorzubringen hatten. Das so zusammengetragene Beweismaterial benutzte Clarkson, um Kaufleute, Plantagenbesitzer, Bankiers und Regierungsbedienstete zu bekämpfen – kurz, alle, die ein Eigeninteresse am Sklavenhandel und der Institution der Sklaverei im Allgemeinen hatten. Der Erfolg der Abolitionsbewegung bestand darin, dass sie den allgegenwärtigen, durch und durch kalkulierten Terror des Sklavenschiffes, der letzten Endes sein bestimmendes Merkmal war, für die Menschen in Großbritannien und Amerika real werden ließ. Das »grandioseste Drama« hatte einen eindringlichen letzten Akt: Eine schematische Zeichnung des Sklavenschiffes *Brooks*, die 482 versklavte Menschen »dicht gepackt« über die Schiffsdecks verteilt zeigte, trug dazu bei, dass es der Bewegung schließlich gelang, den Sklavenhandel abzuschaffen.

Das Jahr 1700 markierte sowohl in Großbritannien als auch in Amerika den symbolischen Beginn des Dramas. Kaufleute wie Seeleute waren bereits seit langem in den Sklavenhandel involviert, aber dies war das Jahr der ersten dokumentierten Sklavenfahrten aus Rhode Island, das zum Zentrum des amerikanischen Sklavenhandels werden sollte, und aus Liverpool, das zu seinem britischen Zentrum und bis zum Ende des Jahrhunderts zum Zentrum des gesamten atlantischen Handels werden sollte. Ende Mai 1700 segelte die *Eliza* unter Kapitän John Dunn von Liverpool zu einem nicht angegebenen Bestimmungshafen nach Afrika und von dort aus weiter nach Barbados,

wo 180 Versklavte abgeliefert wurden. Im August segelte Kapitän Nicholas Hilgrove die *Thomas and John* von Newport, Rhode Island, zu einem namentlich nicht genannten Zielhafen in Afrika und weiter nach Barbados, wo er und seine Mannschaft 71 Gefangene aus dem kleinen Schiff entluden. Hunderte von Sklavenschiffen sollten ihnen im Laufe des Jahrhunderts von diesen und anderen Häfen aus folgen.¹¹

Obwohl sowohl die Anzahl der verschifften Menschen als auch ihre Herkunfts- und Bestimmungsorte Wandlungen unterlag, veränderte sich das Sklavenschiff selbst zwischen 1700 und 1808 nur relativ wenig. Die Schiffe wurden im Laufe der Zeit etwas größer und effizienter, womit die Besatzungen im Verhältnis zur Anzahl der verschifften versklavten Menschen kleiner wurden. Die Anzahl der Schiffe selbst wiederum wuchs, um das größere Volumen der zu transportierenden menschlichen Körper bewältigen zu können. Und die Lebensumstände an Bord wurden etwas weniger gesundheitsschädlich: Die Sterblichkeitsrate unter den Seeleuten und Versklavten ging zurück, vor allem im späten 18. Jahrhundert. Aber die wesentlichen Elemente der Führung eines Sklavenschiffes, vom Segeln bis zur Unterbringung, Verpflegung und erzwungenen körperlichen Ertüchtigung der menschlichen Fracht, änderten sich im Laufe der Zeit wenig. Mit anderen Worten: Ein Kapitän, ein Seemann oder ein versklavter afrikanischer Mensch, der die Verhältnisse auf einem Sklavenschiff im Jahr 1700 erlebt hatte, hätte ein Jahrhundert später wenig vorgefunden, was ihr oder ihm fremd gewesen wäre.¹²

Was alle gleichermaßen auf dem Sklavenschiff vorfanden, war eine seltsame, machtvolle Kombination aus Kriegsmaschine, mobilem Gefängnis und Fabrik. Die Kriegstauglichkeit dieser mit Kanonen bestückten, mit außerordentlicher Zerstörungskraft ausgestatteten Schiffe konnte in einem traditionellen Krieg zwischen Nationen gegen andere europäische Schiffe, Forts und Häfen eingesetzt werden, oder sie konnte sich im imperialen Handel oder Eroberungskrieg gegen nichteuropäische Schiffe und Häfen richten. Außerdem war das Sklavenschiff Schauplatz eines internen Krieges, in dem die Besatzungsmitglieder (nunmehr als Gefängniswärter) gegen die Versklavten (die Gefangenen) kämpften und die einen ihre Waffen gegen die anderen richteten, die ihrerseits Flucht und Aufstand planten. Darüber hinaus »produzierten« die Seeleute innerhalb des Schiffes in seiner Eigenschaft als Fabrik Versklavte – in dem Sinne, dass sie deren wirtschaftlichen Wert im Zuge des Transports von einem Markt im östlichen zu einem anderen im westlichen Atlantik verdoppelten und damit dazu beitrugen, die Arbeits-

kraft zu schaffen, die im 18. Jahrhundert und darüber hinaus eine wachsende Weltwirtschaft antrieb.

Indem diese Schiffsfabrik Arbeitskräfte für die Plantagen produzierte, produzierte sie auch ›Rasse: Vor Beginn der Reise heuerten die Kapitäne eine bunt zusammengewürfelte Mannschaft von Seeleuten an, die an der Küste Afrikas zu »Weißen« wurden, und vor Beginn der *Middle Passage* nahmen sie eine multiethnische Gruppe von Afrikaner*innen an Bord, die im amerikanischen Hafen zu »schwarzen Menschen« oder einer »Negerrasse« wurden. Damit transformierte diese Reise alle, die sie durchlebten. Kriegsführung, Gefangenschaft und die Fabrikproduktion von Arbeitskraft und ›Rasse« beruhten allesamt auf Gewalt.

Nach vielen Reisen und zuverlässigen Diensten für die atlantische Ökonomie geriet das Sklavenschiff schließlich in stürmische See. Die Gegner*innen des Sklavenhandels starteten eine intensive transatlantische Kampagne und erreichten schließlich, dass die Sklavenschiffe nicht mehr fahren durften – oder, nachdem die britische und die amerikanische Regierung 1807 bzw. 1808 neue Gesetze erlassen hatten, zumindest nicht mehr unter legalen Bedingungen segeln durften. Zwar ging der illegale Handel noch viele Jahre weiter, aber dennoch war ein entscheidender Moment in der Menschheitsgeschichte erreicht worden. Die Abschaffung des Sklavenhandels in Verbindung mit der Haitianischen Revolution – ein etwa zeitgleich stattfindendes Ereignis, das ebenfalls tiefgreifende Auswirkungen hatte – markierte den Anfang vom Ende der Sklaverei.

Erstaunlicherweise sind viele der bitteren Geschichten, die Teil dieses großen Dramas waren, noch nie erzählt worden, und auch das Sklavenschiff selbst blieb innerhalb der reichhaltigen geschichtswissenschaftlichen Literatur zum atlantischen Sklavenhandel ein vernachlässigtes Thema. Über die Ursprünge, die zeitliche Entwicklung, das Ausmaß, die Ströme und die Profite des Sklavenhandels liegen hervorragende Forschungsarbeiten vor, aber es gibt keine umfassende Studie über die Schiffe, die diesen weltverändernden Handel möglich machten. Es gibt keine Darstellung des Mechanismus, mittels dessen die größte Zwangsmigration in der Geschichte durchgeführt wurde, die ihrerseits in vielerlei Hinsicht der Schlüssel zu einer ganzen Phase der Globalisierung war. Es gibt keine Analyse des Instruments, das Europas »kommerzielle Revolution«, den

Aufbau von Plantagen und globalen Imperien, die Entwicklung des Kapitalismus und schließlich die Industrialisierung möglich machte. Kurz, das Sklavenschiff und die auf ihm herrschenden sozialen Beziehungen haben die moderne Welt geprägt, aber ihre Geschichte ist in vieler Hinsicht noch immer unbekannt.¹³

Die Forschung zum Sklavenschiff mag begrenzt sein, aber die Forschung zum Sklavenhandel ist, wie der Atlantik selbst, breit und tief. Zu ihren Höhepunkten gehören Philip Curtins wegweisende Studie *The African Slave Trade: A Census* (1969); Joseph Millers Klassiker *Way of Death: Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730–1830* (1988), der den portugiesischen Sklavenhandel vom 17. bis zum 19. Jahrhundert untersucht; Hugh Thomas' großangelegte Synthese *The Slave Trade: The Story of the Atlantic – author Slave Trade, 1440–1870* (1999); und Robert Harms' elegante mikrogeschichtliche Darstellung *The Diligent: A Voyage through the Worlds of the Slave Trade*, die eine einzige Reise der *Diligent* von Frankreich über Whydah nach Martinique in den Jahren 1734–35 behandelt. Die Veröffentlichung von *The Trans-Atlantic Slave Trade: A Database*, zusammengestellt, herausgegeben und mit einer Einführung versehen von David Eltis, Stephen D. Behrendt, David Richardson und Herbert S. Klein, stellt eine herausragende wissenschaftliche Leistung dar.¹⁴ Weitere wichtige Studien zum Sklavenhandel sind literarischer Art, so zum Beispiel Werke von Schriftsteller*innen wie Toni Morrison, Charles Johnson, Barry Unsworth, Fred D'Aguiar, Caryl Phillips und Manu Herstein.¹⁵

Das Folgende ist keine neue Geschichte des Sklavenhandels. Es ist etwas Bescheideneres: eine Darstellung, die sowohl die reichhaltige Forschung als auch neues Material dazu nutzt, das Thema von einem anderen Blickwinkel aus zu betrachten, nämlich von den Decks eines Sklavenschiffes aus. Es handelt sich auch nicht um eine erschöpfende Darstellung des Themas. Eine umfassendere Geschichte, die die Sklavenschiffe aller atlantischen Mächte – nicht nur die Großbritanniens und der amerikanischen Kolonien, sondern auch Portugals, Frankreichs, der Niederlande, Spaniens, Dänemarks und Schwedens – miteinander vergleicht und verbindet, muss erst noch geschrieben werden. Auch den Verbindungsgliedern zwischen den afrikanischen Gesellschaften und dem Sklavenschiff im östlichen sowie dem Sklavenhandelschiff und den Plantagensgesellschaften der Amerikas im westlichen Atlantik muss noch mehr Aufmerksamkeit gewidmet werden. Über das »grandioseste Drama der letzten tausend Jahre der Menschheitsgeschichte« gibt es noch viel zu lernen.¹⁶

Mit der Verlagerung des Augenmerks auf das Sklavenschiff erweitert sich die Zahl und Vielfalt der Akteure in diesem Drama, und das Drama selbst – vom Prolog bis zum Epilog – wird komplexer. Waren seine Hauptakteure bis dato relativ kleine, aber mächtige Gruppen von Kaufleuten, Pflanzern, Politikern und Abolitionist*innen, so umfasst die Besetzung nun Tausende von Kapitänen, Hunderttausende von Seeleuten und Millionen von versklavten Menschen. Mehr noch, die Versklavten rücken nun als die ersten, führenden Abolitionist*innen ins Blickfeld: Sie waren es, die Tag für Tag gegen die Bedingungen ihrer Versklavung an Bord der Schiffe kämpften; sie waren es, die im Laufe der Zeit Verbündete unter Großstadtaktivist*innen, rebellischen Seeleuten, bürgerlichen Heiligen und proletarischen Sünder*innen gewannen. Weitere wichtige Akteure waren afrikanische Herrscher*innen und Kaufleute sowie Arbeiter*innen in England und Amerika, die sich der Sache der Abolition nicht nur anschlossen, sondern sie zu einer erfolgreichen Massenbewegung machten.¹⁷

Warum eine Geschichte, die die Menschen in den Mittelpunkt stellt? Einen der Gründe hierfür beleuchtet Barry Unsworth in seinem epischen Roman *Das Sklavenschiff*. Darin unterhält sich der Liverpools Kaufmann William Kemp mit seinem Sohn Erasmus über sein Sklavenschiff, das, wie er gerade per Brief erfahren hat, seine menschliche Fracht in Westafrika an Bord genommen hat und nach der Neuen Welt in See gestochen ist:

In diesem stillen Raum mit seiner Eichentäfelung und seinem türkischen Teppich, seinen Regalen mit Kassenbüchern und Almanachen wäre es für diese beiden Männer schwierig gewesen, sich ein wahrheitsgetreues Bild von den Verhältnissen auf dem Schiff oder der Art des Handels an der Guineaküste zu machen, selbst wenn sie geneigt gewesen wären, es zu versuchen. Schwierig und ohnehin überflüssig. Um effizient arbeiten zu können – um überhaupt zu funktionieren – müssen wir unsere Vermögenswerte konzentrieren. Sich Dinge auszumalen, ist schlecht fürs Geschäft, es ist undynamisch. Wenn man nicht damit aufhört, kann es den Geist mit Grauen ersticken. Wir haben Grafiken und Tabellen und Bilanzen und Erklärungen zur Unternehmensphilosophie, die uns dabei helfen, geschäftig und sicher im Bereich des Abstrakten zu bleiben und uns das beruhigende Gefühl rechtmäßiger Unternehmungen und rechtmäßiger Gewinne geben. Und wir haben Karten.¹⁸

Unsworth beschreibt hier eine »Gewalt der Abstraktion«, mit der die Erforschung des Sklavenhandels von Anfang an zu kämpfen gehabt hat. Es ist, als ob die Heranziehung von Hauptbüchern, Almanachen, Bilanzen, Grafiken und Tabellen – das beruhigend vertraute Handwerkszeug der Kaufmannschaft – eine Realität abstrahiert und damit entmenschlicht hat, die aus moralischen und politischen Gründen konkret verstanden werden muss. Eine Ethnographie des Sklavenschiffes trägt dazu bei, nicht nur die grausame Wahrheit dessen aufzuzeigen, was eine Gruppe von Menschen (oder mehrere) bereit war, anderen für Geld – oder besser gesagt, Kapital – anzutun, sondern auch, wie es ihnen in wesentlichen Aspekten gelang, die Realität und Konsequenzen ihres Handelns vor sich selbst und der Nachwelt verborgen zu halten. Zahlen können die allgegenwärtige Folter und den Terror verschleiern, aber die Gesellschaften Europas, Afrikas und der Amerikas leben immer noch mit ihren Folgen, mit den vielfältigen Hinterlassenschaften von »Rasse«, Klasse und Sklaverei. Das Sklavenschiff ist ein Geisterschiff, das an den Rändern des modernen Bewusstseins segelt.¹⁹

Eine persönliche Bemerkung zum Schluss. Es war schmerzlich, dieses Buch zu schreiben, und wenn ich dem Thema im Geringsten gerecht geworden bin, ist es auch schmerzlich zu lesen. Das lässt sich nicht vermeiden, und es sollte sich auch nicht vermeiden lassen. Ich lege diese Studie mit der größten Ehrfurcht gegenüber den Menschen vor, die fast unvorstellbare Gewalt, Terror und Tod erlitten haben – in der festen Überzeugung, dass wir uns vergegenwärtigen müssen, dass solcher Horror immer schon wesentlich für den Fortbestand des globalen Kapitalismus war und es immer noch ist.

Anmerkungen

- 1 Diese Rekonstruktion der Erfahrungen einer Frau basiert lose auf einem Bericht des Seemanns William Butterworth über eine Gefangene, die 1786 in Old Calabar in der Bucht von Biafra auf sein Schiff, die *Hudibras*, gebracht wurde. Weitere Einzelheiten sind zahlreichen Primärquellen entnommen, in denen der Transport von Gefangenen per Kanu zu den Sklavenschiffen geschildert wird. Die Igbo-Wörter stammen aus einer Vokabelliste, die Kapitän Hugh Crow auf seinen Reisen nach Bonny, einem anderen Hafen in derselben Region, zusammenstellte. Siehe *Three Years Adventures*, S. 81–82, und *Memoirs of Crow*, S. 229–30. Siehe auch Smith, Robert: »The Canoe in West African History«, in: *Journal of African History* 11 (1970), S. 515–33. Ein »Mond« war eine in Westafrika weit verbreitete Zeiteinheit, die etwa einem Monat entsprach.
- 2 DuBois, W. E. B.: *Black Reconstruction in America: An Essay toward a History of the Part Which Black Folk Played in the Attempt to Reconstruct Democracy in America, 1860–1880*. Harcourt, Brace and Company, New York 1935, S. 727. Peter Linebaugh hebt die Bedeutung dieses Zitats von DuBois hervor; siehe Linebaugh, Peter: »All the Atlantic Mountains Shook«, in: *Labour/Le Travailleur* 19 (1982), S. 63–121. Viele der grundlegenden Ideen in diesem Buch verdanke ich diesem Artikel und unserer gemeinsamen Arbeit. Siehe auch Linebaugh, Peter/Rediker, Marcus: *The Many-Headed Hydra: Sailors, Slaves, Commoners, and the Hidden History of the Revolutionary Atlantic*. Beacon Press, Boston 2000.
- 3 Diese und andere in diesem Buch zitierten Zahlen basieren auf der aktualisierten, aber noch nicht abgeschlossenen und veröffentlichten Neuausgabe der *TSTD*, die mir freundlicherweise von David Eltis zur Verfügung gestellt wurde. Zu den Ursprüngen und dem Wachstum des atlantischen Sklavensystems siehe Eltis, David: *The Rise of African Slavery in the Americas*. Cambridge University Press, Cambridge 2000, und Blackburn, Robin: *The Making of New World Slavery: From the Baroque to the Modern, 1492–1800*. Verso, London 1997. Jerome S. Handler hat hervorgehoben, wie wenige Berichte aus erster Hand von Afrikaner*innen erhalten geblieben sind. Siehe sein »Survivors of the Middle Passage: Life Histories of Enslaved Africans in British America«, in: *Slavery and Abolition* 23 (2002), S. 25–56.
- 4 Die Schätzungen über die Sterberate vor Erreichen des Schiffes gehen weit auseinander. In Bezug auf Angola schätzt Joseph Miller, dass 25 Prozent der Versklavten auf dem Weg zur Küste und weitere 15 Prozent nach ihrer Ankunft dort starben. Siehe Miller, Joseph: *Way of Death: Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730–1830*. University of Wisconsin Press, Madison 1988, S. 384–85. Patrick Manning setzt die Spanne mit 5 bis 25 Prozent niedriger an; siehe Manning, Patrick: *The African Diaspora: A History Through Culture*. Columbia University Press, New York 2010. Paul Lovejoy geht von einer engeren Spanne von 9 bis 15 Prozent aus; siehe sein Buch *Transformations in Slavery: A History of Slavery in Africa*. Cambridge University Press, Cambridge 2000, 2. Aufl., S. 63–64. Herbert S. Klein nimmt ebenfalls an, dass die Sterberate an der Küste so hoch wie oder niedriger war als die auf der *Middle Passage* (d.h. etwa 12 Prozent oder niedriger). Siehe sein *The Atlantic Slave Trade*. Cambridge University Press, Cambridge 1999, S. 155.
- 5 Cugoano, Ottobah: *Thoughts and Sentiments on the Evil of Slavery*. Erstveröffentlichung London 1787; Neudr. Penguin, London 1999, S. 46, 85.
- 6 In den 1780er Jahren wurden einige tausend Gefangene aus Ostafrika (einschließlich Madagaskar) verschleppt, aber insgesamt war die Region während dieses Zeitalters keine wichtige Handelszone.
- 7 Dalby Thomas an die *Royal African Company*, 15. Februar 1707, zit. in Jay Coughtry: *The Notorious Triangle: Rhode Island and the African Slave Trade, 1700–1807*. Temple University Press, Philadelphia 1981, S. 43.
- 8 Beware and take care / Of the Bight of Benin; / For the one that comes out, / There are forty go in.
- 9 Steckel, Richard H./Jensen, Richard A.: »New Evidence on the Causes of Slave and Crew Mortality in the Atlantic Slave Trade«, in: *Journal of Economic History* 46 (1986), S. 57–77; Behrendt, Stephen D.: »Crew Mortality in the Transatlantic Slave Trade in the Eighteenth Century«, in: *Slavery and Abolition* 18 (1997), S. 49–71. Der Reim über Benin wird zitiert in Rediker, Marcus: *Between the Devil and the Deep Blue Sea: Merchant Seamen, Pirates, and the Anglo-American Maritime World, 1700–1750*. Cambridge University Press, Cambridge 1987, S. 47. Aus der *TSTD* geht hervor, dass die Sterberate auf britischen Schiffen zwischen 1700 und 1725 bei 12,1 Prozent lag und im Zeitraum von 1775 bis 1800 auf 7,95 Prozent gesunken war.
- 10 Mintz, Sidney W./Price, Richard: *The Birth of African-American Culture: An Anthropological Perspective*. Erstveröffentlichung 1976; Beacon Press, Boston 1992. Die Zahl der kreativen Arbeiten zum Thema der kulturellen Verbindungen zwischen Afrika und den Amerikas wächst rapide und beinhaltet unter anderem: Thornton, John: *Africa and Africans in the Making of the Atlantic World, 1400–1800*. Cambridge University Press, Cambridge 1992, 2. Aufl. 1998; Carney, Judith A.: *Black Rice: The African Origins of Rice Cultivation in the Americas*. Harvard University Press, Cambridge, Mass. 2001; Heywood, Linda M. (Hg.): *Central Africans and Cultural Transformations in the American Diaspora*. Cambridge University Press, Cambridge 2002; Sweet, James H.: *Recreating Africa: Culture, Kinship, and Religion in the African-Portuguese World, 1441–1770*. University of North Carolina Press, Chapel Hill 2003; Falola, Toyin/Childs, Matt D. (Hg.): *The Yoruba Diaspora in the Atlantic World*. Indiana University Press, Bloomington 2004; Curto, José C./Lovejoy, Paul E. (Hg.): *Enslaving Connections: Changing Cultures of Africa and Brazil during the Era of Slavery*. Africa World Press, Trenton, N.J. 2005; Matory, James Lorand: *Black Atlantic Religion: Tradition, Transnationalism, and Matriarchy in the Afro-Brazilian Candomblé*. Princeton University Press, Princeton, N.J. 2005.
- 11 *TSTD* #15123, #20211.
- 12 Davis, Ralph: *The Rise of the English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*. Macmillan, London 1962, S. 71, 73; Lamb, D.P.: »Volume and Tonnage of the Liverpool Slave Trade, 1772–1807«, in: Anstey, Roger/Hair, P.E.H. (Hg.): *Liverpool, the African Slave Trade, and Abolition*. Antony Rowe for the Historical Society of Lancashire and Cheshire, Chippenham, England 1976, Neuauffl. 1989, S. 98–99. Die Kontinuität im Betrieb der Sklavenschiffe macht es möglich, ihrer Geschichte auf den folgenden Seiten thematisch nachzugehen.
- 13 Als Ausnahmen dieser Vernachlässigung sind zu nennen: Dow, George Francis: *Slave Ships and Slaving*. Marine Research Society, Salem, Mass. 1927, eine Mischung aus narrativen und Primärquellen; Villiers, Patrick: *Traite des noirs et navires negriers au*

XVIII siècle. Éditions des 4 Seigneurs, Grenoble 1982, eine begrenzte, aber nützliche Untersuchung; und Boudriot, Jean: *Traite et Navire Negrier*, Eigenverlag 1984, eine Studie über ein einzelnes Schiff, die *Aurore*. Ein Beitrag aus jüngerer Zeit ist Gail Swanson: *Slave Ship Guerrero*. Infinity Publishing, West Conshohocken, PA 2005.

- 14 Curtin, Philip D.: *The African Slave Trade: A Census*. University of Wisconsin Press, Madison 1969; Miller, Joseph Calder: *Way of Death: Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730–1830*. University of Wisconsin Press, Madison 1988; Thomas, Hugh: *The Slave Trade: The Story of the African Slave Trade, 1440–1870*. Simon and Schuster, New York 1999; Harms, Robert: *The Diligent: A Voyage Through the Worlds of the Slave Trade*. Basic Books, New York 2002; Eltis, David et al.: *TSTD*. Weitere wichtige Werke sind DuBois, W.E.B.: *The Suppression of the African Slave-Trade in the United States of America, 1638–1870*. Erstveröffentlichung Mineola, N.Y. 1896; Dover Publications Inc., New York 1970; Davidson, Basil: *The African Slave Trade*. Little, Brown, Boston 1961; Mannix, Daniel P./Cowley, Malcolm: *Black Cargoes: A History of the Atlantic Slave Trade, 1518–1865*. Longmans, London 1963; Rawley, James A.: *The Transatlantic Slave Trade: A History*. W. W. Norton, New York 1981; und aus jüngerer Zeit Bailey, Anne C.: *African Voices of the Atlantic Slave Trade: Beyond the Silence and the Shame*. Beacon Press, Boston 2005.
- 15 Morrison, Toni: *Beloved*. Alfred A. Knopf, New York 1987; Johnson, Charles: *Middle Passage*. Plume, New York 1991; Unsworth, Barry: *Sacred Hunger*. W. W. Norton, New York 1993; D’Aguiar, Fred: *Feeding the Ghosts*. Chatto & Windus, London 1997; Phillips, Caryl: *The Atlantic Sound*. Alfred A. Knopf, New York 2000; Herbststein, Manu: *Ama: A Novel of the Atlantic Slave Trade*. Picador Africa, Capetown 2005.
- 16 Viele der neuen Beiträge zur Forschung stammen von jüngeren Wissenschaftler*innen, deren Arbeiten ich viel verdanke: Christopher, Emma: *Slave Ship Sailors and their Captive Cargoes, 1730–1807*. Cambridge University Press, New York 2005; Smallwood, Stephanie E.: *Saltwater Slavery: A Middle Passage from Africa to American Diaspora*. Harvard University Press, Cambridge, Mass. 2006; Taylor, Eric Robert: *If We Must Die: Shipboard Insurrections in the Era of the Atlantic Slave Trade*. Louisiana State University Press, Baton Rouge 2006; Brown, Vincent: *The Reaper’s Garden: Death and Power in the World of Atlantic Slavery*. Harvard University Press, Cambridge, Mass. 2008; Byrd, Alexander Xavier: »Captives and Voyagers: Black Migrants Across the Eighteenth-Century World of Olaudah Equiano«. Dissertation, Duke University 2001; Jackson, Maurice: »Ethiopia shall soon stretch her hands unto God«. Anthony Benezet and the Atlantic Antislavery Revolution«. Dissertation, Georgetown University 2001.
- 17 Drescher, Seymour: »Whose Abolition? Popular Pressure and the Ending of the British Slave Trade«, in *Past & Present* 143, 1994, S. 136–66.
- 18 Unsworth, *Sacred Hunger*, S. 353. Mein Dank gilt Gesa Mackenthun für ihren Konferenzbeitrag »Body Counts: Violence and Its Occlusion in Writing the Atlantic Slave Trade«, vorgestellt auf der Francis Barker Memorial Conference 2001.
- 19 Derek Sayer: *The Violence of Abstraction: The Analytic Foundations of Historical Materialism*. Basil Blackwell, Oxford 1987.

I. KAPITEL

LEBEN, TOD UND TERROR IM SKLAVENHANDEL

Die Reise in diese ganz besondere Hölle beginnt mit dem menschlichen Meerespanorama – mit Geschichten über die Menschen, deren Leben vom Sklavenhandel geprägt wurde. Einige von ihnen wurden wohlhabend und mächtig, andere arm und schwach. Die überwältigende Mehrheit von ihnen durchlitt extreme Gräueltaten, und viele starben unter entsetzlichen Umständen. Die unterschiedlichsten Menschen – Männer, Frauen und Kinder, Menschen schwarzer und weißer und aller anderen Hautfarben, Menschen aus Afrika, Europa und Amerika – wurden in den surrealen Strudel dieses Handels hineingezogen. Am unteren Ende stand ein riesiges niederes Proletariat, Hunderttausende von Seeleuten, die in ihren Teerhosen die Webleinen der Sklavenschiffe auf und ab kletterten, und Millionen von Versklavten, die nackt unter Deck kauerten. Am oberen Ende stand eine kleine, hochgestellte, mächtige atlantische Herrscherklasse von Kaufherren, Pflanzern und politischen Führern, die in ihrem Putz und Prunk im amerikanischen Kontinentalkongress oder im britischen Parlament saßen. Die Besetzung des »grandiosen Dramas« des Menschenhandels umfasste darüber hinaus Piraten und Krieger*innen, Kleinhändler*innen und Hungerstreikende, Mörder und Visionäre. Sie alle waren häufig von Haien umgeben.

CAPTAIN TOMBA

Aus einer Gruppe niedergeschlagener, in einen Pferch gesperrter Gefangener, die an ein Sklavenschiff verkauft werden sollten, stach ein Mann hervor. Er war »von großer, kräftiger Gestalt, und kühner, ernster Erscheinung«. Sein Blick war auf eine Gruppe weißer Männer gerichtet, die, wie es ihm schien, mit »der Absicht zu kaufen« die Baracke beobachteten. Als seine Mitgefangenen potenziellen Käufern zur Untersuchung vorgeführt wurden, drückte er seine Ver-

achtung ihnen gegenüber aus. John Leadstine, »Old Cracker«, der Leiter der Sklavenfaktorei – des Verschiffungsortes auf Bance Island in Sierra Leone – befahl dem Mann aufzustehen und »seine Gliedmaßen zu strecken«. Doch er weigerte sich. Für diese Unverfrorenheit wurde er mit einem »schneidenden Seekuh-Riemen« brutal ausgepeitscht. Er ertrug die Auspeitschung mit Fassung und zuckte wenig vor den Hieben zurück. Ein Beobachter schrieb, dass er »ein oder zwei Tränen [vergoss], welche er zu verbergen suchte, als ob er sich ihrer schämte.«¹

Dieser große, starke, aufsässige Mann war Captain Tomba, wie Leadstine den Besuchern erklärte, die von seinem Mut beeindruckt und begierig darauf waren zu erfahren, wer er war und wie er gefangengenommen worden war. Er war das Oberhaupt einer Gruppe von wahrscheinlich von Baga bewohnten Dörfern rund um den Rio Nuñez gewesen, die sich dem Sklavenhandel widersetzen. Unter Captain Tombas Führung brannten die Dorfbewohner*innen Hütten nieder und töteten diejenigen Nachbarn, die mit Leadstine und anderen Sklavenhändlern zusammenarbeiteten. Entschlossen, seinen Widerstand zu brechen, organisierte Leadstine seinerseits eine mitternächtliche Expedition, um diesen gefährlichen Anführer gefangenzunehmen, der zwei seiner Angreifer tötete, bevor er schließlich ergriffen wurde.

Captain Tomba wurde schließlich von Kapitän Richard Harding gekauft und an Bord der *Robert* aus Bristol gebracht. In Ketten gelegt und unter Deck geworfen, begann er auf der Stelle seine Flucht zu planen. Er schloss sich mit »drei oder vier der kräftigsten seiner Landsleute« und einer versklavten Frau zusammen, die sich freier auf dem Schiff bewegen und daher besser einschätzen konnte, wann es möglich sein würde, den Plan in die Tat umzusetzen. Eines Nachts fand die Frau, deren Name nicht überliefert ist, nur fünf weiße Männer an Deck vor, die allesamt schliefen. Durch die Grätings ließ sie Captain Tomba einen Hammer zum Abschlagen der Fesseln und »alle Waffen, die sie finden konnte«, zukommen.

Captain Tomba spornte die Männer unter Deck »mit der Aussicht auf Freiheit« an, aber nur einer von ihnen und die Frau auf dem Hauptdeck waren bereit, sich ihm anzuschließen. Als er auf drei schlafende Matrosen stieß, tötete er zwei von ihnen sofort mit »einem einzigen Hieb auf die Schläfe«. Beim Töten des Dritten entstand ein Lärm, der die beiden anderen Wachen und die restlichen Besatzungsmitglieder weckte, die woanders schliefen. Kapitän Harding selbst griff nach einer Spake, mit der er auf Tomba eindrosch, schlug ihn bewusstlos und »legte ihn schließlich flach aufs Deck«. Die Besatzung legte alle drei Rebell*innen in Eisen.

Als der Zeitpunkt der Bestrafung gekommen war, wog Kapitän Harding »die Stärke und den Wert« der beiden männlichen Rebellen ab und kam zu dem Schluss, dass es in seinem wirtschaftlichen Interesse lag, »sie nur auszupeitschen und ihre Haut zu ritzen«. Dann griff er sich drei weitere Männer heraus, die nur am Rande an der Verschwörung beteiligt gewesen, aber auch weniger »wertvoll« waren, um den übrigen Versklavten an Bord Angst und Schrecken einzujagen. Diese verurteilte er zu einem »grausamen Tod«. Einen von ihnen tötete er sofort und zwang die anderen, sein Herz und seine Leber zu essen. Die Frau »zog er an den Daumen hoch, peitschte sie aus und schlitzte sie vor den anderen Sklaven mit Messern auf, bis sie starb«. Captain Tomba wurde anscheinend zusammen mit 189 anderen versklavten Menschen in Kingston, Jamaika, an Land gebracht und zu einem hohen Preis verkauft. Sein weiteres Schicksal ist unbekannt.²

»DER BOOTSMANN«

Die Anführer*innen unter den Gefangenen rekrutierten sich während der *Middle Passage* aus den Unterdecks. Ein Matrose auf der *Nightingale* berichtete von einer versklavten Frau, deren richtiger Name uns nicht überliefert ist, die aber auf dem Schiff als »der Bootsmann« bekannt war, weil sie unter ihren weiblichen Mitgefangenen für Ordnung sorgte – wahrscheinlich grimmig entschlossen zu tun, was sie konnte, damit sie alle die Tortur der Überfahrt überlebten. Sie »pflegte sie in den Räumen ruhig zu halten, und ebenso an Deck«.

Eines Tages im Frühjahr 1769 geriet sie in ihrer selbst zuerkannten Autorität mit der der Schiffsoffiziere aneinander. Sie war dem Zweiten Steuermann »ungefällig«, der ihr »einen oder zwei Hiebe« mit der neunschwänzigen Katze versetzte. Diese Behandlung versetzte sie in rasende Wut; sie wehrte sich und griff den Steuermann an. Dieser wiederum stieß sie weg und versetzte ihr drei oder vier weitere scharfe Peitschenhiebe. Als ihr klar wurde, dass sie unterlegen war und nicht »ihre Rache an ihm haben« konnte, sprang sie auf der Stelle »zwei oder drei Fuß auf dem Deck, und stürzte tot zu Boden«. Ihr Leichnam wurde etwa eine halbe Stunde später über Bord geworfen und von Haien in Stücke gerissen.³

NAME UNBEKANNT

Der Mann kam Ende 1783 oder Anfang 1784 mit seiner gesamten Familie – seiner Frau, Mutter und zwei Töchtern – an Bord des Sklavenschiffes *Brooks*. Sie alle waren der Hexerei schuldig gesprochen worden. Der Mann war Händler gewesen, möglicherweise Sklavenhändler; er stammte aus einem Dorf namens Saltpan an der Goldküste. Wahrscheinlich war er Fante. Er sprach Englisch, und obwohl er es anscheinend verächtlich ablehnte, mit dem Kapitän zu reden, sprach er mit Mitgliedern der Besatzung und erklärte, wie es dazu gekommen war, dass er versklavt wurde: Er hatte sich mit dem Dorfvorsteher, dem ›Caboceer‹, gestritten, der sich gerächt hatte, indem er ihn der Hexerei beschuldigt und dafür gesorgt hatte, dass er und seine Familie verurteilt und an das Schiff verkauft worden waren. Nun sollten sie nach Kingston, Jamaika, gebracht werden.⁴

Als die Familie an Bord kam, zeigte der Mann »alle Anzeichen einer düsteren Melancholie«, wie der Schiffsarzt Thomas Trotter später berichtete. Er war traurig, niedergeschlagen, unter Schock. Der Rest der Familie zeigte »alle Anzeichen von Betrübniß«. Mutlosigkeit, Verzweiflung und sogar »benommene Gefühllosigkeit« waren unter den Versklavten bei ihrer Ankunft auf dem Sklavenschiff weit verbreitet. Die Besatzung rechnete damit, dass sich die Stimmung des Mannes und seiner Familie im Laufe der Zeit und mit zunehmender Vertrautheit mit dieser seltsamen neuen Welt aus Holz aufhellen würde.

Der Mann verweigerte sofort jegliche Nahrung. Vom Beginn seiner Gefangenschaft an Bord des Schiffes an, weigerte er sich rundheraus zu essen. Auch diese Reaktion war nicht ungewöhnlich, aber der Mann ging noch weiter. Als die Matrosen eines frühen Morgens unter Deck gingen, um nach den Gefangenen zu sehen, fanden sie ihn blutüberströmt und in furchtbarem Zustand vor. In großer Eile wurde der Arzt geholt. Der Mann hatte versucht, sich selbst die Kehle durchzuschneiden, doch es war ihm nur gelungen, »die äußere Drosselvene zu durchtrennen«. Er hatte mehr als einen halben Liter Blut verloren. Trotter nähte die Wunde und zog anscheinend in Erwägung, den Mann zwangszu ernähren. Aber durch die Halswunde »entzog es sich unserer Macht, Zwangsmittel zu gebrauchen«, die auf Sklavenschiffen natürlich gang und gäbe waren. Er bezog sich hier auf das *speculum oris*, die lange, dünne mechanische Vorrichtung, die dazu benutzt wurde, die Kiefer widerstrebender Gefangener mit Gewalt zu öffnen, um ihnen Brei und damit stärkende Nahrung einzufließen.

In der folgenden Nacht unternahm der Mann einen zweiten Versuch, sich das Leben zu nehmen. Er riss sich die Wundfäden heraus und schlitzte sich die Kehle auf der anderen Seite auf. Trotter, der herbeigeholt worden war, um sich dieses neuen Notfalls anzunehmen, war dabei, die blutige Wunde zu säubern, als der Mann anfang, mit ihm zu sprechen. Er erklärte einfach und geradeheraus, dass »er niemals mit weißen Männern mitgehen würde«. Dann »schaute er wehmütig zum Himmel« und stieß mehrere Sätze hervor, die Trotter nicht verstand. Er hatte sich lieber für den Tod als für die Versklavung entschieden.

Der junge Arzt versorgte ihn, so gut er konnte, und ordnete eine »sorgfältige Durchsuchung« der Unterkunft der versklavten Männer nach dem Gegenstand an, mit dem er sich die Kehle durchschnitten hatte. Die Matrosen fanden nichts. Trotter sah sich den Mann genauer an, fand Blut an seinen Fingerspitzen und »ausgezackte Ränder« um die Wunde herum und schloss, dass er sich die Kehle mit den eigenen Fingernägeln aufgerissen hatte.

Doch der Mann überlebte. Seine Hände wurden gefesselt, »um jeden weiteren Versuch zu verhindern«, aber gegen die Willenskraft des namenlosen Mannes waren alle Disziplinarmaßnahmen vergebens. Trotter erklärte später, dass »er jedoch nach wie vor an seinem Vorsatz festhielt, jegliche Nahrung verweigerte und etwa eine Woche oder zehn Tage später an bloßem Nahrungsmangel starb«. Auch der Kapitän des Schiffes war über die Situation informiert worden. Kapitän Clement Noble sagte, der Mann »tobte und machte ein großes Getöse, wirtschaftete mit den Händen und warf sich in außerordentlicher Manier umher, und zeigte alle Anzeichen von Tollheit.«

Als Thomas Trotter im Jahr 1790 die Geschichte dieses Mannes vor einem Parlamentsausschuss zur Untersuchung des Sklavenhandels erzählte, löste sein Bericht eine Flut von Fragen und sogar eine Art Debatte aus. Parlamentsmitglieder, die die Sklaverei befürworteten, stellten sich auf Kapitän Nobles Seite und versuchten, Trotter zu diskreditieren, indem sie leugneten, dass die Moral dieser Geschichte vorsätzlicher Widerstand durch Suizid sein könne; die Gegner der Sklaverei unter den Abgeordneten unterstützten Trotter und griffen Noble an. Ein Abgeordneter fragte Trotter: »Glaubt Ihr, dass der Mann, der versuchte, sich mit seinen Nägeln die Kehle durchzuschneiden, wahnsinnig war?« Trotter hatte in diesem Punkt keine Zweifel. Er antwortete: »Keineswegs wahnsinnig; ich glaube, dass ein gewisses Maß an Delirium eingetreten [sein] könnte, bevor er verschied, aber als er an Bord kam, war er, wie ich glaube, vollkommen bei Sinnen.« Die Entscheidung des Mannes, sich mit seinen eigenen Fingernägeln die Kehle aufzureißen, war

eine völlig rationale Reaktion auf die Verschleppung auf ein Sklavenschiff. Und nun debattierten die mächtigsten Menschen der Welt über die Bedeutung seines Widerstands.

»SARAH«

Die junge Frau, die 1785 in Old Calabar an Bord des Liverpooler Sklavenschiffes *Hudibras* kam, zog sofort alle Blicke auf sich. Sie war schön, anmutig und charismatisch: »Munterkeit lag in jeder ihrer Gebärden, und Gutmütigkeit glänzte in ihren Augen.« Wenn die afrikanischen Musizierenden mit ihren Instrumenten zum ›Tanzen‹, den zweimal täglich stattfindenden erzwungenen Körperübungen der Versklavten, auf das Hauptdeck kamen, machte sie »einen vorzüglichen Eindruck, wenn sie zu den rohen Klängen afrikanischer Melodie über das Achterdeck sprang«, wie ein vernarrter Seemann namens William Butterworth später berichtete. Sie war die beste Tänzerin und die beste Sängerin auf dem Schiff. Ihre Ausstrahlung schien sich mit den Worten »immer lebhaft! immer fröhlich!« zusammenfassen zu lassen – selbst unter dem extremen Druck von Versklavung und Exil.⁵

Butterworths Bewunderung für diese Frau wurde nicht nur von anderen Matrosen, sondern auch von Kapitän Jenkin Evans geteilt, der diese und eine weitere junge Frau zu seinen »Favoritinnen« machte, denen er »größere Gunst bezeugte als dem Rest«, wahrscheinlich als kleine Entschädigung für erzwungene sexuelle Dienste. Sklavenschiffsmatrosen wie Butterworth pflegten die Lieblinge des Kapitäns zu hassen, weil sie zu Spitzeldiensten für den Kapitän gezwungen wurden. Aber die flinke Sängerin und Tänzerin genoss bei den Matrosen höchste. Sie wurde »vom ganzen Schiffsvolk respektiert«.

Kapitän Evans nannte die Frau Sarah. Mit diesem biblischen Namen stellte er eine Verbindung zwischen der versklavten Frau (die wahrscheinlich Igbo war) und einer Prinzessin her, der schönen Frau Abrahams. Vielleicht hoffte der Kapitän, dass sie mit der biblischen Sarah – die ihrem Ehemann gegenüber auf der langen Reise nach Kanaan unterwürfig und gehorsam blieb – auch andere Eigenschaften teilte.

Es dauerte nicht lange, bis auf der *Hudibras* ein Aufstand der versklavten Männer ausbrach. Ihr Ziel war es, »das Schiffsvolk niederzumetzeln, und sich des Schiffes zu bemächtigen«. Die Erhebung wurde niedergeschlagen; blutige Strafen wurden verhängt. In der Folge vermuteten Kapitän Evans und andere Offiziere, dass Sarah und ihre Mutter, die ebenfalls an Bord war,

in irgendeiner Weise an dem Aufstand beteiligt gewesen waren, obwohl die Frauen sich den Männern bei der eigentlichen Revolte nicht angeschlossen hatten. Als sie eingehend und unter Androhung von Gewalt befragt wurden, leugneten sie, irgendetwas darüber zu wissen, aber »Angst oder Schuld zeichneten sich stark in ihren Mienen ab«. Später in derselben Nacht, als die männlichen und weiblichen Gefangenen sich im Gefolge ihrer gerade erlittenen Niederlage über das Schiff hinweg wütende Beschuldigungen zuriefen, stellte sich heraus, dass sowohl Sarah als auch ihre Mutter nicht nur von der Verschwörung gewusst hatten, sondern selbst daran beteiligt gewesen waren. Es ist wahrscheinlich, dass Sarah ihre privilegierte Stellung als Favoritin und die damit verbundene große Bewegungsfreiheit dazu genutzt hatte, bei der Planung mitzuhelfen und möglicherweise sogar Werkzeuge an die Männer weiterzugeben, mit denen sie sich von ihren Hand- und Fußschellen befreien konnten.

Sarah überlebte die *Middle Passage* und die Bestrafung – worin auch immer sie bestanden haben mag – für ihre Beteiligung an dem Aufstand. 1787 wurde sie zusammen mit fast dreihundert anderen Versklavten in Grenada verkauft. Sie durfte länger als die meisten anderen auf dem Schiff bleiben, wahrscheinlich mit Kapitän Evans' besonderer Erlaubnis. Als sie das Schiff verließ, kamen afrikanische Traditionen von Tanz, Gesang und Widerstand mit ihr an Land.⁶

DER SCHIFFSJUNGE SAMUEL ROBINSON

Samuel Robinson war etwa dreizehn Jahre alt, als er 1801 an Bord der *Lady Neilson* ging, um mit seinem Onkel, Kapitän Alexander Cowan, und einer bunt zusammengewürfelten fünfunddreißigköpfigen Besatzung von Liverpool aus an die Goldküste und von dort weiter nach Demerara zu segeln. Der kräftige junge Schotte unternahm im Jahr 1802 eine weitere Reise mit seinem Onkel, dieses Mal auf der *Crescent* an die Goldküste und nach Jamaika. Bei seinen Reisen führte er Tagebücher, auf die er sich stützte, als er in den 1860er Jahren beschloss, seine Erinnerungen an diese Zeit niederzuschreiben. Der erklärte Zweck dieses Unterfangens war es, der abolitionistischen Propaganda seiner Zeit etwas entgegenzusetzen. Er räumte ein, dass der Sklavenhandel falsch, ja sogar unvermeidbar sei, aber er habe »so viele gröblich falsche Behauptungen bezüglich der westindischen Sklaverei und des Grauens der ›Middle Passage‹ gehört, dass er »den Geist wohlmeinender

Menschen, welche nur eine Seite dieser Frage gesehen haben mögen, eines Besseren belehren« wolle. Als er seine Lebensgeschichte fertiggestellt hatte, konnte er sich brüsten: »Ich bin der einzige noch lebende Mensch, der eine Lehre im Sklavenhandel gemacht hat.«⁷

Robinson wuchs in Garlieston auf, einem Küstendorf im Südwesten Schottlands, wo er hörte, wie ein älterer Junge aus der Gegend Seemannsgeschichten über eine Reise nach Westindien erzählte. Robinson war fasziniert. Er beschrieb seinen Weg zum Sklavenschiff folgendermaßen: »Ein unwiderstehliches Verlangen nach dem Seefahrerleben riss mich so vollständig mit, dass es mir völlig gleichgültig war, wohin das Schiff ging, solange es nicht der Meeresgrund war, sofern ich nur an Bord war, oder in welchem Geschäft es tätig war, solange es kein Piratenschiff war.« Da ihm jedes Schiff recht war, gab die Beteiligung seines Onkels am Sklavenhandel den Ausschlag.

Robinson scheint an Bord des Sklavenschiffes die für einen Schiffsjungen typischen Erfahrungen gemacht zu haben. Er wurde seekrank, er wurde von den altgedienten Seeleuten ausgelacht und schikaniert und er prügelte sich mit den anderen Jungen. Eines Tages, als er in die Marsen geschickt wurde, schwang er »durch das Rollen des Schiffes sechzig oder siebzig Fuß in die eine und dann wieder ebenso weit in die entgegengesetzte Richtung«. In diesem Moment fühlte er sich, wie er sich später erinnerte, »ohne Frage weit weg von zu Hause«. Er hatte eine Todesangst vor den Haien, die das Sklavenschiff umkreisten, und als die *Lady Neilson* den Rio Sestos in der Nähe von Sierra Leone erreichte, war er wie gebannt vom Anblick einer großen Flotte von Kanus, die von nackten afrikanischen Männern gepaddelt wurden: »Ich betrachtete dieses wundervolle Schauspiel in einem Zustand vollkommener Verwirrung. Es war eine Szene, welche den weiten Weg wert gewesen war.« Als die Versklavten aufs Schiff gebracht wurden, scheint er wenig Interesse an ihnen gezeigt zu haben, nicht einmal an den Jungen seines Alters. Eine seiner wichtigsten Begegnungen war die mit John Ward, dem betrunkenen, tyrannischen Kapitän des Sklavenschiffes *Expedition*, auf dem Robinson gezwungen war, sich die Heimreise zu erarbeiten, nachdem sein Schiff in Demerara für seeuntüchtig erklärt worden war. Eines Tages fand Ward, der Junge arbeite nicht hart oder schnell genug, und beschloss, ihn mit einem zwei Zoll dicken Stück Tau zu peitschen, um »ihn in Fahrt zu bringen«. Um seinem Zorn zu entgehen, sprang Robinson von den Besanwanten auf das Hauptdeck und verletzte sich schwer am Knöchel, was in der Folge seinem Seemannsleben ein Ende bereiten sollte.

Als Robinson auf seine ursprünglichen Beweggründe zur See zu gehen zurückblickte, sinnierte er: »Das Meereparadies, welches sich in meiner Vorstellung so leuchtend abzeichnete, scheint nun beträchtlich seiner Strahlen beraubt.« Er führte die »brutale Tyrannei« der Offiziere (einschließlich seines Onkels) an, die »armselige« Qualität von Essen und Wasser und die Abgeschnittenheit von »moralischer oder religiöser Unterweisung oder gutem Beispiel«. Als stämmiger Junge war er zur See gefahren, und am Ende seiner zweiten Reise auf einem Sklavenschiff fragte er sich: »Was bin ich jetzt? Ein armseliges, fahles Gerippe, welches einen Stock braucht, um die Straße entlangkriechen zu können; meine Hoffnungen, den Beruf meiner Wahl auszuüben, sind im Keim erstickt, und meine Zukunftsaussichten wahrlich düster.«

DER SEEMANN UND PIRAT BARTHOLOMEW ROBERTS

Bartholomew Roberts war ein junger Waliser, der als Zweiter Steuermann auf der *Princess*, einem 140-Tonnen-Guineafahrer (wie die Sklavenschiffe genannt wurden) von London nach Sierra Leone fuhr. Er hatte offenbar schon eine Weile im Sklavenhandel gearbeitet. Er hatte Navigationskenntnisse, weil die Steuerleute auf Sklavenschiffen in der Lage sein mussten, für den nicht ungewöhnlichen Fall, dass der Kapitän starb, das Kommando zu übernehmen. Die *Princess* wurde im Juni 1719 von Howell Davis und einer ungehobelten Piratenbande aufgebracht, die Roberts und seine Kameraden auf dem Prisenriff fragten, ob jemand unter ihnen sich der »Bruderschaft« anschließen wolle. Roberts zögerte zunächst: Er wusste, dass die britische Regierung in den vergangenen Jahren die Leichen hingerichteter Piraten an den Hafeneinfahrten einer atlantischen Hafenstadt nach der anderen hatte baumeln lassen. Aber bald beschloss er, tatsächlich unter schwarzer Flagge zu segeln.⁸

Es war eine schicksalsschwere Entscheidung. Als Davis kurz danach von portugiesischen Sklavenhändlern getötet wurde, wurde »Black Bart«, wie man ihn später nannte, zum Kapitän des Schiffes gewählt und entwickelte sich schon bald zum erfolgreichsten Seeräuber seiner Zeit. Er befehligte eine kleine Flottille von Schiffen und mehrere hundert Mann, die innerhalb von drei Jahren, auf dem Höhepunkt des »goldenen Zeitalters der Piraterie«, mehr als vierhundert Handelsschiffe aufbrachten. Roberts war weithin bekannt und ebenso weithin gefürchtet. Patrouillierende Marineoffiziere,



»Black Bart« Roberts war Maat auf einem Sklavenschiff, als er 1719 von Piraten gefangen genommen wurde. Er schloss sich ihnen an und wurde bald der berühmteste Kapitän des »goldenen Zeitalters der Piraterie«. Seine Störung des Sklavenhandels veranlasste das Parlament, die Seepatrouillen in Westafrika zu verstärken, von denen eine Roberts im Jahr 1722 im Kampf tötete. Zweiundfünfzig Mitglieder seiner multiethnischen Besatzung wurden in Cape Coast Castle gehängt.

die ihn ausmachten, segelten in die entgegengesetzte Richtung. Königliche Beamte befestigten ihre Küsten gegen den Mann, den sie »den großen Piraten Roberts« nannten. Er präsentierte sich seinem Ruf entsprechend: Gekleidet nach Art eines Dandys, in einer opulenten Damastweste, mit einer roten Feder am Hut und einem goldenen Zahnstocher im Mund schlenderte er auf den Decks seines Schiffes umher. Sein Motto als Pirat war »ein fröhliches und kurzes Leben«.

Roberts terrorisierte die afrikanische Küste und versetzte die dortigen Händler »in Panik«. Er verabscheute die brutalen Methoden der Sklavenhandelskapitäne so sehr, dass er und seine Mannschaft ein blutiges Ritual namens »Austeilung der Gerechtigkeit« durchführten, bei dem jeder gefangene Kapitän, dessen Besatzungsmitglieder über ihre Behandlung klagten, heftig ausgepeitscht wurde. Einige dieser Bestrafungen verabreichte Roberts selbst. Die im Sklavenhandel tätigen Kaufleute reagierten auf diese Bedro-

hung ihrer Profite, indem sie das Parlament dazu bewegten, die Seepatrouillen an der westafrikanischen Küste zu verstärken. Im Februar 1722 spürte die *HMS Swallow* Roberts auf und ging auf Angriffskurs. Roberts blieb an Deck, um die Schlacht anzuführen und seine Leute anzufeuern, wurde aber von einer Kartätschensalve in die Kehle getötet. Seine Schiffskameraden lösten ein altes Versprechen ein und warfen seinen voll bewaffneten Leichnam über Bord. Das Kriegsschiff besiegte die Piraten, nahm die Überlebenden gefangen und brachte sie zum Sklavenhandelsposten Cape Coast Castle, wo sie massenhaft vor Gericht gestellt und gehängt wurden. Hinterher wurden ihre Leichen von Kapitän Challoner Ogle entlang der afrikanischen Küste verteilt, so dass örtliche Sklavenhändler sie als abschreckendes Beispiel für Seeleute aufhängen konnten. Besonders wichtig war es Ogle, dem König von Whydah einen Besuch abzustatten, der ihm sechsundfünfzig Pfund Goldstaub versprochen hatte, »wenn es ihm gelingen sollte, diesen Schurken Roberts festzusetzen, welcher schon seit langem seine Küste unsicher machte«.

DER SEEMANN UND KLEINE SKLAVERNHÄNDLER THOMAS OWEN

Nicholas Owen war ein echter Robinson Crusoe, ein schelmenhafter irischer Matrose, der zur See ging, nachdem sein verschwenderischer Vater das Familienvermögen verprasst hatte. Fünfmal überquerte er den Atlantik, dreimal davon auf Sklavenschiffen, zweimal mit katastrophalem Ausgang. Eine seiner Reisen gipfelte in einer Meuterei, als Owen und vier seiner Schiffskameraden die »strenge Behandlung« seitens ihres Kapitäns satt hatten und das ergriffen, was Owen »jene Freiheit« nannte, »zu der jeder Europeer berechtigt ist«. In der Nähe von Cape Mount, südlich von Sierra Leone, gelang es den Matrosen, bewaffnet zu entkommen. Monatlang waren sie auf der Flucht und lebten von Wildreis, Austern und der Gastfreundschaft der Einheimischen. Die zweite Katastrophe ereignete sich etwa ein Jahr später, als andere Afrikaner*innen sich als weniger freundlich erwiesen und Owens Schiff, aus Rache für eine vor kurzem erfolgte Entführung durch ein holländisches Sklavenschiff, abgingen. Owen wurde gefangen genommen und sein Schiff geplündert. Damit verlor er alles, was er besaß: seine Heuer für vier Jahre in Gold und die Handelswaren, die er verkaufen wollte, um seinen Lohn aufzubessern. Weil die Einheimischen wussten, dass ihre Gefangenen keine Niederländer, sondern Engländer waren, ließen sie sie am Leben. Schließlich über-

ließen sie sie einem örtlichen weißen Sklavenhändler namens Hall, für den Owen zu arbeiten begann. Schon bald machte er sich selbstständig, ließ sich in den Ruinen eines kleinen Sklavenhandelsposten auf York Island im Sherbro River nieder und betätigte sich als Mittelsmann zwischen örtlichen afrikanischen Gruppen und europäischen Händlern.⁹

Owen begann ein Tagebuch zu führen, um »der Welt die vielen Gefahren eines Seefahrerlebens zu offenbaren«. Er selbst war das beste Beispiel dafür: Während er »auf diesem zornigen Element« gelebt und gearbeitet hatte, war er den Naturgewalten ausgesetzt gewesen. Das konnte er hinnehmen, weil das Meer »die Person nicht ansieht«; es konnte einen Prinzen genauso töten wie eine gewöhnliche Teerjacke. Das tieferliegende Problem war, dass »ein Seemann keine anderen Mittel hat, die Bedürfnisse dieses Lebens zu befriedigen, als um Lohn die Mehre zu befahren«. Er war für sein Auskommen vollständig auf Geld angewiesen. Owen verdeutlichte diesen Punkt mittels eines Vergleichs: »Ich sehe ihn für erbärmlicher an als einen armen Bauern, welcher von seiner Arbeit lebt, welcher nachts im Dunkeln auf einem Lager aus Stroh ruhen kann, während ein Seemann sich in einer frostigen Nacht im Großmars tröstet, indem er sich auf die Finger bläst.« Er wetterte dagegen, »die Welt nach Geld, diesem allumfassenden Gott der Menschheit, auszukratzen, bis der Tod uns ereilt«.

Owen versuchte, der Lohnsklaverei zu entkommen, indem er selbst ein kleiner Sklavenhändler wurde. Er hätte wieder zur See fahren oder sogar zu einem Leben »unter Cristen und meinem heimatlichen Volk« zurückkehren können. Stattdessen entschied er sich dafür, unter einem, wie er es nannte, »barbarischen Volk [zu leben], welches weder Gott noch Gutes im Menschen kennt«. Er räumte ein, dass dies seine eigene Entscheidung war: »Manche mögen es seltsam finden, dass wir uns so lange unter Menschen von oben beschriebenem Charakter aufhalten, wo wir doch so viele Gelegenheiten haben, von der Küste nach Hause zu fahren.« Er befürchtete, dass es zu Hause Gerede geben und man ihn »den Mallaten [Mulatten], welcher gerade aus Guinea gekommen ist«, nennen würde. So entschied er sich stattdessen für ein Leben am Rande des Empires, das er selbst als müßig und träge ansah, und unterwarf seinerseits andere der mitleidlosen Herrschaft des »allumfassenden Gottes der Menschheit«. Der Versuch scheiterte, wie Owen sehr wohl klar war und wie aus seinem trübsinnigen Tagebuch hervorgeht. Er starb 1759 an einer Fieberkrankheit, mittellos und allein. Bereits seit Langem war er »sehr der Melankolie zugeneigt« gewesen.

KAPITÄN WILLIAM SNEGRAVE

Kapitän William Snelgrave hielt sich an der ›Sklavenküste‹ Benins auf, um eine Ladung von für Antigua bestimmten Afrikaner*innen zu beschaffen, als er zu seiner Überraschung eine Einladung des Königs von Ardra (auch Allada genannt) erhielt. Dies stellte Snelgrave vor ein Dilemma. Einerseits wagte er es nicht, die Einladung abzulehnen, um sich im Hinblick auf zukünftige Lieferungen von Versklavten die Gunst des Königs nicht zu verscherzen, andererseits betrachtete er den König und seine Leute als »grimmige, viehische Kannibalen«. Der Kapitän löste dieses Dilemma, indem er beschloss, der Einladung zwar nachzukommen, allerdings begleitet von einer aus zehn Matrosen bestehenden Wache, »wohlbewaffnet mit Musketen und Pistolen, vor denen diese wilden Leute, wie ich wusste, große Angst hatten«.¹⁰

Eine Eskorte brachte Snelgrave per Kanu eine Viertelmeile flussaufwärts. Bei seiner Ankunft traf er den König »unter einigen schattigen Bäumen auf einem Schemel sitzend« an, mit etwa fünfzig Höflingen und einem großen Trupp von Kriegerern in seiner Nähe, letztere bewaffnet mit Pfeil und Bogen, sowie Schwertern und Lanzen mit Widerhaken. Die bewaffneten Seeleute hielten sich »ihnen gegenüber, in einer Entfernung von etwa zwanzig Schritt« in Wachstellung bereit, während Snelgrave dem hocherfreuten König Geschenke überreichte.

Nach kurzer Zeit bemerkte Snelgrave »ein kleines Negerkind, welches am Bein an einen in den Boden getriebenen Pflock gebunden war«. Zwei afrikanische Priester standen in der Nähe. Das Kind war »ein kräftiger, etwa 18 Monate alter Junge«, dem es offensichtlich nicht gut ging; sein Körper war mit Fliegen und Ungeziefer übersät. Der beunruhigte Sklavenkapitän fragte den König: »Aus welchem Grund ist das Kind auf diese Weise festgebunden?« Der König antwortete, dass »es in der nämlichen Nacht seinem Gott *Egbo* geopfert werden solle, um seinen Wohlstand zu sichern«. Snelgrave, aufgebracht über diese Antwort, befahl einem seiner Matrosen, »das Kind vom Boden aufzuheben, um sein Leben zu erhalten«. Als der Matrose diesem Befehl nachkam, rannte eine der königlichen Wachen lanzenschwingend auf ihn zu, woraufhin Snelgrave aufstand und seine Pistole zog, was den Mann zum Stehen brachte, den König in Angst und die gesamte Versammlung in Aufruhr versetzte.

Nachdem die Ordnung wiederhergestellt war, beschwerte sich Snelgrave gegenüber dem König über die Drohgebärde der Wache. Dieser antwortete, dass Snelgrave selbst »nicht gut behandelt« habe, als er dem Seemann befohlen

len habe, das Kind zu ergreifen, »da es sein Eigentum sei«. Der Kapitän rechtfertigte sein Handeln mit der Erklärung, dass seine Religion »eine so abscheuliche Sache, wie die Hinrichtung eines armen unschuldigen Kindes, ausdrücklich verbietet«, und führte die Goldene Regel an: »Das erhabene Gesetz der menschlichen Natur sei es, anderen ebenso zu tun, wie wir wollen, dass Andere uns tun.« Letzten Endes wurde der Konflikt nicht mit den Mitteln der Theologie, sondern mittels der Sprache des Geldes beigelegt: Snelgrave bot an, das Kind zu kaufen. Sein Angebot belief sich auf »eine Handvoll himmelblauer Perlen im Wert von etwa einer halben Krone Sterling«, was der König annahm. Snelgrave war überrascht, dass der Preis so niedrig war, da Händler wie der König normalerweise »sehr bereit waren, bei jeder außergewöhnlichen Gelegenheit ihren Vorteil aus uns zu ziehen«.

Der Rest des Treffens war der Konsumierung der von Snelgrave für den König mitgebrachten europäischen Speisen und alkoholischen Getränke gewidmet. Auch afrikanischer Palmwein wurde angeboten, doch Snelgrave weigerte sich, ihn zu trinken, da unter Sklavenschiffskapitänen allgemein angenommen wurde, er könne »geschickt vergiftet« sein. Die Matrosen hatten keine derartigen Bedenken und tranken mit Hingabe. Beim Abschied erklärte sich der König »sehr zufrieden« mit dem Besuch, was bedeutete, dass mit weiteren Lieferungen von Versklavten zu rechnen sei. Als die Europäer zu ihrem Schiff zurückpaddelten, wandte sich Snelgrave an ein Mitglied seiner Besatzung und sagte, man solle »eine mütterliche Frau [unter den Versklavten, die sich bereits an Bord befanden] dazu bestimmen, sich um dieses arme Kind zu kümmern«. Der Seemann antwortete, er habe »schon eine im Auge«, eine Frau, die »viel Milch in den Brüsten« habe.

Als Snelgrave und die Matrosen an Bord kamen, sah die Frau, über die sie gesprochen hatten, den kleinen Jungen und rannte »mit großem Eifer auf sie zu und riss ihn aus den Armen des weißen Mannes, welcher ihn hielt«. Der Junge war ihr eigenes Kind. Kapitän Snelgrave hatte sie bereits gekauft, aber den Zusammenhang nicht realisiert. Er bemerkte: »Ich glaube, es gab noch nie einen bewegenderen Anblick als bei diesem Ereignis zwischen der Mutter und ihrem kleinen Sohn.«

Der Schiffsdolmetscher erzählte der Frau, was passiert war – dass, wie Snelgrave schrieb, »ich ihr Kind davor bewahrt hatte, geopfert zu werden«. Die Geschichte sprach sich auf dem Schiff herum, und bald brachten die mehr als dreihundert Gefangenen an Bord Snelgrave »ihre Dankbarkeit zum Ausdruck, indem sie in die Hände klatschten und ein Lied zu meinem Lob sangen«. Aber wie Snelgrave schrieb, hatte die Dankbarkeit damit noch kein

Ende: »Dieser Vorfall erwies sich als großer Dienst für uns, denn er brachte ihnen eine gute Meinung von den Weißen Menschen bei; so dass wir während der ganzen Reise keine Meuterei auf dem Schiff hatten.« Snelgraves Großherzigkeit setzte sich auch nach der Ankunft auf Antigua fort. Sobald er einem gewissen Mr. Studely, einem Sklavenhalter, die Geschichte von Mutter und Kind erzählt hatte, »kaufte er die Mutter und ihren Sohn, und war ihnen ein gütiger Herr.«

So konnte William Snelgrave afrikanische Menschen als »grimmige, viehische Kannibalen« und sich selbst als tugendhaften, zivilisierten Erlöser sehen, als guten Christen mit Eigenschaften, die selbst bei den Wilden Anerkennung und Beifall finden mussten. Er konnte sich als Retter von Familien betrachten, während er sie gerade auseinanderriss. Er konnte sich einen menschenwürdigen Ausgang für zwei Menschen vorstellen und gleichzeitig Hunderte dem Schicksal der Plantagensklaverei, endloser Schinderei und vorzeitigem Tod überantworten. Ausgestattet mit all diesen Rechtfertigungen konnte er sich sogar auf die Goldene Regel berufen, die wenig später zu einem zentralen Grundsatz der Antisklaverei-Bewegung werden sollte.

KAPITÄN WILLIAM WATKINS

Während die *Africa*, ein Guineafahrer aus Bristol unter dem Befehl von Kapitän William Watkins, Ende der 1760er Jahre im Old Calabar River vor Anker lag, waren die Gefangenen unten im Laderaum des Schiffes emsig damit beschäftigt, so leise wie möglich ihre Ketten abzuschlagen. Einem Großteil von ihnen gelang es, sich von den Fesseln zu befreien, die Grätings anzuheben und auf das Hauptdeck zu klettern. Ihr Plan war es, die Waffenkammer achtern zu erreichen, um mit Hilfe der dort befindlichen Waffen ihre verlorene Freiheit zurückzugewinnen. Es war, wie der Seemann Henry Ellison erklärte, nicht ungewöhnlich für Versklavte, sich zu erheben, sei es aus »Liebe zur Freiheit«, wegen »schlechter Behandlung« oder »im Geiste der Rache«.¹¹

Für die Besatzungsmitglieder der *Africa* kam der Angriff völlig überraschend. Sie schienen keine Ahnung gehabt zu haben, dass buchstäblich unter ihren Füßen ein Aufstand vorbereitet wurde. Aber genau in dem Moment, als die Meuterer »die Barricado-Tür aufbrachen«, kamen Ellison und sieben seiner Mannschaftskameraden, »wohlbewaffnet mit Pistolen und Entermessern«, von einem benachbarten Sklavenschiff, der *Nightingale*,

zurück an Bord. Sie sahen, was vor sich ging, kletterten auf das Barricado und feuerten Schüsse über die Köpfe der Rebellen hinweg, in der Hoffnung, sie auf diese Weise zu verängstigen und zur Aufgabe zu zwingen. Als die Aufständischen sich davon nicht abschrecken ließen, begannen die Matrosen niedriger zu zielen und in die Menge zu schießen, wobei eine Person getötet wurde. Die Gefangenen machten einen zweiten Versuch, die Barricado-Tür zu öffnen, aber die Matrosen hielten die Stellung, zwangen sie, sich nach vorn zurückzuziehen, und setzten den Zurückweichenden nach. Während die bewaffneten Seeleute vorwärts drängten, sprangen einige der Rebellen über Bord, andere rannten unter Deck, und wieder andere blieben auf dem Hauptdeck und kämpften weiter. Die Matrosen feuerten erneut und töteten zwei weitere Aufständische.

Sobald die Besatzung die Lage wieder unter Kontrolle hatte, machte sich Kapitän Watkins daran, die Ordnung wiederherzustellen. Er griff acht der Meuterer heraus, um »ein Exempel« an ihnen zu statuieren. Sie wurden gefesselt, und den Matrosen – der regulären Besatzung der *Africa* sowie den acht Männern von der *Nightingale* – wurde befohlen, sie abwechselnd auszupeitschen. Die Matrosen »peitschten sie aus, bis sie vor Ermüdung nicht mehr peitschen konnten«. Dann wandte Kapitän Watkins sich einem Gerät zu, das sich »Peiniger« nannte, einer Kombination aus einer Küchenzange und einem medizinischen Instrument zum Auflegen von Pflastern. Er ließ es weißglühend erhitzen und das Fleisch der acht Rebellen damit sengen. »Nachdem diese Operation beendet war«, erklärte Ellison, »wurden sie eingesperrt und nach unten gebracht«. Anscheinend überlebten alle.

Aber die Folter war damit nicht vorbei. Kapitän Watkins hegte den Verdacht, dass einer seiner eigenen Leute in die Verschwörung verwickelt gewesen sei und »die Sklaven ermutigt [habe], sich zu erheben«. Er beschuldigte den Schiffskoch, einen namentlich nicht genannten schwarzen Seemann, die Revolte unterstützt zu haben: »dass er sie mit den Werkzeugen des Böttchers versorgt habe, so dass sie sich selbst die Ketten würden abschlagen können«. Ellison bezweifelte dies; er bezeichnete es als »bloße Vermutung, ohne jeglichen Beweis«.

Nichtsdestotrotz befahl Kapitän Watkins, dem schwarzen Seemann ein Halseisen anzulegen, eine Art der Fesselung, der gewöhnlich nur die rebellischsten Versklavten unterworfen wurden. Dann ließ er ihn »an den Großmasttopp ketten«, wo er auf unbestimmte Zeit Tag und Nacht bleiben und »nur eine Kochbanane und ein Pint Wasser am Tag« erhalten sollte. Seine Kleidung bestand ausschließlich aus einer langen Hose, die wenig dazu

geeignet war, »ihn vor der Härte der Nacht zu schützen«. Drei Wochen lang blieb der Seemann an den Großmars gekettet, dem allmählichen Verhungern preisgegeben.

Als die *Africa* ihre volle Ladung von 310 Versklavten an Bord genommen hatte und die Besatzung sich bereit machte, die Bucht von Biafra zu verlassen, beschloss Kapitän Watkins, die Bestrafung des Kochs fortzusetzen. Er traf eine Vereinbarung mit Kapitän Joseph Carter und schickte ihn auf dessen *Nightingale*, wo er erneut an den Großmars gekettet wurde und die gleichen kargen Essens- und Wasserrationen erhielt. Nach weiteren zehn Tagen war der schwarze Seemann ins Delirium gefallen. »Hunger und Unterdrückung«, sagte Ellison, »hatten ihn bis aufs Skelett abmagern lassen.« Drei Tage lang mühte er sich wie rasend ab, sich von seinen Fesseln zu befreien, was dazu führte, dass die Ketten »die Haut von mehreren Stellen seines Körpers« abschürften. Das Halseisen »war bis zum Knochen vorgedrungen«. Der »unglückselige Mann« habe mittlerweile, so Ellison, »einen höchst erschütternden Anblick« geboten. Nachdem er fünf Wochen auf beiden Schiffen gelitten und »auf beiden unbegreifliches Elend erlebt hatte, wurde er durch den Tod erlöst«. Ellison war einer der Matrosen, die damit beauftragt wurden, den Leichnam des schwarzen Seemanns vom Vormars in den Fluss zu werfen. Das Wenige, was noch von ihm übrig war, wurde »sofort von den Haien verschlungen«.

KAPITÄN JAMES FRASER

Als Thomas Clarkson im Juli 1787 den Sklavenhandelshafen von Bristol besuchte, um Beweismaterial für die Abolitionsbewegung zusammenzutragen, zog er einen Mann namens Richard Burges zu Rate, einen Anwalt, der ein Gegner des Menschenhandels war. Das Gespräch wandte sich den Kapitänen von Sklavenschiffen zu, was den ungeduligen Burges dazu veranlasste, lauthals zu erklären, dass sie alle es »schon lange« verdient hätten, »gehängt zu werden« – bis auf einen. Dieser eine war James Fraser, ein Kapitän aus Bristol, der zwanzig Jahre lang im Sklavenhandel tätig gewesen und fünfmal nach Bonny gefahren war, viermal nach Angola und jeweils einmal nach Calabar, an die Windward-Küste und an die Goldküste. Burges war nicht der einzige Abolitionist, der Fraser pries. Der Arzt Alexander Falconbridge, der eine flammende Anklage gegen den Sklavenhandel verfasste hatte, war mit Fraser gesegelt, kannte ihn gut und sagte: »Ich halte ihn

für einen der besten Männer in diesem Gewerbe.« Auch Clarkson stimmte schließlich in den Lobgesang ein.¹²

Auf Kapitän Frasers Schiffen herrschten Ordnung und ein Minimum an Zwang. Jedenfalls gab er das 1790 vor einem parlamentarischen Ausschuss zu Protokoll: »Da die Angola-Sklaven sehr friedfertig sind, es ist selten notwendig, sie in Ketten zu legen; und es ist ihnen gestattet, auf das Zwischendeck hinabzugehen, und an Deck zu kommen, je nachdem, ob sie das Wetter warm oder kalt finden.«

Infolgedessen seien sie »fröhlich« an Bord. Er fügte hinzu, dass er die Versklavten aus Bonny und Calabar anders behandle, da sie »böserartiger« seien und zur Revolte neigten. Aber auch hier galt er den Maßstäben der damaligen Zeit entsprechend als gemäßigt: »Sobald das Schiff außer Sichtweite des Landes ist, nahm ich ihnen gewöhnlich die Handschellen ab, und wenig später die Fußseisen – ich hatte die Sklaven während der Middle Passage nie in Eisen, nicht einmal von der Gold- und Windward-Küste, einige Missetäter ausgenommen, die auf dem Schiff störend waren und bestrebt, die Sklaven dazu zu überreden, die Weißen Männer zu vernichten.« Er stelle den Versklavten immer saubere Unterkünfte zur Verfügung, gebe ihnen die Möglichkeit, sich zu bewegen, und lasse »häufige Vergnügungen, wie sie ihrem eigenen Land eigentümlich sind«, zu. Er versorge sie reichlich mit Essen, das sie aus ihrer Heimat gewöhnt seien. Was die Gefangenen betraf, die das Essen verweigerten, so erklärte Fraser: »Ich habe mich immer der Überredung bedient – Gewalt ist immer fruchtlos.« Für Versklavte, die krank wurden, gebe es eine besondere Krankenbucht, und »die Schiffsärzte hatten stets Anweisung, sowie freie Erlaubnis, ihnen alles zu geben, was auf dem Schiff vorhanden war«.

Die möglicherweise ungewöhnlichste Aussage, die Fraser vor dem parlamentarischen Ausschuss machte, war folgende: »Wir bestellen im Allgemeinen die Menschenfreundlichsten und Wohlwollendsten unter dem Schiffsvolk dazu, sich um die Sklaven zu kümmern, und den Proviant auszuteilen.« Misshandlungen dulde er nicht: »Ich habe Matrosen eigenhändig dafür bestraft, dass sie die Neger übel behandelten.« Als logische Folge dieser Praktiken sei die Sterblichkeit unter Seeleuten und Versklavten auf seinen Schiffen (mit Ausnahme einer Epidemie) gering gewesen. Er bestand darauf, dass er seine Matrosen immer mit »Menschlichkeit und Milde« behandle. Als Beweis für diese Behauptung führte er die Anzahl der Seeleute an, die auf späteren Fahrten wieder bei ihm anmusterten – einige, wie er sich erinnerte, drei- oder viermal. Falconbridge fuhr in der Tat dreimal mit ihm.¹³

Falconbridge widersprach Frasers Aussage in mehreren zentralen Punkten: Seiner Meinung nach sei ein größerer Anteil der Versklavten gekidnappt worden, als Fraser bereit war zuzugeben, und Fraser selbst würde die Verschleppten kaufen, ohne Fragen zu stellen. Die materiellen Bedingungen auf dem Schiff seien schlechter, als von Fraser dargestellt, und die Versklavten seien weder fröhlich noch friedlich, wie zahlreiche Selbstmorde belegten. Er fügte jedoch auch hinzu, dass Kapitän Fraser »den Pflanzern immer empfahl, niemals Verwandte oder Freunde voneinander zu trennen«. Und Frasers Behauptungen in Bezug auf die Behandlung seiner Besatzung seien keine leeren Worte: Er behandle sie »außerordentlich gut; er gestatte ihnen immer einen Schluck Schnaps am Morgen, und Grog am Abend; wenn welche von ihnen krank waren, sandte er ihnen stets Esswaren von seinem eigenen Tisch und erkundigte sich jeden Tag nach ihrem Befinden.«

DER KAPITÄN UND KAUFMANN ROBERT NORRIS

Robert Norris war ein Mann mit vielen Talenten. Er war ein erfahrener, erfolgreicher Liverpooler Sklavenschiffskapitän, der genug Geld verdient hatte, um sich von der Seefahrt zurückzuziehen und sich – ebenfalls mit Erfolg – als Kaufmann im Sklavenhandel zu betätigen. Er war darüber hinaus ein Schriftsteller, ein Polemiker für die Sache des Sklavenhandels und eine Art Historiker. 1788 schrieb und veröffentlichte er anonym *A Short Account of the African Slave Trade, Collected from Local Knowledge*. Ein Jahr später verfasste er eine Geschichte einer Region Westafrikas, *Memoirs of the Reign of Bossa Ahádee, King of Dahomy, an Inland Country of Guiney*, die auf seinen persönlichen Kenntnissen beruhte. In diesem Buch beklagte er den Mangel an historischer Literatur über Afrika, wofür er seine ganz eigene Erklärung lieferte: »Die Dummheit der Eingeborenen ist ein unüberwindliches Hindernis gegen die Erlangung von Kenntnissen seitens des Forschenden.« Norris vertrat die Interessen Liverpools bei den parlamentarischen Anhörungen, die zwischen 1788 und 1791 stattfanden. Er erwies sich als einer der besten öffentlichen Befürworter des Sklavenhandels.¹⁴

Norris war der erste Zeuge, der im Juni 1788 vor dem Ausschuss des Gesamten Unterhauses aussagte, und lieferte eine detailreiche Beschreibung der *Middle Passage*. Die Versklavten hätten gute Quartiere unter Deck, die von den Matrosen gründlich und regelmäßig gereinigt würden. Ihre Unterkünfte würden mittels Luftpforten und Windsäcken gelüftet, die für eine

»freie Zirkulation frischer Luft« sorgten. Sie hätten mehr als genug Platz. Sie schiefen auf »sauberen Planken«, die gesünder seien als »Betten oder Hängematten«. Sie erhielten reichlich Essen von guter Qualität. Die Männer und Jungen spielten Musikinstrumente, tanzten und sangen, während die Frauen und Mädchen »sich damit vergnügen, fantasiereichen Zierat für ihre Körper mit Perlen zu gestalten, mit welchen sie reichlich versorgt werden«. Die Versklavten erhielten den »Luxus von Pfeifen und Tabak« und gelegentlich sogar einen Schluck Branntwein, besonders bei kaltem Wetter. Es liege im eigenen Interesse des Kapitäns, erklärte Norris, die Gefangenen gut zu behandeln, da ihm eine Provision von sechs Prozent über sein Gehalt hinaus auf alle gesund und lebendig auf der Westseite des Atlantiks abgelieferten Versklavten in Aussicht stehe. Wie Norris den Abgeordneten erklärte, standen »Interesse« und »Menschlichkeit« im Sklavenhandel in perfektem Einklang.

Aber das einzige erhaltene Dokument aus Norris' Feder, das nicht zur Veröffentlichung bestimmt war, zeichnet ein anderes, sehr viel weniger idyllisches Bild. Als Kapitän der *Unity* führte Norris zwischen 1769 und 1771 ein Logbuch über seine Reise von Liverpool über Whydah nach Jamaika und zurück nach Liverpool. Eine Woche, nachdem das Schiff in Whydah die Anker gelichtet und die Segel für die Atlantiküberquerung gesetzt hatte, notierte Norris: »[D]ie Sklaven haben einen Aufstand gemacht, welcher schnell mit dem Verlust [von] zwei Frauen unterdrückt wurde.« Zwei Wochen später erhoben sich die Versklavten erneut, wieder unter Führung der Frauen, die deshalb einer besonders harten Strafe unterzogen wurden: Norris »gab den betreffenden Frauen 24 Peitschenhiebe«. Drei Tage später unternahmen die Gefangenen einen dritten Versuch, nachdem mehrere von ihnen »ihre Handschellen losgekriegt« hatten, aber Norris und seiner Besatzung gelang es schnell, sie wieder in Eisen zu legen. Am nächsten Morgen folgte der vierte Versuch: »Die Sklaven versuchten in der Nacht, die Grätings aufzubrechen, mit der Absicht, die Weißen zu ermorden oder sich selbst zu ertränken.« Er fügte hinzu, dass sie »ihre Absichten gestanden und dass sowohl die Frauen als auch die Männer entschlossen waren, über Bord zu springen, wenn es ihnen nicht gelänge, die Weißen umzubringen, aber im Falle, dass sie von ihren Eisen daran gehindert würden, festen Willens waren, als letztes Unternehmen das Schiff zu verbrennen«. Ihre Entschlossenheit war so groß, dass sie für den Fall des Scheiterns den gemeinsamen Suizid durch Ertrinken oder Selbstverbrennung planten. »Ihre Hartnäckigkeit«, schrieb Norris, »setzte mich der Notwendigkeit aus, den Rädelsführer zu erschießen.« Aber auch damit war der Widerstand noch nicht zu Ende.

Ein Mann, den Norris »Nr. 3« und eine Frau, die er »Nr. 4« nannte, die beide schon lange auf dem Schiff waren, widersetzten sich weiter und starben in Anfällen von Wahnsinn. »Sie hatten häufig versucht, sich zu ertränken, da ihre Absichten bei dem Aufstand vereitelt wurden.«

DER KAUFMANN HUMPHRY MORICE

Wie Kapitän John Dagge in den Jahren 1727/28 vermerkte, starben die Versklavten auf der *Katherine*, dem Schiff von Humphry Morice, aus vielen verschiedenen Gründen. Ein Mann und eine Frau sprangen über Bord und ertranken, eine*r an der afrikanischen Küste und eine*r während der *Middle Passage*. Eine Frau ging an »Schlagfluss und verlor den Gebrauch ihrer Glieder«. Ein Mann starb »Mürrisch und Melancholisch«, ein weiterer »Mürrisch (und als Tor)«. »Mürrisch« bedeutete normalerweise, dass die neunschwänzige Katze bei dieser Person ihre Wirkung verfehlte. Andere starben plötzlich an Fieber, mit »Schwellungen und Schmerzen in den Gliedern«, an Schlafsucht und Blutfluss, an Wassersucht, an Schwindsucht. Eine Person magerte ab (wurde »dürre«) und verschied. Weitere neunzehn starben, hauptsächlich an Ruhr. Einem Jungen gelang es, »Wegzulaufen, als die Doihmes Kamen«. Vielleicht gehörte er selbst zu ihrer Gemeinschaft.¹⁵

All diese namenlosen Menschen sowie die enorme Anzahl von weiteren 678 Versklavten, die Kapitän Dagge lebend in Antigua abliefern, waren im Besitz von Humphry Morice, Spross einer führenden Kaufmannsfamilie in London, Parlamentsabgeordneter, Freund und enger Mitarbeiter von Premierminister Robert Walpole, und Gouverneur der Bank von England. Er war auf höchster Ebene in den globalen Handel, den Kapitalmarkt und die Wirtschaft des Britischen Empire involviert. Er besaß einen prächtigen Familiensitz auf dem Land in Cornwall und ein prunkvolles Haus in London. Dienboten kamen jedem Wunsch ihres Herrn nach. Durch Heirat hatte er strategische Beziehungen zu anderen mächtigen Kaufmannsfamilien geknüpft. Er war durch und durch ein Mitglied der herrschenden Klasse.

Darüber hinaus war Morice einer der Verfechter des Freihandels, die im frühen 18. Jahrhundert den Kampf gegen das Monopol der mit einem königlichen Freibrief ausgestatteten *Royal African Company* anführten. Er war der Arbeitgeber des Sklavenhandelskapitäns William Snelgrave. Es war hauptsächlich sein Einfluss, der das Parlament dazu bewog, die HMS *Swallow* zu entsenden, die im Februar 1722 an der Küste Afrikas den Piraten Bartholo-

mew Roberts besiegte. Morice hatte Handelsbeziehungen zum europäischen Kontinent (vor allem in die Niederlande), nach Russland, den Westindischen Inseln und Nordamerika, aber das Herzstück seines Handelsimperiums lag in Afrika. Er war Londons führender Sklavenhändler im frühen 18. Jahrhundert.

Die *Katherine* war Teil einer kleinen Flotte von Sklavenschiffen in Morices Besitz, die allesamt nach seiner Frau und seinen Töchtern benannt waren. (Man fragt sich, was seine Frau Katherine oder seine Tochter Sarah wohl davon gehalten haben mögen – falls sie es wussten – dass den Versklavten auf den nach ihnen benannten Schiffen der Buchstabe *K* oder *S* ins Gesäß gebrannt wurde.) Zu einer Zeit, als London mehr Guineafahrer als Liverpool und fast so viele wie Bristol hatte, machten Morices Schiffe fast 10 Prozent der Handelskapazität der Stadt im Sklavenhandel aus. Sie machten zwei- und sechzig Fahrten, beförderten gut sortierte Fracht im Wert von 6.000 bis 12.000 Pfund nach Afrika und transportierten fast zwanzigtausend Menschen zu den Plantagen der Neuen Welt. Diese Zahl beinhaltet nicht die vielen versklavten Menschen, die von Morices Kapitänen für Gold an portugiesische Schiffe vor der afrikanischen Küste verkauft wurden. Gold, wie Morice zu sagen pflegte, starb nicht auf der *Middle Passage*.

Morice war ein engagierter Kaufmann und Schiffseigner, der sich mit sämtlichen Einzelheiten seines Geschäfts vertraut machte, was sich in sorgfältigen Anweisungen an seine Kapitäne niederschlug. Er erklärte, wie sich die Handelspraktiken von einem afrikanischen Hafen zum anderen unterschieden. Er wusste, dass ein zu langer Aufenthalt an der Küste in dem Versuch, eine volle Ladung zusammenzubekommen, das Sterblichkeitsrisiko erhöhte, und arbeitete daher ein System der Zusammenarbeit unter seinen Schiffen aus, um die Versklavten schnell abtransportieren zu können. Er wies seine Kapitäne an, Versklavte im Alter zwischen zwölf und fünfundzwanzig Jahren zu kaufen, im Verhältnis von zwei Männern auf eine Frau, »Gut & gesund, und nicht blind lahm oder makelbehaftet«. Ohne Frage befolgte er den Rat seiner jamaikanischen Faktoristen bezüglich der »sorgfältig zu vermeidenden Mängel«:

- Zwergen- oder riesenhafter Wuchs, wche gleicher Maßen unangenehm sind
- Hässliche Gesichter
- Lange Kaldaunenartige Brüste wche die Spanier hassen wie den Tod
- Gelbliche Haut

- Schwarzblaue Flecken auf der Haut wche zu einem unheilbaren Übel werden
- Häutchen auf den Augen
- Fehlende Finger, Zehen oder Zähne
- Hervorstehende Nabel
- Leistenbrüche zu wchen die Gambia-Sklaven sehr neigen
- Krumme Beine
- Dünne Schienbeine
- Verrückte
- Schwachsinnige
- Schlafsüchtige¹⁶

Er erklärte auch, wie die Versklavten ernährt werden sollten und wie ihr Essen zubereitet werden solle. Er verlangte, dass sowohl die Seeleute als auch die Versklavten gut zu behandeln seien. Auf seinen Schiffen gab es Schiffsärzte sowie Limonen (zur Skorbutbekämpfung), beides, bevor dies allgemein üblich war. Er forderte seine Kapitäne auf, darauf zu achten, dass »Eure Neger rasiert und gesäubert sind, damit sie gut aussehen und einen guten Eindruck bei den Pflanzern und Käufern machen«.

Es ist unmöglich, genau zu ermitteln, wie viel von Morices großem Vermögen an Immobilien, Land, Schiffen, Aktien und Geldmitteln aus dem Sklavenhandel stammte. Was wir allerdings wissen, ist, dass er seine Profite – wie hoch sie auch gewesen sein mögen – für unzureichend für die Aufrechterhaltung seines Lebensstils hielt. Er begann, die Bank von England mittels Ausstellung falscher Wechselbriefe für den Umtausch ausländischer Währungen zu betrügen (alles in allem um etwa 29.000 Pfund, fast 7,5 Millionen US-Dollar bezogen auf das Jahr 2007) und Treuhandgelder zu missbrauchen. Als Morice am 16. November 1731 starb, war sein Ruf zwar ruiniert, allerdings befand er sich in einer völlig anderen Situation als die Menschen, die an Bord der *Katherine* oder eines seiner anderen Schiffe starben. Dennoch: Der Tod dieses legendären Sklavenhändlers war auf seine eigene Weise furchtbar. »Er soll Gift genommen haben«, flüsterten sich die Leute zu.

DER KAUFMANN HENRY LAURENS

Im April 1769 schrieb Henry Laurens, einer der reichsten Kaufleute des kolonialen Nordamerikas, einen Brief an Kapitän Hinson Todd, der auf

der Suche nach einer Ladung zum Transport von Jamaika nach Charleston, South Carolina, war. Laurens war ein erfahrener Sklavenhändler, Todd hingegen nicht, und dies bereitete Laurens Sorgen. Er warnte daher den Kaufmann aus Jamaika, er solle, wenn »Ihr Neger auf Eurer Sloop verschiffen solltet, große Sorge tragen, Euch gegen Aufstände zu schützen. Gebt Euer Leben nicht für einen Augenblick in ihre Macht. Denn ein Augenblick reicht hin, um es Euch zu nehmen & den Weg für die Vernichtung all Eurer Männer zu bereiten & dennoch könnt Ihr solche Neger mit großer Menschlichkeit behandeln.« Es war eine seltsame, aber aufschlussreiche Bemerkung. Laurens wies den Kapitän an, genau die Leute mit »großer Menschlichkeit« zu behandeln, die ihn und seine gesamte Besatzung auslöschen würden, wenn sie die geringste Gelegenheit dazu bekämen. Dies war die Art von Widerspruch, mit der Laurens konfrontiert war, und nicht nur er allein. Er wusste um die brutalen Realitäten des Sklavenhandels und den Widerstand, den sie hervorriefen, versuchte aber trotzdem, den Verhältnissen ein menschliches Gepräge zu geben. Vielleicht befürchtete er aber auch, den Kapitän so erschreckt zu haben, dass dieser möglicherweise überreagieren und sein gefährliches, aber wertvolles Eigentum beschädigen würde.¹⁷

Zu dieser Zeit hatte Laurens sich bereits ein Vermögen im blühenden Transatlantikhandel, insbesondere im Sklavenhandel, verdient. 1749, im jungen Alter von 25 Jahren, hatte er die Handelspartnerschaft Austin & Laurens gegründet, die zehn Jahre später um einen dritten Partner, George Appleby, erweitert wurde. Mehr als die Hälfte aller Versklavten, die in die amerikanischen Kolonien bzw. die USA »importiert« wurden, kamen über Charleston, das als Umschlagplatz für den gesamten Südosten Nordamerikas diente. Laurens' Firma spielte hierbei eine führende Rolle, und er selbst eignete sich umfangreiche Kenntnisse über die diversen afrikanischen ethnischen Gruppen an, deren Mitglieder auf die Sklavenschiffe verschleppt wurden. In Bezug auf ihre Tauglichkeit als Plantagenarbeiter*innen hatte er eine ausgeprägte Vorliebe für Menschen aus Gambia und von der Goldküste und eine entschiedene Abneigung gegen Igbo und Angolaner*innen.¹⁸

Wie Humphry Morice eine Generation vor ihm, organisierte Laurens die Einfuhr von etwa sechzig Ladungen von Versklavten. Aber anders als Morice, der bei seinen Fahrten normalerweise der alleinige Eigentümer und Investor war, streute Laurens das Risiko, indem er Partnerschaften zur Bündelung von Geldmitteln einging. Er schrieb: »Der Afrika-Handel ist solchen Zufälligkeiten mehr unterworfen als jeder andere uns bekannte, daher ist es für solche, welche Abenteurer in diesem Gewerbe werden, sehr wichtig,

sich gegen jegliches Ungemach zu wappnen, welches dem Handel eigen ist.« Der Handel war riskant, wie er Kapitän Todd warnte, aber auch lukrativ – »einträglich« oder, wie er es bei einer Gelegenheit ausdrückte, »der gewinnreichste«. Um 1760 war Laurens zu einem der reichsten Kaufleute nicht nur South Carolinas, sondern aller amerikanischen Kolonien geworden.

Etwa um 1763 traf Laurens die bewusste Entscheidung, sich weitgehend aus dem Sklavenhandel zurückzuziehen, wobei er allerdings weiterhin darin involviert blieb, indem er zahlreiche Ladungen von Versklavten in Kommission nahm, wie aus seinem Brief an Kapitän Todd hervorgeht. Er hatte sowohl einen Partner als auch einen reichen Geldgeber verloren, was es ihm erschwert haben mag, Risiken abzusichern. Vielleicht wollte er als reicher Kaufmann auch einfach kein »Abenteurer« mehr sein. Jedenfalls wandte er seine Aufmerksamkeit – und seine Gewinne aus dem Sklavenhandel – einer Karriere als Pflanzer, Bodenspekulant und Politiker zu. Er häufte enormen Grundbesitz an und kaufte im Laufe der Zeit sechs Plantagen. Zwei davon, Broughton Island und New Hope, lagen in Georgia, die übrigen vier in South Carolina: Wambaw, Wrights Savannah, Mount Tacitus und Mepkin. Letztere, sein Hauptwohnsitz, umfasste fast 1.272 Hektar, auf denen mehrere hundert Versklavte Reis und andere Waren für den Export anbauten, die dann dreißig Meilen den Cooper River hinunter nach Charleston verschifft und von dort aus in die atlantische Wirtschaft gepumpt wurden.

Laurens setzte seine wirtschaftliche Macht in politische Macht um. Er wurde siebzehn Mal in öffentliche Ämter gewählt. Er war Mitglied sowohl



Henry Laurens war Mitte des achtzehnten Jahrhunderts der führende Sklavenhändler in Britisch-Nordamerika. Er nutzte das im Sklavenhandel angehäuften Kapital, um in die höchsten Ebenen der frühen amerikanischen Gesellschaft und Politik aufzusteigen. Er wurde Präsident des Kontinentalkongresses im Jahr 1777.

des Kolonialparlaments (der *assembly*) von South Carolina als auch des Kontinentalkongresses, dessen Präsident er nach kurzer Zeit wurde. Er war an der Aushandlung des Friedens von Paris beteiligt, durch den die amerikanischen Kolonien ihre Unabhängigkeit gewannen, und wurde beim Verfassungskonvent von 1787 zum Vertreter South Carolinas ernannt (was er allerdings ablehnte). Dieser Mann, der Kapitän Todd den Rat gegeben hatte, sein Leben niemals der Macht versklavter Afrikaner*innen auszuliefern, verdankte seinen Reichtum, sein Ansehen und seinen eleganten Lebensstil seiner Entscheidung, Hunderte, ja Tausende von Leben seiner eigenen Macht als Pflanzer und Sklavenhändler zu unterwerfen.

»GIERIGE RÄUBER«

Sobald die Sklavenschiffe die Küste von Guinea erreichten, begannen ihnen die Haie zu folgen. Von Senegambia entlang der Windward-, Gold- und Sklavenküste bis hinunter zum Kongo und nach Angola konnten die Seeleute sie sehen, wenn ihre Schiffe vor Anker lagen oder langsam fuhren, am deutlichsten bei völliger Flaute.¹⁹ Angelockt wurden sie (wie andere Fische auch) von den menschlichen Exkrementen, Innereien und Abfällen, die ständig über Bord geworfen wurden. Wie ein »gieriger Räuber« begleitete der Hai »die Schiffe, in Erwartung dessen, was über Bord fallen mag. Ein Mann, der zu einem solchen Zeitpunkt unglücklicherweise ins Meer fällt, kommt mit Gewissheit um, ohne Gnade.« Der junge Samuel Robinson erinnerte sich an die kalten Schauer, die ihn angesichts des gefräßigen Raubtiers überlaufen hatten: »Der bloße Anblick, wie er sich langsam um das Schiff bewegt, mit seiner schwarzen Flosse zwei Fuß über dem Wasser, seiner breiten Schnauze und den kleinen Augen und dem ganz und gar schurkischen Aussehen des Burschen, macht einen schauern, selbst aus sicherer Entfernung.« Wenn Waren bei hoher Brandung in Booten und Kanus zwischen den vor der Küste ankernden Sklavenschiffen und den Handelsposten oder Dörfern an Land transportiert wurden, stellten Haie eine besondere Gefahr dar. Sie umschwärmten die kleineren Boote und stürzten bei Gelegenheit aus dem Wasser hervor, um ein Ruder zu zerbeißen – in der ständigen Hoffnung, dass, wie ein nervöser Händler es ausdrückte, »der Boden unseres Kanus sich in die Höhe kehren möge«. Haie waren als »Schrecken der Seeleute« bekannt.²⁰

Ihr Schrecken wurde noch größer, wenn Besatzungsmitglieder starben. Manchmal versuchten Kapitäne, die verstorbenen Seeleute an Land begrä-

ben zu lassen, wie beispielsweise in Bonny, wo Leichname in flachen Gräbern auf einer sandigen Landspitze etwa 400 Meter von der eigentlichen Handelsstadt entfernt beerdigt wurden. Aber wenn das Wasser im Tidefluss stieg, spülte die Strömung mitunter den Sand von den Leichen, und der so freigesetzte üble Gestank lockte hungrige Haie an. An den meisten Küstenabschnitten hatten Sklavenschiffe kein Bestattungsrecht, was zu Szenen wie der von Silas Todd beschriebenen führte, der gegen 1735 mit ansah, was mit dem Leichnam eines seiner ehemaligen Kameraden im Wasser des Hafens von São Tomé geschah: »Der erste [Hai] erfasste eines seiner unteren Glieder, und riss es mit dem ersten Ruck ab; ein zweiter schnappte das andere und zog auch dieses fort, als ein dritter wütend den Rest des Leichnams angriff und das Ganze gierig verschlang.« Besatzungen versuchten, die Haie zu überlisten, indem sie einen toten Matrosen zusammen mit einer Kanonenkugel in seine Hängematte oder ein altes Stück Segeltuch einnähten in der Hoffnung, der Leichnam möge ungefressen auf den Grund sinken. Diese Strategie schlug oft fehl, wie ein Schiffsarzt berichtete: »Ich habe häufig gesehen, wie [Haie] einen Leichnam ergriffen, sobald er dem Meer übergeben wurde; und diesen und die Hängematte, in welche er gehüllt war, zerrissen und verschlangen, ohne ihn ein einziges Mal untergehen zu lassen, obgleich ein großes Gewicht von Ballast darin war.«²¹

Die Haie mochten der Schrecken der Seeleute sein, aber für die Versklavten waren sie nichts weniger als das größte Grauen. Es wurden keine Anstrengungen unternommen, die Leichen afrikanischer Gefangener, die auf den Sklavenschiffen starben, zu schützen oder zu bestatten. Ein zeitgenössischer Berichterstatter nach dem anderen bekräftigte Alexander Falconbridges Schilderung von Bonny, wo die Haie »in fast unglaublicher Zahl um die Sklavenschiffe [herumschwärmen] und mit großer Eile die Leichname der Neger verschlingen, sobald sie über Bord geworfen werden.«²² Der niederländische Kaufmann Willem Bosman beschrieb einen Vorfall, bei dem vier oder fünf Haie im Fressrausch einen Leichnam so vollständig verschlangen, dass nichts von ihm übrigblieb. Die zu spät Gekommenen gingen mit derart wütenden Hieben auf die anderen los, dass sie »das Meer rundum zittern machten«. Die Vernichtung von Leichen durch Haie war ein öffentliches Spektakel und Teil der Erniedrigungen, denen die Versklavten ausgesetzt waren.²³

Die Haie folgten den Sklavenschiffen quer über den Atlantik bis in amerikanische Häfen, wie aus einer Meldung hervorgeht, die 1785 in mehreren Zeitungen in Kingston, Jamaika erschien: »Die vielen Guineafahrer, welche jüngst hier angelangt sind, haben eine solche Anzahl übermäßig großer

Haie eingeführt (Die beständigen Begleiter der Schiffe von den Küsten), dass das Baden im Fluss höchst gefährlich geworden ist, sogar oberhalb der Stadt. Ein sehr großes Exemplar wurde am Sonntag längsseits der *Hibberts*, Kapt. Boyd, gefangen.« Die Abolitionist*innen sollten später viel dafür tun, die grauenhafte Rolle der Haie im Sklavenhandel an die Öffentlichkeit zu tragen, aber dieser Beleg stammt aus einer Sklavenhaltergesellschaft aus der Zeit vor dem Aufstieg der Abolitionsbewegung. Ein weiteres Zeugnis stammt von Kapitän Hugh Crow, der zehn Sklavenfahrten unternahm und auf Grundlage eigener Beobachtung schrieb, es käme vor, dass Haie »Schiffen über den Ozean folgen, da sie die Leichname der Toten verschlingen mögen, wenn sie über Bord geworfen werden.«²⁴

Während der gesamten Reise setzten Sklavenschiffskapitäne Haie bewusst zur Erzeugung von Terror ein. Sie verließen sich darauf, dass die Haie während der langen Aufenthalte an der afrikanischen Küste, die erforderlich waren, um eine menschliche »Fracht« zusammenzubekommen, die Seeleute am Desertieren und die Versklavten an der Flucht hindern würden. Auch Marineoffiziere machten sich die Angst vor Haien zunutze. In den späten 1780er Jahren tötete ein afrikanischer Seemann aus Cape Coast, der von einem Liverpooler Guineafahrer nach Jamaika gebracht worden war und es irgendwie geschafft hatte, der Sklaverei zu entkommen und eine Kojen auf einem Kriegsschiff zu ergattern, einen Hai, der es für die Matrosen gefährlich gemacht hatte, um das Schiff herumzuschwimmen oder zu baden. Für seine Kameraden mochte er ein Held sein, aber der befehlshabende Offizier war anderer Ansicht. Wie es sich traf, hatte dieser Hai »eine Anzahl von Desertionen verhindert«, und der afrikanische Seemann erhielt »eine gnadenlose Geißelung« dafür, dass er ihn getötet hatte. Es hieß, dass Marineoffiziere sogar Haie fütterten, um sie in der Nähe ihrer Schiffe zu halten.²⁵

Dass Sklavenschiffskapitäne bewusst Terror einsetzten, um soziale Disziplin herzustellen, war so allgemein bekannt, dass Oliver Goldsmith sich, als er 1774 eine Naturgeschichte der Haie schrieb, stark auf Geschichten aus dem Sklavenhandel stützte. Hier schnitt sich die Geschichte des Terrorismus mit der Geschichte der Zoologie. Goldsmith nannte zwei Vorfälle:

Der Kapitän eines Guinea-Schiffes fand unter seinen Sklaven ein heftiges Verlangen nach dem Selbstmord, von einer Idee herrührend, welche die unglücklichen Geschöpfe hatten, dass sie nach ihrem Tode zu ihren Familien und Freunden und ihrem Land zurückgebracht werden würden; und um sie zum Wenigsten davon zu überzeugen, dass ihnen hienieden eine

Entehrung zuteil werden würde, befahl er sofort, einen ihrer Leichname an den Fersen an ein Seil zu binden und so ins Meer niederzulassen; und obgleich er mit großer Schnelligkeit wieder hochgezogen wurde, so hatten die Haie doch in dieser kurzen Weile alles außer den Füßen abgebissen.

Ein zweiter Fall war noch entsetzlicher. Ein anderer Kapitän, der sich ebenfalls mit einem »heftigen Verlangen nach dem Selbstmord« konfrontiert sah, griff eine Frau »als taugliches Exempel für den Rest« heraus und befahl, die Frau mit einem Seil unter den Achseln zu fesseln und ins Wasser zu lassen: »Als das arme Geschöpf nun so ins Wasser getaucht ward, und etwa zur Hälfte darinnen, so hörte man sie einen schrecklichen Schrei ausstoßen, welcher anfangs ihrer Furcht vor dem Ertrinken beigemessen wurde; aber bald darauf, als das Wasser um sie her sich rot zeigte, wurde sie hochgezogen, und es fand sich, dass ein Hai, welcher dem Schiff gefolgt war, sie in der Mitte abgebissen hatte.« Andere Sklavenschiffskapitäne betrieben eine Art Terrorsport; sie benutzten menschliche Überreste an Schleppangeln dazu, Haie zu fangen: »Unser Mittel, sie anzulocken, bestand darin, einen toten Neger hinter uns her zu Schleppen, welchem sie folgten, bis sie ihn aufgefressen hatten.«²⁶

Anmerkungen

- 1 Atkins, John: *A Voyage to Guinea, Brasil, and the West Indies; In His Majesty's Ships, the Swallow and Weymouth*. London 1735; Neudr. Frank Cass & Co. Ltd., London 1970, S. 41–42, 72–73.
- 2 TSTD #16303.
- 3 Aussage von Henry Ellison, 1790, HCSP 73:376. Siehe TSTD #17707.
- 4 Aussage von Thomas Trotter, 1790, HCSP 73:83, 88, 92; Aussage von Clement Noble, 1790, ebd., S. 111, 114–15. Trotter schreibt in seiner Studie *Observations on the Scurvy, with a Review of the Theories lately advanced on that Disease; and the Theories of Dr. Milman refuted from Practice* (London 1785; Philadelphia 1793), S. 23, die beiden Hauptgruppen auf dem Schiff seien Fante und ›Dunco‹ (d. h. Chamba). Die Fante waren ein Küstenvolk und sprachen eher Englisch als die Chamba.
- 5 *Three Years Adventures*, S. 80–81, 108–9, 111–12.
- 6 TSTD #81890.
- 7 Robinson, Samuel: *A Sailor Boy's Experience Aboard a Slave Ship in the Beginning of the Present Century*. Erstveröffentlichung William Naismith, Hamilton, Schottland 1867; Neudr. G. C. Book Publishers Ltd., Wigtown, Schottland 1996; TSTD #88216 (*Lady Neilson* oder *Nelson*), #80928 (*Crescent*).
- 8 Captain Charles Johnson: *A General History of the Pyrates*. London 1724, 1728; Neudr. Schonhorn, Manuel (Hg.), University of South Carolina Press, Columbia 1972, S. 194–287; TSTD #76602; Norris, Robert: *Memoirs of the Reign of Bossa Ahádee, King of Dahomy, an Inland Country of Guiney, to which are added the Author's Journey to Abomey, the Capital, and a Short Account of the African Slave Trade*. Erstveröffentlichung London 1789; Neudr. Frank Cass & Co. Ltd., London 1968, S. 67–68. Für Hintergrundinformationen über Roberts' Piratengeneration siehe Rediker, Marcus: *Villains of All Nations: Atlantic Pirates in the Golden Age*. Beacon Press, Boston 2004.
- 9 Owen, Nicholas: *Journal of a Slave-Dealer: A View of Some Remarkable Axedents in the Life of Nics. Owen on the Coast of Africa and America from the Year 1746 to the Year 1757*. Martin, Eveline (Hg.), Houghton Mifflin, Boston 1930. Owen machte eine seiner Reisen auf der *Prince Shurborough* unter Kapitän William Brown, TSTD #36152.
- 10 Captain William Snelgrave: *A New Account of Some Parts of Guinea and the Slave Trade*. London 1734; Neudr. Frank Cass & Co. Ltd., London 1971, Einleitung; TSTD #25657.
- 11 Befragung Henry Ellisons, in: *Substance*, S. 224–25; TSTD #17686.
- 12 Aussage von James Fraser, 1790, HCSP 71:5–58; Aussage von Alexander Falconbridge, 1790, HCSP 72:293–344. Das Zitat von Burges stammt aus Clarkson: *History*, Bd. I, S. 318.
- 13 Auf seinen frühen Reisen blieben Fraser nur wenige Besatzungsmitglieder von einer Reise zur nächsten erhalten, aber in den späten 1780er Jahren heuerten bis zu zwei Drittel seiner Männer nach einer früheren Reise wieder an – eine außergewöhnliche Anzahl. Siehe »A Muster Roll for the Ship Alexander, James Fraser Master from Bristol to Africa and America«, S. 1777–78; »A Muster Roll for the Ship Valiant, James Fraser Master from Africa and Jamaica«, 1777–78; »A Muster Roll for the Ship Tartar, James Fraser Master from Bristol to Africa and America«, 1780–81; »A Muster Roll for the Ship Emilia, James Fraser Master from Dominica«, 1783–84; »A Muster Roll for the Ship Emilia, James Fraser Master from Jamaica«, 1784–85; »A Muster Roll for the Ship Emilia, James Fraser Master from Jamaica«, 1785–86; »A Muster Roll for the Ship Emilia, James Fraser Master from Africa«, 1786–87; »A Muster Roll for the Ship Emilia, James Fraser Master from Africa«, 1787–88; Muster Rolls 1754–94, Bd. 8 und 9, Society of Merchant Venturers Archives, Bristol Record Office; TSTD #17888, #17895, #17902, #17920, #17933, #17952, #17967, #17990.
- 14 Anon.: *A Short Account of the African Slave Trade, Collected from Local Knowledge*. Liverpool 1788; Norris: *Memoirs of the Reign of Bossa Ahádee*, S. v; Aussage von Robert Norris, 1788, HCSP 68:3–19; Aussage von Robert Norris, 1790, HCSP 69:118–20, 202–3; »The Log of the *Unity*, 1769–1771«. Earle Family Papers, D/ EARLE/1/4, MMM; TSTD #91567.
- 15 »List of the Slaves that Dyed on Board the Katharine Galley, John Dagge Commander«, 1728, »Trading Accounts and Personal Papers of Humphry Morice«, Bd. 5; Humphry Morice an William Clinch, 13. September 1722, M7/7; Humphry Morice an Kapitän William Boyle, 11. Mai 1724, M7/10. Humphry Morice Papers, Bank of England Archives, London; TSTD #76558. Für die Informationen in diesem Abschnitt bin ich James A. Rawley zu Dank verpflichtet für seinen Aufsatz »Humphry Morice: Foremost London Slave Merchant of his Time« in seinem Buch *London: Metropolis of the Slave Trade*. University of Missouri Press, Columbia und London 2003, S. 40–56. Siehe auch Lee, Sidney (Hg.): »Humphry Morice«, Dictionary of National Biography, Oxford University Press, London 1921–22, 13: 941.
- 16 Basnett, Miller und Mill an Humphry Morice, Kingston, 9. November 1722, fol. 29–30, Correspondence of Humphry Morice, Miscellaneous Letters and Papers, Add. Ms. 48590B, BL.
- 17 Henry Laurens an Hinson Todd, 14. April 1769, in: Rogers, George C./Chesnutt, David/Clark, Peggy J. (Hg.): *The Papers of Henry Laurens*. University of South Carolina Press, Columbia 1978, Bd. 6, S. 438 (erstes Zitat); siehe auch Bd. 1, S. 259 (zweites Zitat). Dieser Abschnitt stützt sich auf Material aus Rawley, James A.: »Henry Laurens and the Atlantic Slave Trade« in seinem Buch *London: Metropolis of the Slave Trade*, S. 82–97, und Taylor, C. James (Hg.): »Laurens, Henry«, *American National Biography Online*, Februar 2000, <http://www.anb.org/articles/01/01-00495.html>. Siehe auch Littlefield, Daniel C.: *Rice and Slaves: Ethnicity and the Slave Trade in Colonial South Carolina*. University of Illinois Press, Champaign-Urbana, Ill. 1981; McMillan, James A.: *The Final Victims: Foreign Slave Trade to North America, 1783–1810*. University of South Carolina Press, Columbia 2004.
- 18 Zwischen 1701 und 1810 wurden 264.536 Versklavte auf 1.382 Sklavenfahrten in die amerikanischen Kolonien/Vereinigten Staaten gebracht. 761 dieser Fahrten mit 151.647 Gefangenen an Bord gingen nach Häfen in den Carolinas, zum allergrößten Teil nach Charleston. Diese Zahlen machen 55 Prozent aller Fahrten und 57 Prozent der dort an Land gebrachten Versklavten aus. (Berechnungen auf Grundlage der TSTD.)

- 19 Zu Haien im Gambia-Fluss siehe Park, Mungo: *Travels into the Interior of Africa, Performed Under the Direction and Patronage of the African Association, in the Years 1795, 1796, and 1797*. Erstveröffentlichung 1799; Neudr. Marsters, Kate Ferguson (Hg.), Duke University Press, Durham, N.C., und London 2000, S. 28; zu Haien im Sierra Leone River siehe Matthews, John: *A Voyage to the River Sierra Leone, on the Coast of Africa, containing an Account of the Trade and Productions of the Country, and of the Civil and Religious Customs and Manners of the People; in a Series of Letters to a Friend in England*. B. White and Son, London 1788, S. 50; zu Haien im Bonny-Fluss siehe Falconbridge, Alexander: *An Account of the Slave Trade on the Coast of Africa*. London 1788, S. 51–52, 67; zu Haien im Kongo siehe »A Battle Between a Tiger and an Alligator; Or, wonderful instance of Providential Preservation, described in a letter from the Captain of the Davenport Guineaman.« *Connecticut Herald*, 28. Juni 1808. Für einen Überblick über afrikanische Haie siehe Fowler, Henry W.: »The Marine Fishes of West Africa, Based on the Collection of the American Museum Congo Expedition, 1909–1915«, in: *Bulletin of the American Museum of Natural History*, American Museum of Natural History, New York 1936, Bd. 70, Nr. 1, S. 23–92. S. a. Cadenat, J. / Blache, J.: *Requins de Méditerranée et d'Atlantique (plus Particulièrement de la Côte Occidentale d'Afrique)*. Éditions de l'Office de la Recherche Scientifique et Technique Outre-Mer, Paris 1981. Zum Ursprung des englischen Wortes »shark« auf den Sklavenfahrten Kapitän John Hawkins' in den 1560er Jahren siehe *Oxford English Dictionary*, Stichwort »Sharks«, Zitat aus *Ballads & Broad-sides*, 1867, S. 147, BL. S. a. Castro, José I.: »On the Origins of the Spanish Word Tiburón and the English Word »Shark««, in: *Environmental Biology of Fishes* 65 (2002), S. 249–53.
- 20 »Natural History of the Shark, from Dr. Goldsmith and other eminent Writers«, in: *Universal Magazine* 43, 1778, S. 231; Robinson, *A Sailor Boy's Experience*, S. 29–32; *Memoirs of Crow*, S. 264; Smith, William: *A New Voyage to Guinea: Describing the Customs, Manners, Soil, Climate, Habits, Buildings, Education, Manual Arts, Agriculture, Trade, Employments, Languages, Ranks of Distinction, Habitations, Diversions, Marriages, and whatever else is memorable among the Inhabitants*. London 1744; Neudr. Frank Cass & Co. Ltd., London 1967, S. 239. S. a. Aussage von James Fraser, HCSP 71:24.
- 21 *An Account of the Life*, S. 40; Atkins, *A Voyage to Guinea*, S. 46. Told erwähnt nicht, ob der Mann ein Versklavter oder ein Seemann war. Letzteres ist anzunehmen, weil er die Geschichte im Zusammenhang mit von der Besatzung verrichteten gefährlichen Arbeiten erzählt. S. a. Falconbridge: *Account of the Slave Trade*, S. 67, der schreibt, dass die Afrikaner*innen ihre Toten in einiger »Entfernung vom Meer« begraben würden, »so dass die Haie sie nicht riechen können«.
- 22 Falconbridge, *Account of the Slave Trade*, S. 67; Smith, *New Voyage*, S. 239. S. a. »Voyage to Guinea, Antego, Bay of Campeachy, Cuba, Barbadoes, &c.«, 1714–23, Add. Ms. 39946, BL; [Wells, John]: »Journal of a Voyage to the Coast of Guinea, 1802«, Add. Ms. 3871, Cambridge University Library; Schiffslogbuch, Schiff unbekannt, 1777–78, *Royal African Company*, T70/1218, NA.
- 23 Willem Bosman: *A New and Accurate Description of the Coast of Guinea*. London 1705, S. 282. Die Westafrikaner*innen kannten sich hervorragend mit den örtlichen Haien aus und hatten ihre eigene Beziehung zu ihnen. Es hieß, dass der Hai den Menschen von New Calabar als heilig galt, nicht aber den benachbarten Bonny oder den Fante,

- die ihn *samya* nannten und – wie anscheinend viele andere Küstenvölker auch – mit Begeisterung aßen. Von Befürwortern des Sklavenhandels wurde oft betont, dass die Afrikaner selbst Haie als Mittel gesellschaftlicher Disziplinierung einsetzten: In einigen Gegenden wurden wegen eines Verbrechens verurteilte Menschen in von Haien wimmelndes Wasser geworfen, und diejenigen, die die »Haiprobe« überlebten, was vorkam, wurden für unschuldig befunden. Siehe Captain John Adams: *Sketches taken during Ten Voyages to Africa, Between the Years 1786 and 1800; including Observations on the Country between Cape Palmas and the River Congo; and Cursory Remarks on the Physical and Moral Character of the Inhabitants*. London 1823, Neuauf. Johnson Reprint Corporation, New York 1970, S. 67; Winterbottom, Thomas: *An Account of the Native Africans in the Neighbourhood of Sierra Leone, to which is added An Account of the Present State of Medicine among them*. London 1803; Neudr. Frank Cass & Co. Ltd., London 1969, S. 256; »From a speech given by Mr. Shirley to legislature of Jamaica«, *City Gazette and Daily Advertiser*, 19. Dezember 1788; Aussage von James Fraser, 1790, HCSP 71:18; *Memoirs of Crow* S. 36, 44, 84.
- 24 *Norwich Packet or, the Country Journal*, 14. April 1785; *Memoirs of Crow*, S. 266. Es gibt heute weltweit etwa 350 Haiarten, von denen etwa ein Viertel in westafrikanischen Gewässern zu finden ist. Die beiden am häufigsten um die Sklavenschiffe herum anzutreffenden Arten waren vermutlich der Bullenhai und der Tigerhai. Beide sind von Senegal bis Angola verbreitet und halten sich häufig in Brack- und Süßwasserbuchten und in Lagunen, Flussmündungen und Flüssen auf. Sie finden sich sowohl in klarem als auch in trübem und flachem, nur einen Meter tiefem Wasser und dringen bis in die Häfen vor, wo sie sich rund um Anleger und Kais in der Nähe der Menschen aufhalten. Beide Arten sind nicht wählerisch, was ihre Nahrung angeht. John Atkins schrieb 1735 über die Haie, die er im Sierra Leone River sah: »Kurz, sie verschmähen nichts in ihrer Gefräßigkeit; Segeltuch, Kabelgarn, Knochen, Decken, &c.« Atkins, *A Voyage to Guinea*, S. 46. Bullen- und Tigerhaie hätten, wenn sie erst einmal gelernt hatten (in einigen Fällen im Zuge mehrere Monate), das Schiff als Nahrungsquelle zu betrachten, den Atlantik überqueren können. Aber das Sklavenschiff als ein großes schwimmendes Objekt, eine Art treibendes Riff in tiefen Meeressgewässern, lockte auch Tiefseehaie an – Blauhaie, Seidenhaie, Kurzflössen-Makos und Hochsee-Weißflössenhaie – die schlanker und schneller waren und ebenfalls Menschen fraßen. Man kann davon ausgehen, dass die Anzahl der Haie in den amerikanischen Küstengewässern zunahm, weil dort auch die Bullen- und Tigerhaie des westlichen Atlantiks dem blutigen Kielwasser zu folgen begannen. Das heißt, dass die Haie den Schiffen sowohl kontinuierlich folgten als auch einander ablösten. Siehe Compagna, Leonard J. V. (Zsstg.): *Sharks of the World: An Annotated and Illustrated Catalogue of Sharks Known to Date*. United Nations Development Programme, Rom 1984, 2. Teil, S. 478–81, 503–6.
- 25 *Connecticut Gazette*, 30. Januar 1789; *Memoirs of Crow*, S. 266. Für eine Schilderung eines Haiangriffs vor den Westindischen Inseln im Jahr 1704 von einem Seemann, der zum Zeitpunkt des Angriffs gerade dabei war, von seinem Schiff zu desertieren, siehe *A narrative of the wonderful deliverance of Samuel Jennings, Esq.* O.O. 1765.
- 26 »Natural History of the Shark«, S. 222–23, 231–33; Thomas Pennant: *British Zoology*. Eliza Adams, Chester 1768–70, Bd. III, S. 82–83.