
BERICHT

Literatur zur Sklaverei, zum Sklaven- und Kulihandel¹

Michael Zeuske

Alle sechs Bücher haben mit versklavten und verschleppten Menschen, Migration, Transport, Meeren (Ozeanen) und Schiffen zu tun, vorwiegend mit Sklavenhandel und Widerstand gegen diesen Handel auf dem so genannten „britischen Atlantik“ auf seinem Höhepunkt zwischen 1700 und 1800. Am deutlichsten durchbricht *If We Must Die* den zeitlichen Rahmen des britischen Atlantik (das 18. Jahrhundert) und das Buch *Many Middle Passages* den Rahmen des Atlantiks (oder „Westens“). Das Buch präsentiert Ergebnisse einer Konferenz unter dem Titel „Many Middle Passages: The Oceanic Voyage as a Social Process“ (2005), die weltweite Sklaven-, Zwangsarbeiter und Kulipassagen thematisiert.

In der Dynamik der Welt- und Globalgeschichte großer Seeflächen sowie des Postkolonialismus zeigen die Bücher das erneuerte Interesse an einem alten Thema – der Enthüllung des neutralen Wortes „Transport“ in der Geschichte des Kapitalismus und von ihm ausgelöst oder beeinflussten unfreiwilligen Migrationen, vulgo Kernprozesse des Menschenhandels (Sklaven- und Kulihandel). Zweitens zeigen sie den Terror und die Gewalt sowie Blut, Schmutz und Gemeinheit, mit der frühe Formen der Globalisierung

1 Marcus Rediker, *The Slave Ship. A Human History*, New York: Viking, 2007 (hardcover; 434 p., ill., maps). – Eric Robert Taylor, *If We Must Die. Shipboard Insurrections in the Era of the Atlantic Slave Trade*, Baton Rouge: Louisiana State University Press, 2006 (hardcover; 266 p., ill., maps). – Stephanie E. Smallwood *Saltwater Slavery: A Middle Passage from Africa to American Diaspora*, Cambridge: Harvard University Press, 2007 (hardcover; 273 p., ill., maps). – Emma Christopher, *Slave Ship Sailors and Their Captive Cargoes, 1730-1807*, Cambridge [etc.]: Cambridge University Press, 2006 (paperback; 246 p., ill., maps). – Emma Christopher/Cassandra Pybus/Marcus Rediker (eds.), *Many Middle Passages. Forced Migration and the Making of the Modern World*, Berkeley [etc.]: University of California Press, 2007 (paperback; 263 p., maps). – Lisa Yun, *The Coolie Speaks. Chinese Indentured Laborers and African Slaves in Cuba*, Philadelphia: Temple University Press, 2008 (cloth; 336 p., tables, figures).

verbunden waren – aber auch die „wahren Kosten“ dieser kapitalistisch-kolonialistischen Globalisierung. Alle Bücher präsentieren exzellente Forschung – das Schwergewicht unter ihnen stellt das Buch von Markus Rediker dar.

„Das Sklavenschiff“ will keine neue Geschichte des Sklavenhandels auf der Basis von Quellen sein, sondern die Geschichte dessen, was W. E. B. DuBois 1935 das „most magnificent drama in the last thousand years of human history“ genannt hatte, dargestellt aus der Perspektive der Decks und Unterdecks britischer oder nordamerikanischer Sklavenschiffe zwischen 1700 und 1808. Die Hauptakteure sind Sklavinnen, Sklaven, Matrosen und Kapitäne, aber auch Sklavenhändler und Kapitalisten (Geldgeber, Kaufleute), weniger – was schade ist – Köche und Übersetzer. Eines der Hauptziele des Buches ist es, gegen den Terror der Abstraktion eine akteurszentrierte Darstellung des realen Terrors und Widerstandes zu setzen, der normalerweise unter solchen anständigen Worten wie „Handel“, „Transport“, „Kauf“ und „Verkauf“ verborgen wird. Im ersten Kapitel (S. 14-40) lässt Rediker die Akteure, deren Schicksale dargestellt werden, auftreten: afrikanische Gefangene, zum Teil ehemalige Sklavenhändler, ihre Familien, afrikanische Frauen, die als Sklavinnen verkauft worden waren, auch Anführer der Sklaven im Unterdeck, Kinder, die als Sklaven zu Kabinenboys von Kapitänen oder Ärzten „aufstiegen“, kleine Sklavenhändler und eine ganze Reihe von Kapitänen, die die verbindende Gruppe zwischen dem Terror auf See, „Handel“ sowie Auftraggebern und Gewinnern des Sklavenhandels im Wertsystem des Kapitalismus darstellten. Als Vertreter der Kaufleute (*merchants*) finden wir die berühmte D’Wolf-Familie aus Rhode Island oder Henry Laurens, „one of early America’s wealthiest merchants“ (S. 35), der später „planter, a land speculator, and politician“ (S. 37) wurde – ein fast normaler Aufstieg von *negros* (*adventurers*), die nach einiger Zeit auf der Terrorseite des atlantischen Kapitalismus plötzlich wie weiland der Graf von Monte Christo als honorige Kaufleute, Landbesitzer und Politiker in der Öffentlichkeit erschienen. Auch Tiere haben im Buch ihren Auftritt – Haie als „The Greedy Robbers“ (S. 37-40). Nach dem Kapitel über „Life, Death, and Terror in the Slave Trade“ (14-40) präsentiert Rediker zeitgenössische Darstellungen von Sklavenschiffen, die um 1808 im Allgemeinen die gleichen waren wie schon 1700, unter der Perspektive dass das Sklavenschiff neben der Plantage eine „foundational institution of modern slavery“ (43) gewesen ist; beider Organisation als eine Art übergroßer „Maschine mit Menschen“ (*factory*), kam dem am nächsten, was im 19. Jahrhundert als „Proletariat des Maschinenzeitalters“ in Fabriken beschrieben worden ist.

Vor allem die Opfer des Sklavenhandels, die zugleich, wie Rediker auch zeigt, immer Akteure blieben, trotz der Tatsache, dass sie „sufferd almost unthinkable violence, terror, and death“ (S. 13). Er verweist zugleich darauf, dass „such horrors have always been, and remain, central to the making of global capitalism“ (Ebd.).

Rediker beschreibt verschiedene „African Paths to the Middle Passage“. Aufgrund endloser Konflikte, Konkurrenz und Kriege zwischen afrikanischen Königreichen kamen auf afrikanischen „Wegen“ (*paths*), deren „Hauptprodukt“ Sklavinnen und Sklaven waren (S. 73-107), Gefangene zu den *points of no return* (Festungen und Faktoreien unter Kontrolle von Europäern). Dort wurden die Sklaven entkleidet, lange Zeit auch gebrand-

markt und auf europäisch-amerikanische Schiffe verladen. Rediker bezieht sich zwar auf Walter Rodney, lässt aber das *slaving* (verstanden als Gesamtprozess der Versklavung, des Transports auf seinen Abschnitten und die Sklaverei in den Amerikas) eindeutig im Afrika der Afrikaner beginnen. Das ist richtig. Warum der Autor nicht auch auf die kommt, das Ganze als Menschenkapitalismus (auch für Afrika) zu interpretieren, entzieht sich dem Rezensenten.

Als Sklavenhandelslandschaften (mit guten Karten, S. 78-97) macht Redicker aus: „Senegambia“, „Sierra Leone and the Windward Coast“, „The Gold Coast“, „Bight of Benin“, „Bight of Biafra“ sowie „West-Central Africa (Kongo-Angola)“. Nach Ansicht des Rezensenten stellt das eine gängige, aber zu grobe spatiale Systematik dar. Wichtiger wäre es, auch die wirklichen Mikropunkte der Sklaverei (Insel, Halbinseln, Flussmündungen, Lagunenstreifen, etc.) im *big picture* des Atlantiks zu erwähnen, wie die Kapverden oder das fundamentale „Laboratorium des atlantischen Slaving“, São Tomé im 16. Jahrhundert, an und auf denen sich das Faktorei/Festungs-Konzept der Europäer mit den Sklavenmarkt-konzept afrikanischer Sklavenhändler trafen.² Die Mikropunkte markierten eben die *points of no return* zwischen afrikanischer und europäisch-christlicher Sektion des atlantischen Slaving, an denen „transition turned into transformation“ und Gefangene oder Verurteilte zu Sklavinnen im „römischen“ Sinne des Begriffs wurden („A Social Portrait of the Captives“, S. 98-101).

Das Kapitel „Olaudah Equiano: Astonishment and Terror“ (S. 108-131) nimmt die Debatte um Equianos Geburtsort zum Anlass, um einen Hauptkritikpunkt an der von Rediker geübten Art Geschichte zu schreiben, die Tatsache, dass es kaum „authentische“ Stimmen der Versklavten gibt – ein Problem mit dem sich alle Historiker herumschlagen müssen, die Slaving nicht nur als Wirtschaftsstrukturen, Institutionen oder Zahlenlisten begreifen, sondern als Geschichte von Menschen. Rediker stellt Equiano gerecht und zugleich brilliant dar: „He was ‚the voice of the voiceless‘“ (S. 109).

In den folgenden beiden Kapiteln stellt Rediker die individuellen Schicksale und Ansichten eines Sklavenschiffsmatrosen und eines Sklavenhandelskapitäns (John Newton, S. 157-186) dar. James Field Stanfield, der gekidnappte Matrose, hat zugleich für acht Monate in einer Sklavenfaktorei das Geschäft aus der Halbperspektive eines der vielen Helfer und Angestellten des Sklavenhandels kennengelernt. James Field Stanfield hat über seine Erfahrungen geschrieben (S. 132-156). John Newton, selbst Sohn eines Kapitäns, war in seiner Jugend ein Rebell, Freidenker, Deserteur und *middleman* (Vermittler zwischen afrikanischen Sklavenhändlern und europäischen Kapitänen) sowie für ein Jahr Sklave. Dann besann er sich seines Glaubens an das Geschäft sowie seines Christentums und wurde mit all seinen Kenntnissen selbst Kapitän eines Slavers. Seine Figur ermöglicht es Rediker, die Welt dieser eigentlichen Manager-Gruppe des europäischen Sklavenhandels darzustellen („The Captain’s Own Hell“, S. 187-221), deren Aufgabe es

2 Siehe M. Zeuske, Sklaven und Sklaverei in den Welten des Atlantiks, 1400–1940. Umriss, Anfänge, Akteure, Vergleichsfelder und Bibliografien, Münster/Hamburg/London 2006 (Sklaverei und Postemanzipation, hrsg. von M. Zeuske, Bd. 1); ders., Schwarze Karibik. Sklaven, Sklavereikulturen und Emanzipation, Zürich 2004.

war, die im Wert steigende „Ware“ nach Amerika und durch alle Fährnisse Afrikas und des Atlantiks zu bringen – ihre „Gespräche“ „about sailors and Slaves“ drehten sich dabei vor allem um „rebelliousness and health“ (beides S. 211). Ein meisterliches Kollektivporträt einer Führungsgruppe des Sklavenhandels! Ebenso meisterlich ist die Darstellung des Lebens und Leidens der Sklavenschiffsmatrosen in „The Sailor’s Vast Machine“, ein Kapitel, das parallel zu Christophers, Smallwoods und Taylors Dissertationen gelesen werden sollte. So nimmt Rediker auch Bezug auf Emma Christopher und verweist darauf, dass „sailors practiced ‘fictive kinship’ to incorporate workingmen of many different national, cultural, and racial origins. The motley crew found unity in their work. They were ‘brother tars’“ (S. 231). Auf den Schiffen standen diese Matrosen, ähnlich wie die Sklaven, unter der Herrschaft des Kapitäns (und der Peitsche). Zu Verbrüderungen mit den Sklaven ist es aber nicht gekommen, dazu war das hierarchisierte Unterdrückungssystem zu raffiniert. Rediker beschreibt in dem Abschnitt „Sailors, Slaves, and Violence“ (S. 239-244) Situationen, in denen Matrosen Gewalt und Terror gegen Sklaven ausübten; er beschreibt auch die unterschiedlichen Konstellationen von Beziehungen (vor allem Sex zwischen Sklavinnen und Offizieren / Kapitänen auf der einen Seite sowie Matrosen auf der anderen), aus denen sich Gewalt ergeben konnte. Fictive Kinship, im iberischen Bereich auch als „carabelas“ bekannt, gewählte und bewusst eingegangene Formen von Verwandtschaft, mit denen Versklavte auf den Schiffen versuchten, Kreativität und Solidarität dem Terror der unterschiedlichen Etappen und Situationen (boarding, working, fighting, dying, communicating, singing, jumping overboard, rising up und auch „Going home to Guinea“) der *middle passage* entgegenzusetzen oder diese für sich zu nutzen, ist das Hauptthema des Kapitels „From Captives to Shipmates“ (S. 263-307). Das Buch endet mit einem Kapitel über die Konstruktion des abolitionistischen Images des paradigmatischen Sklavenschiffes „Brooks“ (oder „Brookes“, S. 308-342) und einer Bewertung des Impakts der Debatte sowie einem Kapitel über die wirklichen „Kosten“ des Sklavenhandels beim Aufstieg des westlichen Kapitalismus.

Die Frage, ob die Quellen immer so direkt genommen werden können, will ich gerne an der Redikers Interpretation des berühmten Rugendas-Bildes eines Sklavenmarktes in Brasilien darstellen (unter den Bildern zwischen S. 210-211). Es wäre schön, wenn die Grafittis von halbwüchsigen Sklaven auf dem Bild eine historische Wahrheit repräsentieren würden (ich möchte es auch zu gern glauben) – aber wir können es nicht wissen, da die Stiche zwar nach den Vorlagen von Rugendas gemacht, aber von französischen Künstlern sozusagen „endgefertigt“ worden sind. Und die Skizzenbücher von Rugendas existieren nicht mehr.

Die Fußnoten (S. 363-415) stellen ein Buch im Buch dar. Quellenforschung, verbunden mit der Zusammenfassung der Forschungsergebnisse von Kollegen und geniale Interpretationen vorliegenden Materials in einer neuen Perspektive. Ein großer Wurf atlantischer Geschichte!

Im Grunde bestand die *middle passage* zwischen Afrika und Amerika aus mehreren *middle passages*, die sich auf atlantische Netzwerke zwischen Amerika, Afrika und Europa gründeten. Eine dieser Mittelpassagen existierte zwischen der Sklavenhandelslandschaft der

Goldküste und Amerika (nicht nur für Goldküste-Bahia im iberischen Südatlantik, sondern um 1700 auch im britischen Atlantik). Beim Buch von Smallwood geht es um Forschungen zu rund 300.000 Sklavinnen, was gegenüber den vier bis fünf Millionen Verschleppten der Kongo-Angola-Region mit Zentralhafen Luanda eher eine kleinere Gruppe darstellt. Aber jedes Schicksal zählt. Die Menschen wurden zwischen 1675 und 1712, vor allem durch die *Royal African Company* von der Goldküste (etwa heutiges Ghana) in die Kolonien Englands in Amerika verschleppt. Rediker erwähnt Smallwoods Buch in seiner Einleitung unter „what is new“ (Rediker, S. 365, FN 15).

Neu ist an Smallwoods Buch, dass an der Zusammenschau und Neuinterpretation von Quellen der Royal African Company, zeitgenössischer Augenzeugenberichte sowie oraler Traditionen die politökonomische Frage entwickelt wird, wie Sklavenhändler unter welchen Bedingungen sowie institutionellen Umfeld „doubled the slave prices“ (S. 67) zwischen Afrika und Amerika sowie Menschen (in Afrika) zu „commodities“ (der Mittelpassage) verwandelte, die schließlich in britischen Amerika zu „Salt-Water Negroes“ (S. 7) wurden. Salt-Water Negroes waren das Pendant zu „bozales (oder bossale) im iberischen und französischen Bereich. Smallwood räumt im ersten Kapitel („The Gold Coast and the Atlantic Market in People“, S. 9-32) gleich zu Beginn ihres Buches mit zwei Legenden auf: erstens mit der, dass Kaufleute und Sklavenhändler in Afrika nicht gewusst hätten, wohin die Menschen, die sie Europäern als Sklaven verkauften, gingen, und zweitens, dass die rund 12.000 afrikanischen Sklaven, die zwischen 1475 und 1540 durch Häfen der Goldküstenregion gingen (insgesamt seit 1450 rund 150.000), Exporte in die Karibik oder nach Europa gewesen wären (S. 15 f.). Ganz im Gegenteil, das waren afrikanische Sklaven, die vor allem portugiesische Kapitäne aus anderen Regionen Afrikas zur Goldküste brachten und dort meist gegen Gold eintauschten. Nicht alle vierzehn „American destinations“ (an erster Stelle Jamaika, aber auch in das kontinentale Suriname, Demerara oder Berbice, Barbados, niederländische Inseln der Karibik wie Curaçao, Saint Tommas, Virginia, Antigua, Kuba, Río de la Plata, Saint Christopher, die spanischen Kolonien des Kontinents oder Montserrat) („The Gold Coast and the Atlantic Market in People“, S. 9-32, hier S. 9 f., siehe auch: „The Geography of the American Slave Market“, S. 166-176) werden afrikanischen Eliten genau bekannt gewesen sein, aber es war bekannt, dass Menschen, die an Portugiesen oder Engländer verkauft wurden, in Orten in Übersee auf Plantagen arbeiteten.

In einer Mischung aus strukturellen Erklärungen (simultane Entstehung eines atlantischen Marktes für Sklaven und von Küstenstaaten in Afrika und Europa, die um die Kontrolle dieses Handels konkurrierten, S. 29) und körpergeschichtlich-focaultschen Ansätzen vor dem Hintergrund neuer philosophischen Theorien des Empirismus im England des 17. Jahrhunderts („Mathematical Reasoning“, S. 2) wie das atlantische Mittelstück und afrikanische Ansatzstücke des Slaving-Prozesses durch die neuen Wertssysteme und Quantitäten atlantischer und amerikanischer Nachfrage unter europäische Kontrolle geriet. Das tut die Autorin mittels Analyse der politischen Ökonomie des Sklavenschiffes („The Political Economy of the Slave Ship“, S. 65-100), ein alter Wunsch von John W. Blassingame (1940–2000), die Entstehung neuer Gemeinschaften der Ver-

schleppten während der middle passage („The Anomalous Intimacies of the Slave Ship Cargo“, S. 101-121). Auf die Menschen dieser neuen Gemeinschaften wendet Smallwood durchaus das Pattersonsche Konzept des „Soziales Todes“ an („The Living Death aboard the Slave Ship at Sea“, S. 122-152) und erklärt in den beiden abschließenden Kapiteln wie atlantische „Waren“ zu amerikanischen Sklaven wurden („Turning Atlantic Commodities into American Slaves“, S. 153-181) und wie die „neuen“ Saltwater-Sklaven in den Amerikas versuchten, trotz extremstem Terrors, ihre Schicksale zu gestalten („Life and Death in Diaspora“, S. 153-207). Smallwood versucht auch, den Autismus jeweils national (oder nach Kulturregionen) orientierter Atlantikforschung zu entgehen, indem sie nur eine Mittelpassage analysiert und sich dabei auf den Ausgangspunkt „Sklavereilandschaft Goldküste“ sowie die Quellen der Royal African Company stützt. Die Probleme der Atlantic Studies kommen aber durch amerikanische Hintertüren ins Haus. Weil Sklaven von britischen Sklavenhändlern in verschiedene Amerikas geliefert wurden (die oben genannten 14 Ziele, siehe auch: „The Geography of the American Slave Market“, S. 166-176), glaubt Smallwood auch für „die Amerikas“ oder für „die afrikanische Diaspora“ sprechen zu können, zumal sie auch die acht Großregionen des atlantischen Afrika erwähnt, die Sklaven exportierten (Senegambia, Sierra Leone, Windward Coast, Gold Coast, Bight of Benin, Bight of Biafra, West-Central Africa und southeast Afrika (Moçambique), S. 104). Sie bringt aber nur ganz wenige portugiesisch-brasilianische, noch spanische, noch französische, noch niederländische oder dänische Quellen bei, sondern verweist recht theoretische und abstrakt in Kapitel 7 („Life and Death in Diaspora“), Fußnote 9 darauf, dass „Historians of slavery have learned a great deal in the last half century regarding the difference that place made in the lives of New World slaves with respect to such factors as labor regimes, the demographics of race, and diverse European approaches to colonial social control“ (S. 251). Das Werk für Kuba etwa, auf das sie verweist,³ ist – bei allen Verdiensten – eher veraltet. Ein Feigenblatt-Zitat von Cimarrón Esteban Montejo wird nicht einmal nachgewiesen (S. 186). Die Probleme der Konstruktion „Afrikas“ in den Amerikas werden nur für den britischen Bereich (darunter Virginia und Carolina) überhaupt erwähnt („Inventing „Africa“ in Diaspora“, S. 187-191). Auch die von der Autorin angekündigten „voices of the voiceless“ – obwohl sie mit dem Narrativ der Sklavin Sibell von 1799 eine spektakuläre „Stimme“⁴ (S. 203 f.) beibringt, sind eher mager. Brasilien und der portugiesisch-brasilianische Sklavenhandel wird im Grunde nur für die Zeit 1450–1619 erwähnt, die spanischen Kolonien nur sehr sporadisch, Cartagena (zu) selten und Havanna gar nicht.

Das Hauptverdienst von Smallwoods Forschung ist die quellenbasierte Darstellung der Transformation afrikanischer Gefangener in atlantische Commodities, die empirische und ebenso quellenbasierte Analyse der „cargoes“ von Sklavenschiffen der Royal African

3 H. S. Klein, *Slavery in the Americas: A Comparative Study of Cuba and Virginia*, Chicago 1967.

4 J. S. Handler, *Life Histories of Enslaved Africans in Barbados*, in: *Slavery and Abolition*, 19 (1998), S. 129-141; ders., *Survivors of the Middle Passage: Life Histories of Enslaved Africans in British America*, in: *Slavery and Abolition* 23 (2002), S. 25-56.

Company sowie der politischen Ökonomie dieser Schiffe, deren Aufgabe sicherer Transport und Verhinderung von „free agency“ der „Ware“ (Rebellionen), sowie der Umwandlung atlantischer Commodities in amerikanische Sklaven war, zum Teil entgegen der Vorstellung der Käufer, vulgo der Marketing-Teil des Sklavengeschäftes („They Choose Thema s They Do Horses in a Market“, S. 158-166). Letzteres Unterkapitel stellt neben Walter Johnsons Untersuchungen zum Sklavenmarkt in New Orleans die beste Analyse konkreter Vorgänge Vorbereitung des Kaufs- und Verkaufs von Sklaven dar, zumal Smallwood auch „Stimmen“ Verkaufter einbringt. Ob die Aussagen von Smallwood über das Marketing von Sklaven im Bereich der englischen Karibik und Nordamerikas aber für andere Amerikas gelten, sei dahin gestellt.

Marcus Rediker erwähnt auch Taylors Buch über Rebellionen auf Sklavenschiffen. Das Buch *If We Must Die* ist ebenfalls aus einer Promotion hervorgegangen. Das wichtigste Ziel des Buches war es „to bring the much-neglected history of shipboard rebellions to greater light and to challenge the assumption that it was merely a minor, rare, and relatively insignificant aspect of the broader history of slave trade“ (13) (und das auch noch unter der Voraussetzung, „that whites were the chroniclers of the slave trade“ (S. 11). Das Ziel ist erreicht. Taylor konnte, ansetzend an den bislang bekannten 388 Fällen (1999 CD⁵), darunter die 140 Fällen, die für den französischen Sklavenhandel von Jean Mettas und Serge Daget nachgewiesen worden sind, 493 Fälle nachweisen, vor allem für den Zeitraum von 1660 bis 1808. Der Struktur des Buches folgt der spatialen Systematik des Slavings von Afrika nach Amerika: Versklavung in Afrika, Transport per Boot, Kanu oder Sklavenkarawane zur Küste (mit den Schwierigkeiten „Stimmen“ der Versklavten), Infrastruktur der afrikanisch-europäischen Sklavenhandels (Barracoons, Sklavenhäfen, Schiffe, Ankunftshäfen in Amerika). Dann analysiert Taylor die Bedingungen für Revolten der Versklavten, entwickelt ein soziologisch-historisches Modell der „Revolte“ (S. 85-103, mit den Unterpunkten „Mobility and Status on Board“, „Weaponry“, „Timing“ und „The Response of the Crew“) und listet „Unsuccessful Revolts“ sowie „Successful Revolts“ auf. Ein ausgesprochen spannendes neues Forschungsfeld hat Taylor im letzten Kapitel unter dem Motto: „Shipboard Revolts in the Americas: a New Wave“ (S. 139-163) geöffnet. Er analysiert in diesem Kapitel die Fälle des Sklavenschiffes *Tryal* (Modell für Herman Melvilles „Benito Cereno“), der *Decatur*, der *Lafayette*, der *Amistad* und der *Creole*. Wichtiger aber ist noch, das Taylor die Übergänge zwischen „großer“ middle passage sowie Küstentransporten (S. 144-147) und in großen Flusssystemen („Shipboard Revolts in the Riverine Slave Trades of the Americas“, S. 159-163) sowie die Schwierigkeiten von Sklavenrebellionen in „The Americas were essentially one vast slave regime“ (S. 146) dar. Zu Recht spielt Taylor die Bedeutung des bekanntesten Falles, des der *Amistad*, herunter, übersieht aber, das gerade die neuen Forschungen zum *Amistad*-Fall zeigen, dass es sich um einen paradigmatischen Fall des Übergangs

5 Siehe auch die globalhistorische Analyse der Rebellionen auf Sklavenschiffen im Rahmen des agency-Konzepts: Behrendt/Eltis/Richardson, The costs of coercion: African agency in the pre-modern Atlantic world, in: *Economic History Review* LIV (2001) 3, S. 454-476.

von transatlantischem Sklavenhandel zum Cabotage-Sklavenhandel handelte. Taylors sehr guter struktureller Ansatz des Flusssystem- und Mündungs-Sklavenhandels wird allerdings gemindert, wenn der Autor zwar von „the Americas“ spricht, aber nur den Ohio, die Ostküste mit Zentrum Chesapeake Bay sowie den Mississippi untersucht. Wo bleiben Magdalena/Cauca-System, Amazonas/Río Negro/Orinoco, La Plata/Paraguay/Paraná, Rio São Francisco, viele Flusssysteme der Guayanas und überhaupt der südamerikanischen Atlantikfassade?

Taylor hat große Quellenmengen analysiert. Seine Forschungen beruhen auf drei Quellenkomplexen: 1) englischen/britischen sowie US-amerikanischen Quellen von 1660 bis 1860; 2) publizierten Sekundärquellen sowie englischen und amerikanischen Zeitungen des 18. und 19. Jahrhunderts; 3) Literatur über Sklavenrebellionen. Trotzdem hier wird vielleicht am deutlichsten die Begrenzung der Forschungen zum Sklavenhandel „nur“ aus der Perspektive eines Sklavenhandels (des britisch-amerikanischen); Taylor hat dieses Argument vorausgesehen und sich bemüht, Informationen zum französischen, dänischen sowie niederländischen Sklavenhandel einzubeziehen. Das löst das eigentliche Problem aber nicht. Weit mehr als die Hälfte aller von Afrika nach Amerika verschleppten Menschen erlitten dieses Schicksal auf iberischen, vor allem portugiesischen und brasilianischen Schiffen⁶ sowie im 19. Jahrhundert auf kubanisch-spanischen Schiffen. Das Missverhältnis zwischen Perspektive des „British Atlantic“ und der Realität des Massentransports von versklavten Menschen auf dem gesamten Ozean, einschließlich des Ibero-Atlantik (oder „Südatlantik“) vor allem im 19. Jahrhundert, wird auch in der exzellenten „Chronology of Shipboard Slave Revolts, 1509–1865“ (Appendix, S. 179-213) deutlich. Die Mehrheit (17) der Rebellionen fanden auf portugiesischen, brasilianischen, spanischen oder kubanischen Schiffen statt. Der Rezensent möchte folglich behaupten, dass die von Taylor dokumentierten knapp 500 Fälle weniger als die Hälfte aller Rebellionen während des Transports von Sklaven im Zeitraum des atlantischen Sklavenhandels 1400 bis 1870 repräsentieren. Taylor nimmt auch eine zu strenge sozialhistorisch-funktionalistische Perspektive ein. Etwas mehr Kulturgeschichte *à la slave ship dance* hätte seinem Buch recht gut getan.⁷

Die Dissertation von Emma Christopher über die Besatzungen britischer und amerikanischer Sklavenschiffe in der Zeit der Formierungen einzelner Sektionen der globalen Arbeiterklasse geht von dem Paradoxon aus, dass Matrosen einerseits selbst Quasi-Versklavte der Kapitäne waren und sich in Selbstzeugnissen auch so darstellten, dass sie vielfältig gegen Ausbeutung und schlechte Bedingungen rebellierten, und andererseits in vielen Erinnerungen afrikanischer Sklaven aus die schlimmsten Gewalttäter und Vergewaltiger genannt werden. Christopher analysiert Gemeinsamkeiten und Unterschiede zwischen Sklaven und Matrosen (in strukturellen Sinne: Unterdeck gegen Oberdeck) unter Einbeziehung afrikanischer Matrosen, Köche, Lotsen und Ruderer. Sie kommt

6 L. F. de Alencastro, *O Trato dos Videntes. Formação do Brasil no Atlântico Sul, séculos 16. e 17.*, São Paulo 2000.

7 G. Fabre, *The Slave Ship Dance*, in: M. Diedrich/H. Louis Gates Jr./C. Pedersen (Hrsg.), *Black Imagination of the Middle Passage*, Oxford 1999, S. 33-46.

in ihrer innovativen Arbeit zum Ergebnis, dass die „Herkunft“ (und damit in gewissem Sinne eine Art Protorassismus der „Hautfarbe“ ein wichtiges Differenzmerkmal in den Selbstdarstellungen von Matrosen waren.⁸

Das Buch *The Middle Passage* konzeptualisiert die Basis des Dreiecks der Sklavenfahrten (Von England aus: Europa-Afrika=*outward passage*, Afrika-Amerika=*middle passage*; Amerika-Europa=*homeward passage*) als globalhistorisches Problem der Entwicklung des Kapitalismus, als Maß der realhistorischen Konstruktion des vorher mystisch-leeren Ozeans und als Feld translokaler Geschichtsschreibung der großen Meeresflächen. Der Band geht von der richtigen Idee aus, dass der Kapitalismus in seiner Aufstiegsphase (1450–1850) Millionen von Menschen, die ihrer Subsistenz, ihres Besitzes und ihrer verwandtschaftlichen Beziehungen beraubt worden waren, sowohl als Sklaven, Matrosen, Verbannte, Verurteilte und Kontraktarbeiter über die Ozeane in europäische Kolonien verschleppt worden waren oder zumindest den Transport organisierten. Sowohl aus der Expropriation selbst wie auch aus dem Transport (Mittelpassage), aber auch aus der Arbeit sowie Reproduktion dieser Menschen wurde millionenfacher Profit gezogen. Die Grundfigur der Middle Passage nehmen die Autoren des Buches sowohl real wie auch symbolisch aus ihrer Fixierung auf den Transport verschleppter Menschen von Afrika in die Amerikas heraus und wenden sie auf unterschiedlichste Mittelpassagen im globalen Kontext der Entwicklung des Kapitalismus an (afrikanischer Sklavenhandel im Indischen Ozean; Sklavenhandel in Ostafrika; Migranten- und Sklaventransport zur niederländischen Kapkolonie; Transporte von Verbannten aus Großbritannien in den Pazifik und nach Australien; Verbanntentransporte im Indischen Ozean; Zwangs- und Kontraktarbeitertransporte aus Irland und China in die USA nach der Sklaverei; die berüchtigte *trata amarilla* aus China nach Kuba 1847–1875; Menschenjagd und Transport melanesischer Sklaven im pazifischen Kontext; Transport von Frauen und Kindern über die Chinesische See – ebenfalls ein Ausbruch aus der angloamerikanischen Welt; zum Schluss der wichtige Artikel von Kevin Bales und Zoe Trott über heutige Sklavenpassagen). Der große Vorteil des Buches liegt auch darin, dass alle Artikel versuchen, die Berichte und Erinnerungen der Versklavten und Verschleppten als Quellen zu benutzen. Zugleich ist der systemische Grundansatz, Mittelpassagen nicht nur als Terror zu begreifen, sondern als dreifachen sozio-kulturellen Prozess von Gewalt, Widerstand und Kreativität, sehr dynamisch und erlaubt es, die Agency der Opfer in die Analyse einzubeziehen.

So begrüßenswert allerdings die Öffnung der eher nationalgeschichtlich partialisierten Sklaverei- und Sklavenhandelsforschung in Richtung der großen „nichtnationalen“ und translokalen Wasserflächen ist – wichtiger wäre es gewesen, auch das Feld „Ozeane“ selbst als ein transkulturelles Forschungsfeld zu konstituieren. In Wahrheit handelt sich um eine Fortschreibung national-kultureller Begrenzungen auf höherer, ozeanischer Ebene, denn in allen Büchern, mit relativer Ausnahme des Konferenzbandes *The Middle*

8 Ausführlich siehe: M. Zeuske in: www.sehepunkte.de/2007/11/11377.html.

Passage, handelt es sich um Arbeiten über den „Anglo-Atlantic“; die *trata amarilla*, der Handel mit den so genannten *colonos asiáticos* (asiatische Kolonisten) nach Kuba von Evelyn Hu-DeHart (S. 166-183) stellt eine Art iberischer Schwalbe im ansonsten anglo-amerikanisch definierten Forschungsfeld dar.

Keines der Bücher über atlantisch-afrikanische und amerikanische Sklaverei sowie Sklavenhandel beschäftigt sich – leider – mit *writing the slavery*, d. h., mit dem Problem des Übergangs etwa aus der „afrikanischen“ Nichtschriftlichkeit in europäisch-atlantische Schriftlichkeit oder mit den Ladelisten von Sklavenschiffen und Namen der verschleppten Menschen – eines der wichtigen kulturellen Mittel, mit dem Versklaver versuchten, die Psyche ihrer Opfer zu brechen und zugleich ihren eigenen Terror und ihre eigene Illegalität zu verschleiern. Auf Seiten der Versklavten hätte sich damit die Möglichkeit ergeben, aus dem durchaus vorhandene Quellenmosaik (Verkaufsprotokolle, Testamente, Lade- und Namenslisten der Mixed Commissions, Erinnerungen, Liedtexte, archäologische Zeugnisse) die Perspektiven und Stimmen der Versklavten als *Akteure* herauszuarbeiten.

Das kann man von dem sehr guten Buch über die „Coolie Testimonies“ von Lisa Yun nicht sagen. Das ist ein Buch, das die verquere literaturtheoretische und kulturalistische Pattsituation um „Stimmen“ der Unterdrückten und Versklavten souverän (für diesen Bereich) beendet und vorhandene Quellen, vor allem Petitionen, Testimonies und Narratives als ambivalente Memorialsysteme analysiert, die von Versklavten und ihren Nachkommen genutzt wurden. Insofern waren sie *Akteure*.

Zur Analyse dieses Quellenmaterials gehört viel Arbeit. Im ersten Kapitel fasst Lisa Yun den historischen Kontext des Kulisklavenhandels 1847–1880 zusammen (insgesamt eine runde Viertel Million nach Amerika verschleppter Chinesen, davon mehr als die Hälfte nach Kuba).⁹ Im zweiten Kapitel (36-71) untersucht Yun die Entstehung und Erhebung

9 Zur Historiographie siehe: Juan Jiménez Pastrana, *Los chinos en la liberación de Cuba*, La Habana 1963; ders., *Los Chinos en la historia de Cuba: 1847–1930*, La Habana 1983; Juan Pérez de la Riva, *El viaje a Cuba de los culiés chinos*, in: Pedro Chapeaux Deschamps/Juan Pérez de la Riva, *Contribución a la historia de gentes sin historia*, La Habana 1974, S. 191-213; Pérez de la Riva, *El tráfico de culiés chinos*, in: Chapeaux Deschamps/Pérez de la Riva, *Contribución a la historia de gentes sin historia ...*, S. 215-232. Siehe auch: Informe del señor D. Francisco Diago a la Real Junta de Fomento sobre el proyecto de inmigración china, in: ebd., S. 219-223; Jiménez Pastrana, *Los Chinos en la historia de Cuba: 1847–1930*, La Habana 1983; Clarence-Smith/William Gervase, *The Portuguese contribution to the Cuban slave and coolie trades in the nineteenth century*, in: *Slavery and Abolition* 5 (1984), S. 25-33; Evelyn Hu-DeHart, *Chinese Coolie Labour in Cuba in the Nineteenth Century: Free Labour or Neo-Slavery?*, in: *Slavery & Abolition* 14,1 (1993), S. 67-86; *The Cuba Commission Report. A Hidden History of the Chinese in Cuba. The Original English-Language Text* (Johns Hopkins Studies in Atlantic History and Culture), introd. by Helly, Denise, Baltimore 1993; José Baltar Rodríguez, *Los chinos de Cuba. Apuntes etnográficos*, La Habana 1997; Du-DeHart, *Chinese in Cuba*, in: Wang, Lingchi/Wang, Gungwu (eds.), *The Chinese Diaspora*, Singapore 1998; Naranjo Orovio/Imilcy Balboa Navarro, *Colonos asiáticos para una economía en expansión: Cuba, 1847–1880*, in: *Revista Mexicana del Caribe* 8 (IV), Chetumal, Quintana Roo 1999, S. 32-65; Nadia Fernández de Pinedo Echevarría, *Chinos y yucatecos*, in: dies., *Comercio exterior y fiscalidad: Cuba 1794–1860*, Bilbao 2002, S. 222-224; Du-DeHart, *Opium and Social Control: Coolies on the Plantations of Peru and Cuba*, in: *Journal of Chinese Overseas*, vol. 1 (November 2005) 2, S. 169-183; Eduardo Marrero Cruz, *Traficante de esclavos y chinos*, in: Marrero Cruz, Julián de Zulueta y Amondo, *Promotor del capitalismo en Cuba*, La Habana 2006, S. 46-79; Kathleen López, *Afro-Asian: Marriage, Godparentage, and Social Status in Late-Nineteenth Cuba*, in: *Afro-Hispanic Review* Vol. 27 (Spring 2008) 1, S. 59-72.

der Testimonios (persönliche Zeugnisse von Kulis). Sie verweist darauf, dass 89 % der aussagenden Kulis (2841 *testimonies*, davon 1176 oral [*depositions*]), 1665 witten [*petitions*]) aus Guangdong (Kanton) kamen; der Rest stammte aus vierzehn weiteren Provinzen Chinas, aber auch Vietnam und von den Philippinen. Es gab auch einige (wenige) hochrangige Manchus (S. 70). Ein ausgesprochen gelungener und methodisch sehr interessanter Teil ist der Exkurs über „Reading Words in Bondage“ innerhalb des 2. Kapitels mit einem Vergleich zwischen den Coolie Testimonies und den African Slave Narrations („Coolie Testimonies and African Slave Narratives: Methods for Reading Words in Bondage“, pp. 54-60). Dann analysiert Yun Petitionen von Kulis an die Untersuchungs-Kommission, die 1873 unter der Leitung eines imperialen chinesischen Beamten die Konditionen der Kulis auf Kuba untersuchte. Sehr richtig qualifiziert die Autorin die Petitionen als „Writing as Resistance“ (pp. 72-142). Sie zeigt auch auf, dass die schriftlichen Zeugnisse, zusammen mit den anderen Testimonies eines sehr klar machen: die Hauptkondition der Coolies war „slavery of the market“ (133). Das war eine Sklaverei, die mit Hilfe des spanisch-kubanischen Kolonial-Staates zustande kam und auch über die Beendigung des Kuli-Handels (1873) hinweg vor allem in ruralen Gebieten Kubas beibehalten wurde.

Das gleiche Verfahren wählt Lisa Yun für die mündlichen Zeugnisse (*depositions*; Kapitel 4, 143-182), um in Kapitel 5 (183-228), einen afrochinesischen „kubanischen“ Autor und seine Perspektiven auf die Probleme der Kulis, kulturelle und andere Konflikte sowie die soziale Differenzierung der Kulis nach der Sklaverei darzustellen. In der Conclusion, die im Zusammenhang mit der Einleitung zur „Transnational History“ zu lesen ist, findet sich ein exzellentes Beispiel für die Anwendung von kulturalistischen Theorien und historischen Methoden auf das Problem der „Stimmen“. Im Addendum (243-259) sind ausgewählte Petitions aufbereitet worden, die eine hervorragende Quelle darstellen. Ein exzellentes Buch!