
Jürgen G. Nagel

Zwischen Kommerzialisierung und Autarkie – Sklavereisysteme des maritimen Südostasiens im Zeitalter der Ostindienkompanien

Einleitung

Zweifelsohne ist Sklaverei ein globales und welthistorisches Phänomen, das in der Geschichte der Europäischen Expansion eine Schlüsselrolle spielte. Um so erstaunlicher ist es, dass nur Teilbereiche des Gesamtthemas in Anspruch nehmen können, intensiv erforscht zu sein. Neben der antiken Sklaverei handelt es sich dabei vor allem um den atlantischen Sklavenhandel und die amerikanische Plantagensklaverei.¹ Bereits die islamische oder mediterrane Sklaverei ist nur für wenige Spezialisten ein lohnender Forschungsgegenstand. Sklaverei und Sklavenhandel in Asien schließlich bilden weitgehend ein Forschungsdesiderat, obwohl auch dort die Ausweitung europäischer Macht- und Interessensphären mit unfreier Arbeit verbunden war. Es scheint fast so, als genüge die durchaus zutreffende Feststellung, dass die Sklaverei dieser Weltgegend keine vergleichbare Rückwirkung auf Europa zeitigte wie die amerikanische, um das gesamte Thema unter den Tisch fallen zu lassen.

Die Literatur zu den Ostindienkompanien und zur staatlichen Kolonialherrschaft in Südostasien thematisiert Sklaven nur am Rande. Studien zu indigenen Sklavereisystemen liegen in regional unterschiedlicher Dichte zwar vor, beschreiben jedoch zumeist statisch die Struktur eines Systems und lassen auf diese Weise die möglichen Entwicklungsprozesse außer Acht – ganz gleich, ob durch interne oder externe Faktoren hervorgerufen.² Grundsätzlich kennzeichnet eine Dichotomie den aktuellen Forschungsstand, die sich durch den

1 Zum neuesten Stand der Forschungen in diesem Bereich siehe neuerdings H. S. Klein, *The Atlantic Slave Trade. Recent Research & Findings*, in: H. Pietschmann (Hrsg.), *Atlantic History. History of the Atlantic System 1580–1830*, Göttingen 2002, S. 301–320; zur afrikanischen Seite des Komplexes A. Eckert, *The Impact of the Atlantic Slave Trade on Africa. Historiographical Controversies*, in: ebd., S. 337–348. Die modernste Gesamtdarstellung beitet H. S. Klein, *The Atlantic Slave Trade*, Cambridge 1999.

2 Für einen ersten Überblick sei auf A. Reid, *Introduction. Slavery and Bondage in Southeast Asian History*, in: ders. (Hrsg.), *Slavery, Bondage and Dependency in Southeast Asia*, St. Lucia 1983, S. 1–43, verwiesen. Umfassendere Überblicke, wenn auch nicht mehr auf dem neuesten Stand der Forschung, bieten B. Lasker, *Human Bondage in Southeast Asia*, Chapel Hill 1950, und A. H. Ruibing, *Ethnologische Studie betreffende de Indonesische slavernij als maatschappelijk verschijnsel*, Zutphen 1937.

Großteil der historischen Literatur zu Asien im Zeitalter der Europäischen Expansion zieht. Dabei handelt es sich nicht um die Manifestation methodischer oder theoretischer Schulen, sondern um implizit eingebrachte Grundannahmen individueller Autoren.

Auf der einen Seite steht die Betrachtung asiatischer Geschichte aus der europäischen Perspektive, der die Tendenz innewohnt, alle Prozesse und Veränderungen auf den europäischen Einfluss zurückzuführen. Gemessen an der schier unüberschaubaren Forschung zum Atlantischen System wird der asiatische Sklavenhandel durch europäische Kompanien oder Kaufleute nach wie vor nicht angemessen thematisiert, geschweige denn komparativ betrachtet. Zwar wird im Zusammenhang von System und Wirtschaft der Ostindienkompanien die Existenz von Sklaven durchaus angesprochen, doch geschieht dies nur sekundär und ohne eine Klärung ihrer Rolle durch eingehende Strukturanalysen. Gegenwärtig wird im allgemeinen von einer stimulierenden Wirkung der niederländischen VOC auf den regionalen Sklavenhandel ausgegangen, bedingt durch ihren eigenen Bedarf an Arbeitskraft.³ Eine empirische Überprüfung dieser These, gar unter Einbeziehung quantitativen Materials, steht allerdings noch aus.

Auf der anderen Seite steht die Grundannahme, dass die Europäer in der Epoche der Ostindienkompanien nur eine marginale Randerscheinung waren, die wenig bis gar keinen Einfluss auf die indigenen Wirtschafts- und Gesellschaftsverhältnisse ausübte. Die Wissenschaft verdankt dieser Perspektive solide Darstellungen verschiedener Sklavereisysteme Südostasiens, die jedoch meist statische Bestandsaufnahmen liefern, die eher der ethnographischen Beschreibung als der historischen Analyse verpflichtet sind. Völlig ignoriert wird der mögliche Einfluss neuer wirtschaftlicher Organisationsformen, wie sie im Zuge der Europäischen Expansion ihren Weg nach Südostasien fanden. So entsteht eine Aura der Zeitlosigkeit, die kaum der historischen Realität entsprechen haben dürfte.

Sklaverei in Südostasien

Sklavenhaltung und Sklavenarbeit gehörte in den meisten Volksgruppen Südostasiens zum soziokulturellen Erbe und war im Alltag jahrhundertlang allgegenwärtig. Sklaven wurden im Haus und in der Landwirtschaft eingesetzt, im Militär, im Tempeldienst oder als Schiffsbesatzungen in der Seefahrt. Bereits den ersten europäischen Berichterstattern fiel der umfassende Einsatz von Sklaven, insbesondere in den Palästen, aber auch in den Dörfern auf – sei

3 A. van der Kraan, Bali. Slavery and Slave Trade, in: A. Reid (Hrsg.), Slavery (Anm. 2), S. 315-340, hier S. 329; R. Needham, Sumba and the Slave Trade, Melbourne 1983, S. 4/5.

es auf Java, Kalimantan (Borneo) oder den Philippinen. Folgt man Anthony Reid, einem der besten modernen Kenner südostasiatischer Sklaverei, ist von drei wesentlichen Faktoren auszugehen:

The importance of vertical bonding in Southeast Asia was influenced by three vital factors. First, control over manpower was seen as the vital index of power and status, since labour rather than land was identified as a scarce resource. [...] Second, human transactions were generally expressed in monetary terms. Maritime commerce had for so many centuries penetrated their region that Southeast Asians appeared accustomed to thinking even of themselves as assets having a cash value. Third, there was a relatively low level of legal and financial security available from the state, so that both patrons and clients needed each other's protection and support.⁴

Das Schicksal der Sklaverei war nicht auf bestimmte gesellschaftliche Gruppen oder bestimmte Nationen beschränkt; letztlich konnte es jedes Individuum ereilen. Die im tradierten Recht anerkannten Wege in die Unfreiheit lassen sich in fünf Gruppen zusammenfassen. Zunächst bestand die Möglichkeit, den Status von den Eltern zu erben und bereits unfrei geboren zu werden. Daneben konnte man durch die Eltern, den Ehemann oder auch durch sich selbst in die Sklaverei verkauft werden. Weitere Möglichkeit waren die Kriegsgefangenschaft und die Sklaverei als gerichtlich verhängte Strafe – auch als Kompensation für eine Geldstrafe, die der Verurteilte nicht zahlen konnte. Schließlich konnte auch das Versäumnis, seinen privatwirtschaftlichen Zahlungsverpflichtungen nachzukommen, die persönliche Freiheit kosten.⁵

Von besonderer Bedeutung im maritimen Südostasien war die Differenzierung in Verpfändete und Versklavte, zwischen denen in der Regel auch in den europäischen Quellen unterschieden wurde. Zwar waren beide Gruppen persönliches Eigentum ihres Besitzers, doch bewegte sich dessen Verfügungsgewalt im Falle der Verpfändeten in eindeutig festgelegten Grenzen. Vor allem war es nicht möglich, eine Person, die in Schuldsklaverei gekommen war, gegen seinen Willen zu verkaufen. Das 1676 von Amanna Gappa kodifizierte Seerecht der Wajos von Makassar auf Sulawesi (Celebes) illustriert die Grundlage der Schuldknechtschaft, die zumindest in voreuropäischer Zeit den Schwerpunkt der südostasiatischen Sklavereisysteme ausmachte.⁶ Dieses Recht kannte drei Formen der persönlichen Haftung: Beim *riukke ponna*

4 A. Reid, *Southeast Asia in the Age of Commerce, 1450–1680*. Vol. I: Land below the Winds, New Haven 1988, S. 129.

5 Ebd., S. 131.

6 B. F. Matthes, *Over de Wadjoreezen met hun handels- en sloopwetboek*, Makassar 1869; L. J. J. Caron, *Het handels- en zeerecht in de adatrechtsregelen van den rechtskring Zuid Celebes*, Bussum 1937; P. O. L. Tobing, *The Navigation and Commercial Law of Amanna Gappa. A Philological-Cultural Study*, Ujung Pandang 1977.

musste der Schuldner eine Zeitlang dem Gläubiger als Sklave dienen; danach bestanden grundsätzlich keine Ansprüche seitens des Gläubigers mehr. Im Falle des *rirarung cempa* wurde der Wert der Sklavenarbeit vor ihrer Aufnahme geschätzt; überstieg die Schuld den Schätzwert, bestanden nach Ende des Sklavenverhältnisses weiterhin Forderungen in der Höhe der verbliebenen Differenz. Bei der Variante des *rirappasorong* übergab der Schuldner sein Vermögen dem Gemeinderat zur Verteilung unter den Gläubigern; reichte die Summe nicht aus, konnte er daraufhin als Sklave verpflichtet werden. Nach Ende der Sklavenzzeit bestanden keine weiteren Ansprüche mehr. Je nach Organisationsform einer Handelsfahrt haftete ein beteiligter Kaufmann für den Gesamtverlust oder einen Anteil in Höhe seiner Einlage. In bestimmten Fällen konnte, kehrte der Kaufmann nach selbst verschuldetem Schaden nicht zurück, seine Familie haftbar gemacht werden und im Extremfall in der Sklaverei enden.

Die Mehrheit der indonesischen Unfreien lebte in offenen Sklavereisystemen. Dies gilt insbesondere für die prosperierenden Städte und einige Gegenden, in denen ein Arbeitskräftemangel herrschte. Ein ‚offenes System‘ lässt sich als „one which is acquiring labour through the capture or purchase of slaves, and gradually assimilating them into the dominant group“ definieren. Geschlossene Sklavereisysteme herrschten in Gebieten vor, in welchen relativ statische Gesellschaften arbeitsintensive Wirtschaftsformen betrieben, vor allem Nasserisanbau. Ein ‚geschlossenes System‘ wird als „one oriented primarily towards retaining the labour of slaves by reinforcing their distinctiveness from the dominant population“ definiert. Zwar galten Sklaven auch unter solchen Bedingungen als Eigentum, doch war ein Handel mit ihnen selten. Dieser war schon eher in den offenen Systemen der Seestädte anzutreffen. Daraus kann jedoch nicht geschlossen werden, dass dort Sklavenhaltung gezielt als Grundlage einer rein kommerziellen Handelssphäre betrieben wurde.⁷ Ursprünglich stand stets der Einsatz von Arbeitskraft im Vordergrund. In beiden Systemen konnten Sklaven Eigentum besitzen und sich freikaufen – mit Ausnahme der königlichen Sklaven, die in der Regel aus strafrechtlichen Gründen ihre Freiheit verloren hatten.⁸ Doch nur im offenen System konnten

7 Unter einer Handelssphäre ist ein Handelszusammenhang zu verstehen, der von einer spezifischen Ware oder Warengruppe definiert wird und bei dessen Betrachtung auch die ethnischen, geographischen, kulturellen, organisatorischen und religiösen Konnotationen einbezogen werden; siehe J. G. Nagel, *Der Schlüssel zu den Molukken. Makassar und die Handelsstrukturen des Malaiischen Archipels im 17. und 18. Jahrhundert – eine exemplarische Studie*, Hamburg 2003, S. 38/39.

8 J. Crawford, *A Descriptive Dictionary of the Indian Islands and Adjacent Countries*, London 1856, S. 404/405.

sie in beschränktem Umfang berufliche Karriere machen, sozialen Aufstieg erleben oder ein Teil der versklavenden Gesellschaft werden.⁹

What we are suggesting is that the various systems of bondage encountered during the last eight centuries of recorded history, including those we recognize as slavery, are indigenous developments having their origin in a characteristically Southeast Asian acceptance of mutual obligation between high and low, or creditor and debtor.¹⁰

Sklaverei war, soviel darf als unumstritten gelten, ein integraler Bestandteil südostasiatischer Kulturen. Ungeachtet der grundsätzlichen Übereinstimmungen brachten die Sklavereisysteme Südostasiens vielfältige lokale Spielarten hervor. Sie gehorchten unterschiedlichen Rahmenbedingungen, wurden jedoch alle im Verlauf ihrer neuzeitlichen Geschichte in einen umfassenden Entwicklungsstrom einbezogen, der – so weit dies gegenwärtig beurteilt werden kann – weitreichende Veränderungen hervorrief. Drei Beispiele sollen dies in aller Kürze illustrieren.

Bali

Bali war eine der ersten Inseln Indonesiens, auf denen sich der Status des Sklaven von der unfreien Arbeitskraft zum Handelsgut weiterentwickelte. Während Java um 1500, bedingt durch die Islamisierungskriege, noch der größte Sklavenexporteur des Archipels war,¹¹ avancierte spätestens im 17. Jahrhundert Bali zum Zentrum des kommerzialisierten Sklavenhandels. 7.000 bis 8.000 Personen wurden im 17. Jahrhundert jährlich nach Java exportiert. Seine Hochphase erlebte der balinesische Sklavenhandel allerdings erst unter europäischem Einfluss. Drei Entwicklungsphasen sind in diesem Zusammenhang zu beobachten. Die erste fällt in die Blütezeit der VOC und wurde durch den Handel zwischen Bali und Batavia geprägt. In den 1810er und 1820er Jahren herrschten intensive Beziehungen zwischen Bali und Mauritius vor. Und zwischen 1827 und 1831 erlebte dieser Sklavenhandel lange nach den englischen Abolitionsgesetzen eine letzte Blüte, als wieder die Beziehungen zwischen Bali und Java dominierten.¹²

Auf der durch hinduistische Glaubensformen geprägten Sunda-Insel bestand eine für Südostasien untypische Herrschafts- und Gesellschaftsstruktur, die sich durch einen relativ schwachen Staat und die Betonung individueller

9 A. Reid, „Closed“ and „Open“ Slave Systems in Pre-Colonial Southeast Asia, in: ders. (Hrsg.), *Slavery* (Anm. 2), Zitate S. 156; J. L. Watson, *Slavery as an Institution. Open and Close Systems*, in: ders. (Hrsg.), *Asian and African Systems of Slavery*, Oxford 1980, S. 1-15.

10 A Reid, *Introduction* (Anm. 2), S. 8.

11 Ders., *Southeast Asia I* (Anm. 5), S. 133.

12 A. van der Kraan (Anm. 3), S. 329-337.

Besitzrechte auszeichnete. Der König war, anders als in den meisten Staaten der Region, nicht der Eigentümer des Landes, wodurch er über keinen unmittelbaren Zugriff auf die Dorfgemeinschaft und ihren Landbesitz verfügte – weder in politischer noch in fiskalischer Hinsicht. Nach Thronstreitigkeiten Mitte des 17. Jahrhunderts wurde er endgültig auf die Rolle eines nur noch nominellen Staatsoberhauptes mit zumeist rituellen Aufgaben zurückgedrängt. In dem fragmentierten Staatswesen waren die *rajās* der einzelnen Teilstaaten oder die lokalen *punggawas* die tatsächlichen, aber intrigenerschütterten Machthaber. Die Folge war eine zunehmende Rivalität innerhalb der Nobilität um steuerkräftige Untertanen, die auf Grund ihrer starken Position, die sie durch den individuellen Landzugang gewonnen hatten, von *raja* zu *raja* und von *punggawa* zu *punggawa* wechselten. Zugleich führte diese Stärkung der sozioökonomischen Individualität zu einer fortschreitenden Desintegration der Dorfgemeinschaften.¹³

Vor dem Hintergrund dieser unregelmäßigen Machtverhältnisse, die auf die europäischen Beobachter anarchisch wirkten, da sie zu ständigen kriegerischen Auseinandersetzungen führten, blühte die Sklaverei auf Bali. Im Wesentlichen bestanden drei Möglichkeiten, versklavt zu werden. Zum einen konnten Flüchtlingen, die einer Strafverfolgung oder ihrer Ehe zu entkommen suchten, als Sklaven Aufnahme im benachbarten Machtbereich finden. Zum anderen führten die zahllosen Waffengänge zur Versklavung von Kriegsgefangenen. Und schließlich wurden häufig alle Personen, die ein gegnerisches Territorium besiedelten, während eines Kriegszuges versklavt. Bei all diesen Formen traten die lokalen Herrscher als Hauptakteure in Erscheinung, wodurch sie zu den Trägern des balinesischen Sklavenhandels wurden.¹⁴

Die labile Machtstruktur des fragmentierten Staates bildete jedoch nicht den einzigen Hintergrund der herausragenden Stellung Balis in der südostasiatischen Sklaverei. Vor allem René J. Barendse kritisiert zu Recht, dass sich die Forschung zu sehr auf Sklavenraubzüge konzentriert und dabei neben den spezifischen sozialen Umständen auch die Kategorie ‚Geschlecht‘ und die

13 Neben van der Kraan grundlegend W. A. Hanna, *Bali Profile. People, Events, Circumstances (1001–1976)*, New York 1976; J. A. Boone, *The Anthropological Romance of Bali, 1597–1972. Dynamic Perspectives in Marriage, Caste, Politics and Religion*, Cambridge 1977; I. Bunschu, *Probleme der agraren Grundbesitzverfassung auf Bali/Indonesien*, Hamburg 1985; H. G. C. Schulte Nordholt, *Bali. Colonial Concepts and Political Change, 1700–1940. From Shifting Hierarchies to „Fixed Order“*, Rotterdam 1986; H. Hägerdal, *Hindu Rulers, Muslim Subjects. Lombok and Bali in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, Bangkok 2001.

14 A. van der Kraan (Anm. 3), S. 322/323.

Bedeutung der Schuldklaverei vernachlässigt.¹⁵ Als weiteren zentralen Faktor betont er, dass der balinesische Sklavenexport in hohem Maße auf die Überbevölkerung der relativ kleinen Insel zurückging. Nur ein Teil der Familie konnte jeweils von den Landparzellen ernährt werden, die sich zwar im individuellen Besitz befanden, aber auf Grund der desintegrierten Gesellschaft karg und zersplittert waren. Der Versklavung größerer Bevölkerungsteile war in dieser Interpretation nicht nur den materiellen Interessen der Nobilität geschuldet, sondern diente zugleich als willkommenes Ventil in einer kritischen demografischen Situation.

Ein ganz besonderes balinesisches Spezifikum bildete die Situation der Frauen. Sie waren auf Grund ihres fehlenden Zugangs zu Landbesitz, ihrer Schutzlosigkeit in dem streng patrilinearen Familiensystem und ihres niederen sozialen Status besonders gefährdet, versklavt zu werden. Sie konnten von ihrem Ehemann verkauft werden oder gerieten nach dessen Tod in die Leibeigenschaft. Landfrauen konnten ihre Freiheit durch die Eheschließung mit einem Sklaven verlieren, wobei es sich häufig um erzwungene oder arrangierte Heiraten handelte. Auch Hexereivorwürfe oder außereheliche Geburten konnten auf Bali zur Sklaverei führen.¹⁶

In summary, Bali's export trade in slaves was rooted in the nature of the island's social formation. The peculiarities of Balinese society gave rise to various unique circumstances, customs and laws which resulted in the enslavement of large numbers of Balinese men, women and children. In view of the limited opportunities for utilizing slave labour in Bali itself, the supply of slaves tended to outstrip local demand, creating an exportable surplus. The Balinese slaveowners, that is the Rajas and punggawas, sold their surplus slaves to Chinese slave brokers who visited their puris from time to time. These brokers took the slaves to the ports of Kuta or Buleleng where they sold them to foreign slave traders. The latter shipped the slaves to various overseas destinations, which changed over time in accordance with certain shifts in the international economy.¹⁷

Traditionell verfügte Bali über große Bestände einheimischer Sklaven, die an den zahlreichen Höfen und in der Landwirtschaft tätig waren. Deren „Überschuss“ wurde schon in vorkolonialer Zeit verkauft. Weitaus bessere Voraussetzungen für den Weiterverkauf bot allerdings erst die Etablierung diverser Plantagenwirtschaften in der Hochphase der Ostindienkompanien und im be-

15 R. J. Barendse, Kraton and Castello. European Trade and Asian Influences in the Indonesian Archipelago, 1500–1650, in: *Jaerboek International for Asian Studies*, 1994, S. 87–108, hier S. 97.

16 A. van der Kraan (Anm. 3), S. 323–325; andernorts war die Hochzeit einer freien Frau mit einem Sklaven nicht zulässig: W. M. Donselaar, Aanteekeningen over het eiland Saleijer, in: *Mededeelingen van wege het Nederlandsch Zendelinggenootschap*, I, 1857, S. 277–328, hier S. 297.

17 A. van der Kraan (Anm. 3), S. 328/329.

ginnenden Kolonialzeitalter, als die Abolition in Asien noch keine durchschlagenden Erfolge erzielen konnte.¹⁸ Im Zuge dieser Entwicklung verkaufte die Insel nicht nur ihr eigenes Surplus an menschlicher Arbeitskraft, sondern diente zusätzlich als Entrepôt für Sklaven, die von zahlreichen Inseln im Osten importiert wurden. Vor allem aus Nusa Tenggara (Kleine Sunda-Inseln) und Sulawesi stammten zahlreiche Sklaven, die über Bali in den westlichen Malaiischen Archipel, insbesondere nach Java, oder darüber hinaus bis in den Indischen Ozean verkauft wurden.¹⁹

Makassar und Süd-Sulawesi

Neben Bali und einigen anderen Sunda-Inseln war die südliche Halbinsel Sulawesi das wichtigste Herkunftsgebiet von Sklaven im maritimen Südostasien. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts stammten über 40 Prozent der Sklaven in der Metropole Batavia aus Sulawesi; allein ein Viertel von ihnen gehörte der islamischen Nation der Bugis an.²⁰ Im 19. Jahrhundert wurden zunehmend auch die Toraja des zentralen Berglandes Opfer expandierender Menschenjagden und des sulawesischen Sklavenexportes.²¹ Der zentrale Umschlagplatz war die bedeutende Hafenstadt Makassar (Ujung Pandang) an der Westküste der Insel, die seit Mitte des 16. Jahrhunderts einen steilen wirtschaftlichen Aufstieg erlebte. Das Doppelkönigtum Goa-Tallo, dessen alles beherrschende Metropole Makassar war, entwickelte sich nach der Islamisierung zu Beginn des 17. Jahrhunderts in nur wenigen Jahrzehnten zur stärksten Regionalmacht des östlichen Malaiischen Archipels. Den Höhepunkt der Machtentfaltung erlebte es Ende der 1630er Jahre. Die wesentliche Basis für den wirtschaftlichen wie politischen Aufstieg bildete der Handel mit ruokkischen Gewürzen und Pfeffer aus Kalimantan, dessen einziges noch unabhängiges Emporium von überregionaler Bedeutung Makassar nach der Eroberung des malaiischen Malakka durch die Niederländer 1641 war. So wurde der Stadtstaat zu einer ernsthaften Konkurrenz für die VOC, die sich dieses Problems im Makassari-schen Krieg zwischen 1666 und 1669 durch Eroberung entledigte. Trotz der

18 Zur Durchsetzung der Abolition im Malaiischen Archipel und zum Niedergang der Sklaverei siehe A. Reid, *The Decline of Slavery in Nineteenth-Century Indonesia*, in: M. A. Klein (Hrsg.), *Breaking the Chains. Slavery, Bondage, and Emancipation in Modern Africa and Asia*, Madison 1993, S. 64-82.

19 R. Needham (Anm. 3), S. 6.

20 Nach einem Sklavenregister aus dem Jahr 1812 waren 25,9% der Sklaven in Batavia Bugis, 8,9% Makassaren, 6,1% Mandhar und 1,3% Butonesen; insgesamt machten Sulawesi 42,99% aller Sklaven aus: S. Abeyasekera, *Slaves in Batavia. Insights from a Slave Register*, in: A. Reid (Hrsg.), *Slavery* (Anm. 2), S. 286-314, hier S. 291.

21 T. Bigalke, *Dynamics of the Torajan Slave Trade in South Sulawesi*, in: A. Reid (Hrsg.), *Slavery* (Anm. 2), S. 341-363.

einschneidenden Veränderungen, welche die Kolonisierung durch die Niederländer mit sich brachte, bestanden doch einige bemerkenswerte Konstanten: Makassar blieb auch weiterhin ein Emporium des indonesischen Handels, wenn auch nicht mehr des Gewürzhandels, und die Sklaverei blieb eine entscheidende Grundlage des makassarischen Wirtschaftslebens.²²

Wie schon die maritimen Gesetze Amanna Gappas gezeigt haben, wurde in Makassar die Differenzierung in Verpfändete und Versklavte besonders deutlich. Das traditionelle *adat*-Recht bildete eine Grundlage der sulawesischen Sklaverei, die andere bestand aus Raub- und Kriegszügen. Beobachtungen, die niederländische Kolonialbeamte im 19. Jahrhundert in ihren Landesbeschreibungen niederlegten, charakterisieren die sulawesischen Sklavereisysteme. So berichtet W. M. Donselaar über die vornehmlich von Bugis besiedelte Insel Selayar:

Behalve de slavernij is op Saleijer, evenzeer als op geheel Zuidelijk Celebes het pandelingschap in algemeen gebruik. Oorspronkelijk bestaat dit onder de inlanders daarin, dat vrije menschen zich, wegens eene geldelijke schuld, in diensten stellen van hunne schuleischers. Daarbij ontvangen zij, die zich aldus verpand hebben, alleen voedsel en kleding, terwijl van de verschuldigde som niets wordt afgeschreven, hoe lang de pandeling ook in dienst van den schuldeischer blijve. Eerst dan verkrijgt hij zijne vrijheid terug, wanneer hij de som in haar geheel heeft voldaan. Op die wijze gebeurt het niet zelden, dat de pandeling, het zij man of vrouw, levenslang in dien dienstbaren staat blijft verkeeren, wjl hem natuurlijk veelal de gelegenheid ontbreekt, om de vereischte som te bekomen.²³

Donselaars Kollege J. N. Vosmaer legte einen ausführlichen Bericht über die südöstliche Halbinsel Sulawesi vor, die im wesentlichen von Bugis, aber auch von Angehörigen anderer sulawesischer Ethnien wie Makassarern,

22 Grundlegend zur vorkolonialen Geschichte Makassars A. Reid, *The Rise of Makassar*, in: *Review of Indonesian and Malaysian Affairs*, XVII, 1983, S. 117-160; J. Villiers, *Makassar. The Rise and Fall of an East Indonesian Maritime Trading State, 1512 – 1669*, in: J. Kathirithamby-Wells/J. Villiers (Hgg.): *The Southeast Asian Port and Polity. Rise and Demise*, Singapore 1990, S. 143-159; J. G. Nagel, *Schlüssel* (Anm. 7), S. 167-334; ders., *Vom Stadtstaat zur Kolonialstadt. Grundzüge der Stadtentwicklung Makassars (Süd-Sulawesi) im 17. und frühen 18. Jahrhundert*, in: H. Gründer/P. Johaneck (Hgg.), *Kolonialstädte. Europäische Enklaven oder Schmelztigel der Kulturen?*, Münster 2001, S. 109-143. Zum Makassarischen Krieg siehe vor allem L. Y. Andaya, *The Heritage of Arung Palakka. A History of South Sulawesi in the Seventeenth Century*, Den Haag 1981. Zur Geschichte nach der niederländischen Eroberung siehe H. A. Sutherland, *Eastern Emporium and Company Town. Trade and Society in Eighteenth-Century Makassar*, in: F. Broeze (Hrsg.), *Brides of the Sea. Port Cities of Asia from the 16th-20th Centuries*, Honolulu 1989, S. 97-128; dies., *Ethnicity, Wealth and Power in Colonial Makassar. A Historiographical Reconsideration*, in: P. J. M. Nas (Hrsg.), *The Indonesian City. Studies in Urban Development and Planning*, Dordrecht 1986, S. 37-55; J. G. Nagel, *Schlüssel* (Anm. 7), S. 335-455.

23 W. M. Donselaar (Anm. 16), S. 299.

Mandhar oder Bajau besiedelt wurde. Auch in seinen Ausführungen finden sich Passagen zur indigenen Sklaverei:

De slavemij, of liever de dienstbaarheid, is onder hen volstrek niet drukkend: de salven worden door hunne meesters als leden der familie beschouwd. Het onaangename, met beschaafde beginselen strijdige denkbeeld, hetwelk de Europeanen zich gewoonlijk van dien stand vormen, bestaat dus eigenlijk meer in de voor hen zoo aanstootelijke benaming. De hoofdzaak, het lot dier menschen, wordt onder hen niet verwaarloosd; en waarlijk, wanneer men hetzelfde met dat der geringere volksklasse, zelfs onder de beschaafde volken vergelijkt, is dat van de zoogenaamde slaven, misschien oneindig dragelijker dan dat der laatsten.²⁴

In den sulawesischen Gesellschaftsordnungen zeigte sich die Sklavenhaltung von ihrer „milden“ Seite. Die europäischen Beobachter betonten vor allem die Schuldknechtschaft als Weg in die Sklaverei und beschreiben dabei ein beinahe „normales“ Arbeitsverhältnis. Die Betroffenen waren zwar nicht mehr frei, aber persönlich abgesichert, keiner brutalen Ausbeutung ausgesetzt und vor dem Schicksal des reinen Handelsgutes weitgehend geschützt. Diese Situation unterschied sich grundlegend von der „brutalen“ Variante der amerikanischen und karibischen Sklaverei.

Dem stellt die Rolle der Stadt Makassar als Entrepôt des regionalen Sklavenhandels gegenüber, die sie schon lange vor der Auseinandersetzung mit den Niederländern spielte. Nach dem aktuellen Forschungsstand, der allerdings auf vergleichsweise wenigen Quellenzeugnissen beruht, stand Makassar im Zentrum eines Sklavenhandelsnetzes, das sich von Sumatra bis zu den Tanimbar Inseln erstreckte. Dieses Bild zeichnete bereits der Admiral Cornelis Speelman, der niederländische Eroberer Makassars, in seinem Memorandum über Makassar und Süd-Sulawesi, das das wertvollste europäische Zeitdokument zu dieser Region für das 17. Jahrhundert darstellt.²⁵ Sklaven wurden mehrheitlich aus Sulawesi selbst und den vorgelagerten Inseln, aber auch aus Manggarai auf Flores, aus Solor, Timor, Sumba, Tanimbar, Alor, aus Nordost-Kalimantan, dem Sulu-Archipel und dem philippinischen Mindanao in Makassar auf den Markt gebracht und von dort – meist im Austausch gegen Textilien – nach Batavia und Banten auf Java und für den Einsatz auf den Pfefferplantagen bei Palembang, Jambi und Aceh auf Sumatra, Banjarmasin auf Kalimantan sowie Johor und Malakka auf der Malaiischen Halbinsel ex-

24 J. N. Vosmaer, *Korte Beschrijving van het Zuid-oostelijk Schiereiland van Celebes*, in: *Verhandelingen van het Bataviaasch Genootschap van Kunsten en Wetenschappen*, XVII, 1839, S. 63-184, hier S. 98.

25 *Algemeen Rijksarchief Den Haag*, *Notitie des Cornelis Speelman, Aanwinsten 1524: 1926 I*, 10-11, S. 718-729; siehe auch J. Noorduyn, *De handelsrelaties van het Makassasche rijk volgens de notitie van Cornelis Speelman uit 1670*, in: *Nederlands Historische Bronnen*, III, 1983, S. 96-123.

portiert. Einkäufer waren vornehmlich Malaien, Chinesen und Niederländer.²⁶

In der Interpretation von Heather A. Sutherland war der einheimische Sklavenmarkt bereits im 17. Jahrhundert zumindest teilweise ein unmittelbares Resultat des überregionalen Bedarfs an Arbeitskraft. Er brachte den makassarischen Markt mit allen sklavenhandelnden Regionen des Malaiischen Archipels in Verbindung, so dass neben den zahlreichen Menschen aus dem Süden des Archipels auch Sklaven von Sumatra oder Nias, wie sie von Malaien feilgeboten wurden, in Erscheinung traten. Vor diesem Hintergrund entwickelten sich in Makassar zwei Varianten des Sklavenexportes. Neben einem solchen Re-export wurde eine nicht unbeträchtliche Zahl lokaler Sklaven via Makassar aus Sulawesi exportiert.²⁷

Anders gestaltete sich die Situation in der Kolonialstadt des 18. Jahrhunderts.²⁸ In den offiziellen Aufzeichnungen der VOC zum privaten Schiffsverkehr deuten sich drei Phasen des makassarischen Sklavenhandels an. Die ersten Jahrzehnte sahen einen vom Arbeitskraftimport bestimmten Handel mit leicht rückläufiger Tendenz. Mitte des Jahrhunderts scheint der Sklavenhandel zumindest im VOC-kontrollierte Hafen völlig zum Erliegen gekommen zu sein. Gegen Ende des Jahrhunderts schließlich und damit kurz vor dem Ende der Kompanie entwickelt sich dieser Handelsbereich sprunghaft zu einem ex-

26 J. Villiers (Anm. 22), S. 151.

27 H. A. Sutherland, *Slavery and Slave Trade in South Sulawesi 1660s - 1800s*, in: A. Reid (Hrsg.), *Slavery* (Anm. 2), S. 263-285, hier S. 268. Die Rolle Makassars im regionalen Sklavenhandel muss jedoch nicht eine bedeutende Rolle der Sklaverei in Makassar selbst bedeuten, da auf Grund zeitgenössischer Berichte auf eine relativ niedrige Quote privater Sklaverei im Vergleich zu den Nachbarstaaten zu schließen ist; so A. Reid, *Pluralism and Progress in Seventeenth-Century Makassar*, in: R. Tol u.a. (Hgg.), *Authority and Enterprise among the Peoples of South Sulawesi*, Leiden 2000, S. 55-71, hier S. 68.

28 Die folgenden Aussagen beruhen auf der Auswertung von zehn exemplarischen Jahrgängen der seit 1717 lückenhaft überlieferten Hafenmeisterliste (*syahbandars spesifikasi*) Makassars: Algemeen Rijksarchief Den Haag, VOC 1894, VOC 1910 (1717/18), VOC 1995 (1722/23), VOC 2072, VOC 2100 (1727/28), VOC 2192 (1730/31), VOC 2314 (1733/34), VOC 3210, VOC 3243 (1767/68), VOC 3332 (1772/73), VOC 3493, VOC 3524 (1777/78), VOC 3623 (1781/82), VOC 3760, VOC 3809 (1787/88). Siehe zur Auswertung auch J. G. Nagel, *Schlüssel* (Anm. 7), S. 469-643, zum Sklavenhandel insb. S. 541-546. Zu dieser Quellengattung siehe ebd., S. 87-92; H. A. Sutherland/D. S. Bree, *Trading Communities of Eighteenth Century Makassar. Micro-Computer Generated Data and VOC Archives*, Rotterdam 1986; dies., *Quantitative and Qualitative Approaches to the Study of Indonesian Trade. The Case of Makassar*, in: T. I. Alfian u.a. (Hgg.), *Dari babad dan hikayat sampai sejarah kritis*, Jogjakarta 1987, S. 369-408; G. J. Knaap, *Shallow Waters, Rising Tide. Shipping and Trade in Java Around 1750*, S. 181-188; K. H. Lee, *The Shipping Lists of Dutch Melaka. A Source for the Study of Coastal Trade and Shipping in the Malay Peninsula During the 17th and 18th Centuries*, in: M. Y. Hashim u.a. (Hgg.), *Kapal dan Harta Karam. Ships and Sunken Treasure*, Kuala Lumpur 1986, S. 53-76.

portorientierten Geschäft in der Größenordnung anderer kommerzieller Sklavenexporteure wie dem Sulu-Archipel.

Tabelle: Importe und Exporte von Sklaven in Makassar nach den Hafenmeisterlisten (differenziert nach der Nationalität der Schiffsbesitzer)

	Einfuhr					Ausfuhr				
	n	Mak	Bug.	Chin	Mal	N	Mak	Bug	Chin	Nied
1717/18	222	25,7%	25,7%	5,4%	34,2%	106	13,2%	33,0%	15,1%	26,4%
1722/23	197	45,7%	27,9%	0%	19,8%	152	42,1%	11,2%	13,8%	22,4%
1727/28	206	33,0%	1,9%	0,5%	58,3%	28	0%	0%	39,3%	60,7%
1730/31	36	8,3%	0%	0%	50,0%	10	0%	0%	0%	100%
1733/34	29	62,1%	0%	0%	20,7%	--	--	--	--	--
1767/68	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1772/73	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1777/78	5	0%	0%	0%	0%	--	--	--	--	--
1781/82	--	--	--	--	--	949	0%	2,0%	30,1%	60,5%
1787/88	847	0%	4,4%	24,1%	43,9%	1.134	0%	1,6%	19,9%	73,2%

Mak – Makassaren, Bug – Bugis, Chin – Chinesen, Mal – Malaien, Nied - Niederländer

Die überwältigende Mehrheit der exportierten Sklaven wurde nach Batavia verschifft. 1781/82 waren es 91,6 Prozent aller Personen, 1787/88 sogar 93 Prozent. Hauptabnehmer dort war die VOC selbst und die niederländischen Einwohner der Metropole, die mit Abstand die meisten Sklavenbesitzer stellten.²⁹ Entsprechend war es kein Zufall, dass der Sklavenexport zunehmend von europäischen Privatiers beherrscht wurde, während im Import weiterhin die Malaien die führende Rolle spielten. Zahlen von jährlich 3.000 aus Makassar exportierten Sklaven, wie sie Heather A. Sutherland erwähnt,³⁰ lassen sich anhand der Hafenmeisterlisten jedoch nicht bestätigen und können allenfalls aus dem 19. Jahrhundert stammen, für das noch keine quantifizierenden Analysen vorliegen. Sicher scheint jedoch zu sein, dass der Boom des ausgehenden 18. Jahrhunderts zumindest in Makassar noch einmal von der niederländischen Kompanie, die ihren Zenit längst überschritten hatte, induziert wurde. Dies bestätigen auch zeitgenössische Beobachter wie William Milburn, der seine Kenntnisse der asiatischen Handelswelt am Ende der VOC-Epoche 1813 in einem umfassenden Handbuch niederlegte:

29 S. Abeyasekere, Jakarta. A History, Singapore 1987, S. 21/22.

30 H. A. Sutherland, Slavery (Anm. 27), S. 270.

A great number of slaves are annually taken from the island to Batavia by the Dutch; they are not always prisoners taken in war, or criminals, but persons who have been kidnapped for the purpose of being sold, most of the Dutch eastern settlements being supplied from hence. About 100 are annually purchased by the Dutch Company for their own service; the remainder of this iniquitous traffic is in the hands of private individuals and free inhabitants of Batavia and Macassar.³¹

Der Sulu-Archipel

Bis zur Wende zum 19. Jahrhundert war die Insel Jolo, Zentrum des Sultanates Sulu im gleichnamigen Archipel zwischen Indonesien und den Philippinen, zu einem der bedeutendsten Sklavenumschlagplätze Südostasiens herangewachsen.³² Der muslimische Staat, heute als Teil der Philippinen allenfalls durch notorisches Piratentum bekannt, hatte sich als wesentlicher Machtfaktor im regionalen politischen Gefüge etabliert. Der Handel mit menschlicher Arbeitskraft gliederte sich in Sulu in zwei Phasen. Vor 1780 wurde von den Einwohnern des Archipels zwar bereits Sklavenhandel betrieben, doch hatte dieser noch keinen nennenswerten Umfang und beschränkte sich vor allem auf Lieferungen an die Emporien der in der Diaspora lebenden Bugis.³³ Die gestiegene Nachfrage gegen Ende des 18. Jahrhunderts führte auch in Sulu zu höheren Verkaufszahlen und ließ es lukrativ werden, im eigenen Land mit Sklaven zu handeln. Insbesondere die Hauptstadt Madi Mahad (Jolo) wurde zu einem Umschlagplatz der menschlichen Ware. Daneben würden Sklaven auch an anderen Orten der Insel Jolo oder auf benachbarten Inseln gehandelt. Zeitgleich erlebte das muslimische Sultanat Sulu einen rasanten Aufstieg zur Regionalmacht, deren Stärke vornehmlich auf dem Wirtschaftszweig Sklavenhandel basierte:

The formation and prosperity of the Sulu Sultanate, as this account of its social history indicates, was based above all else in slaves. It was the role of the Sulu state,

31 W. Milburn, *Oriental Commerce. Containing a Geographical Description of the Principal Places in the East Indies, China, and Japan, with their Produce, Manufactures, and Trade*, vol. II, London 1813, S. 410.

32 Grundlegend für das Folgende sind die Forschungen von James F. Warren: allgemein J. F. Warren, *The Sulu Zone, 1768 - 1898. The Dynamics of Trade, Slavery and Ethnicity in the Transformation of a Southeast Asian Maritime State*, Singapore 1981; ders., *The Sulu Zone. The World Capitalist Economy and the Historical Imagination*, Amsterdam 1998; mit besonderem Bezug zum Sklavenhandel ders., *Slave Markets and Exchange in the Malay World. The Sulu Sultanate, 1770 - 1878*, in: *Journal of Southeast Asian Studies*, VIII, 1977, S. 162-175; ders., *Trade, Slave Raiding and State Formation in the Sulu Sultanate in the Nineteenth Century*, in: J. Kathirithamy-Wells/J. Villiers (Hgg.) (Anm. 22), S. 187-211. Ebenfalls relevant, wenn auch von den Arbeiten Warrens inzwischen weitgehend überholt: N. M. Saleeby, *The History of Sulu*, Manila 1908.

33 Zur Bugis-Diaspora, ihren Handelsnetzen und Emporien siehe J. G. Nagel, *Schlüssel* (Anm. 7), S. 707-743.

within its larger trading zone, to maintain the material and social conditions for the recruitment and exploitation of slaves.³⁴

Träger des Menschenhandels in Sulu selbst waren die Taosug, welche die größte und wirtschaftlich wie politisch dominante Ethnie der Region stellten. Daneben taten sich auch einige der Samal-sprechenden, älteren Bevölkerungsgruppen als Sklavenjäger und primäre Lieferanten hervor, vor allem die Bewohner des winzigen Eilandes Balangingi, die erst im Zuge der Entwicklungen im Sklavenhandel überhaupt als Ethnie in Erscheinung traten.³⁵ Neben den Taosug selbst fungierten Bugis und Chinesen als Zwischenhändler, aber auch europäische Händler suchten zunehmend nach einem Anteil an dem lukrativen Geschäft. Dessen Opfer waren zunächst die kleineren Stämme des Archipels, die von den Taosug als ihre natürlichen Untertanen angesehen wurden, sowie die küstennah siedelnde Ethnien auf Kalimantan, Sulawesi und in den Philippinen. Um die Wende zum 19. Jahrhundert wurde der Einzugsbereich rasant ausgeweitet und bezog bald die Einwohner des gesamten östlichen Indonesiens ein, insbesondere Sulawesi, der Molukken, des Aru-Archipels und der Papua-Insel Irian (Neuguinea). Auch Mestizen fanden sich in steigender Zahl unter den Verschleppten. Als Endabnehmer fungierten auf der einen Seite die Taosug selbst, die Unfreie für einen steigenden Arbeitsbedarf in der eigenen Wirtschaft benötigten – in der Landwirtschaft ebenso wie in der Bewirtschaftung von Meer und Wald oder in den gewerblichen Unternehmungen der Sultane wie dem Bergbau. Zudem erfuhren Sklaven eine zunehmende Wertschätzung als Vermögensanlage. Hier lebten sie in enger Integration der sklavenhaltende Taosug-Gruppen und konnten bereits in der zweiten Generation vollwertige Gesellschaftsmitglieder werden. Auf der anderen Seite waren neben einigen Gruppen auf Kalimantan, die Sklaven traditionell für rituelle Zwecke erwarben, die nach wie vor prosperierenden Hafenstädte Südostasiens und die Regionen arbeitsintensiver Plantagenwirtschaft die Hauptabnehmer der menschlichen Ware aus Sulu.

Gemessen an der Größenordnung der Inselwelt Sulu entstand ein umfangreicher Menschenmarkt, auch wenn die Zahlen für am Atlantischen Sklavenhandel geschulte Lesegewohnheiten zunächst eher bescheiden anmuten. James F. Warren rechnet unter Berufung auf englische und spanische Quellen mit 750 bis 1.500 Sklaven, die jährlich auf Jolo umgeschlagen wurden. In Spitzenjahren konnten es durchaus auch 4.000 gewesen sein.³⁶ Die Zahlen entsprechen ungefähr der Größenordnung des Sklavenhandels von Makassar

34 J. F. Warren, *Trade* (Anm. 32), S. 187.

35 ders., *Who were the Balangingi Samal? Slave Raiding and Ethnogenesis in Nineteenth Century Sulu*, in: *Journal of Asian Studies*, XXXVII, 1978, S. 477-490.

36 Ders., *Slave Markets* (Anm. 32), S. 174.

oder Batavia gegen Ende des 18. Jahrhunderts.³⁷ Berücksichtigt man, dass weitere Sklavenhandelszentren wie Bali im Malaiischen Archipel etabliert waren und der allgemeine Sklavenhandel weit gestreut war, ergibt sich doch ein Menschenhandel, der auch in durchschnittlichen Jahren insgesamt eine fünfstellige Größenordnung erreicht haben dürfte.

Diese Entwicklung war möglich, obwohl Sklaven wie auch im Atlantischen System alles andere als eine billige Ware darstellten. Im Jahr 1726 kosteten Erwachsene von guter Gesundheit, gleich ob Mann oder Frau, gemeinhin 40 *pesos*. Waren sie von weniger guter Konstitution, mussten 30 *pesos* angelegt werden, für Jugendliche beiderlei Geschlecht 20 *pesos* und für Kinder zehn *pesos*. Die Preise blieben mittelfristig relativ konstant, konnten sich jedoch ihrer Abhängigkeit von der gesamtwirtschaftlichen Situation Sulus nicht entziehen. Dies kam insbesondere mit der Ausweitung der Aktivitäten zum Tragen, als der lokale Sklavenhandel zunehmend auswärtigen Markteinflüssen ausgeliefert wurde. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts bewegten sich die Preise für Männer nach wie vor im bekannten Bereich, während sich diejenigen für Frauen – bedingt sowohl durch höhere Nachfrage auf europäisch oder chinesisch dominierten Käufermärkten als auch durch den größeren Aufwand zu ihrer Beschaffung – mindestens verdoppelt hatten; sie bewegten sich zwischen 60 und 100 *pesos* je nach körperlicher Konstitution und Bildungsstand.³⁸

Von zentraler Bedeutung für diese Entwicklung, so die heute gängige Sichtweise, war der europäische, vor allem englische Einfluss. China war um 1800 noch der einzige Lieferant von Tee, der sich inzwischen als britisches Nationalgetränk durchgesetzt hatte und eine entsprechend hohe Nachfrage erfuhr. Die englische Ostindienkompanie (EIC) unternahm den Versuch, den dadurch bewirkten Edelmetallabfluss nach China durch die Beteiligung am Handel mit Wald- und Meeresprodukten, dem natürlichen Reichtum des Sulu-Archipels, zu mindern. Im Gegenzug für Perlen, Schildpatt, Wachs, Harze oder Gold bot die Kompanie ihre gängigen Güter auf den Märkten Sulus feil, vor allem Textilien, Opium und Waffen. Sulu wurde in zahlreiche komplexe Handelsnetzwerke zwischen Kalimantan, Sulawesi und den südlichen Philippinen eingebunden, organisierte seine Wirtschaft rund um die Gewinnung und den Handel von Wald- und Seeprodukten und dehnte seinen Machtbereich auf die umliegenden Küstenregionen aus. Eine entscheidende Auswirkung dieses Prozesses bestand in einem erhöhten Arbeitsbedarf durch die Intensivierung der Fischerei und der Waldbewirtschaftung, die auf Grund des Fehlens von

37 Für Batavia im Zeitraum zwischen 1774 und 1777 errechnet Gerrit J. Knaap durchschnittlich 1.500 von Privatiers jährlich importierte Sklaven: G. J. Knaap (Anm. 28), S. 215.

38 J. F. Warren, *Slave Markets* (Anm. 32), S. 170.

Lohnarbeit einen erhöhten Bedarf an Sklavenarbeit bedeutete.³⁹ Dieser wirtschaftliche Erfolg war gleichzeitig Ursache für den politischen Aufstieg des kleinen Sultanates, der erst in den 1870er Jahren durch spanische Interventionen beendet wurde.

Kommerzialisierung der indigenen Sklaverei?

Zweifelsohne waren Sklaven in Südostasien auf Grund ihrer Stellung als persönliches Eigentum prinzipiell durchaus eine Ware und wurden auch real gehandelt. Die drei skizzierten Beispiele legen jedoch bei aller Unterschiedlichkeit eine Intensivierung und einen Charakterwandel des Sklavenhandels im maritimen Südostasien gegen Ende des 18. Jahrhunderts und in den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts nahe – eine Veränderung, die hier als ‚Kommerzialisierung‘ des traditionellen Sklavenhandels bezeichnet werden soll. Dieser Begriff scheint in zweierlei Hinsicht berechtigt zu sein. Zum einen bezeichnet er einen Einstellungswandel bei den Beteiligten. Die Rezeption des Sklaven wandelte sich vom Arbeitsverpflichteten mit mehr oder weniger großer Integration in die sklavenhaltende Gemeinschaft hin zur reinen Ware, die zur Erwirtschaftung eines Gewinns versklavt wurde. Der Sklavenhalter besaß Sklaven nun in erster Linie, um sie wieder zu veräußern. Zum anderen bezeichnet der Begriff einen Wandel bei der Beschaffung. Die Sklavenbeschaffung wurde rein zur Befriedigung der gestiegenen Nachfrage auf den bedienten Märkten ausgedehnt. Aus der Subsistenzbeschaffung, die zur Erhaltung der Autarkie eines Sklavensystems diente, wurde eine marktorientierte Beschaffung. Zahl und Intensität von Sklavenraubzügen expandierte, und die Gefährdung von potentiell für die Sklaverei in Frage kommenden Personen der eigenen Gesellschaft stieg.

Balinesische Sklaveneigner nutzten die steigende Nachfrage nach menschlicher Arbeitskraft, die nicht durch Lohnarbeit zu befriedigen war, um den ständigen Surplus ihrer Insel an Sklaven zu kapitalisieren. So erklärt sich, dass eine Gesellschaft, die seit Jahrhunderten Sklaverei und Sklavenhandel kannte, erst zu Beginn des 19. Jahrhunderts ihren Höhepunkt als Sklaveneporteur erlebte. Auch im Sulu-Archipel bestand traditionell die Institution Sklaverei, und auch hier handelte es sich bis in das dritte Viertel des 18. Jahrhunderts vornehmlich um ein autarkes, auf Selbsterhalt der Arbeitsfähigkeit ausgerichtetes System. Die Entwicklungen im letzten Viertel des Jahrhunderts ließen die bestehenden Netzwerke und das vorhandene Know-how zur Sklavenbeschaffung deutlich expandieren und den Charakter gründlich ändern. Es entstand nicht nur ein bedeutender kommerzieller Sklavenlieferant für sämtliche

39 So die durchaus überzeugenden Interpretation in ders., *Trade* (Anm. 32), S. 188/189.

Abnehmer, sondern auf dieser Grundlage auch eine neue Regionalmacht. In Makassar schließlich scheint die Marktsituation gegen Ende der VOC-Epoche einen Handel, der im Laufe des 18. Jahrhunderts beinahe zum Erliegen gekommen war, neu belebt und von jeder Selbstversorgungsfunktion befreit zu haben.

Die für eine solche Expansion des Sklavenhandels notwendige Nachfrage ging zunächst von den prosperierenden Hafenstädten aus. Dort wurde das Gros der notwendigen unfreien Arbeit durch Kriegsgefangenschaft oder durch Sklavenhandel rekrutiert.⁴⁰ Von den Städten ging die Weiterentwicklung der auf persönlichen Beziehungen aufbauenden südostasiatischen Sklavereisystemen hin zu einem System des Sklavenhandels aus, da

Merchants from diverse backgrounds needed legal safeguards for their slaves as property, in a way that was unnecessary in either the closed slave systems relying on shared cultural assumptions or in the agrarian autocracies. The constant influx of new captives and imports created a market situation which needed to be regulated. Moreover, many members of the slave-owning merchant class had strong roots in the Islamic world, which had a clear body of law on slaves as property.⁴¹

Auf Dauer reichten die prosperierenden Hafenstädte jedoch als Ursache für die angedeutete Entwicklung nicht aus. Hier ist auf die Ostindienkompanien zurückzukommen. Im Laufe des 17. und 18. Jahrhunderts hatten vor allem die niederländische VOC und die britische EIC eine bedeutende Rolle in der südostasiatischen Handelswelt erobert, auch wenn sie nur vergleichsweise wenige Handelssphären in ihre kommerziellen Tätigkeiten einbezogen. In der Tat hatte sich hier im 18. Jahrhundert ein bedeutender Akteur in der regionalen Wirtschaft etabliert, der einen nicht unbeträchtlichen Bedarf an Arbeitskraft hatte. Allerdings stieß die Einsatzmöglichkeit von Sklaven auf enge Grenzen, so dass die gängige Sichtweise von der unmittelbar stimulierenden Wirkung der Kompanien mit großer Vorsicht zu betrachten ist. Die VOC betrieb die wenigsten der arbeitsintensiven Plantagen in ihrem Aktionsbereich selbst. Nur wenige Musterplantagen sowie punktuelle Unternehmungen wie der Goldbergbau auf Sumatra oder Sulawesi erforderten eine unmittelbare Rekrutierung durch die Kompanie. Weder unter ihren Soldaten noch unter ihren Seeleuten fand sich unfreies Personal, so bunt das Bild ansonsten auch war. Relevanter war das Hauspersonal, das sowohl in den offiziellen Einrichtungen der Kompanie als auch in den Privathaushalten ihrer bessergestellten Bediensteten zum Einsatz kam.

Es ist also vorrangig nach dem indirekten Einfluss von Kompanien und Kolonialismus zu fragen. Dies gilt bereits für das Hauspersonal, das bei den

40 A. Reid, *Southeast Asia I* (Anm. 4), S. 133.

41 Ebd., S. 134.

ehemaligen Kompaniebediensteten und anderen Europäern, die sich im Umfeld von VOC und EIC ansiedelten, in mindestens genauso großem Umfang zum Einsatz kam. Weitaus wichtiger waren natürlich die Plantagen für Zucker, Kaffee oder Kakao sowie die cash-crop-Anbaugebiete von Pfeffer und Gewürzen, die zwar nicht unmittelbar von der Kompanien kontrolliert wurden, jedoch in ihnen und später in den privaten Handelsgesellschaften der Kolonialzeit ihren größten, wenn nicht einzigen Abnehmer fanden. Gerade das Beispiel Sulu zeigt, welche komplexen Strukturen entstanden waren, die zu einer Intensivierung des Sklavenhandels führten, ohne dass der unmittelbare Arbeitskräftebedarf der Europäer den ausschlaggebenden Faktor bildeten. Dabei sind die spezifischen regionalen und lokalen Gegebenheiten zu berücksichtigen, die zusammengenommen bei weitem kein einheitliches Bild ergeben. So finden sich in den makassarischen Hafenmeisterlisten keine Hinweise darauf, dass auch Sklaven aus Sulu den Weg über die Märkte in Süd-Sulawesi nahmen. Für sie spielten sicherlich die Bugis-Emporien auf Kalimantan eine weitaus größere Rolle. Auch zeigt sich, dass sie seit 1736 wieder bestehenden Handelsverbindungen zwischen Makassar und China nicht zum Export von Sklaven genutzt wurden,⁴² während zahlreiche Unfreie aus dem Sulu-Archipel den Weg in das Reich der Mitte fanden. Es handelt sich offenbar um zwei eigenständige, nicht miteinander verbundene Handelssphären, die auch nur zu Teilen auf denselben äußeren Einflüssen beruhten.

Perspektiven

Der aktuelle Forschungsstand erlaubt kaum mehr, als Hinweise auf eine grundlegende Veränderung der südostasiatischen Sklaverei unter europäischem Einfluss, auf ihre Kommerzialisierung, zu sammeln. Die verfügbaren Kenntnisse reichen allemal aus, um sicher sein zu können, dass solche Veränderungen nicht von der Hand zu weisen sind. Ihre Zusammenhänge, ihre Bedingungsfaktoren, die Bedeutung der europäischen Aktivitäten wie auch die innere Dynamik, welche die verschiedenen Sklavereisysteme zwischen dem Erscheinen der ersten Europäer und dem Niedergang in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entwickelten, bieten jedoch nach wie vor ein weites Feld der wissenschaftlichen Betätigung. Dieses zu bearbeiten ist nicht nur auf Grund der Tatsache lohnend, dass die Erweiterung unserer Kenntnisse über die Entwicklungsgeschichte der südostasiatischen Sklaverei und die Wirtschaftsgeschichte des Sklavenhandels in dieser Region schon an sich ein wohl begrün-

42 Zum makassarischen Chinahandel nach 1736 siehe J. G. Nagel, Schlüssel (Anm. 7), S. 599-607, und H. A. Sutherland, Trepong and Wangkang. The China trade of Eighteenth-Century Makassar c. 1720s-1840s, in: R. Tol u. a. (Anm. 27), S. 73-94.

detes Vorhaben darstellt.⁴³ Darüber hinaus hätte die Intensivierung der Forschung auf diesem Feld große Bedeutung für weitreichendere historische Zusammenhänge. Zum einen wäre eine Grundlage zu erarbeiten, die einen sinnvollen Vergleich mit den Sklavereisystemen und dem Sklavenhandel des Atlantischen Systems ermöglicht. Erst eine solche komparative Herangehensweise, die den wohlerkannten Einfluss der Europäischen Expansion genauso wie die Dynamik der indigenen Sklavereisysteme berücksichtigt, erlaubt es zuverlässig, eine tatsächliche Weltgeschichte der Sklaverei in der Neuzeit zu schreiben. Zum anderen erlaubt die abgesicherte Beurteilung des Einflusses von Ostindienkompanien, Kolonialverwaltungen und europäischen Privatgesellschaften auf die Struktur sklavenhaltender Gesellschaften und die Entwicklung der Arbeitsorganisation in Südostasien einen weiteren, sicherlich wesentlichen Schritt zu einem differenzierteren Verständnis der Europäischen Expansion und letztlich auch der Globalisierungsgeschichte. Die bisherigen durchaus überzeugenden Untersuchungen zu einzelnen Sklavereisystemen reichen für die Erklärung solch weltumspannender Zusammenhänge noch nicht aus.

43 Dieser Beitrag steht am Ausgangspunkt eines Forschungsvorhabens des Autors, das sich unter dem Titel ‚Sklaverei und kolonialer Arbeitsmarkt‘ mit den hier angedeuteten Zusammenhängen befassen wird.