

MARCUS REDIKER

DAS SKLAVENSCHIFF

EINE MENSCHHEITSGESCHICHTE



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
Der Sklavenhandel in Afrika	113
Senegambia	117
Sierra Leone und die Windward-Küste	120
Die Goldküste	123
Die Bucht von Benin	127
Die Bucht von Biafra	130
Westliches Zentralafrika	134
Sozialporträt der Gefangenen	137
Grand pillage: Louis Asa-Asa	143
Kidnapping: Ukawsaw Gronniosaw	145
Punkt ohne Wiederkehr	148
4. Kapitel: Olaudah Equiano: Erstaunen und Schrecken	157
Equianos Heimat	159
Gekidnappt	163
Auf dem magischen Schiff	166
Die Middle Passage	169
Barbados	172
Eine lange Überfahrt	174
Schrecken in Schwarzweiß	177
5. Kapitel: James Field Stanfield und der schwimmende Kerker	187
Was eine englische Teerjacke sein sollte	189
Die Kette schmieden	191
Rohe Härte	196
Der Dämon der Grausamkeit	198
Im »stolzen Benin«	200
Die Middle Passage	204
Ein furchtbarer Schrei	209
Die wahre Aufklärung	210

6. Kapitel: John Newton und das Friedensreich	217
Vom rebellischen Seemann	
zum christlichen Kapitän	219
Die erste Fahrt, 1750–51	224
Die zweite Fahrt, 1752–53	236
Die dritte Fahrt, 1753–54	243
Verloren und gefunden	247
7. Kapitel: Die Hölle des Kapitäns	253
Der Weg zum Schiff	254
Kaufmännisches Kapital	257
»The Guinea Outfit«	266
Despot	269
Händler	274
Mitkapitän	277
Gefängniswärter	280
Der grausame Geist des Gewerbes	286
8. Kapitel: Die gewaltige Maschine des Seemanns	299
Vom Hafen zum Schiff	302
Die Kultur des gemeinen Seemanns	307
Die Arbeit auf dem Schiff	309
Seeleute, Versklavte und Gewalt	317
Die Totenliste	322
Meuterei und Desertion	326
Das Ende der Reise	329
Revolt: Liverpool 1775	332
Die Rückkehr des tanzenden Seemanns	338

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 reisemüden Körper geworfen. Sie konnte den rhythmischen Paddelschlag der Bonny-Kanufahrer spüren, aber nicht sehen, wohin sie 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, *mya-becca*, 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 vertrauterer 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, spurten die anderen weißen Männer. Er und der Arzt waren emsig damit beschäftigt, die Neankömmlinge 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 Cugoano, 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 schlingenden 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 verstauten, mit Essen versorgten, zu Körperübungen (Tanzen) 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 aneinandergeschlossenen 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 lebensbehaltende 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 Herbstein.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 Sklavenschiff 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 Liverpooler 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, Neuaufl. 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 négriers 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; Herbstein, 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.