

Mit Blick auf den „gegenwärtigen intersektionalen Mainstream“ (293) legt Lenz abschließend besonderen Wert auf die Feststellung, dass ihre Beispiele die Annahme widerlegen, „dass Gleichheit allein durch Aufhebung des Geschlechts als soziale Ordnungskategorie zu erreichen sei“ (292). Geschlechterverhältnisse sind gestaltbar. Ethnohistorisch-empirisch vorfindbar sind die Varianten der Genderminimierung und der komplementären Differenzierung.

Der Band enthält rund dreißig Beiträge, und der Raum für eine Rezension ist begrenzt. Mit Gewinn gelesen habe ich außer den besprochenen die Aufsätze von *Reinhart Kößler* „Nationalstaat und Moderne“, *John Holloway* „Anarchistische Antworten?“ und *Jens Kastner* „Solidarität zwischen Staat und Anarchie“. Der große Rest ist wissenschaftlich indiskutabel und keiner Besprechung wert.

Gerhard Hauck

<https://doi.org/10.3224/peripherie.v44i2.27>

Jasper Henning Hagedorn: *Bremen und die atlantische Sklaverei. Waren, Wissen und Personen, 1780-1860*. Baden-Baden 2023, 540 Seiten (<https://doi.org/10.5771/9783748942047>)

Marcus Rediker: *Das Sklavenschiff. Eine Menschheitsgeschichte*. Berlin 2023, 479 Seiten

Der transatlantische Versklavungshandel gehört ohne Zweifel zu den düstersten und prägenden Kapiteln der Neuzeit, ohne die die Entstehung des modernen Kapitalismus so wenig zu verstehen ist wie die Entstehung des Weltmarkts. Dessen Ursprünge werden gern und mit gewisser Berechtigung im „Dreieckshandel“ zwischen Westeuropa, dem westlichen Afrika und der Karibik gesehen. Zentral dafür ist wiederum der millionenfache Transfer Versklavter, die für die Plantagenwirtschaft in den in Amerika entstehenden Kolonien unterschiedlicher westeuropäischer Mächte die unerlässliche Arbeitskraft liefern mussten.

*Marcus Redikers* bereits 2007 auf Englisch erschienenen Buch *The Slave Ship* muss längst als Pflichtlektüre zu dieser Thematik gelten, und es ist nur zu begrüßen, dass es nun auch auf Deutsch vorliegt. Rediker entwirft ein höchst facettenreiches Bild von dem Geschehen, in dessen Zentrum die *Middle Passage* stand, also die Überfahrt des mit Versklavten vollgepfropften Schiffes von unterschiedlichen Abschnitten der afrikanischen Küste in die auf der Arbeit der Versklavten gegründeten Kolonien auf der anderen Seite des Ozeans, am Ende des bis ins frühe 19. Jahrhundert reichenden Analysezeitraums auch in die Vereinigten Staaten.

Das Vorgehen Redikers lässt sich als radikal induktiv bezeichnen. Mittels eindrücklichen Vignetten, die sich auf Versklavte, aber auch Matrosen und Kapitäne sowie Aktivisten der abolitionistischen Bewegung beziehen, öffnet er ein breites Panorama mit einer Vielzahl von Perspektiven, großenteils gegründet auf Primärquellen hauptsächlich des 18. Jahrhunderts. Das ermöglicht Einblicke in unterschiedliche Prozesse der Versklavung wie Kriegs- und Schuldgefangenschaft, aber auch offenen Menschenraub ebenso wie auf die gleichfalls weitgehend gewaltsame Rekrutierung

der Seeleute, deren Arbeitskraft benötigt wurde, um die Schiffe zu segeln, aber auch um die Versklavten zu bewachen. Diese selbst kommen in einigen eindrücklichen Selbstzeugnissen zu Wort.

Es entsteht das Bild eines Terrorregimes an Bord des Sklavenschiffes, das nicht nur durch die drangvolle Enge charakterisiert war, in der die meist gefesselten Menschen nicht nur während der Überfahrt leben mussten, sondern während der oft monatelangen Wartezeiten vor der afrikanischen Küste, bis die Kapitäne eine ausreichende Anzahl Versklavter beisammen hatten. Diese selbst standen an der Spitze, und ihre Herrschaft war gekennzeichnet durch oft magere Zuteilung von Essen und Wasser sowie drakonische Strafen mit unterschiedlichen Instrumenten bis hin zur häufig besonders grausam ausgestalteten Todesstrafe; nicht selten wurden Versklavte auch ins Meer geworfen und fielen fast regelmäßig den Haien zum Opfer, die die Schiffe begleiteten. Das rücksichtslose Strafsystem wurde mit besonderer Brutalität in den nicht seltenen Fällen angewandt, in denen es trotz aller repressiver Vorkehrungen zu Aufständen kam – in der Nähe der afrikanischen Küste oft verbunden mit dem Versuch, auf den Heimatkontinent zurückzukommen, aber auch bis hin zu Anläufen, die Kontrolle über das Schiff zu übernehmen. Charakteristisch für das Sklavenschiff war daher die Barrikade, eine massive Holzbefestigung, die den hinteren Teil des Decks in eine Art Festung gegen mögliche Aufstände verwandelte. Die Repression traf jedoch auch die Matrosen häufig mit großer Härte.

Rediker sieht in den Aufständen zugleich Hinweise auf die Beibehaltung und Neuentstehung von Kommunikationsstrukturen unter den Versklavten; diese Kommunikationsstrukturen machten während der Überfahrt und auch unter den Bedingungen der Plantagenarbeit ein Überleben möglich und stellten den Anfang afroamerikanischer Kultur dar. Im Vordergrund von Redikers Schilderung aber stehen die gerade auch in Einzelbiographien drastischen Brüche durch Raub und mehrfachen Verkauf, denen Menschen auf dem Weg aus ihrer afrikanischen Heimat in die Sklaverei unterlagen. Diese Episoden bedeuten jeweils den abrupten Verlust von Bindungen, die teils lebenslang, teils während längerer oder kürzerer Perioden gemeinsamer Gefangenschaft bestanden hatten.

Die abolitionistische Bewegung entstand im späten 18. Jahrhundert. Sie setzte bezeichnenderweise an den Leiden der Seeleute an, von denen einige bereit waren, vor Gerichten und Parlamentsausschüssen in Großbritannien auszusagen, in der Regel auf Initiative engagierter Einzelpersonen, bald auch einer größeren Bewegung in Großbritannien und den USA.

Die Darstellung wirft bei aller Überzeugungskraft doch auch Fragen auf. Leider hat Rediker auf eine Einleitung verzichtet, die sein Vorgehen erläutern oder etwa auch Quellenkritik bieten würde, was gerade bei einem im Analysezeitraum umstrittenen Thema eigentlich zu erwarten wäre. Hinzu kommt ein kaum ausgesprochener, aber sehr offenkundiger Anglozentrismus, der weitgehend aus den Augen zu verlieren scheint, dass der „Sklavereikomplex“ keineswegs auf den „englischsprachigen atlantischen Raum“ beschränkt war (428). Allenfalls gelegentlich scheint die Rivalität mit Frankreich oder die Revolution in Haiti auf; einmal wird auch Indien als Quelle der in Westafrika verhandelten Waren erwähnt (459). Dass Angehörige zahlreicher

anderer Nationen an diesem Handel beteiligt waren – was später auch die Durchsetzung seines Verbots erschwerte –, wird kaum angedeutet. Ein breitgefächertes Vergleich wäre sicher angesichts der gebotenen (manchmal repetitiven) Detailfülle eine Überforderung, aber die Behandlung des anglozentrierten Systems nicht als (unausgesprochen) singulär, sondern als exemplarischer Fall hätte wesentliche Perspektiven zumindest markiert. Die krasse Fehlübersetzung des Untertitels „a human history“ als „eine Menschheitsgeschichte“ pointiert dieses Problem noch einmal, denn dazu hätte doch mindestens der innerafrikanische Versklavungshandel ebenso wie der europäische und vor allem der um den Indischen Ozean zentrierte gehört. So aber rutscht das Ganze unverhofft in die Falle eines erstaunlichen Provinzialismus.

Was da alles aus dem Blick gerät, lässt sich anhand der Bremer Dissertation von *Jasper Henning Hagedorn* in Ausschnitten ermessen. Hagedorn geht aus von dem quasi offiziellen Selbstbild der ehrenwerten Kaufmannschaft, die Bremen über viele Jahrhunderte hinweg geprägt habe. Die Auseinandersetzung mit auf den ersten Blick recht unterschiedlichen von Hagedorn quellenmäßig erschlossenen Handlungs- und Handelszusammenhängen ergibt ein grundlegend anderes Bild. Es verweist nicht allein auf die vom übermächtigen Bild des „Sklavenschiffs“ verdeckten Zusammenhänge, die das europäische Festland – hier insbesondere große Teile Deutschlands als kommerzielles Hinterland Bremens – mit dem Sklavenhandel und der mit Versklavten betriebenen Plantagenwirtschaft verbanden; hinzu kommt der deutliche Nachweis, dass das Bild der Rechtschaffenheit, das bis heute offiziell hochgehalten wird, mit der wahren Verstrickung in den Versklavtenhandel nicht zu vereinbaren ist. So formuliert Hagedorn im Hinblick auf die vorsichtige Politik des Bremer Senats – der während des gesamten Untersuchungszeitraums mit Ausnahme der französischen Besatzung einem souveränen Staatswesen vorstand – während des US-Bürgerkriegs (1861-1865), es sei nicht um die Absicherung der Institutionen der Sklaverei selbst gegangen, sondern um „freie Fahrt heimischer Schiffe und gute Beziehungen mit dem Handelspartner USA“. Dies sei „mindestens“ auf „eine obrigkeitliche Duldung illegaler Sklavenhandels- und Sklavereibeteiligungen“ hinausgelaufen (424), eine tiefe Verstrickung in den *Hidden Atlantic* und seine Widersprüche, die sich nach dem offiziellen Verbot des Versklavtenhandels durch den Wiener Kongress 1815 mit dessen faktischer Fortführung entfalteten.

Hagedorn belegt dies für den Zeitraum ab den 1780er Jahren zunächst anhand der Waren, die Bremer Kaufleute in die Karibik, die USA und in unterschiedliche Regionen Südamerikas transportierten und die wie etwa Geräte oder grobe Stoffe, in die Versklavte gekleidet wurden, unmittelbar in die Ökonomie der Sklaverei eingingen. Diese Stoffe wurden in Westfalen, Hannover, Thüringen, aber auch im Bergischen Land und in Sachsen hergestellt. Die Verstrickung in die Ökonomie der Sklaverei reichte also weit über die Wesermündung hinaus. Dabei konnten sich gerade die auf diesen Handel spezialisierten Handelshäuser bald auch auf Niederlassungen zumal auf der damals dänisch beherrschten Insel St. Thomas (Virgin Islands, heute USA) stützen. Wie der Handel unterstreichen auch die Lebensläufe einzelner Akteure die Verknüpfung der Aktivitäten bremischer Kaufleute mit einem

weitgefächerten Hinterland. Zugleich belegen die Biographien von Einzelpersonen und Familien den recht häufigen Übergang vom Handel zum Betrieb von Plantagen und damit auch vom zuvor schon nachweisbaren Besitz einzelner Versklavter zur Herrschaft über weit größere, dem geschäftsmäßigen Betrieb entsprechende Zahlen versklavter Menschen.

Diese eher lockeren Beziehungen wurden ab 1815 u.a. durch die Berufung von Konsuln – in der Regel prominente, in den jeweiligen Gebieten ansässige Kaufleute – formalisiert und „verstaatlicht“ (212ff). Diese Beziehungen führten auch zur Präsenz schwarzer Menschen in Bremen, die allerdings größtenteils auf Bremerhaven, die Basis des Seehandels, beschränkt blieb: Die räumliche Trennung begünstigte die soziale Segregation. Gleichzeitig sah sich der Bremer Senat mit britischen Anstrengungen konfrontiert, durch Kontrolle der Weltmeere das vertragsmäßig gesicherte Verbot des Versklavungshandels durchzusetzen. Die – wenigen – Fälle, in denen ein bremisches Schiff unter dem Vorwurf der Vertragsbrüchigkeit aufgebracht wurde, führten zu teils langjährigen Rechtsstreitigkeiten, die Hagedorn nachzeichnet, um aufzuzeigen, dass der Senat große Anstrengungen unternahm, bremische Kaufleute in Schutz zu nehmen. Andererseits sah sich der Senat gezwungen, sich mit der übermächtigen Seemacht Großbritannien zu arrangieren. Die Bremer Öffentlichkeit – repräsentiert durch Ansätze einer differenzierten Presselandschaft, aber auch teils unveröffentlichter Reiseberichte Bremer Bürger – nahm gängige Kontroversen über Sklaverei auf. Sie zeigte aber auch, dass die Beteiligten zumeist die Interessen ihrer Stadt, d.h. der führenden Handelshäuser, im Auge hatten und sich etwa angesichts Verschärfung der Konflikte um die Sklaverei in den USA eines „größtmöglichen Stillschweigens“ (471) befleißigten.

Hagedorn hat mit einer Fülle von Quellenmaterial eine beeindruckende Grundlage für die Revision vorherrschender Vorstellungen von einer eher geringen Verstrickung in Kolonialismus und insbesondere Sklaverei dort vorgelegt, wo diese nicht durch unmittelbare territoriale Herrschaft scheinbar handfester gegeben war. Es ist aber zu vermuten, dass die Verstrickung Bremens nachhaltiger war als etwa die Folgen der nur wenige Jahre aufrechterhaltenen preußischen Festung Großfriedrichsburg an der Küste des heutigen Ghana, die offenkundig dem Versklavtenhandel diente. Ein Widerspruch besteht darin, dass dies ein eigentlich sehr gut und eingängig geschriebenes Buch ist, aber leider offenbar die Endkorrektur entfallen ist, so dass zahlreiche Wiederholungen und ähnliche Fehler stehen geblieben sind. Dennoch: Die Lektüre lohnt sich, gerade auch zusammen mit Rediker.

Reinhart Kößler

<https://doi.org/10.3224/peripherie.v44i2.28>

Kornelia Kończal & A. Dirk Moses (Hg.): *Patriotic History and the (Re) Nationalization of Memory*. London & New York, US-NY: Routledge 2023, 185 Seiten (<https://doi.org/10.4324/9781003394839>)

Die Anrufung von „Geschichte“ zu politischen Zwecken, insbesondere zur Stillstellung von Widersprüchen und rhetorischen Absicherung von Identitätsansprüchen