

dradio.de

URL: <http://www.dradio.de/dlf/sendungen/buechermarkt/256863/>

BÜCHERMARKT

18.04.2004 · 16:10 Uhr



Robert Harms, "Das Sklavenschiff", Coverausschnitt (Bild: C. Bertelsmann Verlag)

Namenloses Schicksal

Robert Harms über Sklavenhandel im 18. Jahrhundert

Florian Felix Weyh

Eine Kladde. 58 Blatt, also 116 Seiten dick, 113 davon eng beschrieben. Dem Historiker stockt das Herz, als er das Originaldokument in den Händen hält, auch wenn es auf den ersten Blick nur nautische Banalitäten enthält:

Samstag, 2. Februar. Breite 2°13' S. Länge 5°56'. Seit gestern Mittag Wind aus SO. Die See ruhig. Unter vollen Segeln. Wir steuerten W 1/3 NW. Um zwei Uhr nachmittags kam das Schiff, das wir am Morgen entdeckt hatten, in Luv längsseits. Sie sagten, dass sie einen Tag nach uns von São Tomé abgesegelt waren. Guter Segler, Schwarzhändler mit 22 Kanonen mit Kurs Europa. Weil sie viel Fisch gefangen hatten, ließen sie ihre Jolle zu Wasser und ruderten zu uns herüber, um sich Salz zu holen.

Robert Durand, Erster Leutnant auf dem französischen Frachtsegler *Diligent* notierte dies am 2. Februar 1732. Der 26-Jährige bescherte damit der Nachwelt ein einzigartiges Dokument. Denn die *Diligent* war zwar ein Frachtsegler, ursprünglich als Getreidetransporter für küstennahe Gebiete gebaut, doch die im Bordbuch dokumentierte Fahrt unternahm sie in fremde Gefilde - mit einem gänzlich anderen Auftrag als gewöhnlich. Die wohlhabenden Kornhändler Guillaume und François Billy aus Vannes, einem Küstenstädtchen nördlich von Nantes, hatten saftigere Renditen im Auge, als sie das Schiff für die große Fahrt ausrüsteten: Sklaven sollten es sein, das beste Geschäft des frühen 18. Jahrhunderts. *Venturekapital* im modernen Wortsinn, denn das Unternehmen war hoch riskant. Die Geldverleiher in Nantes nahmen einen Zinssatz von 30 Prozent; sie trauten den Gewinnprognosen nicht. Die Verderblichkeit der "Ware" - nicht die Verderbtheit der Tat - war größer als bei jedem anderen Handelsgut, und ob ein Segler nach anderthalb Jahren von seiner Dreiecksroute zurückkehrte, ließ sich nur schwer voraussagen.

Zu den üblichen Gefahren von Stürmen und Piratenüberfällen gesellte sich das Risiko tödlicher Seuchen und einer Gefangenenmeuterei. Schon geographisch verlief der Sklavenhandel kompliziert: Von ihrem Heimathafen in der Bretagne aus segelte die *Diligent* zur westafrikanische Küste. Dort befanden sich im frühen 18. Jahrhundert zwei sagenhafte afrikanische Königreiche, Whydah unter König Huffon und der Militärstaat Dahomey unter seinem politisch hochbegabten Herrscher Agaja. Zwar nicht nach europäischem Vorbild organisiert, funktionierten sie aber ebenso gut wie abendländische Staaten. Obwohl schriftlos, kannten diese Gemeinschaften straffe Hierarchien, militärische Dienste und eine passable Verwaltung. Ihre Elite begriff rasch, dass die Europäer nur dann Leid und Verwüstung brachten, wenn man ihnen vorenthielt, was sie am meisten begehrten: Sklaven. Sklaven trugen nicht nur zum Wohlstand europäischer Handelshäuser bei, sondern machten auch jene Eingeborenenherrscher reich, die skrupellos die eigenen Landsleute verschacherten. König Huffon in Whydah konnte sich mit Ludwig XV. in Sachen Luxus durchaus messen:

Die Gemächer dort waren üppig möbliert mit prächtigen Betten, gepolsterten Sesseln, Sofas und Spiegeln - genau wie jeder Herrschaftssitz in Europa. Die königlichen Speisekammern quollen über von importiertem Kaffee, Tee, Schokolade und köstlichen Gelees, und die königlichen Köche verstanden sich ebenso auf die Zubereitung der traditionellen Gerichte Whydahs wie auf die der

erlesensten europäischen Speisen. Im königlichen Weinkeller lagerten Weine aus Frankreich, Spanien, Madeira und von den Kanarischen Inseln sowie Cognac und andere exquisite Spirituosen aus Frankreich. Vor allem aber beherbergte der Palast die Frauen des Königs - mehr als 1.000 an der Zahl. Alles, wonach sein Herz überhaupt begehren konnte, stand König Hufon im Überfluss zur Verfügung.

Diese Güter kamen direkt aus Frankreich, England, Portugal, Holland, Dänemark, wurden vor Ort gegen menschliche Ware getauscht, dann begann die fürchterliche Passage quer über den Atlantik nach Brasilien, in die Karibik, zu den nordamerikanischen Kolonien. Im Durchschnitt starben 16 Prozent der wie Ölsardinen aufgestapelten Sklaven.

Die Engländer besaßen ein eigenes Wort für diese Art des Verstauens der "Ware". Sie nannten es spooning, weil die Gefangenen wie Löffel, spoons, dicht nebeneinander verstaut waren.

Aber die staatliche *Compagnie des Indes*, die lange Jahre das Monopol des französischen Sklavenhandels besaß, zahlte noch bei einer 20 prozentigen Sterblichkeitsrate eine Sonderprämie an den umsichtigen Schiffsführer. Auf der privatwirtschaftlich betriebenen *Diligent*, die 1732 mit 256 Sklaven an Bord aufbrach, hätte sich Kapitän Pierre Mary den höchsten Prämiensatz verdient, denn nach sechswöchiger Überfahrt trafen 242 Überlebende auf Martinique ein. Ausfallquote 5,5 Prozent, ein Humanitätsrekord, unter widrigen Umständen erzielt, denn als Getreidesegler war die *Diligent* alles andere als dafür prädestiniert, lebende Menschen zu transportieren. Es fehlte an Belüftungsmöglichkeiten, und obwohl das Bordbuch des Robert Durand nichts derartiges vermerkt, dürfte es doch so ähnlich gewesen sein, wie von anderen Sklavenschiffen berichtet wird...

... dass die Hitze und der Sauerstoffmangel unter Deck manchmal so gewaltig waren, dass Ärzte, wenn sie hinabstiegen, "die Besinnung verloren und Kerzen dort nicht brennen wollten.

Bevor wir erläutern, warum man so nüchtern über ein schreckliches Verbrechen, ja ein Genozid sprechen kann, hören wir uns einen der wenigen Augenzeugenberichte aus der Feder eines Unbeteiligten ohne kommerzielle Interessen an. Ein Mann der Kirche, die sich in ihrem Geschäftsfeld freilich auch den zustehenden Anteil sicherte: Die Taufe der geraubten Seelen war Pflicht, auf mehr kam es Rom nicht an.

Pater Laurent de Lucques fuhr auf einem portugiesischen Schiff mit, das 742 Sklaven an Bord hatte. Offenbar blieben diese Menschen während der gesamten Reise unter Deck eingesperrt. "Die Schwarzen lagen wie die Tiere in Dreck und Unrat", schrieb er. "Irgendjemand brüllte auf der einen Seite, irgendjemand auf der anderen. Einige schrien und jammerten, andere lachten. Kurz, es war ein einziges Durcheinander. Der Platz war für diese Menge von Schwarzen zu begrenzt, sodass es für sie beinahe unmöglich war, die Stellung zu verändern. Der Gestank war unerträglich. Ihr Schlaf war kurz, da sie kaum die Augen zu schließen vermochten. Weil so viele Menschen zusammengepfercht waren, war es ihnen kaum möglich, ihr Essen zum Mund zu führen, und das bisschen Essen, das sie bekamen, war schlecht zubereitet. Ich weiß nicht, ob man das Schiff mit der Hölle oder mit dem Fegefeuer gleichsetzen sollte.

17.108 Sklavenfahrten von Afrika nach Süd- oder Nordamerika sind allein für das 18. Jahrhundert belegt. Das Bordbuch der *Diligent*, das die Zeitläufte nur deshalb überstand, weil Kapitän Mary seine Fracht zwar wohlbehalten ablieferte, sich aber dann auf eigene Kosten zu bereichern versuchte und deswegen von seinen Auftraggebern verklagt wurde, dieses Bordbuch zeigt nur einen winzigen Ausschnitt aus einem riesigen Geflecht. Der Yale-Historiker Robert Harms nimmt das Originaldokument daher als Anlass, um in seiner beispiellos materialreichen Monographie die Geschichte einer ganzen Epoche zu erzählen. Einer Wirtschaftsepoche, denn staatliche Metamorphosen und zwischenstaatliche Konflikte, die sich während des über 300 Jahre erstreckenden Sklavenhandels ereigneten, blockierten zwar hin und wieder die Transportwege oder zwangen zu veränderten Routen, in den heute als barbarisch empfundenen Ausbeutungsprozess griffen sie kaum ein. Genau hier liegt die Crux der Berichterstattung, sowohl für den Historiker wie für den Rezensenten. Man versuche, lautet die Aufgabe, aus heutiger Sicht *political correct* zu urteilen, auch wenn das zeitgenössische Material so gut wie nie moralische Skrupel überliefert - auch eine Diagnose, aber wohl kaum die erwünschte. Robert Harms behilft sich hin und wieder mit rhetorisch-psychologisierenden Fragen an die Empathiefähigkeit seines Chronisten:

Verspürte er Mitleid mit seinen Opfern? Oder ein sadistisches Machtgefühl? Aus seinem Tagebuch geht nur hervor, dass er entschlossen war, seine Aufgabe so gut wie möglich zu erfüllen. "Ich bin entschlossen, keine Mühe zu scheuen", schrieb er, "um meinen Arbeitgebern so zu dienen, wie die Pflicht es von mir erfordert." Was auch immer er gefühlt oder nicht gefühlt haben mag, wenn das Brenneisen das Fleisch der Gefangenen versengte - er sagte sich selbst immer wieder nur, dass er

einfach seine Arbeit zu verrichten habe.

Das sind Bußübungen des Intellektuellen, der weiß, was das Publikum verlangt, während ihn ganz andere Dinge interessieren. Und die bringt er glänzend zu Papier. *Das Sklavenschiff* ist eine brillante Wirtschaftsgeschichte des 18. Jahrhunderts, in deren Fokus ein vorindustrielles Prinzip steht. Wer in großem Maßstab Waren erzeugen will, wie das der Absolutismus mit seiner merkantilistischen Wirtschaft erstmals tat, benötigt im großen Maßstab Energie. Vor Erfindung der Dampfmaschine war das nur durch Ausbeutung von Mensch und Tier zu erzielen. Sklaven machten unrentable Bergwerke rentabel, bewirtschafteten Baumwoll- und Kaffeeplantagen und brachten vor allem ein heiß begehrtes Pulver hervor: Zucker.

Dieser Zucker wurde den Angehörigen der Oberschicht in Frankreich, Holland, Deutschland, Spanien und Italien verkauft. Es wäre also nicht zu weit hergeholt, wenn man behauptete, dass viele Afrikaner grausame Qualen litten oder einen frühen Tod starben, damit reiche Europäer sich im wahrsten Sinne des Wortes ihr Leben versüßen konnten.

Wirtschaftsgeschichte basiert auf Zahlen, menschliche Schicksale erstarren darin zu Bilanzen, und wie man es auch dreht und wendet - Robert Harms hat einen durchaus belletristischen Ansatz gefunden -, die Kälte der Kontore, der Zynismus von Statistiken lässt sich aus dem Text nicht vertreiben. Namenlose Sklaven, als Individuen historisch nicht nachweisbar, könnten nur mit einem unredlichen Aufwand an erzählerischer Phantasie plastisch gemacht werden. So bleibt es bei der Distanz zu den Opfern, Tribut an die Bedingungen der historischen Wissenschaft.

Wenn kleine Vergehen fest gehalten werden, dann gewöhnlich von ihren Opfern, wenn jedoch große Verbrechen schriftlich aufgezeichnet werden, dann geschieht das meistens vonseiten derer, die sie begehen.

Das Bordbuch des Robert Durand ist ein Täterdokument - aber eines ohne jegliches Schuldbewusstsein. Damit befindet es sich im Einklang mit dem Denken seiner Zeit, und der moralische Zeigefinger wäre zwar verständlich, aber fehl am Platze. Die Vorstellung von unveräußerlichen Naturrechten keimte in den philosophischen Studierstuben gerade mal zaghaft auf, und so wundert es nicht, dass in Ermangelung besserer Regeln der ökonomische Diskurs den Blickwinkel bestimmte. Belege finden sich im Buch zuhauf, etwa bei der an Kosten-Nutzen-Rechnungen orientierten Ernährung der Sklaven:

Ein Brei aus Favabohnen, Hirse und Maniokmehl war das Grundnahrungsmittel für die Sklaven. (...) Was die Wirkung der Bohnen anbelangte, so waren die Kommandanten von Sklavenschiffen unterschiedlicher Auffassung: Der englische Kapitän Thomas Phillips meinte, dass sie eine "eindickende Eigenschaft" hätten, auf Grund derer sich bei den Sklaven keine Diarrhö einstelle, einige französische Kapitäne waren aber über die "übel riechende Flatulenz" beunruhigt, welche die Bohnen hervorriefen, und empfahlen, dass man sie mit reichlich Salz und Pfeffer versetzen solle, um sie leichter verdaulich zu machen.

Nicht anders denken heute Rinderzüchter, wenn sie das Kraftfutter für ihre Massentiere mixen. Vollkommen zu Recht richtet sich die Empörung des Lesers gegen die Sklavenhalter und ihre Finanziere, aber man muss ihnen wohl einen kollektiven "Verbotsirrtum" zugute halten, so schwer das auch fällt. In diesem Punkt wird das Buch wirklich interessant, denn es erzählt etwas über die Evolution unseres Rechtsbewusstseins, das ja in weiten Teilen auf den Regeln einer exzessiven Sklavenhaltergesellschaft basiert, nämlich der antiken römischen. Räumen wir zunächst mit einem Vorurteil auf: Der Sklavenhandel war lange Zeit nicht rassistisch unterlegt:

In französischen Wörterbüchern der Zeit wurde das Wort "nègre", mit dem die Franzosen schwarze Sklaven bezeichneten, eher unter Zuhilfenahme geografischer als rassistischer Kriterien definiert. In Savary des Bruslons' 1723 veröffentlichtem "Dictionnaire universel de commerce" hieß es, ein "nègre" sei ein Angehöriger jener "Völker in Afrika, deren Territorium sich zu beiden Seiten des Flusses Niger erstreckt", während sich in der Ausgabe von Trevoux' "Dictionnaire Universel Français et Latin" von 1728 die Angabe fand, nègre sei "der Eigenname der Menschen, welche Nigritie bewohnen". Durch solche Definitionen wurden nur einige Schwarzafrikaner zu "Negern" erklärt. Es sollte noch 35 Jahre dauern, bis die Nachschlagewerke das Wort ausschließlich unter Bezugnahme auf die Hautfarbe definierten.

Mitglieder schwarzer Herrscherhäuser betrachtete die europäische Oberschicht - ganz hierarchiekonform - als ebenbürtig; der Riss ging nicht durch die Rassen, sondern durch die Klassen. Vor allem hatten die Afrikaner selbst die geringsten ideologischen Probleme, Angehörige der eigenen Rasse zu versklaven. Eigentum an sich selbst konnte jederzeit durch einen Gewaltakt oder einen

Urteilsspruch aufgehoben werden:

Einige waren Gefangene aus angrenzenden Königreichen, andere hatten Straftaten begangen und die Bußen dafür nicht zahlen können, deswegen waren sie selbst zur Begleichung der Schuld verkauft worden. Andere waren gewöhnliche Schuldner, die ihre Gläubiger hatten festsetzen und verkaufen lassen. Snelgrave berichtete, dass solche Gefangene normalerweise an Afrikaner und nicht an Europäer verkauft wurden. Der Grund dafür war vermutlich die Ansicht, dass Menschen, die wegen einer Schuld in Unfreiheit geraten waren, das Recht haben sollten, sich wieder freizukaufen, das heißt, das Geld, das sie schuldig waren, irgendwie aufzutreiben.

Agaja, der König von Dahomey, hielt selbst Tausende von Sklaven und erwog, als er das Geheimnis des unerhörten Menschenverbrauchs der Europäer endlich gelüftet hatte, in eigener Regie Zuckerrohrplantagen anzulegen, um mehr als nur die bloße Handelsspanne beim Arbeitskräfteverkauf einzustreichen. Seine Stammestraktionen hatte er längst ökonomisch sinnvoll reformiert:

Es ist durchaus bemerkenswert, dass König Agajas Prämiensystem eher dazu aufforderte, Gegner gefangen zu nehmen, als dazu, sie zu töten: Ein Soldat, der einen männlichen Erwachsenen als Gefangenen vorführte, erhielt das Vierfache von dem, was ein Soldat in Empfang nehmen konnte, der einen abgeschlagenen Kopf präsentierte. Dieses System finanzieller Belohnung sollte anscheinend einem älteren entgegenwirken, bei dem es um militärischen Ruhm gegangen war.

So erzählt die historische Studie jenseits des Faktischen eine faszinierende Geschichte über die verführerische und im wahrsten Sinne des Wortes demoralisierende Macht der Ökonomie. Sklavenhandel und -einsatz verliefen nach einem rein positiven, nirgendwo moralisch oder religiös gebundenem Regelwerk, das sich flexibel an die jeweiligen Gegebenheiten anpasste und dabei bisweilen äußerst moderne Formen annahm:

Eine Frage war, ob die Sklaven versichert werden konnten. Generell war dies möglich, da Sklaven im Gegensatz zu den Besatzungsmitgliedern als Teil der Fracht angesehen wurden. Artikel 11 der Ordonnance besagte, dass Sklaven zu ihrem Kaufwert versichert werden konnten - und zwar gegen gewaltsamen Tod, Ertrinken und andere nicht natürliche Todesarten. Die Versicherer legten das so aus, dass ein Sklave, der einer Krankheit erlag, eines natürlichen Todes starb und sie daher nichts zu zahlen hatten. Auch wenn er seiner Verzweiflung oder ihn überwältigenden Niedergeschlagenheit zum Opfer fiel, wurde dieser Tod auf die harte Realität des Lebens oder auf die Nachlässigkeit des Besitzers zurückgeführt, und es trat kein Versicherungsfall ein. In der Praxis wurde die Versicherung nur wirksam, wenn ein Sklave ins Wasser stürzte und ertrank oder wenn er bei einem Seegefecht ums Leben kam.

Und wie ging die Geschichte der *Diligent* aus? Als sie in Martinique eintraf, waren die Preise drastisch gesunken. Ein Erdbeben hatte die meisten Plantagen der Insel verwüstet hatte, womit nicht genügend Ernteerzeugnisse zum Ankauf neuer Sklaven zur Verfügung standen. Die Gebrüder Billy machten Verluste und stiegen aus dem Geschäftszweig aus. Reich wurden sie dennoch in ihrem angestammten Geschäftsfeld. Im gesamten 18. Jahrhundert stiegen die Getreidepreise in Europa kontinuierlich an, bis diese Entwicklung in der Französischen Revolution explodierte. In Vannes kam es schon 1765 zu Hungeraufständen. Der Bordbuchschreiber der *Diligent*, Robert Durand, war da schon lange tot, in einem Seegefecht von einer Kanonenkugel zermalmt. Von heute aus gesehen ein gerechtes Ende, denn fünf Jahre nach seinem ersten Sklavenschiffabenteuer erwarb er das Kapitänspatent und kommandierte selbst mehrere Menschentransporter; sehr ergriffen kann er von den Erlebnissen auf der *Diligent* nicht gewesen sein. Schwer zu ertragen. Selbst der nüchterne Historiker Robert Harms kommt gegen den Wunsch nach emotionaler Beteiligung nicht an und schließt sein Buch mit Emphase:

*Wir wissen nicht, wie viele von den 242 Sklaven, welche die *Diligent* 1732 nach Martinique gebracht hatte und die dort verkauft worden waren, am 13. September 1765 noch lebten. Angesichts der hohen Sterblichkeitsrate unter den Sklaven auf den Inseln kann ihre Zahl aber nicht sehr groß gewesen sein. Diejenigen von ihnen, die noch am Leben waren, müssen sich in den mehr als 30 Jahren ihrer Knechtschaft oft gefragt haben, wer damals das Schiff entsandt hatte, um sie in Eisen über den Ozean transportieren zu lassen, und wer das Geld erhielt, mit denen die Pflanzer auf Martinique ihre Arbeitskraft gekauft hatten. Vielleicht hatten sie sich in ihrer Fantasie ausgemalt, wie sie Vergeltung übten, oder zumindest in Gedanken ihrer Wut über die Personen freien Lauf gelassen, die um eines materiellen Profits willen ihr Leben ruiniert hatten.*

Kaum zu erwarten, dass afrikanischen Sklaven in der Karibik solche Erklärungen zur Verfügung standen. Sie wussten nur, dass über sie ein schreckliches Schicksal gekommen war. Hätten sie darüber hinaus begriffen, welch kühles ökonomisches Kalkül dem allen zugrunde lag, wäre es

vermutlich noch schwerer zu ertragen gewesen. Denn Ökonomie ist keine Gottheit. Sie ist ein menschengemachtes Regelwerk zum Gedeih aller. Schande über sie, schließt sie manche Menschen von den Vereinbarungen aus und bürdet ihnen unerträgliche Lasten zum Nutzen weniger auf. Schande, Schande - und Mahnung an uns Nachgeborene.

Robert Harms

Das Sklavenschiff

C.Bertelsmann, 572 S., EUR 26,-

© 2006 Deutschlandradio