

3 Afrika, der afrikanische Atlantik und die Iberer

In Afrika tanzen sogar die Götter.¹⁷⁵

Der eigentliche Ausgangspunkt dieses Buches ist Afrika. Nicht Europa. Wie im vorangegangenen Kapitel gezeigt, war Europa 1500–1840 zum größten Teil globale Peripherie. In allgemeinen Geschichtswerken zum atlantischen Sklavenhandel werden normalerweise folgende Sklavenhandelsmächte aufgezählt: England/ Großbritannien (bis 1783 mit den 13 britischen Kolonien, die sich als USA konstituierten), Portugal (bis 1822 mit Brasilien), Frankreich, Spanien (bis 1825 mit den kontinentalen Kolonien Mittel- und Südamerikas, Niederlande, Dänemark sowie weitere baltische Gebiete. Seit dem revolutionären Artikel über den Sklavenhandel nach Spanisch-Amerika ist klar, dass die iberischen Mächte Portugal und Spanien sowie Sklavenhändler aus Brasilien, Kuba, Uruguay sowie anderen spanisch-amerikanischen Gebieten quantitativ die meisten Menschen aus Afrika – ich verleibe zunächst einmal auf diesem generalisierenden Niveau – in die Amerikas verschleppt haben: von 1492 bis um 1880 ungefähr sieben Millionen der insgesamt elf Millionen lebend in die Amerikas gelangter versklavter Menschen aus Afrika.¹⁷⁶ Die traditionelle Listung enthält mehrere Denk- und Wahrnehmungsfehler, die – wie der sprichwörtliche Elefant im Raum – vor allem in der allgemeineren englischsprachigen Literatur aus Großbritannien und/ oder den USA nicht oder sehr selten in diesem Zusammenhang erwähnt werden. Die wichtigsten sind:

- 1) Die meisten und – als Agenten der ersten *slaving*-Aktionen und des Transports aus den *slaving zones* in Afrika zur atlantischen Küste – wichtigsten Sklavenjäger, Versklaver und Sklavenhändler des modernen Sklaverei-Atlantiks waren Afrikaner und Afrikanerinnen in eigener Souveränität sowie afrikanische Atlantikkreolen (meist Nachkommen europäischer oder europastämmiger und afrikanischer Väter und afrikanischer sowie indigener Frauen).
- 2) Die meisten Sklavenhandelsschiffe fuhren aus den Amerikas ab, vor allem aus Häfen, die von iberischen Mächten (wie Spanisch-Amerika bis 1810, Brasilien bis 1822 sowie Kuba und Puerto Rico) oder von ehemals iberischen Territorien kontrolliert wurden (wie Brasilien oder Uruguay).¹⁷⁷ Es war, im Überblick der fünf Jahrhunderte von 1400–1900, ein Süd-Süd-Geschäft mit periodischer europäischer Ober-Kontrolle des Mittelstücks von AAA – dem Atlantik, den Kolonien in den Amerikas sowie seit 1830 auch mehr und mehr von *slaving zones* in Afrika.

175 Santana Pérez, Germán, „El África Atlántica. La construcción de la historia atlántica desde la aportación africana“, in: Vegueta. Anuario de la Facultad de Geografía e Historia 14 (2014), S. 11–25; Ortiz, Fernando, „Los bailes de los negros“, in: Ortiz, Los bailes y el teatro de los negros en el folklore de Cuba, La Habana: Editorial de Ciencias Sociales 1981, S. 167–266, 195.

176 Borucki, Alex; Eltis, David; Wheat, David, „Atlantic History and the Slave Trade to Spanish America“, in: The American Historical Review 120:2 (2015), S. 433–461.

177 www.slavevoyages.org (01. Juli 2022).

- 3) Dazu kommt der fundamentale Fehler in der Chronologie, schon auf Karl Marx zurückgehend, dass die kapitalistische Moderne (und damit das System AAA) „grob angeschlagen“ erst um 1650 eingesetzt habe.

Der Beginn der modernen Sklaverei in Afrika

Die moderne Sklaverei beginnt in Afrika und bei den sich zunächst auf Afrika sowie westafrikanische Inseln fokussierenden Iberern schon im 14. Jahrhundert. Sklaverei- und Sklavenhandels-Regimes im subsaharischen Afrika überlappten und durchdrangen sich bis weit in zentrale Gebiete des Kontinents mit arabisch-berberischen Sklaverei- und Sklavenhandels-Regimes. Im Grunde war der interregionale, transkulturelle und transimperiale Sklavenhandel um 1500 ein Süd-Nord-Sklavenhandel (zwischen afrikanischen Gesellschaften/ Territorien, aus Gebieten Afrikas in Richtung des arabisch-berberischen Nordafrika, Arabien, weiterer osmanischer Gebiete sowie nach Europa). Mit der Erschließung des Atlantiks setzte um 1520 ein immer massiverer Süd-Süd-Sklavenhandel ein, der transatlantisch von Ost nach West verlief und eine Verbindung zum Mittelmeer hatte. Die um 1500 eher noch peripheren Europäer, zu dieser Zeit meist Iberer oder mediterrane Kapitäne und Sklavenhändler, beteiligten sich an diesen Geschäften in Nordafrika, dem westlichen Mittelmeer sowie, mit Erreichen des Senegals und der Besetzung westafrikanischer Inseln, in den Tropen.¹⁷⁸ In Nordafrika und im westlichen Mittelmeer versuchten sie es über Conquistas, Razzien und Piraterie/ Korsarentum sowie seit Erreichen der Tropen als Juniorpartner afrikanischer Eliten. Der Atlantik wurde zum Trans-Atlantik; die bereits mehrfach erwähnte *Atlantisierung* wurde eine Art Meeres-Motor der neuzeitlichen Globalgeschichte und der frühen Globalisierung.¹⁷⁹

Die wichtigsten herrschaftlichen Entstehungsbedingungen des Sklaverei-Atlantiks unter Einbeziehung von Europäern – wie gesagt, ich bleibe noch sehr allgemein –, die sich am Handel/ Tausch mit afrikanischen Souveränitäten sowie afrikanischen Skla-

178 Caldeira, Arlindo Manuel, „Learning the Ropes in the Tropics. Slavery and the Plantation System on the Island of São Tomé“, in: *African Economic History* 39 (2011), S. 35–71; Caldeira, „Aprender os Trópicos. Plantações e trabalho escravo na ilha de São Tomé“, in: Vaz do Rego Machado, Margarida; Gregorio, Rute Dias; Silva, Susana Serpa (eds.), *Para a história da escravatura insular nos séculos XV a XIX*, Lisboa: CHAM, 2013, S. 25–54; Santana Pérez, Germán, „Mercaderes hispanos en África subsahariana antes de la Unión Ibérica, 1503–1580“, in: Pérez García, Rafael M.; Fernández Chaves, Manuel F.; Belmonte Postigo, Jose Luis (eds.), *Los negocios de la esclavitud. Tratantes y mercados de esclavos en el Atlántico Ibérico, siglos XV–XVIII*, Sevilla: Universidad de Sevilla, 2018, S. 71–92.

179 Morgan, Philipp D., „Atlantic Studies Today“, in: Lerg, Charlotte A.; Lachenicht, Susanne; Kimmage, Michael (eds.), *The TransAtlantic Reconsidered*, Manchester: Manchester University Press, 2018, S. 52–75. Eines der Beispiele für transatlantische Geschichte unter Einschluß der *memory*-Dimension ist: Felipe-González, Jorge; Lawrance, Benjamin N.; Cole, Gibril R., „The Amistad Saga. A Transatlantic Dialogue“, in: *Oxford Research Encyclopedia of Latin American History* (<https://doi.org/10.1093/acrefore/9780199366439.013.941>).

venhändlern und Sklavenhändlerinnen beteiligten, waren erstens die zentrale Lage Portugals seit dem Hundertjährigen Krieg.¹⁸⁰ Zweitens die Tatsache, dass iberische Portugiesen und deren sehr unternehmungsfreudige Krone Zugriff auf die Schätze Nordwestafrikas (Marokkos) und der islamischen Gebiete überhaupt erlangen wollten (und die kürzesten Routen hatten) sowie drittens die Unterlegenheit der iberischen und anderer Europäer, später der Eurokreolen sowie Atlantikkreolen aus den Amerikas in Westafrika.¹⁸¹ Dazu kam die dynamische Entwicklung der Kosmologie, Kartografie und insgesamt des Wissens um die Welt im Süden und Südwesten Europas – die Modernität der Renaissance spielte durchaus eine eigene Rolle.¹⁸² Sie hat dazu geführt, dass sich spätere Europäer den Afrikanern für überlegen hielten (ein Topos, der vor allem von der traditionellen britischen und USA-amerikanische Historiografie zu voller Blüte geführt worden ist). Bei genauerer Betrachtung ist die Unterlegenheit der Iberer, vor allem der Portugiesen, seit um 1460 aber ziemlich klar.¹⁸³ Sie wurde durch die Misserfolge der späten „Kreuzzüge“, ebenfalls vor allem für Portugal (Alcazarquivir/ Alcácer-Quibir 1578!), mehr als bestätigt.¹⁸⁴

Meist wird Westafrika in Geschichtswerken zur Sklaverei (in den Amerikas) in einer Opferperspektive präsentiert. Opfer aus Westafrika gab es durchaus sehr viele. Ich mache hier aber das Gegenteil: Ich stelle afrikanische Akteure des – die Dopplung ist gewollt – afrikanisch-transatlantischen Sklaverei-Atlantiks in den Mittelpunkt. Bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts, manchmal auch darüber hinaus, lag die Kontrolle über Sklaven-„Produktion“, Sklavenlieferungen und Sklavenhandel

180 Muhaj, Ardian, „Portugal as a Rising ‚Periphery‘ of Europe at the Beginning of the Fifteenth Century“, in: Instituto de Estudios Ceuties (ed.), I Congreso internacional. Los orígenes de la expansión europea. Ceuta 1415, Ceuta: Papel de Aguas, 2019, S. 31–42; Nicolussi-Köhler, Stephan, „Vom Mittelmeer zur Nordsee. Der atlantische Handel im Spätmittelalter“, in: Obenaus, Andreas (ed.), Europas maritime Expansion. Ideen und Innovationen, Entdeckungen und Eroberungen vom 9. bis zum 18. Jahrhundert, Wien: Mandelbaum Verlag, 2021, S. 92–111.

181 Blake, John W. (ed.), Europeans in West Africa. 1450–1560. Documents to Illustrate the Nature and Scope of Portuguese Enterprise in West Africa, the Abortive Attempt of Castilians to Create an Empire There, and the Early English Voyages in Barbary and Guinea, London: Hakluyt Society, 1942; Caldeira, Arlindo Manuel, Escravos e Traficantes no Império Português. O Comércio Negreiro Português no Atlântico Durante Os Séculos XV a XX, Lisboa: Esfera dos Livros, 2013.

182 Roeck, Bernd, Der Morgen der Welt. Geschichte der Renaissance, München: Beck 2017 (= Historische Bibliothek der Gerda Henkel Stiftung).

183 Bennett, Herman L., African Kings and Black Slaves. Sovereignty and Dispossession in the Early Modern Atlantic, Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 2018; Gomez, Michael A., African Dominion. A New History of Empire in Early and Medieval West Africa, Princeton: Princeton University Press, 2018; Caldeira, Arlindo Manuel, „O tráfico de escravos na costa ocidental africana nos séculos XV e XVI. Primeiras viagens, estratégias de exploração, papel dos arquipélagos de Cabo Verde e de São Tomé e Príncipe“, in: Pérez García, Rafael M.; Fernández Chaves, Manuel F.; França Paiva, Eduardo (eds.), Tratas, esclavitudes y mestizajes. Una historia conectada, siglos XV–XVIII, Sevilla: Editorial Universidad de Sevilla, 2020, S. 19–42.

184 Weber, Benjamin (ed.), Croisades en Afrique. Les expéditions occidentales à destination du continent africain, XIIIe–XVIIe siècle, Toulouse: Méridiennes; Presses Universitaires du Midi, 2019.

in Afrika in der Hand von afrikanischen Akteuren.¹⁸⁵ Europäer hatten dort bis weit in das 19. Jahrhundert keine militärische Überlegenheit.¹⁸⁶ Am Beginn, also im 15. Jahrhundert, kamen auf den iberischen Schiffen neue Handelspartner in einen alten Handel, die es zunächst zu „disziplinieren“ galt. Da die Iberer, hier Portugiesen und Kastilier, auch in Konkurrenz gegeneinanderstanden, war das ziemlich einfach. Herbert Klein schreibt dazu:

The arrival of the Portuguese explorers and traders on the sub-Saharan African coast in the early 1400s would ultimately represent a new development in the history of the slave trade in Africa in terms of the intensity of its development, the sources of its slaves, and the uses to which these slaves would be put. But initially there was little to distinguish the Portuguese traders from the Muslim traders of North Africa and the sub-Saharan regions. Portuguese interest was primarily directed toward controlling the North African Saharan routes by opening up a route from the sea. Their prime interest was gold, with slaves, pepper, ivory, and other products as only secondary concerns. Even when they began shipping slaves in 1444, they were mainly sent to Europe to serve as domestic servants, Africans had already arrived at these destinations via the overland Muslim-controlled caravan routes, and thus the new trade was primarily an extension of the older patterns.¹⁸⁷

Heute sollte keine Geschichte der atlantischen Sklaverei – verstanden als Sklavenjagd, *slaving*, lokale Sklavereien, überregionale Sklavenhandels-Systeme und globale Sklaverei-Regimes (meist an Land) – in Europa beginnen. Der Grund dafür ist, dass sich Europa, speziell West- und Südwest-Europa, wie im ersten Kapitel dargelegt, von einem Sklaven-Liefergebiet für entwickeltere Gebiete (wie Byzanz oder das Kalifat und die jeweiligen Nachfolgegesellschaften) bis um 1300 in ein Gebiet spezieller interner kollektiver Sklavereien wandelte – natürlich mit *frontier*-Regionen, an denen weiter viele Menschen versklavt wurden. Interne, sehr mobile und dynamische Sklavereien, durchaus im Sinne von „ein Herr-ein Sklave“ (wenn auch ohne „römisches“ Recht des formalen Privateigentums, aber oft mit Einfluss islamischer oder lokaler Rechts-Traditionen) spielten besonders in Afrika eine Rolle,¹⁸⁸ aber auch – mit vollständig eigenen Rechtsgrundlagen – im präkolonialen Amerika und in den Gebieten, die bis ins 19. Jahrhundert noch nicht kolonisiert waren (siehe Kapitel 4 „Sklaverei-Regimes in den Amerikas“).

185 Klein, Herbert S., *The Atlantic Slave Trade*, Cambridge: Cambridge University Press, 2010, hier S. 53, 106 und 108; Thornton, John K., *Africa and Africans in the Making of the Atlantic World, 1400–1800*, Cambridge: Cambridge University Press, 1998.

186 Sharman, Jason C., *Empires of the Weak. The Real Story of European Expansion and the Creation of the New World Order*, Princeton: Princeton University Press, 2019.

187 Klein, Herbert S., *The Atlantic Slave Trade*, Cambridge: Cambridge University Press, 1999, S. 9.

188 Lovejoy, Paul E., „Eslavitud y comercio esclavista en el África Occidental. Investigaciones en curso“, in: Velázquez, María Elena (ed.), *Debates históricos contemporáneos. Africanos y afrodescendientes en México y Centroamérica*, México: Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos; Instituto Nacional de Antropología e Historia; Institut de Recherche pour le Développement; Universidad Nacional Autónoma de México, 2011, S. 35–57.

Aus afrikanischer Perspektive – wobei das „afrikanisch“, wie gesagt, ebenso eine Generalisierung darstellt wie das Pauschalisieren „der Europäer“ – waren die Involvierten „Könige“,¹⁸⁹ Handels-„Prinzen“, Eliten/ *chiefs* sowie Kaufleute und Transport-Chefs unter meist enger Kontrolle der jeweiligen politisch-militärischen Eliten,¹⁹⁰ aber auch von *big men/ chiefs* oder von kollektiven Akteuren aus nicht-staatlichen Gesellschaften (wie Geheimgesellschaften), d. h. meist jüngere Männer bzw. Verwandte der jeweiligen Anführer oder Kanuführer und Karawanenchefs und ihre Untergebenen (aber auch Frauen).¹⁹¹

Ein paradigmatischer Handelsprinz des 19. Jahrhunderts am Río Pongo (heute Guinea) wird vom atlantischen Sklavenhändler Theodore Canot (oder Conneau) be-

189 Siehe zum Beispiel: Araujo, Ana Lucia, „Dahomey, Portugal and Bahia. King Adandozan and the Atlantic Slave Trade“, in: *Slavery & Abolition* 33:1 (2012), S. 1–19; Araujo, „La correspondance du Roi Adandozan avec la couronne portugaise. Petite histoire d’une grande amitié“, in: Saupin, Guy (ed.), *Africains et Européens dans le monde atlantique XVe–XIXe siècle*, Rennes: Presses Universitaires de Rennes, 2014, S. 129–151; Dalrymple-Smith, Angus E., *Commercial Transitions and Abolition in West Africa 1630–1860*, Leiden: Brill, 2019 (*Studies in Global Slavery* 9).

190 Hanley, Ryan, „The Royal Slave. Nobility, Diplomacy and the ‚African Prince‘ in Britain, 1748–1752“, in: *Itinerario* 39:2 (2015), S. 329–347; ein Kaufmann aus Ijebu, dem Staat, der die Sklavenhandelsrouten zwischen Ibadan und Lagos kontrollierte und von Ijaw-Razzienkriegern in die atlantische Sklaverei verkauft wurde, bietet Material über afrikanische Kaufleute: Lloyd, Peter C., „Osifekunde of Ijebu“, in: Curtin, Philip D. (ed.), *Africa Remembered. Narratives by West Africans from the Era of the Slave Trade*, Madison: University of Wisconsin Press, 1967, S. 218–288; Law, Robin, „Early European Sources Relating to the Kingdom of Ijebu (1500–1700). A Critical Survey“, in: *History in Africa* 13 (1986), S. 245–260; Ramos de Santana, Aderivaldo, „A Extraordinária Odisseia do Comerciante Ijebu que foi Escravo no Brasil, e Homem Livre na França (1820–1842)“, in: *Revista Afro-Ásia* 57 (2018), S. 9–53; siehe auch: Ojo, Olatunji, „The Organization of the Atlantic Slave Trade in Yorubaland, ca. 1777 to ca. 1856“, in: *The International Journal of African Historical Studies* 41:1 (2008), S. 77–100; Wheat, David, „Garcia Mendes Castelo Branco, fidalgo de Angola y mercader de esclavos en Veracruz y el Caribe a principios del siglo XVII“, in: Velázquez, María Elisa (ed.), *Debates históricos contemporáneos. Africanos y afrodescendientes en México y Centroamérica*, México, D.F.: INAH; CEMCA; UNAM-CIALC; IRD, 2011, S. 85–107 (unter: <http://books.openedition.org/cemca/197#ftn3> [25. Juli 2014]).

191 Coquery-Vidrovitch, Catherine; Lovejoy, Paul E. (eds.), *The Workers of African Trade*, Beverly Hills: Sage Publications, 1985; Austen, Ralph A.; Derrick, Jonathan, *Middlemen of the Cameroons Rivers. The Duala and their Hinterland, c. 1600 – c. 1960*, Cambridge: Cambridge University Press, 1999; Perbi, Akosua Adoma, „Merchants, Middlemen and Monarchs“, in: Kessel, Ineke van (ed.), *Merchants, Missionaries, and Migrants. 300 Years of Dutch-Ghanaian Relations*, Amsterdam: KIT Publishers, 2002, S. 33–41; Perbi, „Slavery and the Slave Trade up to the eighteenth Century“, in: Perbi, *History of Indigenous Slavery in Ghana. From the Fifteenth to the Nineteenth Century*, Ghana: Sub-Saharan Publishers, 2004; Coquery-Vidrovitch, Catherine, „African Slavery in the Nineteenth Century. Inseparable Partner of the Atlantic Slave Trade“, in: Tomich, Dale W.; Lovejoy, Paul E. (eds.), *The Atlantic and Africa. The Second Slavery and Beyond*, Albany: State University of New York Press, 2021, S. 7–17.

schrieben.¹⁹² Canot war ein französisch-italienischer Abenteurer, der zunächst von Kuba, später auch von Europa und den USA, in Afrika seine Geschäfte betrieb. Die wichtigste Macht des Hinterlandes, Futa Jallon, die das Ästuar der Río Pongo als atlantisches Sklavenhandelsportal nutzte, strebte eine Sklavenhandels-Allianz mit ihm an – gegen andere etablierte Atlantikkreolen/ Faktoren. Ende 1827 hatte sich Canot als Faktor selbständig gemacht. Er empfing eine Karawane mit einem „Führer von wirklich fürstlichem Rang“, d. h., ein Handelsprinz, der von „König“ Ali Mami von Futa Jallon zur Handelsniederlassung Canots in Kambia gesandt worden war.¹⁹³ Ali Mami lud Canot ein, mit einer Karawane nach Timbo in Futa Jallon zu kommen. Canots Bericht ist eine der eher seltenen europäisch-atlantischen Beschreibungen der Interna einer Sklavenkarawane und der afrikanischen Sklavenhändler.¹⁹⁴ Canot stellt sich in seinem typischem rassistischen *basso continuo* als die entscheidende Figur dar. Er war es aber nicht. Canot war Juniorpartner. Seniorpartner waren der Handelsprinz und die afrikanisch-islamischen Eliten. Der Karawanenführer und Handelsprinz *Mami-di-yong*, der im Auftrag des Fulbe (*fulani*, *peul*)-Königs Ali Mami von Futa Jallon agierte, übernahm zur Sicherheit sogar den Stützpunkt von Canot an der Küste, um ihn „vor dem Mulatten Mongo [Ormond] in Bangalang“ zu schützen.¹⁹⁵ Der „Mullatte Mongo“ John Ormond, Sohn eines Europäers und einer Afrikanerin, hatte versucht, seine Vorherrschaft im atlantischen Sklavenhandel zu verteidigen. Junior Canot war ein günstigerer Partner für die Sklavenhändler der Fulbe von Futa Jallon.

192 Von den Lebenserinnerungen Canots, die seit Mitte des 19. Jahrhunderts zirkulieren, gibt es mehrere Ausgaben: Canot, Theodore, *Sklaven für Havanna. Der Lebensbericht des Sklavenhändlers Theodore Canot 1826–1839*, Pleticha, Hans (ed.), Stuttgart; Wien: Edition Erdmann; Thiemann, 1988 (Alte abenteuerliche Reiseberichte). Das ist die heute am weitesten verbreitete gekürzte Ausgabe, siehe auch: Canot, *Abenteurer afrikanischer Sklavenhändler*, Wiesbaden: Fourier Verlag GmbH, 2003 (Nachdruck der Auflage OB Gent von 1931 ohne Kürzungen); Originalmanuskript nach Bearbeitung von Brantz Mayer: Mayer, Brantz (ed.), *Captain Canot; or Twenty Years of an African Slaver being an Account of His Career and Adventures on the Coast, in the Interior, on Shipboard, and in the West Indies. Written out and Edited from the Captain's Journals, Memoranda and Conversations*, by Brantz Mayer, New York; London: D. Appleton and Company; George Routledge and Co., 1854 (www.gutenberg.org/files/23034/23034-h/23034-h.htm [10. Oktober 2010]); Reprint: New York: Arno, 1968 sowie Originalmanuskript vor der Bearbeitung von Mayer: Conneau, Theophilus, *A Slaver's Log Book, or 20 Years Residence in Africa. The Original 1853 Manuscript by Captain Theophilus Conneau*, Englewood Cliffs: Prentice Hall, 1976.

193 Canot, Theodore, „14. Kapitel. Botschaft von König Ali Mami mit Einladung, ihn in Timbo in der afrikanischen Wildnis zu besuchen. Seltsame geographische Erklärung der Reiseroute“, in: Canot, *Abenteurer afrikanischer Sklavenhändler*, S. 147–154; Conneau, Theophilus, „Chapter 12th. Ama-De-Bella Visits Our Factory“, in: Conneau, *A Slaver's Log Book, or 20 Years Residence in Africa. The Original 1853 Manuscript by Captain Theophilus Conneau*, Englewood Cliffs: Prentice Hall, 1976, S. 63–70. Zum Hintergrund siehe: Mouser, Bruce, „Continuing British Interest in Coastal Guinea-Conakry and Futa Jalloo Highlands (1750 to 1850)“, in: *Cahiers d'études africaines* 172 (2003), S. 761–790.

194 Zu anderen europäischen Perspektiven siehe: Mouser, Bruce, „Forgotten Expedition into Guinea, West Africa, 1815–17. An Editor's Comments“, in: *History in Africa* 35 (2008), S. 481–489.

195 Conneau, „Chapter 12th. Ama-De-Bella Visits Our Factory“, S. 63–70.

Canot wird folgendermaßen charakterisiert: „the cynical Theodore Canot, known to the trade as Mongo Gunpowder („mongo“ is the Mandingo word for „king“) claimed to be an Italian“.¹⁹⁶ In Wirklichkeit war Canot ein Sklavenhandels-Kosmopolit mit viel Afrika, viel Atlantik und vielen Amerikas (und ein bisschen Europa).¹⁹⁷ Und er kannte alle Besonderheiten des Sklavenschmuggels und des Verkaufs großer Gruppen illegal angelandeter Versklavter aus Afrika in der aufstrebenden *Second Slavery* Kubas.

Im 19. Jahrhundert akkumulierten afrikanische *merchants* in einigen Gebieten so viel Kapital und Status, dass einige Autoren vom Entstehen einer afrikanischen Kaufleute-Klasse sprechen. Sie bestand aus Männern und, wie gesagt, Frauen.¹⁹⁸ Die Regularien des Handels mit Menschen spielten für die Unterscheidung vor allem zwischen Christen und Muslimen, aber auch anderen Religionen, keine ganz wichtige Rolle. In Westafrika etwa galt vor allem die Unterscheidung zwischen Muslimen und Nichtmuslimen – Muslime versklavten einfach mehr Menschen und waren oft Razzien-Krieger und Sklavenhändler.¹⁹⁹

In Westafrika existierten in diesem Sinne drei große Regionen.²⁰⁰ Erstens das nördliche Westafrika, vor allem am Senegal und Gambia, an der Guinea-Küste (heutiges Sierra Leone,²⁰¹ Guinea sowie Guinea-Bissau); zweitens die Gebiete, die zunächst El Mina, *costa de ouro*, Benin und *costa de camarão* hießen sowie im englischen Sprachgebrauch *Gold-coast* und *Slave-coast* (mit Calabar) und drittens die Gebiete des zentralen Westafrikas (Guinea ecuatorial, Loango, Congo und Ndongo/ Angola²⁰²).

196 Howe, George L. „The Slave Trade“, in: Howe, Mount Hope. A New England Chronicle, New York: Viking Press, 1959, S. 97–133, S. 116. Nach heutigen sprachwissenschaftlichen Forschungen handelt es sich um das Mande-Wort *mogō* (= Person, Mensch, im Sinne von „big man“), siehe: Kastenholz, Raimund, Sprachgeschichte im West-Mande. Methoden und Rekonstruktionen, Köln: Köppe, 1996 (Mande Languages and Linguistics/ Langues et Linguistique Mandé, 2), S. 196.

197 Zu kosmopolitischen Mongos und zu John Ormond, siehe: Zeuske, Michael, „Afrika“, in: Zeuske, Die Geschichte der Amistad. Sklavenhandel und Menschenschmuggel auf dem Atlantik im 19. Jahrhundert, Stuttgart: Reclam, 2012, S. 139–211; sowie: Zeuske: „Mongos und Negereros, Kapitane und Mannschaften“, in: Ebd., S. 125–138.

198 Reynolds, Edward, „The Rise and Fall of an African Merchant Class on the Gold Coast 1830–1874“, in: Cahiers d’études africaines 14, no. 54 (1974), S. 253–264; Adumbrate, Kwabena, „Abolition, Economics, Gender and Slavery. The Expansion of Women’s Slaveholding in Ghana, 1807–1874“, in: Slavery & Abolition 31:1 (2010), S. 117–136.

199 Lovejoy, Paul E., „Patterns in Regulation and Collaboration in the Slave Trade of West Africa“, in: Leidschrift 22:1 (2007), S. 41–57.

200 Ebd.

201 Howard, Allen M., „Nineteenth-Century Coastal Slave Trading and the British Abolition Campaign in Sierra Leone“, in: Slavery & Abolition 27:1 (2006), S. 23–49.

202 Wheat, „Garcia Mendes Castelo Branco, fidalgo de Angola y mercader de esclavos en Veracruz y el Caribe a principios del siglo XVII“, in: Velázquez, María Elisa (eds.), Debates históricos contemporáneos. Africanos y afrodescendientes en México y Centroamérica, México, D.F.: INAH; CEMCA; UNAM-CIALC; IRD, 2011, S. 85–107 (<http://books.openedition.org/cemca/197#ftn3> [01. Juli 2022]); Thornton, John K., A History of West Central Africa to 1850, Cambridge; New York: Cambridge University Press, 2020 (New Approaches to African History), passim; Sapede, Thiago C., „Negociar como

Afrikanische *slaver* und „Kaufleute“ waren meist Teil der jeweiligen Elite oder sogar die Anführer militärischer Eliten und insbesondere seit dem 19. Jahrhundert auch Kaufleute-Gruppen.²⁰³ Afrikanische Staaten oder Herrschaftsgebilde formierten sich als regelrechte Sklavenjagd-Institutionen vor allem im 18. und 19. Jahrhundert.²⁰⁴ Afrikanische Städte spielten eine wichtige Rolle im Sklavenhandel (und als Ort von Sklavereien).²⁰⁵ Es gab aber auch nichtstaatliche „Kaufleute-Krieger“, oft als Razzienkriegs- und Transportunternehmer. Einige nutzten Kanus oder Boote – sie lassen sich wie Wikinger oder Kariben-Kriegskanubesatzungen vorstellen, oder wie die Samal in der malayischen Inselwelt bzw. *freebooters* in der Karibik. Es gab aber auch Razzienkriegs-/ Handels-/ Transporttrupps zu Fuß oder auf Reittieren. Afrikanische Träger

dantes: católicos e protestantes no trato de escravizados no reino do Congo do século XVIII. 1752–1800”, in: *História e Economia. Revista Interdisciplinar* Vol. 12:1, São Paulo (2014), S. 15–35.

203 Reynolds, Edward, „The Rise and Fall of an African Merchant Class on the Gold Coast 1830–1874“, in: *Cahiers d'études africaines* 14, no. 54 (1974), S. 253–264; Henige, David; Johnson, Marion, „Agaja and the Slave Trade. Another Look at the Evidence“, in: *History in Africa* 3 (1976), S. 57–67; Henige, „John Kabes of Komenda. An Early African Entrepreneur and State Builder“, in: *Journal of African History* 18 (1977), S. 1–19; Law, Robin, „Slave-Raiders and Middlemen, Monopolists and Free Traders. The Supply of Slaves for the Atlantic Trade in Dahomey, c. 1715–1850“, in: *Journal of African History* 30 (1989), S. 45–68; MacGaffey, Wyatt, „Dialogues of the Deaf. Europeans on the Atlantic Coast of Africa“, in: Schwartz, Stuart B. (ed.), *Implicit Understandings. Observing, Reporting, and Reflecting on the Encounters between Europeans and Other Peoples in the Early Modern Era*, Cambridge; New York: Cambridge University Press, 1994, S. 249–267; Jones, Adam; Sebald, Peter, *An African Family Archive. The Lawsons of Little Popo/ Aneho (Togo) 1841–1938*, Oxford: Oxford University Press, 2005 (*British Academy Fontes Historiae Africae*, New Series 7); M'baye, Babacar, „The Economic, Political, and Social impact of the Atlantic Slave Trade on Africa“, in: *The European Legacy: Toward New Paradigms* 11:6 (2006) (= *Modern Perspectives on Slavery*), S. 607–622; Diakité, Tidiane, *La traite des Noirs et ses acteurs africaines du XVe au XIXe siècle*, Paris: Éditions Berg international, 2008; Heywood, Linda M., „Slavery and its Transformation in the Kingdom of Kongo. 1491–1800“, in: *Journal of African History* 50 (2009), S. 1–22; Beswick, Stephanie; Spaulding, Jay (eds.), *African Systems of Slavery*, Trenton; Asmara: Africa World Press, Inc, 2010; Duke, Antera, *The Diary of Antera Duke, an 18th-Century African Slave Trader*, ed. Behrendt, Stephen D.; Latham, A.J.H.; Northrup, David, Oxford: Oxford University Press, 2010; Newson, Linda A., „Africans and Luso-Africans in the Portuguese Slave Trade on the Upper Guinea in the Early Seventeenth Century“, in: *Journal of African History* 53:1 (2012), S. 1–24; Hanley, Ryan, „The Royal Slave. Nobility, Diplomacy and the ‚African Prince‘ in Britain, 1748–1752“, in: *Itinerario* 39:2 (2015), S. 329–347; Barcia Zequeira, María del Carmen, „La vida cotidiana en Gallinas“, in: Barcia Zequeira, Pedro Blanco, *el negrero, La Habana: Ediciones Boloña*, 2018 (*Collección Raíces*), S. 75–81; Ramos de Santana, Aderivaldo, „A Extraordinária Odisseia do Comerciante Ijebu que foi Escravo no Brasil, e Homem Livre na França (1820–1842)“, in: *Revista Afro-Ásia* 57 (2018), S. 9–53.

204 Jones, Adam, „The Procurement of Slaves“, in: Jones, *From Slaves to Palm Kernels. A History of the Galinhas Country (West Africa), 1730–1890*, Wiesbaden: Steiner, 1983, S. 45–51; Anquandah, James K., „Researching the Historic Slave Trade in Ghana. An Overview“, in: Anquandah (ed.), *The Transatlantic Slave Trade. Landmarks, Legacies, Expectations*, Accra: Sub-Saharan Publishers, 2007, S. 23–53.

205 Lovejoy, Paul E., „The Urban Background of Enslaved Muslims in the Americas“, in: *Slavery & Abolition* 26:3 (2005), S. 349–376.

des Handels sollten nach den jeweiligen Hauptregionen der afrikanischen Sklavenküsten und sogar nach den einzelnen Handelsorten unterschieden werden, ebenso wie Handelsgüter (*commodities*).²⁰⁶ Das große Problem im Vergleich mit Kaufleuten und Unternehmern anderer Weltregionen (z. B., Europa oder Amerika) ist: Wo sind ihre akkumulierten Kapitalien geblieben? Möglicherweise findet sich die Lösung in eben dem mehrfach erwähnten Basis-Kapital in Afrika, d. h. dem Kapital menschlicher Körper und der Persistenz politischer Macht bestimmter Clans, *kings* und Familien. Toby Green vermerkt zu diesem Problem, nachdem er die „existence of multiple currencies“ in Senegambien/ Afrika dargelegt hat: „So, where gold and silver were being used to accrue ‚hard‘ currencies in Eurasia, valuable currencies in Senegambia were being used as the glue of reciprocal giving that holds societies together, even as the hierarchies within those societies expanded.“²⁰⁷

In bestimmten Gebieten spielten muslimische Sklavenhändler eine wichtige Rolle in Bezug auf den Sklavenhandel in Afrika und partiell auch auf dem Atlantik. Paul Lovejoy sagt dazu unter Einbeziehung des oben erwähnten Futa Jallon:

Virtually all slaves leaving from Senegambia passed through Muslim hands. Similarly, Muslims were responsible for exporting many enslaved people from Sierra Leone and the upper Guinea coast, especially those who came from Futa Jallon or elsewhere in the interior. Muslim merchants were also active in Asante, specifically to the north, and also in the hinterland of the Bight of Benin, even though the major exporting states from these regions were not Muslim. Muslim commercial networks therefor covered much of West Africa and catered to several of the major exporting regions of the trans-Atlantic slave trade as customarily defined.²⁰⁸

Allerdings muss gesagt werden, dass von Muslimen Versklavte meist in den Gebieten blieben, die von Muslimen beherrscht wurden. Sie stellten sehr große Gruppen von Versklavten in Westafrika oder wurden in die Sahara bzw. in muslimische Gebiete von Nordafrika oder den Vorderen Orient verkauft. Muslimische Sklaven, die

206 Lovejoy, Paul E., „The Trans-Atlantic Slave Voyage Database and the History of the Upper Guinea Coast“, in: African Economic History 38 (2010; = Special Issue: The Trans-Atlantic Slave Trade Database and African Economic History), S. 1–28; Ribeiro da Silva, Filipa; Sommerdyk, Stacey, „Reexamining the Geography and Merchants of the West Central African Slave Trade. Looking behind the Numbers“, in: African Economic History 38 (2010; = Special Issue: The Trans-Atlantic Slave Trade Database and African Economic History), S. 77–106.

207 Green, Toby, „Conclusion. Inequality and the seeds of change in Greater Senegambia“, in: Green, A Fistful of Shells. West Africa from the Rise of the Slave Trade to the Age of Revolution, Chicago: University of Chicago Press, 2019, S. 102–107, hier S. 105 und 106; Adam Jones hat darauf verwiesen, dass Kontrolle über Sklavenhandel für afrikanische *chiefs*, etc. im Wesentlichen Kontrolle über Konsumgüter bedeutete; siehe: Jones, Adam, „Wealth Brought by the Slave Trade“, in: Jones, From Slaves to Palm Kernels. A History of the Galinhas Country (West Africa), 1730–1890, Wiesbaden: Steiner 1983, S. 78–80: „If the slave trade did not directly stimulate the creation of further wealth, it did bring at least a superficial glamour“ (Ebd., S. 80).

208 Lovejoy, Paul E., „The Urban Background of Enslaved Muslims in the Americas“, S. 349–376, hier S. 350.

direkt an Christen verkauft wurden, bildeten in der Gesamtmenge der aus Afrika Verschleppten eher kleine Gruppen.²⁰⁹ Auch deswegen spielten afrokreolische sowie luso-afrikanische Gruppen und Sepharden als Broker eine wichtige Rolle.²¹⁰

Es gab afrikanische, kreolische sowie afrikanisch-europäische Träger des Handels, die oft zugleich Faktoren in Afrika waren.²¹¹ Sklavenhändler waren, wie oben bereits gesagt, nicht nur Männer, sondern auch Frauen als Sklavenhändlerinnen. Am Senegal, auf den westafrikanischen Inseln, in Cacheu, den „rios Guiné de Cabo Verde“, auf Gorée sowie Angola gab es schon relativ zeitig Sklavenhändlerinnen, in Fante-Gebieten des heutigen Küstengebietes von Ghana etwa seit der britischen Abolition.²¹² Dass sie so selten in der Historiografie erscheinen, mag auch daran liegen,

209 Ebd.

210 Seibert, Gerhard, „Creolization and Creole Communities in the Portuguese Atlantic. São Tomé, Cape Verde, the Rivers of Guinea and Central Africa in Comparison“, in: *Proceedings of the British Academy* 178 (2012), S. 29–51.

211 Green, Toby, „Beyond an Imperial Atlantic. Trajectories of Africans From Upper Guinea and West-Central Africa in the Early Atlantic World“, in: *Past & Present* 230 (2016), S. 91–122; Newson, Linda A., „Africans and Luso-Africans in the Portuguese Slave Trade on the Upper Guinea in the Early Seventeenth Century“, in: *Journal of African History* 53:1 (2012), S. 1–24; Heintze, Beatrix, „Os Luso-Africanos no Interior de Angola“, in: Heintze, A *África centro-occidental no século XIX (c. 1850–1890). Intercâmbio com o Mundo Exterior. Apropriação, Exploração e Documentação. Tradução de Marina Santos*, Luanda: Editorial Kilombelombe, 2013, S. 259–307; siehe auch: Schafer, Daniel L., „Family Ties that Bind. Anglo-African Slave Traders in Africa and Florida, John Fraser and His Descendants“, in: Heuman, Gad; Walvin, James (eds.), *The Slavery Reader*, London: Routledge, 2003, S. 778–796; Sweet, James H., „Slaves, Convicts and Exiles. African Travelers in the Portuguese Atlantic World, 1720 1750“, in: Williams, Caroline A. (ed.), *Bridging the Early Modern Atlantic World. People, Products, and Practices on the Move*, Farnham; Burlington: Ashgate, 2009, S. 193–202; Lovejoy, Paul E., „The Black Atlantic in the Construction of the ‚Western‘ World“, in: Hoerder, Dirk with Harzig, Christiana and Shubert, Adrian (eds.), *The Historical Practice of Diversity. Transcultural Interactions from the Early Modern Mediterranean to the Postcolonial World*, New York; Oxford: Berghahn Books, 2003, S. 109–133; Zeuske, Michael, „Microhistorias de vida y Hidden Atlantic. Los ‚africanos‘ Daniel Botefeur y Robin Botefeur en África, en el Atlántico y en Cuba/ Life microhistories and Hidden Atlantic. The ‚Africans‘ Daniel Botefeur and Robin Botefeur in Africa, the Atlantic, and Cuba“, in: Sanz Rozalén, Vicent; Zeuske (eds.), *Mil·lars. Espai i Història* 42 (2017) (= Número monogràfic dedicado a ‚Microhistoria de esclavas y esclavos‘), S. 151–191; Mouser, Bruce L., „Continuing British Interest in Coastal Guinea-Conakry and Fuuta Jalloo Highlands (1750 to 1850)“, in: *Cahiers d’études africaines* 172 (2003), S. 761–790.

212 Brooks, George E., „The Signares of Saint-Louis and Gorée. Women Entrepreneurs in Eighteenth-Century, Senegal“, in: Hafkin, Nancy J.; Bay, Edna G. (eds.), *Women in Africa. Studies in Social and Economic Change*, Stanford: Stanford University Press, 1976, S. 19–44; Brooks, „A Nhara of the Guinea-Bissau Region. Mãe Aurélia Correia“, in: Robertson, Claire C.; Klein, Martin A. (eds.), *Women and Slavery in Africa*, Madison: University of Madison Press, 1976, S. 295–313; Brooks, „Lançados, Tangomaos, Luso-Africans, and Grumetes“, in: Brooks, *Eurafricans in Western Africa. Commerce, Social Status, Gender, and Religious Observance from the Sixteenth to the Eighteenth Century*, Oxford: James Currey, 2003, S. 49–54; Wheeler, Douglas, „Angolan Woman of Means. D. Ana Joaquina dos Santos e Silva, Mid-Nineteenth Century Luso-African Merchant-Capitalist of Luanda“, in: *Santa Barbara Portuguese Studies Review* 3 (1996), S. 284–297; Havik, Philip J., „Matronas e Mandonas. Parentesco e poder feminino nos rios de Guiné (século XVII)“, in: Pantoja, Selma (ed.), *Entre Áfricas e Brasis*, Brasília: Paralelo 15 Editores,

dass „die Afrikaner“ (und „Afrikanerinnen“) damals nicht wussten, dass sie Afrikaner waren. Sie ordneten sich einer Gemeinschaft, einem Ort, einem Geschlecht, einer Altersgruppe, einer *lineage*/ Clan oder einer Gruppe, einer Geheimgesellschaft (wie Poro oder Ekpe) zu, wie es die meisten „Europäer“ auch taten. Sie drückten diese Zuordnung durch Skarifikationen/ Narben (Tattoos) aus, die oftmals von Matrosen imitiert wurden.²¹³ Sie versklavten Normbrecher, Kriegsgegner und Feinde in Afrika. Sie wurden versklavt, meist in lokalen Sklavereien.²¹⁴ Sie verkauften ihre Sklaven an die Meistbietenden oder wurden an diese verkauft. Im Laufe der Geschichte des gesamten afrikanisch-iberischen Atlantiks formierten sich aufgrund des Handels – auch Sklaven- und Menschenhandel – und der Transkulturation (inklusive materiellen Austauschs) Gemeinschaften, die heute noch existieren; manchmal auch als religiöse Gemeinschaften.²¹⁵ Auch afrikanische Träger des Handels auf dem Atlantik waren si-

2001, S. 13–34 (zu Bibiana Vaz de França aus Cacheu); Adu-Boahen, Kwabena, „Abolition, Economic Transition, Gender, and Slavery. The Expansion of Women’s Slaveholding in Ghana, 1807–1874“, in: *Slavery & Abolition* 32:1 (2010), S. 117–136; Ipsen, Pernille, *Daughters of the Trade. Atlantic Slavers and Interracial Marriage on the Gold Coast*, Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 2015; Candido, Mariana P.; Jones, Adam (eds.), *African Women in the Atlantic World. Property, Vulnerability and Mobility, 1660–1880*, Melton: Boydell & Brewer, 2019. Die soziale Mobilität von Frauen, oft auch ehemalige Sklavinnen, beruhte auf Zusammenleben und Heirat mit atlantischen Sklavenhändlern, Atlantikkreolen (*lançados, tangomãos*) und/ oder mit Männern, die koloniale Machtpositionen einnahmen oder afrikanische Machtpositionen (wie *sobas* in Angola – eine Art Dorfvorsteher und Abgabeneintreiber); siehe: Candido, Mariana P., „Comerciantes en el Puerto de Benguela a finales del siglo XVIII. Las donas y la trata de esclavos“, in: Velázquez Gutiérrez, María Elisa; González Undurruga, Carolina (eds.), *Mujeres africanas y afrodescendientes. Experiencias de esclavitud y libertad en América Latina y África. Siglos XVI al XIX*, México: Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2016 (colección africanía 9), S. 243–278; Candido, „Strategies for Social Mobility. Liaisons between Foreign Men and Slave Women in Benguela, ca. 1770–1850“, in: Campbell, Gwyn; Elbourne, Elizabeth (eds.), *Sex, Power, and Slavery*, Athens: Ohio University Press, 2014, S. 272–288; sowie: Candido, „Memórias de uma Mercadora Africana“, in: *Cienciahoje* (www.cienciahoje.org.br/artigo/memorias-de-uma-mercadora-africana/) (15. April 2019).

213 Zehnle, Stephanie, „Narben vor Gericht. Afrikanische Dermografiken und koloniale Aneignungen“, in: *WerkstattGeschichte* 83:1 (2021), S. 75–94.

214 Miller, Ivor, *Voice of the Leopard. African Secret Societies and Cuba*, Jackson: University Press of Mississippi, 2009 (Caribbean Studies); Beswick, Stephanie; Spaulding, Jay (eds.), *African Systems of Slavery*, Trenton; Asmara: Africa World Press, Inc, 2010.

215 Palmié, Stephan, „Ecué’s Atlantic. An Essay in Method“, in: *Journal of Religion in Africa* 37:2 (2007), S. 207–315; Palmié, „On Predications of Africinity“, in: Palmié (ed.), *Africas of the Americas. Beyond the Search for Origins in the Study of Afro-Atlantic Religions*, Leiden: Brill, 2008, S. 1–37; Palmié, „Ekpe/ Abakuá in Middle Passage. Time, Space, and Units of Analysis in African American Historical Anthropology“, in: Apter, Andrew; Derby, Lauren (eds.), *Activating the Past. Historical Memory in the Black Atlantic*, London: Cambridge Scholars Press, 2010, S. 1–44; Lovejoy, Paul E., „Transformations of the Ékpè Masquerade in the African Diaspora“, in: Innes, Christopher; Rutherford, Annabel; Bogar, Brigitte (eds.), *Carnival. Theory and Practice*, Trenton: Africa World Press, 2013, S. 127–152; Lingna Nafafé, José, „Political Challenges of the African Voice. Autonomy, Commerce and Resistance in Pre-Colonial Western Africa“, in: Green, Toby (ed.), *Brokers of Change. Atlantic Commerce and Culture in Pre-Colonial Western Africa*, London; Oxford: British Academy; Oxford University Press, 2012, S. 71–90.

cherlich keine Ausnahme, wir kennen ihre Zahl aber nicht. Dies hat den Grund, dass Kapitäne gegen die strikten Regularien und Kontrollen oft informelle Passagiere mitnahmen. Deshalb werden Akteure aus Afrika auf dem Atlantik wenig erfasst und genannt, wobei die am Atlantik und *beyond the Atlantic*, d. h. das afrikanische und atlantikkreolische Hilfspersonal bzw. die Broker des Sklavengeschäfts, mittlerweile etwas öfter, aber immer noch selten, genannt werden (wie etwa *lançados*, *tangomãos*, *kroomen*, auch *kru*, Ambakisten oder Kristons²¹⁶). Extrem selten genannt werden auch Versklavte aus Afrika als Akteure innerhalb der Gewaltstrukturen, die die Operationen der Träger des Handels stark beeinflussten.²¹⁷ Von dem Großteil der insgesamt riesigen Menge Versklavter auf dem Atlantik existieren nicht einmal Informationen über ihre Namen (aber immerhin so etwas wie „Profile“ in Notariatsprotokollen). In iberischen Sprachen wurden sie wurden meist mit einem Kollektivsingular als *armazón*, *cargo* oder gar *bultos* bzw. *paquetes* (Packen, Paket) bezeichnet.²¹⁸ Als Individuen wer-

216 Heintze, Beatrix, „Schwarze ‚Weiße‘. Die Ambakisten“, in: Heintze, Afrikanische Pioniere. Trägerkarawanen im westlichen Zentralafrika (ca. 1850–1890), Frankfurt am Main: Verlag Otto Lehmbeck, 2002, S. 155–274; Havik, Philip J., „Women and Trade in the Guinea Bissau Region. The Role of African and Luso-African Women in the Trade Networks from the Early 16th to the Mid nineteenth Century“, in: *Studia* 52 (1994), S. 83–120; Havik, Silences and Soundbytes. The Gendered Dynamics of Trade and Brokerage in the Pre-Colonial Guinea Bissau Region, Münster: LIT Verlag, 2004; Lingna Nafafé, José, Colonial Encounters. Issues of Culture, Hybridity and Creolisation, Portuguese Mercantile Settlers in West Africa, Frankfurt am Main: Peter Lang, 2007; Lingna Nafafé, „Lançados, Culture and Identity. Prelude to Creole Societies on the Rivers of Guinea and Cape Verde“, in: Havik; Newitt, Malyn D. (eds.), *Creole Societies in the Portuguese Colonial Empire*, Bristol: University of Bristol, 2007, S. 65–91; Havik, „Traders, Planters and Go-Betweens. the Kriston in Portuguese Guinea“, in: *Portuguese Studies Review* 19:1–2 (2011), S. 197–226; Seibert, Gerhard, „Creolization and Creole Communities in the Portuguese Atlantic. São Tomé, Cape Verde, the Rivers of Guinea and Central Africa in Comparison“, in: *Proceedings of the British Academy* 178 (2012), S. 29–51.

217 Candido, Mariana P., „Different Slave Journeys. Enslaved African Seamen on Board of Portuguese Ships, c.1760–1820s“, in: *Slavery & Abolition* 31:3 (2010), S. 395–409; siehe vor allem die Historiografie zu den *liberated slaves/ emancipados*: Lovejoy, Henry B., „The Registers of Liberated Africans of the Havana Slave Trade Commission. Transcription Methodology and Statistical Analysis“, in: *African Economic History* 38 (2010; = Special Issue: The Trans-Atlantic Slave Trade Database and African Economic History), S. 107–135; Lovejoy, Henry B., „The Registers of Liberated Africans of the Havana Slave Trade Commission. Implementation and Policy, 1824–1841“, in: *Slavery & Abolition* 37:1 (2016), S. 23–44; sowie: Schwarz, Suzanne, „Extending the African Names Database. New Evidence from Sierra Leone“, in: *African Economic History* 38 (2010; = Special Issue: The Trans-Atlantic Slave Trade Database and African Economic History), S. 137–163.

218 Suzanne Schwarz hält zu *cargo* bzw. anderen Bezeichnungen der „Ladung“ der Sklavenschiffe fest: „The outlook of James Irving, a Liverpool slave ship captain and surgeon, was probably typical of other men engaged in the trade, as he described 526 Africans on board the *Jane* in 1786 as ‚disagreeable Cargo‘ and ‚Black Cattle‘“, siehe: Schwarz, Suzanne, „Extending the African Names Database. New Evidence from Sierra Leone“, in: *African Economic History* 38 (2010; = Special Issue: The Trans-Atlantic Slave Trade Database and African Economic History), S. 137 (siehe auch Fußnote 2, S. 156). Schwarz (ed.), *Slave Captain. The Career of James Irving in the Liverpool Slave Trade*, Liverpool: Liverpool University Press, 2008, S. 22, S. 85–87.

den versklavte Akteure nur selten genannt, etwa bei Rebellionen in Häfen und auf Schiffen (wie bei der Amistad-Rebellion²¹⁹).

Stellt man sich den Sklavenhandel zwischen Afrika und den Amerikas als die oben beschriebene netzartige Gewalt-Infrastruktur Inneres Afrika-Küsten-Atlantik-Küsten-Sklavereorte in den Amerika vor, kurz gesagt Afrika-Atlantik-Amerikas (AAA in Süd-Süd-Hauptausrichtung), so waren der Atlantikhandel und seine Träger eng vernetzt mit dem Transport und dem Handel *beyond the Atlantic*, vor den westafrikanischen Küsten und in Afrika vor allem mit dem Fluss- und Küstentransport, dem Transport zwischen Küsten-Faktoreien und Schiffen (sowie zur Versorgung der Faktoreien, Handelsplätze und Festungen).²²⁰

Für das nördliche Westafrika wissen wir um Familiendynastien von Versklavern und Sklavenhändlern, die meist als „luso-afrikanisch“ bezeichnet werden. Ich halte sie eher für afro-lusitanische Familien mit „portugiesischen“ Namen. Sie waren entweder Nachkommen der oben bereits genannten *lançados* und *tangomãos* bzw. von portugiesischen *degradados* (Verbannte, u. a. Sepharden und Neu-Christen) mit afrikanischen Frauen. Die Familien könnten auch erst im 18. Jahrhundert entstanden sein. Seit dem 18. Jahrhundert heirateten sie auch in afro-englische, afro-amerikanische und afro-französische Familien ein. Bruce Mouser sagt zu „Afro-Lusitanern“:

From the eighteenth century, important LusoAfrican families have played significant roles within the Rio Pongo, and more particularly in that part of the river extending southward toward Bouramaya on the Konkoure River. These families, who still reside in the area, set a model for integration with local Baga and Susu peoples and formed ruling dynasties that survive in church, economy, and politics. The Gomes and Fernandez families interlocked through marriage with the Ormonds, Lightburns, Wilkinsons, and Harrisons (I suspect many more) and formed large corporations of interest that continued into the colonial period and, even now, exercise vast influence within coastal Guinea.²²¹

219 Zeuske, Michael, Die Geschichte der Amistad. Sklavenhandel und Menschenmuggel auf dem Atlantik im 19. Jahrhundert, Stuttgart: Reclam, 2012; Zeuske; García Martínez, Orlando, La sublevación esclava en la goleta *Amistad*. Ramón Ferrer y las redes de contrabando en el mundo Atlántico, La Habana: Ediciones UNIÓN, 2013; Zeuske, Amistad. A Hidden Network of Slavers and Merchants. Translated by Rendall, Steven, Princeton: Markus Wiener Publishers, 2014.

220 Ribeiro da Silva, Filipa, „Dutch vessels in African Waters. Coastal Routes and Intra-Continental Trade (c.1590–1674)“, in: Tijdschrift voor Zeegeschiedenis 1 (2010), S. 19–38.

221 Mouser, Bruce L., „A History of the Rio Pongo. Time for a New Appraisal?“, in: History in Africa 37 (2010), S. 329–354; siehe auch: Brooks, George E., Euraficans in Western Africa. Commerce, Social Status, Gender, and Religious Observance from the Sixteenth to the Eighteenth Century, Oxford: James Currey, 2003; Havik, Philip. J., „Traders, Planters and Go-Betweens. The Kriston in Portuguese Guinea“, in: Portuguese Studies Review 19:1–2 (2011), S. 197–226; Seibert, Gerhard, „Creolization and Creole Communities in the Portuguese Atlantic. São Tomé, Cape Verde, the Rivers of Guinea and Central Africa in Comparison“, in: Proceedings of the British Academy 178 (2012), S. 29–51; Heintze, Beatrix, „Os Luso-Africanos no Interior de Angola“, in: Heintze, A África centro-occidental no século XIX (c. 1850–1890). Intercâmbio com o Mundo Exterior. Apropriação, Exploração e Documentação. Tradução de Marina Santos, Luanda: Editorial Kilombelombe, 2013, S. 259–307.

Der Kontakt zu den *slaving zones*²²² im Inneren Afrikas wurde meist über Mittelsmänner gehalten, die unterschiedlichste Bezeichnungen hatten. José Andrés-Gallego zitiert zum inneren Sklavenhandel von Cacheu den Jesuiten Sandoval in Bezug auf Versklavte, die man „negros de los ríos“ nannte:

En llegando el mercader o dueño de la nao al puerto, vende las mercancías [...] a los vecinos portugueses que están allí poblados quienes llaman tangomaos, a truke de negros, los cuales [los tangomaos – MZ] tienen sus agentes, que llaman mochilleros, cuyo oficio es ir la tierra adentro con aquellas mercancías a buscar rescate de negros, que les dan por ellas y traen a buen recaudo [Wenn der Kaufmann oder Eigner des [iberischen] Schiffes im Hafen [in Afrika] ankommt, verkauft er die Ware [...] an die dort ansässigen portugiesischen Siedler [Luso-Afrikaner], die Tangomaos genannt werden, im Austausch gegen Schwarze, die [Tangomaos – MZ] haben ihre Agenten, die mochilleros [Rucksackträger] genannt werden, deren Beruf darin besteht, mit diesen Waren ins Landesinnere zu gehen, um Schwarze [Sklaven] zu fordern, die sie für sie [die Waren] geben und sie [die Versklavten] sicher [an die Küste] bringen].²²³

Oft kamen Versklavte auch mit großen Karawanen aus dem Interior Afrikas. Dies wissen wir, weil viele luso-afrikanische Karawanenchefs und Menschenhändler ihre Informationen an europäische Forscher und Expeditionschefs sowie Ethnologen weitergaben. Beatrix Heintze beschreibt noch für die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts und einige Jahrzehnte im 20. Jahrhundert, d. h., in einer Zeit, die in traditionellen Sklaverei-Geschichten als „Zeit der Abolition“ firmiert, die anhaltende Bedeutung von Karawanen sowie luso-afrikanischer Karawanenhändler in Angola und darüber hinaus in der Erschließung des Interior.²²⁴ Alle Typen von Sklavereien, Menschenhandel, Razzien, Plünderungen und Menschenraub in Form von kleinflächigem Kidnapping, aber auch Verurteilungen zur Sklaverei finden sich im Panorama der Versklavten und überhaupt auf der afrikanischen *supply-side*. Intensives *slaving* und signifikante Exporte von Sklaven waren auf afrikanischer Seite eher selten abhängig von zentralisierten Strukturen, wie es Paul Lovejoy für die Handelsnetzwerke der Aro-Sklavenhändler gezeigt hat, die die atlantischen Träger des Handels in den Sklavenhäfen der Bucht von Biafra belieferten (Old Calabar, Bonny und New

222 Caldeira, Arlindo Manuel, „Principais áreas de resgate“, in: Caldeira, Escravos e Traficantes no Império Português. O Comércio Negreiro Português no Atlântico Durante Os Séculos XV a XX, Lisboa: Esfera dos Livros, 2013, S. 51–98; Fynn-Paul, Jeff; Pargas, Damian Alan (eds.), *Slaving Zones. Cultural Identities, Ideologies, and Institutions in the Evolution of Global Slavery*, Leiden: Brill, 2018 (Studies in Global Slavery 4).

223 Übersetzung Michael Zeuske; siehe: Andrés-Gallego, José, *La esclavitud en la América española*, Madrid: Ediciones Encuentro, S. A.; Fundación Ignacio Larramendi, 2005, S. 71–158, hier S. 72.

224 Vansina, Jan, „Long-Distance Trade Routes in Central Africa“, in: *Journal of African History* 3 (1962), S. 375–390; Ferreira, Roquinaldo, „Negociantes, fazendeiros e escravos. O tráfico ilegal de escravos no Brasil“, in: *Revista Internacional de Estudos Africanos* 18–22 (1995–1999), S. 9–28. Die Zeit bis Ende des 18. Jahrhunderts behandelt: Caldeira, Arlindo Manuel, „O reino do Ndongo a que os portugueses chamaram Angola“, in: Caldeira, Escravos e Traficantes no Império Português. O Comércio Negreiro Português no Atlântico Durante Os Séculos XV a XX, Lisboa: Esfera dos Livros, 2013, S. 91–98.

Town, etc.).²²⁵ Für die Briten sowie andere Handelspartner – mit den oben erwähnten Erfahrungen, die diese von den Iberern (vor allem „Portugiesen“ und Brasilianer) übernommen hatten – gilt das auch für andere Räume und die dortigen Karawanensysteme (wie zum Beispiel im Oyo- und Yorubagebiet).²²⁶ Inwieweit auch die *castle slavery* sowie die wichtige Rolle, die ausgebildete Versklavte/ Abhängige im lokalen maritimen Sektor (zum Beispiel beim schwierigen Navigieren der Kanus zwischen den Festungen/ Faktoreien und den Sklavenschiffen auf Reede) und im extrem wichtigen Hafensektor sowie im Handwerk spielten, nicht eigentlich eine Übernahme afrikanisch-iberisch-portugiesischer Traditionen waren, bleibt zu untersuchen. So etwa für *krus/ kroomen, grumetes, crumanos*, die mit ihren großen Kanus Versklavte an Bord der Sklavenschiffe brachten und an den Küsten von Senegambien bis nach Angola operierten.²²⁷

Rund um den atlantischen Ozean gab es um 1500 auch andere (als die immer wieder erwähnten west-europäischen) Imperien, Monarchien und differente politische Territorien sowie staatenlose Gemeinschaften mit eigenen politisch-herrschaftlichen Rahmenbedingungen (etwa die bereits erwähnten Geheimgesellschaften). Zudem gab es auch politische Herrschaften unter Mikrobedingungen, mit denen vor allem Sklaventransporteur und -händler aller Couleur, Bootschefs, Kapitäne, Faktoren und Broker umgehen konnten und mussten, aber eben auch Matrosen/ Seeleute sowie *degradados* (Verbannte).²²⁸ Die Grund-

225 Lovejoy, Paul E., „The Yoruba Factor in the Trans-Atlantic Slave Trade“, in: Falola, Toyin; Childs, Matt (eds.), *The Yoruba Diaspora in the Atlantic World*, Bloomington: Indiana University Press, 2004 (Blacks in Diaspora), S. 40–55.

226 Falola, Toyin, „The Yoruba Caravan System of the Nineteenth Century“, in: *International Journal of African Historical Studies* 24 (1991), S. 111–132; Lovejoy, Paul E., „The Yoruba Factor in the Trans-Atlantic Slave Trade“, in: Falola; Childs, Matt (eds.), *The Yoruba Diaspora in the Atlantic World ...*, S. 40–55.

227 Brooks, George E., „Lançados, Tangomaos, Luso-Africans, and Grumetes“, in: Brooks, Euraficans in Western Africa. Commerce, Social Status, Gender, and Religious Observance from the Sixteenth to the Eighteenth Century, Oxford: James Currey, 2003, S. 49–54; Havik, Philip J., „Traders, Planters and Go-Betweens. The Kriston in Portuguese Guinea“, in: *Portuguese Studies Review* 19:1–2 (2011), S. 197–226; Havik, „The Port of Geba. At the Crossroads of Afro Atlantic Trade and Culture“, in: *Mande Studies* 9 (2007), S. 21–50; Seibert, Gerhard, „Creolization and Creole Communities in the Portuguese Atlantic. São Tomé, Cape Verde, the Rivers of Guinea and Central Africa in Comparison“, in: *Proceedings of the British Academy* 178 (2012), S. 29–51; Bialushewski, Arne, „Pirates, Black Sailors and Seafaring Slaves in the Anglo-American Maritime World“, in: *The Journal of Caribbean History* 45:2 (2011), S. 143–158; Newman, Simon P., „A Spirit of Liberty“, in: Newman, *A New World of Labor. The Development of Plantation Slavery in the British Atlantic*, Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 2013, S. 139–165, hier S. 146–150.

228 Rodrigues, Jaime, „Aspectos de la religiosidad de los marineros en el Océano Atlántico en la Edad Moderna“, in: Uncal, Lucía; Moro, Pedro (eds.), *Buenosvientos: circulación, resistencias, ideas y prácticas en el Mundo Atlántico de la Modernidad Temprana*, La Plata: Lucía Uncal, 2020, S. 135–150; Wheat, David, „Otros pasajes. Movilidades africanas y la polifuncionalidad de los navíos negros en el Atlántico ibérico, siglos XVI–XVII“, in: Naranjo Orovio, Consuelo (ed.), *Sometidos a esclavitud. Los africanos y sus descendientes en el Caribe Hispano*, Santa Marta: Editorial Unimagdalena, 2021 (Colección Humanidades y Artes. Historia), S. 89–116.

lage des Sklaverei-Ozeans „*beyond the Imperial Atlantic*“ (T. Green), aber ebenso in Süd-Süd-AAA-Ausrichtung, war der informelle, zeitweilig auch formelle, Zugang zu Häfen sowie den neuen Vizekönigreichen und Provinzen Spaniens in Amerika, d. h. den *Índias de Castella*.²²⁹

Den Zugang hatten afrikanische Kaufleute,²³⁰ Bootschefs (*kru*), atlantische Seeleute und Kaufleute Portugals, der *nação* (sephardischen Juden),²³¹ d. h. iberische Juden, oft mit Ansiedlung in Guiné/ Guinea, verstanden als subsaharisches

229 Mira Caballos, Esteban, „Las licencias de esclavos negros a Hispanoamérica (1544–1550)“, in: *Revista de Indias* 54, no. 201 (1994), S. 273–297; Lovejoy, Paul E., „The Black Atlantic in the Construction of the ‚Western‘ World“, in: Hoerder, Dirk; Harzig, Christiana; Shubert, Adrian (eds.), *The Historical Practice of Diversity. Transcultural Interactions from the Early Modern Mediterranean to the Postcolonial World*, New York; Oxford: Berghahn Books, 2003, S. 109–133; Borucki, Alex; Eltis, David; Wheat, David, „Atlantic History and the Slave Trade to Spanish America“, in: *The American Historical Review* 120:2 (2015), S. 433–461; Fernández Chaves, Manuel F.; Pérez García, Rafael M., „Las redes de la trata negrera. Mercaderes portugueses y tráfico de esclavos en Sevilla (c. 1560–1580)“, in: Martín Casares, Aurelia; García Barranco, Margarita (eds.), *La esclavitud negroafricana en la historia de España*, Granada: Editorial Comares, 2010, S. 5–34; Fernández Chaves; Pérez García, „La élite mercantil judeoconversa andaluza y la articulación de la trata negrera hacia las Indias de Castilla, ca. 1518–1560“, in: *Hispania* 76, no. 253 (2016), S. 385–414.

230 Curtin, Philip D. (ed.), *Africa Remembered. Narratives by West Africans from the Era of the Slave Trade*, Madison: University of Wisconsin Press, 1967; Green, Toby (ed.), *Brokers of Change. Atlantic Commerce and Culture in Pre-Colonial Western Africa*, London; Oxford: British Academy; Oxford University Press, 2012; Green, „Beyond an Imperial Atlantic: Trajectories of Africans From Upper Guinea and West-Central Africa in the Early Atlantic World“, in: *Past & Present* 230 (2016), S. 91–122; Duke, Antera, *The Diary of Antera Duke, an 18th-Century African Slave Trader*, ed. Behrendt, Stephen D.; Latham, A.J.H.; Northrup, David, Oxford: Oxford University Press, 2010.

231 Schorsch, Jonathan, *Jews and Blacks in the Early Modern World*, Cambridge: Cambridge University Press, 2004; Studnicki-Gizbert, Daviken, *A Nation Upon the Ocean Sea. Portugal’s Atlantic Diaspora and the Crisis of the Spanish Empire, 1492–1640*, Oxford: Oxford University Press, 2007; Israel, Jonathan, „Jews and Crypto-Jews in the Atlantic World System“, in: Kagan, Richard L.; Morgan, Philip D. (eds.), *Atlantic Diasporas. Jews, Conversos, and Crypto-Jews in the Age of Mercantilism, 1500–1800*, Baltimore, MD: Johns Hopkins University Press, 2009, S. 3–17 und passim; Horta, José da Silva, „Ser ‚Português‘ em terras de Africanos. Vicissitudes da construção identitária na ‚Guiné do Cabo Verde‘ (sécs. XVI–XVII)“, in: Fernandes, Hermenegildo; Henriques, Isabel Castro; Horta; Matos, Sérgio Campos (eds.), *Nação e Identidades – Portugal, os Portugueses e os Outros*, Lisboa: Centro de História; Caleidoscópio, 2009, S. 261–273; Schorsch, *Swimming the Christian Atlantic. Judeoconversos, Afroiberians and Amerindians in the Seventeenth Century*, 2 Bde., Leiden: Brill, 2009; Figuerôa-Rêgo, João de, „Os Homens da Nação e o Trato Tabaqueiro. Notas sobre Redes e Mobilidade Geográfica no Contexto Europeu e Colonial Moderno“, in: *Anais de História de Além-Mar* 14 (2013), S. 177–199; Gómez González, Juan Sebastián, „Las tensiones de una frontera ístmica. Alianzas, rebeliones y comercio ilícito en el Darién. Siglo XVIII“, in: *Historia y Sociedad* 15 (2008), S. 143–163; Schorsch, „New Christian Slave Traders. A Literature Review and Research Agenda“, in: Rauschenbach, Sina; Schorsch (eds.), *The Sephardic Atlantic. Colonial Histories and Postcolonial Perspectives*, London: Palgrave Macmillan,

Afrika,²³² afrikanisch-iberische Atlantikkreolen (*lançados, tangomãos, baquianos*) auf „atlantischen“ Schiffen, d. h. Schiffen aus den Americas und Europa. Für Afrikaner kamen Amerikaner und Europäer über den Atlantik, sie waren „Atlantiker“.²³³ Die genannten „freien“ Afrikaner und iberischen Atlantikkreolen bildeten eine eigenständige afrikanische Diaspora im Atlantik und den Americas; einige kehrten sogar dauerhaft zurück nach Afrika.²³⁴ In Europa fand sich die afrikanische Diaspora zunächst vor allem in Hafenzentren und Fürstentümern. Etwa seit den europäischen Renaissance-Kriegen um 1520/1560 kamen im Modus terroristischer Gewalt französische, niederländische und englische Piraten/ Korsaren und Schmuggler hinzu (auch mit schwarzen Kaufleuten, Matrosen, Hilfskräften und Atlantikkreolen). Aber auch spanisch-iberische Conquistadoren und Siedler waren fast von Anfang an im *corso* und im *rescate* (hier: „nichtmonopolistischer Handel“, d. h. Schmuggel) engagiert. Gehandelt wurden lokale Produkte oder Ressourcen wie Salz und Holz, oft auch Häute, teils getrocknetes und gesalzenes Tortuga-Fleisch, Vieh, Rinder-Trockenfleisch (*tasajo*), Früchte, Tabak, Kakao, Wasser, Wachs²³⁵ und Farbhölzer gegen Sklaven und Luxus- bzw. Manufaktur-Waren (vor allem Textilien). Ähnliches gilt für San Antonio de Gibraltar am Südufer des Maracaibo-Sees im heutigen Venezuela – im 17. Jahrhundert einer der wichtigsten Häfen des nördlichen Südamerikas.²³⁶ Zum „Unterstrom“ des Schmuggels mit menschlichen Körpern sagt María Cristina Navarrete: „la trata de negros fue considerada como una de las vías para el contrabando en el período colonial. El contrabando más importante que se llevó a cabo fue el de los mismos esclavos [Der

2018, S. 23–55; Schorsch, *Hidden Lives of Jews and Africans. Underground Societies in the Iberian Atlantic World*, Princeton: Markus Wiener Publishers, 2019.

232 Santana Pérez, Germán, „Mercaderes hispanos en África subsahariana antes de la Unión Ibérica, 1503–1580“, in: Pérez García, Rafael M.; Fernández Chaves, Manuel F.; Belmonte Postigo, Jose Luis (eds.), *Los negocios de la esclavitud. Tratantes y mercados de esclavos en el Atlántico Ibérico, siglos XV–XVIII*, Sevilla: Universidad de Sevilla, 2018, S. 71–92.

233 Shaw, Rosalind, „The Atlanticizing of Sierra Leone“, in: Shaw, *Memories of the Slave Trade. Ritual and the Historical Imagination in Sierra Leone*, Chicago: University of Chicago Press, 2002, S. 25–45.

234 Wheat, David, „Otros pasajes. Movilidades africanas y la polifuncionalidad de los navíos negros en el Atlántico ibérico, siglos XVI–XVII“, in: Naranjo Orovio, Consuelo (ed.), *Sometidos a esclavitud. Los africanos y sus descendientes en el Caribe Hispano*, Santa Marta: Editorial Unimagdalena, 2021 (Colección Humanidades y Artes. Historia), S. 89–116.

235 Wachs war ein beliebtes Schmuggelgut, u. a. durch geflohenene Sklaven; siehe das Verbot des Gouverneurs von Santiago de Cuba, *cimarrones* Wachs zu verkaufen: Archivo Nacional de Cuba, *Donativos y Remisiones*, leg. 444, no. 90. *Negros* (1792): „Copia de Bando promulgado por Juan Bautista Vallaint Gobernador de Stgo. de Cuba, en virtud de conocer por expedientes judiciales que los negros cimarrones se nutren de la cera que sacan de los campos de la jurisdicción, ordenando que ningún tabernero, mercader o vecino pueda comprar cera sin su expresa licencia. Fechado: Santiago de Cuba, Septiembre 6, 1792“.

236 Ramírez Méndez, Luis Alberto, „El comercio trasatlántico de San Antonio de Gibraltar (Venezuela). Siglo XVII“, in: *Boletín Nacional de la Academia de Historia* 98, no. 389 (2015), S. 35–62.

Sklavenhandel galt in der Kolonialzeit als einer der Hauptwege des Schmuggels. Der wichtigste Schmuggel, der dabei stattfand, war der der Sklaven selbst].²³⁷

Auch beim Transport von Massengütern wird der oft nebenbei getätigte Handel mit Versklavten oder die Verschleppung von Menschen kaum jemals erwähnt. Paradigmatisch zeigt sich das auch im frühen transatlantischen Salztransport für das Quasi-Monopol der Niederländer im Herings- und Fischhandel gegen baltisches Holz, Schiffsbau-Produkte (Seile, Teer, Nägel, Planken, Segeltuch, etc.²³⁸) zwischen der Nordküste-Südamerikas (Salinen der Araya-Halbinsel an der Küste Venezuelas) und den Vereinigten Provinzen der Niederlande seit 1599 (mit Verbot Philipps II., Salz aus Sanlúcar und Setúbal zu beschaffen).²³⁹ Es liegt auf der Hand, dass dabei auch Schmuggel, Korsarentum, Piraterie und Sklavenhandel im Spiel waren.

Bei Piraterie und Korsarentum, sprich maritimen Terrorismus, sollten nicht immer nur Francis Drake und die englisch-britischen Seeräuber erwähnt werden, sondern auch die Iberer. Vor allem Spanien bediente sich ebenfalls der Korsaren und Piraten.²⁴⁰ Im Grunde wurde ein Salz-Konflikt an der *tierra-firme*-Küste (Araya) zum Auslöser iberischer Maßnahmen (Schutzflotten, iberische Korsaren) gegen nicht-iberischen Handel/ Schmuggel, Piraterie und Versuche, Teile der iberischen Kolonialterritorien zu besetzen.²⁴¹ Oft wurden Schmuggel- und Korsarenaktivitäten als „Unfälle“/ „Reparaturen“, Wasseraufnahme und „Schiffbrüche“ getarnt, bei denen die Schiffe auch in nichtautorisierte Häfen einliefen und Handel trieben.²⁴²

237 Navarrete, María Cristina, „De las ‚malas entradas‘ y las estrategias del ‚buen pasaje‘. El contrabando de esclavos en el Caribe neogranadino, 1550–1690“, in: *Historia Crítica* 34 (2007), S. 160–183, hier S. 164; siehe auch: Cromwell, Jesse, „More than Slaves and Sugar. Recent Historiography of the Trans-Imperial Caribbean and Its Sinew Populations“, in: *History Compass* 12 (10) (2014), S. 770–783; Cromwell, *The Smugglers' World. Illicit Trade and Atlantic Communities in Eighteenth-Century Venezuela*, Chapel Hill: University of North Carolina Press for the Omohundro Institute, 2018.

238 Sutner, Philipp A., „Der Mutterhandel“. Getreidehandel zwischen den Niederlanden und dem Baltikum“, in: Halbartschlag, Franz; Obenaus, Andreas; Sutner, Philipp A. (eds.), *Seehandelrouten. Wegbereiter der frühen Globalisierung*, Wien: Mandelbaum Verlag, 2019, S. 75–101.

239 Dávila P., Rafael I., „La sal. Objetivo codiciado por Holanda en las provincias de Nueva Andalucía y Venezuela durante el siglo XVII“, in: *Tiempo y Espacio* 64 (2015), S. 45–71; siehe auch: Goslinga, Cornelis Ch., *The Dutch in the Caribbean and on the Wild Coast 1580–1680*, Assen: Van Gorcum, 1971.

240 García del Pino, César, *El corso en Cuba. Siglo XVII. Causas y consecuencias*, La Habana: Editorial de Ciencias Sociales, 2001; García del Pino, *Corsarios, piratas y Santiago de Cuba*, La Habana: Editorial de Ciencias Sociales, 2009.

241 Varela Marcos, Jesús, *Las salinas de Araya y el origen de la Armada de Barlovento*, Caracas: Academia Nacional de la Historia, 1980 (Serie Historia Colonial 146); Herrero Sánchez, Manuel, „La explotación de las salinas de Punta de Araya. Un factor conflictivo en el proceso de acercamiento hispano-neerlandés (1648–1677)“, in: *Cuadernos de Historia Moderna* 14 (1993), S. 179–200.

242 ANC, Academia de la Historia, caja 89, signatura 549 (30 septiembre de 1673). ESCLA-VOS. Carta del Gobernador Francisco Rodríguez de Ledesma a S.M., acerca del contrabando, esclavos y otros particulares (Procedencia: Archivo General de Indias. 54–1–20.- (Indiferente General de

Dabei waren oft periphere Inseln und Häfen wichtiger als zentrale Häfen (etwa die Bermudas²⁴³). Oft artete dieser „Handel“ und/ oder die Anlandung wegen Wasseraufnahme schlicht in Razzien der Schiffsbesatzungen aus – „Handel“ wurde schnell zu Piraterie und Seeraub. Alternativ wurde über unklare Landgrenzen und lokale Häfen auf extreme Weise geschmuggelt, wie zwischen Saint-Domingue und Santo Domingo.²⁴⁴ Im frühen 19. Jahrhundert wurde das Korsarentum durch die republikanischen Territorien im antikolonialen Kampf gegen das spanische Imperium sozusagen wieder erfunden²⁴⁵ und seit 1816 wurden aus Korsaren auch wieder Piraten und vice versa²⁴⁶ – eminente Sklavenhändler waren beide.²⁴⁷

Die Welt des Atlantiks und des atlantischen Sklavenhandels war vorwiegend eine Welt der Männer. Vor allem in Senegambien gab es aber auch, wie mehrfach erwähnt, Sklavenhändlerinnen als Träger des Handels, ebenso im Retail-Handel, d. h. im Weiterverkauf ganzer *armazones* (Schiffsladungen) von Versklavten, in den Amerikas.²⁴⁸ Der

Registros). Donativo del Dr. Néstor Carbonell); ANC, Academia de la Historia, caja 91, signatura 689 (3 septiembre de 1694). ESCLAVOS. Carta del Gobernador Severino de Manzaneda a S.M., acerca del contrabando, esclavos y efectos del navío „Santa Rosa“, del convoy de Jamaica, por la costa de Matanzas a La Habana, con dictamen fiscal (Procedencia: Archivo General de Indias. 54–1–28. (Indiferente General de Registros). Donativo del Dr. Néstor Carbonell).

243 Jarvis, Michael J., *In the Eye of All Trade. Bermuda, Bermudians, and the Maritime Atlantic World, 1680–1783*, Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2010.

244 Belmonte Postigo, José Luis, „Bajo el negro velo de la ilegalidad. Un análisis del mercado de esclavos dominicano 1746–1821“, in: *Nuevo Mundo Mundos Nuevos* (<http://nuevomundo.revues.org/69478> [08. März 2022]).

245 McCarthy, Matthew, *Privateering, Piracy and British Policy in Spanish America, 1810–1830*, Woodbridge: Boydell Press, 2013; Pérez Morales, Edgardo, *No Limits to Their Sway. Cartagena’s Privateers and the Masterless Caribbean in the Age of Revolutions*, Nashville: Vanderbilt University Press, 2018; Espersen, Ryan, „Fifty Shades of Trade. Privateering, Piracy, and Illegal Slave Trading in St. Thomas, Early Nineteenth Century“, in: *New West Indian Guide* 93:2 (2019), S. 1–26.

246 Gámez Duarte, Feliciano, „El crepúsculo de los héroes. El curso insurgente y la edad de plata de la piratería“, in: *Revista Mexicana de Historia del Derecho* 27 (2013), S. 73–98.

247 Thomin, Mike, „Among Ships of Thieves on Waves of Change“, in: *Coriolis. Interdisciplinary Journal of Maritime Studies* 8:1 (2018), S. 12–32.

248 Brooks, George E., „The Signares of Saint-Louis and Gorée. Women Entrepreneurs in Eighteenth-Century, Senegal“, in: Hafkin, Nancy J.; Bay, Edna G. (eds.), *Women in Africa. Studies in Social and Economic Change*, Stanford: Stanford University Press, 1976, S. 19–44; Brooks, „A Nhara of the Guinea-Bissau Region. Mãe Aurélia Correia“, in: Robertson, Claire C.; Klein, Martin A. (eds.), *Women and Slavery in Africa*, Madison: University of Madison Press, 1976, S. 295–313; Havik, Philip J., „Women and Trade in the Guinea Bissau Region. The Role of African and Luso-African Women in the Trade Networks from the Early 16th to the Mid nineteenth Century“, in: *Studia* 52 (1994), S. 83–120; Pantoja, Selma A., „Género e comércio. As traficantes de escravos na região de Angola“, in: *Travessias. Revista de Ciências Sociais e Humanas em Língua Portuguesa* 4–5 (2004), S. 79–97; Oliveira, Vanessa S., „The Gendered Dimension of Trade. Female Traders in Nineteenth Century Luanda“, in: *Portuguese Studies Review* 23:2 (2015), S. 93–121; Oliveira, „Slavery and the Forgotten Women Slave Owners of Luanda“, in: Lovejoy, Paul E.; Oliveira (eds.), *Slavery, Memory, Citizenship*, Trenton: Africa World Press, 2016, S. 126–147.

Sklavenhandel zwischen Luanda/ Angola und den Amerikas (meist über Brasilien) wurde seit dem Ende des 18. Jahrhunderts von einer relativ kleinen Gruppe von reichen brasilianischen Schiffeignern kontrolliert.²⁴⁹

Beziehungen zu afrikanischen *chiefs*, Königen, Herrschern und Eliten sowie Kaufleuten, die die meisten Versklavten für Iberer und andere Sklavenhändler lieferten, waren zunächst vor allem herrschaftliche Beziehungen auf afrikanischer Seite: Politische und religiöse Beziehungen, bei denen politische und religiöse Rituale sowie Performanzen, Wissenserwerb (auch über Güter, Textilien, Metalle, Edelmetalle und *commodities* sowie Krankheiten/ Epidemien sowie Medizin und Drogen) und Diplomatie im Vordergrund standen und die kommerziellen Beziehungen nachgeordnet (aber natürlich keineswegs unwichtig) waren.²⁵⁰ Das Christentum an sich und die christlichen Kirchen stellten seit Beginn der Expansion (die im Grunde schon mit den Kreuzzügen begann) zwar „positive Legitimierungen“ der Versklavung, d. h., des *slaving*, bereit, auch wenn sie die Versklavung bereits missionierter Menschen öfters untersagte. Auch Philosophie und Alchemie wurden zur Legitimation von Versklavung herangezogen.²⁵¹ Die Macht in Afrika aber lag bei den Afrikanern. Kirchen und Christentum förderten die gewaltsame Verwandlung afrikanischer Versklavter und *cativos* zu in römischer Tradition „rechtmäßig“ Versklavten, d. h. die Aufnahme in die jeweilige „Gemeinschaft“ – aller Gläubigen (vor allem im Katholizismus).²⁵² Allerdings konnte dies erst passieren, wenn sie wirklich unter Kontrolle der Iberer/ Europäer und fern der komplizierten Kontinental-Küsten Afrikas waren (auf Schiffen, Inseln sowie Sklaverei-Hubs).

Inwieweit die zentralen Akteure „Europäer“, vor allem aus den Seemächten, aber auch den europäischen Hinterländern, waren und inwieweit es, vor allem seit dem Zweiten Atlantik (*Atlântico Sul* der Iberer) Brasilianer sowie Menschen aus der Karibik oder aus afrikanischen oder anderen Kolonialterritorien waren, muss noch untersucht werden.²⁵³ Aus der europäischen Perspektive des späten Mittelalters und der Neuzeit waren die Träger des Handels, wie gesagt, vor allem Fernhändler/ Schiffsausrüster/

249 Domingues da Silva, Daniel B., *The Atlantic Slave Trade from West Central Africa, 1780–1867*, Cambridge: Cambridge University Press, 2017 (Cambridge Studies on the African Diaspora).

250 Bennett, Herman L., *African Kings and Black Slaves. Sovereignty and Dispossession in the Early Modern Atlantic*, Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 2018.

251 Bauer, Ralph, *The Alchemy of Conquest. Science, Religion, and the Secrets of the New World*, Charlottesville: University of Virginia Press, 2019.

252 Adiele, Pius Onyemечи, *The Popes, the Catholic Church and the Transatlantic Enslavement of Black Africans 1418–1839*, Hildesheim: Georg Olms Verlag, 2017 (Sklaverei. Knechtschaft. Zwangsarbeit 16).

253 Schon die jetzigen Daten von www.slavevoyages.org zeigen rund 40% „Amerikaner“ (aus allen Amerikas). Für die Waren, vor allem aus Asien, muss es noch debattiert werden; siehe: Kelley, Sean M., „New World Slave Traders and the Problem of Trade Goods. Brazil, Barbados, Cuba, and North America in Comparative Perspective“, in: *English Historical Review* 134, no. 567 (2019), S. 302–333.

Reeder (*mercaderes, comerciantes, armadores*) sowie ihre Agenten (*factores*).²⁵⁴ In den von Iberern dominierten Teilen der kolombinischen *Indias* und Brasilien galt Ähnliches.²⁵⁵ Seeleute sowie Besatzungen der Sklaven-Schiffstypen waren stets involviert: Kapitäne, Offiziere, Ärzte/ Heiler, Cargos, Steuerleute, Bootsmänner, Funktionsträger (Übersetzer, Wachen, Sheriffs, Essensverteiler), Matrosen,²⁵⁶ Leichtmatrosen und Schiffsjungen/ Kabinenjungen. In den Mannschaften – vor allem unter Ruderern, Übersetzern, Heilern, Leichtmatrosen (*mozos*) und Köchen – befanden sich auch Männer und Jungen aus Afrika an Bord der Hochseeschiffe.²⁵⁷

Mit Schiffsausrüstern/ Reedern (und Konsignataren) sind vor allem Schiffbauer und Schiffseigentümer gemeint und weniger diejenigen, die Schiffe an Kaufleute und Kapitäne verkauften. Auch diese konnten involviert sein, denn oftmals handelte es sich dabei um einen Akkumulationsbereich von Personen, die später Sklavenhändler wurden. Träger des Handels mit Sklaven waren Sklavenhändler und ihre Angestellten, wie Faktoren, Agenten und Cargos. Kaufleute als Sklavenhändler konnten auch Konsignatare sein – im Grunde Geschäftsvermittler gegen eine Gebühr: so etwa Juan Luis de la Cuesta, der Gastgeber Alexander von Humboldts in Havanna, und viele andere *negreros* (eine abfällige Bezeichnung für Sklavenhändler) seiner Zeit in Havanna oder Puerto Rico (vor allem zwischen 1790 und 1808).

Sklavenhändler bildeten als Teile von kosmopolitischen Gruppen und Korporationen von Kaufleuten eine relativ große Gruppe im AAAE.²⁵⁸ Dies wird dadurch mit-

254 Borgolte, Michael; Jaspert, Niklas (eds.), *Maritimes Mittelalter. Meere als Kommunikationsräume*, Sigmaringen: Thorbecke Verlag, 2016; siehe auch: Fernández Chaves, Manuel F., „Capital y confianza. Enrique Freire, factor de los tratantes de esclavos portugueses, 1574–1577“, in: Fernández Chaves; Pérez García, Rafael M.; Perez, Beatrice (eds.), *Mercaderes y redes mercantiles en la Península Ibérica. Siglos XV–XVIII*, Lisboa; Sevilla; Paris: Editorial Universidad de Sevilla; Cátedra Alberto Benveniste; Éditions Hispaniques, 2019, S. 303–329; Andújar Castillo, Francisco; Heredia López, Alfonso, „Del comercio a la nobleza titulada. El mercader sevillano Antonio del Castillo Camargo“, in: Guillaume-Alonso, Araceli; Pérez, Béatrice (eds.), *Figures de la monarchie espagnole des Habsbourg. Charges, fonctions, parcours*, Lisboa: Cátedra Alberto Benveniste; Faculdade de letras da Universidade de Lisboa, 2020, S. 259–277.

255 Otte, Enrique, „Empresarios españoles y genoveses en los comienzos del comercio trasatlántico. La avería de 1507“, in: *Revista de Indias* 93–94 (1963), S. 519–530. Orlandi, Angela, „Ciudades y aldeas del Nuevo Mundo en los documentos de los mercaderes y viajeros italianos del Quinientos“, in: *Anuario de Estudios Americanos* 73 (2016), S. 45–64.

256 González Guardiola, María Dolores; Igual Luis, David (eds.), *El mar vivido. Perfiles sociales de las gentes de mar en la larga duración (siglos XV–XXI)*, Cuenca: Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, 2020 (colección estudios 170).

257 Mamigonian, Beatriz G. „José Majojo e Francisco Moçambique, marinheiros das rotas atlânticas. Notas sobre a reconstituição de trajetórias da era da abolição“, in: *Topói* 11 (2010), S. 75–91.

258 Zu den atlantischen, hier vor allem europäischen Kaufleutegruppen im atlantischen Europa, siehe: Crespo Solana, Ana (ed.), *Comunidades transnacionales. Colonias de mercaderes extranjeros en la Europa atlántica*, Aranjuez (Madrid): Doce Calles, 2010; Scheller, Benjamin, „Verkaufen, Kaufen und Verstehen. Die Atlantikexpansion der Europäer, die Fernhändler und die neue Erfahrung des Fremden im 14. und 15. Jahrhundert“, in: Borgolte, Michael; Jaspert, Nikolas (eds.), *Maritimes*

bedingt, dass zu ihnen auch Kapitäne und Schiffsführer auf dem Atlantik sowie – *beyond the Atlantic* – in gewisser Weise Sklavenjäger, Razzienkrieger-Kaufleute, Karawanenkaufleute und Boots-/ Kanuführer auf den Wegen zu und von den atlantischen Küsten gezählt werden müssen. In den jeweiligen Handelszentren Europas und Amerikas waren diese einzelnen Kaufleute-Typen Teil des urbanen Bürgertums (Spanisch: *burguesía*).

Zu einzelnen Sklavenhändlern gibt es spezialisierte Arbeiten vor allem in der brasilianischen und in der US-amerikanischen, britischen sowie französischen²⁵⁹ und in jüngster Zeit auch in der europäisch-iberischen und in der kubanischen Historiografie.²⁶⁰

Die formalen Träger des allgemeinen Handels auf dem iberischen Atlantik waren, wie erwähnt, vor allem *comerciantes/ homens de negócios/ negociantes* (Großkaufleute), *armadores* (Schiffsausrüster/ Besitzer) oder *mercaderes/ mercados*, die auch kleinere Geschäfte machten.²⁶¹ Als Großkaufleute galten sie nur, wenn

Mittelalter. Meere als Kommunikationsräume, Ostfildern: Jan Thorbecke Verlag, 2016 (Vorträge und Forschungen 83), S. 233–260.

259 Zeuske, Michael, „Historiografische Skizze zur Geschichte der Sklavenhändler“, in: Zeuske, Sklavenhändler, Negreros und Atlantikkreolen. Eine Weltgeschichte des Sklavenhandels im atlantischen Raum, Berlin; Boston: De Gruyter, 2015, S. 49–54 und passim.

260 Caldeira, Arlindo Manuel, *Escravos e Traficantes no Império Português. O Comércio Negroiro Português no Atlântico Durante Os Séculos XV a XX*, Lisboa: Esfera dos Livros, 2013; Capela, José, *O tráfico de Escravos nos Portos de Moçambique 1733–1904*, Porto: Ed. Afrontamento, 2002 (Coleção as armas e os varões 15); Silva, Alberto da Costa e, Francisco Félix de Souza. *Mercador de escravos*, Rio de Janeiro: Editora Nova Fronteira; Ed. Uerj, ³2004; Capela, Conde de Ferreira & Ca. *Traficantes de escravos*, Porto: Afrontamento, 2012 (Biblioteca das ciências sociais: História 36); Marrero Cruz, Eduardo, „Traficante de esclavos y chinos“, in: Marrero Cruz, Julián de Zulutea y Amondo. *Promotor del capitalismo en Cuba*, La Habana: Ediciones Unión, 2006, S. 46–79; Rodrigo y Alharilla, Martín, „Spanish Merchants and the Slave Trade. From Legality to Illegality, 1814–1870“, in: Fradera, Josep María; Schmidt-Nowara, Christopher (eds.), *Slavery and Antislavery in Spain's Atlantic Empire*, New York; Oxford: Berghahn, 2013, S. 176–199; Barcia Zequeira, María del Carmen, Pedro Blanco, el negrero, La Habana: Ediciones Boloña, 2018 (Colección Raíces).

261 Pedreira, Jorge Miguel, „Os negociantes de Lisboa na segunda metade do século XVIII. Padrões de recrutamento e trajetórias sociais“, in: *Análise Social* 27, nos. 116–117 (1992), S. 407–440; Lorenzo Sanz, Eufemio, *Comercio de España con América en la época de Felipe II. Los mercaderes y el tráfico indiano*, 2 Bde., Valladolid: Institución Cultural Simancas, 1979; Fernández Chaves, Manuel F.; Pérez García, Rafael M., „Las redes de la trata negrera. Mercaderes portugueses y tráfico de esclavos en Sevilla (c. 1560–1580)“, in: Martín Casares, Aurelia; García Barranco, Margarita (eds.), *La esclavitud negroafricana en la historia de España*, Granada: Editorial Comares, 2010, S. 5–34; Caldeira, Arlindo Manuel, „Mercadores, armadores e contratadores“, in: Caldeira, *Escravos e Traficantes no Império Português. O Comércio Negroiro Português no Atlântico Durante Os Séculos XV a XX*, Lisboa: Esfera dos Livros, 2013, S. 164–174; Fernández Chaves; Pérez García, „La élite mercantil judeoconversa andaluza y la articulación de la trata negrera hacia las Indias de Castilla, ca. 1518–1560“, in: *Hispania* 76, no. 253 (2016), S. 385–414; Crespo Solana, Ana, *Mercaderes atlánticos. Redes del comercio flamenco y holandés entre Europa y el Caribe*, Córdoba: Servicio de Publicaciones, Universidad de Córdoba, 2009; Iglesias Rodríguez, Juan José, „La burguesía atlántica

sie nicht in Ladengeschäften handelten (obwohl sie „aus Gewohnheit“ oft auch Läden hatten), sondern *al por mayor* (*mayoristas*). Kaufleute der *Carrera de Indias* wurden *cargadores* genannt.²⁶² Sie konzentrierten sich zunächst in Sevilla,²⁶³ aber seit dem 17. Jahrhundert auch in Cádiz²⁶⁴ und im 19. Jahrhundert in Barcelona und anderen Hafenstädten (wie Sanlúcar de Barrameda oder der Puerto de Santa María). Juan José Iglesias spricht von „*nuevas élites nobiliarias atlánticas*“ [neue atlantische Adelseliten], deren Status aus der Akkumulation von Handelsgewinnen und ihrer Investition in Land resultierte.²⁶⁵ Kaufleute im europäischen Teil des Atlantikzuges waren bis zum Ende des 18. Jahrhunderts meist in Gremien/ Konsulaten (wie den *Cargadores de Indias* oder den Kaufleute-Gremien/ Interessenverbänden von Cádiz, Madrid, Sevilla, etc.) und Handelskorporationen organisiert (transnationale Kompagnien,²⁶⁶ wie denen von Havanna,²⁶⁷ der *Guipuzcoana de Caracas* oder *Companhia*

gaditana del siglo XVIII. Visiones del mundo y transformaciones de mentalidad, Francisco Guerra de la Vega, comerciante y naviero“, in: Iglesias Rodríguez; García Bernal, José Jaime (eds.), *Andalucía en el mundo moderno. Agentes y escenarios*, Madrid: Sílex, 2016, S. 355–388; Iglesias Rodríguez, „Redes familiares y élites mercantiles internacionales en la Andalucía atlántica moderna (Cádiz, siglos XVI–XVII)“, in: Sánchez-Montes González, Francisco; Lozano Navarro, Julián José; Jiménez Estrella, Antonio (eds.), *Familias, élites y redes de poder cosmopolitas de la Monarquía Hispánica en la Edad Moderna*, Granada: Editorial Comares, 2016, S. 143–169; Menz, Maximiliano M., „Domingos Dias da Silva, o último contratador de Angola. A trajetória de um grande traficante de Lisboa“, in: *Revista Tempo* 23:2 (2017), S. 384–407 (= Dossiê: O tráfico de escravos africanos. Novos horizontes).

262 Rodríguez, Sergio, *La Carrera de Indias. Las rutas, los hombres y las mercancías*, Santander: La Huerta Grande, 2015; Zambrano Pérez, Milton, „Piratas, piratería y comercio ilícito en el Caribe. La visión del otro (1550–1650)“, in: *Historia Caribe* 12 (2007), S. 23–56.

263 Siehe: García Fuentes, Lutgardo, „La introducción de esclavos en Indias desde Sevilla en el siglo XVI“, in: Torres Ramírez, Bibiano; Hernández Palomo, José J. (eds.), *Andalucía y América en el siglo XVI. Actas de las II Jornadas de Andalucía y América*, Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-americanos, CSIC, 1983, S. 249–274, hier S. 267: „tres grupos de cargadores: comerciantes españoles, generalmente afincados en Sevilla, funcionarios dependientes de la Administración indiana y comerciantes indianos que tras realizar las operaciones mercantiles propias del oficio regresaban como pasajeros al Nuevo Mundo“.

264 Bustos Rodríguez, Manuel, *Cádiz en el sistema atlántico. La ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantil (1650–1830)*, Madrid: Sílex Ediciones; Universidad de Cádiz, 2005.

265 Perez, Béatrice, *Les marchands de Séville. Une société inquiète (XVe–XVIe siècles)*, Paris: Presses Universitaires Paris-Sorbonne, 2016; Girón Pascual, Rafael M., „Capital comercial, capital simbólico. El patrimonio de los cargadores a Indias judeoconversos en la Sevilla de los siglos XVI y XVII“, in: *Mediterranea Ricerche Storiche* 16, no. 46 (2019) (<https://www.academia.edu/40016402> [08. März 2022]), S. 315–348; Iglesias Rodríguez, Juan José, „Los procesos de acumulación y vinculación patrimonial de la propiedad en las nuevas élites nobiliarias atlánticas de la Andalucía moderna“ (<https://journals.openedition.org/e-spania/32837> [08. März 2022]).

266 Mit Betonung der englischen/ britischen East India Company: Gottmann, Felicia; Stern, Philip, „Crossing Companies“, in: *Journal of World History* 31:3 (2020), S. 477–488.

267 Garate, Montserrat, *Comercio Ultramarino e ilustración. La Real Compañía de La Habana, Donostia-San Sebastián 1993* (Colección ilustración Vasca 6); García Rodríguez, Mercedes, „La Real Compañía de La Habana. Su actividad por el puerto de Carenas“, in: Elías Caro, Jorge Enrique;

Geral do Comércio do Brasil).²⁶⁸ Die Kaufleute der amerikanischen Seite waren ca. 270 Jahre lang formal monopolistisch geblockt, faktisch aber wichtige Teilhaber des Süd-Süd-Sklavenhandels, der Gewinne, des Schmuggels und der Korruption sowie der Belieferung von Militärs.²⁶⁹ Vor allem die Kaufleute der so genannten Kolonial-Peripherien: der Karibik sowie Buenos Aires/ Montevideo. Seit den bourbonischen Reformen gab es auch *consulados* in den wichtigen Sklavenhandelsgebieten Spanisch-Amerikas (wie Buenos Aires, Cartagena/ Panamá, Veracruz, Caracas und La Habana).²⁷⁰

Die Kaufleute führten Handelshäuser mit Wuchergeschäften sowie oft auch mit Bank- und Versicherungs-Funktionen. Die meisten legten ihr Geld auch in Sklavenplantagen an. Viele waren im Großhandel mit Zucker, Mehl, Textilien/ Stoffen (*ropas*), Leder, Lederwaren (*corambre*) oder Tabak zu finden. Der Transport von Zucker und Tabak oder Textilien auf dem iberischen Atlantik bedeutete, dass Sklavenhandel, Versicherungsgeschäfte mit Sklavenschiffen und Sklaverei nicht

Vidal Ortega, Antonino (eds.), *Ciudades portuarias en la gran cuenca del Caribe*. Historia, Cultura, Economía y Sociedad, Barranquilla: Ediciones Uninorte; Editorial Universidad del Magdalena, 2010, S. 103–119.

268 Zu „nationalen“ Handelskompanien gibt es ziemlich viel Literatur; einen atlantischen und globalen Neuanfang, der sehr viel mehr „Kapitalismus“ außerhalb der europäischen Monarchien zeigt, bieten: Costa, Leonor Freire, *O Transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil (1580–1663)*, Lisboa: CNCDP, 2002; Roulet, Éric (ed.), *Le monde des compagnies. Les premières compagnies dans l'Atlantique*. I. Structures et modes de fonctionnement, Aachen: Shaker Verlag, 2017; Pettigrew, William A.; Veevers, David (eds.), *Transoceanic Constitutions. The Corporation as a Protagonist in Global History, 1550–1750*, Leiden: Brill, 2019; Gottmann, Felicia; Stern, Philip, „Crossing Companies“, in: *Journal of World History* 31:3 (2020), S. 477–488.

269 Córdoba Ochoa, Luis Miguel, „Los altos precios de la vida en los puertos del Caribe, los cortos salarios de los oficiales y la justificación velada de los fraudes a la Corona en las primeras décadas del siglo XVII“, in: Andújar Castillo, Francisco; Ponce Leiva, Pilar (eds.), *Debates sobre la corrupción en el mundo ibérico, siglos XVI–XVIII*, Alicante: Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, 2018, S. 229–239; Gómez González, Juan Sebastián, „„Poner el reino en la consternación“. Contrabando y hermandad en el istmo de Panamá a mediados del siglo XVIII“, in: *Boletín Cultural y Bibliográfico* 55, no. 100 (2021), S. 13–30.

270 Böttcher, Nikolaus, „Kreolische Handlungskompetenz in Hispanoamerika vor der Unabhängigkeit – Die Reales Consulados im spanischen Kolonialreich“, in: Fischer-Tiné, Harald (ed.), *Handeln und Verhandeln. Kolonialismus, transkulturelle Prozesse und Handlungskompetenz*, Münster: LIT Verlag, 2002 (Periplus Parerga 8), S. 11–28; Souto Mantecón, Matilde, *Mar abierto. La política y el comercio del Consulado de Veracruz en el ocaso del sistema imperial*, México: El Colegio de México-Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2001; García de León, Antonio, *Tierra adentro, mar en fuera. El puerto de Veracruz y su litoral a Sotavento, 1519–1821*, Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica; Universidad Veracruzana, Secretaría de Educación del Estado de Veracruz, 2011; Ortiz Escaramilla, Juan, „El Veracruz que mira al Caribe, 1750–1825“, in: *Memorias. Revista Digital de Arqueología e Historia desde el Caribe* 14, no. 34 (2018), S. 60–86; Vanegas Beltrán, Muriel; Solano, Sergio; Flórez Bolívar, Roicer, „Elites y poder colonial. Comerciantes y Cabildo en Cartagena de Indias, 1750–1810“, in: *Memorias. Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe colombiano* 42 (2020), S. 44–75.

weit waren, obwohl keiner dieser Kaufleute offiziell Sklavenhändler (*negrero/ negreiro*) genannt wurde.

Seit den bourbonischen Reformen der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts, vor allem aber seit der formalen Einführung von Privateigentum (durch die rechtliche Umwandlung feudaler Titel in Privateigentum seit 1815) profilierten sich Handelshäuser und kleinere Gesellschaften von zwei bis drei Kaufleuten (oft auch Brüder oder Kompagnons aus dem gleichen Ort). Die Abolition des atlantischen Sklavenhandels 1820 (Spanien) und 1836–1840 in Portugal führte dazu, dass sich verschiedene Kaufleute und Gesellschaften auch auf den formal illegalen, informell aber geduldeten, Menschenschmuggel des 19. Jahrhunderts (*hidden Atlantic*) einließen. Der Sklavenhandel in das spanische Imperium war vor allem vor 1790 sehr lange und sehr massiv Schmuggel gewesen, sozusagen Menschenschmuggel innerhalb einer halbformell organisierten Schmuggelwirtschaft.²⁷¹ In dieser halbformellen iberischen Atlantikpolitik und durch privates Unternehmertum, kamen eine ganze Reihe von Neuanfängern ins Geschäft. Es waren an ihren biografischen Anfängen oft radikale Liberale, die aus den „Mutterländern“ regelrecht abgeschoben worden waren. Wegen der großen Nachfrage nach Versklavten in den Wirtschaften der *Second Slavery* verfügten sie noch schneller über sehr große Kapitalien als ihre Vorgänger – zumindest die erfolgreichen Kaufleute unter ihnen. Dieses Kapital wurde in modernste Technologie (Schiffe, Ausrüstungen, Zeitungen, Kommunikation, Wissenschaft, Epidemiekontrolle/ Medizin), aber auch in Immobilien angelegt – oft, um noch mehr Versklavte zu schmuggeln oder Transportflotten für europäischen Auswanderer zu gründen. Die Profite wurden in Land und in die Zucker-, Tabak- oder Kaffeeproduktion (sowie anderer *commodities*) angelegt und auch dort in modernste Technologien. Die reichsten Kaufleute unter ihnen operierten zwischen 1840 und 1870 auf Kuba – im Wesentlichen im Versklavten-Verkauf an Land auf der letzten Etappe von AAA (wie Antonio López y López oder Tomás Terry). Einige von ihnen transferierten ihre Kapitalien (meist nicht mehr in der Form des Kapitals menschlicher Körper, sondern in Geld- oder Aktienkapital) um 1870 nach Spanien und andere Gegenden Europas oder Nordamerikas (vor allem wegen der antikolonialen Kriege auf Kuba 1868–1898).²⁷² Es handelte sich um

271 Gómez González, Juan Sebastián, „‘Poner el reino en la consternación’. Contrabando y hermandad en el istmo de Panamá a mediados del siglo XVIII“, in: Boletín Cultural y Bibliográfico 55, no. 100 (2021), S. 13–30.

272 Rodrigo y Alharilla, Martín, „Familia, redes y alianzas en la gran empresa española. El holding Comillas (1857–1890)“, in: *prohistoria* 10 (2006), S. 73–92; Rodrigo y Alharilla, *Indians a Catalunya. Capitals cubans en l’economia catalana*, Barcelona: Fundació Noguera, 2007; Rodrigo y Alharilla, „Trasvase de capitales antillanos. Azúcar y transformación urbana en Barcelona en el siglo XIX“, in: Santamaría García, Antonio; Naranjo Orovio, Consuelo (eds.), *Más allá del azúcar. Política, diversificación y prácticas económicas en Cuba, 1878–1930*, Aranjuez (Madrid): Ediciones Doce Calles, 2009, S. 127–158; Rodrigo y Alharilla, „De la esclavitud al cosmopolitismo. Tomás Terry Adán y su familia“, in: Laviña, Javier; Piñeras, Ricardo; Mondejar, Christina (eds.), *Afroamérica, espacios e identidades*, Barcelona: Icaria editorial, 2013, S. 93–119; Rodrigo y Alharilla, „Spanish Merchants and the Slave

Sklaverei-Kapitalismus der *Second Slavery*, der in Bezug auf quasi versklavte Arbeitskräfte seit um 1840 sehr schnell auch wirklich global – in beiden Hemisphären – operierte (siehe Kapitel 5 zu den *Second Slaveries*).²⁷³

Die wichtigsten aktiven Träger des Handels agierten unter den in den ersten drei Sektionen dieses Kapitels genannten Grundlagen, Bedingungen sowie Infrastrukturen und Schiffen. Sie waren Kapitäne, Schiffsoffiziere (Schiffschirurgen), Handwerker und Mannschaften sowie Faktoren und Cargos. In Bezug auf die Imperialgeschichte – oder besser „Nicht-mehr-nur-Imperialgeschichte“ – wird der neue Ansatz einer transimperialen Atlantikgeschichte (siehe oben zu den „Atlantiken“) sowie einer Atlantikgeschichte auf der Ebene von Kaufleuten/ Kapitän-Unternehmern sowie einzelner Schiffen vielleicht am deutlichsten in neueren Kulturgeschichten des *Portuguese Atlantic*²⁷⁴ oder des *Dutch Atlantic* mit seinen interimperialen Akteuren, dem frühen *commodity*-Ansatz der *Oceans of Wine*²⁷⁵ und im *biographical turn* – oder Mikroge-

Trade. From Legality to Illegality, 1814–1870“, in: Fradera, Josep Maria; Schmidt-Nowara, Christopher (eds.), *Slavery and Antislavery in Spain’s Atlantic Empire*, New York; Oxford: Berghahn, 2013, S. 176–199; Rodrigo y Alharilla, „From Periphery to Centre. Transatlantic Capital Flow, 1830–1890“, in: Leonard, Adrian; Pretel, David (eds.), *The Caribbean and the Atlantic World Economy. Circuits of Trade, Money and Knowledge, 1650–1914*, London: Palgrave Macmillan, 2015 (Cambridge Imperial and Post-Colonial Studies Series), S. 217–237; Rodrigo y Alharilla; Chaviano, Lizbeth J. (eds.), *Negros y esclavos. Barcelona y la esclavitud atlántica (siglos XVI–XIX)*, Barcelona: Icaria editorial, 2017; Rodrigo y Alharilla; Cózar Navarro, María del Carmen (eds.), *Cádiz y el tráfico de esclavos. De la legalidad a la clandestinidad*, Madrid: Silex Ediciones, 2018; Rodrigo y Alharilla, *Un hombre, mil negocios. La verdadera historia de Antonio López, marqués de Comillas*, Barcelona: Ariel, 2021.

273 Zeuske, Michael, „Versklavte, Sklavereien und Menschenhandel auf dem afrikanisch-iberischen Atlantik“, in: Zeuske, Sklavenhändler, Negreros und Atlantikkreolen. Eine Weltgeschichte des Sklavenhandels im atlantischen Raum, Berlin; Boston: De Gruyter, 2015, S. 296–364; Zeuske, „Coolies – Asiáticos und Chinos. Globale Dimensionen der Second Slavery“, in: Zeuske, Sklavenhändler, Negreros und Atlantikkreolen. Eine Weltgeschichte des Sklavenhandels im atlantischen Raum, Berlin; Boston: De Gruyter, 2015, S. 365–381.

274 Sweet, James H., „The Slave Trade in the Portuguese Colonial World, 1441–1700“, in: *Sweet, Re-creating Africa. Culture, Kingship, and Religion in the African-Portuguese World, 1441–1770*, Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2003, S. 15–22; Bohorquez, Jesús; Menz, Maximiliano, „State Contractors and Global Brokers. The Itinerary of Two Lisbon Merchants and the Transatlantic Slave Trade during the Eighteenth Century“, in: *Itinerario* 42:3 (2018), S. 403–429.

275 Oostindie, Gert; Roitman, Jessica V., „What is the ‚Dutch Atlantic‘“?, in: Oostindie; Roitman (eds.), *Dutch Atlantic Connections, 1680–1800. Linking Empires, Bridging Borders*, Leiden: Brill, 2014, S. 2–10; Ribeiro da Silva, Filipa, *Dutch and Portuguese in Western Africa. Empires, Merchants and the Atlantic System, 1580–1674*, Leiden: Brill, 2011; Ribeiro da Silva, „Crossing Empires. Portuguese, Sephardic, and Dutch Business Networks in the Atlantic Slave Trade, 1580–1674“, in: *The Americas* 68:1 (2011), S. 7–32; Ribeiro da Silva, „Forms of Cooperation between Dutch-Flemish, Sephardim and Portuguese Private Merchants for the Western African Trade within the Formal Dutch and Iberian Atlantic Empires, 1590–1674“, in: *Portuguese Studies* 28:2 (2012), S. 159–172; Ribeiro da Silva, „African Islands and the Formation of the Dutch Atlantic Economy. Arguin, Gorée, Cape Verde and São Tomé, 1590–1670“, in: *The International Journal of Maritime History* 26:3 (2014), S. 549–567; Ribeiro da Silva, „The Dutch and the Consolidation of the Seventeenth-Century South Atlantic Com-

schichten/ *life histories* der atlantischen Welt, inklusive der Geschichte der Schiffe und der Träger des Handels.²⁷⁶

Ein Beispiel für eine solche *life history* ist die des bereits erwähnten Manuel Alvarez Prieto: Prieto wurde 1636 von den Inquisitions-Richtern in Cartagena de Indias verhört, am Anfang der Befragung über seine Herkunft und seine Karriere. Er gab zu Protokoll, dass er zunächst sieben oder acht Jahre als Lehrling des Sklavenhändlers Lope Henriques de Guzman in Guiné (Senegambien) verbracht habe, dann sei er nach Spanien zurückgekehrt und von dort aus nach Lissabon: „After four years in Lisbon“,²⁷⁷ fährt Tobias Green fort,

Alvarez Prieto embarked for Angola and from there sailed to the Rio de la Plata, from where he made his way to Salvador de Bahia. From Salvador he returned to Angola before going to Cartagena, traveling to Puerto Rico and then to Seville and Lisbon, from Lisbon to Cabo Verde and Upper Guinea, thence to the Moroccan coast and back to Lisbon. In Lisbon he spent another four years, where he got married to the daughter of a well-known slave trader resident in Cacheu, Alvaro Gonçalves Frances. Eventually, Alvarez Prieto returned to Cacheu and then crossed the Atlantic with a cargo of enslaved Africans to Cartagena, where the Inquisition caught up with him.²⁷⁸

plex, c.1630–1654“, in: Portuguese Literary and Cultural Studies 27 (2014), S. 83–103; Ribeiro da Silva, „Between Iberia, the Dutch Republic and Western Africa. Portuguese Sephardic Long- and Short-Term Mobility in the Seventeenth Century“, in: Jewish Culture and History 16:1 (2015), 45–63 (<http://dx.doi.org/10.1080/1462169X.2015.1032011>); Ribeiro da Silva, „The Slave Trade and the Development of the Atlantic Africa Port System, 1400s–1800s“, in: The International Journal of Maritime History 29:1 (2017), S. 138–154; Hancock, David J., Oceans of Wine. Madeira and the Emergence of American Trade and Taste, New Haven: Yale University Press, 2009; Fatah-Black, Karwan, White Lies and Black Markets. Evading Metropolitan Authority in Colonial Suriname, 1650–1800, Leiden: Brill, 2015 (The Atlantic World 31). S. auch <https://commoditiesofempire.org.uk/> (08. März 2022).

276 Zeuske, Michael, „Cosmopolites of the Hidden Atlantic. The ‚Africans‘ Daniel Botefeuf and his Personal Slave Robin Botefeuf in Cuba/ Cosmopolitas del Atlántico esclavista. Los ‚africanos‘ Daniel Botefeuf y su esclavos de confianza Robin Botefeuf in Cuba“, in: Almanack 12 (2016), S. 129–155 (<http://dx.doi.org/10.1590/2236-463320161208>); Zeuske; Sanz Rozalén, Vicent, „El Negrito y la microeconomía política de la trata negrera en el Atlántico. La arribada a puerto con un cargamento de esclavizados“, in: Martín Casares, Aurelia; Benítez Sánchez-Blanco, Rafael; Schiavon, Andrea (eds.), Reflejos de la esclavitud en el arte. Imágenes de Europa y América, Valencia: tirant humanidades, 2021, S. 138–160.

277 Green, Toby, „Baculamento or Encomienda? Legal Plurisms and the Contestation of Power in Pan-Atlantic World of the Sixteenth and Seventeenth Centuries“, in: Journal of Global Slavery 2:3 (2017), S. 310–336, hier S. 310.

278 Ebd. Siehe auch die *life history* des Portugiesen Jorge Rodríguez de Lisboa: Chuecas Saldías, Ignacio, „El Caribe portugués. Sobre políticas imperiales, redes planetarias y la presencia de portugueses en el Caribe durante el gobierno de Felipe III (1598–1621)“, in: Iberoamérica Social. Revista de estudios sociales 2 (2018), S. 27–45.

Sozial, wirtschaftlich und institutionell kommen fünf Gruppen in Frage, die direkteuropäische und amerikanische Träger des transatlantischen Sklavenhandels und Sklaventransports waren:²⁷⁹ erstens Sklavenhändler-Kaufleute, die selber auf Schiffen mitfuhren, zweitens Kapitäne, Offiziere und Ärzte, drittens Faktoren und Hilfskräfte sowie Mediziner (vor allem in Afrika, aber seit dem 18. Jahrhundert auch in den amerikanischen Häfen), viertens Mannschaften,²⁸⁰ d. h. Matrosen/ Fischer (Lotsen) sowie fünftens Atlantikkreolen zu Lande, aber vor allem zu Wasser. Die Atlantikkreolen konnten Freie sein, aber es waren ebenfalls Versklavte unter ihnen; auch und gerade in den Schiffsmannschaften.²⁸¹ Am wichtigsten im direkten Kontakt zu den Versklavten waren Kapitäne und *maestres*, also Schiffsführer, die nicht Eigentümer der von ihnen geführten Schiffe waren. Auf dem ersten Atlantik sowie dem zweiten afrikanisch-iberischen *Atlântico Sul* waren die meisten Kapitäne und *maestres* [Schiffsmeister] Lusitanier.²⁸² Die Schiffe waren zuallererst portugiesisch, an zweiter Stelle spanisch (vor allem andalusisch und baskisch), aber auch, vor allem im 16. und am Beginn des 17. Jahrhunderts – niederländisch (*flamencos*): „*navios portugueses, castellanos o [...] filibotes flamencos* (portugiesische, kastilische Schiffe oder

279 Schiffsbauer, Reeder und Schiffsausrüster oder -händler (unter letzteren finden sich recht viele Sklavenhändler) sowie große Sklavenhändler, Versicherer und Bankiers sind indirekte Träger des atlantischen Sklavenhandels; siehe: Zeuske, Michael, *Sklavenhändler, Negreros und Atlantikkreolen. Eine Weltgeschichte des Sklavenhandels im atlantischen Raum*, Berlin; Boston: De Gruyter, 2015, passim.

280 Rodrigues, Jaime, *De costa a costa. Escravos, marinheiros e intermediarios do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro*, São Paulo: Companhia das Letras, 2005; Rodrigues, „Saúde e artes de curar“, in: Rodrigues, *De costa a costa. Escravos, marinheiros e intermediarios do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro*, São Paulo: Companhia das Letras, 2005, S. 252–296; Rodrigues, „O fim do tráfico transatlântico de escravos para o Brasil. Paradigmas em questão“, in: Grinberg, Keila; Salles, Ricardo (eds.), *O Brasil Imperial 1831–1870*, Bd. 2, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009, S. 299–338; Rodrigues, „Marinheiros forros e escravos em Portugal e na América Portuguesa (c. 1760–c. 1825)“, in: *Revista de História Comparada* 7:1 (2013), S. 9–35; Rodrigues, „Aspectos de la religiosidad de los marineros en el Océano Atlántico en la Edad Moderna“, in: Uncal, Lucía; Moro, Pedro (eds.), *Buenosvientos. Circulación, resistencias, ideas y prácticas en el Mundo Atlántico de la Modernidad Temprana*, La Plata: Lucía Uncal, 2020, S. 135–150.

281 Reis, João; Gomes, Flávio dos Santos; Carvalho, Marcus J.M. de, *O alufá Rufino. Tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico negro (c. 1822 – c. 1853)*, São Paulo: Companhia Das Letras, 2010; Chaviano Pérez, Lizbeth J., „The Dark Faces Among the Slave Trade. Mariners of African Origin in Spanish Ships (1817–1845)“, in: *Journal of Iberian and Latin American Studies* 25:3 (2019), S. 425–439; Teubner, Melina, „Street Food, Urban Space, and Gender. Working on the Streets of Nineteenth-Century Rio de Janeiro (1830–1879)“, in: *International Review of Social History* (= Special Issue 27 [2019]: Free and Unfree Labor in Atlantic and Indian Ocean Port Cities); Teubner, *Die ‚zweite Sklaverei‘ ernähren. Sklavenschiffsköche und Straßenverkäuferinnen im Südatlantik (1800–1870)*, Frankfurt am Main: Campus, 2021.

282 Peralta Rivera, Germán, „Los navíos negreros“, in: Peralta Rivera, Germán, *Los mecanismos del comercio negrero*, Lima: Kuntur ed., 1990, S. 199–210, hier 201.

[...] flämische filibotes [Fleuten]“.²⁸³ Dazu kamen Boots-Besitzer für Fluss- sowie Küstentransporte (auch an der Ostküste der USA)²⁸⁴ und Karawanenchefs.

Sklavenhändler und Träger des Handels als Sklavenhalter und ihr jeweiliges Hilfspersonal (vor allem Wachen und Aufseher) spielten insofern eine wichtige Rolle, als viele Sklavenhändler/ Kaufleute und Kapitäne, etc. – wie oben angedeutet – in Land, Plantagen und Versklavte, die auf den Plantagen produzierten, sowie in Haussklaven investierten. Aufseher hatten vor ihrem Job an Land oft auch im Sklavenhandel auf Schiffen oder als Faktoren in Afrika gearbeitet. Es gab Unter-aufseher (Spanisch: *contramayorales*), die selbst Versklavte waren (*capataces*).²⁸⁵

Städte, Häfen und Hafenstädte (eine Grundstruktur atlantischer Hubs), oft auch Monarchen oder Monarchinnen (wie Elizabeth I. oder die Monarchen von Portugal und Spanien), d. h. Staaten,²⁸⁶ standen als institutionelle Akteure/ Träger hinter der ersten und der zweiten Gruppe. Schiffsbesitzer, Schiffsausrüster, Investoren – das konnten ebenfalls Könige oder Königinnen sein²⁸⁷ – und Kaufleute/ Wucherer/ Versicherer sowie Reeder und Konsignatare, die Waren anderer Kaufleute, meist von solchen aus anderen politischen Territorien zu bestimmten Bedingungen transportierten und verkauften, standen in eher indirektem Kontakt zum Handel auf dem Atlantik. Ihre Vertreter im face-to-face-Sklavenhandel waren in erster Linie Faktoren vor Ort in Westafrika, angestellte Kapitäne oder eben neu-christlich-sephardische „Direkt-

283 Ebd.

284 Fatah-Black, Karwan, „Slaves and Sailors on Suriname’s Rivers“, in: *Itinerario* 36 (2012), S. 61–82; Williams, Jennie K., „Trouble the Water. The Baltimore to New Orleans Coastwise Slave Trade, 1820–1860“, in: *Slavery & Abolition* 41:2 (2020), S. 275–303; Kerr-Ritchie, Jeffrey R., *Rebellious Passage. The Creole Revolt and America’s Coastal Slave Trade*, Cambridge: Cambridge University Press, 2019.

285 Barcia, Manuel, „Un aspecto de las relaciones de dominación en la plantación esclavista cubana. Los contramayorales esclavos“, in: *Boletín del Gabinete de Arqueología* 1:2 (2001), S. 88–93.

286 Siehe die „Top-20-Listen“ der Ausrüsterstädte von Sklavenhandelsexpeditionen sowie die afrikanischen Verschiffungspunkte in: Zeuske, Michael, „Zentren des neuzeitlichen Sklaven- und Menschenhandels und Grundlinien der Historiografie“, in: Zeuske, *Handbuch Geschichte der Sklaverei. Eine Globalgeschichte von den Anfängen bis heute*, Bd. 1, Berlin; Boston: De Gruyter, 2019, S. 62–92; siehe auch: Knight, Franklin W.; Liss, Peggy K. (eds.), *Atlantic Port Cities. Economy, Culture and Society in the Atlantic World, 1650–1850*, Knoxville: The University of Tennessee Press, 1991; Eltis, David; Lovejoy, Paul E.; Richardson, David, „Slave-Trading Ports. Toward an Atlantic-Wide Perspective“, in: Law, Robin; Strickrodt, Silke (eds.), *Ports of the Slave Trade (Bights of Benin and Biafra)*, Stirling: Centre of Commonwealth Studies, University of Stirling, 1999, S. 12–34; O’Flanagan, Patrick, *Port Cities of Atlantic Iberia, c. 1500–1900*, Aldershot: Ashgate Publishing, 2008.

287 Régent, Frédéric, „Les négociants, les colons, le roi et la traite négrière“, in: Régent, *La France et ses esclaves. De la colonisation aux abolitions (1620–1848)*, Paris: Grasset, 2007, S. 37–57.

Kaufleute“ (natürlich von Sklaven), wie Manuel Alvarez Prieto oder Manuel Bautista Pérez (Manoel Batista Peres).²⁸⁸

Als Träger des Menschenhandels auf der hohen See des Sklaverei-Atlantiks werden generell meist Kollektivakteure genannt, die heutigen spatial-geografische und national-imperialen Konventionen und historischen Perspektiven bzw. historischen Schiffsflaggen entsprechen:²⁸⁹ „Portugiesen“, „Engländer/ Briten“ („Schotten“, „Iren“²⁹⁰), „Franzosen“, „Holländer/ Niederländer“,²⁹¹ „Spanier“ („Katalanen“,²⁹² „Bas-

288 Newson, Linda A., „Africans and Luso-Africans in the Portuguese Slave Trade on the Upper Guinea in the Early Seventeenth Century“, in: *Journal of African History* 53:1 (2012), S. 1–24; Newson; Minchin, Susie, „The Acquisition of Slaves“, in: Newson; Minchin, *From Capture to Sale. The Portuguese Slave Trade to Spanish America in the Early Seventeenth Century*, Leiden: Brill, 2007 (*The Atlantic World* 12), S. 32–71; Newson, „Bartering for Slaves on the Upper Guinea Coast in the Early Seventeenth Century“, in: Green, Toby (ed.), *Brokers of Change. Atlantic Commerce and Culture in Pre-Colonial Western Africa*, London; Oxford: British Academy; Oxford University Press, 2012, S. 257–282.

289 Eltis, David, „National Participation in the Transatlantic Slave Trade. New Evidence“, in: Curto, José C.; Renée Souldre-La France, Renée (eds.) *Africa and the Americas. Interconnections During the Slave Trade*, Trenton: Africa World Press, 2005, S. 13–41.

290 Rodgers, Nini, *Ireland, Slavery and Anti-Slavery, 1612–1865*, London: Palgrave Macmillan, 2007.

291 Vos, Jelmer; Eltis, David; Richardson, David, „The Dutch in the Atlantic World. New Perspectives from the Slave Trade with Particular Reference to the African Origins of the Traffic“, in: Eltis; Richardson (eds.), *Extending the Frontiers. Essays on the New Transatlantic Slave Trade Database*, New Haven: Yale University Press, 2008, S. 228–249.

292 Zur spezifischen Historiografie von Katalanen im afrikanisch-iberischen Atlantik, schon zeitig mit einerseits imperial-kulturellem Pränationalismus (*reino de Aragón*) sowie transnationalem Kosmopolitismus andererseits, und der globalen Hub-Funktion des Hafens von Barcelona, siehe: Maluquer de Motes, Jordi, „Burguesia catalana y l’esclavitud colonial. Modes de producció i pràctica política“, in: *Recerques* 3 (1974), S. 83–116; Fradera, Josep Maria, „La participació catalana en el tràfic d’esclaus“, in: *Recerques* 16 (1984), S. 119–139; Maluquer de Motes, „Abolicionismo y resistencia a la abolición en la España del siglo XIX“, in: *AEA* 43 (1986), S. 311–331; Maluquer de Motes, „La formación del mercado interior en condiciones coloniales. La inmigración y el comercio catalán en las Antillas españolas durante el siglo XIX“, in: *Estudios de Historia Social* 44–47 (1988), S. 89–104; Yáñez, César, „Los negocios ultramarinos de una burguesía cosmopolita. Los catalanes en las primeras fases de la globalización, 1750–1914“, in: *Revista de Indias* 64, no. 238 (2006), S. 679–710; Clarence-Smith, William Gervase, „The Portuguese Contribution to the Cuban Slave and Coolie Trades in the Nineteenth Century“, in: *Slavery & Abolition* 5 (1984), S. 25–33; Clarence-Smith, „La traite portugaise et espagnole en Afrique au dix-neuvième siècle“, in: Daget, Serge (ed.), *De la traite à l’esclavage, V^e au XIX^{ème} siècle. Actes du Colloque International sur la Traite des Noirs* (Nantes 1985), 2 Bde., Nantes; Paris: Université de Nantes; Société Française d’Histoire d’Outre-mer and Centre de Recherche sur l’Histoire du Monde Atlantique, 1988, S. 425–434; siehe auch: Clarence-Smith, *The Third Portuguese Empire, 1825–1975. A Study in Economic Imperialism*, Manchester; Dover: Manchester University Press, 1985; Clarence-Smith, *Slaves, Peasants and Capitalists in Southern Angola 1840–1926*, Cambridge: Cambridge University Press, 2007; sowie: Schmidt-Nowara, Christopher, *Slavery, Freedom, and Abolition in Latin America and the Atlantic World*, Albuquerque: University of New Mexico

ken²⁹³), „Dänen“,²⁹⁴ manchmal auch „Brandenburger“²⁹⁵ oder „Schweden“,²⁹⁶ afrikanische Eliten, wie oben gesagt, eher nicht.²⁹⁷ Die Sklavenhandelseliten aus den kolonial dominierten Teilen der jeweiligen Imperien bzw. aus ehemaligen Kolonien, die selbstverständlich als Träger des atlantischen Handels eine wichtige Rolle gespielt haben, werden eher selten genannt: „Brasilianer“ noch am ehesten (es waren aber auch alle möglichen anderen „Portugiesen“ aus den portugiesischen Sklaverei-Imperium²⁹⁸), „Kubaner“ oder „Uruguayer“. Die Eliten der spanischen Kolonien bezeichneten sich vor der Unabhängigkeit alle als „Spanier“ (*españoles*). Die Unterscheidung zwischen Sklavenhändlern aus Europa und Sklavenhändlern aus der Neuen Welt, d. h. den Amerikas, ist nicht leicht. Aus afrikanischer Sicht waren, wie gesagt, beide Gruppen „Atlantiker“. Noch schwieriger ist es – ich wiederhole es – Sklavenhändler des atlantischen

Press, 2011; Fradera; Schmidt-Nowara (eds.), *Slavery and Antislavery in Spain's Atlantic Empire*, New York; Oxford: Berghahn, 2013.

293 Goicoetxea, Ángel, *Los vascos y la trata de esclavos*, Madrid: ediciones pastor, 2017.

294 Green-Pedersen, Svend E., „Colonial Trade under the Danish Flag. A Case Study of the Danish Slave Trade to Cuba 1790–1807“, in: *Scandinavian Journal of History* 5 (1980), S. 93–120; Justesen, Ole (ed.), *Danish Sources for the History of Ghana 1657–1754*, 2 Bde. (Bd. 1: 1657–1735; Bd. 2: 1735–1754), Copenhagen: Det Kongelige Danske Videnskaberne Selskab/ The Royal Danish Academy of Sciences and Letters, 2005; Heinzemann, Eva; Riis, Thomas; Robl, Stefanie (eds.), *Der dänische Gesamtstaat – ein unterschätztes Weltreich?*, Kiel: Verlag Ludwig, 2006; Hüsgen, Jan, „General Buddhoe und Peter von Scholten. Erinnerungen an Sklavenemanzipation auf den U.S. Virgin Islands und in Dänemark“, in: Schmieder, Ulrike; Zeuske, Michael (eds.), *Erinnerungen an Sklaverei*, Leipzig: Leipziger Universitätsverlag, 2012 (= *Comparativ. Zeitschrift für Globalgeschichte und Vergleichende Gesellschaftsforschung* 22:2), S. 112–125; Weiss, Holger, „Danskar och svenskar i den atlantiska slavhandeln 1650–1850“ [*Les Danois et les Suédois dans la traite négrière transatlantique 1650–1850*], in: Müller, Leos; Rydén, Göran; Weiss (eds.), *Global historia från periferin. Norden 1600–1850*, Lund: Studentlitteratur, 2009, S. 39–74; Weiss (ed.), *Ports of Globalisation, Places of Creolisation. Nordic Possessions in the Atlantic World during the Era of the Slave Trade*, Leiden: Brill, 2016.

295 Jones, Adam, *Brandenburg Sources for West African History 1680–1700*, Stuttgart: Steiner, 1985 (*Studien zur Kulturkunde* 77); Weindl, Andrea, „The Slave Trade of Northern Germany from the Seventeenth to the Nineteenth Centuries“, in: Eltis, David; Richardson, David (eds.), *Extending the Frontiers. Essays on the New Transatlantic Slave Trade Database*. New Haven: Yale University Press, 2008, S. 250–271.

296 Schnakenbourg, Eric, „Sweden and the Atlantic. The Dynamism of Sweden's Colonial Projects in the Eighteenth Century“, in: Naum, Magdalena; Nordin, Jona M. (eds.), *Scandinavian Colonialism and the Rise of Modernity. Small Time Agents in a Global Arena*, New York: Springer, 2013 (*Contributions To Global Historical Archaeology* 37), S. 229–242.

297 Siehe aber: Wheat, David, „Otros pasajes. Movilidades africanas y la polifuncionalidad de los navíos negreros en el Atlántico ibérico, siglos XVI–XVII“, in: Naranjo Orovio, Consuelo (ed.), *Sometidos a esclavitud. Los africanos y sus descendientes en el Caribe Hispano*, Santa Marta: Editorial Unimagdalena, 2021 (*Colección Humanidades y Artes. Historia*), S. 89–116.

298 Silva, Daniel B. Domingues da, „Brasil e Portugal no comércio atlântico de escravos. Um balanço histórico e estatístico“, in: Guedes, Roberto (ed.), *Brasileiros e Portugueses*, Rio de Janeiro: Mauad X, 2013, S. 49–66; Caldeira, Arlindo Manuel, *Escravos e Traficantes no Império Português. O Comércio Negroiro Português no Atlântico Durante Os Séculos XV a XX*, Lisboa: Esfera dos Livros, 2013.

Sklavenhandels aus Afrika zu identifizieren.²⁹⁹ Deshalb sind u. a. die Abfahrtsorte der Sklavenschiffe, wie sie Sean Kelley untersucht hat, für diese Identifizierung sehr wichtig.³⁰⁰

Unter den Großkaufleuten, Reedern, Versicherern und Investoren des atlantischen Sklavenhandels (Spanisch: *capitalistas*) sowie Kapitänen gab es – zumindest was Iberer, Europäer und Amerikaner betrifft – keine „Mulatten“ oder „Schwarze“. Auch unter den Kapitänen der niederländischen, anglo-amerikanischen und französischen sowie dänischen Sklavenschiffe gab es keinen „Schwarzen“ – farbige Kapitäne von Atlantik-Schiffen gab es nur als Piraten oder als Schmuggler und Korsaren. In britischen Quellen wird nur ein Captain namens John Tittle genannt, der zugleich als „mulatto“ bezeichnet wird. Tittle machte zwischen 1765 und 1774 sechs Sklavenfahrten von Liverpool nach Sierra Leone und von dort in die britische Karibik und nach Savannah (Georgia).³⁰¹ Alle Fahrten waren erfolgreich. Tittle brachte die Mehrzahl der Verschleppten lebend nach Amerika und verkaufte sie dort. Thomas Boulton erwähnt den Kapitän und seine afrikanische Ehefrau in dem gereimten Bericht *The Voyage, a Poem in Seven Parts* (Boston, 1773).³⁰² Tittle dürfte die Ausnahme gewesen sein, die die Regel bestätigt: Ansonsten gab es farbige Kapitäne und Mannschaften, wie gesagt, vor allem unter Piraten und Korsaren sowie Schmugglern.³⁰³ Faktoren in Afrika waren dagegen sehr oft Menschen mit afrikanischen und europäischen oder amerikanischen Vorfahren (*tangomãos* und *tangomães*).

Kaum ein Kaufmann aus den regionalen Kulturen im Atlantikraum oder in Nordafrika hat sich zur Zeit der Legalität des Sklavenhandels, wie bereits gesagt, „Sklavenhändler“ genannt. „Sklavenhändler“ (*slave merchant*) sei ein „misnomer, popularized by the British abolitionists, which was later adopted by historians“.³⁰⁴ *Negrero* ist zwar, wie erwähnt, eher eine zeitgenössische abfällige Bezeichnung, die aber offiziell niemand in den Mund nahm. „Spanische“ oder „kubanische“ Sklavenhändler – „Spanier“ waren es eher auf dem Atlantik und Afrika, „Kubaner“ eher, wenn sie in der zweiten oder mehr Generationen auf Kuba lebten – nannten sich

299 Newson, Linda A., „Africans and Luso-Africans in the Portuguese Slave Trade on the Upper Guinea in the Early Seventeenth Century“, in: *Journal of African History* 53:1 (2012), S. 1–24.

300 Kelley, Sean M., „New World Slave Traders and the Problem of Trade Goods. Brazil, Barbados, Cuba, and North America in Comparative Perspective“, in: *English Historical Review* 134, no. 567 (2019), S. 302–333.

301 Siehe www.slavevoyages.org (09. März 2022), voyages no. 91,076 (1765); 91,303 (1766); 91,422 (1768); 91,495 (1770); 91,559 (1770); 91,816 (1774).

302 Zitiert nach: Rediker, Marcus, „Jailer“, in: Rediker, *The Slave Ship. A Human History*, New York: Viking, 2007, S. 212–217, hier S. 215.

303 Vgl. Zeuske, Michael, „Europa, seine Sklavereien und sein Sklavenhändler“, in: Zeuske, *Handbuch Geschichte der Sklaverei. Eine Globalgeschichte von den Anfängen bis heute*, Bd. 1, Berlin; Boston: De Gruyter, 2019, S. 850–858, hier 851.

304 Ortega, José Guadalupe, „Cuban Merchants, Slave Trade Knowledge, and the Atlantic World, 1790s–1820s“, in: *Colonial Latin American Historical Review* 15:3 (2006), S. 225–251.

selbst immer *comerciantes*, d. h. Großkaufleute, die Import-Export-Handel betrieben (auch von Sklaven und Zucker, z. T. als *consignatarios*). Oder sie wurden, in ihrer Funktion als Finanziere der Plantagenproduktion und der Sklavenhandelsfahrten nach Afrika, einfach *capitalistas*³⁰⁵ oder *armadores* (Schiffausrüster/ Reeder) genannt. Viele von ihnen betätigten sich auch als *refaccionistas*, d. h. Kaufleute/ Wucherer/ Banker, die die Landbesitzer (*hacendados*) mit den jährlichen Krediten und finanziellen Diensten für Operationen der Ingenios versorgten. *Mercaderes* wurden Detailhändler genannt (im Kolonialhandel).

Erfolgreiche *comerciantes* kauften sich, als der iberisch-spanisch-kubanische Sklavenhandel als Menschenschmuggel des *hidden Atlantic* gut etabliert war (seit ca. 1821) und sie Profite akkumuliert hatten, Plantagen und investierten sowohl Geldkapital wie auch menschliches Kapital in die Modernisierung.³⁰⁶ Sie kauften und verkauften Schiffe für die atlantische *trata de negros*. Sie benutzen Menschen sowie Tabak oder Zucker als *cash-commodities*. Sie kauften sich damit auch in die „anständige“ Gesellschaft ein, nachdem sie 15–20 Jahre sozusagen unsichtbar auf dem Atlantik und an den Küsten Afrikas operiert hatten. Wie weiland der Graf von Monte Christo erschienen sie plötzlich als steinreiche Menschen. Es gibt allerdings eine wichtige Grenzlinie in der zeitgenössischen Gruppe der Sklavenhändler oder „Kapitalisten“ (*capitalistas*), gerade im aufsteigenden „spanischen“ Sklavenhandel des 19. Jahrhunderts. Es ist die zwischen *mongo* und Finanzier oder *capitalista* und Kaufmann (durchaus mit Beteiligung im Sklavenhandel, in dem sie andere operieren ließen – als Konsignatare oder durch Kapitäne und Faktoren). Die Differenz gilt, *cum grano salis*, auch für den „portugiesischen“ Sklavenhandel zwischen Brasilien und Afrika. An den Küsten Senegambiens wurden die „Macher“, d. h. meistens Faktoren, auch mit einem afrikanischen Titel, *mongos* genannt – so etwas wie

305 Ebd., S. 229; siehe auch: „Anexo 13. Informe elevado por D. Gerónimo Valdés, capitán general de la Isla de Cuba, al gobierno de Madrid“, in: Barcia Zequeira, María del Carmen, Pedro Blanco, el negrero, La Habana: Ediciones Boloña, 2018 (Colección Raíces), S. 201–205 („se hizo Blanco muy pronto capitalista“ (S. 201) – das bedeutet hier, dass Pedro Blanco wegen seiner Erfolge und Profite im illegalen Sklavenhandel sehr schnell Geld verleihen konnte; auch in Form von Versklavten).

306 Lockhart, James, „The Merchants of Early Spanish America“, in: Lockhart, Of Things of the Indies. Essays Old and New in Early Latin American History, Stanford: Stanford University Press, 1999, S. 158–182; Ortega, José Guadalupe, „Cuban Merchants, Slave Trade Knowledge, and the Atlantic World, 1790s–1820s“, in: Colonial Latin American Historical Review 15:3 (2006), S. 225–251, hier S. 229; Rodrigo y Alharilla, Martín, „Spanish Merchants and the Slave Trade. From Legality to Illegality, 1814–1870“, in: Fradera, Josep Maria; Schmidt-Nowara, Christopher (eds.), Slavery and Antislavery in Spain's Atlantic Empire, New York; Oxford: Berghahn, 2013, S. 176–199; Pires, Julio Manuel; Da Costa, Iraci del Nero, „Slave-Mercantile Capital and Slavery in The Americas“, in: Canadian Journal of Latin American and Caribbean Studies/ Revue canadienne des études latino-américaines et caraïbes 37, no. 73 (2012), S. 155–171.

„großer Herr“.³⁰⁷ *Mongos* waren atlantik- und afrikabasiert, also eher Kapitäne und Faktoren; Finanziere und waren eher havanna- oder amerikabasierte *comerciantes*.

In breiterer Perspektive möchte ich gerne zwei Beispiele bringen:

1) Möglicherweise ist der Atlantik immer vor allem durch Fischer und Fischerei geprägt gewesen. Diese fand vor allem in küstennahen Gewässern statt und galt der Subsistenz bäuerlicher Bevölkerungen, oft in Verbindung mit landwirtschaftlicher Produktion (in Afrika etwa Reisanbau). Aber Fischer und Fischerei waren in bestimmten Fällen, bei der Versorgung ansteigender Bevölkerungszahlen sowie aus religiösen Gründen, auch mit dem atlantischen Handel und Austausch verbunden (und damit mit dem atlantischen Sklavenhandel), wenn der Atlantik überquert werden musste. So war es in der Kabeljau-Fischerei (*bacalao*) vor allem vor Neufundland, dem Fang von Thunfisch und dem Walfang (weltweit – vor allem aus Ressourcen-Gründen: Fett, Tran, Knochen und Fleisch). Fischer wurden zu Trägern des Fisch- und Ressourcen-Handels. Aber sie wurden nicht oder selten zu Trägern des Handels mit anderen Gütern mit Ausnahme von *food* – es sei denn, erfahrene Fischerei-Matrosen heuerten wegen der besseren Bezahlung auf Sklavenschiffen an und beteiligten sich auch am *pacotille*-Handel. Das war privater, aber informeller Beilast-Handel mit dem sich vor allem Kapitäne und Offiziere bereicherten. Grundsätzlich heißt es über die Matrosen auf *privateer*-Schiffen (Korsaren- und Piratenschiffen) und im Rückschluss auch über Matrosen auf anderen Schiffen:

Privateering ships were more attractive for sailors than merchant vessels or the navy. Despite the uncertainty regarding payment and the possibility of death, sailors in privateers enjoyed better working conditions than their counterparts in trade or military service. Journeys were relatively short (especially compared to the ships crossing the Atlantic) and usually the coast was always on sight. Food on privateering ships was generally better and more varied than in military or commercial fleets, as we can see in the list of products of the San Cayetano. Sailors on privateers performed the usual duties of manning the vessel, cleaning and watching, and they always needed to be ready for combat, but they did not have to take care of the cargo, the most exhausting and time-consuming activity. Privateer crews were larger than commercial ships in order to man the captures, which also eased the work on board.³⁰⁸

Im Rückschluss auf Matrosen von Sklavenschiffen bedeutet das: Sie hatten die extremsten Bedingungen in Bezug auf die Länge der Fahrten, die Krankheitsrisiken und in Bezug auf Bewachung und Versorgung der „Fracht“ – deshalb erhielten sie die

307 Nerín, Gustau, „La Factoria“, in: Nerín, Traficants d’ànimes. Els negrers espanyols a l’Àfrica, Barcelona: Raval Edicions SLU, Pòrtic, 2015, S. 38–47.

308 Salamanca Rodríguez, Alejandro, „The Last Journey of the San Cayetano (1745). Privateering and Male Migration During the War of Jenkins’ Ear/ El último viaje del San Cayetano (1745). Corsarismo y migración masculina durante la guerra del Asiento“, in: Revista Universitaria de Historia Militar 9, no. 18 (2020), S. 246–265, 261; zu Matrosen auf Handelsschiffen siehe auch: Zabala, Aingeru. „La vida cotidiana en los navíos de comercio“, in: Palacio Atard, Vicente (ed.), España y el mar en el siglo de Carlos III. Vicente Palacio Atard y otros, Madrid: Marinvest, 1989, S. 183–198.

höchste Heuer, allerdings nur im Falle des Erfolgs. Idealerweise hieß dies – und wurde so auch in Verträge geschrieben – „so viel wie möglich ihres *armazón* in guter körperlicher Verfassung im *barracón* des Kaufmannes o. ä. im Hafen X abliefern“. Oftmals wurden diese Bedingungen Gegenstand juristischer Auseinandersetzungen.³⁰⁹

2) Am Beispiel des amerikanischen *South* möchte ich eine allgemeine Strategie von Sklaverei-Profiteuren in Bezug auf Sklavenhändler anführen. Sklaverei-Profiteure und -Verteidiger gab es in der Geschichte mehr als Abolitionisten. Die Standard-Argumentation der Sklaverei-Propagandisten bestand darin, Sklavenhändler nicht als Teil einer ansonsten „gesunden“ Institution Sklaverei aufzufassen, die darauf angelegt war, unglücklichen Afrikanern (oder überhaupt Versklavten) „Zivilisation“ und die richtige Religion beizubringen (vor allem in katholischen Regionen). Sklavenshandel, der immer Menschenhandel war, wird in dieser zeitgenössischen Wahrnehmungs- und Marginalisierungsstrategie immer als eine „kleine“, relativ unbedeutende Sache dargestellt. In diesen Strategien – und das gilt *cum grano salis* für die ganze Welt- und Globalgeschichte der Sklaverei und des Menschenhandels – wurden Sklavenhändler zu *outcasts* der „normalen“ Sklavenhaltergesellschaft konstruiert. Eine Ausnahme in dieser Regel bildeten vielleicht die großen *slaver* im England des 18. Jahrhunderts, spanisch-kubanische *negreros* des 19. Jahrhunderts (die sogar Hochadelstitel vom König bekamen), brasilianische *negreiros*, die als einflussreiche/ reiche Individuen oft in politischer Symbiose zum Kaiser standen, ebenfalls Adelstitel und Milizränge trugen (oft im Rang eines *coronel* – Oberst) und Mitglieder des Christus-Ordens waren, und eine Reihe von afrikanischen Handelsprinzen. Auf jeden Fall gilt diese Negativ-Perzeption aber für die heutige Erinnerung an Menschen- und Sklavenshandel. Im *South* der USA erfasste der innere Sklavenshandel auch nach Verbot der *Atlantisierung* 1807 rund 1,2 Millionen versklavter Menschen (oft auseinander gerissene Familien) – mehr als dreimal so viel wie der transatlantische Menschenhandel der 13 britischen Kolonien/ USA bis Ende 1807. Und, ich zitiere Michael Tadman, „the white South was comfortable with the domestic slave trade, and [...] the trader was not an outcast.“³¹⁰

In chronologischer Abfolge waren die ersten wirklich großen Macher aus Europa, d. h. hier iberische Unternehmer/ Sklavenshandels-Akteure der neuzeitlichen Geschichte, die Transport und Handel mit menschlichen Körpern auf dem Hochsee-Atlantik betrieben, keine Großkaufleute und Wucherer/ Bankiers. Es waren, wie bereits mehrfach gesagt, im Grunde private Unternehmer und Kaufleute, ihre Agenten/ Fakto-

309 Zeuske, Michael; Sanz Rozalén, Vicent, „El Negro y la microeconomía política de la trata negra en el Atlántico. La arribada a puerto con un cargamento de esclavizados“, in: Martín Casares, Aurelia; Benítez Sánchez-Blanco, Rafael; Schiavon, Andrea (eds.), *Reflejos de la esclavitud en el arte. Imágenes de Europa y América*, Valencia: tirant humanidades, 2021, S. 138–160.

310 Tadman, Michael, *Speculators and Slaves. Masters, Traders, and Slaves in the Old South*, Madison: University of Madison Press, 1989; das Zitat stammt aus: Tadman, „The Reputation of the Slave Trader in Southern History and the Social Memory of the South“, in: *American Nineteenth Century History* 8:3 (2007), S. 247–271, hier S. 248.

ren und deren Netzwerke (*vínculos familiares, de paisanaje, de negocios y de clientela*) sowie Kapitäne mit ihren Mannschaften aus iberischen Küstengebieten (vor allem Südpotugal (Algarve) und Südspanien (Andalusien), aber auch Kapitäne, Händler und Unternehmer aus Portugal, Galicien und von den Biskaya-Küsten), Sefhardim/Neu-Christen (wie Manuel Alvarez Prieto und seine oben genannten Kontakte und Verwandten), *lançados, tangomãos*, Faktoren und Atlantikkreolen.³¹¹ Bei jüdischen Unternehmern/Trägern des Handels ist nicht ganz klar, ob es nicht seit muslimischen Zeiten in Andalusien und Nordafrika – oder sogar vorher – eine weiter zurückreichende Kontinuität gab.³¹² Filipa Ribeiro da Silva sagt, dass es schon vor den großen Wellen der Judenverfolgung auf der iberischen Halbinsel in den 1490er Jahren Juden in Westafrika gab: „the earliest period of Portuguese expansion and settlement overseas [...] preceded the forced conversion.“³¹³ Jüdische und sephardische Kaufleute und ihre Familien kamen vor allem an die Petite Côte im heutigen Senegal südlich von Cap Vert, nach 1490 (auch als *degredados* – d. h. Verbannte als Siedler) und seit etwa 1600 als eine Art Re-Migration in den Süden und in das Judentum.³¹⁴

Im Hintergrund wirkten jüdische Kaufleute und Broker mit ihren kosmopolitischen Beziehungen sicherlich bereits viel länger. In der Frühzeit der iberischen Expansion waren sie auch Träger des Handels, zu dem auch Sklavenhandel gehörte. Seit dem „Ende der Toleranz“ in Spanien und vor allem Portugal (1492–1496) wurden sephardische Juden sowie Kaufleute in die Marginalisierung gedrängt und sozusagen etatmäßig zu *lançados* oder man zwang sie, auf Tropeninseln, wie São Tomé, bzw. in zunächst peripheren portugiesischen Stützpunkten in Westafrika (wie Cacheu oder Bissau) zu siedeln oder in die sieben Provinzen der Niederlande

311 Lingna Nafafé, José, „Lançados, Culture and Identity. Prelude to Creole Societies on the Rivers of Guinea and Cape Verde“, in: Havik, Philip J.; Newitt, Malyn D. (eds.), *Creole Societies in the Portuguese Colonial Empire*, Bristol: University of Bristol, 2007, S. 65–91; Lingna Nafafé, *Colonial Encounters. Issues of Culture, Hybridity and Creolisation, Portuguese Mercantile Settlers in West Africa*, Frankfurt am Main: Peter Lang, 2007; Mark, Peter; Horta, José da Silva (eds.), *The Forgotten Diaspora. Jewish Communities in West Africa and the Making of the Atlantic World*, Cambridge: Cambridge University Press, 2011; Gottlieb, Alma, „Crossing Religious Borders-Jews and Cabo Verdeans“, in: *Mande Studies* 16–17 (2015), S. 31–68.

312 Santana Pérez, Germán, „Mercaderes hispanos en África subsahariana antes de la Unión Ibérica, 1503–1580“, in: Pérez García, Rafael M.; Fernández Chaves, Manuel F.; Belmonte Postigo, Jose Luis (eds.), *Los negocios de la esclavitud. Tratantes y mercados de esclavos en el Atlántico Ibérico, siglos XV–XVIII*, Sevilla: Universidad de Sevilla, 2018, S. 71–92.

313 Ribeiro da Silva, Filipa, „Between Iberia, the Dutch Republic and Western Africa. Portuguese Sephardic Long- and Short-Term Mobility in the Seventeenth Century“, in: *Jewish Culture and History* 16:1 (2015), S. 45–63, hier S. 54 (<http://dx.doi.org/10.1080/1462169X.2015.1032011>).

314 Mendes, António De Almeida, „Le rôle de l’Inquisition en Guinée vicissitudes des présences juives sur la Petite Côte (XVe–XVIIe siècles)“, in: *Revista Lusófona De Ciência Das Religiões* 3, nos. 5–6 (2004), S. 137–155.

zu emigrieren und von dort oft an die Wilde Küste (Guayanas). Ähnliches gilt für Spanisch-Amerika und Brasilien.³¹⁵ In Europa waren sie formal als portugiesische Katholiken (und *conversos*) und Migranten, d. h. so genannte Neu-Christen, eng mit dem Handel von Zucker und Kolonialwaren verbunden.³¹⁶

Der in Nantes lehrende portugiesische Historiker António de Almeida Mendes sagt zu dieser sehr wichtigen Siedlungs-Verbannung und ihren Folgen für den Sklaverei-Atlantik:

A savoir que nous ne sommes pas confrontés à un groupe humain homogène mais à des présences multiples, qui sont le résultat d'un double mouvement migratoire autonome: une première vague composée d'individus isolés qui, pour échapper aux persécutions, furent contraints à l'exil (quand ils ne furent pas exilés directement par la Couronne, à l'image des *degradados* qu'on envoya peupler les îles de l'Atlantique) et une seconde émigration plus tardive issue de la communauté juive fixée aux Pays-Bas; un groupe qui pour sa part se structurait et s'organisait autour de réseaux familiaux et marchands. Ces deux mouvements humains, distincts dans leurs motivations et leur composition sociale, contribuèrent à une occupation originale de la Petite-Côte dans le cadre de l'Empire colonial ibérique. Mais ils témoignent également d'une évolution des échanges commerciaux et des rapports de domination entre les Européens et les populations indigènes au cours des XVe–XVIIe siècles. Pendant cet intervalle, nous sommes ainsi passés d'une traite monopolisée par les Portugais, et d'un esclavage destiné aux nations de la péninsule ibérique, à un trafic intercontinental, 'global', dominé par les Espagnols, les Anglais et les Hollandais. Dans les deux cas les juifs fixés sur la Côte occupèrent une place centrale, celle d'intermédiaires commerciaux entre les Africains et les Européens. Mais alors que les premiers, avec l'éloignement géographique et le passage des années, se mêlèrent, se métissèrent avec les populations africaines, les seconds réussirent à préserver une identité forte, centrée sur la pratique du judaïsme. Plus encore, chez ces derniers, le passage en Guinée fonctionna souvent comme le moyen d'effectuer un retour au judaïsme [...] Arrivés en conquérants tout-puissants sur les littoraux ouest-africains autour des années 1440–1446, les Portugais multiplièrent d'abord les opérations de razzias et de pillages. Dans une seconde phase, à partir des années 1460, confrontés à une résistance physique des noirs, la Couronne portugaise opta pour une stratégie plus pacifique qui reposait sur une collaboration active avec les chefs et les souverains africains des royaumes côtiers.³¹⁷

Als Gruppe meist indirekt Beteiligter ist nochmals auf Schiffsausrüster (Spanisch: *armadores*) und -versicherer (oftmals Großkaufleute oder Kaufleutegruppen in wichtigen Häfen) sowie Schiffsbauer hinzuweisen; sie werden in Bezug auf Sklavenhandel und -schmuggel meist übergangen. Auch Abgesandte/ Verantwortliche am Ort der

315 Cwik, Christian, „Curazao y Riohacha. Dos puertos caribeños en el marco del contrabando judío (1650–1750)“, in: Elías Caro, Jorge; Vidal Ortega, Antonino (eds.), *Ciudades portuarias en la gran cuenca del Caribe. Historia, Cultura, Economía y Sociedad*, Barranquilla: Ediciones Uninorte; Editorial Universidad del Magdalena, 2010, S. 298–327; Roitman, Jessica, „Creating Confusion in the Colonies. Jews, Citizenship, and the Dutch and British Atlantics“, in: *Itinerario* 36:2 (2012), S. 55–90.

316 Ebd. sowie: Ribeiro da Silva, Filipa, „Os Judeus de Amersterdão e o Comércio com a Costa Ocidental Africana, 1580–1660“, in: *Anais de História de Além-Mar* 14 (2013), S. 121–144.

317 Mendes, António De Almeida, „Le rôle de l'Inquisition en Guinée vicissitudes des présences juives sur la Petite Côte (XVe–XVIIe siècles)“, S. 137–155, hier S. 140.

Faktoreien (*factores*), Geldwechsler, Bänker, Kaufleute und auch Kartographen³¹⁸ aus dem Italien der Renaissance, vor allem aus Genua, Venedig (etwa Alvise Cadamosto, ein venezianischer Sklavenhändler³¹⁹) und Florenz sind in dieser frühen Gruppe der Träger des Handels zu nennen. Faktoren spielten überall eine sehr aktive Rolle, wo Handel getrieben wurde. Besonders wichtig und oft machtvoll waren sie an den afrikanischen Handelsplätzen und Verschiffungspunkten; auch und gerade, weil sie Kontakte zu afrikanischen Brokern, Atlantikkreolen sowie den oben genannten Trägern des Handels in das Innere Afrikas hatten. Bänker und Großkaufleute hatten, wie gesagt, eher selten direkt face-to-face-Kontakt mit verschleppten Menschen und Sklaven. Sie schickten ihre Faktoren, Lobbyisten und Kapitäne, die sich wiederum auf das Personal des Menschenhandels verließen und sich Erfahrungen der Atlantikkreolen aneigneten oder Allianzen mit ihnen eingingen. Und sie versuchten, nach dem damaligen Grundverständnis von Wirtschaft, Ehre (Status) und Handel, Privilegien und Monopole der Kronen für ihre Unternehmen zu sichern. Einer der frühen Geschäftemacher, Kosmopoliten und indirekten atlantischen Sklavenhändler war Bartolommeo Marchionni aus Florenz. Seine Familie hatte Sklavenhandelserfahrungen im Schwarzmeerhandel (Kaffa). Marchionni war auch Bänker der portugiesischen Krone während der frühen atlantischen Expansion. Schon in den 1480er Jahren besaß Marchionni Zuckerrohrfelder auf Madeira.³²⁰ Ihr Ertrag fiel noch recht bescheiden aus. Der Florentiner Bänker in Lissabon finanzierte die portugiesische Expedition nach Äthiopien 1487. In den 1490er Jahren dominierte Marchionni, zusammen mit Agenten der Medici, den Brüdern Berardi sowie den Brüdern Simon und Donato de Bernardo Nicolini – alle aus dem Bankenzentrum Florenz – auch den Sklavenhandel Sevilas, Valencias, Neapels und Südspaniens.³²¹ Dort wurden kriegsgefangene Muslime oder Kanarier und Schwarze

318 Boelhower, William, „Framing Anew Ocean Genealogy. The Case of Venetian Cartography in the Early Modern Period“, in: *Atlantic Studies* 15:2 (2018), S. 279–297.

319 Scheller, Benjamin, „Erfahrungsraum und Möglichkeitsraum. Das sub-saharische Westafrika in den Navigazioni Atlantiche Alvise Cadamostos“, in: Baumgärtner, Ingrid; Falchetta, Piero (eds.), *Venedig und die neue Oikoumene. Kartographie im 15. Jahrhundert*, Rom; Venedig: Viella Libreria Editrice, 2006, S. 201–220; Ankenbauer, Norbert (ed.), *Paesi novamente ritrovati – Neue unbekannte Lande. Eine digitale Edition früher Entdeckerberichte*. Wolfenbüttel: Editiones Electronicae Guelferbytanæ 2017 [work in progress] (<http://diglib.hab.de/edoc/ed000145/start.htm> [09. März 2022]).

320 Vieira, Alberto, *Os Escravos no Arquipélago da Madeira. Séculos XV a XVII*, Funchal: Região Autónoma da Madeira, 1991; Vieira, „La isla de Madeira y el tráfico negrero en el siglo XVI“, in: *Revista de Indias* 55, no. 204 (1995), S. 333–356; Vieira, „Sugar Islands. The Sugar Economy of Madeira and the Canaries, 1450–1650“, in: Schwartz, Stuart B. (ed.), *Tropical Babels. Sugar and the Making of the Atlantic World, 1450–1680*, Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2004, S. 42–84.

321 Fernández Chaves, Manuel F.; Pérez García, Rafael M., „Las redes de la trata negrera. Mercaderes portugueses y tráfico de esclavos en Sevilla (c. 1560–1580)“, in: Martín Casares, Aurelia; García Barranco, Margarita (eds.), *La esclavitud negroafricana en la historia de España*, Granada: Editorial

aus Nordafrika, aber auch Griechen, Russen, Sarden, Slawen vom Balkan und Tataren als Sklaven gehandelt.³²²

Einer der ersten bekannten Kapitäne des Transatlantiks in voller Ost-West-Breite (mit Tendenz zur Süd-Süd-Ausrichtung) war Christoph Kolumbus. Er hatte seine ersten Erfahrungen zur See im Ostmittelmeer, im Nordatlantik und auf den portugiesischen Inseln sowie in Afrika gemacht. Sein Itinerar weist neben anderen Atlantikfahrten auch Seereisen an den Küsten Westafrikas bis El Mina auf. Kolumbus war aber in Wirklichkeit mehr: Er war angestellter Kaufmann und Seeman in den Diensten des Genueser Handelshauses von Ladislao Centurión und Paolo di Negro, die u. a. zusammen mit den Kaufleuten Spinola sowie den oben erwähnten Marchioni aus Florenz, portugiesische Westafrikafahrten organisierten, an ihnen partizipierten sowie profitierten. Juanoto Berardi hatte schon früh mit Kolumbus Kontakt gehabt, möglicherweise seit 1477, als Kolumbus in seinem Auftrag den Nordatlantik bis Island sowie den iberischen Atlantik im Süden bis Guinea (São Jorge da Mina) befuhr.³²³ Kolumbus war ein Seemann/ Unternehmer, der auch Sklavenhandel praktizierte.³²⁴ Seine Finanziers, vor allem Florentiner, sind bekannt. Allerdings war Kolumbus als Sklavenhändler nicht sehr erfolgreich. Die spanische Königin untersagte, wie bereits erwähnt, schon 1495 das transatlantische Geschäft des Verkaufs von Indios als Sklaven nach Europa. Wie die anderen Anführer der iberischen Expansion war auch Kolumbus nur ein Kapitän und musste stets nach Geldgebern suchen. Also musste er sich mit solch unerfreulichen Sachen wie Krediten, Leihe, Pfand, Gegenwert (Hypothek) und Rückzahlung beschäftigen. Der Florentiner Juanoto (Giannotto) Berardi jedenfalls schloss mit Kolumbus, als dessen Freund er sich bezeichnete, schon 1492 einen Vertrag über die Ausrüstung von Kolumbus' Expeditionen und über den Sklavenhandel von den neu zu entdeckenden „*islas y tierras firmes del mar oceana*“.³²⁵ Im Bericht über seine zweite Reise beschreibt Kolumbus eine Razzienökonomie, bei der Jagd auf junge Menschen gemacht wurde (eine Spezialität der Portugiesen):

Comares, 2010, S. 5–34; Fernández Chaves; Pérez García, „La élite mercantil judeoconversa andaluza y la articulación de la trata negrera hacia las Indias de Castilla, ca. 1518–1560“, in: *Hispania* 76, no. 253 (2016), S. 385–414.

322 Mendes, António De Almeida, „Les réseaux de la traite ibérique dans l'Atlantique nord. Aux origines de la traite atlantique (1440–1640)“, in: *Annales. Histoire, Sciences sociales* 63:4 (2008), S. 739–768; siehe auch: Alessandrini, Nunziatella, „Vida, história e negócios dos Italianos no Portugal dos Filipines“, in: Cardim, Pedro; Freire Costa, Leonor; Soares da Cunha, Mafalda (eds.), *Portugal na Monarquia Hispânica. Dinâmicas de integração e conflito*, Lisboa: Cham, 2013, S. 105–132.

323 Varela, Consuelo, „Traficando por el Atlántico portugués y castellano“, in: Varela, Christóbal Colón. *De corsario a almirante*, Barcelona; Madrid: Lunwerg editores, 2005, S. 73–88; zu Berardi: S. 76.

324 Ebd.

325 Varela, Consuelo, „Una firma comercial. La sociedad entre Cristóbal Colón y J. Berardi“, in: Varela, Colón y los florentinos, Madrid: Alianza Editorial, 1988, S. 49–57; Arcila Farias, Eduardo, *Economía colonial de Venezuela*, México: Fondo de Cultura Económica, 1946 (Colección Tierra

Ich sorgte dafür, einen Übersetzer zu haben [*lengua*: Zunge/ Übersetzer – ein meist junger Mensch, der zum Dienst bei Kapitänen oft geraubt worden war, ähnlich den *cañes*, *moços* und *grumetes* in Afrika – MZ] und ich erfuhr, dass alle diese Inseln [die kleinen Antillen] von Caníbales waren und bevölkert von den Leuten, die die anderen essen [...] Was die Insel Mateinó [betrifft], von der alle Frauen sind, hatte ich keinen Ort noch Zeit, wegen meiner großen Eile [Kuba als östlichsten Teil Indiens zu erkunden], sie ist östlicher als Domenica [Dominica]; ich hatte Nachrichten von ihr, aber ich lasse die Fahrt dorthin für diesen Sommer, mit Ruderbooten. Als ich alle die Inseln der Canibales und die benachbarten befuhr, nahm ich sie ein und verbrannte die Häuser und Kanus. Sehe Eure Hoheit, ob sie gefangen genommen [*captivar* – d. h. versklavt] werden sollen, ich glaube, dass man danach von ihnen und den Frauen jedes Jahr unendlich viele haben kann [Übersetzung Michael Zeuske].³²⁶

Das war Razzien-Sklaverei mit nachfolgender Sklaven-Zucht. 1494 schlug Kolumbus den katholischen Königen einen Tausch vor: Rinder und andere Lebensmittel sowie Werkzeuge, um eine neue Siedlung auf der Insel Hispaniola zu gründen gegen „Sklaven von diesen Kannibalen“.³²⁷ Mit den Lieferungen aus Spanien wurde La Isabela³²⁸ auf der Nordseite der Insel, sozusagen die erste Hauptstadt der noch vollständig atlantischen *Indias* gegründet. Santo Domingo-Stadt entstand dann ab 1495 auf der Südseite von Hispaniola. Anders ausgedrückt: Sklaverei und Razzien auf Menschen dienten der kurzfristigen Ausrüstung der Expansion, zugleich zur Deckung der Kosten (und Schulden) und zur Versorgung der mit den Subtropen noch völlig unerfahrenen Mannschaften. Menschen waren damit Kapital; es handelte sich um Kapitänssklavenhandel. Kolumbus hielt zunächst Indios für bessere „Diener“ (Sklaven) als Sklaven von Guinea

Firme 24), S. 41; Ezquerro Abadía, Ramón, „Los primeros contactos entre Colón y Vespucio“, in: *Revista de Indias* 37, nos. 143–144 (1976), S. 19–47; Varela, „Una compañía comercial“, in: Varela, Cristóbal Colón. Retrato de un hombre, Madrid: Alianza Editorial, 1992, S. 126–129; Mira Caballos, Esteban, „El proyecto esclavista de Cristóbal Colón“, in: Mira Caballos, *Indios y mestizos americanos en la España del siglo XVI*, Frankfurt am Main; Madrid: Vervuert-Iberoamericana, 2000, S. 46–48; Mira Caballos, Nicolás de Ovando y los orígenes del sistema colonial español, 1502–1509, Santo Domingo, República Dominicana: Patronato de la Ciudad Colonial de Santo Domingo, Centro de Altos Estudios Humanísticos y del Idioma Español, 2000; Zeuske, Michael, „Kolumbus als Sklavenhändler und der Kapitalismus menschlicher Körper“, in: Arnold, Rafael; Buschmann, Albrecht; Morkötter, Steffi; Wodjanska, Stephanie (eds.), *Romanistik in Rostock. Beiträge zum 600. Universitätsjubiläum*, Norderstedt: BoD, 2019 (*Rostocker Studien zur Universitätsgeschichte* 32), S. 11–36.

326 Colón, Cristóbal, *Textos y documentos completos*, Edición de Varela, Consuelo, *Nuevas cartas*. Edición de Gil, Juan, Madrid: Alianza Editorial, 1992, S. 235–254, hier S. 250.

327 Colón, Cristóbal, „Memorial que para los Reyes Católicos dio el Almirante Don Cristobal Colón en la ciudad de Isabela, a 30 de Enero de 1494 a Antonio Torres“ (30. Januar 1494), in: Colón, *Textos y documentos completos*, Edición de Varela, Consuelo, *Nuevas cartas*. Edición de Gil, Juan, Madrid: Alianza Editorial, 1992, S. 254–268, hier vor allem S. 260–261. Antonio Torres war übrigens ein Mitglied der weitverzweigten Velázquez-Familie, aus der auch Diego Velázquez, Conquistador und später erster Gouverneur von Kuba, stammte, siehe: Gould, Alice B., *Nueva lista documentada de los tripulantes de Colón en 1492*, Madrid: Real Academia de la Historia, 1984.

328 Deagan, Kathleen; Cruxent, José María, *Archaeology at La Isabela. America's First European Town*, New Haven: Yale University Press, 2002.

oder Cabo Verde.³²⁹ Im Februar 1495 waren infolge der kriegerischen Konflikte 1500 Tainos – Männer, Frauen und Kinder – in der Nähe von *La Isabela* gefangen genommen worden; 500 bis 550 davon ließ Kolumbus als Sklaven auf die Karavellen verschleppen. Schon 1494 hatte er „viele“ nach Spanien geschickt.³³⁰

Nach 400 Jahren der Erfahrungen im Mittelmeer-Menschenhandel sowie 100 Jahren westafrikanischer Erfahrungen (1400–1500) kamen neben Agenten von oberitalischen Finanziers sowie Kaufleuten auch bald flämische, niederländische und oberdeutsche Kaufleute und Wucherer-Bankiers in der „Neuen Welt“ des Atlantiks und Amerikas ins Geschäft, wie etwa Erasmus Schetz und seine Nachkommen sowie die Fugger und Welser aus Oberdeutschland.³³¹

329 Colón, Cristóbal, *Textos y documentos completos*, Edición de Varela, Consuelo, *Nuevas cartas*. Edición de Gil, Juan, Madrid: Alianza Editorial, 1992, S. 235–254, S. 407f. Siehe auch: Tardieu, Jean-Pierre, „Cristóbal Colón y Africa“, in: Tardieu, De l’Afrique aux Amériques Espagnoles (XVe–XIXe siècles). Utopies et réalités de l’esclavage, Paris: L’Harmattan; Université de la Réunion, 2002, S. 27–40.

330 „Brief von Michele de Cuneo an Gerolamo Annari, geschrieben in Savona zwischen dem 15. und 28. Oktober 1495“, in: Columbus, Christoph, *Dokumente seines Lebens und seiner Reisen*. Auf Grundlage der Ausgabe von Jacob, Ernst Gerhard (1956) erweitert, neu herausgegeben und eingeleitet von Berger, Friedemann, 2 Bde., Leipzig: Sammlung Dietrich, 1991, S. 82–105, hier S. 102–103. Siehe auch: Mira Caballos, Esteban, *Indios y mestizos americanos en la España del siglo XVI*, Frankfurt am Main; Madrid: Vervuert-Iberoamericana, 2000, S. 46–48 und S. 141–143 (Apéndice I: „Envío de indios a Castilla, 1492–1550“).

331 Simmer, Götz, *Gold und Sklaven. Die Provinz Venezuela während der Welser-Verwaltung (1528–1556)*, Berlin: Wissenschaft und Technik Verlag, 2000; Otte, Enrique, „Der Negersklavenhandel der Deutschen“, in: Otte, „Die Welser in Santo Domingo“, in: Otte, *Von Bankiers und Kaufleuten, Räten, Reedern und Piraten, Hintermännern und Strohmännern*. Aufsätze zur atlantischen Expansion Spaniens, Stuttgart: Franz Steiner Verlag, 2004 (Studien zur modernen Geschichte 58), S. 117–159; Walter, Rolf, „Oberdeutsche Kaufleute und Genuesen in Sevilla und Cadiz (1525–1560)“, in: Kellenbenz, Hermann; Walter (eds.), *Oberdeutsche Kaufleute in Sevilla und Cadiz (1525–1560)*. Eine Edition von Notariatsakten aus den dortigen Archiven. Eingeleitet von Walter, Rolf, Stuttgart: Steiner, 2001 (Deutsche Handelsakten des Mittelalters und der Neuzeit; 21), S. 11–64; Häberlein, Mark, *Die Fugger. Geschichte einer Augsburger Familie (1367–1650)*, Stuttgart: Kohlhammer, 2006; Everaert, John G., „Una ‚Pesadilla Dulce‘. Problemas de Gestión y de Rendimiento de un Ingenio Flamenco en el Brasil (ca. 1548–1615)“, in: Centro de Estudos de História do Atlântico (ed.), *O Açúcar Antes e Depois de Colombo* Seminário Internacional de História do Açúcar, Funchal: Secretaria Regional de Educação e Cultura; Centro de Estudos de História do Atlântico, 2009 (CD-Rom), S. 127–133; Weber, Klaus, „Deutschland, der atlantische Sklavenhandel und die Plantagenwirtschaft der Neuen Welt“, in: *Journal of Modern European History* 7:1 (2009), S. 37–67; Häberlein, „Atlantic Sugar and Southern German Merchant Capital in the Sixteenth Century“, in: Lachenicht, Susanne (ed.), *Europeans Engaging the Atlantic. Knowledge and Trade, 1500–1800*, Frankfurt am Main: Campus, 2014, S. 47–71; zu italienischen Kaufleuten, Reisenden und frühen Zuckerunternehmern in der Neuen Welt: Stevens-Acevedo, Anthony, *The Origins of the Colonial Sugar Oligarchy in La Hispaniola. The Case of the Varas-Soderín-Castillo-Torres Clan in the Sixteenth Century*, M.A. Thesis, The City College of New York, 2005; Orlandi, Angela, „Ciudades y aldeas del Nuevo Mundo en los documentos de los mercaderes y viajeros italianos del Quinientos/ Towns and Villages of the New World in the Papers of Italian Merchants and Travelers of the Sixteenth Century“, in: *Anuario de Estudios Americanos* 73 (2016), S. 45–64.

Die Gruppe der wirklich Ausführenden (Exekutoren) und „Macher“ des Sklavenhandels waren, wie bereits mehrfach gesagt, Kapitäne, Faktoren/ Agenten, Cargos (Verantwortliche für Schiffsloadungen) sowie eine Reihe von Unterfunktionen auf den Schiffen (wie der *condestable*, *mayordomo* oder *despensero* – der erste ein Art Polizeibootsmann, der zweite Ober-Stewart und der dritte Essensverteiler im Sklavendeck³³²), die für die Kontrolle/ Sicherheit der Versklavten verantwortlich waren. Die Exekutoren waren immer die direkten Verantwortlichen für den Eintausch/ Kauf³³³ von Versklavten an den westafrikanischen Küsten und Verladeplätzen, den gewaltsamen Transport zu den iberischen Schiffen, bei dem sie sich auf afrikanische Atlantikkreolen und Broker sowie vor allem Wachen verlassen mussten, sowie den Transport auf den Sklavenschiffen (*barcos* oder *buques negreros* in Spanisch) über den Atlantik und die Anlandung sowie den Verkauf in den Amerikas. Dazu kamen, vor allem seit dem 18. Jahrhundert, Schiffsärzte bzw. Chirurgen.³³⁴

332 Siehe einen beliebigen Vertrag des Kapitäns eines Sklavenhandelsschiffes mit der Mannschaft, den Offizieren, Bootsleuten, Handwerkers und den genannten Kontrollverantwortlichen noch im 19. Jahrhundert als Beispiel für tausende solcher Verträge: Cap.n y Piloto del Berg.n mercantil español titulado Tres Amigos de esta matricula [...] una expedicion de presente á las Yslas del Príncipe y Santomé para donde tiene abierto su registro [...] ha contratado con los oficiales, marineros y mozos [...] Primeramente se obliga á pagar al contraamaestre Ygnacio Cabrera sesenta y cinco pesos todos los meses: al segundo contraamaestre José Vilaseca, y tercer contraamaestre Andres Costa cuarenta pesos á cada uno: al carpintero José Carreras cincuenta pesos: al fisico José Joven treinta pesos: al condestable Bernabé Gonzalez cuarenta: al mayordomo Hilario Ortega cincuenta y cinco: al Despensero José Botet treinta: al cocinero Juan Gomez treinta y cinco: al segundo cocinero [...]“ („Contrata“, La Habana, 21 de Febrero de 1833, in: Archivo Nacional de Cuba, Notaría Marina 1833, f. 74 r-v). Neben dem genannten *condestable* und *mayordomo* gab es auf großen Schiffen auch noch *guardianes* (Wachverantwortliche) und *armeros* (Waffenverantwortliche).

333 Aus afrikanischer Sicht war der Verkauf an atlantische Träger des Handels (fast) immer nur eine der Möglichkeiten des Sklavenstatus; siehe vor allem: Lovejoy, Paul E., „Slavery in Societies on the Frontier of Centralized States in West Africa“, in: Lenski, Noel; Cameron, Catherine M. (eds.), *What is a Slave Society? The Practice of Slavery in Global Perspective*, Cambridge; New York: Cambridge University Press, 2018, S. 220–247; Daniel Domingues hebt auf Basis von Quellen aus Angola und speziell für Luanda kleinflächiges Kidnapping und lokale Verurteilungen als Gründe für Versklavungen hervor, siehe: Domingues da Silva, Daniel B., *The Atlantic Slave Trade from West Central Africa, 1780–1867*, Cambridge: Cambridge University Press, 2017 (Cambridge Studies on the African Diaspora); Wilks, Ivor, *Forests of Gold. Essays on the Akan and the Kingdom of Asante*, Athens: Ohio University Press, 1993; siehe auch: Nwokeji, G. Ugo, *The Slave Trade and Culture in the Bight of Biafra. An African Society in the Atlantic World*, Cambridge: Cambridge University Press, 2010; Shumway, Rebecca, *The Fante and the Transatlantic Slave Trade*, Rochester: University of Rochester Press, 2011; Sparks, Randy J., *Where the Negroes are Masters. An African Port in the Era of Slave Trade*, Cambridge: Harvard University Press, 2014; Hawthorne, Walter, „The Production of Slaves Where There Was No State. The Guinea-Bissau Region, 1450–1815“, in: *Slavery & Abolition* 29:2 (1999), S. 97–124; Hawthorne, *Planting Rice and Harvesting Slaves. Transformations Along the Guinea-Bissau Coast, 1400–1900*, Portsmouth: Heinemann, 2003.

334 Zeuske, Michael, „Del reino de Hannover a Cuba y Estados Unidos, pasando por el infierno de la trata en Senegambia y el Atlántico. El médico y negrero alemán Daniel Botefeur 1770–1821“, in:

Bislang eher wenig untersuchte Träger des Handels auf dem afrikanisch-iberischen Atlantik waren Sklavenschiffsköche³³⁵ und Heiler (*barbeiros*), zumeist Atlantikkreolen.³³⁶ Atlantikkreolen waren auch – vor allem an den Küsten Afrikas und im Handel mit afrikanischen Handelseliten und Karawanenchefs – Broker zwischen afrikanischen und atlantischen Sklavenhändlern und Exekutoren. Auf den Schiffen der Iberer wurden sie Hilfspersonal. Europäer und Neo-Europäer, in Selbstbezeichnung „Weiße“ oder „Christen“, behielten dagegen die Kontrolle über die Hochseeschifffahrt, die im 17. Jahrhundert zeitweilig massiv von Piraten,³³⁷ Atlantikkreolen und Korsaren bedroht war. Selbst in Westafrika gab es Piraterie. Unter den Sklavenhändlern und Kapitänen kamen immer Piraterie-Akte vor. Am Beginn des 18. Jahrhunderts hatte England seine früheren Verbündeten – die Piraten – aus der Karibik vertrieben – eine Beschreibung der Expeditionen gegen die Konkurrenten ist vom Schiffschirurgen John Atkins erhalten.³³⁸ Die globalen Dimensionen der illegalen Netzwerke und des illegalen Handels von *privateers/* Privatiers (Piraten und Korsaren) sind nicht zu übersehen.³³⁹

Die iberischen Kronen und die Iberer als Sklavenhandels-Akteure versuchten, wie gesagt, den von ihnen notdürftig kontrollierten Teil des Atlantiks und der

Opatrný, Josef (ed.), *Caribe hispano y Europa. Siglos XIX y XX. Dos siglos de relaciones*, Praga: Universidad Carolina; Editorial Karolinum, 2018 (= Ibero-Americana Pragensia Supplementum 48), S. 47–81.

335 Siehe aber: Rodrigues, Jaime, *De costa a costa. Escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro*, São Paulo: Companhia das Letras, 2005; Reis, João José; Gomes, Flávio dos Santos; Carvalho, Marcus J.M. de, *O alufá Rufino. Tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico negro (c. 1822 – c. 1853)*, São Paulo: Companhia Das Letras, 2010; sowie neuerdings: Teubner, Melina, *Die ‚zweite Sklaverei‘ ernähren. Sklavenschiffsköche und Straßenverkäuferinnen im Südatlantik (1800–1870)*, Frankfurt am Main: Campus, 2021.

336 Zeuske, Michael, „Atlantikkreolen. Leben auf und am Atlantik sowie *beyond the Atlantic*“, in: Zeuske, Sklavenhändler, Negeros und Atlantikkreolen. Eine Weltgeschichte des Sklavenhandels im atlantischen Raum, Berlin; Boston: De Gruyter, 2015, S. 172–205.

337 Zu iberischen Piraten siehe: Franco, Luciano, „Piratas, corsarios, flibusteros y contrabandistas siglos XVIII y XIX“, in: Franco, *Ensayos históricos, La Habana: Editorial de Ciencias Sociales, 1974*, S. 45–92; García del Pino, César, *El corso en Cuba. Siglo XVII. Causas y consecuencias*, La Habana: Editorial de Ciencias Sociales, 2001; García del Pino, *Corsarios, piratas y Santiago de Cuba*, La Habana: Editorial de Ciencias Sociales, 2009; McCarthy, Matthew, „Cuban-based Piracy“, in: McCarthy, *Privateering, Piracy and British Policy in Spanish America, 1810–1830*, Woodbridge: Boydell Press, 2013, S. 39–45; allgemein siehe: McDonald, Kevin P., *Pirates, Merchants, Settlers, and Slaves. Colonial America and the Indo-Atlantic World*, Berkeley: University of California Press, 2015; Pieken, Gorch, „Fürsten, Menschenhändler und Piraten im transatlantischen Handel Brandenburg-Preußens 1682–1721“, in: Hofbauer, Martin (ed.), *Piraterie in der Geschichte*, Potsdam: Zentrum für Militärgeschichte und Sozialwissenschaften der Bundeswehr, 2013, S. 39–62.

338 Atkins, John, *A Voyage to Guinea, Brazil and the West Indies*, London: Routledge, 2013.

339 Head, David, „Slave Smuggling by Foreign Privateers. Geopolitical Influences on the Illegal Slave Trade“, in: *Journal of the Early Republic* 33:3 (2013), S. 433–462; Antunes, Cátia; Polónia, Amélia (eds.), *Beyond Empires. Global, Self-Organizing, Cross-Imperial Networks*, Leiden: Brill, 2016.

Punkte an den kontinentalen Küsten Afrika (vor allem in Angola sowie in der Senegalmündung sowie in den Mündungen der „Flüsse des Südens“), die hohe See, die Häfen auf der iberischen Halbinsel, auf den westafrikanischen Inseln, in der Karibik und in den Amerikas zu monopolisieren. Trotz starker Netzwerke grenzten sich die iberischen Mächte vor allem nach 1640 dabei auch gegenseitig aus.³⁴⁰

Aus bürokratischer Perspektive war das Institutionen-, Rechts- und Finanzierungskonstrukt mit seinen Wissens-Speichern und -Sammlungen bemerkenswert, darunter etwa die bereits genannte *Casa de la Contratación (Casa y Audiencia de Indias)* als Institution des Indien-Rates (*Consejo Real y Supremo de las Indias*).³⁴¹ In Portugal und seinen *imperios* war das Institutionen- und Rechtsdesign ähnlich. Es ging aber mit den verschiedenen *casas* (Handelshäusern) dem kastilisch-spanischen voraus, wie etwa *Casa de Ceuta*, *Casa de Guiné*, *Casa da Mina*, *Casa dos Escravos*, *Casa da Índia* (zwischen 1434 und 1499). Die Institutionen waren viel stärker auf die Krone als kommerziellen Akteur ausgerichtet. Die kapitalistische Akkumulation kam nicht von ungefähr – sie benötigte, meist schon lange bevor sie in marxistischen und neo-liberalen Ursprungserzählungen angesetzt werden (um 1650), staatliche Unterstützung, öffentliche und private Institutionen, Netzwerke, Akteure, Links und Zusammenarbeit. Das gilt auch für die Aussage, dass Kapitäne, Händler und Broker/ Interloper (*lançados*

340 Böttcher, Nikolaus, „Kreolische Handlungskompetenz in Hispanoamerika vor der Unabhängigkeit – Die *Reales Consulados* im spanischen Kolonialreich“, in: Fischer-Tiné, Harald (ed.), *Handeln und Verhandeln. Kolonialismus, transkulturelle Prozesse und Handlungskompetenz*, Münster: LIT Verlag, 2002 (Periplus Parerga 8), S. 11–28; Cañizares-Esguerra, Jorge, *Puritan Conquistadors. Iberianizing the Atlantic, 1500–1700*, Stanford: Stanford University Press, 2006; Truchuelo, Susana; Reitano, Emir (eds.), *Las fronteras en el Mundo Atlántico (siglos XVI–XIX)*, La Plata: Universidad Nacional de La Plata, 2017 (Colección Hismundi); D’Amato, Giuseppe; Vidal Ortega, Antonino, „Cartagena de Indias y los mercaderes portugueses de esclavos en la primera mitad del s. XVII“, in: *Anais de História de Além-Mar* 16 (2015), S. 17–50; Chuecas Saldías, Ignacio, „El Caribe portugués. Sobre políticas imperiales, redes planetarias y la presencia de portugueses en el Caribe durante el gobierno de Felipe III (1598–1621)“, in: *Iberoamérica Social. Revista-red de estudios sociales*, Número Especial 2 (2018), S. 27–45. Zum Konzept des Imperiums und der Imperialkriege, siehe: Pietschmann, Horst, „Frühneuzeitliche Imperialkriege Spaniens. Ein Beitrag zur Abgrenzung komplexer Kriegsformen in Raum und Zeit“, in: Bühner, Tanja; Stachelbeck, Christian; Walter, Dierk (eds.), *Imperialkriege von 1500 bis heute. Strukturen – Akteure – Lernprozesse*, Paderborn: Ferdinand Schöningh, 2011, S. 73–92.

341 Crespo Solana, Ana, *La Casa de Contratación y la Intendencia General de la Marina en Cádiz (1717–1730)*, Cádiz: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 1996; Acosta Rodríguez, Antonio; González Rodríguez, Adolfo, *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*, Sevilla: Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla; Centro de Estudios Hispanoamericanos del CSIC; Fundación El Monte, 2004; Siegert, Bernhard, *Passagiere und Papiere. Schreibakte auf der Schwelle zwischen Spanien und Amerika*, München; Zürich: Wilhelm Fink, 2006; Serrera, Ramón María, „La Casa de la Contratación en el Alcázar de Sevilla (1503–1717)“, in: *Boletín de la Real Academia Sevillana de Buenas Letras* 36 (2008), S. 141–176; Heredia López, Alfonso Jesús, „Los comerciantes a Indias y la Casa de la Contratación. Vínculos y redes (1618–1644)“, in: *Colonial Latin American Review* 28:4 (2019), S. 514–537.

und *tangomãos*³⁴²) die Ersten waren, die die Bedeutung des Kapitals menschlicher Körper in Gestalt von *cativos* aus Afrika erkannten und nutzten; zumindest Kapitäne unterlagen immer staatlicher Kontrolle (die nie sehr effizient war).

Portugal war eine Monarchie wie Kastilien-Spanien auch – letztere sogar eine „zusammengesetzte“ (*compuesta*) Monarchie, die aber seit Karl V. als Imperium und Weltmacht agierte.³⁴³ Monarchien – im Falle Portugals und Spaniens spricht man, wie gesagt, auch von *monarquía compuesta* oder *monarquía policéntrica* – und Wirtschafts-Imperien, auch die iberischen, beruhten auf Sklavereien, Handel/ Schmuggel mit Versklavten und starken Abhängigkeiten in hierarchischen Systemen.³⁴⁴

Als am wenigsten erfolgreich erwiesen sich die iberisch-atlantischen Monopole in Westafrika – insofern herrschte dort freie Konkurrenz unter Iberern und Europäern, auch wenn afrikanische Eliten und Potentaten versuchten, Souveränität, Kontrollen, Monopole sowie Grenzen zu halten. Auch das Atlantik-Monopol war nie einfach und hat in der Historiografie zu einem Trend geführt, die nationale Imperial-Geschichte heranzuziehen.³⁴⁵ Beides wurde erleichtert durch die globalen Monopolpositionen Portugals sowie die imperiale Supermacht-Position, die Spanien im 16. und frühen 17. Jahrhundert (in Kron-Union mit Portugal) einnahm – auch und gerade nach der Trennung des Habsburger-Imperiums in den spanischen Teil (mit *Las Indias* sowie den Philippinen) und den zentraleuropäisch-deutschen Teil des „Alten Reiches“ mit dem Zentrum Wien/ Österreich um 1560 (wo die Bedrohung durch die Türken zunahm). Flankiert wurde diese Supermacht-Position Spaniens durch die Verrechtlichung aller Formen von Gefangennahme/ Versklavung (*guerra justa*) sowie die Annäherung zwischen Portugal und Kastilien/ Spanien und die genannte Kron-Vereinigung zwischen beiden iberischen Reichen (Kastilien ca. 7 Mio, Portugal ca. 1 Million Einwohner) nach der Katastrophe von Ksar-El-Kebir in Marokko 1578. Das war übrigens eine massive Niederlage der Portugiesen in der langen Reihe von Versu-

342 Wheat, David, „Tangomãos en Tenerife y Sierra Leona a mediados del siglo XVI“, in: *Cliocanarias* 2 (2020), S. 545–569; Santana Pérez, Germán, „Mercaderes hispanos en África subsahariana antes de la Unión Ibérica, 1503–1580“, in: Pérez García, Rafael M.; Fernández Chaves, Manuel F.; Belmonte Postigo, Jose Luis (eds.), *Los negocios de la esclavitud. Tratantes y mercados de esclavos en el Atlántico Ibérico, siglos XV–XVIII*, Sevilla: Universidad de Sevilla, 2018, S. 71–92.

343 Pietschmann, Horst, „Imperio y comercio en la formación del Atlántico español“, in: Lobato Franco, Isabel; Oliva Melgar, Juan María (eds.), *El sistema comercial español en la economía mundial (siglos XVII–XVIII). Homenaje a Jesús Aguado de los Reyes*, Huelva: Universidad de Huelva, 2013, S. 71–95.

344 Burbank, Jane; Cooper, Frederic, „Tráfico de esclavos, esclavitud e imperio“, in: Burbank; Cooper, *Imperios. Una nueva visión de la historia universal*, Barcelona: Crítica, 2011, S. 247–249 (Original: Burbank; Cooper, *Empires in World History. Power and the Politics of Difference*, Princeton; Oxford: Princeton University Press, 2010); Tölle, Tim, „Early Modern Empires. An Introduction to the Recent Literature“, in: *H-Soz-Kult* 20.04.2018 (<https://www.hsozkult.de/literaturereview/id/forschungsberichte-2021> [09. März 2022]).

345 Chet, Guy, *The Ocean is a Wilderness. Atlantic Piracy and the Limits of State Authority, 1688–1856*, Amherst: University of Massachusetts Press, 2014.

chen, Territorien in Afrika nach dem Muster einer invasiven Territorial-Conquista zu erobern. Auch die spanischen Eroberungen in Afrika waren – mit wenigen Ausnahmen – nicht dauerhaft.³⁴⁶ Unter Heinrich VIII. und Elisabeth I. scheiterten auch frühe Ambitionen Englands, in Afrika Fuß zu fassen. Es war aber nicht nur ein Problem der territorialen Eroberung in Afrika (oder besser des weitgehenden Scheiterns dieser Expansion vor dem 19. Jahrhundert). Es war ein globales Problem der Sicherung der iberischen Expansion – vor allem die portugiesische Krone benötigte für die Bemannung von Schiffen und von Festungen (und auch für die Gewaltausübung) in beiden Hemisphären dringend erfahrenes Personal.³⁴⁷

Von 1580 bis 1640 waren die Könige Kastiliens/ Spaniens auch Träger der Krone Portugals.³⁴⁸ Eine Verlagerung des iberischen Reichszentrums nach Lissabon war nicht vorgesehen – aber eine Intensivierung des Handels, auch des Sklavenhandels mit Unterstützung des Staates und seiner Akteure.³⁴⁹ So profitierten vor allem Sklavenhändler und der Sklavenhandel sowie Sklavereien in Afrika, auf dem Atlantik und in den Amerikas von dieser Kron-Union – aber eben auch konkurrierende Korsaren/ Piraten und Schmuggler (Piraten und Korsaren des Mittelmeeres; seit um 1520 vor allem Franzosen; seit 1570 vor allem Niederländer und Engländer). Die wirkliche tiefgehende imperiale Zäsur war die disruptive Trennung beider iberischer Imperien 1640. Der Schnitt ging allerdings im Bereich des atlantischen Sklavenhandels nicht so tief, wie man aus der Imperial-Geschichtsschreibung annehmen könnte – es war eine Restrukturierung.³⁵⁰ Sklavenhandel, Schmuggel, Piraterie/ Korsarentum und illegaler Handel (auch Handel mit Menschen) waren Teil der Imperien-Bildung und -erhaltung,³⁵¹ ebenso wie die vielen Kriege zwischen Kolonial- und Sklavereimächten Versuche zur

346 Hess, Andrew C., *The Forgotten Frontier. A History of the Sixteenth Century Ibero-African Frontier*, Chicago; London: University of Chicago Press, 1987 (Publications of the Center for Middle Eastern Studies 10), S. 26–44.

347 Metzgi, Gregor M., „Guns in Paradise. German and Dutch Artillerymen in the Portuguese Empire (1415–1640)“, in: *Anais de História de Além-Mar* 12 (2012), S. 61–87.

348 Santos Pérez, José Manuel, „Brazil and the Politics of the Spanish Habsburgs in the South Atlantic, 1580–1640“, in: Alencastro, Luiz Felipe de (ed.), *The South Atlantic, Past and Present*, North Dartmouth: Tagus Press, 2015 (Portuguese Literary & Cultural Studies 27), S. 104–120.

349 Lorenzo Sanz, Eufemio, *Comercio de España con América en la época de Felipe II. Los mercaderes y el tráfico indiano*, 2 Bde., Valladolid: Institución Cultural Simancas, 1979; Sampaio Garcia, Rozendo, „Contribuição ao estudo do aprovisionamento de escravos negros na América espanhola (1580–1640)“, in: *Anais do Museu Paulista* 16 (1962), S. 1–195; D'Amato, Giuseppe; Vidal Ortega, Antonino, „Cartagena de Indias y los mercaderes portugueses de esclavos en la primera mitad del s. XVII“, in: *Anais de História de Além-Mar* 16 (2015), S. 17–50.

350 García-Montón, Alejandro, „The Rise of Portobelo and the Transformation of the Spanish Slave Trade, 1640s–1730s. Transimperial Connections and Intra-American Shipping“, in: *Hispanic American Historical Review* 99:3 (2019), S. 388–429.

351 Pietschmann, Horst, „Imperio y comercio en la formación del Atlántico español“, in: Lobato Franco, Isabel; Oliva Melgar, Juan María (eds.), *El sistema comercial español en la economía mundial (siglos XVII–XVIII). Homenaje a Jesús Aguado de los Reyes*, Huelva: Universidad de Huelva, 2013,

Durchsetzung oder wenigstens Erhaltung der jeweiligen Monopole waren.³⁵² Piraterie, Korsaren und *corso* (illegaler Schmuggelhandel) waren aber auch Teil der Auflösung von Imperien, vor allem im Zuge der so genannten „Atlantischen Revolutionen“, der *Independencia* 1810–1826 sowie der komplizierten Geschichte der unterschiedlichen Abolitionen des Sklavenhandels und der Sklavereien 1794–1888.³⁵³

Das verdient eine kurze Parenthese der politischen Rahmenbedingungen außerhalb der bis heute weit verbreiteten Imperiums-Perspektive neuzeitlicher europäischer Reiche.³⁵⁴ Der Raum der hohen See des Atlantiks und seiner komplizierten Ränder war so unreglementiert, dass sich Versklaver, Razzienräuber, Piraten, Korsaren und Skla-

S. 71–95; Hanna, Mark G., *Pirate Nests and the Rise of the British Empire, 1570–1740*, Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2015; Borucki, Alex, „Transimperial Networks of Slave Trading, Piracy, and Empire Building in the Iberian Atlantic“, in: *Latin American Research Review* 52:4 (2017), S. 681–688; zum Überblick über „spanisches“ Korsarentum: Lucena Salmoral, Manuel, *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América*, Madrid: Fundación MAPFRE, 1992; Reichert, Rafał, „Corsarios españoles en el Golfo de Honduras, 1713–1763“, in: *Estudios de Cultura Maya* 51 (2018), S. 151–174; im 19. Jahrhundert: Grafenstein, Johanna von, „Hacer negocios en tiempos de guerra. Comercio, corso y contrabando en el golfo de México y mar caribe durante la segunda década del siglo XIX“, in: Grafenstein; Reichert; Rodríguez Trevino, Julio César (eds.), *Entre lo legal, lo ilícito y lo clandestino. Prácticas comerciales y navegación en el Gran Caribe, siglos XVII al XIX*, Ciudad de México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2018 (Historia económica), S. 96–142.

352 Borucki, Alex, „The Slave Trade to the Río de la Plata. Trans-Imperial Networks and Atlantic Warfare, 1777–1812“, in: *Colonial Latin American Review* 20:1 (2011), S. 81–107; Borucki, „Trans-Imperial History in the Making of the Slave Trade to Venezuela, 1526–1811“, in: *Itinerario* 36:2 (2012), S. 29–54; Antunes, Cátia; Polónia, Amélia (eds.), *Beyond Empires. Global, Self-Organizing, Cross-Imperial Networks*, Leiden: Brill, 2016; Cromwell, Jesse, *The Smugglers’ World. Illicit Trade and Atlantic Communities in Eighteenth-Century Venezuela*, Chapel Hill: University of North Carolina Press for the Omohundro Institute, 2018; Grafenstein, Johanna von; Reichert, Rafał; Rodríguez Trevino, Julio César (eds.), *Entre lo legal, lo ilícito y lo clandestino. Prácticas comerciales y navegación en el Gran Caribe, siglos XVII al XIX*, Ciudad de México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2018 (Historia económica).

353 Serrano Mangas, Fernando, „La Armada española frente a la oleada de corsarios colombianos de 1826“, in: *Revista de Historia Naval* 1:2 (1983), S. 117–129; Grafenstein Gareis, Johanna von, „Patriotas y piratas en un territorio en disputa, 1810–1819“, in: *Revista Theoretikos* 3:1 (2000), S. 1–51; Langfur, Hal; Walker, Charles F., „Protest and Resistance Against Colonial Rule in Iberian America“, in: Bouza, Fernando; Cardim, Pedro; Feros, Antonio (eds.), *The Iberian World, 1450–1820*, London: Routledge, 2019, S. 617–634 (ohne Erwähnung des Sklavenhandels oder der maritimen Seite der Revolten).

354 Nur eine kleine Auswahl: Scammell, G.V., *The World Emcompassed. The First European Maritime Empires c. 800–1650*, London: Methuen, 1987; zu den Kaufleute-Imperien, siehe: Tracy, James D. (ed.), *The Rise of Merchant Empires*, 2 Bde. (Bd. 1: *Long Distance Trade in the Early Modern World, 1350–1750*; Bd. 2: *The Political Economy of Merchant Empires. State Power and World Trade, 1350–1750*), Cambridge: Cambridge University Press, 1990; Calic, Marie-Janine, „Weltreiche und Weltwirtschaften 1450–1800“, in: Calic, Südosteuropa. Weltgeschichte einer Region, München: C.H. Beck, 2016, S. 83–151; Paquette, Gabriel, *Imperial Portugal in the Age of Atlantic Revolutions. The Luso-Brazilian World, c. 1770–1850*, Cambridge: Cambridge University Press, 2013; Paquette, *The European Seaborne Empires. From the Thirty Years’ War to the Age of Revolution*, New Haven: Yale University Press, 2019. Zur Rolle von Korporationen und Companies; siehe: Pettigrew, William; Veevers, David

venverkäufer im Grunde bis weit in die Zeit der Abolition frei oder weitgehend frei von staatlicher Kontrolle bewegen konnten, zumal sich die Nationalstaaten auch in Konkurrenz zueinander und in komplizierten staatlichen Beziehungen befanden.³⁵⁵ Diese Gebiete waren damit viel „freier“ als Europa (besonders England) – wo sich der „moderne Kapitalismus“ gebildet haben soll. Gefährlicher noch als die per se schon recht „freien“ Kapitäne und ihr Anhang waren allemal andere „freie Unternehmer“ – wie eben Korsaren und Piraten. Das gilt auch für die Zeit der Aufklärungs-Reformen, als sich Imperien mit speziellen Gesetzen (auf Basis ihrer spezifischen sozialen Grundlagen und Zielen) für Kolonial- und Einflussgebiete zu modernisieren versuchten.³⁵⁶

An den Küsten des späteren Brasiliens entwickelte sich, auch auf Basis interner Razzien-Sklaverei von *índios*,³⁵⁷ seit ca. 1580 ein massiver Schmuggel zum Río de la Plata und dem in diesem Jahr zum zweiten Male gegründete Buenos Aires (*peruleiros*) sowie in die „spanische“ Karibik: sozusagen „Handel“ durch die atlantische Hintertür in das Silberreich *Las Indias* mit Zentrum in Perú.³⁵⁸ Dazu kam ein massi-

(eds.), *Transoceanic Constitutions. The Corporation as a Protagonist in Global History, 1550–1750*, Leiden: Brill, 2019. Das portugiesische Imperium besteht in der portugiesischen Historiografie aus drei Imperien („erstes Imperium“ 1444–1580/1640; „zweites Imperium“ 1640–1822; „drittes Imperium“ 1822–1974). Das wichtigste Überblickswerk im Zusammenhang von Sklaverei und Sklavenhandel ist: Caldeira, Arlindo Manuel, *Escravos e Traficantes no Império Português. O Comércio Negreiro Português no Atlântico Durante Os Séculos XV a XX*, Lisboa: Esfera dos Livros, 2013; siehe zum Imperium bis 1808: Russell-Wood, Anthony John R., *The Portuguese Empire, 1415–1808. A World on the Move*, Baltimore; London: The Johns Hopkins University Press, 1998; Marques, João Pedro, *Portugal e a Escravatura dos Africanos*, Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 2004; Lahon, Didier, *O Negro no Coração do Império – Uma Memória a Resgatar. Séc. XV–XIX*, Lisboa, 1999; Curto, José C.; Soullodre-La France, Renée (eds.) *Africa and the Americas. Interconnections During the Slave Trade*, Trenton: Africa World Press, 2005.

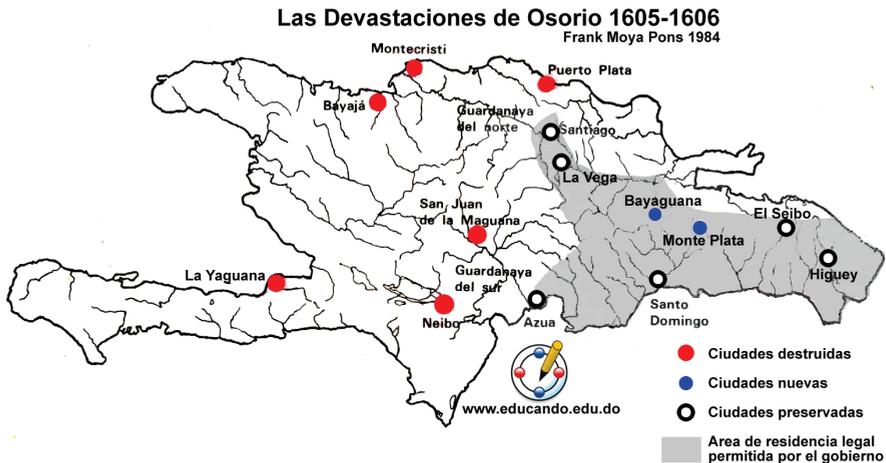
355 Eliot, Lewis B. H., „We Don't Recognize Your Freedom. Slavery, Imperialism, and Statelessness in the Mid-Nineteenth Century Atlantic World“, in: *Atlantic Studies* 16:4 (2019), S. 482–501, hier S. 487: „Realizing the incredible complexity of emancipation in the Atlantic World [around 1850 – MZ] is vital to understanding the statelessness of so many actors within. Appreciating Atlantic actors' lack of understanding regarding the antislavery laws of other states is, however, equally important. It is also critical to comprehend that in many cases, governments and diplomats also understood their own laws incorrectly“. Boelhower, William, „Framing Anew Ocean Genealogy. The Case of Venetian Cartography in the Early Modern Period“, in: *Atlantic Studies* 15:2 (2018), S. 279–297.

356 Fradera, Josep Maria, *Imperial Nation. Ruling Citizens and Subjects in the British, French, Spanish, and American empires*, Princeton: Princeton University Press, 2018.

357 Monteiro, John M., *Blacks of the Land. Indian Slavery, Settler Society, and the Portuguese Colonial Enterprise*, edited and translated by Woodard, James and Weinstein, Barbara, Cambridge: Cambridge University Press, 2018 (Cambridge Latin America Studies).

358 Alencastro, Luiz Felipe de, „O Mercado Ibero-Americano“, in: Alencastro, *O Trato dos Videntes. Formação do Brasil no Atlântico Sul, séculos 16. e 17.*, São Paulo: Companhia das Letras, 2000, S. 78–86; Crespi, Liliana M., „Contrabando de esclavos en el puerto de Buenos Aires durante el siglo XVII. Complicidad de los funcionarios reales“, in: *Desmemoria. Revista de Historia* 26 (2000), S. 115–133; Studer, Elena F. S. de, *La trata de esclavos en el Río de la Plata durante el*

ver Sklavenhandel in die „spanische“ Karibik, vor allem in der Zeit der iberischen Kron-Union (1580–1640).³⁵⁹ All dies geschah trotz des generellen Zwangs der spanischen Krone, ihr Monopol zu achten und trotz schwerer Strafen gegen Monopolbrecher sowie gegen die eigene Kolonialbevölkerung im Falle der Nichtbeachtung des Monopols. Die spanische Krone und Imperialbürokratien nannten diese gezielten und großflächigen Strafen „Verwüstungen“ (*devastaciones*).



Karte 1: Die spanische Krone ließ um 1600 bestimmte Gebiete endemischen Schmuggels gezielt entsiedeln und verwüsten (= *devastar*), wie zum Beispiel den Westteil der Insel La Hispaniola, woraus später Saint Domingue unter französischer Kontrolle wurde.³⁶⁰

siglo XVIII, Buenos Aires: Libros de Hispanoamérica, ²1984; Schultz, Kara D., „The Kingdom of Angola Is Not Very Far From Here. The South Atlantic Slave Port of Buenos Aires, 1585–1640“, in: *Slavery & Abolition* 36:3 (2015), S. 424–444; Aladrén, Gabriel, „Uma bicoca na costa da África. A política espanhola para o tráfico de escravos, o Regulamento de Comercio Libre e as fronteiras ibéricas na América do Sul (1776–1778)“, in: *Revista de Indias* 77, no. 270 (2017), S. 585–615; Arrelucea Barrantes, Maribel; Cosamalón Aguilar, Jesús A., *La presencia afrodescendiente en el Perú. Siglos XVI–XX*, Lima: Ministerio de Cultura, 2015 (Caminos de la Historia 2); Moutoukias, Zaccarías, *Contrabando y control colonial en el siglo xvii. Buenos Aires, el Atlántico y el espacio peruano*, Buenos Aires: Ceal, 1988.

³⁵⁹ Schultz, Kara D., „Interwoven. Slaving in the Southern Atlantic under the Union of the Iberian Crowns, 1580–1640“, in: *Journal of Global Slavery* 2:3 (2017), S. 248–272.

³⁶⁰ Siehe: Wright, Irene, „Rescates. With Special Reference to Cuba, 1599–1610“, in: *Hispanic American Historical Review* 3:3 (1920), S. 333–361; Andrews, Kenneth R., *The Spanish Caribbean. Trade and Plunder, 1530–1630*, New Haven: Yale University Press, 1978; Fuente, Alejandro de la, „Introducción al estudio de la trata en Cuba. Siglos XVI y XVII“, in: *Santiago* 61 (1986), S. 155–208;

Den offiziellen Monopol-Handel des Atlantiks konnte die spanische Krone nur durch eine hochkomplexe und extrem schwerfällige und schmutzgelanfällige Flotten-Organisation mit der entsprechenden Bürokratie notdürftig sichern.³⁶¹ Diese „Sicherung“ wurde aber durch das Einsickern von niederländischen, englischen, französischen und mitteleuropäischen Händlern in den iberischen Atlantikhäfen konterkariert.³⁶² Sie bildeten natürlich Handelsnetzwerke, siedelten aber auch in iberischen Städten (inklusive Iberianisierung).³⁶³ Aus englischen Lancasters etwa wurden portugiesisch-iberische Alencastros.³⁶⁴ Sie machten sich die lokalen Machtbedingungen und die relative wirtschaftliche Offenheit der iberischen Gebiete zunutze. Sie siedelten sich, zusammen mit sephardischen Kaufleuten, auch in afrikanischen und amerikanischen Häfen und Handelsplätzen an, vor allem aber in Afrika, auch im Hinterland (*Interior*). Andererseits ließen die formal schwächeren europäischen Macht-Konkurrenten des iberischen Superreiches ihre „Terroristen“ los – die *sea dogs* oder *privateers* (d. h. private Unternehmer), Korsaren, Interloper, *bucaneros/ buccaneers* und Piraten (im zeitgenössischen Spanisch auch *pechelingués* genannt, wegen ihres Pidgin aus holländischen, französischen, englischen, spanischen und sicher auch portugiesischen Worten³⁶⁵), in der Karibik (hier auch Flibustiere und Bukaniere) und an

Deive, Carlos E., Tangomangos. Contrabando y piratería en Santo Domingo, 1522–1606, Santo Domingo: Fundación Cultural Dominicana, 1996; Reichert, Rafał, „Las Devastaciones de Osorio y los situados novohispanos para Santo Domingo durante los reinados de la casa de Habsburgo“, in: Iberoamericana 16, no. 63 (2016), S. 131–147.

361 Mira Caballos, Esteban, Nicolás de Ovando y los orígenes del sistema colonial español, 1502–1509, Santo Domingo, República Dominicana: Patronato de la Ciudad Colonial de Santo Domingo, Centro de Altos Estudios Humanísticos y del Idioma Español, 2000; Martínez Shaw, Carlos; Oliva Melgar, José María (eds.), El sistema atlántico español (siglos XVII–XIX), Madrid: Marcial Pons, 2005; Martínez Shaw; Martínez Torres, José Antonio (eds.), España y Portugal en el mundo. 1581–1668, Madrid: Polifemo, 2014.

362 O’Flanagan, Patrick, Port Cities of Atlantic Iberia, c. 1500–1900, Aldershot: Ashgate Publishing, 2008; Weber, Klaus, Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel 1680–1830. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux, München: C.H. Beck, 2004 (Schriftenreihe zur Zeitschrift für Unternehmensgeschichte 12); Weber, „Deutschland, der atlantische Sklavenhandel und die Plantagenwirtschaft der Neuen Welt“, in: Journal of Modern European History 7:1 (2009), S. 37–67; Schulte Beerbühl, Margrit; Weber, „From Westphalia to the Caribbean. Networks of German Textile Merchants“, in: Gestrich, Andreas; Schulte Beerbühl (eds.), Cosmopolitan Networks in Commerce and Society 1660–1914, London: German Historical Institute, 2011 (German Historical Institute London Bulletin Supplement 2), S. 53–98.

363 Dalton, Heather, „Into Speyne to selle for Slavys‘. Slave Trading in English and Genoese Merchant Networks prior to 1530“, in: Green, Toby (ed.), Brokers of Change. Atlantic Commerce and Cultures in Pre-Colonial Western Africa, Oxford: Oxford University Press, 2012, S. 91–123.

364 Cañizares-Esguerra, Jorge, „How the ‚Reformation‘ Invented Separate Catholic and Protestant Atlantics“, in: Archiv für Reformationsgeschichte 108 (2017), S. 245–254, hier S. 247.

365 Zambrano Pérez, Milton, „Piratas, piratería y comercio ilícito en el Caribe. La visión del otro (1550–1650)“, in: Historia Caribe 12 (2007), S. 23–56.

afrikanischen Küsten (und im Indik).³⁶⁶ Symbolfiguren sind, wie oben schon gesagt, Sir Francis Drake, der englische Nationalheld, noch in *Merry Old England* unter Elisabeth I. oder der gewählte Gouverneur von Jamaika Henry Morgan.³⁶⁷ Privateers, Korsaren und Piraten, auch lokale Freibeuter, verbündeten sich mit Rebellen, *cimarrones* (geflohenen Sklaven), Korsaren, Schmugglern, Atlantikkreolen/ Tangomãos, Juden und anderen Piraten, um illegale Geschäfte zu betreiben (damals *corso* genannt) und das spanische Monopol zu brechen. Es gab auch viele Menschen aus iberischen Kulturen unter ihnen.³⁶⁸ Oft bekamen die „Helden Englands“, wie John Hawkins (siehe die Abb. auf der Umschlaginnenseite) und in seinen letzten Jahren Drake, auch Probleme mit ihnen. Seit der Revolution unter Cromwell begann die wirklich globale Expansions-

366 Williams, Neville, *The Sea Dogs. Privateers, Plunder and Piracy in the Elizabethan Age*, New York: Macmillan Publishing, 1975; McDonald, Kevin P., „A Man of Courage and Activity“. Thomas Tew and Pirate Settlements of the Indo-Atlantic Trade World, 1645–1730“, in: Working Papers, UC World History Workshop, UC Berkeley, 2005, S. 1–21 (https://www.academia.edu/4362092/Thomas_Tew_and_Pirate_Settlements_of_the_Indo-Atlantic_Trade_World_2005%20 [09. März 2022]), S. 1–2: „In the developing Atlantic world, pirates were often commissioned as privateers and functioned both as a first line of defense against seaborne attack from imperial foes and as essential economic contributors in the often-depressed colonies. In the latter half of the seventeenth century, moreover, colonial pirates and privateers became important transcultural brokers in the Indian Ocean region, spanning the globe to form an Indo-Atlantic trade network between North America and Madagascar. More than mere ‚pirates‘, as they have traditionally been designated, these were early modern transcultural frontiersmen: in the process of shifting their theater of operations from the Caribbean to the rich trading grounds of the Indian Ocean world ... [S. 2] ... they established settlements, married local Malagasy women, raised cattle as well as children, and traded and raided for slaves“. Bialuschewski, Arne, „Black People under the Black Flag. Piracy and the Slave Trade on the West Coast of Africa, 1718–1723“, in: *Slavery & Abolition* 29:4 (2008), S. 461–475; Latimer, Jon, *Buccaneers of the Caribbean. How Piracy Forged an Empire*, Cambridge: Harvard University Press, 2009; Bialuschewski, „Pirates, Black Sailors and Seafaring Slaves in the Anglo-American Maritime World“, in: *The Journal of Caribbean History* 45:2 (2011), S. 143–158; Kempe, Michael, „Die Piratenrunde. Globalisierte Seeräuberei und internationale Politik um 1700“, in: Grieb, Volker; Todt, Sabine (eds.), *Piraterie von der Antike bis zur Gegenwart*, Stuttgart: Steiner (Historische Mitteilungen der Ranke-Gesellschaft – Beihefte 81), 2012, S. 155–180; Hanna, Mark G., *Pirate Nests and the Rise of the British Empire, 1570–1740*, Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2015; Chet, Guy, *The Ocean is a Wilderness. Atlantic Piracy and the Limits of State Authority, 1688–1856*, Amherst: University of Massachusetts Press, 2014; Lessa de Sá, Vivian Kogut (ed.), *The Admirable Adventures and Strange Fortunes of Master Anthony Knivet. An English Pirate in Sixteenth-Century Brazil*, Cambridge: Cambridge University Press, 2015; McDonald, Kevin P., *Pirates, Merchants, Settlers, and Slaves. Colonial America and the Indo-Atlantic World*, Oakland: University of California Press, 2015.

367 Breverton, Terry, *Admiral Sir Henry Morgan. King of the Buccaneers*, Gretna: Pelican, 2005.

368 Ullivari, Saturnino, *Piratas y corsarios en Cuba*, Sevilla: Renacimiento, 2004; Zambrano Pérez, Milton, „Piratas, piratería y comercio ilícito en el Caribe. La visión del otro (1550–1650)“, in: *Historia Caribe* 12 (2007), S. 23–56.

phase Englands – natürlich in der Karibik als globaler Sklaverei-Region.³⁶⁹ Rafał Reichert sagt dazu:

[...] desde el año 1655, la isla de Jamaica se convirtió para los ingleses en el punto estratégico desde el cual dirigieron las acciones piráticas y corsarias relativamente exitosas en la región del Gran Caribe hasta finales del siglo XVII, para después transformar la economía agraria de la isla con base en mano de obra esclava. Así, Jamaica se convirtió en el núcleo comercial, naval e imperial de Inglaterra en el Caribe, conectando la metrópoli con las colonias de la región y de América del Norte hasta la independencia de las trece colonias.

Ab dem Jahr 1655 wurde die Insel Jamaika für die Engländer zum strategischen Punkt, von dem aus sie bis Ende des 17. Jahrhunderts ihre relativ erfolgreichen Piraten- und Korsarenaktionen in der Region Greater Caribbean durchführten, um später die Agrarwirtschaft der Insel auf der Grundlage von Sklavenarbeit umzuwandeln. So wurde Jamaika das Handels-, Marine- und imperiale Zentrum Englands in der Karibik und verband die Metropole mit den Kolonien der Region und Nordamerika bis zur Unabhängigkeit der dreizehn Kolonien.³⁷⁰

Es kam zu mehreren atlantisch-globalen militärischen Konflikten: von 1588 bis 1609 zwischen Spanien und England und von 1590 bis 1609 gar zu einem globalisierten Krieg von Niederländern gegen iberische Häfen, Schiffe und Gebiete.³⁷¹ Seit der „Rebellion der Niederlande“ (1568–1648, vor allem nach 1630) waren portugiesische Teile des Imperiums massiven Konflikten, Razzien, Angriffen und Eroberungen ausgesetzt (Afrika³⁷² und vor

369 Appleby, John C., „A Guinea Venture, c. 1657. A Note on the Early English Slave Trade“, in: *Mariner's Mirror* 79:1 (1993), S. 84–87.

370 Reichert, Rafał, „La pérdida de la isla de Jamaica por la Corona española y los intentos de recuperarla durante los años 1655–1660“, in: *Ulúa. Revista de Historia, Sociedad y Cultura* 7, no. 14 (2009), S. 9–33, hier S. 28; siehe auch: Reichert, „La política defensiva española en la región del Gran Caribe y su impacto en la Nueva España durante la Casa de los Austrias“, in: González Aguayo, Leopoldo Augusto; Velasco Molina, Mónica (eds.), *La Talasopolítica mexicana* 1, México D.F.: Universidad Nacional Autónoma de México, 2019, S. 105–122.

371 Emmer, Pieter C., „The First Global War. The Dutch versus Iberia in Asia, Africa and the New World, 1590–1609“, in: *e-Journal of Portuguese History* 1:1 (2003), S. 1–14 (https://www.brown.edu/Departments/Portuguese_Brazilian_Studies/ejph/html/issue1/pdf/emmer.pdf [09. März 2022]).

372 Ratelband, Klaas, *Os holandeses no Brasil e na costa Africana. Angola, Kongo e São Tomé, 1600–1650*, Lisboa: Vega, 2003; Coclanis, Peter A. (ed.), *The Atlantic Economy During the Seventeenth and Eighteenth Centuries. Organization, Operation, Practice, and Personnel*, Columbia: University of South Carolina Press, 2005; Ribeiro da Silva, Filipa, *Dutch and Portuguese in Western Africa. Empires, Merchants and the Atlantic System, 1580–1674*, Leiden: Brill, 2011; Ribeiro da Silva, Filipa, „Crossing Empires. Portuguese, Sephardic, and Dutch Business Networks in the Atlantic Slave Trade, 1580–1674“, in: *The Americas* 68:1 (2011), S. 7–32; Ribeiro da Silva, „Forms of Cooperation between Dutch-Flemish, Sephardim and Portuguese Private Merchants for the Western African Trade within the Formal Dutch and Iberian Atlantic Empires, 1590–1674“, in: *Portuguese Studies* 28:2 (2012), S. 159–172; Ribeiro da Silva, „African Islands and the Formation of the Dutch Atlantic Economy. Arguin, Gorée, Cape Verde and São Tomé, 1590–1670“, in: *The International Journal of Maritime History* 26:3 (2014), S. 549–567; Ribeiro da Silva, „The Dutch and the Consolidation of the Seventeenth-Century South Atlantic Complex, c.1630–1654“, in: *Portuguese Literary and Cultural Studies* 27 (2014), S. 83–103; Ribeiro da Silva, „Between Iberia, the Dutch Republic and

allem Brasilien 1630–1654,³⁷³ Suriname 1667,³⁷⁴ aber auch Gebiete in Indien, im indischen Ozean sowie auf Inseln der Randmeere des Pazifiks in der malaiischen Welt).³⁷⁵ Dazu kamen formelle Kriege, bei denen es meist um atlantische Hegemonie und Kontrolle des Atlantik-Handels, u. a. des spanischen Sklavenhandels-Monopols (Spanischer Erbfolgekrieg 1700–1713; Asiento-Krieg 1739–1748 – „*War of Capt’n Jenkins Ear*“) oder die Kontrolle von Kolonien (Siebenjähriger Krieg/ „*French and Indian War*“ 1756–1763) ging. Es ist nur ein scheinbarer Widerspruch, dass der „niederländische Moment“ (1630er-1654) im atlantischen Sklavenhandel und in Brasilien den nordwesteuropäischen Sklaverei-Atlantik als solchen, vor allem aber den Sklavenhandel auf dem Südatlantik („erster Atlantik“), stabilisierte – trotz oder gerade wegen der vielen Konflikte.³⁷⁶

England konnte den atlantisch-globalen Vorsprung der nördlichen Niederlande³⁷⁷ erst im Umfeld der englischen Revolution (von 1640) sowie der Sicherung und weiteren Eroberung seiner ersten „Kolonien“ in Irland, der Besetzung von Stützpunkten im Norden Amerikas (1604), in der Karibik seit ca. 1640 (vor allem Barbados und Jamaika; weitere kleine Antillen, wie Antigua³⁷⁸) und in einer Reihe von Handelskriegen um die See-Vormacht (vor allem die drei Englisch-Niederländischen Kriege: 1652–1654; 1665–1667; 1672–1674) aufholen. Dazu gehörte auch die Übernahme des Thrones in London durch einen Niederländer (Wilhelm III. von Oranien-Nassau) in der so genannten *Glorious Revolution* 1688/89. Frankreich versuchte, zusammen mit Spanien, den At-

Western Africa. Portuguese Sephardic Long- and Short-Term Mobility in the Seventeenth Century“, in: *Jewish Culture and History* 16:1 (2015), S. 45–63 (<http://dx.doi.org/10.1080/1462169X.2015.1032011>); Ribeiro da Silva, „The Slave Trade and the Development of the Atlantic Africa Port System, 1400s-1800s“, in: *The International Journal of Maritime History* 29:1 (2017), S. 138–154. 373 Santos Pérez, José Manuel; Souza, George F. Cabral de (eds.), *El desafío holandés al dominio ibérico en Brasil en el siglo XVII*, Salamanca: Universidad de Salamanca, 2006; Alencastro, „Johann Moritz und der Sklavenhandel“, in: Brunn, Gerhard; Neusch, Cornelius (eds.), *Sein Feld war die Welt. Johann Moritz von Nassau-Siegen (1604–1679). Von Siegen über die Niederlande nach Brasilien und Brandenburg*, Münster: Waxmann, 2008 (Studien zur Geschichte und Kultur Nordeuropas 14), S. 123–144. 374 Fatah-Black, Karwan, *White Lies and Black Markets. Evading Metropolitan Authority in Colonial Suriname, 1650–1800*, Leiden: Brill, 2015 (The Atlantic World 31).

375 Thornton, John K.; Heywood, Linda, „Privateering, Colonial Expansion, and the African Presence in Early Anglo-Dutch Settlements“, in: Heywood; Thornton, *Central Africans, Atlantic Creoles, and the Foundations of the Americas, 1585–1660*, Cambridge: Cambridge University Press, 2007, S. 5–48; Klooster, Wim, „The Geopolitical Impact of Dutch Brazil on the Western Hemisphere“, in: Groesen, Michiel van (ed.), *The Legacy and Impact of Dutch Brazil*, Cambridge: Cambridge University Press, 2014, S. 25–40; Klooster, Wim, *The Dutch Moment. War, Trade, and Settlement in the Seventeenth-Century Atlantic World*, Ithaca: Cornell University Press, 2016.

376 Ribeiro da Silva, Filipa, „The Dutch and the Consolidation of the Seventeenth-Century South Atlantic Complex, c.1630–1654“, in: *Portuguese Literary and Cultural Studies* 27 (2014), S. 83–103.

377 Welie, Rik van, „Slave Trading and Slavery in the Dutch Colonial Empire. A Global Comparison“, in: *Nieuw West-Indische Gids/ New West-Indian Guide* 82:1–2 (2008), S. 45–94.

378 Appleby, John C., „English Settlements in the Lesser Antilles during War and Peace, 1603–1660“, in: Paquette, Robert L.; Engerman, Stanley (eds.), *The Lesser Antilles in the Age of European Expansion*, Gainesville: University Press of Florida, 1996, S. 86–104.

lantik zu dominieren (der so genannte „*Bourbonische Atlantik*“³⁷⁹). Es konzentrierte sich nach dem Spanischen Erbfolgekrieg und vor allem nach der Niederlage im globalen Siebenjährigen Krieg auf seine „neuen“ Kolonien, die zunächst meist durch die staatliche Übernahme von Flibustier- sowie Bukanier-Territorien entstanden waren; so etwa Saint-Domingue, der Westteil des spanischen Santo-Domingo, das durch die *devastaciones*-Politik der spanischen Krone entvölkert war. Dies stellt mehr oder weniger die bekannte, traditionelle Perspektive auf den Atlantik dar, zu der noch die des, wie oben gesagt, formellen (nur) Warenhandels (ohne Berücksichtigung der „sprechenden *commodity*“ Versklavten)³⁸⁰ und der Edelmetalltransporte, vor allem der Silbertransporte nach Europa, kam. Aus dieser Perspektive entwickelten sich im Rahmen der jeweiligen Nationalgeschichtsschreibung verschiedene national-imperiale „Atlantike“, oder besser Atlantik-Narrative, die so tun, als ob sie Globalgeschichte seien (manche sind es, viele nicht). Es gab keinen „*Black Atlantic*“,³⁸¹ aber einen afrikanisch-iberischen Atlantik und im 19. Jahrhundert möglicherweise sogar einen Yoruba-Lucumí-Atlantik in

379 Kuethe, Allan J.; Andrien, Kenneth J., *The Spanish Atlantic World in the Eighteenth Century. War and the Bourbon Reforms, 1713–1796*, New York: Cambridge University Press, 2014; Voss, Karsten, *Sklaven als Ware und Kapital. Die Plantagenökonomie von Saint-Domingue als Entwicklungsprojekt 1697–1715*, München: C.H. Beck, 2017 (Schriftenreihe zur Zeitschrift für Unternehmensgeschichte 27).

380 Nur ein Beispiel: Wiecker, Nils, *Der iberische Atlantikhandel. Schiffsverkehr zwischen Spanien, Portugal und Iberoamerika, 1700–1800*, Stuttgart: Steiner, 2012 (Beiträge zur Europäischen Überseegeschichte 99).

381 Oostindie, Gert; Roitman, Jessica V., „What is the ‚Dutch Atlantic‘?“, in: Oostindie; Roitman (eds.), *Dutch Atlantic Connections, 1680–1800. Linking Empires, Bridging Borders*, Leiden: Brill, 2014, S. 2–10; Huxley, Selma (ed.), *Itsasoa. Los vascos en el marco atlántico norte. Siglos XVI y XVII*, 3 Bde., San Sebastián: Etor, 1987; Thornton, John K., *Africa and the Africans in the Making of the Atlantic World, 1400–1880*, Cambridge: Cambridge University Press, 1998 (Studies in Comparative World History); Thornton, *Warfare in Atlantic Africa 1500–1800 (Warfare and History)*, London: UCL Press, 1999; Marzagalli, Silvia, „The French Atlantic“, in: *Itinerario* 23:2 (1999), S. 70–83; Vries, Jan de; Woude, Ad van der, *The First Modern Economy. Success, Failure and Perseverance of Dutch Economy, 1500–1815*, Cambridge: Cambridge University Press, 1997; Miller, Joseph C., „O Atlântico Escravista. Açúcar, Escravos e Engenhos“, in: *Afro-Asia* 19–20 (1997), S. 9–36; Degn, Christian, *Die Schimmelmans im atlantischen Dreieckshandel. Gewinn und Gewissen*, Neumünster: Wachholtz, 1974; Matory, Lorand James, „El Nuevo Imperio Yoruba. Textos, Migración y el Auge Transatlántico de la Nación Lucumí“, in: Hernández Rodríguez, Rafael (ed.), *Culturas encontradas. Cuba y los Estados Unidos*, La Habana: Centro de Investigación y Desarrollo de la Cultura Cubana Juan Marinello; Centro de Estudios Latinoamericanos David Rockefeller Harvard University, 2001, S. 167–188; O'Rourke, Kevin H.; Williamson, Jeffrey G., *Globalization and History. The Evolution of a Nineteenth-Century Atlantic Economy*, Cambridge: The MIT Press, 2001; Pritchard, James, *In Search of Empire. The French in the Americas 1670–1730*, Cambridge: Cambridge University Press, 2004; Reid, Michele, „Origins of the Yoruba in Cuba. Lucumí, Yoruba, Spain and the Slave Trade“, in: Falola, Toyin; Childs, Matt (eds.), *The Yoruba Diaspora in the Atlantic World*, Bloomington: Indiana University Press, 2004 (Blacks in Diaspora), S. 112–125; Vries, Jan de, „The Dutch Atlantic Economies“, in: Coclanis, Peter A. (ed.), *The Atlantic Economy During the Seventeenth and Eighteenth Centuries. Organization, Operation, Practice, and Personnel*, Columbia: University of South Carolina Press, 2005, S. 1–29; Martínez Shaw, Carlos; Oliva Melgar, José María (eds.), *El sis-*

tema atlántico español (siglos XVII–XIX), Madrid: Marcial Pons, 2005; Pieper, Renate; Schmidt, Peer (eds.), *Latin America and the Atlantic World. El Mundo Atlántico y América Latina (1500–1850)*, Köln: Böhlau, 2005; Falola; Ogundiran, Akin (eds.), *The Archaeology of Atlantic Africa and the African Diaspora*, Bloomington: Indiana University Press, 2007; Alencastro, Luiz Felipe de, „Le versant brésilien de l’Atlantique-Sud. 1550–1850“, in: *Annales: Histoire, Sciences Sociales* 61:2 (2006), S. 339–382; Degn, „Schwarze Fracht – Dokumentation und Interpretation“, in: Heinzelmann, Eva; Riis, Thomas; Robl, Stefanie (eds.), *Der dänische Gesamtstaat – ein unterschätztes Weltreich?*, Kiel: Verlag Ludwig, 2006, S. 37–50; Crespo Solana, Ana, „Las plantaciones del Caribe y el contexto atlántico holandés“, in: Crespo Solana, *América desde otra frontera. La Guayana Holandesa (Surinam). 1680–1795*, Madrid: CSIC, 2006 (Colección América 3), S. 25–37; Crespo Solana, „Surinam en el Atlántico. Producción y comercialización“, in: Crespo Solana, *América desde otra frontera. La Guayana Holandesa (Surinam). 1680–1795*, Madrid: CSIC, 2006 (Colección América 3), S. 187–218; Palmié, Stephan, „Ecué’s Atlantic. An Essay in Method“, in: *Journal of Religion in Africa* 37:2 (2007), S. 207–315; Palmié, „Ekpe/ Abakuá in Middle Passage. Time, Space, and Units of Analysis in African American Historical Anthropology“, in: Apter, Andrew; Derby, Lauren (eds.), *Activating the Past. Historical Memory in the Black Atlantic*, London: Cambridge Scholars Press, 2010, S. 1–44; Fuente, Alejandro de la, *Havana and the Atlantic in the Sixteenth Century*, Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2008; Crespo Solana, *Mercaderes atlánticos. Redes del comercio flamenco y holandés entre Europa y el Caribe*, Córdoba: Servicio de Publicaciones, Universidad de Córdoba, 2009; Fick, Caroline E., „Revolutionary Saint Domingue and the Emerging Atlantic“, in: Tomich, Dale W.; Zeuske, Michael (eds.), *The Second Slavery. Mass Slavery, World-Economy, and Comparative Microhistories*, Bd. 1, Binghamton: Binghamton University, 2009 (= Special Issue: Review. *A Journal of the Fernand Braudel Center* 41:2–3 (2008), S. 121–144); Miller, Christopher L., *The French Atlantic Triangle. Literature and Culture of the Slave Trade*, Durham; London: Duke University Press, 2008; Weber, Klaus, *Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel 1680–1830. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux*, München: C.H. Beck, 2004 (Schriftenreihe zur Zeitschrift für Unternehmensgeschichte 12); Turgeon, Laurier, „Codfish, Consumption, and Colonization. The Creation of the French Atlantic World During the Sixteenth Century“, in: Williams, Caroline A. (ed.), *Bridging the Early Modern Atlantic World. People, Products, and Practices on the Move*, Aldershot; Burlington: Ashgate, 2009, S. 33–56; Lloyd, David; O’Neill, Peter (eds.), *The Black and Green Atlantic. Cross – Currents of the African and Irish Diasporas*, Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2009; Belaubre, Christophe; Dym, Jordana; Savage, John (eds.), *Napoleon’s Atlantic. The Impact of Napoleonic Empire in the Atlantic World*, Leiden: Brill, 2010 (= *The Atlantic World. Europe, Africa and the Americas, 1500–1830* 20); Pérez Tostado, Igor; García-Hernán, Enrique, *Irlanda y el Atlántico Ibérico. Movilidad, participación e intercambio cultural (1580–1823)*, Madrid: Albatros Ediciones, 2012; Thornton, *A Cultural History of the Atlantic World, 1350–1820*, Cambridge: Cambridge University Press, 2012; Ferreira, Roquinaldo, „Rebalancing Atlantic History“, in: Ferreira, *Cross-Cultural Exchange in the Atlantic World. Angola and Brazil during the Era of Slave Trade*, Cambridge: Cambridge University Press, 2012, S. 242–248; Mendes, António De Almeida, „Les Portugais et le premier Atlantique (XVe–XVIe siècles)“, in: Nef, Annliese (ed.), *Les Territoires de la Méditerranée XIe–XVIe siècle*, Rennes: Presses Universitaires de Rennes, 2013, S. 137–157; Cañizares-Esguerra, Breen, Benjamin, „Hybrid Atlantics. Future Directions for the History of the Atlantic World“, in: *History Compass* 11:8 (2013), S. 597–609; Vidal, Cécile (ed.), *Louisiana: Crossroads of the Atlantic World*, Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 2014; Obenaus, Andreas, *Islamische Perspektiven der Atlantikexpansion. Der islamische Atlantikraum des mittelalterlichen*

Abendlandes, 2 Halbbde., Wien; Berlin: Turia & Kant, 2013 (Mittelmeerstudien 3: 1. Halbbd.: Der islamische Atlantikraum des mittelalterlichen Abendlandes; 2. Halbbd.: Islamische und christliche Atlantikerkundung im Mittelalter); Schnakenbourg, Eric, „Sweden and the Atlantic. The Dynamism of Sweden’s Colonial Projects in the Eighteenth Century“, in: Naum, Magdalena; Nordin, Jona M. (eds.), *Scandinavian Colonialism and the Rise of Modernity. Small Time Agents in a Global Arena*, New York: Springer, 2013 (Contributions To Global Historical Archaeology 37), S. 229–242; Bethencourt, Francisco, „Iberian Atlantic. Ties, Networks, and Boundaries“, in: Braun, Harald E.; Vollendorf, Lisa (eds.), *Theorising the Iberian Atlantic*, Leiden: Brill, 2013, S. 15–36; Newman, Simon P., *A New World of Labor. The Development of Plantation Slavery in the British Atlantic*, Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 2013; Weaver, Jace, *The Red Atlantic. American Indigenous and the Making of the Modern World, 1000–1927*, Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2014; Kuethe, Allan J.; Andrien, Kenneth J., *The Spanish Atlantic World in the Eighteenth Century. War and the Bourbon Reforms, 1713–1796*, New York: Cambridge University Press, 2014; Santana Pérez, Germán, „El África Atlántica. La construcción de la historia atlántica desde la aportación africana“, in: Vegueta. Anuario de la Facultad de Geografía e Historia 14 (2014), S. 11–25; Cottias, Myriam; Mattos, Hebe (eds.), *Esclavage et subjectivités dans l’Atlantique luso-brésilien et français (XVIIe – XXe siècles)*, Marseille: OpenEdition Press, 2016; siehe im Zuge der Wissenschaftsgeschichte auch die Konzipierung eines „Plantation Atlantic“: Newman, Simon P., *A New World of Labor. The Development of Plantation Slavery in the British Atlantic*, Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 2013; Hopkin, Daniel, „Julius von Rohr, an Enlightenment Scientist of the Plantation Atlantic“, in: Brahm, Felix; Rosenhaft, Eva (eds.), *Slavery Hinterland. Transatlantic Slavery and Continental Europe, 1680–1850*, Woodbridge: Boydell Press, 2016, S. 133–160; Klooster, Wim, *The Dutch Moment. War, Trade, and Settlement in the Seventeenth-Century Atlantic World*, Ithaca: Cornell University Press, 2016; Burnard, Trevor; Garrigus, John D., *The Plantation Machine. Atlantic Capitalism in French Saint-Domingue and British Jamaica*, Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 2016; Wimmmler, Jutta, *The Sun King’s Atlantic. Drugs, Demons and Dye-stuffs in the Atlantic World, 1640–1730*, Leiden: Brill, 2017; Soule, Emily Berquist, „From Africa to the Ocean Sea. Atlantic Slavery in the Origins of the Spanish Empire“, in: *Atlantic Studies* 15:1 (2018), S. 16–39; Soule, „The Spanish Slave Trade during the American Revolutionary War“, in: Paquette, Gabriel; Quintero Saravia, Gonzalo M. (eds.), *Spain and the American Revolution. New Approaches and Perspectives*, London: Routledge, 2019, S. 100–121; zur quellenbasierten Kritik in Bezug auf die Struktur der spanischen *monarquía compuesta*, der Vizekönigreiche und des „Atlantiks“ (der bis in das 20. Jahrhundert kein Konzept war), siehe: Osorio, Alejandra B., „El imperio de los Austrias españoles y el Atlántico. Propuesta para una nueva historia“, in: Favaro, Valentina; Merluzzi, Manfredi; Sabatini, Gaetano (eds.), *Fronteras. Procesos y prácticas de integración y conflictos entre Europa y América (Siglos XVI–XX)*, México: Fondo de Cultura Económica, 2016, S. 35–54; Cañizares-Esguerra, Jorge; Childs, Matt D.; Sidbury, James (eds.), *The Black Urban Atlantic in the Age of the Slave Trade*, Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 2013 (The Early Modern Americas); siehe auch: Bassi, Ernesto, „Beyond Compartmentalized Atlantics. A Case for Embracing the Atlantic from Spanish American Shores“, in: *History Compass* 12:9 (2014), S. 704–716; zur Debatte um atlantische Geschichte als *Atlantic History* sowie „atlantisches System“ (im Wesentlichen Wallerstein und atlantischer Sklavenhandel), siehe: Pietschmann, Horst (ed.), *Atlantic History. History of the Atlantic System 1580–1830. Papers Presented at an International Conference, held 28 August–1 September, 1999, in Hamburg, organized by the Department of History, Hamburg*; Göttingen: Vandenhoeck & Rupprecht, 2002; Wiecker, Nils, „Einleitung“, in: Wiecker, *Der iberische Atlantikhan-*

dem São Salvador da Bahia und La Habana/ Matanzas quasi zu Lucumí (nâgo/ Yoruba)-Städten außerhalb Afrikas wurden.³⁸²

In der neueren, wirklich globalgeschichtlich orientierten Historiografie werden auch die oben erwähnten nichteuropäischen Staatlichkeiten (oder andere Formen von Territorial-Organisation, wie z. B. azephale afrikanische Gesellschaften,³⁸³ nichteuropäische Stadt-Staaten³⁸⁴), nichteuropäische monarchische Herrschaften (auch in Bezug auf Kredit und Vertragssicherheit³⁸⁵) und nichteuropäische Imperien vor allem in Afrika analysiert.³⁸⁶

del. Schiffsverkehr zwischen Spanien, Portugal und Iberoamerika, 1700–1800, Stuttgart: Steiner, 2012 (Beiträge zur Europäischen Überseegeschichte 99), S. 9–35 (gänzlich ohne Sklavenhandel, d. h. hier gibt es eigentlich keinen iberischen Atlantik), vor allem S. 21–30. Zur Kritik der Atlantik-Historiografie siehe: Coclanis, Peter A., „Drang Nach Osten. Bernard Baylin, the World-Island, and the Idea of Atlantic History“, in: *Journal of World History* 13:1 (2002), S. 169–182; Coclanis, „Atlantic World or Atlantic/ World?“, in: *William and Mary Quarterly* 63:4 (2006), S. 725–742; O’Reilly, William, „The Atlantic World and Germany. A Consideration“, in: Pieper, Renate; Schmidt, Peer (eds.), *Latin America and the Atlantic World. El Mundo Atlántico y América Latina (1500–1850)*, Köln, Böhlau, 2005, S. 35–56; Arnold, Torsten dos Santos, „Central Europe and the Portuguese, Spanish and French Atlantic, Fifteenth to Nineteenth Centuries“, in: *European Review* 26:3 (2018), S. 421–429. Ich habe die ganz großen Atlantik-Synthesen der letzten 20 Jahre hier nicht mit aufgenommen – das würde den Rahmen einer schon sehr langen Fußnote sprengen.

382 Souza, Marcos Andre Torres de; Agostini, Camilla, „Body Marks, Pots, and Pipes. Some Correlations between African Scarifications and Pottery Decoration in Eighteenth and Nineteenth Century Brazil“, in: *Historical Archaeology* 46:3 (2016), S. 102–123; Lovejoy, Paul E., „The Yoruba Factor in the Trans-Atlantic Slave Trade“, in: Falola, Toyin; Childs, Matt (eds.), *The Yoruba Diaspora in the Atlantic World*, Bloomington: Indiana University Press, 2004 (*Blacks in Diaspora*), S. 40–55.

383 Hawthorne, Walter, „The Production of Slaves Where There Was No State. The Guinea-Bissau Region, 1450–1815“, in: *Slavery & Abolition* 29:2 (1999), S. 97–124; Hawthorne, *Planting Rice and Harvesting Slaves. Transformations Along the Guinea-Bissau Coast, 1400–1900*, Portsmouth: Heinemann, 2003; Hawthorne, *From Africa to Brazil. Culture, Identity, and an Atlantic Slave Trade, 1600–1830*, Cambridge: Cambridge University Press, 2010; Lovejoy, Paul E., „Slavery in Societies on the Frontier of Centralized States in West Africa“, in: Lenski, Noel; Cameron, Catherine M. (eds.), *What is a Slave Society? The Practice of Slavery in Global Perspective*, Cambridge; New York: Cambridge University Press, 2018, S. 220–247.

384 Reid, Anthony, „‘Slavery so Gentle’. A Fluid Spectrum of Southeast Asian Conditions of Bondage“, in: Lenski, Noel; Cameron, Catherine M. (eds.), *What is a Slave Society? The Practice of Slavery in Global Perspective*, Cambridge New York: Cambridge University Press, 2018, S. 410–428.

385 Lovejoy, Paul E.; Richardson, David, „Trust, Pawnship, and Atlantic History. The Institutional Foundations of the Old Calabar Slave Trade“, in: *American Historical Review* 104:2 (1999), S. 333–355; Lovejoy; Richardson, „This Horrid Hole. Bonny in Eighteenth Century“, in: *Journal of African History* 45 (2004), S. 363–392.

386 Law, Robin, *The Slave Coast of West Africa, 1550–1750. The Impact of the Atlantic Slave Trade on an African Society*, Oxford: Clarendon Press, 1991; Thornton, John K., *Africa and the Africans in the Making of the Atlantic World, 1400–1880*, Cambridge: Cambridge University Press, 1998; Lovejoy, Paul E., „The Central Sudan and the Atlantic Slave Trade“, in: Harms, Robert W.; Miller, Joseph C.; Newbury, David C.; Wagner, Michelle D. (eds.), *Paths to the Past. African Historical Essays in Honor*

Arno Sonderegger sagt zum Muster afrikanisch-europäischer-atlantischer Beziehungen:

Was die euro-afrikanischen Beziehungen angeht, blieb bis weit ins 19. Jahrhundert hinein das anfängliche Muster typisch: Bunte wechselseitige Beeinflussung, aber keine Hegemonie der europäischen Handelspartner – eher im Gegenteil. Den atlantischen und transatlantischen Menschenhandel zusammen hat Patrick Manning [...] den ‚okzidentalischen Sklavenhandel‘ genannt, um ihn einerseits vom ‚orientalischen‘ abzuheben, dessen Zielorte in Asien lagen, andererseits auch vom ‚afrikanischen‘, der innerhalb der Kontinentalgrenzen verblieb. Verglichen mit dem Menschenhandel über den Atlantik vollzog sich der orientalische Sklavenhandel lange auf einem bescheideneren Niveau; noch mehr gilt dieser Befund für den innerafrikanischen Sklavenhandel. Zur Herausbildung einer ‚sklavenhalterischen Produktionsweise‘,³⁸⁷ die mit anderen kolonialen Plantagensklavereien vergleichbar ist, kam es in Afrika jedenfalls erst im Lauf des 19. Jahrhunderts – und dann als Reaktion auf die versiegende Nachfrage von außerhalb, die auf die gebündelte Aktivität von abolitionistischer Bewegung und imperialer Politik zurückzuführen ist.³⁸⁸

All das in etwa parallel zu den globalen Dimensionen der *Second Slavery*.³⁸⁹

Die vorliegenden Arbeiten und dieses Kapitel zeigen, dass die aktive Rolle Afrikas weit über die Viktimisierung als „Opfer der Globalisierungen“ hinausging (und geht).

of Jan Vansina, Atlanta: African Studies Association Press, 1994, S. 345–370; Lovejoy; Rogers, Nicholas (eds.), *Unfree Labour in the Development of the Atlantic World*, London: Frank Cass, 1994; Thornton, „The Role of Africans in the Atlantic Economy. Modern Africanist Historiography and the World System Paradigm“, in: *Colonial Latin American Historical Review* 3 (1994), S. 125–140; Thornton, „Mbanza Kongo/ São Salvador. Kongo’s Holy City“, in: Anderson, David; Rathbone, Richard (eds.), *Africa’s Urban Past*, London; Portsmouth: James Currey and Heinemann, 2000, S. 67–84; Mann, Kristin; Bay, Edna G. (eds.), *Rethinking the African Diaspora. The Making of a Black Atlantic World in the Bight of Benin and Brazil*, London: Frank Cass, 2001 (= Special Issue: Slavery & Abolition 22:1); Heywood, Linda (ed.), *Central Africans and Cultural Transformations in the American Diaspora*, New York: Cambridge University Press: 2001; Heywood; Thornton, *Central Africans, Atlantic Creoles, and the Foundations of the Americas, 1585–1660*, Cambridge: Cambridge University Press, 2007; Heywood, „Slavery and its Transformation in the Kingdom of Kongo. 1491–1800“, in: *Journal of African History* 50:1 (2009), S. 1–22; Harding, Leonhard, *Das Königreich Benin. Geschichte – Kultur – Wirtschaft*, München: Oldenbourg, 2010; Heywood, *Njinga of Angola. Africa’s Warrior Queen*, Cambridge: Harvard University Press, 2017.

387 Loveloy, Paul E., *Transformations in Slavery. A History of Slavery in Africa*, Cambridge: Cambridge University Press, 2012 (African Studies 117).

388 Sonderegger, Arno, „Atlantische Wellen – Afrikanische Positionen. Zur panafrikanischen Idee bis 1945“, in: Schmieder, Ulrike; Nolte, Hans-Heinrich (eds.), *Atlantik. Sozial- und Kulturgeschichte in der Neuzeit*, Wien: Promedia, 2010, S. 172–192, hier S. 172.

389 Zeuske, Michael, „Coolies – Asiáticos and Chinos. Global Dimensions of Second Slavery“, in: Damir-Geilsdorf, Sabine; Lindner, Ulrike; Müller, Gesine; Tappe, Oliver; Zeuske (eds.), *Bonded Labour. Global and Comparative Perspectives (18th–twenty-first Century)*, Bielefeld: transcript Verlag, 2016, S. 35–57; Zeuske, „The Atlantic and Atlantic Slavery, the Hidden Atlantic, and Capitalism“, in: Tomich, Dale W.; Lovejoy, Paul E. (eds.), *The Atlantic and Africa. The Second Slavery and Beyond*, Albany: State University of New York Press, 2021, pp. 65–105.

Auf amerikanischer Seite waren die *señoríos* der Karibik (Kazikenherrschaften), vor allem aber die großen Imperien (Mexica, Inka), weitere prämonarchische oder monarchische Staatlichkeiten (*chiefdoms* – Chibcha, Muisca, mexikanische Reiche) und große Bauerngesellschaften von den iberischen Spaniern bis um 1540 per Conquista erobert und als konkurrierende Machteliten vernichtet bzw. integriert worden. Um 1550 begann eine neue Etappe der Conquista, meist angeführt von Söhnen oder Enkeln der iberischen Conquistadoren mit indigenen Frauen. Die Conquista arrondierte die Zentralgebiete von *Las Indias* (z. B. mit der Eroberung der Küstengebiete des heutigen Venezuelas sowie Teilen Guayanas) oder blieb über längere Zeit an Kriegsgrenzen (Chile/ Araucania, Pampas, Llanos zwischen dem heutigen Kolumbien und Venezuela, Karibengebiete der Guayanas, Norden Neu-Spaniens, Maya-Gebiete, inneres Brasiliens) stecken, meist bis in das 18. Jahrhundert, oft aber auch bis nach der Kolonialzeit (bis ins 19. und zum Teil 20. Jahrhundert). Es bildeten sich indigene Sub-Imperialismen mit nativen Sklavereien und Sklavenhandelssystemen, wie der *caribes* in den Guayanas, der *mapuche* im mittleren/ südlichen Chile und westlichen Argentinien, der *kalinago* in der südlichen Karibik und an der Wilden Küste (Guayanas), Creeks sowie Comanchen im südlichen Nordamerika.³⁹⁰

All dies ist zwar im *big picture* der atlantischen Hemisphäre wichtig, aber keines der amerikanischen Zentralgebiete der Spanier lag direkt am Atlantik – außer Buenos Aires sowie Montevideo und – wenn man die Karibik als Randmeer des Atlantiks und, wie oben gesagt, als das Zentrum des Sklaverei-Atlantiks sieht – die ersten iberischen Häfen in den Amerikas: Santo Domingo, La Habana, Veracruz, Porto Bello (oder Portobello), Cartagena, Caracas, Puerto Cabello,³⁹¹ San Juan, Maracaibo und San Agustín. Viele dieser Städte wurden seit der Mitte des 16. Jahrhunderts zu Handelszentren. Cartagena, Veracruz und Buenos Aires waren die wichtigsten Sklavenhandelsportale bis um 1700. Sie wurden durch ein gigantisches Festungsbauprogramm geschützt – auch wegen der massiven Korsaren- und Piratenangriffe sowie des massiven Schmuggels.³⁹²

390 Santos-Granero, Fernando, „Slavery as Structure, Process, or Lived Experience, or Why Slave Societies Existed in Precontact Tropical America“, in: Lenski, Noel; Cameron, Catherine M. (eds.), *What is a Slave Society? The Practice of Slavery in Global Perspective*, Cambridge; New York: Cambridge University Press, 2018, S. 191–219; Snyder, Christina, *Slavery in Indian Country. The Changing Face of Captivity in Early America*, Cambridge; London: Harvard University Press, 2010; Snyder, „Native American Slavery in Global Context“, in: Lenski, Noel; Cameron, Catherine M. (eds.), *What is a Slave Society? The Practice of Slavery in Global Perspective*, Cambridge; New York: Cambridge University Press, 2018, S. 169–190.

391 Zapatero, Juan Manuel, *Historia de las fortificaciones de Puerto Cabello*, Caracas: Banco Central de Venezuela, 1977; Marchena Fernández, Juan, „Elogio de la gloria efímera. Las ciudades del istmo en el Caribe“, in: Quiles, Fernando; Marchena Fernández (eds.), *Viaje al corazón del mundo. Las ciudades coloniales del istmo de Panamá*, Sevilla: E.R.A. Arte, Creación y Patrimonio Iberoamericano en Redes; Universidad Pablo de Olavide, 2021, S. 125–269.

392 Blanes, Tamara, *Fortificaciones del Caribe*, La Habana: Editorial Letras Cubanas, 2001; Deardorff, Max, „Imperial Justice, Colonial Power. Pedro Vique y Manrique, the Galley Captain of Cartagena de

Die große Karibik, d. h. die wichtigen Inseln inklusive der kontinentalen Küsten, stellte somit die erste durch Iberer kolonisierte Region der Neuen Welt dar (am Anfang oft von Genuesen oder Florentinern finanziert).³⁹³ Vorausgegangen waren Unternehmungen in Westafrika – wie Arguim, Ribeira Grande oder El Mina.³⁹⁴ Die karibischen Festungen wiesen meist lange Bauzeiten auf und waren im Ergebnis gigantischen Bauwerke (für die Versklavte und Strafgefangene sowie freie Handwerker und Arbeiter schufteten mussten³⁹⁵). Ein gutes Beispiel stellen der gigantische Castillo de San Felipe de Barajas (1536–1657) bei Cartagena de Indias sowie weitere kleinere Festungen zum Schutz der riesigen Bucht von Cartagena im heutigen Kolumbien dar.³⁹⁶ Allein der Hafen und die berühmte *bolsa*-Bucht von Havanna wurden durch insgesamt sechs große Festungen und mehrere kleine im Umfeld geschützt: zunächst den Castillo de la Real Fuerza (1558–1577, 1588, 1630), den Castillo de los Tres Reyes del Morro (1563; 1589–1610), den Castillo de San Salvador de la Punta (1589–1630; beide durch Juan Bautista Antonelli, der la Punta nicht vollenden konnte), beide Festungen (Morro und La Punta) zum Schutz der Hafeneinfahrt. Selbstverständlich kam die mobile Kriegführung in Form von Schiffen dazu: das Arsenal von Havanna (*Real Astillero*; formal ab ca. 1700 mit wichtigen Anfängen in Carenas bereits im 16. Jahrhundert), neben spanischen Arsenalen das wichtigste des ganzen Atlantikraum bis in das 18. Jahrhundert. Nicht von ungefähr gibt es heute noch eine *calle Arsenal* an der Nordseite des heutigen Hauptbahnhofs in Havanna³⁹⁷ und nicht zuletzt deshalb drehte sich der imperiale Konflikt des weltweiten Siebenjährigen Krieges um Havanna

Indias, 1578–1607“, in: *Colonial Latin American Historical Review* 17:2 (2012), S. 117–142; Reichert, Rafał, „La política defensiva española en la región del Gran Caribe y su impacto en la Nueva España durante la Casa de los Austrias“, in: González Aguayo, Leopoldo Augusto; Velasco Molina, Mónica (eds.), *La Talasopolítica mexicana 1*, México D.F.: Universidad Nacional Autónoma de México, 2019, S. 105–122.

393 Hofman, Corinne L.; Ulloa Hung, Jorge; Herrera Malesta, Eduardo; Jean, Joseph Sony, „Indigenous Caribbean Perspectives. Archaeologies and Legacies of the First Colonised Region in the New World“, in: *Antiquity* 92, no. 361 (2018), S. 200–216.

394 Caldeira, Arlindo Manuel, „O tráfico de escravos na costa ocidental africana nos séculos XV e XVI. Primeiras viagens, estratégias de exploração, papel dos arquipélagos de Cabo Verde e de São Tomé e Príncipe“, in: Pérez García, Rafael M.; Fernández Chaves, Manuel F.; França Paiva, Eduardo (eds.), *Tratados, esclavitudes y mestizajes. Una historia conectada, siglos XV–XVIII*, Sevilla: Editorial Universidad de Sevilla, 2020, S. 19–42.

395 Pérez Guzmán, Francisco, „Modos de vida de esclavos y forzados en las fortificaciones de Cuba. Siglo XVIII“, in: *Anuario de Estudios Americanos* 46 (1990), S. 241–257; Pérez Guzmán, „Las fortificaciones cubanas en el siglo XVIII“, in: *Arbor* 144, no. 567 (1993), S. 29–55; Pérez Guzmán, *La Habana, clave de un imperio*, La Habana: Editorial de Ciencias Sociales, 1997.

396 Solano D., Sergio Paolo, „Trabajadores, salarios y precios en Cartagena de Indias, 1750–1810. Una aproximación al estudio del mundo laboral de la plaza fuerte“, in: *Boletín de Historia y Antigüedades* 106, no. 869 (2019), S. 83–129.

397 Fuente, Alejandro de la, *Havana and the Atlantic in the Sixteenth Century*, Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2008; Wing, John T., „Havana and the Caribbean Region“, in: Wing, *Roots of Empire. Forests and State Power in Early Modern Spain, c.1500–1750*, Leiden: Brill, 2015 (Brill’s Series in the History of the Environment 4), S. 105–109.

(und Manila). Als die Rückgabe Havannas nach der britischen Besetzung 1762–1763³⁹⁸ erfolgt war, wurden weitere Festungen gebaut: der Castillo de Santo Domingo de Atarés (1763–1767), die Mega-Festung San Carlos de la Cabaña (1763–1774) sowie der Castillo de El Príncipe (1767–1779) zum Schutz der Landseite der Stadt. Zum Schutz der Einfahrt in die Chorrerabucht und den Almendares-Fluß, damals etwas entfernt im Westen von Havanna, entstanden der etwas kleinere Fuerte de Santa Dorotea de la Luna de la Chorrera/ Torreón de la Chorrera (1646, wieder aufgebaut 1763–1765), der Torreón de Cojimar (1646) im gleichnamigen Fischerort im Osten Havannas sowie der festungsartige Piraten-Wachturm Torreón de la Caleta o de San Lázaro (gebaut im Laufe des 17. Jahrhunderts) etwa in der Mitte des heutigen Malecón. Dazu kam die Stadtmauer.³⁹⁹ Atlantische Sklavenhandelsportale waren Festungsstädte und stark gesicherte Häfen. Matanzas wurde zum Schutz der Bahía befestigt, zunächst mit der Festung San Carlos (1734), dann Castillo de San Severino de Matanzas,⁴⁰⁰ ebenso Santiago de Cuba, Jagua, Trinidad und Guantánamo.⁴⁰¹ Es wurden aber auch kleinere und heute fast völlig unbekannt Städte befestigt, wie Baracoa, die östlichste Stadt Kubas, im Zuge des Krieges 1740–1749 („*War of Capt'n Jenkins Ear*“): der Fuerte de la Punta an der Hafeneinfahrt, der schöne Castillo de Seboruco auf einem Hügel über der Stadt sowie die Fortaleza Matachín am südöstlichen Stadteingang in der Nähe der Playa, wo 1807 englische Marineinfanteristen versucht hatten zu landen.

Es waren aber nicht nur die großen Sklavenhäfen, die befestigt wurden, sondern auch die Routen: meist Fluss-Routen oder engere Stellen der Ästuar (wie die

398 Parcero Torre, Celia María, *La pérdida de La Habana y las reformas borbónicas en Cuba 1760–1773*, Ávila: Junta de Castilla y León, 1998; Schneider, Elena A., *The Occupation of Havana. War, Trade, and Slavery in the Atlantic World*, Williamsburg; Chapel Hill: Omohundro Institute of Early American History and Culture; University of North Carolina Press, 2018.

399 Méndez Capote, Renée, *Fortalezas de la Habana colonial*, La Habana: Editorial Gente Nueva, 1974; Jennings, Evelyn P., „The Sinews of Spain’s American Empire. Forced Labor in Cuba from the Sixteenth to the Nineteenth Centuries“, in: Donoghue, John; Jennings (eds.), *Building the Atlantic Empires. Unfree Labor and Imperial States in the Political Economy of Capitalism, ca. 1500–1914*, Leiden: Brill, 2015, S. 25–54.

400 Blanes, Tamara, „Estudio preliminar para la recuperación de las fortificaciones de las ciudades de Matanzas y Cárdenas“, in: Blanes, *Fortificaciones del Caribe*, La Habana: Editorial Letras Cubanas, 2001, S. 100–116.

401 Blanes, Tamara, „Estudio de las fortificaciones coloniales de Trinidad“, in: Blanes, *Fortificaciones del Caribe*, La Habana: Editorial Letras Cubanas, 2001, S. 117–142; Padrón Reyes, Lilyam, „De defensas y fortificaciones. Santiago de Cuba en la estrategia imperial española, siglo XVIII“, in: Fernández Valle, María de los Ángeles; López Calderón, Carmen; Rodríguez Moya, Inmaculada (eds.), *Espacios y muros del barroco iberoamericano, Santiago de Compostela*; Sevilla: Andavira Editora, 2019, S. 191–204; Ramos Zúñiga, Antonio, *Guantánamo. El gran proyecto de fortificación de Cuba. Fortificaciones hispánicas y británicas, 1741–1898*, s.l.: Asociación Cubana de Amigos de Castillos, 2021.

des Orinoko), aber auch Landrouten sowie intrafluviale Befestigungen von Routen, wie durch Panamá oder, weniger bekannt, durch das heutige Nikaragua.⁴⁰²

Niederländer und Engländer lernten auch in Beziehung auf Stützpunkteroberungen und ihre Sicherung durch Forts/ Faktoreien von den Iberern,⁴⁰³ im Falle der Niederländer nachdem sie bereits mehrere erfolglose Versuche an den westafrikanischen Küsten unternommen hatten: Elmina (1595 und 1625) sowie São Tomé (1599, 1612 und 1625). Fort Arguim fiel erst 1633.⁴⁰⁴ Damit begann auch der Eintritt der Niederländer in die atlantische Sklaverei. Auch die anderen atlantischen Mächte bauten Festungen in der Karibik, an den südamerikanischen Küsten, vor allem an der so genannten „Wilden Küste“ Guayanas, den Küsten des heutigen Brasiliens und an den afrikanischen Küsten.⁴⁰⁵

Trotz der vielen Festungen war die Kolonisierung immer lückenhaft, ambivalent und transkulturell und oft sogar transimperial – und zwischen Imperien erst recht lückenhaft, vor allem in Afrika bis Mitte des 19. Jahrhunderts. Die Festungen waren Symbole dieser Lückenhaftigkeit. Probleme ergaben sich auf vielen Inseln der Karibik.⁴⁰⁶ Große Probleme ergaben sich auch, wie oben gesagt, an und in den Mündungen der großen Flüsse – im Norden Südamerikas vor allem dem Ästuar des Orinoko und den Flüssen Guayanas. Wegen der geringen Strömung konnte man mit den atlantischen Passaten den Orinoko aufwärts (über den Río Apure oder Río Meta) faktisch bis kurz

402 Quiles, Fernando; Marchena Fernández, Juan (eds.), *Viaje al corazón del mundo. Las ciudades coloniales del istmo de Panamá*, Sevilla: Arte, Creación y Patrimonio Iberoamericanos en Redes; Universidad Pablo de Olavide, 2021.

403 Rella, Christoph, *„Im Anfang war das Fort“. Europäische Fortifizierungspolitik als Instrument zur Welteroberung. Guinea und Westindien 1415–1678*, Münster: Aschendorff, 2010 (Geschichte in der Epoche Karls V.); siehe auch: Dalton, Heather, „Into Speyne to selle for Slavys“. *Slave Trading in English and Genoese Merchant Networks prior to 1530*“, in: Green, Toby (ed.), *Brokers of Change. Atlantic Commerce and Cultures in Pre-Colonial Western Africa*, Oxford: Oxford University Press, 2012, S. 91–123.

404 Rella, Christoph, „Expansion durch Fortifikation. Erste Lücken im Festungskordon“, in: Rella, *„Im Anfang war das Fort“. Europäische Fortifizierungspolitik als Instrument zur Welteroberung. Guinea und Westindien 1415–1678*, Münster: Aschendorff, 2010 (Geschichte in der Epoche Karls V.), S. 152–225, hier S. 160.

405 Zu den Festungen an der afrikanischen Goldküste, siehe: Osei-Tutu, John Kwadwo; Smith, Victoria E. (eds.), *Shadows of Empire in West Africa. New Perspectives on European Fortifications*, Cham: Palgrave Macmillan, 2018 (African Histories and Modernities).

406 Reichert, Rafał, „La pérdida de la isla de Jamaica por la Corona española y los intentos de recuperarla durante los años 1655–1660“, in: Ulúa. *Revista de Historia, Sociedad y Cultura* 7, no. 14 (2009), S. 9–33; Reichert, „La lucha por el dominio colonial en las Indias durante el siglo XVII, casos San Martín, Jamaica y la isla Española“, in: *Revista Historia Caribe* 7, no. 20 (2012), S. 159–182; Reichert, *Sobre las olas de un mar plateado. La política defensiva española y el financiamiento militar novohispano en la región del Gran Caribe, 1598–1700*, Mérida; Yucatán: Universidad Nacional Autónoma de México, Centro Peninsular en Humanidades y Ciencias Sociales, 2013.

vor Santa Fe de Bogotá segeln. Santa Fe de Bogotá war seit 1739 immerhin Sitz eines Vizekönigs. Humboldt schreibt deswegen: „[Der] Orinoco ist [der] eigentliche Schlüssel von Süd-Amerika“.⁴⁰⁷ Die spanische Krone versuchte alles durch das mehrfach genannte größte Festungsbauprogramm der Weltgeschichte abzusichern. Wo Iberer waren, waren Festungen. Schmuggel lief trotzdem oder, im Sinne der Lücken, gerade deswegen, auch mit der Unterstützung von Siedlern, Kolonialfunktionären und sogar geflohenen Sklaven. Schmuggel war tief in der lokalen, karibischen, atlantischen und sogar imperialen Tradition verankert.⁴⁰⁸

Die amerikanischen Zentralgebiete unter Kontrolle Spaniens, vor allem Peru, Oberperu (heute Bolivien) und Neu-Spanien/ Mexiko, spielten für den Atlantik eine extrem wichtige Rolle. Von dort ergossen sich seit den materiellen Plünderungen (Grabplünderungen und auch Menschen als Beute⁴⁰⁹) und speziell seit den Edelmetallbeuten der Conquistas und seit der Übernahme und dem Ausbau der Silberproduktionsgebiete Edelmetalle (vor allem Silber, seit um 1700 auch Gold aus Brasilien⁴¹⁰) über den Atlantik. Die Silberstadt Potosí auf 4000 Metern lebensfeindlicher Höhe war zeitweilig die größte Stadt der Amerikas.⁴¹¹ Aus Afrika kamen Eisen und Kupfer.⁴¹²

Die reale Grundlage all dessen, auch und gerade der genannten national-imperialen „Atlantike“ war der afrikanisch-iberische Atlantik. Auf dem iberisch-afrikanischen Atlantik tummelten sich die Schiffe und Kapitäne der aufstrebenden

407 Humboldt, Alexander von, „Rückblick auf die Reise von San Carlos del Río Negro bis Esmeralda. Von Esmeralda auf dem Orinoco über Angostura und Nueva Barcelona nach Cumaná (7.5.-26.8.1800)“, in: Humboldt, Reise durch Venezuela. Auswahl aus den amerikanischen Reisetagebüchern, Faak, Margot (ed.), Berlin: Akademie Verlag, 2000 (Beiträge zur Alexander-von-Humboldt-Forschung 12), S. 311–389, hier S. 330.

408 Cromwell, Jesse, *The Smugglers' World. Illicit Trade and Atlantic Communities in Eighteenth-Century Venezuela*, Chapel Hill: University of North Carolina Press for the Omohundro Institute, 2018.

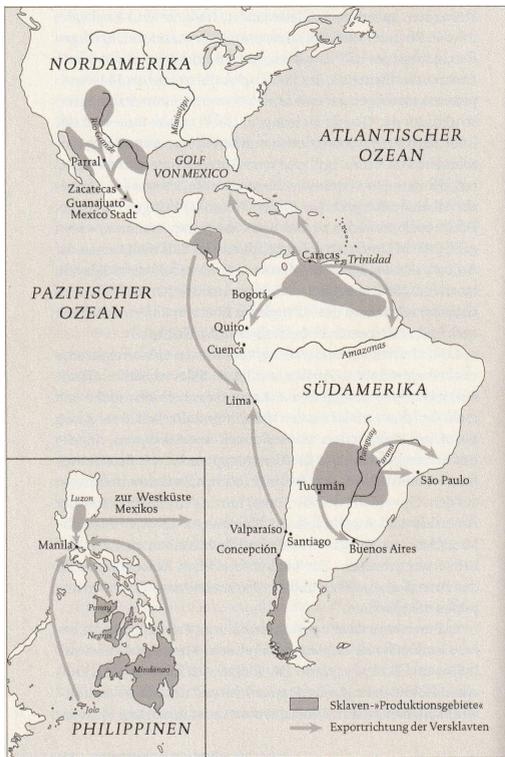
409 Huber, Vitus, „Indios als Beute. Repartimiento und encomienda“, in: Huber, Beute und Conquista. Die politische Ökonomie der Eroberung Neuspaniens, Frankfurt am Main: Campus, 2018 (Campus Historische Studien 76), S. 175–183.

410 Carrara, Angelo Alves, „La producción de oro en Brasil, siglo XVIII“, in: Hausberger, Bernd; Ibarra, Antonio (eds.), *Oro y plata en los inicios de la economía global. De las minas a la moneda*. México: Colegio de México, 2014, S. 251–271; Lopes, Gustavo A.; Marques, Leonardo, „O outro lado da moeda. Estimativas e impactos do ouro do Brasil no tráfico transatlântico de escravos (Costa da Mina, c. 1700–1750)“, in: *CLIO. Revista de Pesquisa Histórica* 37 (2019), S. 5–38.

411 Barragán, Rossana, „Potosí's Silver and the Global World of Trade (Sixteenth to Eighteenth Centuries)“, in: Roth, Karl-Heinz; Lewis, Ben (eds.), *On the Road to Global Labour History. A Festschrift for Marcel van der Linden*, Leiden: Brill, 2018, S. 61–92.

412 Herbert, Eugenia W., *Red Gold of Africa. Copper in Precolonial History and Culture*, Madison: University of Wisconsin Press, 1984 (Neuedition: 2003); Thornton, John K., *A History of West Central Africa to 1850*, Cambridge; New York: Cambridge University Press, 2020 (New Approaches to African History).

Mächte des westeuropäischen Kapitalismus dank Privatinitiative, Schmuggel, Kor-sarentum und Staatsunterstützung durch Monopole einerseits, Anerkennung der Privatisierung andererseits (Niederlande, England, mit Abstrichen auch das atlanti-sche Frankreich und Portugal). In ambivalenter Weise lernten sie von den Iberern. Sie schmuggelten und sie kämpften gegen die globalen Imperien der Iberer sowie gegen die Emporien vor allem der Portugiesen und gegen das „Monopol der Papis-ten“, ihre Schiffskarawanen und Festungen (Hugo Grotius: „Freiheit der Meere“). Sie partizipierten aber auch am noch wichtigeren Handel mit dem Kapital menschli-cher Körper in der Linie AAA (hin und zurück) sowie an der Ausbeutung der Ver-sklavten (fast immer auf Inseln), sowohl in Produktion wie in Reproduktion, Dienstleistungen und Status-Diensten – auch *beyond the imperial Atlantic*.



Karte 2: Die iberischen Amerikas als „Sklaverei-Imperien“ mit den *slaving zones*, aus denen massiv indigene Sklaven verschleppt wurden (16.-19. Jahrhundert). In und an den Grenzen dieser *slaving zones* wurden zugleich Menschen aus den Gesellschaften der Kolonisatoren sowie Indigene verschleppt und versklavt.

Das spanische Amerika und das portugiesische Brasilien, die, wie wir nicht erst seit 2015 wissen, auf dem afrikanisch-iberischen Atlantik weit enger zusammenarbeiteten (Schiffe, Kapitäne, Mannschaften, Schmuggel) als wir aus den gängigen national-imperialen Geschichten wussten, waren eindeutig beide und jedes für sich „*Empire(s) of Slavery*“.⁴¹³

Die Iberer sammelten ihre afrikanischen Kriegsgefangenen auf den atlantischen Inseln, vor allem auf der bereits erwähnten Kapverden-Insel Santiago (Ribeira Grande) und auf São Tomé sowie Príncipe (wobei es im *cativo*- und Sklavenhandel durchaus schon sehr zeitig auch zu Konflikten innerhalb iberischer Gebiete kam⁴¹⁴). Die ganz früh Versklavten wurden allerdings schon um 1515 frei gelassen und Nachkommen von Weißen und schwarzen Frauen durften schon seit 1520 öffentliche Ämter bekleiden.⁴¹⁵

Hans Staden (ca. 1525–1576), der 1549 bei der Überfahrt nach Brasilien auf São Tomé Station machte, schreibt, dass die Insel „ein zuckerreich Eilandt, aber ungesund“⁴¹⁶ sei. Er meinte vor allem das meist unter „Fieber“ gefasste endemische Typhus-Fieber und Malaria.⁴¹⁷ Die Portugiesen hätten dort „viel schwarzer Mohren“⁴¹⁸ und Staden fügt hinzu – sehr wichtig –, dass „das [es] ihre eigene leut sein“,⁴¹⁹ „Portugiesen“ also.⁴²⁰

413 Reséndez, Andrés, „An Empire of Slaves“, in: Reséndez, *The Other Slavery. The Uncovered Story of Indian Enslavement in America*, Boston; New York: Houghton Mifflin Harcourt, 2016, S. 131–135.

414 Guimaráes, Cecilia Silva, „São Tomé – século XVI. Os conflitos com Portugal e Congo e a aproximação com Angola“, in: Ribeiro, Alexandre Vieira; Gebara, Alexsander Lemos de Almeida (eds.), *Estudos Africanos. Múltiplas Abordagens*, Niterói: Editora da UFF, 2013 (Coleção História), S. 202–239.

415 Seibert, Gerhard, „São Tomé’s Great Slave Revolt of 1595. Background, Consequences and Misperceptions of One of the Largest Slave Uprisings in Atlantic History“, in: *Portuguese Studies Review* 18:2 (2011), S. 29–50.

416 Staden, Hans, *Warhaftig Historia und Beschreibung einer Landtschafft der Wilden ...*, ed. Klüpfel, Karl, Stuttgart: Bibliothek des Litterarischen Vereins in Stuttgart, 1859 (N. Federmanns und H. Stadens Reisen in Südamerika, 1529 bis 1555), S. 87–197, hier S. 107.

417 Zu Malaria in Afrika aus englisch-britischer Perspektive, siehe: Palmer, Colin, „The Slave Trade, African Slavers and the Demography of the Caribbean to 1750“, in: Knight, Franklin W. (ed.), *General History of the Caribbean*, Bd. 3: *The Slave Societies of the Caribbean*, London; Basingstoke: UNESCO Publishing, 1997, S. 9–44, vor allem S. 22–25 (hier auch zur Rolle „afrikanischer Medizin“); siehe auch: Kananaja, Kalle, *Healing Knowledge in Atlantic Africa. Medical Encounters, 1500–1850*, Cambridge: Cambridge University Press, 2021 (Global Health Histories).

418 Staden, Hans, *Warhaftig Historia und Beschreibung einer Landtschafft der Wilden ...*, ed. Klüpfel, Karl, Stuttgart: Bibliothek des Litterarischen Vereins in Stuttgart, 1859 (N. Federmanns und H. Stadens Reisen in Südamerika, 1529 bis 1555), S. 87–197, hier S. 107.

419 Ebd.

420 Garfield, Robert, *A History of São Tomé Island 1470–1655. The Key to Guinea*, San Francisco: Mellen Research University Press, 1992; Seibert, Gerhard, „São Tomé and Príncipe. The First Plantation Economy in the Tropics“, in: Law, Robin; Schwarz, Susanne; Strickrodt, Silke (eds.), *Commercial Agriculture and Slavery in Atlantic Africa*, London: James Currey, 2013 (Western Africa Series), S. 54–78.

Deshalb blieben Einfluss und Kontrolle afrikanischer Eliten für die Iberer immer gefährlich. In Amerika brachte die bereits oben genannte demographische Katastrophe mit ihren Millionen von Toten Bauern, Sammlerinnen und Jägern in der großen Karibik die spanische Conquista fast zum Erliegen (1510–1530). Riesige tropische Küsten-Landstriche drohten unbesiedelt zu bleiben. Erst unter diesem Druck (oder Zug) konnten die Iberer den atlantischen Sklavenhandel (zwischen Westafrika und den Inseln vor der Küste) aus dem für sie extrem gefährlichen Zugriff afrikanischer Eliten mühsam auf den Atlantik ziehen und auf *Las Indias* ausrichten. Das war wirklich eine frühe und globale Süd-Süd-Connection. Dabei kam der iberischen Kontrolle des Hochsee-Atlantiks – die immer durch Atlantikkreolen, Schmuggler und Monopolbrecher sowie staatsgeduldete nordwesteuropäische „Häretiker“ (Korsaren, Piraten, Engländer, Niederländer, Hugenotten, etc.) gefährdet war – eben entgegen, dass sie seit 1500 auch Landepunkte an nicht durch Territorial-Imperien kontrollierten Küsten des atlantischen Südamerikas kannten (die weit über die von Portugal beanspruchte Tordesillas-Linie hinausgingen).⁴²¹ An den langen Transportwegen zwischen Westafrika und Südamerika – mit dem Ziel Karibik, d. h. *as Indias de Castelha* (wo 1493–1520 das Zentrum spanischer Macht war und später die wichtigsten Sklavenhäfen) – bekamen diese Küstenpunkte seit etwa 1530 eine große Bedeutung. Später sollten sie einmal Brasilien heißen; nördlich davon die Guayanas (Guayana, Guiana, Essequibo, Demerara, Pomeroun, Suriname, Cayenne, Amapá).⁴²² Auf dem Weg über den Atlantik wurden auf den Schiffen der Iberer aus afrikanischen Kriegsgefangenen (*cativos*) atlantische Sklaven (*esclavos negros*) in Amerika. Die Sprache der Portugiesen (*baixo português*) setzte sich unter Matrosen, Atlantikkreolen und Sklavenhändlern als Fachsprache des Sklavenhandels vor allem im Südatlantik und an den Küsten Westafrikas durch. Aber sie und die Spanier mussten sich bei diesem lukrativen „Transport“ zuerst der Unterwanderung durch afrikanische Atlantikkreolen, *tangomãos*, *baquianos* sowie später Angriffen von niederländischen Schiffen sowie durch Korsaren (Schmuggler) und Piraten sowie Kaufleute anderer europäischer Nationen erwehren. Vor allem afrikanische Atlantikkreolen waren Spezialisten der Razzien, des Raubes, des Transports, des Menschenhandels und der Sklavenbeschaffung zwischen Afrikanern und Europäern, in der ersten Generation, wie erwähnt, oft Söhne von iberischen Vätern und afrikanischen Frauen (*tangomãos*). Sie drängten von Afrika in den atlantischen Raum und nach Amerika.⁴²³ Fast hätten sie auch die westafrikanischen Inseln

421 Siehe zur Debatte und den Evidenzen zum Schmuggel (*contrabando*) in Bezug auf historische und archäologische Quellen: Deagan, Kathleen, „Eliciting Contraband through Archaeology. Illicit Trade in Eighteenth-Century St. Augustine“, in: *Historical Archaeology* 41:4 (2007), S. 98–116.

422 Hoonhout, Bram, *Borderless Empire. Dutch Guiana in the Atlantic World, 1750–1800*, Athens: University of Georgia Press, 2020 (Early American Places Series 21).

423 Green, Toby, *The Rise of the Trans-Atlantic Slave Trade in Western Africa, 1300–1589*, Cambridge: Cambridge University Press, 2012 (African Studies); Wheat, David, *Atlantic Africa and the*

übernommen. Dazu kam das faktische Scheitern der anfänglichen mittelalterlichen Expansionspolitik Kastiliens auf den Kanaren und auf den großen Antillenninseln. Vor allem, weil Sklaven aus Afrika nicht nur als Kapital und Arbeitskräfte, sondern auch als Siedler dringend gebraucht wurden, mussten die Europäer, auch und gerade machtpolitisch, die direkte Verbindung zwischen den westafrikanischen und den karibischen Inseln in der Zeit von 1515 bis 1525 extrem forcieren.⁴²⁴ Die Real Cédula Karls I für den Gouverneur von Breda (Okt. 1518) öffnete formal den Atlantik für direkte Fahrten von westafrikanischen Inseln in die Karibik, nicht zuletzt deshalb, weil die Iberer Verbannte sowie Versklavte auf den Inseln ansiedeln mussten,⁴²⁵ vor allem aber auch, weil die Krone Angst vor dem allgegenwärtigen Schmuggel hatte, der längst diese direkten Routen nutzte.⁴²⁶

Massive Sklavereien und Razzien (und alle damit verbundenen Handels- und Wirtschaftssysteme), ich wiederhole das noch einmal, „retteten“ die iberische Expansion im Atlantik.

Das war nicht die einzige Krise. Die Iberer mussten sich seit den 1560ern in der Karibik, an den brasilianischen Küsten und in Florida nordwesteuropäischer Territorial-Konkurrenz erwehren (Franzosen (schon seit den 1520ern), Normands, Bretonen); seit den 1570ern auch der Konkurrenz von Engländern und Niederländern in Nordamerika und in den Guayanas. Sie waren alle ganz wild darauf, die Iberer zu berauben und zu kopieren.

Spanish Caribbean, 1570–1640, Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2016 (Omohundro Institute of Early American History and Culture); Ipsen, Pernille, *Daughters of the Trade. Atlantic Slavers and Interracial Marriage on the Gold Coast*, Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 2015.

424 „Document No. 1. Cédula du Gouverneur de Brésa“, in: Scelle, Georges, *La Traite négrière aux Indes de Castille. Contrats et Traités d’assiento*, Bd. 2, Paris: Librairie de la Société du Recueil J.-B. Sirey, 1906, S. 755; sowie „Document No. 2. Cédula exemptant les licences du Gouverneur de Brésa del’Almoxarifazgo des Indes“, in: Scelle, Georges, *La Traite négrière aux Indes de Castille. Contrats et Traités d’assiento*, Bd. 2, Paris: Librairie de la Société du Recueil J.-B. Sirey, 1906, S. 576; Álvarez Santos, Javier Luis, „Las islas Canarias en el tráfico atlántico de esclavos a finales del siglo XVI, a partir de la documentación notarial insular“, in: *Humania de Sur* 13, no. 25 (2018), S. 123–138.

425 Garfield, Robert, *A History of São Tomé Island 1470–1655. The Key to Guinea*, San Francisco: Melan Research University Press, 1992; Garfield, „Public Christians, Secret Jews. Religion and Political Conflict on Sao Tome Island in the Sixteenth and Seventeenth Centuries“, in: *The Sixteenth Century Journal. The Journal of Early Modern Studies* 21:4 (1990), S. 645–654; Stevens-Arroyo, Anthony M., „The Inter-Atlantic Paradigm. The Failure of Spanish Medieval Colonization of the Canary and Caribbean Islands“, in: *Comparative Studies in Society and History* 35:3 (1993), S. 515–543; Wheat, David, *Atlantic Africa and the Spanish Caribbean, 1570–1640*, Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2016 (Omohundro Institute of Early American History and Culture).

426 Scelle, Georges, „La licence du gouverneur de Brésa (1518–1528)“, in: Scelle, *La Traite négrière aux Indes de Castille. Contrats et Traités d’assiento*, Bd. 1, Paris: Librairie de la Société du Recueil J.-B. Sirey, 1906, S. 139–161; siehe S. 141: „La licence [vom 21. Oktober 1518 – MZ] autorisait le bénéficiaire à aller chercher ses nègres aux côtes d’Afrique et à les porter en Amérique, sans revenir à Seville les enrister“.

All die Konflikte verzögerten die Dominanz der Europäer über das atlantische Mittelstück des Sklavenhandels bis ca. 1660.⁴²⁷ Die Kontrolle über den atlantischen Zentralraum des *slaving*, die Mittelpassage, bildete sich erst unter nordwesteuropäischer Kontrolle zwischen 1630 und 1750 völlig heraus (mit Start in Amsterdam⁴²⁸ und in Kooperation mit afrikanischen Eliten) – eben die „Freiheit der Meere“. Die Niederländer brachten im Kampf gegen das iberische Monopol zwangsläufig mehr junge Männer auf kleineren und wendigeren Schiffen auf den Atlantik. Sie waren auch besser gebildet (die Niederlande waren Zentrum des Buchdrucks – was man heute noch an Verlagsnamen wie Brill, Elsevier oder De Gruyter, etc. ablesen kann). In dieser Zeit entstand auch das „freie“ Unternehmertum, wie wir es heute verstehen, einerseits.⁴²⁹ Und es kam andererseits zwischen 1700 und 1790 zur Herausbildung eines bereits erwähnten „bourbonischen Atlantiks“ (Frankreichs und Spaniens). Dieser neue, sagen wir, absolutistische Reform-Atlantik, formierte sich in schweren Konflikten vor allem mit dem „britischen Atlantik“. Die massiven Kolonialkriege wirkten sich oft auch förderlich auf Wirtschaft, Demographie und Sklaverei einzelner Gebiete aus.⁴³⁰ Südlich des Äquators dominierten Portugiesen und Brasilianer den afrikanisch-iberischen Atlantik (*Atlântico Sul*), insbesondere am Río de la Plata und an der *Banda Oriental* (heute vor allem Uruguay) mit oft schweren imperialen Konflikten mit Spanien.⁴³¹

Ebenso schwere Konflikte fanden in Afrika statt, wo sich, wie gesagt, neue Staaten und ganze Imperien⁴³² bildeten, die den Sklavenhandel und -transport aus dem

427 Steiner, Benjamin, *Colberts Afrika. Eine Wissens- und Begegnungsgeschichte in Afrika im Zeitalter Ludwigs XIV.*, München: De Gruyter Oldenbourg, 2014.

428 Ribeiro da Silva, Filipa, „Os Judeus de Amersterdão e o Comércio com a Costa Ocidental Africana, 1580–1660“, in: *Anais de História de Além-Mar* 14 (2013), S. 121–144.

429 Ab 1700 drängten verstärkt britische und französische Privatiers in den Sklavenhandel; siehe: Burnard, Trevor, „The Atlantic Slave Trade“, in: Heuman, Gad; Burnard (eds.), *The Routledge History of Slavery*, London: Routledge, 2011, S. 80–97, hier S. 84–85.

430 Gelman, Jorge; Llopis, Enrique; Marichal, Carlos (eds.), *Iberoamérica y España antes de las Independencias, 1700–1820. Crecimiento, reformas y crisis*, México: Instituto Mora, El Colegio de México, 2014.

431 Borucki, Arne, „The Slave Trade to the Río de la Plata. Trans-Imperial Networks and Atlantic Warfare, 1777–1812“, in: *Colonial Latin American Review* 20:1 (2011), S. 81–107; Kühn, Fabio, „Conexões Negreiras. Contrabandistas de escravos no Atlântico Sul (Rio da Prata, 1730–1752)“, in: *Anos* 90 24, no. 45 (2017), S. 101–132.

432 Law, Robin, *The Oyo Empire, c. 1600–c.1836. A West African Imperialism in the Era of the Atlantic Slave Trade*, Oxford: Clarendon Press, 1977; Vansina, Jan, „Ambaca Society and the Slave Trade, c. 1760–1845“, in: *Journal of African History* 46 (2005), S. 1–27; zur Vorgeschichte und zur Verbindung der Conquista Angolas zum iberischen Sklavenhandelsatlantik, siehe: Wheat, David, „García Mendes Castelo Branco, fidalgo de Angola y mercader de esclavos en Veracruz y el Caribe a principios del siglo XVII“, in: Velázquez, María Elisa (ed.), *Debates históricos contemporáneos. Africanos y afrodescendientes en México y Centroamérica*, México: Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos; Instituto Nacional de Antropología e Historia; Institut de Recherche pour le Développement; Universidad Nacional Autónoma de México, 2011, S. 85–107, sowie, allerdings stärker

Interior Afrikas kontrollierten (Abomey-Allada-Dahomey ist wohl das Paradebeispiel). Sie drängten zu den atlantischen Küsten (und auch in den atlantischen Raum⁴³³), um die Karawanen-Transportwege und den Austausch mit atlantischen Akteuren – das waren Europäer, unter ihnen die Iberer, sowie Kolonialspanier (die sich einfach *españoles* nannten), Kolonialportugiesen und Kolonial-Nordamerikaner, aus afrikanischer Sicht – zu kontrollieren und zu dominieren.⁴³⁴

auf das Kongo-Reich fokussiert: Thornton, John K., „I am a Subject of the King of Congo‘. African Political Ideology and the Haitian Revolution“, in: *Journal of World History* 4:2 (1993), S. 181–214 sowie: Heywood, Linda, „Slavery and its Transformation in the Kingdom of Kongo. 1491–1800“, in: *Journal of African History* 50 (2009), S. 1–22; zu den Fernhandelsbeziehungen, siehe: Vansina, „Long-Distance Trade Routes in Central Africa“, in: *Journal of African History* 3 (1962), S. 375–390; zum Sklavenhandel bis um 1830, siehe: Miller, Joseph C., *Way of Death. Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730–1830*, Madison: University of Wisconsin Press, 1988; Miller, „Central Africans during the Era of the Slave Trade, c. 1490s-1850s“, in: Heywood (ed.), *Central Africans and Cultural Transformation in America*, Cambridge: Cambridge University Press, 2002, S. 21–69; Wimmeler, Jutta, *Centralized African States in the Transatlantic Slave Trade. The Example of eighteenth Century Asante and Dahomey*, Graz: Leykam, 2012; Heywood, *Njinga of Angola. Africa’s Warrior Queen*, Cambridge: Harvard University Press, 2017.

433 Law, Robin; Mann, Kristin, „West Africa in the Atlantic Community. The Case of the Slave Coast“, in: *William and Mary Quarterly* 56:2 (1999), S. 307–334; Brauner, Christina, „Ein Schlüssel für zwei Truhen. Diplomatie als interkulturelle Praxis am Beispiel einer westafrikanischen Gesandtschaft nach Frankreich (1670/71)“, in: *Historische Anthropologie* 21:2 (2013), S. 199–226. (Überarbeitete engl. Fassung: Brauner, „To Be the Key for Two Coffers. A West African Embassy to France (1670/1)“, in: IFRA e-papers, 2013, [https://ifra-nigeria.org/files/54/IFRA-E-papers/44/BRAUNER,-ChrisTo-Be-the-Key-for-Two-Coffers:-A-West-African-Embassy-to-France-\(1670/1\).pdf](https://ifra-nigeria.org/files/54/IFRA-E-papers/44/BRAUNER,-ChrisTo-Be-the-Key-for-Two-Coffers:-A-West-African-Embassy-to-France-(1670/1).pdf) [01. Juli 2022]); Brauner, „Beim ‚König‘ von Anomabo. Audienzen an der westafrikanischen Goldküste als Schauplatz afrikanischer Politik und europäischer Konkurrenz (1751/2)“, in: Burschel, Peter; Vogel Christine (eds.), *Die Audienz. Ritualisierter Kulturkontakt in der Frühen Neuzeit*, Köln; Weimar; Wien: Böhlau, 2014, S. 269–310; Brauner, *Kompanien, Könige und caboceers. Interkulturelle Diplomatie an Gold- und Sklavenküste, 17.-18. Jahrhundert*, Köln; Weimar; Wien: Böhlau, 2015.

434 Peukert, Werner, *Der atlantische Sklavenhandel von Dahomey 1740–1797. Wirtschaftsanthropologie und Sozialgeschichte*, Wiesbaden: Steiner, 1978; Boubacar, Barry, *Senegambia and the Atlantic Slave Trade*. Translated from the French by Ayi Kwei Armah, Cambridge: Cambridge University Press, 1998 (African Studies Series 92); Law, Robin, „Slave-Raiders and Middlemen, Monopolists and Free Traders. The Supply of Slaves for the Atlantic Trade in Dahomey, c. 1715–1850“, in: *Journal of African History* 30 (1989), S. 45–68; MacGaffey, Wyatt, „Dialogues of the Deaf. Europeans on the Atlantic Coast of Africa“, in: Schwartz, Stuart B. (ed.), *Implicit Understandings. Observing, Reporting, and Reflecting on the Encounters between Europeans and Other Peoples in the Early Modern Era*, Cambridge; New York: Cambridge University Press, 1994, S. 249–267 (zum so genannten „stummen Handel“ siehe den Beitrag von Christoph Marx); Heywood, Linda; Thornton, John K., *Central Africans, Atlantic Creoles, and the Foundations of the Americas, 1585–1660*, Cambridge: Cambridge University Press, 2007; MacGaffey, „Indigenous Slavery and the Atlantic Trade. Kongo Texts“, in: Beswick, Stephanie; Spaulding, Jay (eds.), *African Systems of Slavery*, Trenton; Asmara: Africa World Press, Inc, 2010, S. 173–201; Freire, João (ed.), *Olhares europeus sobre Angola. Ocupação do território, operações militares, conhecimentos dos povos, projectos de modernização (1883–1918)*, Lisboa: Comissão Cultural de Marinha; Edições Culturais da Marinha, 2011

Die Hegemonie englischer, französischer, bretonischer oder holländischer Kaufleute, Faktoren und Kapitäne war, vor allem wegen der afrikanischen Dominanz in der Sklavenjagd in Afrika sowie der Anlieferung zu den Schiffen und wegen des notwendigen Hilfspersonals vor Ort (in afrikanischen und amerikanischen Sklavenhäfen – oft Nachkommen von Europäern und indigenen Müttern), auf den Schiffen (Matrosen, Übersetzer, Informanten, Lotsen, Heiler, Barbieri, Köche, u. a.) und in den amerikanischen Hafenstädten, nie ganz uneingeschränkt – auch wegen der breiten Wissenszirkulation, den Kenntnissen über Krankheiten (und *food*) sowie der Angst vor Magie.⁴³⁵ Besonders wichtig unter diesen Küsten- und Atlantik-creolen sollten die Kru (*kroomen*) werden, zunächst eine Funktionsbezeichnung für Küstenkanu-Rudermannschaften in bestimmten Gebieten Senegambiens (*crew*; Port.: *grumetes*), heute ein Volk, und natürlich auch schwarze Matrosen und Piraten/Korsaren.⁴³⁶

Nach dem Siebenjährigen Krieg (1756–1763) und der Niederlage des imperialen Frankreichs (in „Familienpakten“ der französischen Bourbonen mit den Bourbonen auf dem Thron Spaniens⁴³⁷) kam es, wie gesagt, zur Umstrukturierung des afrikanisch-iberischen Atlantiks: Franzosen und Briten (Schotten, Waliser, Iren) intensivierten den privaten Sklavenhandel des späten 18. Jahrhunderts massiv; die Versklavten aus Afrika⁴³⁸ konzentrierten sich auf Jamaika (und anderen britischen Besitzungen; schon seit den 1640er Jahren vor allem Barbados – mit eigenen Expansionen und imperialen Teilkonflikten⁴³⁹) und im französischen *L'Amérique*, zunächst mit einem

(antologia de textos de época); Thornton, „Firearms, Diplomacy, and Conquest in Angola“, in: Lee, Wayne (ed.), *Empires and Indigenes. Intercultural Alliance, Imperial Expansion, and Warfare in the Early Modern World*, New York: New York University, 2011, S. 167–191; Araujo, Ana Lucia, „Dahomey, Portugal and Bahia. King Adandozan and the Atlantic Slave Trade“, in: *Slavery & Abolition* 33:1 (2012), S. 1–19.

435 Gómez, Pablo F., „The Circulation of Bodily Knowledge in the Seventeenth-Century Black Spanish Caribbean“, in: *Social History of Medicine* 26:3 (2013), S. 383–402; Soares, Mariza de Carvalho, „African Barbeiros in Brazilian Slave Ports“, in: Cañizares-Esguerra, Jorge; Childs, Matt D.; Sidbury, James (eds.), *The Black Urban Atlantic in the Age of the Slave Trade*, Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 2013 (The Early Modern Americas), S. 207–230; Gómez, *The Experiential Caribbean. Creating Knowledge and Healing in the Early Modern Atlantic*, Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2017.

436 Bialushewski, Arne, „Pirates, Black Sailors and Seafaring Slaves in the Anglo-American Maritime World“, in: *The Journal of Caribbean History* 45:2 (2011), S. 143–158.

437 McNeill, John R., *The Atlantic Empires of France and Spain. Louisbourg and Havana, 1700–1763*, Chapel Hill: UNC Press, 1985; Gutiérrez Escudero, Antonio, „Las reformas borbónicas, Santo Domingo y el comercio con los puertos del Caribe, 1700–1750“, in: *Memorias* 7, no. 12 (2010), S. 4–31 (mit einer sehr konkreten Auflistung der einzelnen Warentypen und -sorten).

438 Hancock, David J., „Slaving. Bance Island's ‚General Rendezvous‘“, in: Hancock, *Citizens of the World. London Merchants and the Integration of the British Atlantic Community, 1735–1785*, Cambridge: Cambridge University Press, 1995, S. 174–220.

439 Moreau, Jean-Pierre, „Navigation européenne dans les Petites Antilles aux XVIIe et début du XVIIIe siècles. Sources documentaires, approche archéologique“, in: *Revue française d'histoire*

kolonial-imperialen Großprojekt des Atlantiks; seit mit des 18. Jahrhunderts vor allem Saint-Domingue, Martinique und Guadeloupe sowie Cayenne.⁴⁴⁰ Es kam zu einer massiven Steigerung der Sklaven-Produktion tropischer *commodities*, vor allem Zucker (zunächst vor allem Saint-Domingue⁴⁴¹), Kakao, Tabak (wofür in der bourbonischen „Wirtschaftsplanung“ vor allem Kuba zuständig war⁴⁴²), Indigo,⁴⁴³ seit 1770 auch Kaffee sowie Baumwolle (schon seit dem 15. Jahrhundert –Baumwollhandel u. a. durch die frühen Fugger⁴⁴⁴). In Europa und partiell auch schon Nordamerika erlagen die Eliten (zunächst vor allem süd-, west- und mitteleuropäische Adelsgruppen, dann auch das höhere Bürgertum) dem tropischen Luxuskonsum und

d'outre-mer 74, no. 275 (1987) (= *Economie et société des Caraïbes XVII–XIXe s.*), S. 129–148; Beckles, Hilary McD., *White Servitude and Black Slavery in Barbados 1627–1715*, Knoxville: Tennessee University Press, 1989; Beckles, „Servants and Slaves during the 17th-Century Sugar Revolution“, in: Palmié, Stephan; Scarano, Francisco A. (eds.), *The Caribbean. A History of the Region and Its Peoples*, Chicago; London: University of Chicago Press, 2011, S. 205–216; Chaunu, David, „L’Empire des coupeurs de bois. Sainte-Lucie et les expansions impériales française et anglaise dans la Caraïbe au XVIIIe siècle“, in: Michon, Bernard (ed.), *Les Européens et les Antilles. XVIIIe-début XVIIIe siècle*, Rennes: Presses Universitaires de Nantes et Rennes, 2019 (Enquêtes et documents), S. 81–96.

440 Hodson, Christopher; Rushforth, Brett, „Absolutely Atlantic. Colonialism and the Early Modern French State in Recent Historiography“, in: *History Compass* 8:1 (2010), S. 101–117; Singleton, Theresa, „Islands of Slavery. Archaeology and Caribbean Landscapes of Intensification“, in: Lenski, Noel; Cameron, Catherine M. (eds.), *What is a Slave Society? The Practice of Slavery in Global Perspective*, Cambridge; New York: Cambridge University Press, 2018, S. 290–309.

441 Combrink, Tamira, „From French Harbours to German Rivers. European Distribution of Sugar by the Dutch in the Eighteenth Century“, in: Villeret, Maud (ed.), *Le diffusion des produits ultramarins en l’Europe dans le XVIIIe siècle*, Rennes: Presses Universitaires de Rennes, 2018, S. 39–56; Combrink, „Slave-Based Coffee in the Eighteenth Century and the Role of the Dutch in Global Commodity Chains“, in: *Slavery & Abolition* 42:1 (2021), S. 15–42; Villeret, Maud, *Le goût de l’or blanc. Le sucre en France au XVIIIe siècle*, Rennes; Tours: Presses universitaires de Rennes; Presses universitaires François-Rabelais, 2017 (collection „Tables des Hommes“).

442 Luxán Meléndez, Santiago de, „Cuba y el primer ensayo de creación de un estanco imperial del tabaco 1684–1739“, in: Chambouleyron, Rafael; Arenz, Karl-Heinz (eds.), *Anais do IV Encontro Internacional de História Colonial 17*, Belém: Editora Açaí, 2014 (= *O sistema atlântico do tabaco ibérico. Complementaridades e diferenças [séculos XVII–XIX]*), S. 100–115; Luxán Meléndez; Luxán Hernández, Lia de, „Las compañías reales de esclavos y la integración de Cuba en el sistema atlántico del tabaco español 1696–1739“, in: *Anuario de Estudios Atlánticos* 62 (2016), S. 1–22; Sanz Rozalén, Vicent, „O tabaco em Cuba no início do século XIX. Conflitividade agrária e dominação colonial“, in: Chambouleyron; Arenz (eds.), *Anais do IV Encontro Internacional de História Colonial 17*, Belém: Editora Açaí, 2014 (= *O sistema atlântico do tabaco ibérico. Complementaridades e diferenças [séculos XVII–XIX]*), S. 116–126.

443 Marichal, Carlos, „Un capítulo olvidado del comercio internacional. La grana cochinilla mexicana y la demanda europea de tintes americanos, de 1550 a 1850“, in: Marichal; Topik, Steven; Zephyr, Frank (eds.), *De la plata a la cocaína. Cinco siglos de historia económica de América latina, 1500–2000*, México: Fondo de Cultura Económica, 2017, S. 9–36.

444 Häberlein, Mark, „Am Anfang war die Baumwolle“, in: Häberlein, *Aufbruch ins globale Zeitalter. Die Handelswelt der Fugger und Welser*, Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft, 2016, S. 37–55.

den Luxus-Stoffen und Gegenständen aus Indien und Ostasien.⁴⁴⁵ Georg Friedrich Wilhelm Hegel pflegte San-Domingo-Kaffee zu trinken. Kaffee und Zigarren aus Sklavenproduktion waren auch nicht unwesentlich beteiligt an der Entstehung der Werke von Marx und Engels.⁴⁴⁶

Etwas essentialistisch gesagt, um das Problem zu verdeutlichen: Der chaotische Menschenhandel *beyond the empire* auf der Linie AAA in seinen beiden Formen des legalen Sklavenhandels und illegalen Schmuggels⁴⁴⁷ sowie des *corso* fand vor allem auf und von den unsinkbaren Insel-Plattformen der Nichtiberer in der Karibik statt, oft so genannten „Freihäfen“⁴⁴⁸ nach dem Vorbild des westafrikanischen São Tomé. Bei den Freihäfen, die zugleich Schmuggelzentren waren, handelt es sich um das dänische Saint Thomas,⁴⁴⁹ Curaçao,⁴⁵⁰ St. Eustatius,⁴⁵¹ das formell seit 1797 englische Trinidad und das französisch-schwedische Saint Bartolomé (schwedisch 1785–1878; Saint-Barthélemy/ St Bartélemy⁴⁵²). Ziele waren vor allem die spanisch-iberischen Besitzungen mit ihrer Weltwährung *peso de a ocho*

445 Carmagnani, Marcello, *Le isole del lusso. Prodotti esotici, nuovo consumo e cultura economica europea, 1650–1800*, Milano: UTET Libreria, 2010; Gikandi, Simon, *Slavery and the Culture of Taste*, Princeton: Princeton University Press, 2011; oft im Austausch mit europäischen Weinen, siehe: Hancock, David J., *Oceans of Wine. Madeira and the Emergence of American Trade and Taste*, New Haven: Yale University Press, 2009.

446 Zeuske, Michael, „Karl Marx, Sklaverei, Formationstheorie, ursprüngliche Akkumulation und *Global South*“, in: Wemheuer, Felix (ed.), *Marx und der globale Süden*, Köln: PapyRossa Verlag, 2016, S. 96–144.

447 Klooster, Wim, „Inter-Imperial Smuggling in the Americas, 1600–1800“, in: Bailyn, Bernhard; Denault, Patricia L. (eds.), *Soundings in Atlantic History. Latent Structures and Intellectual Currents, 1500–1825*, Cambridge: Harvard University Press, 2009, S. 141–180 (FN S. 505–528).

448 Jordaan, Han; Wilson, Victor, „The Eighteenth-Century Danish, Dutch, and Swedish Free Ports in the Northeastern Caribbean. Continuity and Change“, in: Oostindie, Gert; Roitman, Jessica V. (eds.), *Dutch Atlantic Connections, 1680–1800. Linking Empires, Bridging Borders*, Leiden: Brill, 2014, S. 275–308.

449 Espersen, Ryan, „Fifty Shades of Trade. Privateering, Piracy, and Illegal Slave Trading in St. Thomas, Early Nineteenth Century“, in: *New West Indian Guide* 93:2 (2019), S. 1–26.

450 Jordaan, Han, „The Curaçao Slave Market. From *Asiento* Trade to Free Trade, 1700–1730“, in: Postma, Johannes Menne; Enthoven, Victor (eds.), *Riches from Atlantic Commerce. Dutch Transatlantic Trade and Shipping, 1585–1817*, Leiden: Brill, 2003 (*The Atlantic World. Europe, Africa and the Americas, 1500–1830* 1), S. 219–257; Klooster, Wim; Oostindie, Gert (eds.), *Curaçao in the Age of Revolutions, 1795–1800*, Leiden: KITLV Press, 2011 (*Caribbean Series* 30).

451 Enthoven, Victor, „‘That Abominable Nest of Pirates’. St. Eustatius and the North Americans, 1680–1780“, in: *Early American Studies. An Interdisciplinary Journal* 10:2 (2012), S. 239–301.

452 Vidal, Carlos, „Un siglo de dominación sueca, 1785–1878“, in: Crespo Solana, Ana; González-Ripoll, María Dolores (eds.), *Historia de las Antillas no hispanas*, Madrid: CSIC; Ediciones Doce Calles, 2011 (*Historia de Las Antillas* III), S. 367–377; Stamm, Malte, „Der Schmuggelhandel“, in: Stamm, Das koloniale Experiment. Der Sklavenhandel Brandenburgs im transatlantischen Raum 1680–1718, Diss. Universität Düsseldorf, 2011, S. 297–312 (<https://d-nb.info/1036727564> [01. Juli 2022]); Pålsson, Ale, „Smugglers before the Swedish Throne. Political Activity of Free People of Color in Early Nineteenth-Century St Barthélemy“, in: *Atlantic Studies* 14:3 (2017), S. 318–335.

reales (Silberpesos/ Piaster). Der extreme Sklavenhandel in all seinen Formen führte zum revolutionären Kollaps der effizientesten und profitabelsten Sklaverei-Kolonie des 18. Jahrhunderts: Saint-Domingue wurde zu Haiti (1791–1803⁴⁵³). Dies geschah im Rahmen von so genannten „atlantischen Revolutionen“, zu denen mittlerweile nicht nur mehr die des *Age of Democratic Revolutions* (die weder die Sklaverei noch zunächst den Sklavenhandel beendeten⁴⁵⁴), sondern auch die *jihads* vor allem im nördlichen Schwarzafrika und in der Sahel-Zone gerechnet (seit 1804) werden müssen.⁴⁵⁵ Für die iberischen Gebiete, sowohl in den Amerikas wie auch in Europa (vor allem Städte wie Lissabon, Barcelona und Cádiz⁴⁵⁶) und in Afrika (vor allem in Faktoreien⁴⁵⁷ sowie in West-Zentralafrika mit Angola, dem Kongo und

453 Geggus, David P., „Slavery and the Haitian Revolution“, in: Eltis, David; Engerman, Stanley L.; Drescher, Seymour; Richardson, David (eds.), *The Cambridge World History of Slavery*, Bd. 4: AD 1804-AD 2016, Cambridge: Cambridge University Press, 2017, S. 321–343; Pinto Tortosa, Antonio Jesús, „Spain’s Diplomacy and Saint-Domingue’s Revolution, 1791–1795“, in: *The Atlantic Millennium. An Academic Journal on Atlantic Civilization* 11 (2012–13), S. 33–46; Zeuske, Michael, „The French Revolution in Spanish America. With Some Reflections on Manfred Kossok as Marxist Historian of ‚Bourgeois Revolutions‘“, in: *Review* 38:1–2 (2015; = *Toward a Historical Social Science*), S. 99–145.

454 Roth, Rainer, *Sklaverei als Menschenrecht. Über die bürgerlichen Revolutionen in England, den USA und Frankreich*, Frankfurt am Main: DVS, 2017; siehe auch: Cheney, Paul, „Haiti’s Commercial Treaties. Between Abolition and the Persistence of the Old Regime“, in: Alimento, Antonella; Stapelbroek, Koen (eds.), *The Politics of Commercial Treaties in the Eighteenth Century. Balance of Power, Balance of Trade*, London: Palgrave Macmillan, 2017, S. 401–420.

455 Lovejoy, Paul E. (ed.), *Slavery on the Frontiers of Islam*, Princeton: Markus Wiener Publishers, 2004; Barcia, Manuel, „An Islamic Atlantic Revolution. Dan Fodio’s Jihad and Slave Rebellion in Bahia and Cuba, 1804–1844“, in: *Journal of African Diaspora, Archaeology, and Heritage* 2:1 (2013), S. 6–18; Barcia, *West African Warfare in Bahia and Cuba. Soldier Slaves in the Atlantic World, 1807–1844*, Oxford: Oxford University Press, 2014; Lovejoy, *Jihad in West Africa during the Age of Revolutions*, Athens: Ohio University Press, 2016.

456 Clarence-Smith, William Gervase, *The Third Portuguese Empire, 1825–1975. A Study in Economic Imperialism*, Manchester; Dover: Manchester University Press, 1985; Morgado García, Arturo, *Una metropolí esclavista. El Cádiz de la modernidad*, Granada: Editorial Universidad de Granada, 2013; Caldeira, Arlindo Manuel, *Escravos e Traficantes no Império Português. O Comércio Negreiro Português no Atlântico Durante Os Séculos XV a XX*, Lisboa: Esfera dos Livros, 2013; Rodrigo y Alharilla, Martín; Chaviano, Lizbeth J. (eds.), *Negreros y esclavos. Barcelona y la esclavitud atlántica (siglos XVI–XIX)*, Barcelona: Icaria editorial, 2017; Rodrigo y Alharilla, „Víctimas y verdugos a la vez. Los marineros españoles y la trata ilegal (1845–1866)“, in: *Drassana. Revista del Museu Marítim de Barcelona* 25 (2017) (= Dossier: El tràfic atlàntic d’esclaus), S. 112–132; Cózar Navarro, María del Carmen; Rodrigo y Alharilla (eds.), *Cádiz y el tráfico de esclavos. De la legalidad a la clandestinidad*, Madrid: Silex Ediciones, 2018.

457 Nerín, Gustau, *Guinea Ecuatorial, historia en blanco y negro (hombres blancos y mujeres negras en Guinea Ecuatorial [1843–1968])*, Barcelona: Ediciones Península, 1997; Nerín, *Traficants d’ànimes. Els negrers espanyols a l’Àfrica*, Barcelona: Raval Edicions SLU, Pòrtic, 2015; Barcia Zequeira, María del Carmen, „Espacios para las factorías y los factores en las costas africanas“, in: Barcia Zequeira, Pedro Blanco, *el negrero, La Habana: Ediciones Boloña*, 2018 (Colección Raíces), S. 41–43; Nerín, „La Factoría“, in: Nerín, *Traficants d’ànimes. Els negrers espanyols a l’Àfrica*, Barcelona:

Moçambique⁴⁵⁸), hatte das die Folge, dass sie nach den jeweiligen liberalen Revolutionen (meist 1808–1814) eine führende Position im Sklaverei-Kapitalismus der *Second Slavery* einnahmen – die afrikanischen Gebiete vor allem mit der Zulieferung des Kapitals menschlicher Körper. Damit konnten die iberischen Monarchien – trotz oder gerade wegen der massiven Bürgerkriege und Revolutionen in den europäischen „Mutterländern“, u. a. des spanischen Revolutionszyklus 1808–1839 – ihre angeschlagenen Kolonial-Imperien retten: das spanische „Rest“-Imperium mit der „Perle“ Kuba bis 1898, das portugiesische Imperium gar mit dem afrikanischen Imperium bis 1974 (Angola) und 1996 (Macao).

Die Abolitionen des 19. Jahrhunderts, zunächst des atlantischen Sklavenhandels (1808–1840) und dann der Sklavereien in den Amerikas und in atlantischen europäischen Stützpunkten in Afrika (zunächst noch sehr wenig, vor allem nicht in den Faktoreien – 1838–1888),⁴⁵⁹ führten zu der paradoxen Situation, dass sich der afrikanisch-iberische Atlantik wieder, aber jetzt für ca. 60–70 Jahre, als informeller *hidden Atlantic* und damit einziger Sklavenhandels-Atlantik ausbreitete.

Für Spanien hatten die Monopolisierungsversuche und -konflikte auch mit den Globalisierungen zu tun. In der ersten Globalisierung 1450–1650 war ein mächtiges Imperium entstanden, das allerdings schon 1620 an seine Grenzen geriet und um 1640 als „iberisches Imperium“ (Kastilien und Portugal) zerbrach. Ausgehend von den atlantischen Portalen des iberischen Imperiums (*Atlántico ibérico*) hatten sich Tabak, Viren sowie Krankheitserreger, Bananen sowie Silber, Kartoffeln und Zucker,

Raval Edicions SLU, Pòrtic, 2015, S. 38–47; Nerín, Corisco y el estuario del Muni (1470–1931). Del aislamiento a la globalización y de la globalización a la marginación. Prólogo de Valérie de Wulf, Paris: L’Harmattan, 2015; Rodrigo y Alharilla, Martín, „Les factoreries négrières espagnoles des côtes africaines (1815–1860)“, in: *Outre-Mers* 410–411:1–2 (2021), S. 143–167.

458 Birmingham, David, *The Mbundu and Their Neighbours under the Influence of the Portuguese, 1483–1790*, Oxford: Clarendon Press, 1966; Oppen, Achim von, *Terms of Trade and Terms of Trust*, Münster: LIT Verlag, 1994; Amaral, Ilídio do, *O Reino do Congo, os Mbundu (ou Ambundos), O Reino dos ‚Ngola‘ (ou de Angola) e a presença portuguesa de finais de século XV a meados do século XVI*, Lisboa: Ministério da Ciência e da Tecnologia; Instituto de Investigação Científica Tropical, 1996; Henriques, Isabel de Castro, *Percursos da modernidade em Angola. Dinâmicas comerciais e transformações sociais no século XIX*, pref. Jean Devisse, Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical; Instituto da Cooperação Portuguesa, 1997; Caldeira, Arlindo Manuel, *Escravos e Traficantes no Império Português. O Comércio Negreiro Português no Atlântico Durante Os Séculos XV a XX*, Lisboa: Esfera dos Livros, 2013.

459 Klein, Martin A., „Slavery, the International Slave Market and the Emancipation of Slaves in the Nineteenth Century“, in: Lovejoy, Paul E.; Rogers, Nicholas (eds.), *Unfree Labour in the Development of the Atlantic World*, London: Frank Cass, 1994, S. 197–220; Zeuske, Michael, „Kein Ende nach dem Ende – Diskurse und Realitäten der globalen Sklaverei seit 1800“, in: Zeuske, Sklaverei. Eine Menschheitsgeschichte. Von der Steinzeit bis heute, Stuttgart: Reclam, 2021, S. 212–244.

aber auch Sklaverei-*food*-Pflanzen zusammen mit dem Kapital menschlicher Körper globalisiert.⁴⁶⁰

In der zweiten Globalisierung 1650–1800 hielt sich das durch Reformen restabilisierte „alte“ spanische Imperium bis 1808 recht ordentlich,⁴⁶¹ auch in Bezug auf Dynamik und Wissenschaft: in der biologischen Revolution (Mango, neue Zuckerrohrsorten, Brotbaum, Kaffee, etc.). Dann zerbrach es in den *Independencia*-Kriegen 1810–1826 als kontinentales Kolonialreich und globalisiertes Imperium (mit den „Rest“-Kolonien Kuba, Puerto Rico, Äquatorial-Guinea⁴⁶² und den Philippinen sowie einigen Versuchen in anderen Weltteilen). Aber: Globalisierung kann auch Konterrevolution bedeuten. Es gab allianzwillige kreolische Oligarchien, die auf Sklaverei, Menschenhandel und *Atlantisierung* sowie Reformen, Kosmopolitismus und wissenschaftliche Moderne setzten: u. a. in Krankheitsbekämpfung, Medizin (neue Medizinalpflanzen und Drogen aus Amerika – wie Sarsaparilla, die gegen Syphilis eingesetzt wurde,⁴⁶³ und Chinin gegen „Fieber“) und Pockenimpfung, um Seuchen unter Sklaven zu bekämpfen sowie Krankheiten aus unsauberem Wasser (Cholera) und seit der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts auch Gelbfieber.⁴⁶⁴ Mit ihrer Hilfe konnte Spanien ein „Imperium der Inseln“ noch bis 1898 bewahren. Aus der Sicht der neueren Forschung werden Sklaverei und Sklavenhandel (bei manchen Autoren sogar unter Einbeziehungen der Kreativität und des Könnens der versklav-

460 Eine der besseren populären Darstellungen dieser Globalisierung, leider wieder einmal fest gemacht an Kolumbus, findet sich unter: Mann, Charles C., *Kolumbus' Erbe. Wie Menschen, Tiere, Pflanzen die Ozeane überquerten und die Welt von heute schufen*. Aus dem Englischen von Hainer Kober, Reinbek bei Hamburg: Rowohlt, 2013. Zur Globalisierung der *food*-Wirtschaft auf Basis der Versorgung von Plantagen und Sklaven, siehe: Mintz, Sidney W., „Plantation and the Rise of a World Food Economy. Some Preliminary Ideas“, in: *Review* 34:1–2 (2011), S. 3–14.

461 Pearce, Adrian J., *The Origins of Bourbon Reform in Spanish South America, 1700–1763*, New York: Palgrave Macmillan, 2014.

462 Fradera, Josep María, „Cuba, Puerto Rico y Filipinas. Del Imperio al sistema de tres colonias“, in: Fradera, *Colonias para después de un imperio*, Barcelona: edicions bellaterra, 2005, S. 17–59; Nerín, Gustau, *Guinea Ecuatorial, historia en blanco y negro (hombres blancos y mujeres negras en Guinea Ecuatorial [1843–1968])*, Barcelona: Ediciones Península, 1997; Nerín, Corisco y el estuario del Muni (1470–1931). *Del aislamiento a la globalización y de la globalización a la marginación*. Prólogo de Valérie de Wulf, Paris: L'Harmattan, 2015.

463 López Piñero, José M., „Las ‚Nuevas Medicinas‘ Americanas en la Obra (1565–1574) de Nicolas Monardes“, in: *Asclepio* 42 (1990), S. 3–67; Mira Caballos, Esteban, „La medicina indígena en la Espanola y su comercialización (1492–1550)“, in: *Asclepio* 44 (1997), S. 185–198; Barrera, Antonio, „Local Herbs, Global Medicines. Commerce, Knowledge, and Commodities in Spanish America“, in: Smith, Pamela H.; Findlen, Paula (eds.), *Merchants and Marvels. Commerce, Science and Art in Early Modern Europe*, London: Routledge, 2002, S. 163–182.

464 Vázquez Cienfuegos, Sigfrido, „La vacuna en Cuba durante el gobierno de Someruelos“, in: *Temas americanistas* 17 (2004), S. 34–40; Vázquez Cienfuegos, „La vacuna contra la viruela“, in: Vázquez Cienfuegos, *Tan difíciles tiempos para Cuba. El gobierno del Marqués de Someruelos (1799–1812)*, Sevilla: Universidad de Sevilla, 2008, S. 191–195; Gänger, Stefanie, „World Trade in Medicinal Plants from Spanish America, 1717–1815“, in: *Medical History* 59:1 (2015), S. 44–62.

ten Unterschichten und der Unterschichten aus ehemals Versklavten⁴⁶⁵), Zucker, Kaffee und Tabak, aber auch Wissen, Wissenschaft, Technik und Technologie als tragende Säulen des „neuen“ spanischen Imperialismus des 19. Jahrhunderts gesehen.⁴⁶⁶ Kuba wurde zum wirtschaftlichen Zentrum dieses neuen Imperiums. Dabei entstand im Westen der Insel – um Havanna, Matanzas und Cienfuegos – eine Gesellschaft der Sklaverei-Moderne (*Cuba grande* – siehe Kapitel 5 „*Second Slaveries* – eine neue, kapitalistische Sklaverei und ihre regionalen Varianten“).

Wo lagen die Anfänge dieses neuen Imperiums mit Massensklaverei (*Second Slavery*) und Zuckerproduktion sowie Globalisierung des Wissens? Philosophisch betrachtet lag der Anfang in der Individualisierung des neuen Denkens über Wirtschaft und Arbeit – die stärksten Individuen des durch Riesenmengen geschriebener Worte, Bücher, ersten Zeitungstexten, Reden, Schulstunden, Universitätsdebatten, aber vor allem durch die Bedrohung der Revolution geschaffenen neuen Raumes – der liberalen „Welt der Freiheit“ – waren eigenartiger Weise immer noch die gleichen Eliten aus der Zeit der kolonialfeudalen Stände und Kasten. Dazu kamen viele wagemutige Männer aus den Unterschichten, die bereit waren, als starke Individuen – das heißt vor allem als Kapitäne, *negros* und Faktoren – atlantischen Sklaven- und Menschenhandel direkt zu betreiben (mit hoher Todes- und Alkoholismusrate). Ihre Opfer waren ebenfalls Individuen, vereinzelt und verängstigte Menschen, die liebend gerne in ihren kollektiven Lebensformen (Familie, Dorfgemeinschaft, Clan/ Lineage, Königreich) geblieben wären.

Dazu kamen zweifelsohne drei weitere Hauptkomponenten: erstens in den erwähnten protoliberalen Entwicklungsvorstellungen der spanischen Krone für die karibischen Kolonien Santo Domingo, Kuba und Puerto Rico.⁴⁶⁷ Diese Inseln hatten bis dahin als Wirtschaftsräume keine ganz periphere, aber auch keine zentrale Bedeutung gehabt. Nach den Entwicklungsvorstellungen der Krone sollten die drei

465 Rood, Daniel, „Creolization from Below“, in: Rood, *The Reinvention of Atlantic Slavery. Technology, Labor, Race, and Capitalism in the Greater Caribbean*, New York; Oxford: Oxford University Press, 2017, S. 9–11; sowie: „A New Chapter in the History of ,the Negro““, in: Ebd., S. 11–13.

466 Adelman, Jeremy, „Capitalism and Slavery on Imperial Hinterlands“, in: Adelman, *Sovereignty and Revolution in the Iberian Atlantic*, Princeton; Oxford: Princeton University Press, 2006, S. 56–100; Fradera, Josep Maria; Schmidt-Nowara, Christopher (eds.), *Slavery and Antislavery in Spain's Atlantic Empire*, New York; Oxford: Berghahn, 2013; Fradera, *La nación imperial (Ensayo Histórico) 1750–1918*, 2 Bde., Madrid: edhasa, 2015; Leonard, Adrian; Pretel, David (eds.), *The Caribbean and the Atlantic World Economy. Circuits of Trade, Money and Knowledge, 1650–1914*, London: Palgrave Macmillan, 2015 (Cambridge Imperial and Post-Colonial Studies Series).

467 Pietschmann, Horst, „Conciencia de identidad, legislación y derecho. Algunas notas en torno al surgimiento del „individuo“ y de la „nación“ en el discurso político de la monarquía española durante el siglo XVIII“, in: Große, Sybille (ed.), *Dulce et decorum est philologiam colere*. Festschrift für Dietrich Briesemeister zu seinem 65. Geburtstag, Berlin: Domus, 1999, S. 535–554.

großen spanischen Inseln beziehungsweise Inselteile zu „Zucker-, Plantagen- und Sklaven-Inseln“⁴⁶⁸ mit vorwiegend spanischer Bevölkerung werden, wie es Humboldt bezeichnete. Die zweite Komponente war – neben der bereits laufenden Zwangsmigration von Sklaven und andere Zwangsarbeitsformen – eine massive spanische Migration, die berühmte „weiße“ Immigration, die schnell um asiatische Zwangsmigration ergänzt werden musste.⁴⁶⁹ Drittens spielte das „Chaos“ – aus imperialer Sicht – der Jahre zwischen 1791, 1815 und 1830 eine wichtige Rolle. Für die lokalen *hacendados* brachte das Chaos der sich international immer mehr verstärkenden Konflikte viel „Freiheit“. Auch im historischen Bewusstsein der kreolischen Oligarchien nahm dieses „Chaos“ einen hohen Rang ein. Nach Zurückweisung des *Código Español* von 1789 existierte bis 1842 von lokalen Ausnahmen abgesehen keine legale und staatliche Regelung der Sklaverei – der *Nuevo reglamento y arancel que debe gobernado en la captura de los negros cimarrones*⁴⁷⁰ war keine staatliche Regelung. Für mehr als 50 Jahre war der klassische Fall eines „schwachen Staates“ (oder geschwächten imperialen Zentralstaates) die Folge – eine Art kolonialer „Parastaat“. Die Herren erfanden eine eigene Tradition der Induzierung der Zuckerplantagen- und Sklavenwirtschaft von Außen: durch Franzosen, Engländer und Nordamerikaner. In der Rückschau der Oligarchie von Havanna heißt es über die französischen Wirtschaftsimpulse: „Bis die Franzosen begannen, während des Erbfolgekrieges [1700–1713] unsere Wirtschaft mit ihren Spekulationen zu erwecken, mit der sie Neger und Waren gegen Tabak tauschten, gab es weder Motive noch Stimuli, um Neger zu kaufen.“⁴⁷¹ Das stimmte zwar nicht, las sich aber gut im frankophilen Madrid.

468 Humboldt, Alexander von, Cuba-Werk. Herausgegeben und kommentiert von Hanno Beck in Verbindung mit W.-D. Grün, Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft, 1992 (Alexander von Humboldt Studienausgabe. Sieben Bände; Bd. III), S. 156.

469 Gonzalez-Ripoll Navarro, María Dolores, „El espacio de azúcar. Equilibrio racial y blanqueamiento de la población“, in: González-Ripoll Navarro, Cuba, la isla de los ensayos. Cultura y sociedad (1790–1815), Madrid: CSIC, Centro de Humanidades, Instituto de Historia, 1999 (Colección Tierra Nueva e Cielo Nuevo 38), S. 99–121.

470 Real Consulado; Junta de Fomento (eds.), *Nuevo reglamento y arancel que debe gobernar en la captura de los esclavos cimarrones*, La Habana: Imprenta de la Capitanía General, 1796; Ortiz, Fernando, *Los esclavos negros. Estudio sociológico y de derecho público*, Havanna: Reviste Bimestere Cubana, 2016, S. 416–422; Moreno Friginals, Manuel, „Las soluciones marginales“, in: Moreno Friginals, *El Ingenio. Complejo económico social cubano del azúcar*, Bd. 1, La Habana: Editorial de Ciencias Sociales, 1978, S. 287–292, hier S. 287; die letzte Druckfassung des *Reglamento de Cimarrones* datiert von 1846.

471 „Nota sobre la introducción de negros bozales en la Isla de Cuba, al Estado, y actual distribución de las gentes de color, libres y esclavos, en ella“, zit. nach: Pérez de la Riva, Juan, „Antonio del Valle Hernández, ¿El primer demógrafo cubano?“, in: Valle Hernández, Antonio del, *Sucinta noticia de la situación presente de esta colonia*. 1800, Chávez Álvarez, Ernesto (ed.), La Habana: Editorial de Ciencias Sociales, 1977, S. 3–40, hier S. 30. Siehe auch: Lespagnol, André, *Messieurs de Saint-Malo. Une élite negociante au temps de Louis XIV*, 2 Bände, Rennes: Presses Universitaires de Rennes, 1997 (Collection „Histoire“, Rennes, France); Lespagnol, „Les malouins dans l’espace caraïbe du XVIIIe siècle. La tentation de l’interlope“, in: Butel, Paul (ed.), *Commerce et Plantations dans la Caraïbe. XVIIIe et XIXe siècles*, Bordeaux: Maison des Pays Ibériques, 1992, S. 9–21; Lespa-

Der im 18. Jahrhundert für das ganze Imperium geplante Aufschwung mit Sklaverei sowie Massen von Sklavinnen und Sklaven gelang in Realität nur auf Kuba (seit etwa 1740, massiv seit 1790) und Puerto Rico (seit ca. 1800). Der letzte Grund war ein demographischer Aufschwung aus erzwungener und „freiwilliger“ Immigration sowie Siedlung. Zunächst hatte in Spanien tiefe Niedergeschlagenheit über die Niederlagen bis 1763 und dann Euphorie über die Erfolge des Krieges 1779–1783 geherrscht. Als Spanien aber nach der französischen Revolution zwischen die Fronten der beiden Supermächte England und Frankreich geriet, schlug die Euphorie schnell wieder in große Furcht um. Trotz der Verlustängste wurden die beiden großen Antilleninseln Kuba und Puerto Rico in dem Fast-Zusammenbruch der napoleonischen Kriege 1792–1815 zu Felsen konservativer Stabilität in der Karibik. Gerade weil die Metropole Madrid bis 1790 günstige Voraussetzungen geschaffen hatte und sich nach 1793 wegen der französischen Revolution kaum noch einmischen konnte, entwickelten sich Kuba und Puerto Rico zu Angelsteinen des *cordon sanitaire* gegen die Revolution auf der Nachbarinsel Saint-Domingue/ Santo Domingo. Puerto Rico wurde zum spanischen „Gibraltar der Karibik“.

Spanien und Großbritannien versuchten eine Doppelstrategie: Erstens nutzten sie die Gelegenheit, das revolutionäre, aus monarchischer Sicht wortbrüchige, Frankreich zu schädigen, und sich das Zentrum der schwarzen Karibik – die französische Paradekolonie Saint Domingue – einzuverleiben. Dabei ging die erste europäische Kolonie in Amerika (Santo Domingo, das alte *La Española*) endgültig verloren – für beide Kolonialmächte, Spanien und Frankreich, aber auch für Großbritannien (die ganze Insel La Hispaniola, d. h. Haiti und Santo Domingo, wurden zu einer prekären Ausnahme in einer Karibik der Sklaverei).⁴⁷² Zweitens versuchten beide Mächte, die Sklavenrevolution, auch und gerade durch Allianzen mit einigen Anführern der aufständischen Schwarzen und Mulatten, unter Kontrolle zu bekommen. Das kostete Großbritan-

gnol, *La Course malouine au temps de Louis XIV. Entre l'argent et la gloire*, Rennes: Ed. Apogée, 1995.

472 Geggus, David P. (ed.), *The Impact of the Haitian Revolution in the Atlantic World*, Columbia: University of South Carolina Press, 2001; Fick, Carolyn E., „Revolutionary Saint Domingue and the Emerging Atlantic“, in: Tomich, Dale W.; Zeuske, Michael (eds.), *The Second Slavery. Mass Slavery, World-Economy, and Comparative Microhistories*, Bd. 1, Binghamton: Binghamton University, 2009 (= Special Issue: Review. *A Journal of the Fernand Braudel Center* 31:2–3 [2008]), S. 121–144; Eller, Anne, „Rumors of Slavery. Defending Emancipation in a Hostile Caribbean“, in: *American Historical Review* 122:3 (2017), S. 653–679; Eller, *We Dream Together. Dominican Independence, Haiti, and the Fight for Caribbean Freedom*, Durham: Duke University Press, 2016; Eller, „Introduction. Roots and Branches of the Tree of Liberty“, in: Eller, *We Dream Together. Dominican Independence, Haiti, and the Fight for Caribbean Freedom*, Durham: Duke University Press, 2016, S. 1–20, hier S. 7 „Map of settlement and rural spaces“; Eller, „Raining Blood. Spiritual Power, Gendered Violence, and Anticolonial Lives in the Nineteenth-Century Dominican Borderlands“, in: *Hispanic American Historical Review* 99:3 (2019), S. 431–465; siehe aber (gegen den Krisen-Diskurs in Bezug auf Haiti): Grafenstein, Johanna von, „Haití en el siglo XIX. Desde la Revolución de esclavos hasta la ocupación norteamericana (1791–1915)“, in: *Istor. Revista de Historia Internacional* 12, no. 46 (2011), S. 3–32.

nien mehr Opfer als der Versuch der Repression der Amerikanischen Revolution (1776–1783); nämlich 45000 Soldaten (gestorben in der Schlacht oder an Verwundungen) und 19000 Matrosen. 14000 Männer wurden verwundet, entlassen und blieben zum Teil lebenslang versehrt; 3000 desertierten.⁴⁷³ Eine der Hauptfolgen war der Wiederaufschwung der britischen Abolitionsbewegung. Frankreich und Napoleon hatten 35000 Mann Truppen nach Saint-Domingue gesandt. 20000 waren an Krankheiten gestorben und 8000 Mann gefallen, darunter Leclerc und 18 weitere weiße Generäle. Unter den farbigen und weißen Milizen auf französischer Seite waren die Verluste noch einmal so hoch.

Auf Kuba entwickelten sich Reformen und, gerade wegen der Revolution, die paradigmatische karibische Massensklaverei weiter, deren Anfänge – unter anderen Bedingungen – in Jamaika und Saint-Domingue zu finden gewesen waren. Die Initialzündungen waren drei große Kriege (1759–1763, 1778–1783, 1792–1795) und drei große atlantische Revolutionen: in Nordamerika, Saint-Domingue und Frankreich. Dazu kamen, heute fast vergessen, vor 1790, die Versuche einer staatlich-imperial geförderten Sklavereiwirtschaft mit neuen Sklavereigesetzen (1789, 1842), dem „Freihandel“ mit menschlichen Körpern, der formalen Regelung für Sklaven, sich selbst frei kaufen zu können (*coartación*) und regelrechten staatlichen Maßnahmen der Förderung von Vertrags-Sklavenhandel (*contratas de esclavos*, vor allem mit britischen Sklavenhandelsfirmen) sowie der Plantagenproduktion (speziell in Venezuela).⁴⁷⁴ Insgesamt der Versuch einer weitreichenden Dynamisierung der atlantisch-iberischen Sklaverei.

Die Versuche, die gigantischen Territorien mit einer modernen „nationalen“ Gesetzgebung auch juristisch im Sinne eines Rechtsstaates zu organisieren, endeten im spanischen Kontinentalamerika allerdings faktisch mit dem Jahr 1795. Das alte, große spanische Imperium schrumpfte seit 1791 (Revolution und Krieg gegen Saint-Domingue), 1795 (Abgabe von Santo Domingo) und 1800 bzw. 1803 (Rückgabe von Luisiana an Frankreich und Verkauf an die USA) in seinen atlantisch-karibischen Teilen immer schneller. Dann kam die Finanzkrise und der Versuch der *consolidación de los vales reales* (die sich vor allem auf Mexiko auswirkte; auf Kuba wurden die Anweisungen nicht umgesetzt),⁴⁷⁵ zuerst und vor allem aufgrund der kontinentalen Unab-

473 Hochschild, Adam, „Ein Soldatenfriedhof“, in: Hochschild, Sprengt die Ketten. Der entscheidende Kampf um die Abschaffung der Sklaverei, Stuttgart: Klett-Cotta, 2007, S. 338–346, hier S. 339–340.

474 Hernández González, Manuel, „La visión de Venezuela a través de la correspondencia entre los Gálvez y Francisco de Saavedra“, in: Hernández González, El círculo de los Gálvez. Formación, apogeo y ocaso de una élite de poder indiana, Madrid: Ediciones Polifemo, 2019 (colección „La Corte en Europa“ 21), S. 467–496.

475 Vázquez Cienfuegos, Sigfrido; Santamaría García, Antonio, „Cuba económica en tiempos de las independencias americanas. La hacienda y la Consolidación de los Vales Reales en comparación con el caso de México“, in: Revista de Historia Económica 30:1 (2012), S. 91–124; Varela, Claudia; Barcia, Manuel, Wage-Earning Slaves. Coartación in Nineteenth-Century Cuba, Gainesville: University of Florida Press, 2020.

hängigkeitskriege gegen Spanien (1810–1830). Nach diesen antikolonialen Kriegen blieben Spanien von seinem riesigen amerikanischen Imperium nur noch Kuba und Puerto Rico (sowie die Philippinen und einige kleinere Besitzungen in Afrika und im Pazifik). Danach brach auch die Nordgrenze weg. Ein schottischer General in venezolanischen Diensten versuchte die vielfältigen Widersprüche zwischen Engländern, Amerikanern, Indianern und geflohenen sowie von Spaniern angesiedelten *cimarrones* auszunutzen und das spanische Florida als *República de las Floridas* aus dem Imperium zu brechen (1817). Das misslang.⁴⁷⁶ Luisiana ging als Louisiana 1803/1804 an die USA. Danach kam es zur interventionistischen Übernahme Westfloridas beziehungsweise zum Verkauf Ostfloridas an die USA (1810/21) und der Annexion von Texas (1836/1845). Die großkaribische Dimension des von Havanna kontrollierten Plantagen-Reiches mit seinen Grenz- und Ressourcengebieten im Norden der Insel gehörte nach 1845 endgültig der Vergangenheit an (obwohl der Markt blieb).⁴⁷⁷ Spanien hatte den schwarzen Golf der entstehenden Massensklaverei (*Second Slavery*) runde 80 Jahre nur kontrolliert, nicht wirklich beherrscht. Zwischen 1811 und 1824 brach auch die Südküste der Karibik und in gewissem Sinne die ganze schwarze Karibik im Süden weg. Die kreolischen Eliten improvisierten eine Reihe von Autonomien, es kam zu Bürgerkriegen. Dann gründeten die überlebenden Eliten Großkolumbien (1819–1830, danach Venezuela, Neu-Granada/ Kolumbien). Das „große“, kontinentale Imperium Spaniens in Amerika war damit Geschichte; der Schatten des Imperiums und seine Phantom-schmerzen aber prägten die Geschichte Spaniens und Kubas bis weit nach 1900.

Es kommt allerdings noch eine Dimension „von unten“ hinzu, die das Konzept des *hidden Atlantic* nicht etwa obsolet macht, sondern sehr gut ergänzt. Im Ansatz der *microstoria* kommt man dieser Dimension am besten auf die Spur. Unterschichten- und Sklavenrebellionen sollten nicht nur an Land, sondern auch *at sea* untersucht werden. Es gab nicht nur auf der *Amistad* eine Schiffsrebellion, sondern auch auf vielen weiteren Sklavenschiffen. So auf der Brigg *Antelope* (auch: *Fénix* und *Columbia*, 1820), einem „spanischen“ *negrero*-Schiff (aus Kuba), der Brigantine *Solicito* oder der Brigg *Creole* (1841)⁴⁷⁸ – sie waren Einzelrebellionen in einer ganzen Woge

476 Arends, Tulio, Sir Gregor McGregor. *Un escocés tras la aventura de América*, Caracas: Monte Ávila, 1991; Landers, Jane G., „Africans and Native Americans on the Spanish Florida Frontier“, in: Restall, Matthew (ed.), *Beyond Black and Red. African-Native Relations in Colonial Latin America*, Albuquerque: University of New Mexico Press, 2005, S. 53–80.

477 Bell, Gregory J., „A Caribbean Borderland. The Tampa Bay Area during the Sixteenth Century“, in: *Tampa Bay History* 25 (2011), S. 1–22; Bell, „An Island in the South“. *The Tampa Bay Area as a Cultural Borderland, 1513–1904*, Dissertation, University of Cincinnati, 2014 (https://www.academia.edu/31073065/_An_Island_in_the_South_The_Tampa_Bay_Area_as_a_Cultural_Borderland_1513-1904 [09. März 2022]).

478 Noonan, John T., *The Antelope. The Ordeal of the Recaptured Africans in the Administration of James Monroe and John Quincy Adams*, Berkeley: University of California, 1977; Rupprecht, Anita, „‘All We Have Done, We Have Done for Freedom’. The Creole Slave-Ship Revolt (1841) and the Revolutionary Atlantic“, in: *International Review of Social History* 58 (2013), S. 15–34; Tinnie,

von Rebellionen auf dem revolutionären Atlantik, eines gigantischen Raumes, der die territorialen Revolutions-Prozesse (Amerikanische Revolution 1776–1783, Französische Revolution 1789–1795, haitianische Revolution 1791–1803 und die Prozesse in Santo Domingo, spanisch-amerikanische Revolutionen 1810–1830, Juni-Revolution in Frankreich 1830 und europäische Revolution 1848–1851) miteinander verband. Das geschah im Wesentlichen durch Sklavenaufstände und Schiffsrebellionen „von unten“. Das so genannte *Age of Revolutions* 1760–1850 (inklusive der *jihads* in Westafrika) hatte gigantische, bisher kaum reflektierte, maritime Dimensionen – *rebellions at sea*: Träger waren Schiffsmannschaften, Atlantikkreolen und Verschleppte sowie Hafentarbeiter.⁴⁷⁹ Der revolutionäre Atlantik⁴⁸⁰ gründete sich auf den oben genannten informellen Netzwerken (die etwa seit Mitte des 17. Jahrhunderts existierten).⁴⁸¹ Die politischen Prozesse waren im Atlantikraum nicht überall mit Revolutionen verbunden, sondern auch mit Kriegen, Imperien-Bildungen (und -Zusammenbrüchen⁴⁸²) sowie Expansionen, wie es die Geschichte des portugiesisch-brasilianischen Südatlantiks und der portugiesischen Imperien zeigen oder die der *jihads* in Westafrika.⁴⁸³ Sklavenhandel und Sklavereien wurden trotz der Großmachtkonflikte auf dem Atlantik fortgeführt. Korsaren und *privateers* des revolutionären Atlantiks waren weiterhin fast immer auch Sklavenhändler.

Sklaverei hatte (und hat) immer auch eine militärische Seite. Ich bringe hier ein längeres Zitat, das eine Gesamtperspektive auf wichtige Kolonialterritorien in Afrika

Dinizulu, „The Slaving Brig Henriqueta and her Evil Sisters. A Case Study in the 19th-Century Slave Trade to Brazil“, in: *Journal of African American History* 93:4 (2008), S. 509–531; Kerr-Ritchie, Jeffrey R., *Rebellious Passage. the Creole Revolt and America's Coastal Slave Trade*, Cambridge: Cambridge University Press, 2019; zur *Solicito*, siehe: Bericht des Kapitäns Juan Villas y Aprisa, capitán, maestre y primer piloto, an Comandante Militar de Marina in Havanna, La Habana (ohne Datum [wahrsch. Dezember 1820]), in: ANC, TC, leg. 240, no. 14 (1820). Hernandez (Gaspar). „Varios de la Tripulacion del Bergantin Negrero „Solicito“ contra D.n Gaspar Hernandez su armador sobre soldadas“, f. 15 r-18 v.

479 Armitage, David; Subrahmanyam, Sanjay (eds.), *The Age of Revolutions in Global Context, c. 1760–1840*, Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2009; Frykman, Niklas; Anderson, Clare; van Voss, Lex Heerma; Rediker, Marcus, „Mutiny and Maritime Radicalism in the Age of Revolution. An Introduction“, in: *International Review of Social History* 58 (2013), S. 1–14 (= Special Issue: Mutiny and Maritime Radicalism in the Age of Revolution); McDonnell, Michael, „Rethinking the Age of Revolution“, in: *Atlantic Studies* 13:3 (2016), S. 301–314; Frykman, *The Bloody Flag. Mutiny in the Age of Atlantic Revolution*, Berkeley: University of California Press, 2020.

480 Thibaud, Clément; Entin, Gabriel; Gómez, Alejandro E.; Morelli, Federica (ed.), *L'Atlantique révolutionnaire. Une perspective ibéro-américaine*, Paris: Les Perséides, 2013.

481 Gómez, Alejandro E., „La ley de los franceses“, in: *Akademios* 7:1 (2005), S. 97–132.

482 Belaubre, Christophe; Dym, Jordana; Savage, John (eds.), *Napoleon's Atlantic. The Impact of Napoleonic Empire in the Atlantic World*, Leiden: Brill, 2010 (= *The Atlantic World. Europe, Africa and the Americas, 1500–1830*; 20).

483 Paquette, Gabriel, *Imperial Portugal in the Age of Atlantic Revolutions. The Luso-Brazilian World, c. 1770–1850*, Cambridge: Cambridge University Press, 2013; Paquette, „Portugal and the Luso-Atlantic World in the Age of Revolutions“, in: *História* 32:1 (2013), S. 175–189.

erfasst und auf die Tatsache abhebt, dass „Soldaten“ in vielen Gesellschaften Afrikas eine Sklavenkaste bildeten:

After the suppression of the open slave trade in 1831, even after its formal abolition in 1848, the French continued to buy slaves on the upper Senegal for use as soldiers [...] Except for officers and some specialists, the army in French West Africa was all black, and a fair number of the soldiers were slaves. Their purchase continued informally into the 1880s, decades after the practice was officially outlawed. Nor were the French alone. The British, Germans, Belgians, Portuguese and Italians all recruited black slaves or former slaves for military service through the end of the nineteenth century. During the first half of the twentieth century, the colonial powers, France and the United Kingdom in particular, conscripted large numbers of African labourers and soldiers, whose service and treatment would not appear to differ much from the slaves of the nineteenth century. And in more recent years, the widespread use of black child soldiers in Africa's civil wars, coercively recruited, brutally disciplined, and forcibly retained, echoes the practices of a past era. Historically military institutions and slavery have been closely entwined. The primary method of slave acquisition, in Africa as elsewhere in the world, has always been warfare. In early modern Africa, military action to procure slaves became a major aspect of political economy. Military technology transfer, firearms and horses in particular, played a key role in the burgeoning slave trade of the early modern period. Slave raiding fostered the growth of powerful black African kingdoms. For the Atlantic slave trade, technology transfer and slave raiding largely defined the military aspect. But for the Saharan trade there was a military demand side as well a supply side.⁴⁸⁴

Zum Schluss dieses Kapitels stellt sich die Frage: Gehören Theorien, insbesondere ökonomische, zu herrschaftlichen Rahmenbedingungen? Ich weiß es nicht, nehme es aber mal an. In Afrika, in Spanien und vielen anderen Gebieten des AAA mag die Theorie des Merkantilismus gescheitert sein. Nicht gescheitert sind die Realitäten der Sklaverei- und Sklavenhandels-Regimes, zumindest nicht für viele Eliten des AAA. Im ersten A, Afrika, waren Sklavereien und Sklavenhandel Grundlage der *Atlantic slavery* bis mindesten 1850, für den *hidden Atlantic* und für die Sklavereien in Afrika selbst noch viel länger.⁴⁸⁵ Im dritten A, den Amerikas, kam es zu dynami-

484 Hacker, Barton C., „Firearms, Horses, and Slave Soldiers. The Military History of African Slavery“, in: *ICON. Journal of the International Committee for the History of Technology* 14 (2008), S. 62–83, 74–75; siehe auch: Thornton, John K., *Warfare in Atlantic Africa 1500–1800*, London: University College London, 1999. Thornton, „Cannibals, Witches and Slave Traders in the Atlantic World“, in: *William and Mary Quarterly* 60:3 (2003), S. 273–293; Thornton, „Firearms, Diplomacy, and Conquest in Angola“, in: Lee, Wayne (ed.), *Empires and Indigenes. Intercultural Alliance, Imperial Expansion, and Warfare in the Early Modern World*, New York: New York University Press, 2011, S. 167–191.

485 Coquery-Vidrovitch, Catherine, „African Slavery in the Nineteenth Century. Inseparable Partner of the Atlantic Slave Trade“, in: Tomich, Dale W.; Lovejoy, Paul E. (eds.), *The Atlantic and Africa. The Second Slavery and Beyond*, Albany: State University of New York Press, 2021, S. 7–17; siehe auch: Rossi, Benedetta (ed.), *Reconfiguring Slavery. West African Trajectories*, Liverpool: Liverpool University Press, 2009; Bellagamba, Alice; Greene, Sandra E.; Klein, Martin A. (eds.), *African Voices on Slavery and the Slave Trade*, Cambridge: Cambridge University Press, 2013; Rossi, „Dependence, Unfreedom, and Slavery in Africa. Toward an Integrated Analysis“, in: *Africa* 86:3 (2016), S. 571–590.

schen Entwicklungen der Modernisierung mit Sklavereien und Sklavenhandel. Im spanischen Kuba (bis 1898) zum Beispiel und vor der *Independencia* auch in anderen Gebieten Spanisch-Amerikas kam es zur extrem dynamischen Entwicklung von Sklaverei/ Sklavenhandel (*Second Slavery*), lokalem Kapitalismus und Sklaverei als Teil der Moderne im späten 18. und vor allem im 19. Jahrhundert (siehe Kapitel 5 „*Second Slaveryes* – eine neue, kapitalistische Sklaverei und ihre regionalen Varianten“).⁴⁸⁶ Inwieweit das auch für Gebiete Afrikas zutrifft und durch europäischen Kolonialismus unterbrochen, vernichtet gar fortgeführt worden ist, bleibt zu erforschen.

486 Zeuske, Michael, „Humboldt in Venezuela and Cuba. The ‚Second Slavery‘“, in: *German Life and Letters* 74:3 (2021), S. 311–325; Adelman, Jeremy, „The Slave Hinterlands of South America“, in: Adelman, *Sovereignty and Revolution in the Iberian Atlantic*, Princeton; Oxford: Princeton University Press, 2006, S. 58–64.