

Hintergrundinformationen zur Abschaffung vom Sklavenhandel nach 1807

Der Sklavenhandel war in fast allen Ländern weit verbreitet. Doch als einer der ersten fing England an, sich dem Sklavenhandel zu bekämpfen. Dies hatte zum einen moralische Gründe und zum anderen sollte der Konkurrenzkampf mit Spanien, die den Sklavenhandel weiter betrieben hatten, unterbunden werden. 1724 forderten bereits einige Kolonisten in Nordamerika die Abschaffung des Sklavenhandels. Erst 1807 wurde der Sklavenhandel in England und vollständig verboten. Von da an setzen sie sich aktiv für die Unterbindung des Sklavenhandels weltweit ein. Auf dem Wiener Kongress in 1815 konnte England eine Untersagung des afrikanischen Sklavenhandels durchsetzen, wessen Inkraft-Tretung jedoch keinen festen Zeitpunkt hatte. Spanien hatte weiterhin mit Sklaven gehandelt.

Der Atlantische Sklavenhandel wurde nach und nach weniger und kam schließlich ganz zum Erliegen, als sich das Verbot der Sklaverei in vielen weiteren Ländern durchgesetzt hatte. Ebenfalls wurde die Abschaffung der Sklaverei durch die große „Abolitionsbewegung“ unterstützt. Diese bestand aus vielen Menschenrechtlern und ganzen Menschenrechtsgruppen. Es war allerdings ein großer Kampf der Abolitionsbewegung um genug Druck gegen das englische Parlament aufzubauen, sodass sie den Sklavenhandel 1807 abschafften. 1848 wurde der Sklavenhandel endgültig abgeschafft.

Quellen: <http://www.lsg.musin.de/geschichte/!daten-gesch/sklaverei.htm>

<http://www.museeprotestant.org/Pages/Notices.php?cim=405&lev=2¬iceid=408&scatid=13&Lget=DE>

<http://de.wikipedia.org/wiki/Sklavenhandel>

Knowledge from Ms. Bröck

Textstellen	Fragen	Kritische Bemerkungen/Widersprüche
<p>Vorwort: “Der in tiefen Blättern behandelte Rechtsfall hat die Aufmerksamkeit des Publikums, und zwar in den weitesten Kreisen, in so hohem Grade auf sich gezogen, er bietet der wissenschaftlich und praktisch intressanten Seite so viele dar, es liefert endlich für die Fortbildung unserer Legislation in einem uns bis dahin völlig fremden Gebiete, vielleicht selbst für die weitere Entwicklung der verwandten völkerrechtlichen Bestimmungen, so bedeutende Materialien, dass die gegenwärtige Arbeit seiner Rechtfertigung bedürfen wird. Dem Erkenntnisse des hießigen Obergerichts sind zwar die Entscheidungsgründe beigefügt, allein nur in möglichst gedrängter Kürze und unter beständiger Hinweisung auf die Akten, ohne deren Kenntnis manches darin kaum verständlich sein dürfte. Der Entscheidung in einem so wichtigen und folgenreichen Rechtshandel lag natürlich eine ausführliche Darlegung des Sachverhältnisses, soweit es nur irgend auf das Urteil von Einfluss sein konnte, und einer nach Vollständigkeit strebende Entwicklung der Rechtsverhältnisse zum Grunde. Diese auch einem großen Kreise zugänglich zu machen, ist der Zweck der folgenden Mitteilungen, die der Hauptsache nach dem vortrage entlehnt sind, den ich als Referent in der Sache gehalten habe und die man somit wenigstens als halb offiziellen Kommentar zu jenem Entscheidungsgründen betrachten darf. Das Sachverhältnis und das gerichtliche Verfahren habe ich, einer vielleicht mehr</p>	<p>Was ist das Hauptinteresse von Verteidiger J.C.F Gildemeister ?</p>	<p>Diese Frage, könnte man als “Hauptfrage” bezeichnen, da sie zum Verständnis der gesamten Quelle dient.</p>

<p>veranschaulichenden Zusammenstellung entsagend, streng nach den Akten gegeben. Weder die Behandlungsweise noch mein streben, alles, selbst das Minderbedeutende, wenn es, was auch nur von den Offizieren des britischen Kreuzers als irgend erheblich angesehen worden, möglichst vollständig zu geben- selbst auf die Gefahr hin , langweilig zu werden, - wird der kundige Leser mir nicht zum Vorwurf machen.</p>		
<p>Einleitung Seite 2 (...) “ Der Befehlshaber eines an der afrikanischen Küste stationierten Britischen Kriegsschiffs übt somit, wenn er ein bremisches Schiff Fahrzeug anhält, dieses Recht nicht als britischer Offizier, nicht vermöge der ihm von seiner Regierung erteilte Weisungen, sondern als spezial Bevollmächtigter, gewissermaßen als Beamter, des bremischen Staats. Die genannten Verträge, welcher die Hansestädte sich angeschlossen haben, verweisen wiederholt in Betreff der den Uebertreter treffenden Strafen und sonstigen Nachteile auf die in jedem Lande geltenden Gesetze ; es ergab sich daher für die Hansestädte, deren Angehörigen der Sklavenhandel von je her ein völlig unbekanntes Gewerbe war, und die somit auch keine Veranlassung gehabt hatten, dagegen einzuschreiten, die Notwendigkeit desfalliger Bestimmungen. So erließ Bremen schon unter dem 20 Februar 1837, also vor der Accession, ein eigenes Strafgesetz wider dem Sklavenhandel und auch in Hamburg und Lübeck erschienen ähnliche Gesetze unmittelbar nach dem beitriff über das in Fällen dieser Art zu</p>		<p>Im Text wird so getan, als sei die Unterbindung des Sklavenhandels ein neues Unrecht. J.C.F Gildemeister ist der Meinung, dass die Bremer Kaufleute keine Schuld trifft, da es keinen Nachweis für die Anklage gibt.</p>

<p>beobachtende gerichtliche Verfahren enthielten diese Gesetze nicht(...)</p>		
<p>Ebenfalls Vorwort</p>	<p>Was will J.C.F. Gildemeister erreichen/durchsetzen?</p>	<p>J.C.F. Gildemeister geht im ganzen Text nur auf die "unschuldigen" Bremer Kaufleute ein. Es wird der Eindruck erweckt, dass es ihm gar nicht um den Sklavenhandel an sich geht.</p>
<p>Seite 13 § 4: „Die sodann im Beisein des Lieut. Thurburn vorgenommene Besichtigung des Schiffs ergab weder gegitterte Lufenflappen, wie sie in Sklavenschiffen gewöhnlich sind, noch besondere Verschlüge im Zwischendeck noch auch Reserveplanken. Die Ladung wurde hierauf gelöscht, in ein Packhaus gebracht und nach Kummern und warten mit der Factura übereinstimmend gefunden. (...)</p>		<p>J.C.F. Gildemeister vertritt die Position, dass die Bremer Kaufleute nichts mit dem Sklavenhandel zutun haben, sondern nur ihre Geschäfte tätigen wollen.</p>
<p>Seite 9 bis 10 : (...) „Ferner erkläre ich, dass die Ladung des besagten Schiffs von Herrn Charles Tyng in Hawanna, einem wohlbekanntem Ablader von Sklavenladungen verschifft ist (In sofern wohlbekannt, da das Schiff Derfian ein unter amerikanischer Flagge fahrendes, eine dem Herrn Tyng gehörende und zum Stützen und Gebrauch des Sklavenhandels bestimmte Ladungen enthaltendes Schiff schon in Beschlag genommen, und dass selbe bei dem Gerichte zu Sierra Leona</p>	<p>Wie konnte J.C.F. Gildemeister mit einem reinen Gewissen einen mutmaßlichen Sklavenhändler verteidigen?</p>	

<p>condemnierien lies.), und das besagte Ladung spanischen Eigentum und an spanische Sklavenhändler an der Küste von Afrika configiniert ist.“(...)</p>		
<p>Anfang vom Vorwort: “Der in tiefen Blättern behandelte Rechtsfall hat die Aufmerksamkeit des Publikums, und zwar in den weitesten kreisen, in so hohem Grade auf sich gezogen, er bietet der wissenschaftlich und praktisch intressanten Seite so viele dar, es liefert endlich für die Fortbildung unserer Legislation in einem uns bis dahin völlig fremden gebiete, vielleicht selbst für die weitere Entwicklung der verwandten völkerrechtlichen Bestimmungen, so bedeutende Materialien, dass die gegenwärtige Arbeit seiner Rechtfertigung bedürfen wird.</p>	<p>Wieso will J.C.F Gildemeister seine Meinung unbedingt durchsetzen?</p>	<p>Er will die Ehre der Bremer Kaufleute retten. -Publikation, Öffentlichkeit</p>

Link zur Quelle :

<http://books.google.de/books?id=Vy1DAAAcAAJ&pg=PA33&dq=gildemeister+sklavenhandel&hl=de&sa=X&ei=arvET5TjMsbItQa4hp2RCg&ved=0CDIQ6AEwAA#v=onepage&q=gildemeister%20sklavenhandel&f=false>

Zur Erklärung der Quelle:

Die Quelle handelt von einem Gerichtsverfahren welches von J.C.F Gildemeister, der als Verteidiger tätig war, protokolliert wurde.

(Seite 7) „ Am 16 November 1840 ging das schiff mit der Ladung in See und erreichte am 14 Februar nach einer dreimonatlichen fahrt die Bai von Cabenda, als es Tags darauf von der dort stationierten britischen Kriegsflotte Derfian angehalten, und von deren Kommandeur Symons nach Untersuchung der Ladung, und nachdem zuvor die beiden erwähnten Passagiere an Bord geseßt waren, als des Sklavenhandels oder viel mehr der Förderung des selben verdächtig unter befehl eines britischen Seeoffizieres nach Bremerhaven gesandt wurde, wo es am 9 Mai ankam.“