

Melina Teubner

# „A ARTE DE COZINHAR“

Sklavenschiffköche, Ernährung und Diaspora  
im südlichen Atlantik 1800-1870

GLHA-Schriften **1**

**GLHA**  
GERMAN LABOUR HISTORY ASSOCIATION



Melina Teubner

**„A ARTE DE COZINHAR“**

Sklavenschiffköche, Ernährung und Diaspora  
im südlichen Atlantik 1800-1870

---

## **Impressum**

GLHA-Schriften 1

Herausgeber der Reihe:

Der Vorstand der German Labour History Association

Stefan Berger (Vorsitzender)

c/o Clemensstraße 17-19, 44789 Bochum

[www.germanlabourhistory.de](http://www.germanlabourhistory.de)

ISSN (Print): 2702-2420

ISSN (Online): 2702-2439

Redaktion: Knud Andresen, Stefan Berger, Lisa Hellriegel,

Jan Kellershohn, Stefan Müller

Layout/Herstellung: MediaService GmbH Druck und Kommunikation

Bochum 2020

Alle Rechte vorbehalten

---

# INHALT

Stefan Berger	
<b>Vorwort</b> .....	<b>5</b>
Melina Teubner	
<b>„A arte de cozinhar“</b>	
<b>Sklavenschiffköche, Ernährung und Diaspora</b>	
<b>im südlichen Atlantik 1800-1870</b> .....	<b>9</b>
1. Einleitung .....	9
2. Die „Zweite Sklaverei“ und der verbotene Sklavenhandel .....	13
3. Sklavenschiffköche und Quitandeiras .....	20
4. Transatlantische Ernährungspraktiken in Rio de Janeiro .....	27
5. Ausblick .....	34



---

Stefan Berger

# VORWORT

Die German Labour History Association (GLHA), 2017 gegründet, ist sehr stolz, mit diesem kleinen Band die erste Preisträgerin des GLHA-Dissertationspreises auszuzeichnen. Er beinhaltet die überarbeitete Preisrede, die Melina Teubner anlässlich der Verleihung des Preises auf der ersten Konferenz der GLHA am Institut für soziale Bewegungen der Ruhr-Universität Bochum im Februar 2020 gehalten hat.

Ihre Dissertation mit dem Titel „*A arte de cozinhar*“. *Sklavenschiffköche, Ernährung und Diaspora im südlichen Atlantik 1800-1870*, die unter der Betreuung von Michael Zeuske an der Universität zu Köln entstanden ist und dort 2018 mit dem Prädikat *summa cum laude* erfolgreich verteidigt wurde, ist ein hervorragendes Beispiel dafür, wie man eine moderne Arbeiter\*innengeschichte heute schreiben kann. Frau Teubner versteht es geschickt, zwei Gruppen von Arbeiter\*innen in den Mittelpunkt ihrer Abhandlung zu stellen, die bislang noch fast gar nicht untersucht wurden: Schiffsköche auf Sklavenschiffen und Straßenhändlerinnen. Ihre Verwendung von wissenssoziologischen und arbeitssoziologischen Theorien erlaubt es Melina Teubner, einen differenzierten Blick auf das alltägliche Leben, die Arbeitsverhältnisse und die Wissensbestände dieser beiden Gruppierungen zu werfen.

Die Arbeit besticht dadurch, dass sie die Arbeiter\*innengeschichte innovativ mit anderen Feldern der Geschichtsschreibung verbindet, allen voran der Ernährungsgeschichte. Melina Teubner kann dabei zeigen, dass die Ernährungspraktiken im südatlantischen Raum durch diese beiden Gruppen, Schiffsköche und Straßenhändlerinnen, maßgeblich geprägt wurden. Die Arbeit basiert auf ungemein detaillierten Archivrecherchen in portugiesischen, brasilianischen und britischen Archiven und sie nutzt digitale Datenbanken vorzüglich, um ein breites Quellenmaterial auszuwerten. Vor allem die Be-

rücksichtigung einer großen Bandbreite von Dokumenten erlaubt es Melina Teubner, tiefe Einblicke in alltägliche Lebenswelten zu nehmen, die zu einem absolut faszinierenden Leseerlebnis werden. So wird dem Lesenden etwa der Sozialraum des Sklavenschiffs ungemein nahegebracht, wobei die Küche als Informations- und Kommunikationsraum des Schiffes ganz im Mittelpunkt der Arbeit steht.

Methodisch ist die Arbeit geprägt durch Ansätze des „new materialism“ – die harte körperliche Arbeit von Schiffsköchen und Straßenhändlerinnen wird ausführlich analysiert. Melina Teubner entwickelt einen guten Blick für die vielfältigen Formen, in denen die Arbeiten rund um die Ernährung von Sklaven zutiefst gegendert waren. Zudem ist ihre Dissertation aufschlussreich, was die Bedeutung des Essens für Soziabilität, Gesundheit und auch politische Prozesse, wie etwa Schiffsrebellionen, ausmacht.

Aber nicht nur das Sklavenschiff als Sozialraum steht im Mittelpunkt ihrer Analysen, sondern auch das Leben von Straßenhändlerinnen in Rio de Janeiro, einer der wichtigsten atlantischen Hafenstädte für den Sklavenhandel. Hier geht es letztendlich erneut um Ernährung als zentralem Moment von Soziabilität, die strukturierend für Sozialräume und Arbeitsverhältnisse war. Der mikrogeschichtliche Ansatz der Arbeit ist bestechend und wird durch postkoloniale theoretische Perspektiven bereichert.

Melina Teubner kann in ihrer Arbeit sehr überzeugend nachweisen, dass die Ernährung und die medizinische Versorgung von Sklaven zunehmend professionalisiert wurden, um die Verwertungslogik der Sklaverei als einem extrem modernen System von Arbeitsbeschaffung zu steigern. Mit diesem Hauptergebnis verbindet sie auf außergewöhnliche Weise ihre mikrogeschichtlichen Erzählungen mit einer der großen Debatten in der Kapitalismusgeschichte der letzten Jahre. Ihre Arbeit kann damit als zentraler Beitrag in der Geschichte der sogenannten „Zweiten Sklaverei“ gelten, der deutlich macht, wie kompatibel Sklaverei und moderner Kapitalismus waren.

Die GLHA, die mittlerweile weit über 100 Mitglieder umfasst, von denen viele Promovierende und Postdoktorand\*innen sind, zeichnet mit Melina Teubners Dissertation eine Arbeit der globalen Arbeiter\*innengeschichte aus. Die GLHA unterstreicht damit ihren Anspruch, alle Historiker\*innen der Arbeiter\*innen- und sozialen Bewegungen zu vereinigen, die im deutschen Sprachraum zu finden sind, mit welchem territorialen Raum sie sich auch immer beschäftigen mögen.



Wir verstehen den Zuspruch, den die GLHA gerade unter jüngeren Forscher\*innen findet, als Zeichen, dass die Krise der labour history seit den 1980er Jahren überwunden ist. Dies konnte nicht zuletzt dadurch geschehen, dass inzwischen eine einseitige Konzentration auf die Arbeiter\*innenbewegungsgeschichte weitgehend vermieden wird und die Arbeiter\*innenbewegungs- und Arbeiter\*innengeschichte verbunden wird mit der Geschichte anderer Teilfelder der Geschichtsschreibung, wie etwa der Globalgeschichte, der transnationalen Geschichte, der Alltagsgeschichte, der Geschlechtergeschichte, der Familiengeschichte, der Kapitalismusgeschichte, der Geschichte der Entwicklung von Zivilgesellschaften, der sozialen Bewegungsgeschichte, der Bildungsgeschichte, der Umweltgeschichte, der Geschichte der Emotionen, der Kolonialgeschichte, der Begriffsgeschichte u. a. m. Das verhindert die Isolierung der Arbeiter\*innengeschichte in einem Spezialfeld und macht sie anschlussfähig für eine Reihe von anderen geschichtswissenschaftlichen Feldern.

Die alte Arbeiter\*innenbewegungsgeschichte litt auch an einem Überschuss an politischer Naherwartung sozialer Veränderung, wie sie aus den 1968er-Jahren auf die Geschichtsschreibung übersprang. Ihre Neuentdeckung hat die revolutionäre Naherwartung verloren, aber sie versteht sich doch weiterhin als eine praktische Geschichtsschreibung im Sinne Hayden Whites, also eine politisch engagierte Geschichtsschreibung, die Themen anpackt, die für zeitgenössische Gesellschaftskritik relevant sind. Von daher ist es vielleicht auch kein Zufall, dass die Preisträgerin langjährig aktives Mitglied bei Amnesty International Deutschland ist und dort vor allem in der Brasilien-Koordinationsgruppe mitwirkt. Es gibt in der labour history eine lange und gute Tradition, historische Forschung mit politischem Engagement zu verbinden.

Es ist von daher auch kein Zufall, dass das institutionelle Engagement von politischen Stiftungen für die Gründung der GLHA wichtig war. Hier sind vor allem die Hans-Böckler-Stiftung, die Friedrich-Ebert-Stiftung und die Rosa-Luxemburg-Stiftung zu nennen, denen an dieser Stelle für diese Unterstützung noch einmal ausdrücklich gedankt werden soll.

Die GLHA versteht sich ausdrücklich nicht als eine Organisation ausschließlich für Wissenschaftler\*innen, sondern sie lädt alle an der Geschichte von Arbeiter\*innen, Arbeiter\*innenbewegungen und sozialen Bewegungen Interessierte ein, Mitglied zu werden. Neben der Forschung will sie sich auch um die Vermittlung von Bildungsangeboten und um die Sicherung von relevanten Überlieferungen kümmern. Sie unterhält eine Webseite (<https://www.german-labourhistory.de/>) und organisiert alle zwei Jahre eine größere Konferenz, die

sich als Plattform für Austausch zu relevanten Themen sieht. Ebenfalls alle zwei Jahre wird der GLHA-Dissertationspreis vergeben, und die jeweilige Preisrede wird anschließend in der vorliegenden Form veröffentlicht. In diesem Sinne hoffen wir auf möglichst viele Nachfolgerinnen dieser ersten Publikation der GLHA.

---

Melina Teubner

# „A ARTE DE COZINHAR“

Sklavenschiffköche, Ernährung und Diaspora  
im südlichen Atlantik 1800-1870

## 1. Einleitung

Die Idee für die 2018 an der Universität Köln eingereichte Dissertationsschrift „A arte de cozinhar: Sklavenschiffköche, Ernährung und Diaspora“ ging aus einem Seminar zum „Hidden Atlantic und seinen Akteuren“ hervor, das Michael Zeuske im Wintersemester 2010 an der Universität zu Köln angeboten hatte. Dieser Artikel stellt einen kurzen Überblick der Dissertation dar, indem er die wichtigsten Ideen des Buchs zusammenfasst. Es ist die Ausarbeitung eines Vortrags, den ich im Rahmen der Vergabe des Dissertationspreises der German Labour History Association auf der Tagung „Zur Freiheit der Arbeit im Kapitalismus“ im Februar 2020 in Bochum gehalten habe.

Die Ausgangsüberlegung für die Studie bestand darin, Biographien von Sklavenschiffsköchen ausfindig zu machen, die im verbotenen portugiesisch-brasilianischen Sklavenhandel gearbeitet haben, um auf diese Weise einen Beitrag zur Sozialgeschichte einer Gruppe subalternen Akteure zu leisten, die innerhalb der Struktur der „Zweiten Sklaverei“ eine entscheidende Rolle spielten. In der traditionellen Geschichtsschreibung standen diese Akteure bislang kaum im Fokus. Durch eine auf sie konzentrierte Untersuchung lässt sich das Auftreten verschiedener paralleler Arbeitsformen an einem Ort rekonstruieren. Im Verlauf der Arbeit wurde die wichtige Rolle eines zweiten zentralen Akteurs dieses Raums deutlich, nämlich der *Quitadeira*. Mit diesem Begriff wurden Straßenverkäuferinnen bezeichnet, die in den (Hafen-)Städten Brasiliens Nahrungsmittel und zubereitete Gerichte verkauften. Angeregt durch die Erträge

und Impulse einer neuen globalen Arbeitergeschichte, wie sie etwa Marcel van der Linden vertritt, werden diese Menschen als Arbeiter gesehen und der Mehrwert ihrer Tätigkeit für das kapitalistische System ernst genommen, auch wenn – oder gerade weil – sie für ihre Arbeit nicht bezahlt wurden und teilweise versklavt waren.<sup>1</sup> Anhand dieser beiden Gruppen thematisiert die Arbeit partielle Aufstiege und Übergänge zwischen Sklaverei und marginalisiertem „Proletariat“. Auch die Frage, wie diese Möglichkeiten zum sozialen Aufstieg der jeweiligen Akteure und wie diese parallelen Arbeitsformen zur Stabilisierung des Gesamtsystems der „Zweiten Sklaverei“ beigetragen haben, wird diskutiert. Der chronologische Schwerpunkt der Untersuchung liegt auf den Jahrzehnten, die auf das offizielle Verbot des Sklavenhandels im Atlantik folgten. Großbritannien verbot den Sklavenhandel 1807/08 und bewegte andere Nationen, wie etwa Brasilien, Portugal, Spanien, die Niederlande sowie die Vereinigten Staaten auf dem Wege binationaler Verträge dazu, dies ebenfalls zu tun. Für Brasilien erfolgte ein Verbot des Sklavenhandels 1815/17 nördlich des Äquators und ab 1831 südlich des Äquators.<sup>2</sup> Dass dieses für viele Beteiligte so einträgliches Geschäft auch danach und bis mindestens 1850 (einige wenige Schiffe trafen sogar noch später ein) im Verborgenen fortgeführt wurde, ist weniger bekannt. In Brasilien selbst wurde die Sklaverei erst 1888 verboten, unter anderem weil weite Teile der Wirtschaft des Landes auf der Ausbeutung jener verschleppten Menschen beruhten. Trotz der Gefahren, die sich durch die Illegalität der Unternehmungen ergaben, bildeten die Verschleppung sowie der Schmuggel von Menschen aus einigen Regionen Afrikas nach Brasilien jahrzehntelang Zweige eines äußerst lukrativen Geschäfts. So wurden nach dem offiziellen Verbot des Sklavenhandels zwar Maßnahmen getroffen, um diesen einzudämmen. Insbesondere die britische Marine verstärkte die Kontrolle von Schiffen auf dem offenen Meer, deren Besatzungen vor bi-nationale Gerichtshöfe (*Courts of Mixed Commissions, Comissão Mista Anglo-Brasileira*) gestellt werden konnten. Diese waren in Sierra Leone, Luanda, Havanna und Rio de Janeiro gegründet worden, um am illegalen Sklavenhandel Beteiligte zu verurteilen und verschleppte Menschen zu befreien, die an Bord dieser Schiffe gefunden wurden.<sup>3</sup> Diese

---

1 Marcel van der Linden: *Workers of the World. Essays Toward a Global Labor History*, Leiden 2008.

2 Zur Abschaffung des Sklavenhandels nach Brasilien siehe Leslie Bethell: *The Abolition of the Brazilian Slave Trade. Britain, Brazil and the Slave Trade Question 1807-1869*, Cambridge 1970.

3 Daniel Domingues da Silva u.a.: *The Diaspora of Africans Liberated from Slave Ships in the Nineteenth Century*, in: *The Journal of African History* 55 (2014), S. 347-369.

Kontrollen verhinderten allerdings nicht, dass im 19. Jahrhundert nach einer neueren Schätzung über zwei Millionen Menschen nach Brasilien verschleppt wurden, um dort in verschiedene Formen und Zweige der Sklaverei verkauft zu werden.<sup>4</sup> Es handelte sich also um ein kompliziertes Geschäft von erheblichen Dimensionen. Dementsprechend zahlreiches Personal wurde hierfür benötigt, insbesondere Arbeiterinnen und Arbeiter, die in vielen Bereichen an der Infrastruktur des Geschäfts beteiligt waren. Auf den ersten Blick mag es überraschen, dass es sich dabei oftmals selbst um ehemalige Sklavinnen und Sklaven handelte, die nun dazu beitrugen, die Verschleppung und Ausbeutung von Menschen weiter zu betreiben. Doch beide Gruppen werden im Folgenden als Teil einer größeren Arbeiterschaft begriffen, die Marcus Rediker als „motley crew“ definiert hat. Diese sozialisierte sich in den Häfen in Konkurrenz und Kooperation mit anderen Arbeiterinnen und Arbeitern und trug zwar dazu bei, den Sklavenhandel zu ermöglichen, schuf dabei aber auch für sich selbst urbane Räume und wirkte, besonders im Fall der *Quitadeiras*, daran mit, transatlantische Esskulturen zu entwickeln.<sup>5</sup>

Jede Studie, die den Schwerpunkt auf die Untersuchung marginalisierter Bevölkerungsgruppen legt, steht vor dem zentralen Problem, sich historischen Individuen anzunähern, die selbst keine oder kaum Aufzeichnungen hinterlassen haben.<sup>6</sup> Dieser Herausforderung hat gerade die brasilianische Forschung große Aufmerksamkeit geschenkt. Auf der Basis intensiver Auswertungen von Archivbeständen ist es in einer Reihe von mikrohistorischen Studien der letzten drei Jahrzehnte gelungen, das Bild der Sklaverei des 19. Jahrhunderts und der hieran beteiligten Personengruppen nachhaltig zu verändern. Eine wichtige Errungenschaft dieser Arbeiten besteht darin, Sklavinnen und Sklaven nicht mehr lediglich als Objekte historischen Handelns zu begreifen, sondern als handelnde Akteure, ohne dabei die strukturellen Bedingungen des Geschäfts zu

---

4 The Trans-Atlantic Slave Trade Database, [www.slavevoyages.org](http://www.slavevoyages.org) [02.09.2020].

5 Zum Konzept der motley crew siehe Marcus Rediker: Afterword. Reflections on the Motley Crew, in: Pepijn Brandon/Pernille Røge/Niklas Frykman (Hg.): *Free and Unfree Workers in Atlantic and Indian Ocean Port Cities, c. 1700-1850*, Cambridge 2019, S. 255-262, hier S. 255.

6 Vgl. zu Problemen bei ähnlichen marginalisierten Gruppen Carlo Ginzburg: *Der Käse und die Würmer: Die Welt eines Müllers um 1600*, Berlin 2011, S. 9f. Eine der wenigen Ausnahmen im Bereich des brasilianischen Sklavenhandels stellt der autobiographische Bericht von Mohammed Gardo Baquaqua dar. Baquaqua wurde im Jahre 1845 in Westafrika gefangen genommen und nach Brasilien verschleppt. Später arbeitete er als Schiffsjunge. Siehe Robin Law/Paul Lovejoy (Hg.): *The Biography of Mahommah Gardo Baquaqua. His Passage from Slavery to Freedom in Africa and America*, Princeton 2001.

vernachlässigen, die Leben und Handeln dieser Individuen selbstverständlich prägen.<sup>7</sup> Trotz dieser erheblichen Fortschritte führt der Mangel an schriftlichen Zeugnissen der Akteure selbst dazu, dass deren Leben und Wirken über den Rückgriff auf die Darstellung anderer rekonstruiert werden muss. Die räumliche Mobilität jener Individuen stellt für die Forschung eine weitere Herausforderung dar. In Hinsicht auf Straßenverkäuferinnen besteht dieses Problem in weitaus geringerem Maße. Viele Sklavenschiffsköche hingegen bereisten über lange Strecken und Zeiträume hinweg den Atlantik. Um diese Personengruppen in den Quellen überhaupt ausfindig zu machen, ist es zunächst notwendig, ihre Routen zu rekonstruieren, um dann, in einem zweiten Schritt, die Archivbestände diesen Routen folgend auszuwerten, was Forschenden schon in rein praktischer Hinsicht eine oftmals schwer zu leistende Mobilität abverlangt. Die zunehmende Digitalisierung von Quellenbeständen ist daher immer wichtiger geworden. Als besonders hilfreich haben sich größere Datenbanken erwiesen; im Rahmen der hier vorliegenden Zusammenhänge vor allem die *Transatlantic Slave Trade Database*, in der etwa 35.000 Fahrten von Sklavenschiffen verschiedener Nationen verzeichnet sind.<sup>8</sup> Bei vielen der in der Datenbank verzeichneten Fahrten sind bereits die Schiffseigner und die Kapitäne bekannt, die Arbeiterinnen und Arbeiter in niedrigeren Position noch nicht. Unter Federführung von David Eltis wird die Datenbank in den nächsten Jahren unter dem Namen *People of the Atlantic Slave Trade* (PAST) erweitert. Im Zuge dessen sollen dann auch mehr biographische Informationen über in den Sklavenhandel involvierte Individuen und verschleppte Menschen aufgenommen werden.<sup>9</sup> Für die hier vorgestellte Arbeit wurden Archivquellen aus Beständen in Brasilien, Portugal und Großbritannien ausgewertet, insbesondere Dokumente, die Konflikte zwischen Besatzungen von Sklavenschiffen und Autoritäten, etwa der britischen

---

7 Siehe etwa Jaime Rodrigues: *De costa a costa: Escravos, Marinheiros e intermediários do tráfico negro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*, São Paulo 2005; João José Reis: *Domingos Sodré: Um sacerdote africano. Escravidão, liberdade e candomblé na Bahia do século XIX*, São Paulo 2008; João José Reis/Flávio dos Santos Gomes/Marcus de Carvalho: *O alufá Rufino: Tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico Negro (c. 1822-1853)*, São Paulo 2010; Juliana Barreto Farias: *Mercados Minas Africanos ocidentais na Praça do Mercado do Rio de Janeiro (1830-1890)*, Diss., São Paulo 2012; Beatriz Galotti Mamigonian: *Africanos livres: A abolição do tráfico de escravos no Brasil*, São Paulo 2017.

8 Siehe die Homepage der Datenbank: *Slave Voyages: The Trans-Atlantic Slave Trade Database* [www.slavevoyages.org](http://www.slavevoyages.org) [02.09.2020].

9 Elaine Justice: *Mellon grant to Emory will help provide new insights on slave trade*, in: EMORY News Center vom 26.02.2018, [http://news.emory.edu/stories/2018/02/upress\\_mellon\\_grant\\_voyages/campus.html](http://news.emory.edu/stories/2018/02/upress_mellon_grant_voyages/campus.html) [02.09.2020].

Marine, dokumentieren, also Informationen zu Festnahmen und Gerichtsurteilen enthalten. Hierzu gehören auch Verhörprotokolle. Als ergiebige Quellen haben sich zudem Schiffsladelisten sowie Anzeigen und Artikel verschiedener historischer Tageszeitungen erwiesen.

Auch auf Basis dieser Quellen konnte zwar in keinem Fall eine lückenlose Biografie eines historischen Akteurs rekonstruiert werden, doch können durchaus exemplarische Einblicke in Lebenspraxis und Wissensbestände von Sklavenschiffsköchen wie auch Straßenverkäuferinnen gewonnen werden. Gerade um sich jenen Wissensbeständen anzunähern, hat sich die Auseinandersetzung mit der materiellen Umwelt der Akteure als hilfreich erwiesen. Um diese in einen größeren Kontext zu setzen, bieten Ergebnisse neuerer kulturwissenschaftlicher Studien, etwa zum *new materialism*, fruchtbare Impulse.<sup>10</sup> In der Dissertation werden in den jeweiligen Kapiteln einzelne Mikroräume analysiert, und zwar Schiff, Küche und Hafen, wobei auch auf die Wechselwirkungen und Verbindungen dieser Räume innerhalb der Makrostruktur des „*Hidden Atlantics*“ eingegangen wird.

In drei Teile sind auch die folgenden Ausführungen gegliedert. Im ersten Teil wird der Komplex der Ernährung als ein spezifischer Teil des Sklavenhandels dargestellt. In einem zweiten Abschnitt werden die beiden genannten Akteursgruppen, Köche und Straßenverkäuferinnen, beleuchtet. Schließlich rückt, drittens, der soziokulturelle Raum der atlantischen Hafenstadt Rio de Janeiro in den Blickpunkt, wobei ein Schwerpunkt auf Esskulturen im urbanen Raum in Zusammenhang mit der Soziabilität unter der Arbeiterschaft liegt.

## 2. Die „Zweite Sklaverei“ und der verbotene Sklavenhandel

Die Versorgung der Mannschaften und der verschleppten Menschen während der Überfahrt war zwar eine alltägliche, jedoch keinesfalls banale Aufgabe. Vielmehr handelte es sich dabei um einen grundlegenden wie zentralen Faktor für das Gelingen des gesamten Unternehmens. Nur eine ausreichende,

---

<sup>10</sup> Astrid Windus: Putting Things in Order: Material Culture and Religious Communication in the Bolivian Altiplano (17th Century), in: Astrid Windus/Eberhard Craillsheim (Hg.): Image - Object - Performance. Mediality and Communication in Cultural Contact Zones of Latin America and the Philippines (16th-19th Centuries), Münster 2013, S. 241-261. Siehe außerdem: David Miller (Hg.): Materiality, Durham 2005; ders.: Stuff, Cambridge 2010.

jedoch gleichzeitig kostenschonende Ernährung der Gefangenen konnte den ökonomischen Erfolg der einzelnen Fahrten und damit auch das Funktionieren und Aufrechterhalten des gesamten Systems der „Zweiten Sklaverei“ gewährleisten. Organisation und Durchführung der Versorgung mit Nahrungsmitteln bildeten also eine komplexe Aufgabe, die in verschiedener Hinsicht hohe Anforderungen an die Beteiligten stellte.

In sämtlichen Bereichen des *Slavings*, also nicht erst an Bord der Schiffe, sondern bereits nach der Gefangennahme der Menschen in unterschiedlichen Regionen Afrikas, im Fall des Sklavenhandels nach Brasilien vor allem Luanda, Cabinda, Benguela, weitere Regionen an der Gold- und Sklavenküste sowie Teile Ostafrikas, besonders Mosambik, auf den langen Märschen an die jeweiligen Küsten, in den Baracken, in denen die verschleppten Menschen ausharren mussten, um auf ein Schiff zu warten, während den Überfahrten und schließlich in den Häfen der Amerikas sowie auf den Plantagen, auf denen die meisten Verschleppten arbeiten mussten, war eine sorgfältig geplante und durchgeführte Logistik und Versorgung mit Nahrung unabdingbar für den Erfolg der Unternehmen.<sup>11</sup> In Brasilien waren die im 19. Jahrhundert rapide wachsenden Städte, insbesondere Rio de Janeiro, das den Anstieg an Bedeutung und Bevölkerung seiner Eigenschaft als Einfuhrhafen von Menschen, die für die Arbeit auf den Kaffee-Plantagen im Vale do Paraíba benötigt wurden, verdankte, auf Nahrungsmittelimporte aus unterschiedlichen, zum Teil weit entfernten Regionen angewiesen.

Der Großteil der Lebensmittel, die in der Stadt konsumiert und als Proviant auf die Schiffe gebracht wurden, kam aus Brasilien selbst.<sup>12</sup> Hafenstädte nahmen damit eine wichtige Scharnierfunktion zwischen dem Hinterland, wo die meisten der Nahrungsmittel produziert wurden, die nicht nur für den Konsum in den Städten, sondern auch für die Verwendung im Sklavenhandel benötigt wurden, und der atlantischen Welt ein.<sup>13</sup> An den afrikanischen Küsten konnten

---

11 Siehe zum Gesamtprozess der Verschleppung und aller Stationen: Joseph Miller: *Slaving as a Historical Process. Examples from Ancient Mediterranean and the Modern Atlantic*, in: Enrico Dal Lago/Constantina Katsari (Hg.): *Slave Systems. Ancient and Modern*, Cambridge 2008, S. 70-102; Michael Zeuske: *Sklavenhändler, Negerros und Atlantikkreolen. Eine Weltgeschichte des Sklavenhandels im atlantischen Raum*, Berlin u. a. 2015, S. 18.

12 João Luís Ribeiro Fragoso: *Homes de Grossa Aventura: Acumulação e Hierarquia na Praça Mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*, Rio de Janeiro 1998, S. 137 u. 143; Zephyr L. Frank: *Dutra's World: Wealth and Family in Nineteenth-Century Rio de Janeiro*, Albuquerque 2004, S. 23.

13 Zu Hafenstädten siehe Brandon/Røge/Frykman (Hg.): *Workers*.



Nahrungsmittel ergänzt werden.<sup>14</sup> Die verschiedenen Verbote des Sklavenhandels führten zunächst nicht zu einem Niedergang des Phänomens der Sklaverei, sondern zu einer Erschaffung eines neuen Typus, der sogenannten „Zweiten Sklaverei“. Das hinter diesem Begriff stehende Konzept haben besonders Dale Tomich und Michael Zeuske zur Beschreibung der strukturellen Andersartigkeit der Sklaverei nach 1800 verwendet.<sup>15</sup> Demnach handelte es sich bei dieser um eine „technisierte Plantagenwirtschaft mit ‚moderner‘ Massensklaverei und hochmobilen neuen Transportsystemen sowie einer Technik, die von Holz immer mehr zu Metall überging.“<sup>16</sup> Die „Zweite Sklaverei“ und der Konsum ihrer Produkte waren an allen Orten eng miteinander verbunden. Zu Hotspots entwickelten sich Gebiete, die vorher keine Zentren der atlantischen Wirtschaft waren: neben dem Süden Brasiliens, wo Kaffee produziert wurde, vor allem Kuba, welches in großem Ausmaß Zucker produzierte, und der Süden der USA, der auf die Produktion von Baumwolle spezialisiert war. Anstatt sich von einer fernen Regierung Vorschriften machen zu lassen, begannen mächtige Sklavenbesitzer in diesen Regionen nun damit, sich „selbst zu beherrschen“ und „den Staatsapparat auf den spezifischen Schutz ihrer Interessen und die Konsolidierung ihrer Autorität“ hin auszurichten.<sup>17</sup>

Eine Optimierung der Abläufe wurde auch für die Fahrten der Sklavenschiffe angestrebt. So diskutierten Ärzte, Sklavenhändler und Finanziers der Reisen in der gesamten atlantischen Welt Richtlinien für eine ausreichende Ernährung von Sklavinnen und Sklaven, um auf diese Weise effizientere Überfahrten zu er-

---

**14** In einer vergleichenden Untersuchung der Proviantierung von englischen, französischen und niederländischen Sklavenschiffen fanden Angus Dalrymple-Smith und Ewout Frankema heraus, dass französische und niederländische Sklavenschiffe ähnlich wie die brasilianischen, die nicht in die Untersuchung eingebunden waren, im Gegensatz zu den englischen Sklavenschiffen den Großteil der Nahrungsmittel bereits an die afrikanischen Küsten mitnahmen. Sobald britische Schiffe in Regionen südlich des Äquators Handel betrieben, erhöhte sich auch auf diesen Schiffen der Anteil der mitgebrachten Proviantierung. Eine vergleichende Studie der Proviantierung brasilianischer Schiffe, die nördlich beziehungsweise südlich des Äquators gehandelt haben, stellt leider noch ein Desiderat dar. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass Sklavenschiffe in beide Regionen den Großteil des Proviants mitnahmen und an den afrikanischen Küsten gegebenenfalls ergänzten. Siehe Angus Dalrymple-Smith/Ewout Frankema: *Slave Ship Provisioning in the long 18th Century: A Boost to West African Commercial Agriculture?*, in: *European Review of Economic History* 21 (2017), S. 185-235.

**15** Dale Tomich: *Through the Prism of Slavery: Labor, Capital, and World Economy*, Lanham 2003; Dale Tomich/Michael Zeuske: *The Second Slavery. Mass Slavery, World Economy and Comparative Microhistories*, in: *Review. A Journal of the Fernand Braudel Center* 31 (2008), 3, S. 91-100.

**16** Zeuske: *Sklavenhändler*, S. 398.

**17** Sven Beckert/Seth Rockman: *Introduction: Slavery's Capitalism*, in: Sven Beckert/Seth Rockman (Hg.): *Slavery's Capitalism. A New History of American Economic Development*, Philadelphia 2016, S. 1-27, hier S. 12 (Alle Übersetzungen, so nicht anders gekennzeichnet, stammen von der Autorin).

möglichen.<sup>18</sup> Neben den in diesem Rahmen erarbeiteten und verschriftlichten Richtlinien und Empfehlungen vertrauten Auftraggeber und Kapitäne indes auf das aus Erfahrung gewonnene Wissen der Schiffsköche, die oft jahrelang in diesem Geschäft tätig waren und ihre Kenntnisse an jüngere Seeleute ihrer eigenen sozialen Sphäre weitergaben.<sup>19</sup>

Allein unter der erfahrenen Aufsicht eines geübten Schiffskochs, der in der Lage war, die an Bord gebrachten Nahrungsmittel adäquat und in passenden Mengen zu verarbeiten, wurden hieraus Speisen, die die Gefangenen möglichst am Leben hielten. Wie auf allen Schiffsreisen (nicht nur) dieser Epoche stellte die begrenzte Haltbarkeit der Lebensmittel ein Problem, ihre Lagerung daher eine Herausforderung dar. Die gelagerten Bestände mussten regelmäßig kontrolliert und diejenigen Lebensmittel, die sich weniger haltbar zeigten, zuerst konsumiert werden. Insbesondere bei frischen Lebensmitteln wie Zitrusfrüchten und Gemüse galt es zu verhindern, dass eine Fäulnis einzelner Teile der Vorräte auf den gesamten Bestand übergriff. Zudem mussten die täglichen Mengen, die der Koch verarbeitete, genau mit dem Bedarf abgestimmt sein, damit die mitgeführten Vorräte einerseits nicht während der Fahrt zuneige gingen, andererseits keine Menschen an den Folgen eines Ernährungsmangels starben, obwohl noch Vorräte verfügbar gewesen wären.

Die genaue Zusammensetzung der Vorräte variierte von Schiff zu Schiff, doch die Praxis der Zubereitung war jeweils recht ähnlich. Die Nahrungsmittel, die im brasilianisch-portugiesischen Sklavenhandel hauptsächlich verwendet wurden, waren Reis, Bohnen und Maniok. Hieraus wurde in der Regel ein Brei gekocht, der nur bisweilen mit geringen Mengen an Salz, Palmöl oder Pfeffer gewürzt wurde.<sup>20</sup> Dieser wurde in Wasser so lange gekocht, bis er – im besten

---

18 Siehe hierzu etwa Jean-Barthélemy Dazille: *Observations sur le maladies des nègres, leurs causes, leurs traitements et les moyens de les prévenir*, Paris 1776; Alexander Falconbridge: *An Account of the Slave Trade on the Coast of Africa*, New York 1973 [ND London 1788]; André Nogueira: *Cativeiro e „enfermidades dos negros“ pelos cirurgiões régios Dazille e Vieira de Carvalho*, in: *Caderno de Resumos 5º Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional*, Porto Alegre 2011, S. 90-92.

19 Kochen wurde selten durch das Lesen von Büchern vermittelt, sondern durch Nachahmung. Siehe hierzu etwa Lilian Miranda Magalhães/Lígia Amparo da Silva Santos: *Corporeality and the Cooking of the Baianas de Acarajé*, in: Rizia de Cassia Vieira Cardoso/Michèle Companion/Stefano Roberto Marras (Hg.): *Street Food: Culture, Economy, Health and Governance*, New York 2014, S. 180-191; Eike-Christian Heine: *Die technisierten Körper der Erdarbeiter um 1900*, in: *Body Politics* 6 (2018), S. 229-258, hier S. 234.

20 Judith A. Carney/Richard Nicholas Rosomoff: *In the Shadow of Slavery. Africa's Botanical Legacy in the Atlantic World*, Berkeley 2009, S. 69. Palmöl war neben den Sklaven ein beliebtes Exportprodukt (siehe Kapitel 3), das nach dem Verbot der Sklaverei den Handel mit Menschen ersetzen sollte. Siehe hierzu Zeuske: *Sklavenhändler*, S. 66.

Fall – die Konsistenz einer Polenta hatte, dann gegebenenfalls mit etwas Fleisch und den genannten Gewürzen ergänzt.<sup>21</sup> Ein portugiesischer Arzt, der Ende des 18. Jahrhunderts auf einem Sklavenschiff von Luanda nach Brasilien mitfuhr, beschrieb das Essen der Gefangenen folgendermaßen:

„The food which is prepared for them is disagreeable and bad tasting, since they lack the necessary spices, including salt [...] their food consists of nothing more but Indian corn, beans, and manioc flour, all badly prepared and only half cooked.“<sup>22</sup>

Von Schiff zu Schiff unterschiedlich erhielten die Gefangenen darüber hinaus bis zu zweimal in der Woche etwas Pökelfleisch oder auch, vor allem im portugiesisch-brasilianischen Sklavenhandel, Trockenfisch (*bacalhão*), um für den Körper wichtige Nährstoffe zu erhalten.<sup>23</sup> Auch wenn der zuvor zitierte portugiesische Arzt keinen Unterschied zwischen auf dem Sklavenschiff zubereiteten Speisen wahrnahm, weil er sie sämtlich – vermutlich nicht zu Unrecht – als ungenießbar deklarierte, geben andere Quellen Hinweise darauf, wie wichtig kleinste Nuancen in der Zubereitung des Breis sein konnten. Probleme traten etwa dann auf, wenn das Hauptnahrungsmittel der Gefangenen ausgetauscht werden sollte. Für Menschen aus Oberguinea zum Beispiel machte Reis das Essen erst zu einer Speise („if rice is sometimes a food for most of us, for Upper Guineans food is rice“).<sup>24</sup> Nahrungsmittel hatten auch unter den Bedingungen der Sklaverei eine kulturelle Bedeutung und konnten nicht ohne Folgen beliebig ersetzt werden.<sup>25</sup> Berichte von Erhebungen von Sklaven auf Plantagen zeigen, dass Essen auch unter den Bedingungen der Sklaverei nicht nur „auf den

---

21 In anderen Regionen des Atlantiks wird der Maniokbrei auch als brette oder calalou bezeichnet. Siehe hierzu Londa Schiebinger: *Secret Cures of Slaves. People, Plants, and Medicine in the Eighteenth-Century Atlantic World*, Stanford 2017, S. 140.

22 Ebd., S. 203, Anm. 15.

23 Robert Edgar Conrad: *Children of God's Fire. A Documentary History of Black Slavery in Brazil*, Pennsylvania 1997, S. 36; Reis/Gomes/de Carvalho: *O alufá Rufino*, S. 101.

24 Walter Hawthorne: *From Africa to Brazil. Culture, Identity, and an Atlantic Slave Trade, 1600-1830*, New York 2010, S. 168. Ein anderes Beispiel, in dem Reis in der Bedeutung von Essen verwendet wird, nennt Sidney W. Mintz: *Die Zusammensetzung der Speise in frühen Agrargesellschaften. Versuch einer Konzeptualisierung*, in: Martin Schäffner (Hg.): *Brot, Brei und was dazu gehört. Über sozialen Sinn und physiologischen Wert der Nahrung*, Zürich 1992, S. 13-28, hier S. 19.

25 Grundnahrungsmittel werden fast nie geändert, weil dadurch „die Küche ihre kulturelle Eigenart“ verliert. Siehe hierzu Eva Barlösius: *Soziologie des Essens. Eine sozial- und kulturwissenschaftliche Einführung in die Ernährungsforschung*, Weinheim u. a. 2016, S. 137.

physischen Zwang“ zu reduzieren ist.<sup>26</sup> So berichtet Alexander von Humboldt von einer Sklavenrevolte auf einer Plantage auf Kuba, die ausgebrochen sei, weil den Sklaven der Verzehr von „jungem Mais“ vorenthalten werden sollte, da dieser für den Ausbruch einer Gelbfieberepidemie verantwortlich gemacht wurde.<sup>27</sup>

Finanziers der Reisen hatten ein naheliegendes Interesse daran, dass eine möglichst große Anzahl Gefangener die Überfahrt in einem Zustand überlebte, der die Menschen als Verkaufsobjekt lukrativ erscheinen ließ. Daher legten sie großen Wert darauf, dass ihre Gefangenen nicht weniger Nahrung erhielten als andere, etwa solche, die Besatzungsmitglieder mitführten, um diese für den eigenen Profit zu verkaufen. Manchen Seeleuten war es nämlich gestattet, auf eigene Rechnung Sklaven zu kaufen und an Bord zu bringen. Dort war es ihnen dann ein Leichtes, die eigenen Gefangenen in Hinsicht auf die Verpflegung zu begünstigen, weshalb in Briefen vor Abfahrt der Schiffe darauf hingewiesen wurde, dies nicht zu tun.<sup>28</sup>

Dass eine ausreichende Ernährung die Gesundheit der Sklaven und auch der Matrosen unterstützte, galt im 19. Jahrhundert als gesicherte Erkenntnis, die von vielen Ärzten im atlantischen Raum propagiert wurde.<sup>29</sup> Umstrittener war die Frage, wie genau eine solche adäquate Ernährung auszusehen hatte, und ob eine Versorgung mit den empfohlenen Nahrungsmitteln umsetzbar war. Um diese Werte zu ermitteln, wurden auf Erfahrungswerten basierende Kostsätze aufgestellt, an denen sich Schiffseigner orientieren konnten.<sup>30</sup>

Kenneth W. Stickers hat jene Berechnungen als „the cold mathematical logic of the slave trade – the spirit of capitalism“ bezeichnet.<sup>31</sup> Auch in Hinsicht auf die

---

26 Ebd.

27 Michael Zeuske: Doktoren und Sklaven. Sklavereiboom und Medizin als „kreolische Wissenschaft“ auf Kuba, in: *Saeculum* 65 (2015), S. 177-205, hier S. 185.

28 Arquivo Histórico do Itamaraty (AHI), Coleções Especiais, Lata 26, Maço 6, Pasta 2, (Prazeres, 1812).

29 Dazille: Observations; Falconbridge: Account; Nogueira: Cativoiro.

30 Für die europäische Geschichte sind diese Phänomene gut erforscht. Siehe z. B. Vera Hierholzer: *Nahrung nach Norm*, Göttingen 2006, S. 36 (mit Verweis auf Max Rubner: *Volksernährungsfragen*, Leipzig 1908, S. 13). Der Körper wurde dabei als Maschine gedacht. Hierbei handelt es sich um eine Vorstellung, die bereits im 17. Jahrhundert geläufig war. Siehe Jakob Tanner: *Fabrikmahlzeit. Ernährungswissenschaft, Industriearbeit und Volksernährung in der Schweiz, 1890-1950*, Zürich 1999, S. 54-57 u. 65. Später wurden Kostsätze aufgestellt, die sich am Energieverbrauch eines durchschnittlichen Arbeiters orientierten. Siehe hierzu das von Carl von Voit für einen durchschnittlichen Arbeiter aufgestellte Kostmaß: 118 g Eiweiß, außerdem 56 g Fett und 500 g Kohlehydrate, zusammen etwa 3.050 Kalorien und genügend Wasser. Nach Hierholzer: *Nahrung*, S. 34. Vgl. Barlösius: *Soziologie*, S. 60.

31 Kenneth W. Stickers: *The Spirit of Capitalism and the Caribbean Slave Trade*, in: *The Pluralist* 10 (2015), S. 194-204, hier S. 201.

Ernährung der Gefangenen strebte man die größtmögliche Verringerung des Einflusses kontingenter Faktoren an. Erfahrungswerte und Aufzeichnungen ermöglichten es den Sklavenhaltern, vor Beginn der Reise zu kalkulieren, welche Verluste durch schlechte hygienische Bedingungen und eine unzureichende Verpflegung entstehen konnten. Bereits britische Händler hatten das Geschäft nach und nach in weniger risikoreiche Spekulationsunternehmen verwandelt. Dadurch wurden die zu erwartenden Profite berechenbarer.<sup>32</sup> Auf britischen Plantagen in der Karibik nahmen Sklavenhalter oftmals viele Todesfälle in Kauf, da es ihnen lukrativer erschien, diese nach einigen Jahren zu ersetzen. Auf den Schiffen machte dieses Vorgehen keinen Sinn.<sup>33</sup> Eine solche Transformation des Geschäftes war schon deswegen notwendig, da viele Sklavenfahrten zunächst mit Hypotheken, einer bescheidenen Anzahlung und einer längeren Rückzahlungsfrist finanziert wurden.

In irgendeiner Weise humaner wurden Verschleppung, Gefangenschaft und Überfahrten hierdurch jedoch keinesfalls. Die Gefangenen waren auf den Schiffen schrecklichen Bedingungen und einer unmenschlichen Behandlung ausgesetzt. Diese äußerte sich in mehrfacher Hinsicht. Zunächst wurden die Menschen unter Deck auf engem Raum zusammengepfercht. Von Seiten der Bewacher war die Anwendung brutalster Gewalt ein alltäglicher Vorgang. Zudem wurden die Gefangenen in einer entmenslichenden Terminologie beschrieben, wobei der Wille erkennbar ist, diesen Menschen jegliche persönliche Individualität, bis hin zu ihren Namen, zu nehmen.<sup>34</sup> Zugleich jedoch – und hier verbirgt sich eine gewisse Spannung – durften die Versklavter die Befriedigung einer Reihe von Grundbedürfnissen der Gefangenen nicht vernachlässigen, um ihr Überleben zu sichern. Denn, wie bereits mehrfach anklang, fungierten die versklavten Menschen in diesem besonderen Produktionsprozess sowohl als Kapital als auch als Ware.<sup>35</sup> In diesen Zusammenhängen nahm der Schiffskoch eine Schlüsselfunktion an Bord des Schiffes ein.

---

**32** Beckert/Rockman: Introduction, S. 11.

**33** Stickers: Spirit, S. 201.

**34** Marcus Rediker: *The Slave Ship. A Human History*, London 2007; Marcus Rediker: *Gesetzlose des Atlantiks. Piraten und rebellische Seeleute in der frühen Neuzeit*, Wien 2017; Rebecca J. Scott/Jean M. Hébrard: *Freedom Papers. An Atlantic Odyssey in the Age of Emancipation*, Cambridge/Mass. 2014, S. 15; Zeuske: *Sklavenhändler*, S. 130 f.; Sowande M. Mustakeem: *Slavery at Sea. Terror, Sex, and Sickness in the Middle Passage*, Champaign 2016.

**35** Michael Zeuske: *Handbuch Geschichte der Sklaverei. Eine Globalgeschichte von den Anfängen bis zur Gegenwart*, Berlin u. a. 2013, S. 433.

### 3. Sklavenschiffsköche und *Quitandeiras*

Weil der Schiffskoch auf einem Sklavenschiff, wie dargelegt, eine so bedeutende Funktion einnahm, eignet sich die Untersuchung dieses Personenkreises und seines Arbeitsbereiches besonders gut, um neue Erkenntnisse sowohl für den Ablauf als auch für das Funktionieren des Sklavenhandels zu gewinnen. In dieser Hinsicht wird hier der Argumentation gefolgt, die João José Reis, Flávio dos Santos Gomes und Marcus Joaquim de Carvalho in einer wegweisenden Studie über den Sklavenschiffskoch Abuncare alias Rufino José Maria entwickelt haben, in der sie die Bedeutung des Schiffskochs an Bord eines Sklavenschiffes herausarbeiten konnten.<sup>36</sup> Die Arbeit der drei brasilianischen Forscher zu dem Koch Rufino José Maria hat insofern zu einer interpretativen Aufwertung der Stellung des Schiffskochs beigetragen, als dieser trotz seiner niedrigen Stellung innerhalb der Hierarchie der Mannschaften als eine der wichtigsten Personen an Bord angesehen werden kann. Da es auf jeder dieser Reisen mindestens einen Koch gab, ist klar, dass eine beträchtliche Anzahl von Menschen diesen Beruf ausübte. Diese Zahl ist noch höher, wenn man die vielen Frauen berücksichtigt, die unter den Gefangenen ausgewählt wurden, um die Köche zu unterstützen. Diese Frauen tauchten in offiziellen Dokumenten nicht auf und wurden für ihre Arbeit auch nicht bezahlt. Aufgrund ihres niedrigen Ranges und ihrer Position innerhalb der Besatzung stand der Beruf vielen Männern offen.<sup>37</sup> Die Besatzungen auf Sklavenschiffen waren sehr international. In Bezug auf den brasilianischen Sklavenhandel nach Rio de Janeiro zeigte Jaime Rodrigues, dass die beteiligten Männer aus Spanien, Frankreich, Italien und zumeist aus Portugal stammten. Seiner Analyse zufolge waren 17 Prozent der Seeleute die zwischen 1780 und 1863 zwischen Afrika und Brasilien reisten, in Afrika geboren.<sup>38</sup> Die meisten von ihnen kamen aus den Hauptschiffahrtshäfen des brasilianisch-portugiesischen Sklavenhandels, das heißt von der Gold- und Sklavenküste, aus Westzentralafrika oder aus Mosambik. Die Reeder hatten die Möglichkeit, bei der Rekrutierung der Köche auf verschiedene Formen der abhängigen Arbeit und unterschiedliche Rechtsstellung zurückzugreifen.<sup>39</sup>

---

<sup>36</sup> Reis/Gomes/de Carvalho: O alufá Rufino.

<sup>37</sup> Philip D. Morgan: Introduction, *Maritime Slavery*, in: *Slavery and Abolition* 31 (2010), S. 311–326, hier S. 313.

<sup>38</sup> Rodrigues: *De costa a costa*, S. 186 f.

<sup>39</sup> van der Linden: *Workers*, S. 41 f.; Seth Rockman: *Scraping By. Wage Labor, Slavery, and Survival in early Baltimore*, Baltimore 2009, S. 7f.

Für das hier vorgestellte Projekt wurde angestrebt, gut dokumentierte Fälle, wie den des bereits erwähnten Abuncare zu finden, auch um zu erkunden, ob die Arbeit auf See durch die hohe Mobilität und einige Freiheiten, die Seeleute hatten, die Aussicht auf den Aufstieg aus der Sklaverei erhöhte. Zu jenen Freiheiten gehörte unter anderem nach einem alten portugiesischen Privileg, die Erlaubnis, Waren auf eigene Rechnung mit an Bord nehmen zu dürfen, um diese am jeweiligen Zielort zu verkaufen. Im Jahr 1822 war Abuncare selbst als Sklave nach Brasilien gekommen, zunächst nach Salvador da Bahia und schließlich nach Rio de Janeiro, wo er als Koch auf einem Sklavenschiff anheuerte, nachdem es ihm zuvor gelungen war, seine Freiheit zu erkaufen.

Die Möglichkeiten räumlicher Mobilität und relativer Freiheit nutzte er indes nicht allein, um an den Anlegeorten an Afrikas Küsten Handel auf eigene Rechnung zu betreiben. Er besuchte dort bei verschiedenen Gelegenheiten zudem eine Reihe von Koranschulen. Aus seinem Lohn sowie den Gewinnen, die er in seiner Tätigkeit als Händler an Bord des Schiffes erwirtschaftete, konnte er ein kleines Vermögen aufbauen und sich schließlich im Jahr 1845 als muslimischer Geistlicher, Heiler und Wahrsager (*Alufá*) mit eigenem Haus und Sklaven in Recife im Nordosten Brasiliens niederlassen.<sup>40</sup>

Eine solche vertikale soziale Mobilität war – und dies zeigt, wie wichtig es ist, den Raum der Betrachtung über die Sklavenschiffe hinaus zu erweitern – nicht nur für Angehörige der Schiffsbesatzungen möglich. So hat Juliana Bareto Farias in ihrer Studie über Marktfrauen in Rio de Janeiro das Beispiel der Straßenverkäuferin Emilia Soares do Patricinio verfolgt, einer ursprünglich aus Westafrika stammenden Frau, die in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts nach Rio de Janeiro verschleppt wurde, wo sie viele Jahre in der Sklaverei verbrachte, bis sie sich 1839 ihre Freiheit erkaufen konnte. Anschließend war sie jahrelang Mieterin eines Verkaufsstandes auf dem zentralen Markt der Stadt, wo sie Gemüse und Hühner verkaufte. Als Emilia im Jahr 1885 starb, hinterließ sie ihren Erben drei Häuser, zwanzig Sklaven, Schmuck und eine beträchtliche Geldsumme.<sup>41</sup>

---

40 João José Reis/Flávio dos Santos Gomes/Marcus de Carvalho: *África e Brasil entre margens: Aventura e desventura do africano Rufino José Maria*, in: *Estudos Afro-Asiáticos* 26 (2004), S. 257–302; Reis/Gomes/de Carvalho: *O alufá Rufino*.

41 Farias: *Mercados; dies.: De escrava a Dona. A trajetória da Africana mina Emilia Soares do Patrocínio no Rio de Janeiro do século XIX*, in: *Locus. Revista de História* 18 (2002), S. 13–40; Kari E. Zimmerman: *Patrocínio, Emilia Soares de*, in: Franklin W. Knight/Henry Louis Gates (Hg.): *Dictionary of Caribbean and Afro-Latin American Biography*, Bd. 5, Oxford 2016, S. 90–91.

Die Fälle Abuncare und Emilia bilden allerdings nicht die Regel ab. Denn die große Mehrheit der in der Dissertation untersuchten Personen, insgesamt 220 Sklavenschiffsköche und zahlreiche *Quitandeiras*, die in hunderten Zeitungsannoncen Erwähnung finden, lebte trotz der Möglichkeit der Freilassung bis zu ihrem Lebensende in Sklaverei oder in Verhältnissen, die der Sklaverei ähnlich waren.

Neben den Optionen auf eine gewisse soziale Mobilität offenbaren die Beispiele der Arbeit auf den Sklavenschiffen und die der *Quitandeiras* eine Kombination verschiedener Arbeitsformen innerhalb des Systems der „Zweiten Sklaverei“. Fließende Übergänge zwischen Sklaverei und Lohnarbeit waren in den Städten und auf den Schiffen üblich. Ein sehr anschauliches Beispiel hierfür bilden die Fälle von Sklavinnen und Sklaven, die sogenannten *ganhadores*, die in relativer Autonomie auf den Straßen der Städte lebten und arbeiteten, ihren Besitzern jedoch wöchentlich einen vorher festgelegten Betrag bezahlen mussten, den sie selbst zu erwirtschaften hatten.<sup>42</sup> Eine wichtige Erkenntnis bildet in diesem Zusammenhang, dass „freie“ und unfreie Verkäuferinnen und -verkäufer von Nahrung Sklaverei und sozialer Marginalisierung keineswegs passiv gegenüberstanden, sondern durchaus in der Lage waren, als Angehörige einer disparaten Gruppe von Akteuren Nischen in der Makroökonomie der Städte und des Sklavenhandels zu besetzen. Eine Fülle von Beispielen zeigt, dass zahlreiche Sklavinnen es offenbar bevorzugten, auf den Straßen der Stadt zu arbeiten und ihre Besitzer mitunter sogar davon zu überzeugen versuchten, sie zur Arbeit dorthin zu entsenden. Nachvollziehen lassen sich diese Vereinbarungen zum Beispiel durch Anzeigen, die in den lokalen Tagungszeitungen erschienen. In einer solchen Annonce, die 1825 im *Diário do Rio de Janeiro* veröffentlicht wurde, verspricht etwa der Besitzer der entflohenen Sklavin Dionizia eine Belohnung für ihre Ergreifung. Aus dem Text wird deutlich, dass die Sklavin ihren Besitzer zuvor darum gebeten hatte, sie als *Quitandeira* auf den Straßen arbeiten zu lassen. Als der Besitzer diese Bitten abschlug, entschloss sich Dionizia offenbar zur Flucht aus seinem Haushalt, um sich selbst durchzuschlagen.<sup>43</sup>

Im Gegensatz zu den Verhältnissen auf den Schiffen wurde ein Großteil der Arbeiten in den Häfen von Frauen ausgeführt, weshalb etwa Philip D. Morgan

---

<sup>42</sup> Luiz Carlos Soares: Os Escravos de Ganho no Rio de Janeiro do Século XIX, in: *Revista Brasileira do História* 8 (1988), 16, S. 107-142.

<sup>43</sup> *Diário do Rio de Janeiro* (DRJ) vom 14. Januar 1825. Vgl. Soares: *Escravos*, S. 116.



Häfen als „places of female majority“ bezeichnet.<sup>44</sup> Gerade die belebten Viertel rund um den Hafen boten Frauen in Rio de Janeiro und anderen atlantischen Städten Möglichkeiten, um sich ökonomisch zu betätigen.

Die meisten der *Quitadeiras* arbeiteten an kleinen Ständen am Strand oder zogen als mobile Händlerinnen mit ihren Waren durch die Straßen der Stadt. Der auf diese Weise ermöglichte Zugang zu Geld, die in den iberischen Gebieten gängige Praxis des Freikaufs und die relativ gute ökonomische Lage, die in Rio de Janeiro aufgrund seiner Schlüsselposition im System der „Zweiten Sklaverei“ herrschte, ermöglichten in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts einer großen Anzahl von Menschen, sich freizukaufen.<sup>45</sup> Reiseberichte der Zeit, die oft aus der Feder von Europäerinnen und Europäern stammen, die Brasilien besuchten und Eindrücke aus dem alltäglichen Straßenbild aufmerksam festhielten, weisen auf eine große Anzahl von Sklavinnen als Straßenverkäuferinnen hin, wie auch Zeitungen, in denen Frauen als *Quitadeiras* angeboten wurden. Die Frauen hatten somit eine hohe Präsenz im Nahrungsmittelsektor der Stadt.

Ähnliche Befunde ergeben sich auch für andere Hafenstädte, wie eine Reihe von vergleichbaren Studien gezeigt hat. So konnte Seth Rockman am Beispiel Baltimores demonstrieren, welchen Platz Frauen in der Ökonomie der Stadt einnahmen: „In addition to birthing and raising the next generation of workers, women did the washing, feeding, sheltering, and provisioning necessary for any port to function.“<sup>46</sup> Es zeigt sich also, dass eine ausschließliche Konzentration auf die Arbeit, die auf den Sklavenschiffen geleistet wurde, insofern die tatsächlichen Verhältnisse im Ernährungssektor verschleiern würde, als gerade Sklavinnen in fast allen Bereichen der Nahrungsmittelversorgung des *Slavings*, in Afrika wie auch in Brasilien, einen enormen Anteil an den Subsistenz- und Reproduktionsarbeiten hatten. Ein beträchtliches Ungleichgewicht hinsichtlich

---

44 Vgl. Morgan: Introduction, S. 313.

45 Waldomiro Lourenço da Silva Júnior: Entre a escrita e a prática: direito e escravidão no Brasil e em Cuba, c.1760-1871, Diss., São Paulo 2015, <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8138/tde-21102015-124324/pt-br.php> [02.09.2020]. Das Hauptargument dieser Arbeit ist, dass die individuelle Freilassung, wie sie in beiden Zentren (Kuba und Brasilien) der „Zweiten Sklaverei“ möglich war, einzelnen Personen die Möglichkeit bot, den Sklavenstatus zu verlassen, und diese Möglichkeit damit Teil des Sklavereisystems war. Bereits Studien zur antiken Sklaverei haben gezeigt, dass es produktiver war, den Sklaven diese Form der sozialen Mobilität zu ermöglichen als sie ihr Leben lang in Sklaverei zu halten. John E. Moes: Comment, in: National Bureau of Economic Research (Hg.): Aspects of labor Economics, Princeton 1962, S. 247-256, hier S. 252. Vgl. van der Linden: Workers, S. 75, Anm. 31; Seymour Drescher: Abolition. A History of Slavery and Antislavery, Cambridge 2009, S. 267-293; Zeuske: Handbuch, S. 115 u. 128.

46 Rockman: Scraping By, S. 101.

der Repräsentation der Geschlechterverhältnisse in der Darstellung und Forschung der oftmals männlichen Sklavenhandelsgeschichten wird damit durch den Einbezug der *Quitandeira* aufgebrochen und unser Bild der „Zweiten Sklaverei“ damit entscheidend erweitert.

Insbesondere für Familien oder Einzelpersonen, die lediglich einen oder wenige Sklaven besaßen, konnte es ökonomisch sinnvoll sein, Sklavinnen zu kaufen. Die Investition in Sklavinnen und Sklaven eröffnete generell gute Chancen zum sozio-ökonomischen Aufstieg und stellte zudem die einfachste Möglichkeit dar, einen gewissen Reichtum zu akkumulieren.<sup>47</sup> So waren *Quitandeiras* in den vierziger Jahren des 19. Jahrhunderts, den Angaben im *Jornal do Commercio* nach, im Durchschnitt 300.000 Reis wert. Ein Vergleich dieses Wertes mit den möglichen Einkünften, die sich im Geschäft mit Nahrungsmitteln eröffneten, verdeutlicht, dass der Kauf einer solchen Sklavin überaus profitabel sein konnte.<sup>48</sup> In Verkaufsanzeigen, die in den Zeitungen Rio de Janeiros erschienen, wurden die ökonomischen Möglichkeiten, die der Kauf einer Sklavin eröffnen konnte, deutlich hervorgehoben, wenn etwa Sklavinnen damit angepriesen wurden, sie seien dazu imstande, 640 Reis pro Tag für ihre Besitzer zu verdienen.<sup>49</sup> Nach Angaben im *Jornal do Commercio* konnten Straßenverkäuferinnen zur Mitte des 19. Jahrhunderts hin im Durchschnitt 496 Reis verdienen, was einen durchschnittlichen Jahresverdienst von circa 150.000 Reis bedeuten würde.<sup>50</sup> Nimmt man diese Rechnung zum Maßstab, hätten die meisten der als *Quitandeiras* eingesetzten Frauen ihren Kaufpreis nach zwei Jahren wieder erwirtschaftet. Der Schluss liegt nicht fern, dass Sklavenbesitzer vor allem deswegen Frauen kauften, um sie als *Quitandeiras* einzusetzen. Männliche Sklaven wären in der Regel teurer gewesen, hätten dabei nicht zwangsläufig erfolgreicher als Straßenverkäufer gearbeitet und konnten zudem auch weitere Tätigkeiten ausführen, die unter Umständen profitabler waren. Gelegentlich finden sich auch Zeitungsanzeigen, in denen *Quitandeiras* selbst Sklavinnen und Sklaven zum Verkauf anbieten. So findet sich hier die Anzeige einer Frau, die auf der Santo

---

47 Frank: Dutra's World, S. 43.

48 *Jornal do Commercio* vom 18. Juni 1846.

49 Es sei indes zugestanden, dass derartige Angaben gerade in Werbeanzeigen geschönt dargestellt wurden.

50 Basierend auf einer einfachen Multiplikation des durchschnittlichen Verdiensts mit einer Anzahl von 25 Arbeitstagen im Monat ( $496 \times 25 \times 12 = 148.800$ ). Es ist anzunehmen, dass die *Quitandeiras* je Woche für einen Tag mit der Arbeit pausierten, da auch ihre Besitzer ein Interesse daran haben mussten, dass sie arbeitsfähig blieben, also Gelegenheit zur Regeneration erhielten.

Antonio-Straße Angú, ein brasilianisches Maisgericht, verkaufte und eine Sklavin namens Thereza zum Weiterverkauf anbot.<sup>51</sup>

Mit Blick auf die sozialen und ökonomischen Zusammenhänge, in denen *Quitandeiras* lebten und arbeiteten, gelang es Juliana Barreto Farias herauszuarbeiten, wie Verkäuferinnen, die auf den Märkten Rio de Janeiros ihr Auskommen verdienten, starke und stabile Netzwerke bildeten, die die Form konstruierter Verwandtschaftsbeziehungen annahmen. Diese Verbindungen scheinen überaus eng gewesen zu sein und über den Tod einzelner Mitglieder Bestand gehabt zu haben, wenn sie zu einer Vererbung von Vermögen „von Frau zu Frau“ (*Casamento de mulheres*) führten.<sup>52</sup> Während wir die Existenz solcher Netzwerke also beobachten können, kann daraus keine generelle Regel abgeleitet werden.<sup>53</sup>

Auch der Erkauf der Freiheit konnte diese Frauen nicht vor anderen Abhängigkeiten schützen. So verglichen Frauen vor Gericht, wenn sie ihre Scheidung einreichten, ihren Status oft mit dem Status einer Sklavin und prangerten damit nicht-institutionalisierte Formen unfreier Arbeit und unbezahlter Arbeit an, die sie für ihren männlichen Haushaltsvorstand leisten mussten.<sup>54</sup>

Der Verkauf von Nahrung auf den Straßen Rios bildete eine tief in das Leben der Stadt eingebundene Praxis, durch die die hieran beteiligten Akteure sich physische Räume in den Städten aneigneten. Die Auseinandersetzungen und Prozesse des Aushandelns, die hieraus folgten, sind als Machtkämpfe zu verstehen. Diese fanden vor dem Hintergrund einer allgemeinen Veränderung städtischer Räume statt, für die wiederum der transatlantische Sklavenhandel eine bedeutende Rolle spielte, indem er solche Transformationen urbaner Räume begünstigte, und unter seinem Einfluss Alltagspraktiken neu konstituiert wurden.<sup>55</sup> Infolge der massiven Kapitalakkumulation durch die Profite im Sklaven-

---

51 DRJ vom 30. August 1841.

52 Farias: Mercados, S. 201 f.

53 Für gegenteilige Fälle siehe: DRJ vom 16. April 1825; DRJ vom 21. August 1825.

54 Vgl. hierzu Zeuske: Handbuch, S. 132f.; Marcel van der Linden: *Dissecting Coerced Labor*, in: ders./Rodríguez García (Hg.): *On Coerced Labor: Work and Compulsion after Chattel Slavery*, Leiden 2016, S. 293-322, hier S. 296 („Aristotle implicitly presumed that *all* members of the *oikos* (the household as a patriarchal community) performed ‘free labour’, but from a feminist perspective such a view is untenable of course. The male household head does indeed work for his family without having to submit to others. But women, children and servants working under his authority are *not* free; they, too, work and are subject to the authority of another, in this case the patriarch.“ Hervorhebung im Original.). Siehe bereits Moses Finley: *Ancient Slavery and Modern Ideology*, New York 1980, S. 67.

55 Martina Löw: Raum. Die topologischen Dimensionen der Kultur, in: Friedrich Jaeger/Jörn Rüsen (Hg.): *Handbuch der Kulturwissenschaften*, Bd. 1: Grundlagen und Schlüsselbegriffe, Stuttgart 2004, S. 46-59, hier S. 47 f.

handel und den mit Sklavenarbeit erwirtschafteten Produkten wurde die Stadt Rio de Janeiro mehr und mehr privatisiert und die Straßen kontrolliert. Investoren, die im Sklavenhandel und durch die Arbeitsleistungen von Sklavinnen und Sklaven ein hohes Vermögen erzielt hatten und Anlagemöglichkeiten für überschüssiges Kapital suchten, fanden diese in Rio de Janeiro. Anhand des Beispiels Rio de Janeiros zeigt sich besonders deutlich die Kapitalisierung des städtischen Raumes.<sup>56</sup> Diese Entwicklungen hatten spürbare Auswirkungen auf die lokalen urbanen Räume, in denen sich die *Quitandeiras* bewegten, etwa in Gestalt deutlich erhöhter Mieten für Marktstände, die sich manche Frauen nicht mehr leisten konnten. Der gut belegte Fall eines Standes am Praia do Peixe, dessen Miete sich die lokale Verkäuferin nach einer Renovierung nicht mehr leisten konnte, bildet hierfür lediglich ein Beispiel.<sup>57</sup> Die Möglichkeit eines sozialen Aufstiegs, der Individuen wie der bereits erwähnten Emilia Soares gelungen war, wurden durch eine voranschreitende Kapitalisierung des Raumes zunehmend schwieriger, was sich ab der Mitte des 19. Jahrhunderts immer deutlicher bemerkbar machte.<sup>58</sup> Nach dem Verbot der Sklaverei im Jahr 1888 verschwanden viele der Frauen, die zuvor auf den Straßen der Städte sichtbar gewesen waren, nun in privaten Haushalten, wo sie als Hausangestellte arbeiteten.<sup>59</sup> Henrique Espada Lima erkennt hier eine Entwicklung der Straße hin zu einem „masculine and whitened space“.<sup>60</sup> Auf diesen Prozess weist auch Zephyr Frank hin, der indes ebenfalls die beträchtlichen ökonomischen Möglichkeiten betont, die sich zuvor infolge des Zuflusses von Kapital aus dem Sklavenhandel auch für Sklavinnen und ehemalige Sklavinnen eröffnet hatten. Für ihn stellt sich 1850 als eine entsprechende Zäsur dar.<sup>61</sup>

---

56 David Harvey: *Rebel Cities. From the Right to the City to the Urban Revolution*, New York 2012.

57 Zur Stadt als Ware siehe Henri Lefebvre: *Die Revolution der Städte*, München 1972, S. 114.

58 Frank: *Dutra's World*, S. 4 u. 6f. „Dutra's world, in which a paradox of high wages and relatively cheap slaves existed side by side, was doomed for three reasons. First, the slave trade could not last forever. The definitive suppression in 1850 was only a matter of time, and the slave trade had been technically illegal since 1831. Low-cost slaves were a temporary phenomenon that greatly abetted social mobility for middling wealthholders who were able to extract high returns from the labor of their slaves. Second, standard economic theory explains why a high-wage, relatively mobile social environment drew increasing numbers of immigrants to Rio de Janeiro, as well as the effect this demographic shift had on the city. As the foreigners continued to flood Rio, downward pressure was placed on wages and upward pressure was placed on property values as the profile of immigrants shifted from owners and employers to workers. The so-called wage-rental ratio fell as a result.“ (Frank: *Dutra's World*, S. 69).

59 Henrique Espada Lima/Fabiane Popinigis: *Maid, Clerks, and the Shifting Landscape of Labor Relations in Rio de Janeiro, 1830s-1880s*, in: *International Review of Social History* 62 (2017), S. 45-73, hier S. 70.

60 Ebd.

61 Frank: *Dutra's World*, S. 5.

#### 4. Transatlantische Ernährungspraktiken in Rio de Janeiro

Nicht nur bildeten *Quitandeiras* ein nicht zu übersehendes Element im Straßenbild Rio de Janeiros, auch der Komplex der Ernährung selbst stellte nicht nur eine Notwendigkeit, sondern auch einen ganz wesentlichen Bestandteil des sozialen und kulturellen Lebens der Menschen dar, die in den atlantischen Städten lebten. Dies zeigt sich in der Verwendung bestimmter Nahrungsmittel, noch mehr aber in den spezifischen Formen ihrer Zubereitung sowie ihrer Distribution.

Für die Tradierung des Wissens von verschiedenen Gerichten sowie von Kochpraktiken und letztlich auch für das Entstehen transatlantischer Esskulturen in den Amerikas war die Tätigkeit von Köchinnen und Köchen von zentraler Bedeutung. Auch dieser Komplex wurde in meiner Dissertation eingehend untersucht, wobei wieder Rio de Janeiro als Fallbeispiel diente. Allerdings hätten auch afrikanische Hafenstädte wie Luanda näher untersucht werden können, da Sklavenschiffsköche und *Quitandeiras* auf beiden Seiten des Atlantiks Akteure in der Konstruktion sogenannter „Atlantic communities“ waren. Robin Law versteht darunter die wechselseitigen Beziehungen zwischen Menschen auf beiden Seiten des Atlantiks, die zentral für ihr soziales Leben und ihre kulturelle Identität waren.<sup>62</sup> Weitere Forschungen auf diesem Gebiet stellten daher ein lohnenswertes Unterfangen dar.

Im Gegensatz zu den recht eingeschränkten Bedingungen an Bord der Sklavenschiffe boten die Häfen Arbeiterinnen und Arbeitern größere Spielräume, die sich auch hinsichtlich des Konsums von Nahrungsmitteln und Speisen in Rio de Janeiro offenbarten. Denn wie auch anderswo handelte es sich hierbei um einen aktiven Prozess der Auswahl favorisierter Produkte.<sup>63</sup> Gerade die Angehörigen weniger privilegierter gesellschaftlicher Schichten waren hierbei in ihren Entscheidungsmöglichkeiten selbstredend nicht völlig frei, sondern in hohem Maße an ihre ökonomischen Möglichkeiten gebunden.<sup>64</sup>

---

62 Robin Law: Ouidah as a Multiethnic Community, in: Jorge Cañizares-Esguerra/Matt D. Childs/James Sidbury (Hg.): *The Black Urban Atlantic in the Age of the Slave Trade*, Philadelphia 2013, S. 42-62, hier S. 44. Siehe zudem Robin Law/Kristin Mann: *West Africa in the Atlantic Community. The Case of the Slave Coast*, in: *The William and Mary Quarterly* 56 (1999), S. 307-334; Robin Law: *The Port of Ouidah in the Atlantic Community, 17th to 19th Centuries*, in: Horst Pietschmann (Hg.): *Atlantic History. History of the Atlantic System 1580-1830*, Göttingen 2002, S. 349-364. Zu Francisco de Souza siehe Robin Law: *Francisco Félix de Souza in West Africa. 1820-1849*, in: José C. Curto/Paul E. Lovejoy (Hg.): *Enslaving Connections. Western Africa and Brazil during the Era of Slavery*, Amherst u.a. 2003, S. 189-213.

63 Emma C. Spary: *Eating the Enlightenment. Food and the Sciences in Paris*, Chicago 2012, S. 291.

64 Pierre Bourdieu: *Die feinen Unterschiede. Kritik der gesellschaftlichen Urteilskraft*, Frankfurt a.M. 2014<sup>24</sup>, S.290.

Der jeweilige soziokulturelle Hintergrund sowie der Wohnort waren und sind stets maßgeblich entscheidend dafür, was, wo und wie Menschen Speisen zu sich nehmen. Für eine hochmobile Arbeiterschaft, die sich während ihrer Arbeitszeit sowie danach mit Nahrung versorgen wollte, stellte das auswärts Essen wohl schlicht die praktikabelste Option dar, gerade für Sklaven (*ganha-dores*) und entflohene Sklaven, die oftmals keinen Zugang zu einer eigenen Küche hatten. Letztere teilten oftmals Wohnräume mit anderen, oder sie schliefen auf den Straßen beziehungsweise in Booten am Strand – wie etwa ein 48-jähriger Mann aus São Tomé, von dem das *Jornal do Commercio* berichtet, dass er in einem Ruderboot am D. Manuel-Strand schlief.<sup>65</sup> Auch Seeleute gehörten zu ihren wichtigsten Kunden. Diese lebten in der Regel lediglich für einige Tage in der Stadt und besaßen in vielen Fällen keinen festen Wohnsitz an Land. Sie gaben ihr frisch erworbenes Geld zu großen Teilen rund um die Häfen für Speisen und alkoholische Getränke aus, nachdem sie während der Wochen auf See hierzu nicht nur keine Gelegenheit gehabt hatten, sondern auch einer eintönigen Ernährung ausgesetzt waren.

Diesem Bedarf konnten Straßenverkäuferinnen und Straßenverkäufer gut begegnen, da sie in der Lage waren, ihre Kunden, die nahe des Hafens lebten und arbeiteten, oder nur für kurze Zeit in der Stadt waren, mit Nahrung zu versorgen, ohne dass die Kunden große Umwege in Kauf nehmen mussten. *Quitandeiras* boten Speisen zudem oftmals zu niedrigen Preisen an. Welchen Anteil ihres Einkommens diese Menschen für Nahrungsmittel ausgegeben haben, lässt sich rückblickend nur schwer abschätzen. Zephyr Frank hat die Ausgaben für einen Sklaven im Monat um die 7.000 Reis geschätzt, wobei die Hälfte der Summe in die Versorgung mit Nahrungsmitteln geflossen sein soll.<sup>66</sup> Studien zu anderen Regionen konnten nahelegen, dass städtische Arbeiterhaushalte prozentual mehr Geld für Nahrung ausgegeben haben als etwa Bürgerhaushalte.<sup>67</sup> Es ist davon auszugehen, dass Sklavinnen und Sklaven, die auf den Straßen arbeiteten, wenig Spielraum für Ausgaben hatten. Den Großteil von dem, was nach den Abgaben an den Besitzer übrigblieb, werden sie in Nahrungsmittel investiert haben müssen.

---

<sup>65</sup> *Jornal do Commercio* vom 16. September 1845.

<sup>66</sup> Frank: *Dutra's World*, S. 113.

<sup>67</sup> Jürgen Kocka: *Arbeiterleben und Arbeiterkultur. Die Entstehung einer sozialen Klasse*, Bonn 2015, S. 114.

Wie auch in anderen amerikanischen Hafenstädten des 19. Jahrhunderts übten vor allem europäische Konsumgewohnheiten in Rio de Janeiro einen großen Einfluss aus. Die besondere Rolle, die Rio de Janeiro in der weiteren Entwicklung des transatlantischen Sklavenhandels einnahm, verstärkte den Einfluss, den *Quitandeiras* als Straßenverkäuferinnen auf die Ausbildung und Weiterentwicklung städtischer Esskultur(en) und spezifischer kulinarischer Praktiken hatten.

ErnährungshistorikerInnen wie Maren Möhring plädieren dafür, die Bedeutung des Einflusses von Migrantinnen und Migranten für den Wandel von Essgewohnheiten nicht zu unterschätzen. Demnach ließen sich diese Prozesse „als zentrale Elemente einer sowohl sozioökonomischen als auch kulturell verstandenen Globalisierung begreifen.“<sup>68</sup> In Rückgriff auf diese Ergebnisse wird in neueren Ansätzen der Versuch unternommen, die in den Americas entstandenen Kulturen jenseits einer Dichotomie zwischen den Debatten um Kreolisierung und Persistenz zu analysieren.<sup>69</sup> Exemplarisch sollen die Perspektiven dieses Ansatzes im Folgenden am Beispiel des bereits erwähnten Gerichts *Angú* gezeigt werden.<sup>70</sup>

In den als Quellengruppe bereits erwähnten Reiseberichten wird *Angú* als Grundnahrungsmittel der Sklaven beschrieben, so etwa in der Schrift Adèle Toussaint-Samsons, einer französischen Reisenden, die Mitte des 19. Jahrhunderts Brasilien bereiste.<sup>71</sup> Die Zubereitung des *Angú*, das in anderen Regionen der atlantischen Welt *Fufu* genannt wird, ist ein arbeitsintensiver Prozess. Zunächst muss hierfür Maniok oder Mais in Wasser gekocht werden, um es dann

---

68 Maren Möhring: Fremdes Essen. Die Geschichte der ausländischen Gastronomie in der Bundesrepublik Deutschland, München 2012, S. 16. Globalhistoriker im Allgemeinen weisen darauf hin, dass sozialer Wandel durch den Austausch zwischen verschiedenen Gruppen hervorgerufen wird. Siehe etwa Sebastian Conrad: *What is Global History?*, Princeton 2016, S. 101.

69 Diesen Anspruch erheben etwa Kristin Mann: *Shifting Paradigms in the Study of African Diaspora and of Atlantic History and Culture*, in: *Slavery and Abolition* 22 (2001), S. 3–21; James Sidbury/Jorge Cañizares-Esguerra: *Mapping Ethnogenesis in the Early Modern Atlantic*, in: *The William and Mary Quarterly* 68 (2011), S. 181–208. Zur Forschungsdiskussion über Kontinuität und Transformation siehe auch Christine Hatzky: *Kontinuitäten und Transformationen afrikanischer Kulturen in der atlantischen Welt. Debatten um Sklaverei und Postemanzipationsgesellschaften*, in: *Periplus. Jahrbuch für außereuropäische Geschichte* 20 (2010), S. 18–36, hier S. 21–29.

70 Zur Entstehung von Lokalküchen in Brasilien und der Karibik siehe auch: Martina Kaller-Dietrich: *Globalgeschichte des Essens im Südatlantik. Vom „Columbian Exchange“ zur Entstehung afroamerikanischer Lokalküchen in der Karibik und in Brasilien*, in: Ulrike Schmieder/Hans H. Nolte (Hg.): *Atlantik. Sozial- und Kulturgeschichte in der Neuzeit*, Wien 2010, S. 48–65, hier S. 54–56. Vgl. Jürgen Osterhammel/Niels P. Peterson: *Geschichte der Globalisierung. Dimensionen, Prozesse, Epochen*, München 2013.

71 Adèle Toussaint-Samson: *A Parisian in Brazil*, Boston 1891, S. 41.

unter fortgesetztem Umrühren zu zerstampfen, bis das Gemisch eine klebrige Masse bildet. Deren Konsistenz ist derjenigen von zerstampften Kartoffeln nicht unähnlich, wobei *Angú* noch zäher ist. Diese Masse kann dann mit verschiedenen Zutaten serviert werden.<sup>72</sup> Die zentrale Bedeutung von Grundnahrungsmitteln bei der Zubereitung von *Angú* zeigt deutlich die Verortung dieses Gerichtes in der nicht gehobenen Küche, in der Zutaten wie Fleisch, Fisch und Salat an Bedeutung gewinnen.<sup>73</sup> Nach der Beschreibung eines weiteren Reisenden namens Jean-Baptiste Debret wurde *Angú* aus folgenden Zutaten zubereitet:

„In seinem höchsten Verfeinerungsgrad besteht es aus verschiedenen Fleischstücken, Herz, Leber, Rinderlunge, Zunge, Mandeln und anderen Teilen des Kopfes mit Ausnahme des Gehirns, die klein geschnitten werden und denen Wasser, Schmalz, Palmöl, goldene Farbe und ein Geschmack von frischer Butter, Okra, schleimiges und leicht säuerliches Gemüse, Rübengrün, grüner oder gelber Paprika, Petersilie, Zwiebel, Lorbeerblätter und Tomaten mit Petersilie vermischt hinzugefügt werden; wird das Ganze auf die erforderliche Konsistenz gekocht.“<sup>74</sup>

Die Zubereitung variierte in Abhängigkeit von der Verfügbarkeit bestimmter Zutaten.<sup>75</sup> Hierzu gehörten, wie erwähnt, in Brasilien, Maniok oder Mais als Hauptzutaten, die zur Herstellung einer schmackhafteren Mahlzeit etwa um eine stärkehaltige Sauce aus verschiedenen Zutaten ergänzt werden konnte.<sup>76</sup> Bei der Zubereitung dieser Sauce war besonders Palmöl aus Westafrika (*azeite de dendé*) eine unverzichtbare Zutat, um den gewünschten Geschmack zu erzielen. Die bereits erwähnte Toussaint-Samson hielt fest, dass diejenigen Afrikaner, die besonders viel Wert auf den Geschmack ihrer Speisen legten, jegliche Nahrung, die sie zu sich nahmen, mit einer fettigen Substanz würzten, die sie „azeite de dindin“ nannten.<sup>77</sup>

---

72 Carney/Rosomoff: Shadow, S. 180.

73 Barlösius: Soziologie, S. 132 u. 136.

74 Vgl. Jean-Baptiste Debret: Viagem Pitoresca e Histórica ao Brasil (1816-1831), 2 Bde., São Paulo 1940, S. 228.

75 Hans Jürgen Teuteberg: Die Revolution am Esstisch. Neue Studien zur Nahrungskultur im 19./20. Jahrhundert, Stuttgart 2004, S. 64.

76 Der Core-Fringe-Legume-Hypothese nach, die Sidney Mintz entwickelt hat, wird ein „Kern“ von 70 bis 80 Prozent von Grundnahrungsmitteln mit einem „Rand“ kombiniert, der Geschmack, oft Früchte und Gemüse, je nach regionaler und saisonaler Verfügbarkeit kombiniert. Siehe hierzu etwa Mintz: Zusammensetzung, S. 17 f.

77 Toussaint-Samson: Parisian, S. 41.



Die Verbreitung der Speise lässt sich auch daran ablesen, dass kaum zufällig in den Tageszeitungen Rio de Janeiros häufig an *Angú*-Verkäufer gerichtete Angebote für Palmöl annonciert wurden.<sup>78</sup> Dieses wurde aus Westafrika importiert.<sup>79</sup> Zwischenhändler, Reisende und Teile der Schiffsbesatzungen überquerten den Atlantik häufig und hatten daher Zugang zu verschiedenen Märkten, was sie wiederum in die Lage versetzte, gefragte Güter – wenngleich in der Regel in kleineren Mengen – mitzuführen.<sup>80</sup> Die Bedeutung dieser Nahrungsmittel als Zutaten in häufig konsumierten Speisen, wie eben des westafrikanischen Palmöls, erklärt sich auch durch seine Eigenschaft als „agent of memory“.<sup>81</sup> Über den Konsum von gewohnten Speisen konnten Verbindungen zu den Herkunftsregionen der Menschen nicht erhalten, aber doch immerhin sinnlich erfahren werden. Es stellt daher im Grunde keine große Überraschung dar, dass der Einfluss von tausenden Migrantinnen und Migranten, die unter Zwang nach Rio de Janeiro gekommen waren, auch die Verbrauchsgewohnheiten in diesen Städten änderte. Denn, wie Pierre Bourdieu zu Recht anmerkt, haben

---

78 Siehe *Jornal do Commercio* vom 10. Juli 1835; *Jornal do Commercio* vom 16. Juli 1830; *Jornal do Commercio* vom 27. September 1836.

79 AHI, Rio de Janeiro, lata 13, maço 1 (Emilia). Der Import von Palmöl konnte offenbar auch für Seeleute ein lukratives Geschäft darstellen. So führte der afrikanische Matrose Jorge, der auf dem Sklavenschiff *Emilia* arbeitete, „azeite de dendé“ mit sich. Vgl. Robin Law: Trade and Politics behind the Slave Coast, in: *The Journal of Africa History* 24 (1983), S. 321–348 und siehe *Jornal do Commercio* vom 10. Juli 1835. Zum Palmöl siehe auch Kurt Berger/Susan M. Martin: Palm Oil, in: Kenneth F. Kiple (Hg.): *The Cambridge World History of Food*, Bd. 1, Cambridge 2000, S. 397–411.

80 Gabriela Sampaio: Africanos em tranísto entre Salvador e Rio de Janeiro nas últimas décadas do século XIX, in: George Evergton Sales Souza/Giuseppina Raggl/Hugo Ribeiro (Hg.): *Salvador da Bahia. Retratos de uma cidade atlântica*, Salvador u. a. 2016, S. 325–352. Vgl. Arjun Appadurai: Globale ethnische Räume: Bemerkungen und Fragen zur Entwicklung einer transnationalen Anthropologie, in: Ulrich Beck (Hg.): *Perspektiven der Weltgesellschaft*, Frankfurt a. M. 1998, S. 11–40, hier S. 14 f.; Appadurai zeigt die Änderung des Konsumverhaltens am Beispiel Bombays aufgrund von Waren, die durch mobile Personen eingeführt werden. Auch er hält Matrosen für wichtige Akteure dieses Schmuggels. Da seine Studie zeithistorischer Natur ist, kommen bei ihm noch Akteursgruppen hinzu, die es im 19. Jahrhundert noch nicht gab. „Diese importierten Waren verändern in den betreffenden Städten selbstverständlich das Konsumverhalten. Häufig landen diese auf dem Luft- oder Seeweg eingeschmuggelten Güter auf den ‚grauen‘ Märkten der Straßen Bombays. Auf diesen grauen Märkten (ein Ausdruck, den ich wähle, weil er den quasi legalen Charakter jener Abläufe benennt), können die Mittelklasse von Bombay oder das Lumpenproletariat der City Waren verschiedenster Art einkaufen. Die Skala reicht von einer Stange Marlboro-Zigaretten bis zu Old Spice Rasiercreme oder Madonna-Kassetten. Ähnliche graue Wege werden nicht selten von schmuggelnden Matrosen, Diplomaten oder den Stewardessen von Fluggesellschaften beschritten, Personen also, die ein Land routinemäßig betreten oder verlassen können. Sie stellen sicher, dass die grauen Märkte von Bombay, Madras oder Kalkutta regelmäßig mit Gütern aus dem Westen beliefert werden und ebenso regelmäßig mit Gütern aus dem Nahen Osten, aus Hongkong und Singapur.“

81 Hasia R. Diner: *Hungering for America. Italian, Irish, and Jewish Foodways in the Age of Migration*, Cambridge 2003, S. 8.

Geschmacksvorlieben in Hinsicht auf Speisen ohne Zweifel einen starken Einfluss auf die Formierung menschlicher Identität: „Im Geschmack für bestimmte Speisen dürfte wohl das von Kleinauf gelernte, das am längsten dem Fernsein oder gar Zerfall der angestammten Welt widersteht und die Sehnsucht an sie wach hält, den stärksten und nachhaltigsten Niederschlag finden [...]“<sup>82</sup>

Bis in die Gegenwart bewerben Restaurantbesitzer *Angú* zudem als ideale Speise für Arbeiterinnen und Arbeiter, da sie geeignet sei, genug Energie zu liefern, um durch einen langen Arbeitstag zu kommen, ohne Hunger zu leiden.<sup>83</sup>

Die kulturelle Bedeutung, die jene Speisen für viele Menschen hatten, führte indes keineswegs zu einer Hochschätzung seitens Außenstehender. Denn auch wenn – oder vielleicht, gerade weil – viele Menschen diese Nahrungsmittel konsumierten, wurden sie von anderen als inferiore Speisen deklariert. Auch Toussaint-Samson klassifiziert die Konsumenten, indem sie darauf hinweist, dass für gewöhnlich besonders die niedrigeren gesellschaftlichen Schichten Nahrung auf der Straße zu sich nähmen.<sup>84</sup> Diese Form des Street Food, das die *Quitadeiras* verkauften, wurde allerdings nicht allein von Mitgliedern unterer sozialer Schichten konsumiert.

So findet sich *Angú* sogar auf einer Menükarte eines vom Kaiser Dom Pedro II. ausgerichteten Mittagessens im Casino Fluminense im Jahr 1886 (vgl. Abb. 1), was zeigt, dass das Gericht nicht nur auf den Straßen, sondern bald auch bei anderen Anlässen konsumiert wurde.<sup>85</sup> Auf dieser Speisekarte wird es als *Angú da Quitadeira do Largo do Sé* (Legítimo) aufgeführt, eine Bezeichnung die seine afrikanische Herkunft betont. In dem Kochbuch mit dem Titel *O cozinheiro Imperial*, das 1843 in Rio de Janeiro veröffentlicht wurde, wird hingegen bereits der brasilianische Ursprung des Gerichtes hervorgehoben,

---

<sup>82</sup> Bourdieu: Unterschiede, S. 141.

<sup>83</sup> Siehe etwa <http://www.angudogomes.com.br/o-famoso-angu> [03.09.2020]. Hierbei handelt es sich um die Webseite eines Restaurants, das von einem Portugiesen im Jahr 1950 eröffnet wurde. Der Informationstext hebt die lange Geschichte des *Angú* hervor, erwähnt dabei auch die afrikanische Herkunft des Gerichts sowie seine Verbindung zu einem typischen Lebensstil von Angehörigen der Arbeiterklasse in der Hafengegend.

<sup>84</sup> Toussaint-Samson: Parisian, S. 41.

<sup>85</sup> Francisco Lellis/André Boccatto: Os Banquetes do Imperador. Menus colecionados por Dom Pedro II. Receitas e Historiografia da Gastronomia no Brasil do século XIX, São Paulo 2013, S. 223. Kaiser Dom Pedro II. hatte eine Leidenschaft für das Sammeln von Menükarten der für ihn ausgerichteten Festessen. 1059 dieser Speisekarten sind überliefert und in der Biblioteca Nacional in Rio de Janeiro zu finden. Die oben genannten Autoren veröffentlichten 130 ausgewählte Menükarten in ihrem Buch.



Abbildung 1: O bello e succulente almoço, in: Francisco Lellis/André Boccato: Os Banquetes do Imperador. Menus colecionados por Dom Pedro II. Receitas e Historiografia da Gastronomia no Brasil do século XIX, São Paulo 2013, S. 223.

indem es dort als „*Angú á Brasileira*“ bezeichnet wurde – ein Anzeichen für den Wandel der Esskultur.<sup>86</sup>

Nicht nur die Speisen selbst, sondern auch die Orte des Konsums werden in der Arbeit analysiert. Konsumenten im Brasilien des 19. Jahrhunderts hatten dabei durchaus besondere Erwartungen in Hinsicht des Verkaufs durch die *Quitandeira* selbst. Die Interaktion mit den Kunden, das Singen und Schreien, sowie ihre charakteristische Kleidung, die aus farbigen Kleidern, einem Turban sowie einem sogenannten *pano da costa* über den Schultern bestand, erregten die Aufmerksamkeit der Kunden.<sup>87</sup> Die Stände der *Quitandeiras* wurden zu wichtigen Räumen für das Zusammenkommen von Angehörigen eines bestimmten Milieus der Hafenstädte.

## 5. Ausblick

Durch die Betrachtung des Sklavenhandels aus den Gar- und Schiffsküchen heraus konnten Erkenntnisse über zwei Akteursgruppen gewonnen werden – Sklavenschiffsköche und *Quitandeiras*. Deren Arbeit war fundamental für den transatlantischen Sklavenhandel und die Entstehung transatlantischer Ernährungspraktiken. Der Erfolg der großen und einflussreichen Sklavenhändler und Finanziers war immer abhängig von diesen Arbeiterinnen und Arbeitern, weil sie für die Reproduktion menschlicher Arbeitskraft, das Kochen und Ernähren, zugleich ein zentrales und enorm arbeitsintensives Element darstellten.

Zudem konnte die Heterogenität beider Gruppen sowie subtile Übergänge zwischen diversen Formen von Arbeit demonstriert werden. So waren viele Köche und *Quitandeiras* ehemalige Sklaven, die sich freigekauft hatten. Gerade in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts boten der Sklavenhandel wie auch die urbanen Räume der Hafenstädte Möglichkeiten zum sozialen Aufstieg. Zugleich haben die Akteure, denen ein solcher Aufstieg gelang, zur Stabilisierung des Systems der „Zweiten Sklaverei“ beigetragen. Im Zeitalter der Postemanzipation etablierten sich, parallel zum Weiterbestehen der institutionalisierten

---

<sup>86</sup> Cozinheiro Imperial ou Nova arte do Cozinheiro e do Copeiro. Em todos os seus ramos [...], Rio de Janeiro 1887, S. 57.

<sup>87</sup> Soares: *Escravos*; Christina F. Rosa: *Brazilian Bodies and Their Choreographies of Identification*, Basingstoke 2015, S. 128. Vgl. Toussaint-Samson: *Parisian*, S. 44.

Form der Sklaverei, andere Formen unfreier Arbeit. Durch die Fokussierung auf die Ernährung konnte gezeigt werden, dass für Menschen die Arbeit im Ernährungssektor nicht nur einen ökonomischen und versorgenden, sondern auch einen kulturellen Aspekt hatte. *Quitandeiras* schufen städtische Räume, in denen sich Menschen trafen, kommunizierten und gemeinsam Speisen verzehrten.





Melina Teubner

## **Die »zweite Sklaverei« ernähren**

Sklavenschiffsköche und  
Straßenverkäuferinnen im  
Südatlantik (1800-1870)

320 Seiten, kartoniert

Erscheinungstermin: 14.04.2021

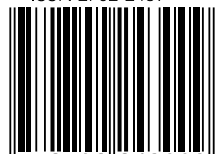
ISBN 9783593513478

Auf den Sklavenschiffen, die im 19. Jh. zwischen Afrika und Brasilien verkehrten, waren Köche für die Versorgung der Verschleppten und der Mannschaften zuständig. In den Häfen versorgten Verkäuferinnen sowohl die Versklavten als auch Arbeiterinnen und Arbeiter mit Nahrungsmitteln. Melina Teubner rückt in dieser kollektiven Biografie die Lebens- und Arbeitsbedingungen von Menschen in den Mittelpunkt, die sonst wenig im Fokus der Geschichtsschreibung stehen, ohne die die Logistik des Sklavenhandels jedoch nicht hätte organisiert werden können. Sie leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Geschichte der »zweiten Sklaverei«, d.h. der Phase nach dem offiziellen Verbot des Sklavenhandels (1815/17 bzw. 1831 in Brasilien), sowie zu einer neueren Welt- und Globalgeschichte der Materialität von Schifffahrt, Ernährung und Arbeit.



[https://www.campus.de/buecher-campus-verlag/wissenschaft/geschichte/die\\_zweite\\_sklaverei\\_ernaehren-16536.html](https://www.campus.de/buecher-campus-verlag/wissenschaft/geschichte/die_zweite_sklaverei_ernaehren-16536.html)

ISSN 2702-2439



9 772702 243009 >