

Christian Kopp

## „Mission Moriaen“ – Otto Friedrich von der Gröben und der brandenburgisch-preußische Sklavenhandel



Die Kolonisation des Großen Kurfürsten an der Westküste von Afrika.  
Die Kurbrandenburgische Flotte vor Groß-Friedrichsburg

Im Sommer 1682 liegen zwei Fregatten des Kurfürsten Friedrich Wilhelm I. (1620-1688) von Brandenburg - genannt der Große Kurfürst - am Kai von Glückstadt an der Elbe. Das größere der beiden Schiffe ist der *Churprinz von Brandenburg*, das andere ist erst im letzten Jahr aus Afrika zurückgekehrt und trägt den holländischen Namen *Moriaen*, zu deutsch: Mohr.

Besitzer des *Moriaen* ist der holländische Reeder Benjamin Raule (1634-1707), den Friedrich Wilhelm I. zu seinem *Oberdirektor in Seesachen* ernannt hat. 1680 war es Raule gelungen, seinen noch skeptischen Herrscher zur Unterstützung einer ersten Afrikafahrt unter brandenburgischer Flagge zu bewegen. Auf eigene Kosten hatte der Reeder zwei Schiffe, den nun erneut segelnden *Moriaen* und die auf dem Rückweg von den Holländern beschlagnahmte *Wappen von Brandenburg*, zum „Guineahandel“ ausgeschildet. Was man 1680 in Brandenburg unter „Guineahandel“ verstand, zeigen die kurfürstlichen Instruktionen für den Kommandeur der verlorenen *Wappen von Brandenburg*:

Dafern der Capitain rathsam findet, einige Slaven zu erhandeln, soll ihm solches frey stehen und mag er selbige zu Kauf führen [...] Dafern in denen Ländern einige rare Affen, Papageyen oder andere Thiere und Vögel zu finden sind, soll er selbige erhandeln und mitbringen, imgleichen ein halb Dutzend junge Slaven von 14, 15 und 16 Jahren, welche schön und wohlgestaltet seyn, um selbige an unseren Hof zu übersenden.<sup>1</sup>

Von Anfang an also ist der Handel mit Schwarzen Menschen, die kaum anders denn als Tiere betrachtet werden, ein wichtiger Bestandteil des Afrikahandels der Brandenburger. Für Raule bildet er sogar „das Fundament des afrikanischen Comerci“. 1685 wird er an seinen Dienstherrn schreiben:

Ein jeder weiß, dass der Sklavenhandel die Source des Reichthums ist, den die Spanier aus ihren Indien holen, und dass derselbe mit ihnen den Reichthum theilet, der die Sklaven anzuschaffen weiß.<sup>2</sup>

Ob auch der *Moriaen* Versklavte aus Afrika nach Europa transportiert hat, ist nicht überliefert. Überliefert ist aber, dass ihr Kapitän einen „Vertrag“ in der Tasche hat, den er auf Raules Geheiß mit lokalen afrikanischen Herrschern an der Goldküste im heutigen Ghana geschlossen hat. Dieser „Vertrag“ nun erlaubt den Kurbrandenburgern den Bau einer Handelsfestung und ist für Raules Afrika-Pläne von großer Bedeutung.

---

<sup>1</sup> Kurfürstlicher Auftrag zum Sklavenhandel für J. Bartelsen, Kapitän der *Wappen von Brandenburg*, 7. Juli 1680, In: Jones, A. *Brandenburg Sources for West African History, 1680-1700*, Stuttgart 1985, S. 216

<sup>2</sup> B. Raule, Generaldirektor der Brandenburgischen Marine, über die Motive für eine Beteiligung am Sklavenhandel, 1685, ZSTA Merseburg, R.65. 11. ff. 387-90, Zit. In: A. Jones, *Brandenburg Sources for West African History*, 19

Denn mit diesem Papier gelingt es ihm, den Kurfürsten, der schon seit seiner Jugend in Holland davon träumt, am kolonialen Überseehandel teilzuhaben, vollends von seinem Projekt zu überzeugen. Raule wird zum *Generaldirektor der Brandenburgischen Marine* ernannt, regt die Gründung einer Brandenburgischen Handelskompagnie an und bekommt zusätzlich zu seinem Schiff *Moriaen* die Fregatte *Churprinz von Brandenburg* zur Verfügung gestellt.

Diese beiden Schiffe sind es, die jetzt in Glückstadt zu einer ganz außergewöhnlichen zweiten Fahrt bereit liegen. Zum einen nämlich ist die Verschleppung afrikanischer Menschen nun im großen Stil geplant, wobei die Versklavten nicht nur nach Europa, sondern bis nach Amerika verfrachtet werden sollen. Der *Moriaen* soll dabei „nur“:

... einhundert Sklaven übernehmen, und erstlich nach St. Thomae laufen, allda sechzig Stück Sklaven verhandeln, mit den übrigen aber, nehmlich mit zwanzig großen Sklaven von 25 bis 30 Jahren und zwanzig Jungen von 8 bis 16 Jahren [...] zurück nach Hamburg kommen.

Hingegen soll das zweite Schiff, der *Churprinz*:

... fünf hundert Sklaven einnehmen, damit nach Berbices lauffen, daselbst [...] zum wenigsten dreyhundert gute gesunde [...] liefern, als 15 bis 36 Jahr, [...] man möchte denn 7 bis 14 Jährige par force handeln müssen, solcher soll er 3 für 2 und derer die von 7 Jahren und darunter sind, bis an den Säugling 2 für einen geben, aber dem Säugling selbst soll die Mutter folgen.<sup>3</sup>

Die im Emdener Stadtarchiv aufbewahrten Frachtlisten zeigen, dass der *Churprinz*, als er im Juli 1682 in Glückstadt auf das Kommando zum Auslaufen wartet, alles an Bord hat, was man für diese Art Handel braucht: Eisenbarren, Kupferringe, Schüsseln, Spiegel, Glasperlen, Stoffe, Musketen und – für den Sklaventransport - einen großen Kessel, eine Trommel und 200 Paar Eisenringe.

Neben den Seeleuten finden sich aber auch Soldaten, Ingenieure und Handwerker an Bord, im Laderaum sind Bauwerkzeuge und sogar eine beträchtliche Zahl an Steinen verstaut. Ganz außergewöhnlich ist diese Sklavenfahrt also auch deshalb zu nennen, weil der Kurfürst von Brandenburg nun ernsthaft versuchen will, einen eigenen Stützpunkt für den Profit versprechenden Handel mit Waren und Menschen an der Westküste Afrikas zu errichten.

Um die Leitung dieses speziellen Unternehmens bewirbt sich in Berlin ein junger Adliger. Sein Name ist Otto Friedrich von der Gröben (1656-1728), und es ist der Mann, nach dem gut 200 Jahre später das Kreuzberger

---

<sup>3</sup> Kurfürstlicher Auftrag zum Sklavenhandel für die Kapitäne Voß und Blonck, 17. Mai 1682, In: Jones, A. *Brandenburg Sources for West African History*, 217

„Gröbenufer“ benannt werden wird. Wie nun lässt sich die Wahl des Kurfürsten, der den Edelmann kurzerhand zu seinem Kammerjunker und zum Major macht, erklären?

Gröben, dessen Vater ein treuer Gefolgsmann des Kurfürsten ist, gehört einem der ältesten märkischen Adelsgeschlechter an. Er ist noch nicht einmal 30 Jahre alt und bei bester Gesundheit, sodass man hoffen kann, dass er die Fahrt in die Tropen überleben und seinen Auftrag ausführen wird. Vor allem aber ist Gröben als ein seetüchtiger Haudegen bekannt, der trotz seiner Jugend schon weit herum gekommen ist. Kurz: Gröben ist nicht nur ein großspuriger, sondern auch ein befähigter Söldner, dem die erfolgreiche Durchführung dieses wichtigen und kostspieligen Unternehmens am ehesten zuzutrauen ist.

Warum sich Gröben freiwillig zu diesem Auftrag meldet, lässt sich heute nicht mehr bestimmen. Eines aber lässt sich mit absoluter Gewissheit sagen: Der „Abenteurer“ ließ sich gut dafür bezahlen. So wird ihm nicht nur ein beachtlicher Sold zugestanden. Gröben darf auch selbst Handelsgüter an Bord nehmen, um sie gegen afrikanische Waren - und gegen einige junge Afrikaner - zu tauschen: „Und wollen Seine Churfürstliche Durchlaucht demselben monatlich zwey und dreyßig Thaler [...] zahlen lassen“, heißt es in seinem Auftrag und weiter:

Sie bewilligen daneben gnädigst , dass er für hundert Dukaten Cargaison kauffen, einlegen, und verhandeln, jedoch nicht mehr als 5 bis 6 junge Mohren von 8 bis 16 Jahren herausbringen möge. <sup>4</sup>

Dass die von seinen Auftraggebern zugestandene Anzahl dabei ausdrücklich auf eine Handvoll Jungen begrenzt wird – wahrscheinlich dachte man an Pagen für den „Eigenbedarf“ - kann eigentlich nur einen Grund gehabt haben: Der Kurfürst und Raule müssen befürchtet haben, dass sich Gröben ohne diese Einschränkung auf ihre Rechnung am kommerziellen Sklavenhandel beteiligen würde.

Über den Verlauf der Expedition mit zwei Sklavenschiffen, die viel zu oft schon als „Abenteurerfahrt“ dargestellt wurde, hier nur soviel: Gröben führt seine Mission zur vollsten Zufriedenheit des Kurfürsten aus. Unter Böllerschüssen hisst er am Neujahrstag 1683 auf dem Berg Mamfro in der Nähe des Dorfes Poqueso im heutigen Ghana Brandenburgs Flagge. Den Berg tauft Gröben nach seinem Landesherrn in Groß-Friedrichsberg um, die Festung, deren Bau er dort beginnt, soll Groß-Friedrichsburg heißen.

Gröbens literarische Schilderung des Höhepunktes seiner Mission in der *Guineischen Reisebeschreibung* <sup>5</sup> hat im Zeitalter des modernen

---

<sup>4</sup> Kurfürstliche Erlaubnis für Otto F. von der Gröben, Waren und minderjährige Sklaven persönlich zu erwerben, 18. Mai 1682, In: Jones, A. *Brandenburg Sources for West African History*, 219

<sup>5</sup> eigentlich: Gröben, Otto Friedrich von der: *Orientalische Reisebeschreibung des Brandenburgischen Edelichen Pilgers Otto Friedrich von der Gröben: nebst der Brandenburgischen*



Kolonialismus zahlreiche künstlerische Darstellungen angeregt. Dabei ist die Dominanz der Weißen und die devote Rolle der westafrikanischen Küstenbevölkerung stark übertrieben worden. Andererseits verbietet es sich aber auch, in diesem Kontext schlicht von einer „frühen ‚Begegnung‘ von Vertretern zweier [...] unterschiedlicher Kulturen“ zu sprechen, wie das schon im Ankündigungstext des bekannten populärwissenschaftlichen Werkes mit dem stolzen Titel *Rote Adler an Afrikas Küste* geschieht.<sup>6</sup>

Denn die zahllosen Sklaven- und Handelsforts der Europäer an der Küste Westafrikas sind keine Niederlassungen friedlicher Kaufleute. Mit ihren grauerregenden Sklavenverliesen demonstrieren die mit schwerem Geschütz bestückten, massiven Festungen bis heute, dass sich schon der vormoderne, frühneuzeitliche Kolonialismus der Europäer vor allem auf nackte Gewaltanwendung und auf die skrupellose Ausnutzung militärtechnologischer Überlegenheit stützte. Das gilt auch für den Kolonialismus der Brandenburger, der sich durch Gröbens herausragende „Leistung“ für mehrere Jahrzehnte auf afrikanischem Boden etablieren konnte.

Denn auch die durch ihn errichtete Festung Groß-Friedrichsburg ist von Beginn an für den Sklavenhandel vorgesehen. Ganz deutlich wird das in der kurfürstlichen Anweisung an Joost Van Colster, einen weiteren Holländer, der jahrelang in der berühmtesten niederländischen Sklavenfestung Elmina gedient hat. Als erster *Direktor* des geplanten Forts der Brandenburger hatte Van Colster ursprünglich mit Gröben segeln sollen, trifft dann aber doch erst ein Jahr später an der Goldküste ein. Raule beauftragt ihn folgendermaßen:

Art. 24. Entlang der Küste oder am Fort sollen Sie so viele Sklaven, wie für die Arbeit nötig sind, kaufen [...]

Art. 25. Wenn es mehr Sklaven als benötigt gibt, soll ein Vorrat von ihnen angelegt werden (denn man kann sie mit wenig mehr als mit etwas Reis durchbringen), um sie je nach Bedarf, hierher oder anderswohin zu schicken. [...]

Art. 26. Sobald wir mit den Spaniern oder mit jemand anderem zu einem Abkommen über die Lieferung von Sklaven gelangen können, werden Sie informiert.<sup>7</sup>

---

*Schiffahrt nach Guinea, und der Verrichtung zu Morea*, Marienwerder 1694; Neuauflage hrsg. Von M. Ullmann: *Texte zur Brandenburgisch-Preußischen Kolonialgeschichte: Otto Friedrich von der Gröben, Guineische Reisebeschreibung*, Heft 3 (1992)

<sup>6</sup> Van der Heyden, U.: *Rote Adler an Afrikas Küste – Die brandenburgisch-preußische Kolonie Großfriedrichsburg an der westafrikanischen Küste*, Berlin 1993, Verlagsankündigung. Der lokalpatriotische Hinweis des Autors bzw. des Verlages auf die „bedeutenden Leistungen brandenburgischer Bauleute, Schiffbauer, Matrosen und Soldaten“ bei der Errichtung der Kolonie Groß-Friedrichsburg ist eine Zumutung.

<sup>7</sup> Instruktionen für J. Van Colster, späterer Direktor von Groß-Friedrichsburg, vor Ende 1683, In: Jones, A. *Brandenburg Sources for West African History*, 75

Gröben selbst ist zu diesem Zeitpunkt schon wieder nach Hamburg, das er im Juli 1683 auf dem *Moriaen* erreicht, zurückgekehrt. Es ist nicht nachzuweisen, dass der *Moriaen* die vom Kurfürsten bestellten und die seinem Major Gröben zugebilligten Sklaven nach Hamburg verschleppt hat. Zwei Dinge aber lassen sich belegen: Zum einen nimmt der *Churprinz*, das größere Schiff, nachweislich 334 afrikanische Menschen an Bord und verkauft 254 von ihnen in der Karibik. Zum zweiten zeigt sich der Kurfürst bei Gröbens Rückkehr so zufrieden mit der Leistung seines „Kavaliers“, dass er ihn wahrhaft fürstlich belohnt. Noch am Berliner Hof erhält Gröben das keineswegs selbstverständliche Versprechen, die einträglichen Amtsherrschaften Marienwerder und Riesenburg nach dem Tode seines Vaters von diesem übernehmen zu dürfen. Sorgen um die Zukunft braucht sich der Begründer von Groß-Friedrichsburg nun nicht mehr zu machen: Der ein Jahr zuvor von Glückstadt aus aufgebrochene, skrupellose „Abenteurer“ hat in Afrika sein Glück gemacht.<sup>8</sup>

Für die nächsten gut 30 Jahre, in denen Gröben vom Ertrag seiner Güter lebt, dient Groß-Friedrichsburg als Handelskolonie, in der mit mäßigem Erfolg verschiedene Waren gegen Gold, Elfenbein und Edelhölzer – eher selten auch gegen Sklaven eingetauscht werden. Zu einem bedeutenden Sklavenfort, wie es zum Beispiel das holländische Elmina ist, entwickelt es sich aufgrund des mangelhaften Angebots an Versklavten in dieser Region nicht. Nachweislich werden aber auch hier Sklaven abtransportiert und so genannte „Fortsklaven“ für die auf dem Fort anfallenden Arbeiten gefangen gehalten.

Dass sich Groß-Friedrichsburg nicht zu einem profitablen Sklavenforts entwickelt, heißt aber nicht, dass die Brandenburger während dieser Zeit die Finger vom Sklavenhandel gelassen hätten. Ganz im Gegenteil: Nachdem sie 1683 die Hafenstadt Emden als Startpunkt ihrer Unternehmungen und 1686 das dänische St. Thomas (Jungferninseln) in der Karibik als dritten Anlaufpunkt erworben bzw. gepachtet haben, kommt der Sklavenhandel der Brandenburger erst richtig in Fahrt. Viele der Sklavenschiffe, die nun ausgerüstet und losgeschickt werden, machen dabei Station in Groß-Friedrichsburg, nehmen Proviant, Handelswaren und vereinzelt auch Sklaven auf.

Die meisten Versklavten werden allerdings in dem etwa 110 englische Meilen entfernten Fort Accra, in Whydah oder in Allada an der Sklavenküste und sogar in Angola gekauft. Trotz dieses zusätzlichen Aufwandes lohnt sich dieser Handel für die Brandenburger, weil der Verkaufspreis der Versklavten in Amerika ein Mehrfaches des Einkaufspreises beträgt. Die Bedingungen der Sklaventransporte über See, die etwa 10% der Versklavten nicht überleben, sind dabei kaum besser als bei Brandenburgs europäischen Konkurrenten. Über den Ankauf

---

<sup>8</sup> Zur Fracht der *Churprinz* siehe: Weindl, A.: „Die Kurbrandenburger im ‚atlantischen System‘, 1650-1720“, Arbeitspapiere zur Lateinamerikaforschung, II-03, Köln 2001, S. 80

und Abtransport der Versklavten aus dem Inneren des Landes berichtet der deutsche Schiffsarzt Oettinger später in seinem Tagebuch:

Sobald eine genügende Anzahl [...] beisammen war, wurden sie von mir untersucht [...] Die angekauften Sklaven mussten dann zu 20 und 30 niederknien, die rechte Schulter derselben wurde mit Palmöl bestrichen und mittels eines Stempels, der die Initialen CABC (Churfürstlich Afrikanisch-Brandenburgische Compagnie) trug, gebrannt; [...] Waren etwa 50 oder 100 Sklaven beisammen, so wurden sie zu zweien und dreien zusammengekoppelt und unter Eskorte an die Küste getrieben. Die Überwachung des Transports war mir übertragen und wurde ich zu dem Zwecke in einer Hängematte hinterher getragen [...] <sup>9</sup>

Was die Anzahl der von Brandenburg-Preußen in knapp 30 Jahren verkauften Menschen angeht, hat die Historikerin Andrea Weindl nicht weniger als 110 Transporte mit knapp 19.000 Versklavten gezählt. Es ist korrekt, dass dies nur einen ganz geringen Bruchteil der Verschleppten ausmacht, die von den anderen Sklavenhändler-Nationen im Laufe von vier Jahrhunderten über den Atlantik transportiert wurden. Dies aber als Rechtfertigung für das Handeln der Brandenburger bzw. Preußen anzuführen, ist nicht nur moralisch höchst zweifelhaft. Es blendet auch aus, dass für eine kurze Zeit, nämlich in ihrem aktivsten Jahr 1693, in dem nicht weniger als 6.000 Männer, Frauen und Kinder entführt werden, die Flotte Brandenburg-Preußens mit den großen Kolonialmächten durchaus konkurrieren kann.

Nach dem Niedergang der Handelskolonie Groß-Friedrichsburg zu Beginn des 18. Jahrhunderts erwacht dann erst wieder im 19. Jahrhundert das Interesse an ihrer Geschichte und damit auch an ihrem Begründer Gröben. So ankert das deutsche Kriegsschiff *Sophie* 1884 bei Poqueso und die Seeleute der Reichsmarine untersuchen die Ruinen von Groß-Friedrichsburg. Ihr Interesse entspringt keinem Zufall: In ihrem Traum vom Weltreich sucht die junge Kolonialmacht Deutschland nach historischen Vorläufern und Leitfiguren. Wilhelm II., der sich im historischen Kostüm seines Vorfahren portraituren lässt, sieht sich als würdiger Nachfolger des kolonisierenden Großen Kurfürsten. Über Brandenburg-Preußens Sklavenhandel wird dabei der Mantel des Schweigens gehüllt, denn eine der Hauptlegitimationen für die vollständige Kolonisierung Afrikas im ausgehenden 19. Jahrhundert ist der vorgebliche „Kampf gegen den innerafrikanischen Sklavenhandel“ – den die Europäer selbst Jahrhundert hindurch forciert haben.

Aus diesem imperialistischen Geist heraus wird anlässlich der für 1896 geplanten Gewerbe- und Kolonialausstellung in Berlin-Treptow, wo hunderte afrikanischer Menschen der Begaffung durch die Berliner preisgegeben werden, auch die öffentliche Bootsanlegestelle am

---

<sup>9</sup> J. P. Oettinger über den Ankauf der Versklavten im Jahre 1693, Oettinger, P. „Unter kurbrandenburgischer Flagge“ in: *Schorers Familienblatt*, Bd. VI, 134 ff.

Kreuzberger Spreeufer aufwendig neu gestaltet. Der Zusammenhang von Platzwahl, maritimem Baustil und dem vorgeschlagenen Namen „Gröbenufer“ ist dabei kein Zufall: Erinnert wird an die Eroberung fremder Ufer, an die „Heldentaten“ der brandenburgisch-preußischen Marine, an die kolonisierenden Vorfahren.

Im Schreiben des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 14. Februar 1895 an das Geheime Zivilkabinett des Kaisers heißt es entsprechend:

Für die linksseitige Spreeuferstraße zwischen der Oberbaum-Brücke und der Straße 5b [...] wird zu Ehren des ersten Brandenburgischen Colonial-Gouverneurs, des Erbauers der Feste Gross-Friedrichsburg an der Küste von Guinea, Majors Otto Friedrich von der Groeben der Name „Gröbenufer“ beantragt.

Kaiser Wilhelm II. zögert keinen Augenblick, diesen Vorschlag des kolonialenthusiastischen Stadtrats Ernst Friedel aufzugreifen und die beigelegte Benennungsurkunde zu unterschreiben.

Ein letztes Mal rücken Groß-Friedrichsburg und mit ihm Otto Friedrich von der Gröben dann im Zuge der nationalsozialistischen Kolonialpropaganda ins öffentliche Interesse. Was den damit verbundenen Sklavenhandel angeht, sprechen die NS-Rassisten - zum Beispiel im populären *Neuen Volksbuch der Kolonien* - nun wieder mit größter Offenheit. So heißt es dort lakonisch: „Der Handel mit Negerklaven, Gold, Elfenbein [...] ließ sich günstig an und warf 150% Gewinn ab.“ Gröben wird von den Nazis als Kolonialheld und -pionier zum militärischen Vorbild stilisiert. Bewundernd tönt es im militanten Propagandawerk *Deutsches Soldatentum*: „Groeben verstand es, der feierlichen Inbesitznahme durch die Wucht der Geschütze sowohl den neidischen Holländern als auch den Eingeborenen gegenüber den nötigen Nachdruck zu verleihen.“<sup>10</sup>

Zusammenfassend lässt sich also über den ersten brandenburgischen Kolonialbegründer sagen: Ein Sklavenhändler im herkömmlichen Sinne war Otto Friedrich von der Gröben nicht. Er hatte einen eigenen Auftrag und es war ihm sogar ausdrücklich untersagt, sich privat in größerem Stil am kommerziellen Sklavenhandel zu beteiligen. Für gutes Geld aber und eine Handvoll junger Schwarzer Diener ist er mit zwei zum Sklavenhandel ausgesandten Schiffen an die Goldküste gesegelt, um dort eine Handelskolonie zu begründen, die auch dem Sklavenhandel dienen sollte.

Dass Gröben über die Aufgabe und Funktion eines von ihm selbst errichteten Forts nicht informiert war, scheint wenig plausibel. Dass er - der sich noch auf seinem Grabmal eingerahmt von zwei Schwarzen Statisten abbilden ließ - die kurfürstliche Bewilligung zum persönlichen Erwerb halbwüchsiger Sklaven nicht in Anspruch genommen haben sollte,

---

<sup>10</sup> Die NS-Historiker P. Kuntze und J. Kunowski über Gröben und Groß-Friedrichsburg, In: *Das neue Volksbuch der Kolonien* (1942), S. 32 bzw. *Deutsches Soldatentum*, 44



ist möglich, aber ziemlich unwahrscheinlich. Dass der Kommandeur aber über den Auftrag der beiden Schiffskapitäne, die doch unter seinem Oberkommando standen, nicht informiert war, kann positiv ausgeschlossen werden, zumal er die Sklavenfahrt der Fregatte *Churprinz* nach Amerika ja sogar in seinem Buch erwähnt. Dass auch der *Moriaen* seinen Auftrag ausführte, ist nicht zu belegen, aber warum sollte man daran zweifeln, dass Gröbens Schiff die vom Kurfürsten gewünschten 40 Sklaven an Bord hatte, als es Hamburg erreichte?

Wie dem auch sei, im mindesten kann man wohl resümieren, dass Otto Friedrich von der Gröben die „materiellen Vorraussetzungen für den menschenverachtenden transatlantischen Sklavenhandel mit geschaffen“ hat, wie es der als Experte geltende Ulrich van der Heyden vor kurzem formuliert hat. Es gibt wohl keinen ernst zu nehmenden Historiker, der dem widersprechen würde.<sup>11</sup>

Der zur Rechtfertigung solchen Handelns häufig vorgebrachte Verweis auf den „Geist der Zeit“ ist nicht nur unsinnig, weil sich damit ja auch die Verbrechen des Nationalsozialismus umstandslos rechtfertigen ließen. Er widerspricht auch eindeutig dem Urteil der Vereinten Nationen, die den transatlantischen Sklavenhandel in Durban 2001 zum „Verbrechen gegen die Menschlichkeit“ erklärt haben, „*das immer als solches hätte gelten sollen*“. Es ignoriert darüber hinaus auch, dass die versklavten Menschen *selbst* diesen Handel wohl kaum jemals als ein „Kavaliersdelikt“ betrachtet haben. Ja, es gab just zur Zeit von Groß-Friedrichsburg, als Gröben die Früchte seines gewissenlosen Handelns genoss, am gegenüberliegenden Ufer des Atlantiks eine erste Weiße Gemeinschaft von Holländern und Deutschen, denen Gewinn und persönlicher Vorteil nicht über alles ging. Im ersten englischsprachigen Protestschreiben gegen die Sklaverei und den Sklavenhandel appellierten sie mit bewegenden Worten an ihre neuen und alten Landsleute:

Wir hören, dass die meisten Schwarzen gegen ihren Willen und ohne ihre Zustimmung hierher gebracht und dass viele von ihnen entführt wurden. Obwohl sie schwarz sind, können wir nicht einsehen, dass es deshalb eine größere Berechtigung dafür gäbe, sie als Sklaven zu halten, als wenn man es mit Weißen zu tun hätte. [...] Was auf der Welt kann uns Schlimmeres angetan werden, als dass uns Menschen rauben und entführen, uns dann als Sklaven im Ausland verkaufen und dabei Gatten, Ehefrauen und Kinder voneinander trennen? [...] Falls ihr es für gut befindet, die Schwarzen auf diese Weise zu behandeln, wünschen und verlangen wir hiermit herzlich von euch, dass ihr uns darin aufklären möchtet, was bis jetzt noch nie geschah, nämlich, dass Christen eine derartige Freiheit besitzen, so zu verfahren.<sup>12</sup>

---

<sup>11</sup> Van der Heyden, U. „Gröblicher Rufmord an von der Gröben“, In: *Neues Deutschland*, 13. Juni 2009. Wie der Autor, der sich selbst als „wohl informiertesten Fachmann für diese Fragen“ bezeichnet, dort gleich im Anschluss an diese Einschätzung behaupten kann, Gröben hätte mit dem Sklavenhandel „persönlich nichts zu tun“ gehabt, bleibt unklar.

<sup>12</sup> Protest deutscher und holländischer Siedler um den Juristen F. D. Paestorius in Germantown (Philadelphia), 1688