

bewußt veränderte. Doch auf diese Frage muß der Autor aufgrund der Quellenlage die Antwort weitgehend schuldig bleiben.

*Marcus Rau* vergleicht in seinem Artikel „Wer Irland gesehen hat, dem ist kein Zustand in Europa mehr bedauernswerth“ (S. 169-208) Beobachtungen und Erfahrungen von Arthur Young und Johann Georg Kohl. Seit Jahrhunderten kolonial besetzt, war Irland bis zum Ende des 18. Jh.s den Kontinentaleuropäern und den meisten Engländern „ein Buch mit sieben Siegeln“. *Rau* untersucht anhand der Analysen des englischen Agrarexperten Arthur Young, warum und wie sich das ab den 1770er Jahren änderte und welche Rolle äußere Einflüsse wie der Amerikanische Unabhängigkeitskrieg und die Französische Revolution dabei spielten. Young entdeckt dabei, daß es vor allem die gesellschaftlichen Umstände und Produktionsverhältnisse sind, die die Menschen formen. *Rau* vergleicht Youngs Erkenntnisse mit den Eindrücken des deutschen Reiseschriftstellers und Ethnologen Johann Georg Kohl, der 1842, kurz vor dem Beginn einer großen Hungersnot, Irland bereiste.

Alles in allem ist es ein sehr informatives, die Diskussion über das „Reisen“ befruchtendes Buch. Der Sammelband erörtert in anregender Weise das Problem „Fremde – Fremdheit, das mit dem Massentourismus unserer Zeit und der Migration von Millionen Menschen aus den Entwicklungsländern in die Industriestaaten eher noch brennender geworden ist. Doch darauf aus diesem Werk darauf endgültige Antworten zu erwarten, wäre zuviel verlangt.

Uwe Pfüllmann

**Ulrich van der Heyden, Rote Adler an Afrikas Küste. Die brandenburgisch-preußische Kolonie Großfriedrichsburg in Westafrika, 2., veränd. Auflage, Selignow-Verlag, Berlin 2001, 105 S.**

Brandenburg-Preußen eine Kolonialmacht mit eigener Flotte? Wenig war bisher über die kolonialen Unternehmungen des Großen Kurfürsten von Brandenburg und seiner Nachfolger bekannt. An der „Goldküste“ Afrikas im heutigen Ghana ließ er 1683 die Festung Großfriedrichsburg errichten, den bedeutendsten einer Reihe von Stützpunkten an einem etwa 30 km langen Küstenstreifen des Golfs von Guinea.

Der Autor *Ulrich van der Heyden*, Kolonialhistoriker und Pädagogikwissenschaftler, beleuchtet kritisch diese frühen Versuche brandenburgisch-preußischen Kolonialhandels und das Aufeinandertreffen von Afrikanern und Brandenburgern. Wissenschaftlich fundiert schildert er vor dem Hintergrund des kurfürstlichen Sklavenhandels von Westafrika über die Antilleninsel St. Thomas nicht nur die politischen und merkantilistischen Hintergründe dieses Unternehmens, sondern würdigt auch die bedeutenden Leistungen brandenburgischer Bauleute, Schiffbauer, Matrosen und Soldaten vor über 300 Jahren.

Anfang 1681 landete ein unter brandenburgischer Flagge segelndes Schiff an der Goldküste Afrikas. Allerdings wurde den Vorstehern der Brandenburgisch-Afrikanischen Kompanie bald klar, daß selbst mit Gold und Elfenbein der erhoffte ganz große Gewinn nicht zu machen war. Zudem hatten die Seemächte Spanien, Portugal und allen voran die Niederlande inzwischen eine

weitaus lukrativere Einnahmenquelle entdeckt, den Handel mit der Ware Mensch. „Ein jeder weiß“, schrieb Benjamin Raule, der den Überseege­schäften und der Marine des Großen Kurfürsten vorstand, am 26. Oktober 1685 an seinen Landesherrn, daß der Sklavenhandel die Source des Reich­thums ist, den die Spanier aus ihrem (West-)Indien holen, und daß derselbe mit ihnen den Reichthum theilet, der die Sklaven anzuschaffen weiß“ (S. 45). Der Hauptgrund für die enorme Nachfrage bestand darin, daß die Besitzer der Zuckerrohr-, Baumwoll- und Tabakplantagen, die in der neuen Welt entstanden waren, dringend robuste Arbeitskräfte brauchten. Dabei nahm der Bedarf in dem Maße zu, in dem die Europäer nach Gütern aus Übersee verlangten. Die wenigen Indios, die die Landung der Konquistadoren überlebt hatten, erwiesen sich für die Plackerei auf den riesigen Ländereien als wenig geeignet.

Im gleichen Jahr, als der Große Kur­fürst in Potsdam seinen Namenszug unter jenes Edikt setzte, daß ihn im Herbst 1685 als Urvater preußischer Toleranz in die Geschichte eingehen ließ, gab er auch dem Sklavenhandel seinen allerhöchsten Segen. Ein Problem gab es noch. Es fehlte ein geeig­neter Umschlagplatz. Raule setzte sich zunächst mit den Spaniern in Verbin­dung. Am 24. November 1685 schließ­lich war der Vertrag mit der Dänisch-Westindischen-Guinesischen Kompa­nie perfekt, Brandenburg mietete einen Teil der 82 Quadratkilometer großen Insel St. Thomas an. Doch die Kopen­hagener Krone, seit 1674 im Besitz des Eilands, war nicht der naive Partner, den sich die ostelbischen Junker und der Kurfürst erhofften. Die Dänen behar­rten auf ihrer Oberhoheit und kas-

sierten für jeden von brandenburgi­schen Schiffen stammenden Sklaven bei der Ankunft ein Prozent des Kauf­preises, bei der Ausfuhr noch einmal zwei Prozent Zoll, die den Branden­burgern auf die Dauer weh taten.

Doch alle Bemühungen des Großen Kurfürsten, eine andere Insel zu erwer­ben, die gleichzeitig auch als Flotten­stützpunkt hätte ausgebaut werden können, scheiterten. Immerhin bot St. Thomas für den Sklavenhandel günstige klimatische Voraussetzungen. Die durch die fast dreimonatige Überfahrt außerordentlich geschwächten Afrikaner mußten in der karibischen Sonne erst einmal wieder zu Kräften kom­men, ehe man sie auf dem Markt feil­bieten konnte. Der Handel mit Sklaven aus der Afrika-Besitzung Großfried­richsburg wurde zur Haupteinnahme­quelle der Brandenburgisch-Afrikanischen Kompanie. Über den Umfang gibt es nur wenig zuverlässige Informationen. Schätzungen besagen, daß zwischen 1681 und 1698 in mehr als dreißig Schiffstransporten 30.000 Sklaven aus Afrika nach St. Thomas gelangten und von dort weiterverkauft wurden. Auch wenn die 30.000 ver­kauften Sklaven nur einen geringen Prozentsatz an den insgesamt 15 Mil­lionen verschleppten Afrikanern aus­machen, so sollte dies doch nicht ver­gessen werden.

Zwischen 1688 und 1700 setzte die Brandenburgisch-Afrikanische Kom­panie bzw. ihre Nachfolgerin, die Brandenburgisch-Afrikanisch-Amerikanische Kompanie, 36 Segler ein. 21 dieser stolzen Schiffe mußten allerdings als Verluste abgebucht wer­den – sie sanken, wurden gekapert oder blieben verschollen. Was die Frage nach Kosten und Nutzen aufkommen ließ. In einem Bericht aus jenen Tagen

ist vermerkt, daß die Fregatte „Friedrich Wilhelm zu Pferde“ am 23. Mai 1693 mit etwa 700 Sklaven an Bord von der Insel Sao Tomé im Golf von Guinea auslief. Am 15. Juli erreichte sie St. Thomas mit noch 661 lebenden Sklaven, die bis zum 23. Oktober verkauft waren. Schon am 29. August startete das Schiff, vollbeladen, zur Rückfahrt. In Cadix wurde Kakao gelöscht und dafür spanischer Wein an Bord genommen, den der Kapitän in anderen europäischen Häfen meistbietend absetzte. Für den Erlös erstand er billige Waren, die dann in Afrika, wo die Fregatte Anfang November vor Anker ging, wieder gegen Sklaven getauscht wurden. Insgesamt, so schätzen Fachleute, dürfte dieser Dreieckshandel, wenn er ein glückliches Ende fand, einen 300- bis 400prozentigen Gewinn eingebracht haben. Doch verglichen mit den 25.000 Schiffen in ganz Europa waren die drei Dutzend Schiffe des Kurfürsten kaum mehr als eine Fußnote in der Seehandelsgeschichte Europas. Eine auch in Brandenburg spürbare Folge der Kolonialpolitik war das Aufblühen des Schiffbaues. Der Nachfolger des 1699 verstorbenen Großen Kurfürsten, ab 1701 als Friedrich I. erster Preußenkönig, hielt zunächst noch am Sklavenhandel fest. Doch die zunehmenden Verluste dämpften seinen Enthusiasmus. Der radikale Schnitt kam 1713 mit dem Machtantritt von Friedrich Wilhelm I. Er sah das „afrikanische Kommerzienwesen als eine Chimäre“ an. Aus „wichtigen Gründen“, heißt es in der ersten Order des Soldatenkönigs, habe er sich entschlossen, die sämtlichen Besitzungen in Afrika wie auch die Niederlassungen in St. Thomas und in dem angemieteten Nordseehafen Emden mit allem Zubehör zu verkaufen. 1717 ging der

gesamte Kolonialbesitz Brandenburg-Preußens für 6000 Dukaten an die Niederländisch-Westindische Kompanie. Das erste deutsche Kolonialabenteuer war kläglich gescheitert; es fehlte Brandenburg die Erfahrung, die Ausdauer und der wirtschaftliche Backgrund, um dauerhaft mit anderen europäischen Mächten in Übersee zu konkurrieren. Der Geldmangel erwies sich als einer „der Geburtsfehler der Brandenburgisch-Afrikanischen Kompanie“ (S. 64).

Einige Zeilen sollen noch der Seele des ganzen Überseehandels gewidmet sein. Raule wurde 1634 in Vlissingen geboren und wurde später Großreeder und Ratsherr in Middelburg. Raule, der 1672 seine zehn Fregatten unter die brandenburgische Fahne gestellt hatte, ließ 1695 das Schloß Friedrichsfeld errichten. Die Doppelfunktion als Unternehmer und brandenburgischer Beamter brachte bald Neider auf. Es war nur eine Frage der Zeit, bis die Frage auftauchte, ob der Niederländer nicht zuviel in die eigene Tasche wirtschaftete. 1698 endlich fruchtete das Intrigenspiel der Hofkamarilla. Das Vermögen Raules einschließlich des Schlosses Friedrichsfeld kam in kurfürstlichen Besitz, er selbst in die Festung Spandau. Zwar gab ihm ein Gnadenakt Friedrichs III., der gerade zur Königskrönung nach Königsberg aufbrach, die Freiheit wieder. Doch an die Glanzzeiten seines Lebens konnte er nicht anknüpfen. Raule starb 1707 vereinsamt in Hamburg. 1716 verließ der letzte preußische Generaldirektor Großfriedrichsburg. Zwei Jahre später fügte der sogenannte schwarze Preuße Jan Conny den Holländern bei dem Versuch, Großfriedrichsburg in Besitz zu nehmen, eine vernichtende Niederlage zu. Erst sechs Jahre später gelang

den Niederländern die Einnahme der von den Afrikanern gehaltenen Großfriedrichsburg. Umfangreiche Zeitdokumente, eine Zeittafel (S. 96-98) und eine ausführliche Bibliographie ergänzen den reich bebilderten Band, der nicht nur die Vergangenheit, sondern auch die heutige Situation von Großfriedrichsburg zur Sprache bringt. Brandenburger Bürger haben Nutzungskonzepte für die Festungsanlage und ihre Umgebung im Rahmen eines Entwicklungsprojekts entworfen. Aktuelle Aufnahmen zeigen die teilweise restaurierte Festungsanlage, die zum Weltkulturerbe der UNESCO gehört und zunehmend ein Ziel von Touristen wird.

Uwe Pfullmann

**Jörg Nagler, Nationale Minoritäten im Krieg: „Feindliche Ausländer“ und die amerikanische Heimatfront während des Ersten Weltkrieges, Hamburger Edition, Hamburg 2000, 758 S.**

Die deutsche Nordamerika-Geschichtsschreibung hat sich traditionell vor allem auf zwei Gebiete der deutsch-amerikanischen Beziehungen konzentriert: auf die deutschsprachige Migration in die USA und auf Diplomatengeschichte. Während die Migration in all ihren Facetten fast schon überforscht ist, befinden sich viele Politikhistoriker nach dem Ende des Kalten Krieges noch auf der Suche nach neuen Fragestellungen und Orientierungsmaßstäben – in letzter Zeit zunehmend im Bereich der Kulturgeschichte. Die vorliegende Studie, die überarbeitete Fassung der Habilitationsschrift des in Jena lehrenden Historikers, ist von hei-

den Richtungen beeinflusst, insbesondere von der sozialgeschichtlichen Forschung zu den Deutschamerikanern. Dennoch gelingt es Nagler, mit seiner Studie neue Perspektiven für das Feld der amerikanischen Geschichte in Deutschland zu eröffnen. Allerdings weckt der vielversprechende Titel „Nationale Minoritäten im Krieg“ falsche Erwartungen.

Nagler untersucht die Stellung der „feindlichen Ausländer“ (*enemy aliens*) in der Einwanderungsgesellschaft USA während des Ersten Weltkrieges. Auf einer übergeordneten Ebene versucht der Vf., dem Konzept der „Heimatfront“ am Beispiel der USA genaue Konturen zu geben. Er konzentriert sich dabei auf drei Ebenen: die Politik und Maßnahmen des Staates bzw. seiner Exekutivorgane, gesellschaftliche Einstellungen und Handlungsmuster sowie die Situation und Reaktionen der betroffenen „feindlichen Ausländer“. Dabei interessiert Nagler auch, wie der im Falle der USA vergleichsweise schwache Bundesstaat seine Handlungsspielräume in der Ausnahmesituation des Krieges erweiterte.

Die Arbeit ist in sechs Kapitel untergliedert. Vorangestellt ist ein einleitendes Kapitel, in dem der Begriff des „enemy alien“ erläutert und historisch eingeordnet wird. Hier werden die wichtigsten Stationen der Migration von Personen mit deutscher und österreichisch-ungarischer Staatsangehörigkeit in die USA skizziert. Ein weiterer Abschnitt beleuchtet die Vorgeschichte, die „Neutralitätsphase“ bis zum Kriegseintritt der USA. Die folgenden Kapitel bilden das eigentliche Herz der Studie, sie behandeln die drei erwähnten Ebenen, Staat, Gesellschaft und Maßnahmen gegen „enemy aliens“. In einem eigenen Kapitel beschäftigt sich