

Kolonialismus begegnen.

Dezentrale Perspektiven auf die Berliner Stadtgeschichte.

Online-Portal: www.kolonialismus-begegnen.de

Benjamin Raule und der brandenburgische Kolonialismus

Ein Schloss im Osten Berlins

Zwischen 1682 und 1689 ließ sich der Niederländer Benjamin Raule (1634–1707) auf seinem neu erworbenen Grund und Boden im Dorf Rosenfelde östlich von Berlin einen größeren Landsitz bauen. Dieser war der Ursprungsbau des heutigen Schlosses Friedrichsfelde im Tierpark Berlin im Bezirk Lichtenberg. Das Gebäude ist heute ein zentrales Baudenkmal des Bezirks. Grund genug, auf die kolonialen Spuren seines Ursprungs zu schauen.

Deutschsprachige Kaufleute wurden als Produzenten und Zwischenhändler von Waren tätig, die im transatlantischen Versklavtenhandel eingesetzt wurden, oder profitierten auch als Beamte und Siedler in den Kolonien anderer Kolonialstaaten vom europäischen Kolonialismus. Sie beteiligten sich finanziell an Handelsgesellschaften, die Kolonien ausbeuteten und Sklavenarbeit einsetzten oder exklusiv mit diesen handelten. [1] Bislang kaum thematisiert wurde das frühe, etwa 30 Jahre währende koloniale Projekt Kurbrandenburgs, in das mit Benjamin Raule auch ein ‚Lichtenberger‘ maßgeblich involviert war.

Seefahrt und niederländisches Beispiel

Nach dem Ende des Dreißigjährigen Krieges strebte auch das Kurfürstentum Brandenburg danach, am ‚Handel‘ [2] mit Übersee beteiligt zu sein – sprich kolonialisierte Territorien auszubeuten. Vorbild waren Handelskompagnien der späteren Kolonialmächte, insbesondere der Niederländischen Westindien-Kompagnie. Kurfürst Friedrich Wilhelm (1620–1688), der später mit dem Beinamen ‚Großer Kurfürst‘ versehen wurde, etablierte bereits um die Mitte des 17. Jahrhunderts eine kurbrandenburgisch-ostindische Compagnie – auch wenn dieser Versuch zunächst scheiterte. [3]

Benjamin Raule in brandenburgischen Diensten

Der eigentliche Eintritt Kurbrandenburgs in die allgemeine Seefahrtsgeschichte und die Geschichte kolonialer Ausbeutung geschah unter maßgeblichem Anteil Raules. Der aus Zeeland stammende Kaufmann und Großreeder stand seit 1675 als Reeder und Kaperfahrer in brandenburgischen Diensten. Brandenburg befand sich zu dieser Zeit im Krieg mit dem Königreich Schweden. Benjamin Raule siedelte ins brandenburgische Territorium über [4] und wurde dort von seinem dankbaren neuen Landesherrn großzügig ausgestattet. Ab 1678 überließ ihm der Kurfürst Grundstücke und Häuser in Berlin und Umgebung, darunter 1682 das erste Grundstück in Rosenfelde. Raule erweiterte seinen Besitz mit kurfürstlicher Erlaubnis und besaß 1694 quasi das ganze Dorf. [5] Ungefähr 1685 wurde sein Landsitz fertiggestellt, ebenjener Ursprungsbau des Friedrichsfelder Schlosses. 1681 wurde Raule General-Directeur de Marine, dem der ‚Überseehandel‘ und das gesamte Schiffswesen unterstanden. [6]

ORT

HEUTE

Schloss Friedrichsfelde

[1] Vgl. Mallinckrodt, Rebekka von/Köstlbauer, Josef/Lentz, Sarah: Beyond Exceptionalism – Traces of Slavery and the Slave Trade in Early Modern Germany, 1650–1850, in: dies. (Hgg.): Beyond exceptionalism: traces of slavery and the slave trade in early modern Germany, 1650–1850, Berlin, Boston 2021, S. 1–25; Raphael-Hernandez, Heike/Wiegminck, Pia: German Entanglements in Transatlantic Slavery: An Introduction, in: Atlantic Studies 14 (2017), H. 4, S. 419–435 sowie Mallinckrodt, Rebekka von: There Are No Slaves in Prussia?, in: Brahm, Felix/Rosenhaft, Eve (Hgg.): Slavery Hinterland: Transatlantic Slavery and Continental Europe, 1680–1850, Woodbridge, Suffolk, UK 2016 (People, Markets, Goods: Economies and Societies in History, v. 7), S. 109–131 und weitere Beiträge dieses Sammelbandes.

[2] Neben einem Tauschverkehr von Waren, der oft auch von Machtungleichheiten und Gewalt geprägt war, bestanden die Interaktionen der europäischen Compagnien mit afrikanischen, karibischen und amerikanischen Akteuren und Indigenen aus einer einseitigen Ausbeutung und der Kommodifizierung von Menschen zu ‚Waren‘ in einem ‚Handel‘, an dem an jeder Stelle immer Europäer einen Nutzen zogen, autochthone Gesellschaften aber in der Regel ausgebeutet wurden oder nur wenig Nutzen zogen. Daher werden im folgenden ‚Handel‘ und damit verbundene Begriffe zumeist in Anführungszeichen geschrieben.

[3] Steltzer, Hans Georg: „Mit herrlichen Häfen versehen“: brandenburgisch-preussische Seefahrt vor dreihundert Jahren, Berlin 1981, S. 26–35; Stamm, Malte: „Das Koloniale Experiment. Der Sklavenhandel Brandenburg-Preußens im transatlantischen Raum 1680–1718“. Dissertation, Philosophische Fakultät der Heinrich-Heine-

Benjamin Raule initiiert den Beginn des brandenburgischen Kolonialismus

Bereits 1676 schlug Raule dem kurfürstlichen Hof erfolglos vor, an der Guineischen Küste direkt ‚Handel‘ zu treiben und bewaffnete Stützpunkte zu dessen gewaltsamem Schutz zu errichten. [7] 1679 erneuerte er sein Angebot, auf eigene Kosten Schiffe an die westafrikanische Küste zu entsenden. Er versuchte auch, seinen Dienstherren zur Gründung einer Handelskompagnie nach niederländischem Vorbild und mit einem Monopol auf den Handel mit Elfenbein, Getreide, Gold und „Schwarzen“ zu bewegen. [8] Zunächst sollten zwei Schiffe zu Erkundungszwecken nach Guinea und Angola an die Westküste fahren. Fahrzeuge und Besatzung wollte Raule selbst stellen, das Kurfürstentum sollte für die Bewaffnung und Soldaten sorgen. [9] Der Kurfürst willigte ein. Die Schiffe sollten an den westafrikanischen Küsten Gold, Elfenbein und versklavte Menschen ‚kaufen‘, jedoch nur dort, wo die örtlichen Gouverneure anderer Kolonien dies gestatten würden. [10] Für sich selbst forderte der Kurfürst seltene Tiere sowie ein halbes Dutzend junger Sklaven im Alter von vierzehn bis sechzehn Jahren. Zudem sollten die Kapitäne nach einem geeigneten Platz für einen ‚Handelsstützpunkt‘ suchen. [11] Die Schiffe stachen im Herbst 1680 in See. Tatsächlich brachte der Kapitän der Fregatte ‚Morian‘ nicht nur Gold und Elfenbein im Austausch für die mitgeführten Waren zurück: Am 16. Mai 1681 schloss er einen ‚Vertrag‘ mit drei lokalen Herrschern, die „Apany“, „Pregatte“ und „Sophonie“ genannt wurden, aus der Gegend zwischen Axim und dem Kap der Drei Spitzen (Cape Three Points) im heutigen Ghana. Diese Herrscher sollten den Orten in ihrem Einflussbereich befehlen, nur mit Schiffen unter brandenburgischer Flagge zu handeln. Sie wiesen auch einen Ort zum Bau einer Festung aus. Ihnen versprachen die Seefahrer, sie würden in acht bis zehn Monaten zurückkehren und das Festungsmaterial mitbringen. [12] Es ist heute nicht mehr nachzuvollziehen, unter welchen Bedingungen dieser ‚Vertrag‘ zustande kam. Erstmals versuchte ein deutschsprachiger Territorialstaat in zu erobernden Räumen in Übersee, eine militärische Befestigung zu errichten. [13]

Gründung der Brandenburgisch-Africanischen Compagnie

1682 schlug Benjamin Raule dem Kurfürsten nun die Gründung einer eigenen brandenburgischen Handelskompagnie vor. [14] Eine Beteiligung am Versklavungshandel, euphemistisch später ‚transatlantischer Dreieckshandel‘ genannt, war explizites Ziel der zu gründenden Gesellschaft. Raules Entwurf eines Compagnie-Patents wurde am 17. März 1682 als ‚Edict wegen Octroyierung der aufzurichtenden Handels-Compagnie auf den Küsten von Guinea‘ vom Kurfürsten erlassen. [15] Im November 1682 wurde die Brandenburg-Africanische Compagnie (BAC) dann gegründet. Solange englische, dänische oder niederländische ‚Ansprüche‘ nicht berührt seien, versprach der Kurfürst der Compagnie auf 30 Jahre ein ‚Handelsmonopol‘ für die brandenburgischen Territorien, seinen Schutz und Truppen. [16] Der Kurfürst verpflichtete sich ebenfalls zum Bau einer Festung und der Gestellung einer Besatzung für vier Jahre zum Schutz der Interessen der Compagnie. Anschließend sollte diese die Besoldung und die Unterhaltung der Besatzung selbst übernehmen. [17] Da Raule Schwierigkeiten hatte, genug Anteilszeichner für die Compagnie zu finden, investierten er und der Kurfürst selbst höhere Summen aus dem eigenen Vermögen. [18] Dies spiegelt das große Interesse der beiden an einer Verstärkung brandenburgischer Präsenz an der afrikanischen Westküste wider.

Die Fregatten ‚Churprinz von Brandenburg‘ und ‚Morian‘ sollten den ‚Vertrag‘ mit den lokalen Herrschern erfüllen und einen Stützpunkt sichern. Die ‚Expedition‘ stand unter dem Oberbefehl von Otto Friedrich von der Gröben (1657–1728). [19] Beide Kapitäne erhielten aber eigene Instruktionen für die Fahrt, den ‚Erwerb‘ von Sklaven und deren ‚Verkauf‘ in der Karibik – inklusive der kurfürstlichen Preisvorstellungen.

Universität Düsseldorf, 2011, S. 78–89.

[4] Stefan, Klaus-Dieter: In der Gunst des Roten Adlers, in: Stefan, Klaus-Dieter (Hg.): Friedrichsfelde: Der Ort. Das Schloss. Die Geschichte, 2. Aufl., Berlin 2015, S. 53–77, S. 57; Stuhr, Peter Federsen: Die Geschichte der See- und Kolonialmacht des Großen Kurfürsten Friedrich Wilhelm von Brandenburg, Berlin 1839, S. 5–6, 8, 14–15.

[5] Stefan, Klaus-Dieter: Friedrichsfelder Zeitreise, in: Stefan: Friedrichsfelde, S. 9–51, S. 18 sowie ders.: In der Gunst des Roten Adlers, in: Stefan, Friedrichsfelde, S. 66–68.

[6] Dokument 59. Raule’s Bestallung zum General-Directeur de Marine mit Obristen-Rang. Vom 20 Februar 1681, in: Schück, Richard: Brandenburg-Preußens Kolonial-Politik unter dem Großen Kurfürsten und seinen Nachfolgern (1647–1721), Band II, Leipzig 1889, S. 99.

[7] Steltzer: „Mit herrlichen Häfen versehen, S. 54.

[8] Dokument Nr. 43. Raule’s Vorschlag zur Errichtung einer guineischen Compagnie, 1679, in: Schück, II, S. 89–91.

[9] Heyden, Ulrich van der: Rote Adler an Afrikas Küste: die brandenburgisch-preußische Kolonie Großfriedrichsburg in Westafrika, 2., veränd. Aufl., Berlin 2001, S. 12; Stamm: Das Koloniale Experiment, S. 110.

[10] Dokument Nr. 46. Instruktion für den Kapitän Joris Bartelsen nach Angola und Guinea. Vom 7./17. Juli 1680, in: Schück, Band II, S. 95.

[11] Ebenda und Stamm: Das Koloniale Experiment, S. 111.

[12] Stuhr, Die Geschichte, S. 27–28. Der Vertrag findet sich in niederländischer Sprache als Dokument 51a in: Schück, Band II, S. 100–101.

[13] Heyden, Rote Adler, S. 13–14.

[14] Dokument Nr. 60. Raule’s Projekt einer brandenburgisch-guineischen Compagnie. Vom 1. Januar 1682, in: Schück, Band II, S. 120–122.

[15] Dokument Nr. 62. Raule an den Großen Kurfürsten wegen Errichtung einer afrikanischen Compagnie. Vom 12./22. Februar 1682 und Dokument Nr. 63. Edict wegen der Oytroyierung

[20] Die ‚Churprinz‘ sollte sich ganz auf den ‚Handel‘ mit Menschen konzentrieren und die Deportation von 500 Menschen in die Karibik vornehmen. Die ‚Morian‘ hingegen sollte 100 versklavte Menschen aufnehmen, von denen 60 auf der Rückreise ‚verkauft‘ und die anderen 40 nach Hamburg gebracht werden sollten. Der Kurfürst wünschte sich selbst junge und gutgewachsene Sklaven. [21] Es lässt sich nicht mehr feststellen, ob versklavte Menschen hierdurch an den brandenburgischen Hof kamen. Der finanzielle Gewinn aus dieser ‚Expedition‘ war jedoch gering und die Fregatte ‚Churprinz‘ brachte gar den größten Teil ihrer Waren wieder zurück, insgesamt zu wenig, um eine erneute Fahrt zu finanzieren. [22]

Hier zeigte sich das grundsätzliche Problem, das die Brandenburgisch-Africanische Compagnie begleiten sollte: Finanzmittelnot. Den Forderungen der Anleger standen kaum Gewinne gegenüber. Benjamin Raule setzte schließlich Mittel der brandenburgischen Marine unter seinem Kommando für die Compagnie ein. Er plante gar, Marineschiffe für den Transport versklavter Menschen einzusetzen, da dieser den meisten Gewinn versprach. 1686 übernahm der Kurfürst schließlich selbst das Eigentum der Handelsgesellschaft und verhinderte so den Bankrott der Compagnie. [23] Seinem Marinedirektor unterstanden nun der gesamte afrikanische Handel und die Kriegsflotte direkt. [24]

Menschenhandel

1685 übernahmen die Brandenburger auf der zum heutigen Mauretanien gehörenden Insel Arguin eine zuvor von den Franzosen beherrschte Befestigungsanlage. Diese eignete sich als Station zwischen den europäischen Metropolen und den Kolonialgebieten an der Elfenbeinküste sowie als Umschlagplatz und Frischwasserquelle. [25]

Diente Arguin vor allem als Zwischenstation für den Verkehr von Westafrika nach Europa, so plante Raule ein den Atlantik überspannendes Netz an Handelsniederlassungen der Compagnie für deren zentrales Erwerbsziel, den ‚Verkauf‘ versklavter Menschen. [26] Eine der Voraussetzungen dafür waren eigene Stützpunkte in der Karibik. Am 24. November 1685 schlossen der König von Dänemark und der Kurfürst von Brandenburg einen Vertrag über eine Niederlassung der Brandenburgisch-Africanischen Compagnie auf der Insel St. Thomas. Die Dänen hatten die Insel im Jahre 1666 besetzt und Zuckerrohrplantagen errichtet, die ausschließlich durch die Ausbeutung von Sklaven bewirtschaftet wurden. [27] Die Compagnie errichtete einen Umschlagplatz für die eigenen Sklavenschiffe. [28] Bis etwa 1715 transportierten brandenburgisch / preußische Schiffe versklavte Menschen in die Karibik. [29] Deren überwiegende Zahl wurde nicht in der Umgebung von Großfriedrichsburg ‚gekauft‘, sondern in Whydah von afrikanischen Zwischenhändlern. [30] Die Waren, die die Sklavenhändler im Tauschhandel erhielten, stammten aus den Niederlanden oder aus dem Münsterland und Schlesien. Hier profitierte die einheimische Textilindustrie vom Handel mit versklavten Menschen. [31] Für Tausende bedeutete die brandenburgische Teilhabe am Sklavenhandel unmenschliches Leid. Dem aktuellen Forschungsstand zufolge wurden zwischen 1682 und 1714 – dem faktischen Ende der Brandenburgisch-Africanischen Compagnie – mindestens 23.000 versklavte Menschen mit deren Schiffen nach Amerika, hauptsächlich nach St. Thomas, transportiert, um dort ‚verkauft‘ zu werden. Diese Zahlen ergeben sich allein aus den von Malte Stamm gesammelten Informationen und stellen eine Mindestanzahl dar. Stamm führt 124 Atlantiküberquerungen mit 23.583 ‚eingekauften‘ und 19.240 ‚verkauften‘ Sklaven und eine Sterberate auf dieser sogenannten Mittelpassage von etwa 20 Prozent auf. [32]

Rebekka von Malinckrodt kommt unter Verweis auf Anne Kuhlmann-Smirnovs Forschungen darauf, dass „(v)on den ca. 20.000 afrikanischen Sklaven, welche die Brandenburgisch-Afrikanische Compagnie zwischen 1682/83 und 1715 handelte, [...]

der aufrichtenden Handels-Compagnie auf denen Küsten von Guinea. Vom 7./17. März 1682, in: ebenda, S. 123–129.

[16] Stamm: Das Koloniale Experiment, S. 116.

[17] Stühr, Die Geschichte, S. 32.

[18] Steltzer: Mit herrlichen Häfen versehen, S. 59, 61.

[19] Stamm: Das Koloniale Experiment, S. 119.

[20] Dokument Nr. 64. Instruction für den Commandeur de Voss zur Schifffahrt nach der Guineischen Küste nebst dem von Gröben. Com 17. Mai 1682, in: Schück: Band II, S. 129–132.

[21] Ebenda. Eine ausführliche Beschreibung der Reise aus Sicht Gröbens findet sich in Gröben, Otto-Friedrich von der: Orientalische Reisebeschreibung des Adelichen Pilgers Otto Friedrich von der Gröben, nebst der brandenburgischen Schifffahrt nach Guinea, und der Verrichtung zu Morea, Marienwerder 1694. URL: <https://digital.staatsbibliothek-berlin.de/werkansicht/?PPN=PPN769987923>.

[22] Stamm: Das Koloniale Experiment, S. 121; Schück, Richard: Brandenburg-Preußens Kolonialpolitik unter dem Großen Kurfürsten und seinen Nachfolgern (1647 – 1721), Band I, Leipzig 1889, S. 178–179.

[23] Ebenda, S. 204.

[24] Stühr: Die Geschichte, S. 62.

[25] Heyden, Ulrich van der: Die Wüsteninsel Arguin, in: Heyden, Ulrich van der/Zeller, Joachim (Hgg.): „... Macht und Anteil an der Weltherrschaft“. Berlin und der deutsche Kolonialismus, Münster 2005, S. 55–62, S. 55–56.

[26] Stühr: Die Geschichte, S. 30–31.

[27] Nagel, Jürgen G.: „Weil nun die Seefahrt die Seele der Commerciens ist ...“ Die Brandenburgisch-Africanische Compagnie als Handelsunternehmen 1682–1717“. Magisterarbeit, Universität Trier, 1994, S. 79.

[28] Stühr: Die Geschichte, S. 63.

[29] Stamm: Das Koloniale Experiment, S. 394.

nach bisherigem Kenntnisstand nur 24 an den preußischen Hof^c kamen. [33]

Das Ende der Brandenburgisch-Africanischen Compagnie

Für eine kurze Zeit scheinen die Geschäfte der Brandenburgisch-Africanischen Compagnie in der ersten Hälfte der 1690er-Jahre auch dank des Versklavungshandels für die Anteilseigner finanziell ‚erfolgreich‘ gewesen zu sein. Dieser Erfolg war aber unbeständig und von Anfang an begleitete Geldmangel die ‚Geschäfte‘. [34] Es scheint, als seien die Gläubiger und Einleger zeitweise nicht nur über den wirklichen Wert der Einlagen belogen worden, sondern als sei es zu einer unentwirrbaren Vermischung der Sachwerte, Schiffe und des Personals zwischen der Compagnie und der brandenburgischen Marine gekommen. Die Grundlage hierfür lag in der Person Benjamin Raules, der, geschützt durch das Vertrauen des Kurfürsten, seinen Posten als Marinendirektor und Geschäftsführer hierzu instrumentalisierte. Nach dem Tod des Großen Kurfürsten änderten sich die Machtverhältnisse und Raules Kolonialpläne fanden keine Befürworter mehr. In den Augen des Hofes waren die Stützpunkte und der notwendige Erhalt einer Seemacht zu kostspielig. Raule selbst wurde gleich nach dem Antritt der Regierung des Kurfürsten Friedrich III. (1657–1713) einer Untersuchung seiner Verwaltung der See- und Handelsachen unterzogen. [35] Am 12. Dezember 1698 ließ ihn Friedrich III. verhaften und in die Zitadelle in Spandau bringen. [36] Zwar ergaben die Untersuchungen keinen Betrug, dennoch verblieb Raule in Haft. Nachdem Friedrich III. 1699 „Rosenfelde“ in „Friedrichsfelde“ umbenennen und sich 1701 zum König in Preußen krönen ließ, wurde Raule im Frühjahr 1702 begnadigt. [37] Am Ende des kurfürstlichen Willkürakts war Raule all seiner Güter beraubt worden und starb verarmt. [38] Friedrich Wilhelm I. von Preußen verkaufte schließlich 1718 alle überseeischen Stützpunkte. Die Festung Großfriedrichsburg hatte ohnehin keine ausreichende Versorgung mehr aus Brandenburg-Preußen erhalten und war verfallen. Die Niederländisch-Westindische Compagnie kaufte den Besitz für einen niedrigen Preis und die Dänen beschlagnahmten das Land auf St. Thomas. [39]

Treibende Kraft

In der Zeit nach dem Dreißigjährigen Krieg beteiligte sich neben anderen Kolonialmächten auch das Kurfürstentum Brandenburg an der Ausbeutung vermeintlich leerer oder nach europäischer Lesart ‚neu entdeckter‘ Territorien. Die Errichtung von bewaffneten Stützpunkten an den afrikanischen Westküsten und in der Karibik war Teil der Strategien einer kolonialen Besetzung Afrikas, Asiens und Nord- und Südamerikas durch den europäischen Kolonialismus. Über solche und den ‚Handel‘ mit versklavten Menschen war das kurfürstliche Brandenburg und spätere Preußen bereits vor der Entstehung des Deutschen Reichs in das System des europäischen Kolonialismus und Versklavungshandels eingebunden. Die Festung Großfriedrichsburg wurde, auch wenn es nie zu einer kolonialen Durchdringung des Hinterlands kam, als Teil der „europäischen Infrastruktur für den transatlantischen Sklavenhandel“ gebaut.^[40]

Es ist anzunehmen, dass das iberische Vorbild an kolonialer Ausbeutung und das niederländische Modell der privatwirtschaftlichen Handelsgesellschaft eine große Rolle für die Motivation des eher unbedeutenden brandenburgischen Herrscherhauses spielten. Sicher hing eine Vielzahl von Beamten, Höflingen oder Prinzen denselben Konzepten rassistischer Überlegenheitsgefühle, merkantilistischer Wirtschaftspolitik und kolonialen Appetits an. Für den kurbrandenburgischen Fall zeigen überlieferte Dokumente das große Engagement Raules, seinen Dienstherrn Friedrich Wilhelm zur Einrichtung einer Flotte und ‚Expeditionen‘ nach Afrika zu bewegen. [41] Dessen eigenes finanzielles Engagement war ausschlaggebend, damit aus Ideen und Plänen Wirklichkeit wurde. Raules Investitionen machten die erste ‚Handelsfahrt‘ an die

[30] Vgl. zu dieser Entwicklung einführend:

Eckert, Andreas: Geschichte der Sklaverei: von der Antike bis ins 21. Jahrhundert, München 2021 (C.H. Beck Wissen 2920); Klein, Herbert S.: The Atlantic slave trade, 2nd ed., New ed, Cambridge/ New York 2010 (New approaches to the Americas), insbesondere Kapitel 3, S. 49–74.

[31] Stamm: Das Koloniale Experiment, S. 392–393.

[32] Ebenda, S. 401.

[33] Mallinckrodt, Rebekka von: Verhandelte (Un-) Freiheit: Sklaverei, Leibeigenschaft und innereuropäischer Wissenstransfer am Ausgang des 18. Jahrhunderts, in: Geschichte und Gesellschaft 43 (2017), H. 3, S. 347–380, S. 358, FN 45.

[34] Heyden: Rote Adler, S. 64.

[35] Stuhr: Die Geschichte, S. 68–71.

[36] Schück: Band I, S. 376.

[37] Ebenda, S. 384–385.

[38] Stuhr: Die Geschichte, S. 5.

[39] Heyden: Rote Adler, S. 80–81.

[40] Zaugg, Roberto: Grossfriedrichsburg, the First German Colony in Africa? Brandenburg-Prussia, Atlantic Entanglements and National Memory, in: Osei-Tutu, John Kwadwo/Smith, Victoria Ellen (Hgg.): Shadows of Empire in West Africa: New Perspectives on European Fortifications, 1st ed. 2018, Cham 2018 (African Histories and Modernities), S. 33–73, S. 42.

[41] Stuhr: Die Geschichte, S. 66–67.

Jahrgang. 1931. (Postversand Berlin) Nr. 7

Hauptpreis: 70 Pfg.
Erscheinungstag: 1. Juli 1931

Übersee und Kolonial-Zeitung

Deutsche Kolonial-Zeitung

Verlag: Deutsche Kolonialgesellschaft, Berlin W 35, Am Karlsbad 10
Bezugspreis: Inland jährlich 8,- M., vierteljährlich 2,10 M., Ausland halbjährlich 4,20 M. Für Mitglieder der Deutschen Kolonialgesellschaft bei direkter Bestellung Vorzugspreis Inland 6,-, Ausland 7,- M. jährlich.

MONATSSCHRIFT DER
DEUTSCHEN KOLONIALGESELLSCHAFT
Schriftleitung: H. v. Remsow, Berlin W. 35
Am Karlsbad 10
Organ der Kolonialen Reichsarbeitsgemeinschaft

Verband: Kolonialkriegsorden
Berlin W 35, Potsdamer Straße 97.
Bank-Konto: Dresdner Bank, Depositen-Kasse K. Berlin W. 36, Potsdamerstraße 108
Postcheck-Konto: Postk. Berlin 7114
Übersee- und Kolonial-Zeitung.

Tributrevision und Kolonien.

Der in diesen Tagen von dem amerikanischen Präsidenten Hoover völlig unerwartet und überraschend gemachte Moratoriumsvorschlag, der den völligen politischen und wirtschaftlichen Zusammenbruch Deutschlands verhindern soll, wird natürlich von der ganzen Welt mit aller größter Spannung verfolgt — handelt es sich doch bei diesem außerordentlichen Vorgehen der Regierung der Vereinigten Staaten nicht um die Rettung Deutschlands vor einem Untergang, nicht um die Interessen der Gläubiger Deutschlands, sondern hier handelt es sich um das Wohl und Wehe der ganzen Welt. Die Gläubiger Deutschlands, allen voran Nordamerika, haben jetzt, fast schon zu spät, endlich erkannt, daß sie den mit noch nie dagewesenen Mitteln geknebelten und geknechteten Schuldner, Deutschland, nicht völlig erdroffeln und untergehen lassen dürfen, wenn sie nicht selbst mit zu Grunde gehen wollen. Diese einfache Ueberlegung hat auch dazu geführt, daß die Gläubigerstaaten England, Italien u. a. sofort ihre Zustimmung zur Durchführung der von Nordamerika ergriffenen glücklichen Initiative ausgesprochen haben. Auch das intransigente Frankreich, das wie voraus zu sehen war, vorläufig Widerpruch gegen Hoovers Plan erhoben hat, wird wie die

von ihm abhängigen Trabantenstaaten, sich zu einem bedingungslosen Einverständnis bequemen müssen, wenn es nicht den Konflikt mit dem allgewaltigen Finanzstaat Amerika, seinen Gläubiger, und mit anderen früheren Alliierten herbeiführen will. —

Zum zweiten Mal kommt die Entscheidung über Deutschlands demnächstiges Geschick von Nordamerika; wer denkt da nicht zurück an das damalige Eingreifen des Präsidenten Wilson, wer von uns Kolonialisten gegenwärtig sich in diesen Tagen nicht die ursprünglich wohlgemeinten vierzehn Punkte Wilsons, die dann so ungeheuerlich zu Ungunsten Deutschlands verdreht und in das Gegenteil der ursprünglichen Absichten verdreht worden sind. Wir wollen hoffen, daß es dieses Mal dem jetzigen Präsidenten der Vereinigten Staaten gelingt, sich durchzusetzen, ein begrifflicher Wunsch angeht die neuen Nachrichten.

Bei der ungeheuren Bedeutung des amerikanischen Schrittes und der alle Staaten gleichmäßig angehenden Moratoriumsvorschläge, die wohl in der Nachkriegszeit zu den bedeutamsten aller Ereignissen gehören, ist es nicht verwunderlich, wenn alle anderen politischen Fragen in den letzten Tagen in den Hintergrund getreten sind und



Der erste koloniale Stützpunkt: Fort Groß-Friedrichsburg.

Nach dem Ende deutscher Kolonien diente die Festung Gross-Friedrichsburg im heutigen Ghana als Referenzpunkt für die Kolonialpropaganda. Übersee- und Kolonial-Zeitung, Nr. 7, 1. Juli 1931, Titelseite. Digitalisierung: Maier-Wolthausen.

Zitierangaben:

Clemens Maier-Wolthausen : Benjamin Raule und der brandenburgische Kolonialismus. In: Kolonialismus begegnen. Dezentrale Perspektiven auf die Berliner Stadtgeschichte. URL: <http://kolonialismus-begegnen.de/geschichten/benjamin-raule-und-der-brandenburgische-kolonialismus/> (12.05.2023)