

Universität Zürich  
Historisches Seminar  
Master Applied History  
PD Dr. Tobias Straumann

# **Preussische Seefahrt 1605-1772**

*Intentionen und Hintergründe*

Torsten Maywald  
Sagenrainstrasse 16  
8320 Fehraltorf  
+41 (0)79 425 77 62  
torm@bluemail.ch  
14.09.2011

**Für meinen Vater und Sabine ohne deren Unterstützung diese Arbeit nicht entstanden wäre.**

Strenggenommen kann uns eine Quelle nie sagen, was wir sagen sollen. Wohl aber hindert sie uns, Aussagen zu machen, die wir nicht machen dürfen. Die Quellen haben ein Vetorecht. Quellen schützen uns vor Irrtümern [...].<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Koselleck, Reinhart: Standortbindung und Zeitlichkeit. Ein Beitrag zur historiographischen Erschließung der geschichtlichen Welt, in: Koselleck, Reinhart (Hrsg.): Vergangene Zukunft. Zur Semantik geschichtlicher Zeiten, <sup>3</sup>Frankfurt/M. 1984

# Inhaltsverzeichnis

## Abkürzungsverzeichnis

### Einleitung

<i>I. Ziele und Aufbau der Arbeit</i> .....	5
<i>II. Literatur</i> .....	7
<i>III. Terminologie</i> .....	7

### Erstes Kapitel

<i>Seefahrt in Brandenburg-Preussen bis 1688</i> .....	9
<i>I. Anfänge im 16. Jahrhundert</i> .....	9
<i>II. Seefahrt im Hzm. Preussen von 1605 bis zum Ende der schwedischen Besetzung</i> .....	10
<i>III. Seefahrt unter Kurfürst Friedrich Wilhelm bis 1680</i> .....	14
<i>IV. Sklavenhandel und Handelsniederlassungen in Übersee</i> .....	27
<i>V. Kurfürst Friedrich Wilhelms Intentionen</i> .....	33

### Zweites Kapitel

<i>Seefahrt unter preussischer Flagge bis 1772</i> .....	37
<i>I. König Friedrich I. und das maritime Erbe</i> .....	37
<i>II. König Friedrichs I. Intentionen</i> .....	41
<i>III. Die Chimäre wird liquidiert</i> .....	43
<i>IV. Preussische Seefahrt unter König Friedrich II.</i> .....	45
<i>V. Intentionen König Friedrichs II.</i> .....	49

### Zusammenfassung

<i>Ergebnisse und Schlussfolgerungen</i>	49
--	----

### Anhang

<i>I. Chronologie</i> .....	51
<i>II. Quellenverzeichnis</i> .....	60
<i>III. Literaturverzeichnis</i> .....	61

## **Abkürzungsverzeichnis**

AB	Acta Borussica (zitiert: AB, Band, Seite)
BAAC	„Brandenburgisch-Afrikanisch-Amerikanische Compagnie“
BAC	„Handelscompagnie auf denen Küsten von Guinea“, kurz: Brandenburgisch-Afrikanische Compagnie. <sup>2</sup> Die Brandenburgisch-Amerikanische Compagnie (bei einigen Autoren ebenfalls mit BAC abgekürzt) wird in der vorliegenden Arbeit ausgeschrieben.
EIC	„Governor and Company of Merchants of London Trading into the East Indies“ resp. ab 1708 „United Company of Merchants of England Trading to the East Indies“. Schon von Zeitgenossen kurz East India Company genannt.
FBPG	Forschungen zur Brandenburgischen und Preussischen Geschichte
FBPG N.F.	Forschungen zur Brandenburgischen und Preussischen Geschichte Neue Folge
GStA PK	Geheimes Staatsarchiv Preussischer Kulturbesitz
HRRDN	Heiliges Römisches Reich Deutscher Nation
Hzm.	Herzogtum
KPACE	„Königlich Preussisch-Asiatische Handlungs-Compagnie von Emden auf China“ von 1751
NCCM	„Novum Corpus Constitutum Prussico-Brandenburgensium Praecipue Marchicarum, Oder Neue Sammlung Königl. Preussl. und Churfürstl. Brandenburgischer, sonderlich in der Chur- und Marck-Brandenburg, Wie auch anderen Provintzien, publicierten und ergangenen Ordnungen, Edicten, Mandaten Rescripten“
RAC	„Company of Royal Adventurers Trading to Africa“, ab 1672 „Royal African Company“
Reg.	Registratur
Rep.	Repositor
Rtl.	Reichstaler
UA	„Urkunden und Actenstücke zur Geschichte des Kurfürsten Friedrich Wilhelm von Brandenburg“ (zitiert: UA, Band, Seite)
VOC	„Vereenigde Oostindische Compagnie“ (moderne Schreibweise: Vereinigte Oost-Indische Compagnie)
VSWG	Vierteljahresschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte
WIC	„Geocroyeerde West-Indische Compagnie“

---

<sup>2</sup> In der Literatur finden sich auch die Bezeichnungen „Guinesische Compagnie“ oder „Africanische Compagnie“. Vgl. Schmitt, Eberhard: Die Brandenburgischen Überseehandelskompanien im XVII. Jahrhundert; in: Deutsche Gesellschaft für Schiffahrts- und Marinegeschichte (Hrsg.): Schiff und Zeit 11 (1980), 6-20, hier 9

# ***Einleitung***

## **I. Ziele und Aufbau der Arbeit**

Die vorliegende Arbeit beschäftigt sich mit der zivilen wie militärischen Seefahrt in Brandenburg und Preussen des 17. und 18. Jahrhunderts und deren Nutzung durch die regierenden Hohenzollern. Anhand der verfügbaren Quellen werden die herrschaftlichen wie persönlichen Intentionen der Hohenzollern identifiziert und kritisch hinterfragt. Bei der militärischen Nutzung von Schiffen erschliesst sich die Relevanz herrschaftlicher Intentionen dem heutigen Leser sofort. Die Relevanz herrschaftlicher Intentionen hinsichtlich der zivilen Nutzung der Seefahrt erschliesst sich erst durch Kenntnis des halbstaatlichen Charakters des Seehandels und insbesondere des profitablen Überseehandels im Europa des 17./18. Jahrhunderts. Private Investoren bedurften der Privilegierung und Protektion des jeweiligen Souveräns. Häufig war der Souverän selbst an den privilegierten Gesellschaften beteiligt und nahm direkt oder über Residenten Einfluss auf den Geschäftsgang. Die Protektion des Souveräns allein konnte die Handelsschiffe und die wertvollen Waren auf den langen Reisen nicht schützen. Daher waren Handelsschiffe jener Epoche oft schwer bewaffnet oder wurden durch Kriegsschiffe des Souveräns vor Angriffen geschützt. Überhaupt waren die Aufgaben von Kriegs- und Handelsschiffahrt selten klar voneinander zu trennen, wurde die Marine doch zum Schutz der Handelsinteressen herangezogen und hatten die Handelsgesellschaften das Privileg, zum Schutz ihrer Interessen militärische Gewalt anzuwenden. Die Identifikation herrschaftlicher Intentionen wird in der vorliegenden Arbeit im Rahmen einer mehrheitlich chronologischen Darstellung<sup>3</sup> der Seefahrtsgeschichte Preussens verfolgt, welche die unterschiedlichen Ausprägungen und Brüche, aber auch die Kontinuitäten derselben vom Beginn des 17. Jahrhunderts bis zur Gründung der Königlich Preussischen Seehandlungs-Gesellschaft 1772 skizziert. Die chronologische Darstellung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit, welche schon aufgrund des vorgegebenen Umfangs dieser Arbeit nicht erreicht werden könnte. Jedoch wurde Wert darauf gelegt, die wichtigsten Ereignisse zu schildern und einzuordnen, um die grossen Entwicklungslinien preussischer Seefahrt sichtbar werden zu lassen.

Der Schwerpunkt der Arbeit liegt auf der zivilen Nutzung der Seefahrt, der Handelsschiffahrt. Dies liegt allein darin begründet, dass die Hohenzollernherrscher - mit einer Ausnahme - im Aufbau einer schlagkräftigen Kriegsmarine keinen Nutzen sahen. Die Rahmenbedingungen für die preussische Handelsschiffahrt waren im Vergleich zu konkurrenzierenden Mächten wie Frankreich, England und die Vereinigten Niederlande ungünstig und doch nahmen ab dem 17. Jahrhundert Schiffe unter kurbrandenburgischer und später preussischer Flagge an der sich langsam entwickelnden Weltwirtschaft<sup>4</sup> teil. Auch wenn die preussische Seefahrt des 17./18. Jahrhunderts im Rückblick insbesondere

---

<sup>3</sup> Alle Angaben in dieser Arbeit sind, soweit nicht anders vermerkt, nach gregorianischem Kalender

<sup>4</sup> zum Begriff Weltwirtschaft vgl. Braudel, Fernand: Sozialgeschichte des 15.-18. Jahrhunderts, Bd. 3, Aufbruch zur Weltwirtschaft, München 1986, 18ff

vor den Ereignissen des 19. und 20. Jahrhunderts nur als eine unbedeutende Episode der preussischen Geschichte erscheint, zeigt die Förderung des Seehandels fast schon exemplarisch, wie erst durch das Engagement der jeweiligen Hohenzollernherrscher trotz aller Rückschläge durch Kriege und Friedensschlüsse die wirtschaftliche Entwicklung des territorialen Flickenteppichs Preussen vorangetrieben wurde.

Diese Arbeit ist in zwei Kapitel unterteilt. Das erste Kapitel behandelt die brandenburgisch-preussische Seefahrt bis 1688 mit Schwerpunkt auf dem Überseehandel unter Kurfürst Friedrich Wilhelm. Dieser war seit 1647 bis zu seinem Tod 1688 die treibende Kraft hinter der preussischen Seefahrt, von verschiedenen Plänen zur Errichtung einer Ostindiencompagnie über die Gründung der kurbrandenburgischen Marine im Jahr 1657 bis zur Errichtung von befestigten Handelsstützpunkten in Übersee. All diese Projekte sollten einen Teil zur Förderung der Wirtschaftsentwicklung beitragen und helfen, den Hegemonialbestrebungen Schwedens im *Dominiun Maris Baltici* die Stirn zu bieten. Doch auch persönliche Motive lassen sich finden, vermehrte doch herrschaftliches Handeln zur See die Reputation und „Gloire“ des Fürsten. Das zweite Kapitel beschäftigt sich mit der preussischen Seefahrt unter König Friedrich I.<sup>5</sup> und seinen Nachfolgern. Als Preussen gegen Ende des 17. Jahrhunderts in den Überseehandel einstieg, waren die Karten schon unter den etablierten Seemächten verteilt und die Interessensphären in Übersee abgegrenzt. Beschränkte finanzielle Mittel, mangelnde seemännische und kaufmännische Erfahrung sowie das Fehlen einer schlagkräftigen Flotte liess den brandenburgischen Kurfürsten und preussischen Königen kaum Spielraum, Seefahrt und Überseehandel nach eigenen Regeln auszugestalten, wie es z.B. die niederländischen und englischen Handelsgesellschaften taten. Seit dem Ausbruch des Pfälzischen Erbfolgekrieges und endgültig nach dem Siebenjährigen Krieg veränderten sich diese engen Vorgaben nochmals zu Ungunsten Preussens, denn die kriegerischen Auseinandersetzungen zwischen europäischen Mächten wurden künftig auf den Weltmeeren und in den Kolonien ausgetragen und behinderten den preussischen Seehandel massiv. Ab dem Ende des 17. Jahrhunderts wurde Preussen, trotz stetig steigenden Einflusses als Landmacht in Europa, zur See ein Spielball der Interessen konkurrenzierenden Mächte.

Die vorliegende Arbeit schliesst mit der Gründung der „Königlich Preussischen Seehandlungs-Gesellschaft“<sup>6</sup>, der späteren „Preussischen Seehandlung“, durch König Friedrich II im Jahr 1772. Mit der Gründung der Preussischen Seehandlung neigte sich in Preussen die Zeit der Seefahrt mit königlichem Dekret (*Octroi*) und damit des halbstaatlichen Charakters der Handelsseefahrt dem Ende zu und es begann ein neuer Handlungsstrang der preussischen und später deutschen Seefahrt.

---

<sup>5</sup> Um Verwirrung zu vermeiden, wird in der vorliegenden Arbeit Kurfürst Friedrich III. durchgehend mit Friedrich I. bezeichnet, obschon er sich erst am 18.01.1701 in Königsberg zum König krönte.

<sup>6</sup> Patent wegen Errichtung der Königlich Preussischen Seehandlungs-Gesellschaft vom 14.10.1772, NCCM Band 5 (1772), 513

## II. Literatur

Für diese Arbeit wurden Akten und Urkunden in zwei Archiven herangezogen. Das Stadtarchiv Emden und das Geheime Staatsarchiv Preussischer Kulturbesitz in Berlin weisen reiche Bestände zum Thema preussische Seefahrt auf. Hinzu kamen Quellen, welche in den Werken anderer Autoren abgedruckt sind.

Bei der Sekundärliteratur bleiben die Werke von Richard SCHÜCK „Brandenburg-Preussens Kolonialpolitik unter dem Grossen Kurfürsten und seinen Nachfolgern (1647-1721)“ aus dem Jahr 1889 und von Heinrich BERGÉR „Überseeische Handelsbestrebungen und koloniale Pläne unter Friedrich dem Grossen“ aus dem Jahr 1899, auch, aber nicht nur, aufgrund der zahlreichen abgedruckten Quellen für die Beschäftigung mit der preussischen Seefahrt grundlegend. Leider sind diese Werke für Wissenschaftler heute nur noch in wenigen (Ansichts-)Exemplaren verfügbar. Hier wird jedoch durch die qualitativ hochstehenden Reproduktionen eines US-amerikanischen Verlegers und die Historical Section of the British Library langsam Abhilfe geschaffen. Hilfreich für diese Arbeit waren auch die Publikation von Bernd EBERSTEIN „Preussen und China. Eine Geschichte schwieriger Beziehungen“ sowie das Werk von Kurt PETSCH „Seefahrt für Brandenburg-Preussen 1650-1815“, welche die Brücke zwischen den Werken von Richard SCHÜCK zu Heinrich BERGÉR schlagen.<sup>7</sup> Das Werk von Kurt PETSCH stellt darüber hinaus auch die technischen Details preussischer Seefahrt detailliert dar. In den letzten 20 Jahren haben nur wenige Wissenschaftler im deutschen Sprachraum über preussische Seefahrt publiziert und diese wenigen beschäftigten sich meist mit spezifischen Aspekten dieser Thematik.<sup>8</sup> Eine aktuelle Darstellung preussischer Seefahrt im 17. und 18. Jahrhundert existiert derzeit nicht.

## III. Terminologie

*Atlantischer Dreieckshandel* bezeichnet den Handel zwischen den drei Angelpunkten Europa, Afrika und Amerika vornehmlich im 17./18. Jahrhundert. In Europa gefertigte oder über Europa gehandelte Waren wurden in Afrika gegen Gold und Sklaven eingetauscht; die Sklaven tauschte man in Amerika gegen unverarbeitete Kolonialwaren, welche in Europa wiederum weiter verarbeitet, veredelt und konsumiert wurden.

*Cabusiers* ist gemäss Adam JONES<sup>9</sup> ein zeitgenössischer europäischer Begriff für die Stammesführer an der afrikanischen Goldküste.

---

<sup>7</sup> vgl. Quellen- und Literaturverzeichnis im Anhang der Arbeit.

<sup>8</sup> z.B.: Jahntz, Katharina: Privilegierte Handelscompagnien in Brandenburg und Preussen. Ein Beitrag zur Geschichte des Gesellschaftsrechts. in: Schriften zur Rechtsgeschichte Heft 127, Berlin 2006  
Weindl, Andrea: Die Kurbrandenburger im „atlantischen System“, 1650-1720 in: Wentzlaff-Eggebert, Christian; Traine, Martin (Hrsg.): Arbeitspapiere zur Lateinamerikaforschung II-03, Köln 2003

<sup>9</sup> Jones, Adam: Brandenburg Sources for West African History 1680-1700. Studien zur Kulturkunde 77, Stuttgart 1985, 313

*Handelsniederlassung*: Für die kurfürstlichen Erwerbungen an der Westküste Afrikas und in der Karibik werden die Begriffe Handelsniederlassung, Handelsstützpunkt oder wie bei Ulrich WENGENROTH Faktorei<sup>10</sup> verwendet, jedoch nicht der in der Literatur häufig anzutreffenden Begriff Kolonie. Aus Sicht des Autors wäre der Begriff Kolonie irreführend, da die preussischen Handelsniederlassungen keine durch Invasion geschaffenen politischen Gebilde darstellten<sup>11</sup>, sondern durch beidseitig ratifizierte Vertragsabschlüsse „auf Augenhöhe“<sup>12</sup> zustande gekommen waren. Darüber hinaus fand kein umfangreicher Landerwerb, keine ausgreifende Besiedelung und nur im engsten Rahmen ein Aufbau von Infrastruktur statt. Die indigene Bevölkerung wurde durch die Garnisonen der Handelsniederlassungen weder unterworfen noch vertrieben.

*Handelsunternehmung/Compagnie*: privatrechtliche Organisationsform i.d.R. auf Aktienbasis zum Zweck der Kapitalverdichtung und Risikostreuung.

*Kurbrandenburg* bezeichnet territorial die Marken<sup>13</sup>, die Kurlande der 1356 in der Goldenen Bulle Kaiser Karls IV. festgelegten brandenburgischen Kurfürstenwürde. *Brandenburg-Preussen* ist keine zeitgenössische Bezeichnung, sondern wird in der Geschichtswissenschaft und in der vorliegenden Arbeit verwendet, um die Gesamtheit des Herrschaftsgebiets der Kurfürsten von Brandenburg von den einzelnen Territorien zu unterscheiden. Obschon einige Autoren die Bezeichnung Brandenburg-Preussen auch für die Zeit nach der Erhebung des *Herzogtums Preussen* zum Königreich verwenden, wird nachfolgend die Bezeichnung *Preussen* für Gesamtheit aller Territorien ab 1701 verwendet.

*Octroi* (auch Octroy): Nach Katharina JAHNTZ<sup>14</sup> war ein Octroi sowohl die Urkunde, welche die Privilegien der octroyierten Gesellschaft enthielten, als auch die in der Urkunde enthaltene herrschaftliche Ermächtigung. Sie enthielten darüber hinaus i. d. R. Bestimmungen über die Verfassung und Organisation der Handlungsgesellschaften, Aussagen zu Steuer- und/oder Zollbefreiung, Angaben über die niedere Gerichtsbarkeit innerhalb der Gesellschaft sowie die Ermächtigung im Namen des ausstellenden Fürsten Verträge zu schliessen, Land zu erwerben und Kriege zu führen. Evtl. abweichende Schreibweisen im Text entsprechen der Schreibweise der jeweiligen Quelle.

*Ostindien* ist ein zeitgenössischer, heute veralteter Begriff für die Gebiete Vorder- und Hinterindiens sowie die Inseln des Malaiischen Archipels. *Westindien* ist ebenfalls ein zeitgenössischer, heute nicht mehr gebräuchlicher Begriff für die karibischen Inseln der Bahamas, der grossen sowie kleinen Antillen.

---

<sup>10</sup> Wengenroth, Ulrich: Deutsche Wirtschafts- und Technikgeschichte seit dem 16. Jahrhundert, in: Vogt, Martin (Hrsg.): Deutsche Geschichte. Von den Anfängen bis zur Gegenwart, Stuttgart/Weimar 1997, 320

<sup>11</sup> Osterhammel, Jürgen: Kolonialismus. Geschichte, Formen, Folgen<sup>5</sup>. München 2006, 16

<sup>12</sup> Duchhardt, Heinz: Europäisch-afrikanische Rechtsbeziehungen in der Epoche des „Vorkolonialismus“. Saeculum 36 (1985), 373

<sup>13</sup> Altmark, Mittelmark, Uckermark, Neumark und Prignitz (auch Vormark genannt)

<sup>14</sup> Jahntz, a.a.O.



*Vereinigte Niederlande* wird als Kurzform für die von 1581 bis 1795 bestehenden *Republik der Sieben Vereinigten Provinzen* verwendet. In der zeitgenössischen Literatur finden sich darüber hinaus die Synonyme *Generalstaaten* oder *Staaten*, da die Vereinigten Niederlande von den Generalstaaten (dem Parlament) als Souverän nach aussen vertreten wurden.

## ***Erstes Kapitel***

### **Seefahrt in Brandenburg-Preussen bis 1688**

#### **I. Anfänge im 16. Jahrhundert**

Die Geographie Europas mit seinen reich gegliederten Küsten, von welchen schon früh Seefahrt und Seehandel betrieben wurde, führte dazu, dass die überseeische Expansion von Europa aus eingeleitet wurde. Die Vorstellung, dass ein europäisches Binnenland wie das Kurfürstentum Brandenburg - „des Heiligen Römischen Reiches Streusandbüchse“, wie schon Zeitgenossen aufgrund des kargen und sandigen Bodens der Marken spotteten - am Ende des 17. Jahrhunderts Seefahrt und Überseehandel betreiben sowie über leistungsfähige Werftanlagen verfügen würde, wäre im ausgehenden 16. Jahrhundert wohl überall ausser in der Residenz der brandenburgischen Kurfürsten in Cölln mit ungläubigem Kopfschütteln abgetan worden.

Ganz so abwegig schien dieser Gedanke einigen Zeitgenossen dann aber doch nicht gewesen zu sein. Am Reichstag zu Speyer 1570 wurde mit dem „Admiralswerk“<sup>15</sup> die Schaffung einer Reichsflotte für die Nordsee behandelt und dieses „Werk“ sah vor, dass Kurbrandenburg 13 der insgesamt 20 vorgesehenen Orlogschiffe<sup>16</sup> für die Reichsflotte hätte stellen sollen. Das „Admiralswerk“ scheiterte letztlich am Reichstag zu Regensburg 1576 am Widerstand der Reichsstände, verdeutlicht aber, dass der Drang der Hohenzollern zum Meer im Reich nicht unbemerkt geblieben war.

Das seit 1415 in Brandenburg als Kurfürsten regierende Geschlecht der Hohenzollern verfolgte seit Beginn des 16. Jahrhunderts eine Politik der territorialen Erweiterung und Arrondierung, wobei oft wirtschaftliche Aspekte sowie der Zugang zur Ostsee eine Rolle spielten. Mittel zur Durchsetzung dieser Politik war für die militärisch schwachen brandenburgischen Kurfürsten eine aktive Heiratspolitik. Um über die Herzogtümer Schleswig und Holstein Zugang zur Ostsee zu erhalten, schlossen die Hohenzollern gleich zweimal dynastische Verbindungen mit dem dänischen Herrscherhaus.<sup>17</sup> Doch waren diese Bemühungen schlussendlich nicht erfolgreich. Eine weitere Möglichkeit, Zugang zur Ostsee zu erhalten, war das von einer Nebenlinie der Hohenzollern regierte und seit 1525

---

<sup>15</sup> Petsch, Kurt: Seefahrt für Brandenburg-Preussen 1650-1815, Osnabrück 1986, 3

<sup>16</sup> Orlogschiff ist ein zeitgenössischer Begriff für ein Kriegsschiff; von niederl. „oorlog“, der Krieg.

<sup>17</sup> Vermählung zwischen König Frederik I. und Anna von Brandenburg 1502; Vermählung zwischen Christian IV. und Anna Katharina von Brandenburg 1597.

unter polnischer Lehnshoheit stehende Erbherzogtum Preussen. Kurfürst Joachim II. (1505-1571) heiratete 1635 die polnische Prinzessin Hedwig (1513-1573) und konnte 1564 bei seinem, inzwischen zum polnischen König gewählten, Schwager Sigismund II. August (1520-1572) durchsetzen, dass Preussen nicht nur dem preussischen Herzog zu Lehen gegeben wurde, sondern auch den beiden brandenburgischen Kurprinzen. Um diese Ansprüche weiter zu verstärken, heiratete 1594 der Kurprinz Johann Sigismund (1572-1619) die älteste Tochter des geistig verwirrten Preussenherzogs Albrecht Friedrich. Aus dieser Ehe ergaben sich auch Ansprüche auf die jülich-klevischen Herzogtümer im Westen des Reiches. Der Vater von Johann Sigismund, Kurfürst Joachim Friedrich (1546-1608) ehelichte nach dem Tod seiner ersten Frau dann auch die verbliebene jüngere Tochter Albrecht Friedrichs und schloss so Erbansprüche eines anderen Fürstenhauses sicher aus. Tatsächlich wurde Johann Sigismund, inzwischen Kurfürst von Brandenburg, nach dem Tod Herzog Albrecht Friedrichs 1618 vom polnischen König mit dem Hzm. Preussen belehnt.

Das Erbe des ebenfalls an der Ostsee gelegenen Herzogtums Pommern mit der strategisch wie auch ökonomisch wichtigen Odermündung bei Stettin, sicherten die brandenburgischen Kurfürsten vertraglich ab. Hierzu war schon 1493 zwischen dem Kurfürsten Johann Cicero (1455-1499) und den pommerschen Herzögen unter Einbezug der pommerschen Stände ein Erbvergleich geschlossen worden. Dieser stellte sicher, dass nach dem Aussterben des Geschlechts der Greifen im Mannesstamm die Kurfürsten von Brandenburg ganz Pommern erben würden. Der Erbvergleich wurde über die Jahre immer wieder erneuert.<sup>18</sup> Der Erbfall trat 1637 mit dem Tod von Bogislaw XIV. (1580-1637) ein, konnte aber während der Wirren des Dreissigjährigen Krieges und auch in den Bestimmungen des Westfälischen Friedens nicht vollständig durchgesetzt werden. Kurbrandenburg erhielt zwar Hinterpommern zugesprochen, aber Vorpommern und die Odermündung wurde Schweden zugeschlagen.<sup>19</sup> Nach 1648 haben Kurfürst Friedrich Wilhelm und seine Nachfolger hartnäckig versucht, das schwedische Vorpommern zu gewinnen, was jedoch erst mit den Beschlüssen des Wiener Kongresses 1815 gelang. Auf die verschiedenen Versuche zur Gewinnung Pommerns durch die Hohenzollern geht diese Arbeit im folgenden nicht ein.

## **II. Seefahrt im Hzm. Preussen von 1605 bis zum Ende der schwedischen Besetzung**

Die Geschichte der preussischen Seefahrt beginnt 1605<sup>20</sup> mit der Übernahme der Regentschaft für den geistig verwirrten Herzog Albrecht Friedrich von Preussen (1553-1618)

---

<sup>18</sup> Moerner, Theodor von: Kurbrandenburgs Staatsverträge von 1601 bis 1700. No. 1, 25ff; No. 39b, 78; No. 47, 96f

<sup>19</sup> Buschmann, Arno: Instrumentum Pacis Osnabrugensis, in: Kaiser und Reich. Verfassungsgeschichte des Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation vom Beginn des 12. Jahrhunderts bis zum Jahr 1806 in Dokumenten. Teil II: Vom Westfälischen Frieden 1648 bis zum Ende des Reiches 1806, Baden-Baden 1994, 15-106, hier Art. X für Schweden und XI für Brandenburg

<sup>20</sup> De facto 1603 nach dem Tod des Administrators Markgraf Georg Friedrich von Ansbach-Kulmbach. De iure mit vertraglicher Regelung aus dem Jahr 1605, vgl. Moerner, a.a.O., No. 7, 33ff

durch Kurfürst Joachim Friedrich von Brandenburg<sup>21</sup> (1546-1608). Hierdurch erhielt das Binnenland Brandenburg mit den Häfen Pillau, Königsberg und Memel<sup>22</sup> erstmals Zugang zur offenen See. Dieser Zugang war ein indirekter, lagen zwischen der Neumark an der Ostgrenze Brandenburgs und Marienwerder, der westlichsten Stadt in Preussen rund 200 km königlich polnisches Territorium. Die Distanz zwischen der kurfürstlichen Residenz Berlin/Cölln und der preussischen Hauptstadt Königsberg betrug rund 700 km über im Winter kaum passierbare Strassen und Wege. Brandenburg erhielt mit Preussen nicht nur einen Zugang zur Ostsee, sondern wurde auch mit der militärischen Seefahrt konfrontiert, denn das Herzogtum Preussen war im Kriegsfall verpflichtet, dem polnischen König Kriegsschiffe zur Verteidigung der preussischen Häfen, insbesondere von Pillau und Königsberg<sup>23</sup> zu stellen. Diese bis anhin nicht schriftlich fixierte lehnsrechtliche Verpflichtung wurde 1605 in einem Geheimvertrag zwischen König Sigismund III. von Polen und Kurfürst Joachim Friedrich in eine vertragliche Verpflichtung zur Stellung von vier zum Küstenschutz ausgerüsteten Schiffen umgewandelt.<sup>24</sup>

Die Königsberger Kaufmannschaft unterhielt keine eigenen Handelsschiffe<sup>25</sup> und der Seehandel mit Preussen war fest in der Hand von schottischen, englischen und niederländischen Reedern. Die für den Küstenschutz benötigten Kriegsschiffe, Ausrüstungen und Besatzungen wurden bei Bedarf von befreundeten Mächten gemietet. Die Schiffsmiete war kostspielig<sup>26</sup> und die Loyalität der Besatzungen fragwürdig, weshalb Kurfürst Joachim Friedrich den Kauf eigener Kriegsschiffe für Preussen plante. Durch den Einsatz der Kriegsschiffe für den Seehandel in Friedenszeiten sollten die Kosten für deren Unterhalt geringer sein, als bei ständiger Miete. Schon unter Georg Friedrich von Ansbach-Kulmbach (1539-1603), dem Vorgänger Kurfürst Joachim Friedrichs als Administrator von Preussen, war 1601 für den Küstenschutz eine Galeone angeschafft worden, welche, für den Kriegsdienst nicht mehr tauglich, in Königsberg lag. Der Plan Joachim Friedrichs scheiterte am Widerstand der preussischen Oberräte<sup>27</sup>, welche die Kosten für den Kauf der Schiffe, deren Ausrüstung und deren Unterhalt über zusätzliche Steuern hätten eintreiben müssen. Die im Jahr 1605 zu stellenden Schiffe mussten daher vom dänischen

---

<sup>21</sup> Moerner, a.a.O. No. 7, 33ff

<sup>22</sup> Memel am Kurischen Haff eignete sich als Heimathafen für die preussische Seefahrt nur schlecht, da Stadt und Hafen 1629-35 unter schwedischer Verwaltung standen. 1678 wurde Memel von den Schweden niedergebrannt, ein Schlag von welchem sich die Stadt nur sehr langsam erholen sollte.

<sup>23</sup> z.B.: 1577 Auseinandersetzung Polens mit Danzig und Dänemark, 1601 Auseinandersetzung Polens mit Schweden. 1601 wurde durch den preussischen Administrator Markgraf Georg Friedrich von Ansbach nicht nur ein Schiff angemietet, sondern auch eine Kriegs-Galeone gekauft.

<sup>24</sup> Moerner, a.a.O. No. 7, 34

<sup>25</sup> Mittenzwei, Ingrid; Herzfeld, Erika: Brandenburg-Preussen 1648-1789. Das Zeitalter des Absolutismus in Wort und Bild, Köln 1987, 65

<sup>26</sup> vgl. Chronologie im Anhang dieser Arbeit

<sup>27</sup> Die Regierung Preussens bestand aus dem Oberburggraf, Obermarschall, Landhofmeister und Kanzler; vgl. Arndt, Felix: Die Oberräte in Preussen 1525-1640, Elbing 1911

König Christian IV. (1577-1648) gemietet werden.<sup>28</sup> Das einzige Schiff unter preussischer Flagge, die 1601 gekaufte Kriegs-Galeone, wurde 1608 von den Oberräten mit einer Ladung Holz nach Lissabon geschickt und dort samt Ladung verkauft.<sup>29</sup>

Kurfürst Georg Wilhelm (1595-1640) verfolgte 1621 ein ähnliches Ziel wie sein Grossvater Joachim Friedrich. Zwischen Schweden und Polen war aufgrund von Erbstreitigkeiten zwischen den beiden Linien des Hauses Wasa wieder Krieg ausgebrochen und der Kurfürst wollte in Preussen für den Küstenschutz Kriegsschiffe bauen lassen. Eine Alternative wäre der Kauf der Schiffe in den Vereinigten Niederlanden. Doch wieder scheiterten die Pläne des Kurfürsten am Widerstand der preussischen Oberräte in Königsberg, welche Kurfürst und den polnischen Lehnsherrn gekonnt gegeneinander ausspielten. Welche Handelsrouten und welche Handelsgüter den Kurfürsten Joachim Friedrich und Georg Wilhelm vorschwebten, ist nicht überliefert. Wahrscheinlich war die Verschiffung von preussischem Getreide und skandinavischem Schiffsbauholz in die Häfen an der europäischen Nordsee- und Atlantikküste vorgesehen. In den Jahren 1623 bis 1626 mussten aufgrund der bestehenden Kriegsgefahr ständig Kriegsschiffe für den Küstenschutz angemietet werden<sup>30</sup>, welche gegen die übermächtige schwedische Flotte wenig ausrichten konnten. 1626 landeten schwedische Verbände im Herzogtum Preussen, besetzten die Hafenstädte mit Ausnahme von Königsberg und nutzten die reichlichen Zolleinnahmen des Seehandels zur Finanzierung ihres Kriegszuges. 1629 schlossen Schweden und Polen in Altmark einen Waffenstillstand auf sechs Jahre, welcher den Status quo, also die Besetzung der preussischen Küstenstädte fixierte. Nun finanzierten die Zolleinnahmen zum grossen Teil das Eingreifen Gustav II. Adolfs (1594-1632) in den Dreissigjährigen Krieg. Die Kurfürsten, welche in die Verhandlungen gar nicht erst einbezogen gewesen waren, verfügten damit zwischen 1626 und 1635 weder über einen eigenen Seehafen<sup>31</sup> noch über eigene Schiffe.

1626 hatte der Dreissigjährige Krieg Kurbrandenburg erreicht, nachdem die rheinischen Territorien Kleve und Mark schon seit 1623 unter der Einquartierung kaiserlicher und niederländischer Truppen zu leiden hatten. Abwechselnd zogen in den folgenden Jahren kaiserliche wie auch protestantische Heere mordend, plündernd und brandschatzend durch die Marken. Die kurfürstliche Söldnertruppe verhielt sich gegenüber der Bevölkerung nicht besser als die feindlichen Heere. Man könnte daher annehmen, dass Kurfürst Georg Wilhelm Wichtigeres zu tun gehabt hätte, als sich mit Plänen zur Beteiligung an einer Handelscompagnie nach Ostindien zu beschäftigen. Aus heutiger Sicht erstaunt es,

---

<sup>28</sup> Petsch, a.a.O., 4

<sup>29</sup> ebd., 4

<sup>30</sup> ebd., 5

<sup>31</sup> Der Königsberger Hafen war für Schiffe ausschliesslich über das Pillauer Tief zwischen der Frischen Nehrung und der Halbinsel Samland erreichbar. Die Seezollstelle Pillau war jedoch durch die Schweden besetzt und durch eine Festung verstärkt worden. Damit war Königsberg für eigenständige preussische Seefahrt gesperrt.

dass in den Wirren des Dreissigjährigen Krieges Willem Usselinx (1567-1647)<sup>32</sup>, Direktor der 1626 gegründeten Schwedischen Ostindischen Compagnie (Svenska Ostindiska Companiet), bei den deutschen Verbündeten Schwedens mit der Schrift „Argonautic Gustaviana“ um eine Beteiligung an der in finanziellen Schwierigkeiten steckenden Compagnie warb. Im Februar 1634 kam es zu einer Zusammenkunft zwischen Kurfürst Georg Wilhelm und dem schwedischen Regenten Axel Gustafsson Oxenstierna (1583-1654)<sup>33</sup> in der brandenburgischen Stadt Stendal. Dort wurde dem Kurfürsten eine Beteiligung an der Compagnie angeboten.<sup>34</sup> Georg Wilhelm forderte von seinen Gesandten Informationen über die Einstellung der anderen Reichsfürsten und die Haltung der Vereinigten Niederlande zu dieser Unternehmung an. Die von Georg Wilhelm angeforderten Berichte sind in den Archiven nicht auffindbar, falls diese überhaupt verfasst wurden. Die Frage, ob die Abklärungen Georg Wilhelms ein Zeichen ernsthaften Interesses an einer Beteiligung oder hinhaltende Taktik waren, lässt sich aufgrund fehlender Quellen nicht schlüssig beantworten. Kurfürst Georg Wilhelm war nach allgemeiner Auffassung sicherlich kein starker Herrscher, doch dass er angesichts der Verwüstungen seiner Lande ernsthaft die Beteiligung an einer schwedischen Handelscompagnie in Erwägung zog, darf bezweifelt werden. Darüber hinaus war der Kurfürst hoch verschuldet und konnte kaum die Gelder für die Bezahlung seiner Söldnertruppe aufbringen. Der weitere Kriegsverlauf liess die Pläne schliesslich im Sande verlaufen.

Der 1629 abgeschlossene Waffenstillstand zwischen Schweden und Polen lief 1635 aus und wurde durch den Vertrag von Stuhmsdorf ersetzt. Die Bestimmungen des neuen Vertrages sahen nun die Räumung Preussens durch die Schweden und die Restituierung der Häfen und Zollstellen vor, was innerhalb weniger Monate auch geschah. Noch ein letztes Mal, und zwar diese Mal aus eigenem Interesse, musste Kurfürst Georg Wilhelm ein Kriegsschiff zum Schutz des Hafens Pillaus mieten, als in den Jahren 1637/8 der polnische König aufgrund von Zollstreitigkeiten versuchte, mit einem bewaffneten Schiff vor dem Pillauer Tief einen zusätzlichen Zoll einzutreiben.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass preussische Seefahrt bis 1640 nach den bekannten Quellen fast ausschliesslich aufgrund lehnsrechtlicher und vertraglicher Verpflichtungen der preussischen Herzöge gegenüber dem Königreich Polen betrieben wurde. Die geplante, aber nur in einem Fall umgesetzte Nutzung eigener Kriegsschiffe für den Seehandel liess keinen wirtschaftlichen Hintergrund oder ein wirtschaftliches Konzept erkennen, sondern sollte ausschliesslich die Unterhaltskosten reduzieren. Ob sich aus die-

---

<sup>32</sup> Willem Usselinx (auch Usselincx), Kaufmann aus Antwerpen, gilt als Mitbegründer der WIC.

<sup>33</sup> Axel Gustafsson Oxenstierna war Regent für Kristina, die minderjährige Tochter des 1632 bei Lützen gefallenen schwedischen Königs Gustav II. Adolf

<sup>34</sup> vgl. Kretschmar, Johannes: Schwedische Handelskompanien und Kolonisationsversuche im sechzehnten und siebzehnten Jahrhundert, in: Hansische Geschichtsblätter hrsg. vom Verein für hansische Geschichte; Leipzig 1911, Bd.17, 215-246, hier 237ff

Schück, Richard: Brandenburg-Preussens Kolonial-Politik unter dem Grossen Kurfürsten und seinen Nachfolgern 1647-1721, 2 Bde., Leipzig 1889 (Bd. 1: Darstellung, Bd. 2: Urkunden und Aktenstücke; nachfolgend zitiert: Schück, Kolonialpolitik I resp. II), hier 4ff

ser Nutzung weitere Entwicklungen ergeben hätten, bleibt Spekulation. Aber seit 1605 war für die Kurfürsten die Miete von Kriegsschiffen zu einem erprobten und etablierten Mittel geworden, einen entsprechenden Bedarf rasch zu decken. Kurfürst Friedrich Wilhelm (1620-1688) würde sich dieses Mittels im brandenburgisch-schwedischen Krieg genauso bedienen, wie König Friedrich II. im Siebenjährigen Krieg.

### III. Seefahrt unter Kurfürst Friedrich Wilhelm bis 1680

Kurfürst Georg Wilhelm starb im Dezember 1640 in Königsberg. Wenige Monate vor seinem Tod war der Kauf einer seegängigen und bewaffneten Jacht angeordnet worden, welche noch 1640 von Amsterdam nach Königsberg ausgeliefert wurde.<sup>35</sup> Dieses Schiff sollte einige Jahre später der Grundstock der kurbrandenburgischen Marine werden.

Bis es soweit kommen sollte, stand der zwanzigjährige Kurfürst Friedrich Wilhelm noch vor enormen Herausforderungen, denn Krieg, Tod, Hunger, Feuer und Seuchen hatten die Kurlande verwüstet.<sup>36</sup> Städte und Dörfer waren verödet und ausgeplündert. Das Herzogtum Preussen, so schrieb sein ehemaliger Lehrer Johann Friedrich von Leuchtmarsch<sup>37</sup>, war von Polen<sup>38</sup> bedroht. Die eigene Armee nur ein undisziplinierter Söldnerhaufen, nicht besser als der Feind. Die Kassen waren leer, der Feind stand im Land und als sei dies noch nicht genug, behinderten die auf ihren Rechten beharrenden Stände Friedrich Wilhelms Aktionen. Eine der ersten Massnahmen Friedrich Wilhelms zur Verbesserung der Situation war 1641 der Abschluss eines Waffenstillstandes mit Schweden.<sup>39</sup> Er vermied so weitere Kriegszüge durch die Marken, obschon diese noch über den Friedensschluss von 1648 hinaus von schwedischen Truppen besetzt und deren Willkür ausgesetzt bleiben sollten. Um die leere Staatskasse zu füllen, liess er Steuern eintreiben und die Zölle erhöhen.<sup>40</sup> Auch entliess er den Grossteil seiner Söldner und begann 1644 mit dem Aufbau eines stehenden Heeres nach dem Vorbild der niederländischen Truppen, deren Disziplin und Schlagkraft er in den Jahren 1635-38 während seiner Aufenthalte bei seinem

---

<sup>35</sup> Petsch, a.a.O., 7

Es ist davon auszugehen, dass der schwerkranke Kurfürst den Kauf selber angeordnet hatte, denn er wies 1640 Johann Friedrich von Leuchtmarsch, den in den Vereinigten Niederlanden weilenden Erzieher des Kurprinzen, schriftlich an (vgl. Neumann, Hans-Joachim: Friedrich Wilhelm der Grosse Kurfürst, Berlin 1995, 40), von Amsterdam mit der Flotte zu reisen, welche wahrscheinlich auch die Jacht nach Königsberg überführte. Da zwischen dem jungen Kurprinzen und dem Kurfürsten zudem ein Zerwürfnis bestand, sind Überlegungen, dass die Idee zum Kauf der Jacht vom Kurprinzen Friedrich Wilhelm stammte, um seinem Vater mühsame Landreisen zu ersparen, nicht zu halten. Das Schiff wurde von Georg Wilhelm nicht benutzt, denn er sollte Königsberg nicht mehr verlassen.

<sup>36</sup> Brief des Statthalters Markgraf Ernst an Kurfürst Friedrich Wilhelm vom Mai 1641, in: Erdmannsdörffer, Bernhard, Politische Verhandlungen, 5 Bde., Berlin 1864-83, hier: Bd. 1, 499-502

<sup>37</sup> Eigentlich Johann Friedrich von Calcum, Adelsgeschlecht aus dem Hzm. Berg, Kurbrandenburgischer Hofmarschall († nach 1640)

<sup>38</sup> Philippson, Martin: Der grosse Kurfürst, Bd. 1, 56ff

<sup>39</sup> Moerner, a.a.O., No. 64, 128ff; der Waffenstillstand wurde anscheinend nicht ratifiziert, aber dennoch eingehalten.

<sup>40</sup> vgl. z.B. Moerner, a.a.O., No 65, 131ff

Verwandten, dem Prinzen Friedrich Heinrich von Oranien (1584-1647)<sup>41</sup>, kennen gelernt hatte. 1644 begannen auch die westfälischen Friedensverhandlungen und Friedrich Wilhelm verwandte viel Zeit auf die Korrespondenz mit seinem Gesandten Johann Graf Sayn-Wittgenstein (1601-1657). Letzterer sollte unter anderem sicherstellen, dass bei der bevorstehenden Friedensordnung das Herzogtum Pommern mit der Odermündung Brandenburg zugesprochen werden würde. Nachdem er seine ältere Schwester Luise Charlotte (1617-1676) 1645 mit Jakob Kettler, dem Herzog von Kurland (1610-1682), verheiratet hatte, vermählte er sich selber im Dezember 1646 mit Luise Henriette von Oranien (1627-1667), der Tochter des Prinzen Friedrich Heinrich von Oranien.

Kurfürst Friedrich Wilhelm war bis Februar 1647 fest überzeugt, nach dem Friedensschluss die Herrschaft über das Hzm. Pommern mit der für den Handel mit den Marken wichtige Odermündung und der Hafenstadt Stettin zu übernehmen. Ihm war bekannt, dass der Seehandel gute Profite abwarf, hierfür waren die Vereinigten Niederlande das beste Beispiel. Diese Handelsprofite sollten ihm möglichst regelmässige Einkünfte generieren, über welche er ohne die Zustimmung der Stände hätte verfügen können. Nach der Hochzeit bat er seinen Schwiegervater um Unterstützung bei der Suche nach einem versierten Berater in Seesachen. Schon im Januar 1647 kam es zu einer ersten Kontaktaufnahme zwischen dem Kurfürsten und dem niederländischen Admiral Aernoult Gijsels van Lier<sup>42</sup>, welcher ihm nach Richard SCHÜCK wahrscheinlich noch im gleichen Monat eine detaillierte Denkschrift über die Handelsmöglichkeiten in Ostindien und die notwendigen Voraussetzungen hierfür vorlegte.<sup>43</sup> Friedrich Wilhelm war von dem Vorschlag Aernoult Gijsels' van Lier begeistert, nahm ihn im März 1647 in seine Dienste und verfolgte mit Verve und einer gehörigen Portion Naivität den Aufbau einer Brandenburgisch-Ostindischen Compagnie.

Brandenburg-Preussen war verheert und lag wirtschaftlich darnieder, die Kassen waren leer. Hatte der junge Kurfürst nichts Wichtigeres zu tun, Dringenderes zu erledigen? Friedrich Wilhelm ging in seiner Aufgabe als Kurfürst und Landesherr völlig auf, was ihn von seinen Vorfahren unterschied. Hatten sich diese meist nur sporadisch den Regierungsgeschäften gewidmet, war Friedrich Wilhelm so zu sagen „Vollzeit“-Kurfürst. Er studierte die Dossiers und verfolgte Zeit seines Lebens viele Projekte, oftmals mehrere zur gleichen Zeit. Sein „Regierungsprogramm“ hatte er dem römischen Kaiser Hadrian entlehnt: „Ich werde meine Verantwortung als Fürst in dem Bewusstsein wahrnehmen, dass

---

<sup>41</sup> Friedrich Heinrich von Oranien war Statthalter der 5 Provinzen Holland, Seeland, Utrecht, Overijssel und Gelderland sowie Kapitän-General sämtlicher niederländischer Truppen.

<sup>42</sup> Aernoult Gijsels van Lier (auch Gysels), 1593-1676, von 1618-1641 leitender Angestellter der VOC mit grosser Erfahrung in den ostindischen Niederlassungen, trat 1647 als kurfürstlicher Geheimer Rat in die Dienste Brandenburg-Preussens und erhielt 1651 das Amt Lenzen als Erblehen. Ein Teilnachlass Aernoult Gijsels' van Lier im Umfang von 39 Bänden befindet sich in der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe unter der Signatur K462-499 (hauptsächlich Briefe, Instruktionen und Tagebücher für die Zeit in den Diensten der VOC zwischen 1629 und 1637). Andere Akten über seine Zeit in Lenzen finden sich im dortigen Pfarrarchiv.

<sup>43</sup> Schück, Kolonialpolitik II, 1ff

es sich um die Angelegenheiten des Volkes handelt, nicht um meine eigenen“.<sup>44</sup> Doch diese Fakten erklären nicht, was Friedrich Wilhelm trotz aller geschilderten Probleme in seinen Territorien dazu trieb, schnellstmöglich eine Handelscompagnie nach Ostindien zu gründen. Das Octroi der ersten Brandenburgisch-Ostindischen Compagnie vom März 1647, ist leider nicht erhalten geblieben<sup>45</sup>, jedoch sind Friedrich Wilhelms Intentionen in seiner Instruktion für den Kammersekretär Johann Friedrich Schlezer<sup>46</sup> (1603-1673) vom Juli 1647 ersichtlich: „Weil nun kein besser noch bequemer Mittel darzu könnte erfunden werden, wodurch die Länder augenscheinlich gebessert würden, als die Einführung und Stabilirung der Commerciën, so weren wir woll geneigt [...] für Uns selbst etzliche Schiffe auszurüsten und die Commercia zu See zur Hand zu nehmen“.<sup>47</sup> Der junge Kurfürst wollte also nach seinen Worten die Wirtschaft seines Landes durch den Überseehandel verbessern, wobei begründet davon auszugehen ist, dass er mit den „Commercia zu See“ den Ostindienhandel nach dem Beispiel der niederländischen „Vereenigde Oostindische Compagnie“ (VOC) meinte.

Wäre die Gründung einer Handelscompagnie für den Seehandel mit Ostindien nach niederländischem Muster für Brandenburg-Preussen wirtschaftlich sinnvoll und mit den gegebenen wirtschaftlichen und geographischen Rahmenbedingungen überhaupt umsetzbar gewesen? Hier drängt sich ein Vergleich mit den im Ostasienhandel sehr erfolgreichen Vereinigten Niederlanden auf. Niederländische Kaufleute hatten seit 1595 Handelsreisen nach Ostindien unternommen. Die Handelswaren wurden dann in den Vereinigten Niederlanden verkauft und mit schnellen und wendigen Vleuten<sup>48</sup>, einer niederländischen Konstruktion, rasch und günstig in alle europäischen Häfen transportiert. Für die einzelnen Ostindien-Reisen schlossen sich mehrere Kaufleute einer Stadt zu einer Handlungscompagnie zusammen, welche nach der Rückkehr der ausgesandten Schiffe wieder aufgelöst wurde. Dieses Vorgehen liess indes keine kontinuierliche Geschäftsführung zu und die einzelnen Compagnien konkurrenzten sich nicht nur in Ostindien sondern auch auf dem heimischen Markt. Unter dem massgeblichen Einfluss des vermögenden holländischen Landsadvocaaten<sup>49</sup> Johan van Oldenbarnevelt (1547-1619) drängten die Generalstaaten, die Regierung der Vereinigten Niederlande, die Kaufleute daher zu einem Zusammenschluss auf nationaler Ebene. Der vereinigten Kaufmannscompagnie wurden ein umfassendes Monopol für den Handel östlich des Kaps der Guten Hoffnung und westlich der Magellanstrasse sowie souveräne Rechte in Ostindien versprochen. Die Gründungen der

---

<sup>44</sup> Petersdorf, Hermann von: Der grosse Kurfürst, Gotha 1926, 40

<sup>45</sup> Schück, Kolonialpolitik I, 21

<sup>46</sup> in manchen Quellen auch Schletzer geschrieben

<sup>47</sup> abgedruckt bei Schück, Kolonialpolitik II, 8ff; Instruktion für den Kammersekretär für die Vertragsverhandlungen mit dem dänischen Hof über eine Ermässigung des Sundzolles für kurbrandenburgische Schiffe.

<sup>48</sup> Vleuthe (auch Fleute), ist eine Form des Segelschiffs, welche in Europa im 17./18. Jahrhundert für Warentransporte verwendet wurde. Vleuthen wurden nach reich ökonomischen Gesichtspunkten konstruiert. Hohe Ladekapazität, Schnelligkeit, Wendigkeit und geringer Tiefgang waren die herausragenden Konstruktionsmerkmale.

<sup>49</sup> Einflussreicher Vertreter der reichen Provinzen Holland und Westfriesland bei den Generalstaaten.



VOC 1602 und später der WIC<sup>50</sup> entsprangen somit dem Wunsch der Regierung nach Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit und des Profits, sowie dem Bedürfnis einer ausgeprägten Schicht von risikobereiten und im Handel mit Ostindien schon erfahren Kaufleuten mit einer stattlichen Anzahl von Schiffen. Das Aktienkapital der VOC betrug bei Gründung 6.4 Mio. Gulden<sup>51</sup> (stieg in späteren Jahren auf rd. 30 Mio. Gulden) und für das Monopol wurden den Generalstaaten im Jahr 1602 25'000 Gulden (1647: 1.5 Mio. Gulden) bezahlt.<sup>52</sup>

Sowohl eine Schicht risikobereiter Kaufleute, als auch die Möglichkeit, das von Aernoult Gijssels van Lier in seiner Denkschrift auf mindestens eine Million Gulden<sup>53</sup> veranschlagte Grundkapital der Compagnie aufzubringen, fehlte in Brandenburg-Preussen. Die ebenfalls in dieser Denkschrift geforderten leistungsfähigen Werften in Pillau und die notwendige Anzahl von Handels- und Geleitschiffen hätten erst noch gebaut und ausgerüstet werden müssen. Handelsschiffe allein sind nutzlos, sie benötigen fähige, loyale Schiffsführer, Mannschaften und kaufmännisch geschulte Handelsagenten, Kriegsschiffe darüber hinaus gut ausgebildete Marinetruppen. Personal, welches unter der durch den Krieg und Seuchen dezimierten Bevölkerung der Territorien Brandenburg-Preussens nicht zu finden war und im „Ausland“ hätte angeworben werden müssen, wie Gijssels van Lier in seiner Schrift richtig festhielt. Das grösste Hindernis für die Brandenburgisch-Ostindische Compagnie wäre jedoch die Konkurrenz im Überseehandel gewesen, welche Friedrich Wilhelm bis an sein Lebensende massiv unterschätzte. Wie gross war diese Konkurrenz, wie war diese organisiert und was davon war Friedrich Wilhelm um 1650 bekannt?

Der einträgliche Gewürzhandel war bis zum Ende des 16. Jahrhunderts in der Hand der Seemacht Portugals<sup>54</sup> gewesen, welche entlang der afrikanischen Küste und auf dem Malaiischen Archipel viele befestigte Handelsniederlassungen unterhielt. Die Schwäche Portugals in den Jahren der Zugehörigkeit zum Königreich Spanien (1580-1640) hatten die Niederländer und Engländer ausgenutzt und die portugiesischen Niederlassungen erobert sowie den Handel mit Ostindien aufgeteilt. Die niederländische VOC hatte 1647 fast den gesamten asiatischen Gewürzhandel mit Pfeffer, Nelken, Muskat, Zimt usw. nach Europa monopolisiert und kontrollierte über weite Strecken auch den innerasiatischen Handel. Dazu hatte die VOC auf dem Malaiischen Archipel Handelsniederlassungen gegrün-

---

<sup>50</sup> Kürzel für die 1621 gegründete „Geoctroyeerde West-Indische Compagnie“

<sup>51</sup> Den Wert dieser Einlage zu bemessen, ist nicht leicht. Eine vage Vorstellung erhält man, durch einen rudimentären Kaufkraftvergleich. Um 1650 entsprach nach verschiedenen Berechnungen die Kaufkraft eines Reichsguldens (Fl.) etwa SFr. 60 im Wert von 2011.

<sup>52</sup> Walter, Rolf: Geschichte der Weltwirtschaft, Köln 2006, 144ff

<sup>53</sup> Ob Aernoult Gijssels van Lier Gulden oder Reichstaler meinte, geht aus der Denkschrift nicht hervor. Der Unterschied war nicht unerheblich, da 1 Reichstaler (Rtl.) 1.5 Gulden (Fl.) entsprach. Richard SCHÜCK und basierend auf diesem Heinrich BERGÉR interpretieren die Zahl als Reichstaler. Der Autor geht davon aus, dass Aernoult Gijssels van Lier den in den Vereinigten Niederlanden des 17. Jahrhunderts und für niederländische Autoren gebräuchlicheren Gulden meinte.

<sup>54</sup> vgl. die Verträge von Tordesillas 1494 und Saragossa 1526, welche die Welt in die Einflussphären von Portugal und Spanien aufteilte.

det, Plantagen angelegt sowie in Batavia<sup>55</sup> einen eigenen Gouverneurssitz mit Lagerhäusern, eigener Flotte, Schiffswerft und einer weit über 1'000 Mann starken Garnison errichtet. Die einheimische wie europäische Konkurrenz war mit militärischen Mitteln gnadenlos ausgeschaltet worden.<sup>56</sup> Auch vor Preismanipulationen durch die Verbrennung eines Teils der Ernte, sowie der Vernichtung von Gewürzplantagen auf Inseln, welche nicht unter ihrer Kontrolle standen, schreckte die VOC nicht zurück. Die VOC unterhielt eine umfangreiche, bewaffnete Flotte sowohl in Asien selber, als auch zwischen Batavia und dem Mutterland. Hinzu kamen ca. 100 grosse und moderne, den Generalstaaten unterstehende Kriegsschiffe in den Vereinigten Niederlanden, wovon ein Teil fertiggestellt und in den Werften aufgelegt waren, so dass sie im Bedarfsfall nur noch ausgerüstet werden mussten.<sup>57</sup> Vieles war um 1650 interessierten Kreisen durchaus bekannt. Aernoult Gijssels van Lier, ehemaliger Gouverneur der VOC auf der Insel Amboina<sup>58</sup>, wusste sehr genau, auf welchen militärischen Mitteln die wirtschaftlichen Erfolge der VOC fussten. Doch finden sich in seiner Denkschrift an Kurfürst Friedrich Wilhelm keine Hinweise zu diesem Thema. Wie sehr die beiden niederländischen Handelscompagnien den Seehandel beherrschten und mit welchen Machtmitteln der Konkurrenzkampf geführt wurde, lässt sich an dem Ausspruch des englischen Generals und Flottenführers George Monck (1608-1670) beim Ausbruch des zweiten englisch-niederländischen Seekrieges 1665 entnehmen: "What matters this or that reason? What we want is more of the trade the Dutch now have".<sup>59</sup> Nicht dass die EIC die Konkurrenz im Handel mit Indien weniger brutal bekämpft hätte als die VOC.

Mit welchen Landesprodukten hätte eine Brandenburgisch-Ostindische Compagnie handeln sollen? Aernoult Gijssels van Lier nennt in seiner Denkschrift Bernstein, dessen unkontrollierte Ausfuhr der Kurfürst schnellstmöglich unterbinden sollte. In Ostindien gälte: „... so schwer Bernstein, so schwer Gold“. <sup>60</sup> Andere preussische Waren wie grobe Tuche, Getreide, Teer und Pech wären für den Ostindienhandel auch wenig sinnvoll gewesen. Nach Ostindien segelnde Schiffe waren in der Regel mit wenig Waren, dafür mit speziell für den Asienhandel geprägten Silbermünzen beladen, deren Wert rasch 700'000 Gulden pro Schiff betragen konnte.<sup>61</sup> Für die VOC segelten in den Jahren 1640-1650 rd. 200 Schiffe, also etwa 10 Schiffe pro Jahr, allein nach Batavia.<sup>62</sup> Damit eine Brandenburgisch-Ostindische Compagnie nur ein Schiff pro Jahr hätte ausrüsten und versichern können, wären mehr Mittel notwendig gewesen, als in Brandenburg-Preussen von privaten Investo-

---

<sup>55</sup> Heute Jakarta in Indonesien

<sup>56</sup> Die englische EIC hatte sich rechtzeitig auf Indien und Bengalen konzentriert.

<sup>57</sup> Hainsworth, Roger; Cherchers, Christine: The Anglo-Dutch Naval Wars 1652-1674, Stroud 1998, 97

<sup>58</sup> Amboina oder auch Ambon ist eine 775 km<sup>2</sup> grosse Insel der Molukken und war in der frühen Neuzeit das Zentrum der Gewürznelkenproduktion.

<sup>59</sup> Hainsworth, Cherchers, a.a.O., 103

<sup>60</sup> Schück, Kolonialpolitik II, 4

<sup>61</sup> u.a. Eberstein, Bernd: Preussen und China. Eine Geschichte schwieriger Beziehungen, Berlin 2007, 54

<sup>62</sup> Walter, a.a.O., 151

ren wie auch von der Staatskasse<sup>63</sup> aufzubringen gewesen wären. Der Geldmangel des Staates, die geringe Zahl an Investoren sowie deren fehlende Potenz, um auch defizitäre Aufbauphasen einer Handelscompagnie zu überstehen, waren in Preussen Parameter, welche bis weit in das 18. Jahrhundert hinein Gültigkeit behielten und den Aufbau nicht nur des Seehandels, sondern der gesamten Wirtschaft behinderten.

In Königsberg, wo die Kolonialwaren aus Ostindien angelandet werden sollten, wie auch im Hinterland fehlte die notwendige Infrastruktur für die Produktveredelung sowie die Kapazitäten für den Weitertransport zu potentiellen Abnehmern. Die Waren wären, falls die Schiffe es bis nach Königsberg geschafft hätten, wahrscheinlich bei Ankunft meistbietend, aber nicht profitmaximierend, versteigert worden. Der anschliessende Landtransport der Waren in die Marken wie auch in die rheinischen Territorien hätte die Vorteile des direkten Handels mit den Herkunftsgebieten der Waren wieder zunichte gemacht, denn Landtransport war zeitaufwendig und teuer. Darüber hinaus behinderten Stapelrechte, Binnenzölle und die uneinheitliche Münze den Handel; allein zwischen der Kurmark und Kleve wurden im Jahr 1650 46 Zollstellen gezählt. Flüsse, die Autobahnen der vorindustriellen Zeit, waren in Brandenburg-Preussen nur begrenzt verfügbar, denn die Flussmündungen von Rhein, Weser, Elbe, Oder und Weichsel waren von konkurrenzierenden Mächten beherrscht.<sup>64</sup> Hieraus erklären sich auch die Bemühungen Friedrich Wilhelms und seiner Nachfolger nach ungehindertem und sicherem Meeranstoss an einer Flussmündung.<sup>65</sup>

Wie kann unter den gegebenen Bedingungen die Aussage des Kurfürsten hinsichtlich der „Einführung und Stabilirung der Commerciën“ durch die „Commercia zu See“ bewertet werden? Glaubte Friedrich Wilhelm ernsthaft an den Erfolg der Unternehmung? Das Octroi für die Gesellschaft, die Instruktion Johann Friedrich Schlezers und die intensiven Bemühungen, Investoren zu finden, weisen darauf hin. Aernoult Gijsels van Lier wurde 1647 beauftragt, die für die Gründung der Brandenburgisch-Ostindischen Compagnie notwendigen Mittel durch Werbung von niederländischen Teilhabern zu finden und kam diesem Auftrag bis 1649 gewissenhaft nach.<sup>66</sup> Welche Folgen hätte eine Brandenburgisch-Ostindische Compagnie unter massgeblicher Beteiligung niederländischer Kaufleute für die Wirtschaft Brandenburg-Preussens gehabt? Mit mehrheitlich „niederländischem“ Aktienkapital ausgestattet und ohne die notwendige Infrastruktur im eigenen Land, wären mögliche Gewinne aus dem Ostasienhandel nicht in Brandenburg-Preussen angefallen, sondern zu den Teilhabern in den Vereinigten Niederlanden geflossen. Es ist vorstellbar, dass Pillau als Heimathafen der Compagnie durch den Bau von Werften, Schiffen, Lagerhäusern und Kasernen sowie durch den Zuzug der notwendigen Angestellten der Com-

---

<sup>63</sup> Das Steueraufkommen sämtlicher preussischer Territorien betrug im Jahr 1640 rd. Rtl. 425'000

<sup>64</sup> vgl. Droysen, Johann Gustav: Der Staat des grossen Kurfürsten 2, <sup>2</sup>Leipzig 1871, 319  
Schmoller Gustav: Ein Projekt von 1658, den Grossen Kurfürsten zu deutschen Reichsadmiraal zu erheben, in: Märkische Forschungen 20 (1887), 131-148, hier 141

<sup>65</sup> In einem späteren Kapitel dieser Arbeit wird dargestellt, wie König Friedrich II. die Probleme der Warenverteilung auf die Territorien und zu den Abnehmern lösen wollte (vgl. S. 43)

<sup>66</sup> Schück, Kolonialpolitik II, 12f

pagnie prosperiert hätte. Der Kurfürst dagegen hätte zwar, wie die anderen Teilhaber auch, nach einigen Jahren<sup>67</sup> eine Dividende erhalten, hätte dafür aber von Beginn an eine Kriegsflotte unterhalten müssen. Die eingangs gestellte Frage nach dem wirtschaftlichen Sinn und einer Brandenburgisch-Ostindischen Compagnie, von der Umsetzbarkeit ganz zu schweigen, kann daher klar verneint werden. Friedrich Wilhelm hatte, unerfahren wie er in Fragen des Überseehandels war, die Komplexität eines solchen Projekts massiv unterschätzt. Doch bei wem hätte sich Friedrich Wilhelm auch Rat holen können? In Brandenburg-Preussen fehlte es schlicht an Fachleuten und Informationen. So sandte Friedrich Wilhelm im Juli 1647 seinen Kammersekretär Johann Friedrich Schlezer an den dänischen Königshof, um dort über die Ermässigung des Sundzolles für Schiffe unter kurbrandenburgischer Flagge zu verhandeln.<sup>68</sup> Johann Friedrich Schlezer konnte Namens des Kurfürsten im November 1647 (1651 verlängert) tatsächlich einen entsprechenden Vertrag abschließen, obschon, wie bereits Theodor MOERNER bemerkte, „bis dahin kein brandenburgisches Schiff den Sund“ passiert hatte.<sup>69</sup>

1649 hatte Friedrich Wilhelms Schwager, der Herzog von Kurland, an der westafrikanischen Küste eine befestigte Handelsniederlassung gegründet und seine Schiffe betrieben dort und in der Karibik Handel.<sup>70</sup> Über die Einkünfte aus diesen Unternehmungen konnte der Herzog ohne Widerspruch der Stände verfügen.<sup>71</sup> Diese freie Verfügungsgewalt über nicht unerhebliche Mittel dürfte ganz den zentralistischen und frühabsolutistischen Vorstellungen Friedrich Wilhelms entsprochen haben. Um so enttäuschter dürfte Friedrich Wilhelm gewesen sein, als sich im gleichen Jahr heraus kristallisierte, dass die für die Gründung der Brandenburgisch-Ostindischen Compagnie benötigten Mittel weder in den Vereinigten Niederlanden<sup>72</sup> noch in Brandenburg-Preussen zu finden waren. Friedrich Wilhelm liess daraufhin seinen bewährten Gesandten Johann Friedrich Schlezer in den Hansestädten sondieren<sup>73</sup>, ob diese sich mit substantiellen Mitteln an der Ostindiencompagnie beteiligen wollten. Sowohl in Hamburg als auch in Lübeck gab man sich, trotz

---

<sup>67</sup> Die VOC zahlte den Teilhabern nach acht Geschäftsjahren die erste Dividende aus.

<sup>68</sup> Aernoult Gijsels van Lier wies (Schück, Kolonialpolitik II, 4) Friedrich Wilhelm auf die Notwendigkeit absoluter Geheimhaltung hin, da er befürchtete, die Generalstaaten könnten über die Bestimmungen des Westfälischen Friedens den Reichsfürsten den Überseehandel untersagen. Friedrich Wilhelm nahm die Warnung ernst, wie seine Instruktionen an Johann Friedrich Schlezer zeigen (Schück, Kolonialpolitik II, 10). Aernoult Gijsels van Lier übertrieb in diesem Fall. Ausschliesslich § 85 IPM (nach Übersetzung von Buschmann 1985) enthält überhaupt Bestimmungen für den Handel und auch nur für bestimmte Gebiete am Rhein. Es ist unwahrscheinlich, dass der VOC nicht bekannt gewesen wäre, wo und zu welchem Zweck ihr ehemals leitender Angestellter sich derzeit aufhielt.

<sup>69</sup> Moerner, a.a.O., No. 72, 142f

<sup>70</sup> Mattiesen, Otto Heinz: Die Kolonial- und Überseepolitik der Kurländischen Herzöge im 17. und 18. Jahrhundert, Stuttgart 1940

<sup>71</sup> Vogt, Martin: Brandenburg in Übersee. Die Kolonialpläne deutscher Fürsten im 17. Jahrhundert, in: Entdeckungen und frühe Kolonisation. Schriftenreihe Wissenschaft und Technik der TH Darmstadt, 1993, 345-380, hier 351

<sup>72</sup> Aernoult Gijsels van Lier beglich die Auslagen einiger aufgebracht Interessenten aus eigenen Mitteln (Brief Aernoult Gijsels van Lier an den Kurfürsten abgedruckt bei Schück, Kolonialpolitik II, 12f)

<sup>73</sup> Instruktion an Johann Friedrich Schlezer abgedruckt in Schück, Kolonialpolitik II, 13f

berechtigter Bedenken über die Reaktionen in den Vereinigten Niederlanden, durchaus interessiert, machte aber die vorgängige Zeichnung und Liberierung substantieller Mittel durch den Kurfürsten oder Dritte zu einer Vorbedingung einer Beteiligung. War dies erstaunlich? Nein! Der junge und unerfahrene Fürst eines wirtschaftlich darniederliegenden territorialen Flickenteppichs suchte Investoren für eine Ostindiencompagnie in Konkurrenz zu VOC und EIC. Erfahrungen mit den Herausforderungen des Seehandels konnte er nicht vorweisen. Genauso wenig wie ökonomische und militärische Potenz, eine leistungsfähige Flotte oder einen geeigneten Handelshafen. Obschon sowohl in den Vereinigten Niederlanden als auch in den Hansestädten kapitalkräftige Kaufleute nach gewinnträchtigen Anlagemöglichkeiten suchten, ist die Zurückhaltung der Investoren nicht nur aus damaliger, sondern auch aus heutiger Sicht nachvollziehbar. Die erste Brandenburgisch-Ostindische Compagnie kam nicht zustande.

Kurfürst Friedrich Wilhelm wollte die Idee einer Ostindiencompagnie fast aufgeben, als er bei der Rückkehr Johann Friedrich Schlezers aus Hamburg erfuhr, dass König Friedrich III. von Dänemark (1609-1670) über Hamburger Kaufleute einen Käufer für die dänische Ostindiencompagnie, die „Ostindisk Kompagni“, suchte. Umgehend sandte er Johann Friedrich Schlezer und Aernoult Gijsels van Lier nach Hamburg, um über den Kauf zu verhandeln. Auch bat er Kaiser Ferdinand III. (1608-1657) um die Erteilung eines Patents für eine Ostindische Compagnie.<sup>74</sup> Das rechtlich gesehen bedeutungslose Patent des Kaisers sollte Investoren von den immer noch vorhandenen Mängeln einer Brandenburgisch-Ostindischen Compagnie ablenken. Nach längeren Verhandlungen zwischen seinen Unterhändler und der dänischen Krone kaufte Friedrich Wilhelm im Mai 1651 zwar nicht die gesamte dänische Ostindiencompagnie, aber doch die dänische Handelsniederlassung Tranquebar an der Koromandelküste im Südosten des indischen Subkontinents, samt zweier Dörfer und der Festung Dansborg.<sup>75</sup> Der Kaufpreis sollte Rtl. 20'000<sup>76</sup> plus Rtl. 100'000 in liberierten Aktien einer noch zu gründenden zweiten brandenburgischen Ostindiencompagnie betragen. Deren Gründung trieb Friedrich Wilhelm nach der Unterzeichnung des Kaufvertrages [!] durch den Erlass eines entsprechenden Octroi im August voran.<sup>77</sup> Die Aussichten, dass diese zweite Brandenburgisch-Ostindische Compagnie die Geschäfte je aufnehmen würde waren dagegen schlechter als zuvor. Zwar hatte Friedrich Wilhelm für den Ostindienhandel der Compagnie einen Stützpunkt gekauft, benötigte aber über die veranschlagten Rtl. 1 Mio. hinaus weitere Rtl. 120'000, dabei waren potente In-

---

<sup>74</sup> Schreiben abgedruckt bei Schück, Kolonialpolitik II, 21ff

<sup>75</sup> Moerner, a.a.O., No. 83, 161;

Diller, Stephan: Tranquebar. Handelsplatz und Missionsstation (1620-1845), in: Schmitt, Eberhard; Beck, Thomas: Vergleichende europäische Überseegeschichte Forschungsforum. Berichte aus der Otto-Friedrichs-Universität Bamberg, Bamberg 1992, 43-54, hier 46

Saring, Hans: Churbrandenburgische Schifffahrt, in: Landeshauptmann der Provinz Brandenburg (Hrsg.): Brandenburgische Jahrbücher. Schriftenreihe für Natur- und Landwirtschaftsschutz / Geschichtsforschung / Archivwesen / Boden- und Baudenkmalpflege / Volkskunde / Heimatmuseen, 11 (1938), hier 11

<sup>76</sup> Ein Reichstaler (Rtl.) entsprach 1 ½ Reichsgulden, vgl. FN 51

<sup>77</sup> Octroi abgedruckt bei Schück, Kolonialpolitik II, 23ff

vestoren oder auch nur ein einziges hochseetaugliches Schiff waren immer noch nicht vorhanden. Friedrich Wilhelm liess Fristen und Nachfristen, welche ihm der König zur Begleichung des vereinbarten Kaufpreises gesetzt hatte, verstreichen. 1653 annullierte König Friedrich III. von Dänemark den Kaufvertrag, ohne weitere Zahlungen zu verlangen<sup>78</sup>, was bei Friedrich Wilhelm wohl Erleichterung ausgelöst haben dürfte.

Friedrich Wilhelm beschäftigte sich indes weiterhin, wenn auch nicht mehr so intensiv wie in den Jahren vorher, mit der Handelsschifffahrt. Bei Ausbruch des zweiten nordischen Krieges (1655-1661) schloss er mit den Vereinigten Niederlanden einen Defensiv-Vertrag, welcher in den Artikeln 15-17 den freien Handel und die freie Schifffahrt in allen Orten und Häfen der Vertragsparteien stipulierte.<sup>79</sup> Das im Krieg eine Flotte für einen Küstenstaat ein nicht zu unterschätzendes militärisches Instrument war, wurde dem Kurfürsten 1656 vor Augen geführt, als die schwedische Flotte die Öffnung der Häfen von Pillau und Königsberg erzwang. Daraufhin liess er im gleichen Jahr zwei vor Memel gestrandete Schiffe durch den Königsberger Seeschiffbaumeister bergen und wieder instand setzen.<sup>80</sup> Am 28.05.1657 wurde der Obrist Johann von Hille († 1684) von Kurfürst Friedrich Wilhelm in Königsberg zum „Kommandanten über unsere Schiffe“ ernannt.<sup>81</sup> Dieses Datum kann als Gründungsdatum der preussischen Marine angesehen werden. In den folgenden Monaten wurde die kleine Flotte rasch verstärkt, u.a. auch durch die 1640 von Georg Wilhelm gekaufte Jacht, und im Krieg teilweise mit Erfolg gegen die Schweden eingesetzt. Friedrich Wilhelm sollte indes bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts der einzige Hohenzollernfürst sein, welcher einen Nutzen in einer schlagkräftigen Flotte sah. 1660 endete der zweite nordische Krieg für Brandenburg-Preussen mit dem Frieden von Oliva und der Anerkennung der Souveränität des Kurfürsten in Preussen durch Schweden, Polen und die Garantiemächte. Durch die Unterzeichnung des Friedens in einem Raum des Klosters Oliva bei Danzig wurde Brandenburg preussisch und Friedrich Wilhelm hatte eines seiner persönlichen Ziele erreicht. Er war nun souveräner Herrscher ausserhalb der Reichsgrenzen. Seinem Beispiel sollten weitere Reichsfürsten folgen. Nach dem Friedensschluss wurden die bestehenden Schiffe der kurbrandenburgischen Flotte bis auf die Vleuthe „*Kurfürst von Brandenburg*“ verkauft, aber dafür drei neue Schiffe in Auftrag gegeben.<sup>82</sup>

1660 nahm Friedrich Wilhelm auch die Pläne zur Gründung einer Ostindischen Compagnie wieder auf.<sup>83</sup> Diesmal versuchte er nicht nur ein kaiserliches Patent sondern die direkte Unterstützung Kaiser Leopolds I. (1640-1705) zu erlangen. Der Kaiser sollte Schirmherr einer kaiserlich brandenburgischen Ostindiencompagnie werden, welche unter der Leitung Friedrich Wilhelms gestanden hätte. Die Compagnie sollte vor allem in ostasi-

---

<sup>78</sup> Schück, Kolonialpolitik I, 47; Diller, a.a.O. 46

<sup>79</sup> Moerner, a.a.O., No. 102, 188ff

<sup>80</sup> Petsch, a.a.O., 8

<sup>81</sup> ebd., 9

<sup>82</sup> ebd., 14f

<sup>83</sup> Schmoller, a.a.O., 131ff

atischen Häfen, also dem Gebiet, in welchem die VOC den Handel kontrollierte, und unter Umständen in Afrika Handel treiben, vom Handel mit Amerika jedoch ganz absehen. Dem Kaiser wurde im Kriegsfall die Nutzung der Compagnie-Schiffe als Reichsmarine mit dem Kurfürsten als Reichs-Admiral in Aussicht gestellt.<sup>84</sup> Um das Interesse des Kaisers an diesem Plan zu sondieren, sandte Friedrich Wilhelm seinen Berater Aernoult Gijssels van Lier an den kaiserlichen Hof. Eine erste, schriftliche Reaktion Leopolds fiel verhalten positiv aus und eine Verhandlung mit zwei kaiserlichen Unterhändlern anfangs 1661 verlief zufriedenstellend. Doch schon im November 1661 liess der Kurfürst den beiden Unterhändlern je ein Schreiben<sup>85</sup> zukommen, in welchem er seinen Rückzug von den Plänen einer Ostindischen Compagnie erklärte.

Verschiedene Autoren<sup>86</sup> verweisen für die Erklärung des Sinneswandels Friedrich Wilhelms auf den Abschluss eines Defensiv-Bündnisses sowie Handels- und Schiffahrtsvertrags mit dem gerade auf den Thron des nachrevolutionären und vom Bürgerkrieg zerrissenen England zurückgekehrten Charles II. (1630-1685). Der Kurfürst hätte sich nun Hoffnungen auf eine Beteiligung an einer der englischen Handelsgesellschaften gemacht. Dieses Argument ist wenig überzeugend, denn die Verhandlungen des Kurfürsten mit Charles II. wurden schon während der Zusammenkunft mit den kaiserlichen Unterhändlern im Jahr 1661 geführt. Der Handels- und Schiffahrtsvertrag mit der englischen Krone betraf in den Artikeln 4 und 5 sowie im wichtigen „Articulus Secretus“ den seit 1609 schwelenden jülich-klevischen Erbfolgestreit mit dem Haus Pfalz-Neuburg.<sup>87</sup> Der Erbfolgestreit um den Besitz des letzten Herzogs von Jülich und Kleve hatte in den Jahren vor dem Dreissigjährigen Krieg schon fast einen grossen kontinentalen Krieg herbeigeführt, da das grosse Territorium am Niederrhein mit seinen unterschiedlichen Konfessionen im Schnittpunkt strategischer und machtpolitischer Interessen verschiedener europäischer Mächte lag. Kurfürst Friedrich Wilhelm wollte diesen potentiellen Krisenherd in den 1660er-Jahren entschärfen und suchte Unterstützung bei verschiedenen Herrscherhäusern. Dies war für den Kurfürsten der Grund gewesen, seinen erfahrenen und angesehenen Diplomaten Johann Moritz von Nassau-Siegen (1604-1679), seit 1644 niederländischer Gouverneur von Wesel und seit 1647 kurfürstlicher Statthalter in Kleve und Mark, die Verhandlungen mit der englischen Krone führen zu lassen.<sup>88</sup> Die übrigen Artikel des Vertrages betreffen die Gleichbe-

---

<sup>84</sup> Bei Saring, a.a.O., 14 auch General-Admiral genannt

<sup>85</sup> Schück, Kolonialpolitik II, 62f

<sup>86</sup> z.B.: Schück, Kolonialpolitik I, 74f

Stelzer, Hans Georg: Mit herrlichen Häfen versehen, Frankfurt/M. 1981, 41f

Vogt, a.a.O., 353

<sup>87</sup> Moerner, a.a.O., No. 135, 254ff. Der jülich-klevische Erbfolgestreit war zwar im Vertrag von Xanten 1614 beendet worden, doch kam es immer wieder zu Auseinandersetzungen zwischen Brandenburg und Pfalz-Neuburg, in welche der Kaiser, Frankreich und die Generalstaaten eingriffen. Die Auseinandersetzungen erreichten Anfang der 60er Jahre des 17. Jahrhunderts einen Höhepunkt und wurden erst durch den Vertrag von Kleve 1666 und der Abtretung der Herrschaft Ravenstein durch Kurfürst Friedrich Wilhelm im Jahr 1670 endgültig beigelegt.

<sup>88</sup> Moerner a.a.O. 254

handlung kurfürstlicher Händler und Untertanen mit den Niederländern und - für den Kurfürsten finanziell von enormer Wichtigkeit - die Verlegung des Stapelplatzes für englisches Tuch vom polnischen Danzig ins preussische Königsberg. Die geplante Gründung einer Ostindischen Compagnie mit Beteiligung des Kaisers und der Reichsfürsten wird dagegen durch keinen der Vertragsartikel tangiert. Im Gegenteil, Artikel 20 stipulierte: „Der Kurfürst bemüht sich für den Beitritt auch anderer Reichsfürsten und der König verspricht solchen Aufnahme zu guten Bedingungen“.<sup>89</sup> Sicherlich wäre die vorgesehene Beteiligung des Königs von Spanien an der kaiserlich-brandenburgischen Ostindiencompagnie in der damaligen politischen Lage<sup>90</sup> unvorteilhaft gewesen. Der Sinneswandel Friedrich Wilhelms hatte jedoch aus Sicht des Autors eine andere Ursache. Die Position eines Reichs-Admirals wäre für Friedrich Wilhelm eine Erhöhung gegenüber den anderen Kurfürsten gewesen, was deren Widerstand hervorgerufen hätte. Der Widerstand der Kurfürsten hätte wiederum die Gründung der Compagnie vereitelt, weshalb das ursprüngliche Vorhaben Friedrich Wilhelms am Wiener Hof so weit abgeändert wurde, dass Friedrich Wilhelm weder die Compagnie, noch die Marine geleitet hätte. Eine weitere Änderung betraf die in Übersee vorgesehene Heidenmission. Das Projekt wurde durch den kaiserlichen Hof in den Dienst der gegenreformatorischen Ziele des Kaisers gestellt und erlaubte nun ausschliesslich eine katholische Mission in Übersee.<sup>91</sup> Die Leitung der Compagnie und die Position des Reichs-Admirals waren jedoch die eigentlichen Ziele Friedrich Wilhelms gewesen und gegenreformatorische Tendenzen konnte und wollte der überzeugte Calvinist nicht unterstützen. Diese Gründe führten zu dem abrupten Ende der kaiserlich-brandenburgischen Ostindiencompagnie, obschon der Plan zur Gründung einer Ostindiencompagnie in kaiserlich-katholischen Kreisen noch einige Zeit weiter verfolgt wurde. Die borussische Historiographie<sup>92</sup> sah in diesem Projekt des Kurfürsten erste preussische Bestrebungen zu einer Reichseinigung und einer Geltendmachung „deutscher Ansprüche“ in Übersee.<sup>93</sup> Die bekannten Quellen zu dieser Thematik und auch die in Brandenburg-Preussen nach 1660 einsetzenden Bemühungen des Kurfürsten, den Einfluss der Stände in allen Landesteilen

---

<sup>89</sup> ebd. 255

<sup>90</sup> Am 23.06.1661 war der Heiratsvertrag zwischen Charles II. von England und der portugiesischen Infantin Catarina Henriqueta unterzeichnet worden, was die bestehende Feindschaft zwischen Spanien und England nicht milderte.

<sup>91</sup> Vogt, a.a.O., 354

<sup>92</sup> Heyck, Eduard: Brandenburgisch-deutsche Kolonialpläne. Aus den Papieren des Markgrafen Hermann von Baden-Baden. Zeitschrift für die Geschichte des Oberrheins 41 (1887), 129-200  
Schmoller, a.a.O.

Paul Kayser in: Schück, Kolonialpolitik I, Vorrede, X

<sup>93</sup> Der ursprüngliche Plan Friedrich Wilhelms konnte so nicht interpretiert werden. Jedoch hatte der Jesuit Cristobal de Roxas y Spinola auf Grundlage des kurfürstlichen Plans ein Konzept erarbeitet, welches eine Handelscompagnie der Reichsstände vorsah und einen Bund zur Abwehr aller Reichsfeinde bilden sollte, aber das waren nicht die Ziele Friedrich Wilhelms gewesen. Vgl. Bog, Ingomar: Christoph de Royas y Spinola und die deutschen Reichsstände. Forschungen zu den Reichseinigungsplänen Kaiser Leopold I. Jahrbuch für fränkische Landesforschung 14 (1954), 191-234, hier 205



zugunsten einer zentralen Verwaltung und seiner absolutistischen Bestrebungen zurückzubinden, stützen diese Sichtweise nicht.<sup>94</sup>

Noch verfügte der Kurfürst über einige wenige Schiffe, welche er für Handelsschiffahrt einzusetzen gedachte. Die Vleuthe „*Kurfürst von Brandenburg*“ war eigentlich als wendiger Handelssegler mit niedrigem Tiefgang konzipiert und so bot es sich an, dieses Schiff zur Minderung der Unterhaltskosten als Handelsschiff einzusetzen. Friedrich Wilhelm nahm hier das Konzept seines Vaters und Urgrossvaters wieder auf, notwendige Kriegsschiffe in Friedenszeiten auf Handelsfahrten zu schicken und so die Unterhaltskosten zu reduzieren. Die „*Kurfürst von Brandenburg*“ unternahm daraufhin im Jahr 1661 Fahrten nach Frankreich und Holland. Auf einer weiteren Reise nach Westindien erreichte das Schiff nur den spanischen Hafen Cadix und wurde dort 1662 samt Ladung verkauft. Ein zweites, im preussischen Kolberg gebautes Schiff, ein Schoner und somit ebenfalls ein Handelsschiff, wurde 1663 auf eine Frachtreise nach England gesandt und dort 1664 verkauft.<sup>95</sup> Zwei weitere in Amsterdam für die kurbrandenburgische Marine gebaute Fregatten wurden 1664 in Königsberg ausgeliefert und erlitten in den kommenden Monaten ein Schicksal, das Kurfürst Friedrich Wilhelm die Gefahren bewusst machte, welche dem Seehandel auf den nach Hugo GROTIUS (1583-1645) „freien Meeren“<sup>96</sup> von Seiten der Konkurrenz drohte. Die beiden Schiffe „*Herzogtum Kleve*“ und „*Grafschaft Mark*“<sup>97</sup> hatten 1665 in Norwegen Holz für Spanien geladen und waren aufgrund stürmischen Wetters in den englischen Hafen Falmouth eingelaufen. Zwischen England und den Vereinigten Niederlanden herrschte seit 1663 nach mehreren Überfällen der englischen RAC<sup>98</sup> auf niederländische Handelsstützpunkte an der Westküste Afrikas inoffiziell und seit 1665 offiziell Krieg, bei welchem es um die Vorherrschaft im Seehandel und Einflussgebiete in Übersee ging<sup>99</sup> und hauptsächlich auf den Weltmeeren sowie in den Kolonien ausgetragen wurde. Die Schiffe unter kurbrandenburgischer Flagge wurden in Falmouth trotz des Handels- und Schifffahrtsvertrages von 1661 aufgrund ihrer Bauweise und der überwiegend niederländischen Besatzung durch die Engländer als feindlicher Besitz beschlagnahmt. Nach langen diplomatischen Verhandlungen des kurbrandenburgischen Gesandten am englischen Hof, anderen Druck konnte der Kurfürst gegenüber den europäischen Mächten nicht ausüben,

---

<sup>94</sup> vgl. für Kleve: Kamienski, Andrezej: Das Ringen der Stände von Kleve-Mark mit den absolutistischen Bestrebungen des Grossen Kurfürsten, in: FBPG N.F. 3 (1993), 145-166

vgl. für Preussen: Clark, a.a.O., 83ff

Während der Verhandlungen mit den Hansestädten 1649-51 schrieb Friedrich Wilhelm zweimal in den Instruktionen für Johann Friedrich Schlezer: „... woraus dem ganzen Römischen Reich Teutscher Nation und vielen Gliedern desselben ein merklicher Fortheil zuwachssen ...“, aber dies war 1649 resp. 1651 und der Kurfürst wollte ausserhalb seiner Territorien um Investoren werben.

<sup>95</sup> Petsch, a.a.O., 15

<sup>96</sup> Grotius, Hugo: Mare Liberum, Leiden 1609

<sup>97</sup> Die Namensgebung der Schiffe ist ein deutliches Zeichen für die Besitzansprüche Friedrich Wilhelms im jülich-klevischen Erbfolgestreit.

<sup>98</sup> Royal African Company, vgl. Abkürzungsverzeichnis

<sup>99</sup> Dies war der zweite von drei im 17. Jahrhundert ausgetragenen niederländisch-englischen Seekriegen um die Vorherrschaft auf den Weltmeeren. Vgl. S. 16f dieser Arbeit.

konnten die Schiffe schliesslich nach 75 Tagen nach Cadiz absegeln. Auf ihrer Rückfahrt von Alicante, wo die Schiffe neue Ladung für die Spanische Niederlande aufgenommen hatten, wurden die Schiffe jedoch wieder von englischen Kriegsschiffen unter den gleichen Verdachtsgründen aufgebracht und für 180 Tage in Plymouth interniert. Die beiden Schiffe wurden wenig später in einem holländischen Hafen abgetakelt und verkauft.<sup>100</sup>

Kurfürst Friedrich Wilhelm zog aus diesen Zwischenfällen die richtige Erkenntnis, dass er für einen erfolgreichen Seehandel auf die Gunst der etablierten Seemächte angewiesen war. Deren Gunst würde er jedoch nur erhalten, falls diese seine Unterstützung benötigten. Friedrich Wilhelm sollte diese wichtige Erkenntnis bei späteren Vorhaben beherzigen. Er erkannte auch, dass der Antagonismus der beiden grossen Seemächte, wie er sich beispielsweise in der (Nicht-) Beziehung zwischen Charles II. und dem niederländischen Ratspensionär<sup>101</sup> Johan de Witt (1625-1672) zeigte, auf einen gegenseitigen Ausschluss vom Seehandel hinauslief welche die Unterstützung und Förderung eines weiteren Konkurrenten nicht zulies. Daher wandte er sich 15 Jahre später zur Unterstützung seiner Seehandelspläne an Frankreich.

Während des niederländisch-französischen Krieges (1672-79) wurde Brandenburg-Preussen 1674 auf Veranlassung Frankreichs von Schweden angegriffen und Kurfürst Friedrich Wilhelm benötigte nach ersten Erfolgen auf dem Schlachtfeld, u.a. der Eroberung der Hafenstadt Stettin wo er umgehend ein Seehandelscollegium einrichten liess, eine Flotte, um ab 1675 den Schweden auch zur See die Stirn zu bieten. Da die eigene Flotte nach den Verkäufen der 60er-Jahre ausschliesslich aus der kurfürstlichen Jacht von 1640 bestand, nahm Friedrich Wilhelm das Angebot des niederländischen Reeders Benjamin Raule<sup>102</sup> (1634-1707) an, bei Ausstellung von entsprechenden Kaperbriefen mit 20 Fregatten in der Nord- und Ostsee Kaperkrieg gegen Schweden und Franzosen zu führen. Der Kurfürst war dabei mit 6 % am Gewinn aus dem Verkauf von Prisen und Ladung beteiligt.<sup>103</sup> Auch von der niederländischen Admiralität mietete sich Friedrich Wilhelm zum gleichen Zweck vorübergehend drei Fregatten. Wie die brandenburgischen Kurfürsten in Kriegszeiten zum Schutz der preussischen Häfen Schiffe gemietet hatten, so mietete Friedrich Wilhelm nun bei Bedarf eine ganze Flotte, um seine politischen und militärischen Ziele zu erreichen. 1679, kurz vor Friedensschluss, wurde mit Benjamin Raule ein Schiffsmietvertrag über sechs Jahre geschlossen, in welchem sich dieser verpflichtete, sechs Fregatten für die Dienste des Kurfürsten bereitzuhalten.<sup>104</sup> Der Frieden von Saint-

---

<sup>100</sup> Petsch, a.a.O., 15

<sup>101</sup> Besoldeter Beamter der Republiken Westfriesland und Holland, welcher nicht bloss die Geschäfte seiner Provinzen, sondern infolge des Übergewichts von Holland die der ganzen Republik leitete und besonders die auswärtige Politik führte.

<sup>102</sup> Gebürtiger Flame hugenottischen Glaubens. Reeder, Freibeuter und Ratsherr der Stadt Middelburg in den Vereinigten Niederlanden. In brandenburgischen Diensten Generaldirektor der Marine.

<sup>103</sup> Petsch, a.a.O. 17

<sup>104</sup> Stuhr, Peter Feddersen: Die Geschichte der See- und Kolonialmacht des Grossen Kurfürsten Friedrich Wilhelm von Brandenburg in der Ostsee, auf der Küste von Guinea und auf den Inseln Arguin und St. Thomas, aus archivalischen Quellen dargestellt, Berlin 1839, 11ff

Germain-en-Laye, der Residenz des Sonnenkönigs Louis XIV. (1638-1715), beendete 1679 den brandenburgisch-schwedische Krieg und zwang den Kurfürsten, das eroberte Vorpommern, Stettin und die Odermündung den Schweden zu restituieren. Damit wurden die Seehandelspläne Friedrich Wilhelms einmal mehr über den Haufen geworfen.

#### **IV. Sklavenhandel und Handelsniederlassungen in Übersee**

Benjamin Raule machte in kurfürstlichen Diensten eine steile Karriere. 1675 wurde er kurfürstlicher Rat, 1676 Schiffsdirektor, 1677 Oberdirektor in Seesachen und 1681 Generaldirektor der Marine im Rang eines Obristen.<sup>105</sup> Schon 1679 hatte er Kurfürst Friedrich Wilhelm einen schriftlichen Vorschlag zur Gründung einer „Guinesischen Compagnie“ zukommen lassen.<sup>106</sup> Der Kurfürst war trotz des Verlustes des Seehafens Stettin interessiert, indes auch vorsichtig geworden. Die Erfahrungen bei den Friedensschlüssen von Oliva und Saint-Germain-en-Laye sowie seine Kenntnis über den niederländisch-englischen Antagonismus hatten ihn zu der Erkenntnis gebracht, dass ohne die Protektion der stärksten Kontinentalmacht Frankreich keine für Brandenburg-Preussen günstigen Bedingungen zu erreichen seien, und er übertrug diese Erkenntnis auch auf die Handelsschifffahrt. Friedrich Wilhelm beauftragte Benjamin Raule erst einmal generell „Schifffahrt und Handel in Preussen aufzurichten“.<sup>107</sup> Erste Verhandlungen, mit Frankreich ein Handelsabkommen zu schliessen, scheiterten indes und so nutzte er die Mietflotte für einen Kaperkrieg gegen Hamburg, um erfolgreich ausstehende Subsidienzahlungen einzutreiben, was die Vereinigten Niederlande veranlasste, freiwillig zu zahlen. Einzig Spanien reagierte nicht auf die Vorhaltungen des Kurfürsten, die ausstehenden Unterstützungsgelder von etwa Rtl. 1.8 Mio. zu bezahlen. So sicherte sich Friedrich Wilhelm 1680 die Unterstützung Louis XIV. für einen Kaperkrieg gegen Spanien<sup>108</sup>, den er 1680/1 erfolgreich führen liess.<sup>109</sup> Spanien bezahlte zwar keinen Reichstaler der ausstehenden Subsidien, jedoch wurden mehrere spanische Schiffe in der Nordsee und in der Karibik erobert, bis Friedrich Wilhelm den Kaperkrieg aufgrund diplomatischer Vorhaltungen der Vereinigten Niederlande und Englands abbrach.<sup>110</sup> Was für ein Erfolg für den Kurfürsten! Schiffe unter der kurbrandenburgischen Flagge kapern zum Teil schwer bewaffnete spanische Schiffe und verursachen allein durch ihr Auftauchen im Kanal, im Atlantik und der Karibik für Aufregung bei den etablierten Seemächten.

Pillau liess Friedrich Wilhelm noch im gleichen Jahr zu einem Marinestützpunkt mit Werft ausbauen und errichtete ein „Admiralitäts- und Commerzcollegium“ mit Sitz in Berlin

---

<sup>105</sup> Schück, Kolonialpolitik II, 67-99

<sup>106</sup> GStA PK I. HA Rep. 65, Fol. 5b; Handel an der Westküste Afrikas bedeutete immer auch Sklavenhandel.

<sup>107</sup> GStA PK I. HA Rep. 65, Fol.6

<sup>108</sup> Louis XIV. an den französischen Gesandten in Cölln Rébenac vom 20.8.1680, UA, Bd. 20, 474

<sup>109</sup> Die Unterstützung Frankreichs für den Kaperkrieg wird im Art. 20 des Allianz-Vertrags vom 11.1.1681 ausdrücklich bestätigt. Vgl. Moerner, a.a.O. No. 243, 418ff

<sup>110</sup> Petsch, a.a.O., 27ff; Der Kaperkrieg erzielte nach Kosten etwas Rtl. 130'000, vgl. Schück, Kolonialpolitik II, 161

sowie in Königsberg, deren Mitglieder, Kaufleute und Juristen, in Seesachen rasch entscheiden sollten. Die kurfürstliche (Miet-)Marine sollte mit eigenen Schiffen verstärkt werden und so wurden bei den Werften des Landes neue Schiffe in Auftrag gegeben. Benjamin Raule plagten derweil andere Sorgen. Er bangte nach dem Friedensschluss um die Einnahmen aus dem Schiffs-Mietsystem, welche er zur Deckung seiner Kosten dringend benötigte. Er versuchte daher, den Kurfürsten zu einer Teilnahme an einer Expedition an die westafrikanische Küste zu bewegen. Da Friedrich Wilhelms Gesandter am Hof Louis XIV. keine Unterstützung für die geplante Expedition erreichen konnte<sup>111</sup>, beteiligte sich der Kurfürst nicht. Doch versagte Friedrich Wilhelm dem Unternehmen nicht seine Unterstützung. Er stellte Benjamin Raule kurfürstliche Seepässe, die kurfürstliche Flagge sowie 20 Seesoldaten zur Verfügung und übte auf die Generalstaaten, welche im Sinne der WIC die Expedition verhindern wollten, massiven diplomatischen Druck aus. Der Kurfürst und die Generalstaaten einigten sich schliesslich, dass Schiffe unter kurfürstlicher Flagge an der Guineaküste Handel treiben durften, ausser an denjenigen Orten, welche die WIC erworben hatte.<sup>112</sup>

Warum unterstützte Friedrich Wilhelm die Pläne Benjamin Raules? Aufschlussreich sind die kurfürstlichen Instruktionen an die Kapitäne der Schiffe „*Wappen von Brandenburg*“ und „*Morian*“. Die Kapitäne sollten „Gold, Zähne<sup>113</sup>, Getreide, Sklaven“ erhandeln und diese in „Cadix, Lisbon, Canarie oder unter der Hand in einige Insulen“ verkaufen. Für sich selber erwartete der Kurfürst „rare Affen, Papageien oder andere Thiere und Vögel“ sowie ein halbes Dutzend „junge Sklaven von 14, 15 und 16 Jahren, welche schön und wohlgestaltet seien, um selbige an unseren Hof zu übersenden“.<sup>114</sup> Abgesehen von der interessanten Tatsache, dass der Kurfürst und nicht Benjamin Raule die Instruktionen erteilt, sollten die erhandelten Waren demnach in fremden Häfen verkauft<sup>115</sup> und nur einige Kuriositäten an den kurfürstlichen Hof geliefert werden. Dass der Überseehandel Teil eines durch den Kurfürsten verfolgten merkantilistischen Wirtschaftskonzepts in Brandenburg-Preussen gewesen wäre, ein Argument, welches einige Autoren<sup>116</sup> als Grund für den kurfürstlichen Seehandel anführen, wird in diesen Instruktionen nicht ersichtlich. Falls überhaupt ein ökonomisches Motiv aus diesen Instruktionen zu erkennen ist, so wäre dies die preiswerte Lieferung von Luxusgütern an den kurfürstlichen Hof. Dem Kapitän der „*Morian*“, die „*Wappen von Brandenburg*“ wurde von Wachschiifen der WIC als Schmuggler aufgebracht, war es bei seiner Rückkehr nach Pillau tatsächlich gelungen, Gold und El-

---

<sup>111</sup> UA, Bd. 19, 393ff

<sup>112</sup> Schück, Kolonialpolitik I, 143ff

<sup>113</sup> gemeint ist Elfenbein

<sup>114</sup> GStA PK, I. HA Rep. 65, Fol. 7

<sup>115</sup> Wurde auch in späteren Jahren so gehandhabt. Vgl. von der Heyden, a.a.O., 52

<sup>116</sup> z.B.:

Nagel, Jürgen G.: Die Brandenburgisch-Africanische Compagnie: Ein Handelsunternehmen. *Scripta mercaturae* 30 (1996) 1., 44-94

Rachel, Hugo: Der Merkantilismus in Brandenburg-Preussen. *FBPG* 40 (1927), 221-266, hier 225

fenbein zu erhandeln sowie die gewünschten Sklaven für den Kurfürsten zu erwerben. Darüber hinaus hatte er mit drei Cabusiers an der westafrikanischen Goldküste einen exklusiven Handelsvertrag<sup>117</sup> abgeschlossen. Auch wenn der Warenerlös der „Morian“ die Kosten der Expedition nicht deckte, nutzten Friedrich Wilhelm und Benjamin Raule die sich ihnen bietende Chance in den Handel an der westafrikanische Küste und damit auch in den Sklavenhandel einzusteigen. 1682 wurde die Brandenburgisch-Afrikanische-Compagnie (BAC) gegründet.<sup>118</sup> Diese Entscheidung wurde durch den vorangegangenen Abschluss eines modifizierten Allianz-Vertrages mit Frankreich erleichtert. Louis XIV. hatte sich durch seine Reunionspolitik auf dem Kontinent isoliert und suchte dringend Verbündete. Daher war er bereit gewesen, Friedrich Wilhelm hinsichtlich des Überseehandels gegen die Interessen der französischen Senegalcompagnie Unterstützung zu gewähren und eine noch zu gründenden „kurfürstlich-africanischen Compagnie“<sup>119</sup> zu begünstigen. Ebenfalls 1682 erliess Friedrich Wilhelm ein preussisches Seekriegsrecht.<sup>120</sup> Formell waren hierdurch die kurfürstliche Marine und die BAC zwar getrennt, da jedoch beide unter der Leitung Benjamin Raules standen, kam es zu einer Vermischung der Funktionen und Rechnungslegungen, welche in den folgenden Jahren Verdächtigungen und Korruption Vorschub leisten sollte.

Noch bevor die BAC gegründet und das festgelegte Grundkapital von völlig unzureichenden Rtl. 50'000 vollständig einbezahlt worden war - Aernoult Gijssels van Lier hatte in seiner Denkschrift von 1647 noch Rtl. 1 Mio. für sinnvoll erachtet -, segelten von Hamburg aus zwei Schiffe, die „Morian“ und die „Kurprinz von Brandenburg“, nach Guinea. Um die Schiffe komplett auszurüsten, musste Benjamin Raule auf den Namen der Compagnie einen Kredit von Rtl. 16'000 aufnehmen. Wieder sind es die Instruktionen an den Kommandeur der Flottille und den militärischen Befehlshaber Major Otto Friedrich von der Groeben (1657-1728) aus welchen sich Friedrich Wilhelms Intentionen erschliessen lassen. Die Schiffe sollten nebst „Gold, Elfenbein und Grain“<sup>121</sup> 600 Sklaven erhandeln, von welchen 560 Sklaven nach Berbice<sup>122</sup> und St. Thomas in der Karibik sowie „zwanzig grosse Sklaven von 25 bis 30 Jahren und zwanzig junge Sklaven von 8 à 16 Jahren“ mitsamt dem Gold, Elfenbein und Getreide nach Hamburg geliefert werden mussten. Ebenso sollten einige „Thiere, als Vögel und dergleichen“ mitgebracht werden.<sup>123</sup> Von der Groeben sollte den Vertrag mit den Cabusiers besiegeln und an geeigneter Stelle eine erste

---

<sup>117</sup> abgedruckt bei Schück, Kolonialpolitik II, 100f. Der Vertrag wird von Kurfürst Friedrich Wilhelm am 16.11.1681 ratifiziert.

<sup>118</sup> GStA PK I. HA Rep. 65, Fol. 8. Edikt vom 17.3.1682, abgedruckt bei Schück, Kolonialpolitik II, 63ff. Octroi vom 18.11.1682, abgedruckt bei Schück, Kolonialpolitik II, 136ff

<sup>119</sup> Moerner, a.a.O., No. 247, 226f, speziell Art. 9 des Vertrages; ebd. Anhang VII, 715ff

<sup>120</sup> abgedruckt bei Schück, Kolonialpolitik II, 142ff

<sup>121</sup> gemeint ist Getreide

<sup>122</sup> Eine Kolonie der WIC unter Statthalterschaft der Familie van Peere im heutigen Guyana in Südamerika.

<sup>123</sup> Instruktion für Kommandeur Mattheus de Voss abgedruckt bei Schück, Kolonialpolitik II, 129ff

Festung errichten, welche über die Jahre ausgebaut werden könnte.<sup>124</sup> Aus den Instruktionen geht auch hervor, dass die BAC, wahrscheinlich durch die Kontakte Benjamin Raules, mit der niederländischen Familie van Peere einen Vertrag zur Lieferung von mindestens 300 Sklaven nach Berbice abgeschlossen hatte. Die Instruktionen machen klar, dass von Beginn an der transatlantische Sklavenhandel die Haupteinnahmequelle der BAC werden sollte. Entsprechend ging in späteren Jahren der Anteil von Gold und Elfenbein an den Schiffsladungen zugunsten von Sklaven massiv zurück.<sup>125</sup> Die Instruktionen von 1680 und 1682 finden sich mit wenigen Variationen in allen zukünftigen Instruktionen wieder, weshalb auf eine ausführliche Diskussion weiterer Instruktionen an dieser Stelle verzichtet wird.

Die nach Afrika abgehenden Schiffe führten Tuche aus Flandern und Schlesien, Gewehre, Schiesspulver, Eisen- und Kupferbarren, kupferne Kessel, Messer, Spiegel, Zinnkannen, Glasperlen und Branntwein als Tauschobjekte mit sich.<sup>126</sup> Hinzu kamen Fussfesseln für die Sklaven sowie Steine, Holz, Eisenwaren und Werkzeuge zur Errichtung einer befestigten Handelsniederlassung. Später waren zusätzlich Lebensmittel und Gebrauchsgüter für die Garnisonen dieser Handelsniederlassungen sowie deren personelle Ablösungen wichtige Posten auf den Ladelisten der Handelsschiffe.<sup>127</sup> Die Waren stammten nur zum Teil aus Preussen, der Rest wurde zugekauft. Dies galt insbesondere für die im afrikanischen Königreich Whydah als Zahlungsmittel anerkannten asiatischen Kaurimuscheln, welche von der Konkurrenz erworben werden mussten. Preussische Produkte waren in Afrika nicht immer gefragt. Preussische Wollwaren zum Beispiel wurden durch die Handelspartner auf der Guineaküste als minderwertig betrachtet, weshalb die BAC bei gleichem Gewicht an Wollstoff massiv weniger Sklaven erhielt. Daher wurden, um bei gleichem Transportgewicht mehr Sklaven zu erhalten, nicht preussische oder schlesische Tuche in Afrika gehandelt, sondern vorher bei niederländischen und englischen Händlern gekaufte indische Wollware.<sup>128</sup> Auch das nur spärlich erhandelte afrikanische Gold konnte nicht in jedem Fall nach Preussen gebracht werden, da es u.a. zum Landerwerb und Kauf von Sklaven benötigt wurde.<sup>129</sup>

Aktionäre der BAC waren in erster Linie der Kurfürst und Benjamin Raule. Widerwillig hatten sich auf Geheiss des Kurfürsten auch seine Räte an der Compagnie beteiligt. Im November 1682 nutzte Friedrich Wilhelm seine Funktion als Direktor des westfälischen

---

<sup>124</sup> Instruktion für Major Otto Friedrich von der Groeben abgedruckt bei Schück, *Kolonialpolitik II*, 133ff

<sup>125</sup> vgl. Ladelisten der „*Friedrich III*“ und der „*Sieben Provinzen*“ GStA PK, I. HA, Rep. 65 Nr. 24, Bl. 63

<sup>126</sup> Die Tauschwaren variierten von Fahrt zu Fahrt, wie auch die Vorlieben der afrikanischen Handelspartner Wandlungen unterworfen waren. Die Aufzählung ist der Ladeliste der „*Kurprinz von Brandenburg*“ vom Juli 1682 sowie einer aus dem gleichen Jahr stammenden „*Aufstellung über Handelswaren für Guinea*“ im Stadtarchiv Emden (Reg. I, Nr. 279b) entnommen.

<sup>127</sup> vgl. von der Heyden, a.a.O., 29

<sup>128</sup> Brübach, Nils: Seefahrt und Handel sind die fürnembsten Säulen eines Estats. Brandenburg-Preussen und der transatlantische Sklavenhandel im 17. und 18. Jahrhundert. in: Zoller, Rüdiger (Hrsg.): *Amerikaner wider Willen. Beiträge zu Sklaverei in Lateinamerika*, Frankfurt/M. 1994, 11-42, hier 39

<sup>129</sup> vgl. Schück, *Kolonialpolitik II*, 205-209

Reichskreises und als kaiserlicher Konservator im ostfriesischen Landesstreit, um der BAC einen besseren Zugang zum Meer zu verschaffen. Er schloss hierfür mit den Ständen Ostfrieslands und der Stadt Emden mehrere Handels- und Schifffahrtsverträge.<sup>130</sup> Die ostfriesischen Stände und die Stadt Emden beteiligten sich daraufhin an der Compagnie und der ostfriesische Verhandlungsführer Dodo von Knyphausen wurde Präsident der BAC. Im darauf folgenden Jahr konnte auch der Kurfürst Maximilian Heinrich von Köln als Aktionär gewonnen werden. Die ostfriesischen Stände verkauften jedoch schon 1686 wegen ausbleibender Gewinne und sonstiger Streitpunkte ihre Anteile an der Compagnie an Friedrich Wilhelm. Der Kurfürst von Köln dagegen behielt indes seine Beteiligung, welche er über das Domkapitel von Münster hielt, bis 1711.

Emden war Pillau als Ausgangshafen für den Überseehandel weit überlegen, da der Hafen ganzjährig eisfrei war und die gefährliche, lange und teure Durchfahrt durch das Kattegat und den Sund wegfiel, was auch niedrigere Versicherungsprämien für die Schiffe zur Folge hatte. Auf Vorschlag von Benjamin Raule<sup>131</sup> wurde daher 1683 der Sitz der BAC nach Emden verlegt und dort die notwendigen Anlagen wie Lagerhaus, Verwaltungsgebäude und Kaserne für die Marinesoldaten errichtet resp. gekauft. Die BAC erwarb in den folgenden Jahren für Preussen mehrere Handelsniederlassungen an der westafrikanischen Küste.<sup>132</sup> Ab 1685 vervollständigte ein kleines Pachtgebiet auf der dänischen Antilleninsel St. Thomas das für den atlantischen Dreieckshandel mit Sklaven notwendige Stützpunktsystem.<sup>133</sup> Im gleichen Jahr kam noch die Festung Arguin vor der mauretischen Küste hinzu. Arguin war ein Handelszentrum für Gummi arabicum<sup>134</sup>. Im Gegensatz zu anderen europäischen Handelsnationen nutzte die BAC die Faktorei auf St. Thomas fast ausschliesslich als „Warenlager“ für Sklaven. Zwar wurde auch eine kleine Plantagenwirtschaft mit drei Hektar Boden und rd. 20 Angestellten aufgebaut, aber die BAC wollte die Gewinne aus dem Überseehandel mit Sklaven und Gummi erzielen und nicht durch Siedlungen und dem Anbau tropischer Produkte.<sup>135</sup> Finanziell war die BAC mangels Eigenkapital zwar nicht auf Rosen gebettet, indes gab der Geschäftsgang bis 1688 auch keinen Anlass zu Besorgnis.<sup>136</sup> Pro Jahr gingen inzwischen mehrere Schiffe von Emden

---

<sup>130</sup> Moerner, a.a.O., No. 259, 443ff; No. 261, 448; No. 262, 448ff

<sup>131</sup> abgedruckt bei Schück, Kolonialpolitik II, 165ff; vgl. auch Stadtarchiv Emden, Reg. I, Nr. 279a

<sup>132</sup> Festung Gross-Friedrichsburg 1683 (der Bau der Festung konnte erst 1708 vollendet werden), Dorotheenschanze in Accada 1684, Fort Taccaray 1685, Festung Arguin 1686/7, Schanze Sophie Luise bei Tacrama 1694, Whydah in der Bucht von Benin 1694

<sup>133</sup> Zwischen 1689 und 1693 besetzten die Brandenburger die Krabbeninsel (Vieques) bei Puerto Rico und nutzten diese beim Handel mit Sklaven, um die Abgaben an die Dänen auf St. Thomas zu umgehen.

<sup>134</sup> Gummi arabicum wurde für die Tuchherstellung, die Herstellung von Medikamenten, die Herstellung von Farben usw. benötigt.

<sup>135</sup> vgl. Weindl, a.a.O. 51

<sup>136</sup> z.B.: 1686 segelten die „Derfflinger“ und die „Falke“ mit Sklaven sowie den für den Aufbau der Faktorei benötigten 21 Angestellten und Materialien über Afrika nach St. Thomas. Der Warenerlös der „Falke“ allein deckte die Kosten der Fahrt beider Schiffe inkl. Ausrüstung, Warenkauf und Unterhalt. Vgl. Kellenbenz, Hermann: Die Brandenburger auf St. Thomas. Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas, Band 2, Köln und Graz 1965, 196-217, hier 198

via Guinea nach St. Thomas. Aber in der Karibik bestanden Animositäten zwischen den Brandenburgern und Dänen. Seit der Unterzeichnung des Pachtvertrages stritten sich Vertreter der BAC und der Dänisch-Westindischen Compagnie über dessen genaue Auslegung und in späteren Jahren wurden Schiffe oder Lager der BAC mehrmals durch den dänischen Gouverneur beschlagnahmt, um angeblich oder tatsächlich ausstehende Abgaben einzutreiben. An der Westküste Afrikas kam es zwischen den Handelscompagnien ebenfalls zu Auseinandersetzungen um die Handelsniederlassungen<sup>137</sup>, wovon auch die BAC betroffen war. Wegen der Festung auf der Insel Arguin, etwa 6 km vor der Küste des heutigen Mauretaniens, welche von der französischen Senegalcompagnie aufgegeben und von der BAC aufgrund eines Vertrages mit dem lokalen Herrscher wieder aufgebaut worden war, gab es darüber hinaus kleinere Auseinandersetzungen mit den Franzosen. Truppen der WIC eroberten im Herbst 1687 die Handelsniederlassungen Taccaray und Accada.<sup>138</sup> Diese Nachricht erreichte Friedrich Wilhelm erst im März 1688 und er hätte wohl zu militärischen Sanktionen gegenüber den Vereinigten Niederlanden gegriffen<sup>139</sup>, wäre er nicht am 9. Mai 1688 in Potsdam verstorben.

Die Geschichte der Brandenburgisch-Afrikanischen Compagnie, seiner Handelsniederlassungen und ihrer Akteure ist Gegenstand vieler Berichte<sup>140</sup> und wurde sogar romanhaft verklärt dargestellt.<sup>141</sup> Nach 1880 und insbesondere nach dem Verlust der Kolonien im Friedensvertrag von Versailles wurde Kurfürst Friedrich Wilhelm von Kolonialkreisen gern als Ahnherr deutscher Kolonialbestrebungen herangezogen oder diese ge-

---

<sup>137</sup> z. B.: Handelsniederlassungen der Schwedischen Afrika Kompanie an der Goldküste im heutigen Ghana. Nachdem 1650 erste Landkäufe getätigt und bis 1656 eine befestigte und vier weitere Niederlassungen gebaut worden waren, wurden diese 1656 zum Teil von den Dänen erobert. 1659 verkaufte ein dänischer Verwalter vor Ort die Niederlassungen eigenmächtig an die niederländische WIC. 1660 gingen diese Besitzungen nach einer Revolte der lokalen Stämme wieder an die Schweden. 1663 belagerten Truppen der WIC die Niederlassungen und eroberten diese. Ein Jahr später eroberten Truppen der englischen RAC die Gebiete (vgl. Rella, Christoph: „Im Anfang war das Fort“. Europäische Fortifizierungspolitik in Guinea und Westindien 1415-1815. Expansion-Fortifikation-Kolonisation, Dissertation an der Universität Wien, 2008, 201ff

<sup>138</sup> Die WIC verfolgte keine durchgehend feindliche Politik gegenüber den Brandenburgern. So zahlte die WIC 1686 Fl. 40'000 für die 1681 beschlagnahmte „Wappen von Brandenburg“. Vgl. Stadtarchiv Emden, Reg. I, Nr. 225 Fo. 37 ff

<sup>139</sup> vgl. Schück, Kolonialpolitik I, 216f; von der Heyden, a.a.aO., 62

<sup>140</sup> z. B.:

von der Groeben, Otto Friedrich: Guineische Reise-Beschreibung, Marienwerder 1694. Nachdruck, Leipzig 1907

Grosser Generalstab, Abteilung für Kriegsgeschichte (Hrsg.): Brandenburg-Preussen auf der Westküste von Afrika 1681-1721. Kriegsgeschichtliche Einzelschriften, Berlin 1885 (Voigtländers Quellenbücher 2, Leipzig 1912)

<sup>141</sup> z. B.:

Schoepp, Meta: Benjamin Raule. Der Roman der Gründung der kurbrandenburgischen Marine, Hamburg 1934

Lehfelds, Georg: Der Platz an der Sonne. Ein Roman aus Kurbrandenburgs See- und Kolonialgeschichte, Leipzig 1918

Richter, Julius Wilhelm Otto: Die brandenburgische Kolonie Gross-Friedrichsburg und ihr Begründer Otto Friedrich von der Groeben. Eine Erzählung aus der Wende des 17. und 18. Jahrhunderts. Deutsche Seebücherei 14, Altenburg 1907



schichtliche Episode sogar als Hintergrund für die Darstellung eines Rassenkampfes „deutschen Blutes“ gegen alles Fremde missbraucht.<sup>142</sup>

Neben dem atlantischen Dreieckshandel verfolgte Friedrich Wilhelm in den 1680er-Jahren weiterhin Pläne für den Ostasienhandel. Der kurfürstliche Gesandte am französischen Hof wies den Kurfürsten 1683 auf den bekannten Asienreisenden und Diamantenexperten Jean-Baptiste Tavernier (1605-1689) hin. Friedrich Wilhelm, welcher Taverniers Buch „Les six voyages“ gelesen hatte, liess Tavernier an seinen Hof kommen<sup>143</sup> und erliess im Sommer des gleichen Jahres ein Edikt zur Gründung einer Ostindischen Compagnie, in welchem er die neu zu gründende Compagnie mit ähnlichen Privilegien ausstattete wie die BAC.<sup>144</sup> Die Gründung der Compagnie verzögerte sich aufgrund von finanziellen Schwierigkeiten Taverniers und verlief dann im Sande. Aber noch ein Jahr vor seinem Tod unterzeichnete Friedrich Wilhelm ein Octroi für eine weitere Ostindische Compagnie<sup>145</sup>, welche indes ebenfalls nicht aus dem Planungsstadium herauskam.

## V. Kurfürst Friedrich Wilhelms Intentionen

Schweden hatte seit dem frühen 17. Jahrhundert bis 1718 eine expansive Hegemonialpolitik um das *Dominium Maris Baltici* betrieben und die Anrainerstaaten der Ostsee befanden sich in einem ständigen Bedrohungsstatus. Grund für den Bau, Kauf und Unterhalt von Kriegsschiffen während des zweiten nordischen Krieges und nach dem Frieden von Oliva war der Schutz Preussens und Hinterpommerns vor schwedischen Übergriffen gewesen. Als dann 1675 der schwedische Angriff erfolgte, waren die Schiffe aus verschiedenen Gründen verkauft worden und eine Flotte musste gemietet werden, wollte sich Brandenburg-Preussen sowohl zu Land als zur See wehren.<sup>146</sup> Die Nutzung der Kriegsschiffe zu Handelszwecken und die Miete von Kriegsschiffen bei Bedarf, sind einige der Kontinuitäten der preussischen Seefahrt seit 1605.

Von vielen Autoren<sup>147</sup> wird, gestützt auf Peter Feddersen STUHR, als Erklärung für die hartnäckigen Versuche Friedrich Wilhelms in den Überseehandel einzusteigen, auf die Erfahrungen Friedrich Wilhelms in den Niederlanden<sup>148</sup>, die märchenhaften Gewinnspannen der VOC und WIC sowie die familiären Beziehungen zum Hause Oranien und zum Hause Kettler verwiesen. In der Regel wird dann, zurückgehend auf Martin PHILIPP-

---

<sup>142</sup> Lettenmair, J. G.: Roter Adler auf weissem Feld. Roman der ersten deutschen Kolonie 1683-1717, Berlin 1938

<sup>143</sup> vgl. ebd., 184ff; vgl. auch Sbrink, Heinrich von: Zur Lebensgeschichte des Forschungsreisenden Jean-Baptiste Tavernier, in: Historische Zeitschrift 167 (1943), 29 -40

<sup>144</sup> abgedruckt bei Schück, Kolonialpolitik II, 225ff

<sup>145</sup> ebd., 296ff

<sup>146</sup> Brief Friedrich Wilhelms an Otto von Schwerin vom 17.1.1679, abgedruckt bei Schück, Kolonialpolitik II, 83f

<sup>147</sup> z.B.: von der Heyden, a.a.O., 8; Enders, a.a.O., Clark, a.a.O, 64; Mohr, Joachim: Mit Militär und Migranten, in: Spiegel Geschichte Nr. 2/2011, S. 27-29; Kayser, Paul, in: Schück, Kolonialpolitik I, Vorrede, X

<sup>148</sup> bei einigen Autoren erweitert um die Aufenthalte in Wolgast 1631 und 1633 sowie Stettin 1635

SON<sup>149</sup> und Richard SCHÜCK, Friedrich Wilhelm mit der Aussage, „Handlung und Seefahrt sind die fürnehmsten Säulen eines Etats, wodurch die Unterthanen zu Wasser, als auch die Manufakturen zu Lande ihre Nahrung und Unterhalt erlangen“, zitiert und vage von einem merkantilistischen Wirtschaftskonzept geschrieben. Es ist klar, dass mit dieser Argumentationskette die Intentionen Friedrich Wilhelms ausschliesslich aus der ökonomischen Perspektive gesehen werden. Doch ist die Argumentationskette schlüssig oder wird gerade durch diese Argumentationskette der Blick auf die wahren Beweggründe verstellt?

Es ist richtig, dass Friedrich Wilhelm die Jahre 1635-38 mit seinem Lehrer Leuchtmar auf einer Kavaliertour in den Vereinigten Niederlanden verbrachte, wo er an der Universität Leyden sowie in Arnheim Studien betrieb und einige Monate am Hof des Prinzen von Oranien und mit diesem im Feld verbrachte. Friedrich Wilhelm dürfte bei seinem Aufenthalt der Wohlstand der Vereinigten Niederlande sicherlich nicht entgangen sein, doch hatte sein Interesse aufgrund der Situation in Brandenburg wohl eher der disziplinierten Armee gegolten, nach deren Vorbild er später sein eigenes stehendes Heer aufbauen würde. Vor allem dürfte sich der junge Kurprinz aber über seine relative Freiheit nach den Jahren in der Festung Küstrin gefreut haben. Dies war wohl auch der Grund, weshalb er seine Rückkehr nach Berlin mehrfach verzögerte und damit den Unwillen seines Vaters hervorrief.<sup>150</sup> Wie weit der Aufenthalt in den Vereinigten Niederlanden seine späteren Entscheidungen hinsichtlich der Seefahrt in Preussen beeinflusste, kann kaum festgestellt werden, da keine persönlichen Aufzeichnungen Friedrich Wilhelms aus dieser Zeit bekannt sind.<sup>151</sup> Friedrich Wilhelm wird sich mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit mit seiner ersten Frau Luise Henriette, mit Johann Moritz von Nassau-Siegen, sowie mit seinem Schwager Herzog Jakob Kettler von Kurland über Fragen des Seehandels ausgetauscht haben, doch sind in den Quellen nur sehr wenig Hinweise hierfür vorhanden.<sup>152</sup> Aussagen über den Aufenthalt in den Niederlanden finden sich keine.

Was von der Argumentationskette bleibt, ist das Zitat Friedrich Wilhelms. Dieses stammt aus dem „Marinekassen-Edikt“<sup>153</sup> von 1686, zwei Jahre vor seinem Tod. Er schrieb: „Nachdem Wir Uns jederzeit eine besondere Sorge sein lassen, die Uns von Gott anvertraute Lande und Provinzien durch allerhand Mittel und Wege in einen florissanten

---

<sup>149</sup> Philippson, Martin: Der Grosse Kurfürst Friedrich Wilhelm von Brandenburg, 3 Bde. Berlin 1897-1903, Bd. 3, 91

<sup>150</sup> Neumann, Hans-Joachim: Friedrich Wilhelm der Grosse Kurfürst, Berlin 1995, 37

<sup>151</sup> vgl. Clark, a.a.O., 62

<sup>152</sup> Biereigel, Hans: Luise Henriette von Nassau-Oranien. Kurfürstin von Brandenburg 1627-1667, Erfurt 2005

Schiemann, Theodor: Briefe des Grossen Kurfürsten an seinen Schwager Herzog Jacob von Kurland und seine Schwester Luise Charlotte von Kurland, in: FBPG 10 (1898), 325-337

Meinardus, Otto: Eigenhändige Briefe des Grossen Kurfürsten an Johann Moritz von Nassau, in: FBPG 19 (1906), 115-155

Hötsch, Otto: Fürst Johann Moritz von Nassau-Siegen als brandenburgischer Staatsmann, in: FBPG 19 (1906), 89-113

<sup>153</sup> abgedruckt bei Schück, Kolonialpolitik II, 268ff, hier 268,

Stand zu setzen, und unter andern auch die Seefahrt und Handlung, als die fürnehmsten Säulen eines Estats, wodurch die Unterthanen beides zu Wasser, als auch durch die Manufacturen zu Lande, ihre Nahrung und Unterhalt erlangen ...“. Der häufig zitierte Satz ist also aus dem Zusammenhang gerissen worden, denn Kurfürst Friedrich Wilhelm hat die Seefahrt zwar als fürnehmste Säule, aber nur als einer der Mittel und Wege bezeichnet, die Wirtschaft in Preussen zu stärken. Dies ergibt aufgrund der durch ihn verfolgten Bevölkerungspolitik<sup>154</sup>, dem Ausbau der Infrastruktur<sup>155</sup> und der Zentralisierung der Verwaltung auch Sinn, denn die Säule Seefahrt war Zeit seines Lebens noch nicht sehr tragfähig und schrieb keine schwarzen Zahlen.

Hatte sich Friedrich Wilhelm an anderer Stelle zu seinen Intentionen geäußert? Im „Edikt wegen Octroyirung der aufzurichtenden Handels-Compagnien auf denen Küsten von Guinea“<sup>156</sup> schrieb Friedrich Wilhelm 1682 „... dass der höchste Gott einige Unserer Landen mit wohlgelegenen Seehafen beneficiiret, und dannenhero Vorhabens sein, unter anderen Mitteln, so Wir zur Verbesserung der Schifffahrt und des Commercii, als worin die beste Aufnahme eines Landes besteht ...“. Auch in den „Nebeninstruktionen für den Geheimrat Paul Fuchs wegen des Beitritts von Kurköln zur afrikanischen Compagnie“<sup>157</sup> von 1684 äusserte sich Friedrich Wilhelm ähnlich, wenn er schreibt: „Der gewisseste Reichtumb und das Aufnehmen eines Landes käme aus dem Commercium her ...“. Werbung muss sein.

Der Merkantilismus im Ancien Regime suchte durch die Förderung und Ausweitung des Handels, insbesondere des Überseehandels, eine aktive Zahlungsbilanz zu erzielen. Dies wurde durch die direkte Ausfuhr eigener Waren in die Herkunftsländer exotischer Luxusgüter erreicht, wodurch die Abhängigkeit von Einfuhren aus Drittländern abnehmen sollte und im besten Fall ein Überschuss eigener Direktimporte an Drittländer verkauft werden konnte. Das Haupthandelsgut der BAC waren Sklaven gewesen und sonstige Waren gelangten nur in wenigen Fällen bis nach Emden (vgl. S. 28), ausser diese waren direkt für den kurfürstlichen Hof bestimmt. Doch selbst Waren wie Zucker, Kakao, Tabak und Baumwolle, welche nach Emden gelangten, wurden dort meistbietend versteigert. Die Bieter waren niederländische Kaufleute oder Beauftragte norddeutscher Reichsfürsten, womit die Waren nicht für die einheimische Produktion oder Veredelung zur Verfügung standen (vgl. S. 19). Dass einheimische Produkte in Afrika als Tauschwaren nicht immer gefragt waren, wurde am Beispiel der preussischen Wollwaren gezeigt (vgl. S. 30). Hinzu kam, dass Friedrich Wilhelm wie auch noch sein Sohn Friedrich I. für die Hofhaltung asiatische Waren über die VOC einkauften, denn Porzellan-, Lack- und Seidenmanufakturen hatte bekanntlich erst König Friedrich Wilhelm I. in Preussen gegründet. Mit dem Überseehan-

---

<sup>154</sup> Auf Veranlassung seiner Gemahlin Luise Henriette kamen viele niederländische Kolonisten in die Kurmark und durch das Edikt von Potsdam von 1685 gelangten rd. 20'000 französische Hugenotten nach Brandenburg. 5'000 von ihnen blieben allein in Berlin.

<sup>155</sup> z.B. der Bau des Oder-Spree-Kanals

<sup>156</sup> abgedruckt bei Schück, Kolonialpolitik II, 126ff, hier 126

<sup>157</sup> abgedruckt ebd., 194ff, hier 198

del wurde kein merkantilistisches Wirtschaftskonzept verfolgt, womit dieses oft geäußerte These als Intention des Kurfürsten hinfällig wird.

Die vorgenannte ökonomische Argumentationskette kann offensichtlich die Intentionen Friedrich Wilhelms nicht erhellen, da nur die wirtschaftlichen Ergebnisse des Handels beleuchtet werden. Friedrich Wilhelm meinte was er sagte, als er „Handlung“, „Commerci“ und „Seefahrt“ als notwendige Voraussetzung für die wirtschaftliche Entwicklung, den „Reichthumb“ seines „Etats“ bezeichnete. Auch die Erwirtschaftung von Mitteln, welche nicht der Kontrolle der Stände unterlagen, war sicherlich ein Handlungsmotiv für den Kurfürsten. Dass seine Vision eines florierenden Überseehandels auch unter seinem Nachfolger Friedrich I. die kurfürstliche Schatulle über die Jahre stetig mehr kosten würde, als sie einbrachte, das konnte Friedrich Wilhelm nicht wissen. Worin bestand in den Augen Friedrich Wilhelms der Nutzen der verschiedenen Unternehmungen, wenn diese ökonomisch vorerst nicht rentierten? Er spricht von der „fürnehmsten“ Säule, was heute mit „hervorstehend“ oder „vornehm“ übersetzt werden könnte. Die Verwendung dieses Begriffes durch den Kurfürsten führt zu einer Nutzenfrage unter einem anderen, weniger ökonomischen Blickwinkel.

Die Reichsstände hatten im Art. VIII des Westfälischen Friedens die aussenpolitische Souveränität erhalten. Diese Souveränität führte dazu, dass Reichsfürsten mit entsprechender Ambition die Zugehörigkeit zum Kreis souveräner Fürsten in Europa auch unter Beweis stellen mussten. Alle europäischen Mächte von Spanien bis Schweden waren im Überseehandel engagiert und so mag ein Grund für Friedrich Wilhelms beharrlichen Ausbau von Flotte und Seehandel schlicht das „Dazugehören“ gewesen sein. Er liess sich bei seinem Streben nicht von Hindernissen und Widerständen beirren, was auf seine Überzeugung zurückzuführen sein kann, dass mit Gottes Hilfe alles möglich sei. „Plus outre“, über das Mögliche hinaus, lautete einer seiner Wahlsprüche.<sup>158</sup> Dass Friedrich Wilhelm im Zusammenhang mit dem Überseehandel sowohl von „Reputation“<sup>159</sup>, seinem Ansehen, als auch von „Gloire“<sup>160</sup>, seinem Ruhm schreibt, führt zu einem weiteren Motiv. Herrschaftliches Handeln um die eigene Reputation zu heben war im 17. Jahrhundert nicht ungewöhnlich. Im Gegenteil, gemäss Werner Näf war es „etwas Notwendiges, das im Hinblick auf die Selbstbehauptung und territoriale Integrität des Landes gewollt werden musste“.<sup>161</sup> Aussicht auf eigene Geldmittel, das „Dazugehören“ wollen, sich durchsetzen und die Mehrung seines eigenen Ruhms sowie Ansehens waren die Gründe für „das Ko-

---

<sup>158</sup> Plus outre, oder auf Latein plus ultra ist interessanterweise seit Karl V. bis heute die Devise des spanischen Wappens. Die Säulen des Herakles galten lange als die Grenze der Welt (non plus ultra), welche Spanien beim Aufbau seines Kolonialreiches erfolgreich überschritt.

<sup>159</sup> Instruktion für den Schiffskapitän Johann Lachner vom 13.11.1680, abgedruckt bei Schück, Kolonialpolitik II, 98f

<sup>160</sup> Schreiben des Kurfürsten an zwei Geheimräte vom 30.9.1681, abgedruckt ebd, 115f

<sup>161</sup> Näf, Werner: Die europäische Staatengemeinschaft in der neueren Geschichte, in: Schweizer Vereinigung für internationales Recht 37, Zürich 1943

lonialabenteuer“ Friedrich Wilhelms.<sup>162</sup> Für die mehrfachen Versuche, eine Ostindiencompagnie zu gründen, hatte er dagegen einen weiteren, sehr persönlichen Grund, welcher in der Literatur kaum Erwähnung findet. Friedrich Wilhelm war an der chinesischen Kultur fast schon obsessiv interessiert und hatte am kurfürstlichen Hof eine umfangreiche Bibliothek mit Büchern aus und über China eingerichtet.<sup>163</sup> Diese seit 1647 nachweisbare Neigung des Kurfürsten dürfte dessen Ostindienpläne sicherlich beeinflusst haben.

## ***Zweites Kapitel***

### **Seefahrt unter preussischer Flagge bis 1772**

#### **I. König Friedrich I. und das maritime Erbe**

Kurfürst Friedrich Wilhelm hatte seinem Sohn Friedrich I. in mehrfacher Hinsicht ein schweres Erbe hinterlassen. Zwar war Friedrich souveräner Herzog in Preussen, wenn auch der Kaiser diesen Titel noch nicht anerkannt hatte. Das Steueraufkommen Preussens hatte sich seit 1640 auf rd. Rtl. 1.7 Mio. vervierfacht, die Territorien Preussens waren unter dem Kurfürsten vereint und das stehende Heer rd. 30'000 Mann stark.<sup>164</sup> Doch das Testament Friedrich Wilhelms sah entgegen der brandenburgischen Hausgesetze<sup>165</sup> die Aufteilung der preussischen Territorien unter Friedrich und seinen vier Stiefbrüdern vor.<sup>166</sup> Auch die politische Lage in Europa spitzte sich an mehreren Fronten zu und Preussen wurde in die Türkenkriege, die „Glorious Revolution“ in England und den Pfälzischen Erbfolgekrieg hineingezogen. Im Gegensatz zu seinem Vater kümmerte sich Friedrich nicht mehr selber um sämtliche Regierungsgeschäfte, sondern überliess einen Grossteil derselben dem Minister Eberhard von Danckelmann (1643-1722) und dessen Brüdern. Diese verschiedenen Faktoren sollten die weitere Entwicklung preussischer Seefahrt in seiner Regierungszeit nachhaltig beeinflussen.

Wie entwickelten sich die preussische Seefahrt und die Brandenburgisch-Afrikanische Compagnie unter Friedrich I.? Obschon von Erbschaftsverhandlungen, politischem Tagesgeschäft und Krieg beansprucht, fand Friedrich I. erstaunlich viel Zeit für die Belange der BAC und des Seehandels allgemein. Schon wenige Monate nach Regierungsantritt, im Oktober 1688, instruierte er den neu ernannten Präsidenten der BAC Johann von Danckelmann (1637-1706), „So sollen Sie auch besorgen, das Unsere Schiffe und Fahr-

---

<sup>162</sup> Diese These wird auch von Duchhardt vertreten.

<sup>163</sup> vgl. Hausen: Von der Neigung des Kurfürsten Friedrich Wilhelm für ausländische Litteratur und Handlung, in: Hausens Historisches Portefeuille. Zur Kenntniss der gegenwärtigen und vergangenen Zeit, Wien, Breslau, Leipzig, Berlin 1784, 1-24

<sup>164</sup> Schmidt, Werner: Friedrich I. Kurfürst von Brandenburg König in Preussen. München 2004, 13f

<sup>165</sup> Dispositia Achillea von 1473, Regensburger Teilungsvertrag von 1541 und Geraer Hausvertrag von 1598 sahen die Unteilbarkeit der Mark Brandenburg vor.

<sup>166</sup> Schmidt, a.a.O., 59ff

zeug, sonderlich die zur Admiralität gehören, in gutem Zustande ... gemacht werden, damit Wir bei vorfallenden See-Actionen Uns deren stets prompt und fertig bedienen können.“<sup>167</sup> Friedrich I. war klar, dass Preussen in den Krieg hineingezogen werden würde und traf umgehend vorbereitende Massnahmen. Danckelmann sollte sämtliche Rechnungen von BAC und Marine überprüfen, da die Rechnungsführung unter Benjamin Raule immer wieder Anlass für Korruptionsvorwürfe gegeben hatte. Das Admiralitäts-Collegium dagegen sollte dafür sorgen, dass sämtliche Materiallager und Schiffe in bester Ordnung gehalten würden. Ältere Schiffe der Marine und der BAC sollten verkauft und ersetzt werden. Besonderen Wert legte er auf grösste Zurückhaltung bei der Erteilung von See-Pässen (Kaperbriefen) durch die Marinebehörden aufgrund der „gegenwertigen Kriegsleuten“. Friedrich I. interessierte sich auch für die Handelsschiffahrt, denn schon im Oktober 1688 vergab er ein Octroi an die Brandenburgisch-Amerikanische Compagnie.<sup>168</sup> Diese noch zu gründende Gesellschaft sollte im Gegensatz zur BAC in Gebieten Nord- und Südamerikas, „welche unter keines Europaeischen Souverainen Prinzen oder Status Subjection und Gehorsam stehen ... Forten, Colonien und Wohnungen etabliren und dergestalt einen beständigen Handel zwischen Europa und America einrichten“. <sup>169</sup> Seine Intention lieferte er im gleichen Dokument mit: „Wan Wir dan solches ... rühm- und nützlich befunden, indem eine grosse Anzahl Menschen sich dadurch werden ernähren, Unsere See-Equipages und Schiffahrt, imgleichen Unsere Einkommen und Revenüen dadurch profitieren, dabeneben viele tausend Seelen aus der Fünsterniss des blinden Heidenthumbs verhoffentlich erlöset ... und bekehret werden können ...“. Profitträchtiger Handel und Missionierung zur Ehre des Höchsten waren Friedrichs Motive gewesen.<sup>170</sup> Vorläufig nahm die Brandenburgisch-Amerikanische Compagnie ihre Geschäftstätigkeit noch nicht auf, doch sollte sie vier Jahre nach ihrer Gründung eine bedeutende Rolle bei der finanziellen Rettung der älteren BAC spielen. Wie schon Kurfürst Friedrich Wilhelm im Jahr 1682 erliess Friedrich I. 1689 ein Marinereglement<sup>171</sup>, für den Einsatz der preussischen Marine in Kriegszeiten. Hintergrund für dieses neue Marinereglement war, wie auch die Instruktionen an Johann von Danckelmann erkennen lassen, der Einsatz preussischer Schiffe als Kaperfahrer im Pfälzischen Erbfolgekrieg.<sup>172</sup>

Die preussische Faktorei auf der Karibikinsel St. Thomas wurde ab 1688 rasch zu einem Zentrum des Sklavenhandels<sup>173</sup>, da die Sklavenlieferungen anderer Seenationen aufgrund des Krieges in Europa und in den Kolonien zurückgegangen waren. Auch der

---

<sup>167</sup> Instruktionen an Johann von Danckelmann abgedruckt bei Schück, Kolonialpolitik II, 315ff

<sup>168</sup> GStA PK I. HA, Rep. 65 Nr. 14: Octroi für eine „Brandenburgisch-Amerikanische Compagnie“ 25.10.1688

<sup>169</sup> Octroi vom 25.10.1688, abgedruckt bei Schück, Kolonialpolitik II, 324ff

<sup>170</sup> Das revidierte Octroi von 1690 weicht hinsichtlich der Intentionen Friedrichs III. nur marginal von dem zitierten Octroi ab.

<sup>171</sup> abgedruckt bei Schück, Kolonialpolitik II, 341ff

<sup>172</sup> 1689 gegen französische Schiffe und 1691 wegen ausstehender Subsidienszahlungen gegen Hamburg. Vgl. Petsch, a.a.O. 41

<sup>173</sup> vgl. Schück, Kolonialpolitik I, 299ff; Weindl, a.a.O., 53ff; Kellenbenz, a.a.O.

Gummihandel mit der Handelsniederlassung Arguin entwickelte sich erfreulich positiv.<sup>174</sup> Dennoch stand die BAC kurz vor dem Bankrott. Gründe hierfür waren Misswirtschaft, eine im zeitgenössischen Quervergleich überproportionale Korruption und eine unzureichende finanzielle Basis.<sup>175</sup> Friedrich I. nennt in seiner vorgängig erwähnten Instruktion an Danckelmann eine Kapitalbasis von Rtl. 140'000. Die Kapitaldecke ist für ein risikoreiches Geschäft wie die Handelsschiffahrt und noch dazu in Kriegszeiten viel zu dünn gewesen. Ob die angegebene Summe überhaupt korrekt war, lässt sich bezweifeln, wurden doch die Aktiven in Übersee, also Angaben, welche die Teilhaber der Gesellschaft schwer überprüfen konnten, häufig überbewertet. Als 1690 das ausgesandte Schiff „Kurprinzess“ auf St. Thomas samt Waren und Erlös beschlagnahmt wurde, erhielt die BAC keine weiteren Kredite mehr und die Ausrüstung der abgehenden Handelsschiffe des Jahres 1691 war erst nach Abgabe persönlicher Bürgschaften des Kurfürsten möglich.<sup>176</sup> Ende 1691 war die BAC schliesslich bankrott.

Hätte Friedrich I., wie einige Autoren schreiben<sup>177</sup>, die preussische Marine und die BAC ausschliesslich aus Pietät seinem Vater gegenüber weitergeführt, wäre spätestens Ende 1691 der Zeitpunkt günstig gewesen, den Überseehandel einzustellen und die Kriegsschiffe abzutakeln. Doch Friedrich I. liess weder die BAC vollständig untergehen, noch liess er die Marine abtakeln. Statt dessen liess er im Frühjahr 1692 mit Hilfe eines Transportkontraktes (modern: Fusionsvertrag) die 1688 gegründete, noch nicht aktive Brandenburgisch-Amerikanische Compagnie mit der Brandenburgisch-Afrikanischen Compagnie zur Brandenburgisch-Afrikanisch-Amerikanische Compagnie (BAAC) fusionieren und gab der neuen Gesellschaft die Schiffe der preussischen Marine als Sacheinlage mit. Die Teilhaber der BAC mussten auf die Hälfte ihrer ursprünglichen Einlagen verzichten<sup>178</sup> und konnten sich entscheiden, ob sie der fusionierten BAAC als Obligationäre oder Aktionäre beitreten wollten. Die Schulden der BAC bei Dritten wurden durch Friedrich I. beglichen und die formale Trennung zwischen Compagnie und Marine aufgehoben. Dieses Vorgehen, sowie die verschiedenen Aktivitäten des Jahres 1688 widersprechen einem von Pietät geprägten Handeln Friedrichs III. Heinrich BERGÉR<sup>179</sup> argumentiert, dass der Gedanke einer eigenen Marine nach dem Tod Friedrich Wilhelms durch seinen Sohn fallen gelassen wurde. Dagegen spricht, dass die Strukturen der Marine mit dem erneuerten Marinereglement, den Marinesoldaten, den Seegerichten und dem Admiralitäts-Collegium

---

<sup>174</sup> Koltermann, Till Philipp: Zur brandenburgischen Kolonialgeschichte: die Insel Arguin vor der Küste Mauretaniens, in: Hundt, Walter (Hrsg.): Brandenburgische Entwicklungspolitische Hefte 28, Potsdam 1999, 16ff

<sup>175</sup> Die in einigen Jahren anfallenden Gewinne wurden nicht wie bei der VOC thesauriert, sondern an die Teilhaber ausgeschüttet.

<sup>176</sup> vgl. Schück, Kolonialpolitik I, 235

<sup>177</sup> Weindl, a.a.O., 64; [http://de.wikipedia.org/Kurbrandenburgische\\_Marine](http://de.wikipedia.org/Kurbrandenburgische_Marine), letzter Zugriff 201108281447

<sup>178</sup> Transportkontrakt abgedruckt bei Schück, Kolonialpolitik II, 135a/b

<sup>179</sup> Bergér, Heinrich: Überseeische Handelsbestrebungen und koloniale Pläne unter Friedrich dem Grossen, Leipzig 1899, 8

bestehen blieben, die Leitung weiterhin bei Benjamin Raule lag und Friedrich die Schiffe der BAAC ganz selbstverständlich für militärische Zwecke einsetzte.

Mit dem Transportkontrakt von 1692 hatte Friedrich I. einen Schlusstrich unter die Anfangsphase des preussischen Seehandels gezogen. Im Gegensatz zu seinem Vater konnte er mit der BAAC von Beginn an auf einen geeigneten Hafen in Emden, geeignete Einrichtungen wie Lagerhäuser und Werften, Schiffe, Mannschaften, Personal und ein ausgebautes Stützpunktsystem zurückgreifen. Die bessere Ausgangslage verhalf der BAAC nicht zu kommerziellem Erfolg. Schon 1692 musste Friedrich I. auf Drängen der niederländischen Teilhaber der Compagnie ein angepasstes Octroi für die BAAC erlassen, in welchem er sich verpflichtete, ohne Gegenleistung für zehn Jahre Rtl. 12'000 p.a. an die Kosten der BAAC zu zahlen. Bereits 1693 geriet die BAAC in finanzielle Schieflage und benötigte Kredite über Rtl. 100'000, für welche Friedrich I. persönliche Bürgschaften abgab, da die BAAC allein nicht kreditwürdig war. Nach diesen ersten Startschwierigkeiten wies die BAAC ab 1694 Bilanzgewinne aus. Richard SCHÜCK geht davon aus, dass diese Bilanzgewinne durch eine Überbewertung der Aktiven, insbesondere der schwer prüfbareren Warenlager in den Handelsniederlassungen, zustande gekommen waren.<sup>180</sup> Für Schücks These spricht, dass die BAAC 1696 erneut Kredite über Rtl. 100'000 benötigte, für welche Friedrich I. persönlich bürgte. Während des Pfälzischen und Spanischen Erbfolgekrieges wurden die Auseinandersetzungen nicht nur zwischen den einzelnen Handelscompagnien sondern auch zwischen den Seemächten mit voller Härte ausgetragen. Ohne eigene Kriegsflotte und ohne die Unterstützung der etablierten Seemächte wurde die ohnehin auf finanziell schwachen Füßen stehende BAAC an ihrem Lebensnerv getroffen, den wertvollen Schiffen. Bei den 63 nachweislich zwischen 1692 und 1711 unternommenen Handelsfahrten der BAAC gingen 27 Schiffe samt Ladung und Besatzung durch Kaper, Beschlagnahme sowie Korruption verloren; da jedoch einige Schiffe gemietet waren verlor die BAAC „nur“ rd.  $\frac{2}{3}$  ihres Schiffsbestandes. Zwar lagen in Hamburg seit 1698 mehrere unvollständige Schiffsneubauten, jedoch fehlten sowohl Friedrich I. als der BAAC die Mittel für die Ausrüstung. Schiffe wie auch Werften verrotteten oder wurden verkauft.<sup>181</sup> Auch die BAAC hatte Friedrich I 1699 verkaufen wollen<sup>182</sup>, doch konnte er noch einmal umgestimmt werden.

Auch die Handelsniederlassungen wurden aufgrund der finanziellen Lage und der kriegerischen Auseinandersetzungen in Europa und Übersee vernachlässigt, was den Garnisonen alles abverlangte, aber der bekannten Korruption weiteren Vorschub leistete. Gross-Friedrichsburg wurde in den Jahren 1700-1709 nicht durch ein einziges preussisches Schiff angelaufen. Um zu überleben, musste die Garnison mit Schmugglern, soge-

---

<sup>180</sup> Schück, Kolonialpolitik I, 243

<sup>181</sup> Petsch, a.a.O., 56ff

<sup>182</sup> Friedrich I. wollte nur die BAAC verkaufen, denn gem. Richard SCHÜCK wollte er Gross-Friedrichsburg wegen des Namens und Arguin wegen des Gummis behalten. So fand sich kein Käufer. Vgl. Schück, Kolonialpolitik I, 281



nannten Interlopern<sup>183</sup>, Handel treiben, was dann meist auf eigene Rechnung geschah. Die Festung Arguin verfiel zusehends, was den König von Arguin 1703 veranlasste, seinen Neffen Hamet Mansoor Ibrahim nach Amsterdam<sup>184</sup> zu schicken, um beim preussischen Gesandten Beschwerde über den nachlassenden Handel und die Vernachlässigung der Festung Arguin zu führen.<sup>185</sup> In den Jahren 1705, 1706 und 1708 war die BAAC finanziell nicht in der Lage, überhaupt Schiffe auszusenden.<sup>186</sup> Daher wurde 1709 das Geschäftsmodell der BAAC durch Beschluss der Teilhaber geändert. Die BAAC rüstete ab sofort keine eigenen Schiffe mehr aus, sondern vergab gegen Entgelt Konzessionen an seeländische und Emdner Reeder, welche nun mit preussischem Seepass und königlicher Flagge den Handel mit den preussischen Handelsniederlassungen abwickelten.<sup>187</sup> Um dieses Geschäftsmodell zu etablieren, mussten 1709 erst einmal zwei Schiffe gemietet werden, um Arguin und insbesondere Gross-Friedrichsburg mit frischen Garnisonen und den notwendigsten Versorgungsgütern auszustatten.

Die Selbstbeschränkung der BAAC auf die Vergabe von Konzessionen konnte die finanzielle Lage der Compagnie auch nicht verbessern. 1711 löste Friedrich, inzwischen König Friedrich I. in Preussen, die BAAC durch ein Manifest auf, und alle Aktiven inkl. der Niederlassungen fielen an die Krone.<sup>188</sup> Wiederum, hätte Friedrich I. wirklich einen Schlusstrich unter die preussische Seefahrt ziehen wollen, wäre 1711 die zweite Möglichkeit hierzu gewesen. Doch Friedrich wollte zumindest das Stützpunktsystem erhalten und erteilte am 31. Juli 1711 einer Gruppe Rotterdamer Kaufleute für sechs Jahre ein Privileg für den freien Handel mit den „brandenburgischen Häfen in Guinea und Arguyn“. Als Konzession erhielt er freien Transport des für den Unterhalt der Handelsniederlassungen notwendigen Versorgungsgüter und pro Fahrt 4 Lasten Gummi auf seine Rechnung.<sup>189</sup>

## II. König Friedrichs I. Intentionen

Nach den Schilderungen des vorangegangenen Kapitels ist offensichtlich, dass weder die ökonomische Entwicklung Preussens noch Pietät gegenüber dem Werk seines Vaters Kurfürst Friedrich Wilhelm Gründe für die Weiterführung preussischer Seefahrt unter Friedrich gewesen waren. Wie äusserte sich Friedrich I. selber zu seinen Intentionen? Er schrieb, „Weil die Sache eine wäre, wobei Unser Gloire und Reputation interessiert, welche Wir in

---

<sup>183</sup> Interloper waren nicht an ein Handelsunternehmen gebundene freie Reeder.

<sup>184</sup> Koltermann, a.a.O., 19ff, Hamet Mansoor Ibrahim trifft im Mai 1704 in Amsterdam ein. Der 1687 geschlossene Vertrag zwischen dem König von Arguin und Kurfürst Friedrich Wilhelm wird wie 1698 auch 1703 durch Friedrich I.verlängert.

<sup>185</sup> GStA PK I. HA, Rep. 65 Nr. 27, Fol. 8f

<sup>186</sup> vgl. Kellenbenz a.a.O.; Schück, Kolonialpolitik I/II; Brüpbach, a.a.O.; Petsch, a.a.O.; Szymanski, Hans: Brandenburg-Preussen zur See 1605-1815. Ein Beitrag zur Frühgeschichte der deutschen Marine, Leipzig, 1939

<sup>187</sup> Brüpbach, a.a.O., 41

<sup>188</sup> GStA PK I. HA, Rep. 65 Nr. 32: Königliches Manifest, betreffend die Auflösung der Compagnie 18.05.1711, abgedruckt bei Schück, Kolonialpolitik II, 519ff

<sup>189</sup> Stuhr, a.a.O., 125

alle Wege, es koste auch, was es wolle, zu manteniren ... suchen werden“.<sup>190</sup> In diesem Zitat Friedrichs I. aus der Zeit nach der Erhebung zum König findet sich wie bei seinem Vater herrschaftliches Handeln zur Hebung der eigenen Reputation als Handlungsmotiv (vgl. S. 34). Interessant ist seine Aussage, „... es koste auch, was es wolle...“. Denn eine von König Friedrich Wilhelm I. (1688-1740) initiierte Untersuchung ergab, dass sein Grossvater Kurfürst Friedrich Wilhelm und sein Vater König Friedrich I. in den 30 Jahren zwischen 1683 und 1713 rd. Rtl. 2 Mio. aus ihrer eigenen Schatulle für BAC und BAAC aufgewendet hatten.<sup>191</sup> Hinzu kamen die grösstenteils aus Steuergeldern aufgebrachten Ausgaben für die Marine. Im Vergleich zu den jährlich anfallenden Kosten der Hofhaltung König Friedrichs I.<sup>192</sup> und zu den Unterhaltskosten des Heeres nehmen sich die Rtl. 2 Mio. jedoch geradezu bescheiden aus. War die Weiterführung des Überseehandels wirklich eine Prestigefrage? Dagegen spricht, dass Friedrich seit 1690 konsequent den Erwerb des Königstitels für sich und seine Nachfolger verfolgte, denn er schätzte nach seiner Demütigung durch Kaiser Leopold I. bei der Königswahl 1690 politische und repräsentative Bedeutung als Kurfürst des HRRDN realistisch als unbedeutend ein. Er wusste, dass seine gut ausgebildeten und disziplinierten Soldaten bei anderen Herrschern mehr Eindruck hinterliessen, als seine kleine Flotte und die unbedeutenden Handelsniederlassungen in Übersee. Im Zweifelsfall für die durch die Quelle belegte Aussage.

Ein weiteres Motiv Friedrichs I. war der mögliche Profit. Die BAAC sollte wie die BAC lukrativen Sklavenhandel betreiben<sup>193</sup> und die kurfürstliche Schatulle füllen, oder wie es Friedrich I. ausdrückte „imgleichen Unsere Einkommen und Revenüen dadurch profitieren“. Hierfür war Friedrich I. bereit gewesen, persönlich zu investieren und 1694 sogar in seinem Namen einen Asiento de Negros<sup>194</sup> mit Spanien abzuschliessen.<sup>195</sup> Dabei wurde die BAAC nicht im Rahmen eines merkantilistischen Wirtschaftskonzepts betrieben. Ein Gutachten der Geheimen Hofkammer und der Domainenkommission zur Lage Preussens und Brandenburgs<sup>196</sup> hatte ein dauerndes Abfliessen der Geldmittel vom Land an den Hof und einen Abfluss allzu grosser Mengen an gutem Geldes ins Ausland aufgrund bezogener Luxusgüter ergeben. Die Luxusgüter bezog der Hof in grossem Umfang über die VOC (vgl. S. 35).

---

<sup>190</sup> Bergér, a.a.O, 7

<sup>191</sup> Schück, Kolonialpolitik I, 287

<sup>192</sup> Für die Entlohnung der Bediensteten bei Hofe gab Friedrich I. nach 1701 rd. Rtl. 400'000 jährlich aus. Die Krönungsfeierlichkeiten des Jahres 1701 in Preussen kosteten ein Vielfaches dieser Summe.

<sup>193</sup> vgl. Octroi der „Brandenburgisch-Afrikanisch-Amerikanische Compagnie“ Ziff. 3, abgedruckt bei Schück, Kolonialpolitik II, 417

<sup>194</sup> Ein Asiento ist ein öffentlich-rechtlicher Vertrag. Grundsätzlich wurde im spanischen Recht jede vertragliche Abmachung zwischen einem Hoheitsträger und einer Privatperson als Asiento bezeichnet. Mit der Zeit verstand man unter Asiento vor allem den „asiento de negros“, d.h. den Vertrag über die Einfuhr schwarzer Sklaven nach Spanisch Amerika. Vgl. Konezke, Richard: Süd- und Mittelamerika I; Fischer Weltgeschichte Bd.22; Frankfurt a.M. 1956, 78

<sup>195</sup> Schück, Kolonialpolitik I, 240

<sup>196</sup> vgl. AB I, 94ff und 151ff

Wie schon sein Vater hatte Friedrich I. die Marine recht erfolgreich für Kaperfahrten gegen Kriegsgegner - in seinem Fall Frankreich - und zur Eintreibung ausstehender Subsidienzahlungen eingesetzt. Einen langanhaltenden Nutzen hatte Friedrich I. schliesslich aus der Ansiedelung von BAC und BAAC in Emden gezogen. Die Anwartschaft Preussens auf das Fürstentum Ostfriesland nach dem Aussterben des Geschlechts der Cirksena, 1689 in Bonn durch Kaiser Leopold I. bestätigt, blieb während seiner Regierungszeit von den ostfriesischen Ständen unbestritten, da BAC, BAAC sowie Marine bedeutende Arbeitgeber waren.

### III. Die Chimäre wird liquidiert

Die Geschichte der preussischen Seefahrt unter König Friedrich Wilhelm I. ist die Geschichte des Verkaufs der Handelsniederlassungen und des verbliebenen Inventars der BAAC.

König Friedrich Wilhelm I. bekannte in einem Schreiben an seinen Gesandten in Den Haag, dass er „dieses Africanischen Commerciens-Wesen ... jedesmal und von aller Zeit her als eine Chimere angesehen“<sup>197</sup> hatte. Er erliess im März 1713, neun Tage nach dem Tod seines Vaters, eine Anordnung an seine Residenten in Hamburg, Amsterdam und London, Käufer für sämtliche Handelsstützpunkte und verbliebenen Aktiven der aufgehobenen BAAC zu finden. Er wäre bereit „billige Conditiones einzugehen“, schrieb Friedrich Wilhelm I.<sup>198</sup> So schnell liess sich indes kein Käufer finden, weshalb er noch 1713 entschied, „Wir finden uns also gerathen, auf die Conservation des ganzen Werks ... bestmöglich bedacht zu sein.“<sup>199</sup> Aus diesem Grund erhielten Rotterdamer Kaufleute ein königliches Patent für den Handel mit der Niederlassung Arguin. Das einzig belegte Interesse des Königs am Überseehandel war der Erwerb von 150 „Mohren“ als Spielleute für die Militärkapelle und ausreichend Gummi für die königliche Manufaktur. Er wollte sogar eine eigene Expedition hierfür ausrüsten lassen und liess eigens einen Kostenvoranschlag ausarbeiten.<sup>200</sup> Der Voranschlag muss ernüchternd gewesen sein, denn das Vorhaben, nicht der Wunsch, wurde stillschweigend fallen gelassen.

Die RAC zeigte 1616 Interesse am Kauf der Handelsniederlassungen Gross-Friedrichsburg und Arguin, doch war Friedrich Wilhelm I. die vorgeschlagene Finanzierung des Kaufs über den Erlös einer nur für diesen Zweck zu begebenden Anleihe zu wenig konkret, weshalb er das Angebot ablehnte.<sup>201</sup> Ende 1717 konnte Friedrich Wilhelm I. nach kurzen Verhandlungen die Handelsniederlassungen Gross-Friedrichsburg und Arguin an

---

<sup>197</sup> Königliche Order an den Gesandten Meinertzhagen, abgedruckt bei Schück, Kolonialpolitik II, 567ff; auch Bergér, Heinrich: Überseeische Handelsbestrebungen und koloniale Pläne unter Friedrich dem Grossen, Leipzig 1899, 6

<sup>198</sup> Königliche Order abgedruckt bei Schück, Kolonialpolitik II, 545f

<sup>199</sup> Königliche Order abgedruckt ebd., 557f

<sup>200</sup> Königliche Order abgedruckt ebd., 566f

<sup>201</sup> Schück, Kolonialpolitik I, 303

die WIC verkaufen.<sup>202</sup> Der Kaufpreis wurde zu Fl. 6'000 in bar und 12 Sklaven, wovon sechs ein goldenes Halsband tragen mussten, festgesetzt. Die Umsetzung des Kaufvertrages zog sich über weitere vier Jahre hin, wobei der Kaufpreis durch die WIC um eine alte Aktie der WIC im Wert von Fl. 1'200 erhöht wurde. 1721 erklärte Friedrich Wilhelm I. schliesslich die vollständige Befriedigung seiner Ansprüche.<sup>203</sup> Nun verblieben noch die restlichen Aktiven der BAAC. Diese wurden im April und Mai 1725 versteigert oder verkauft, was einen Erlös von rd. Rtl. 6'500 einbrachte. Nachdem die Compagnie-Effekten auf St. Thomas 1727 durch den dänischen Gouverneur zur Begleichung ausstehender Abgaben zwangsversteigert worden waren, war Preussens Beteiligung am transatlantischen Dreieckshandel 46 Jahre nach der ersten Guineafahrt eines Schiffes unter kurbrandenburgischer Flagge Geschichte geworden.

Zwischen 1721 und 1738 wurden König Friedrich Wilhelm I. verschiedene Pläne für den Ostindienhandel vorgelegt, z.B. 1734 durch Hamburger Kaufleute die Gründung einer „Königlich-Preussischen und Churfürstlich Brandenburgischen Orientalischen Commerce Compagnie“ oder 1738 ebenfalls durch Hamburger Kaufleute die Gründung einer „Hamburgisch-Ostindischen Compagnie“. Friedrich Wilhelm I. wies sämtliche Anfragen ab. Er war Marinesachen nicht grundsätzlich ablehnend eingestellt, sofern die Kosten-Nutzen-Rechnung stimmte. So erliess er, wie auch seine Vorgänger ein Seerecht<sup>204</sup>, welches auf über 100 Seiten den Bau, Kauf und Verkauf von Schiffen, die Reederei, die Rechte und Pflichten des Schiffers und der Besatzung, die Versicherung und Verpfändung von Schiff und Ladung sowie die Seeschäden behandelte und die zuständigen Gerichte aufführte. Im darauffolgenden Jahr wurde die Strandungsordnung des Königreichs Preussen<sup>205</sup> in Kraft gesetzt, welche für eine geordnete Schifffahrt vor der preussischen Küste durch die Errichtung und Unterhaltung von Leuchttürmen, die Auslegung von Baken und die Gestellung von Lotsen sorgen sollte.

Am Rande soll erwähnt werden, dass Friedrich Wilhelm I. 1733 wieder in den Besitz von Schiffen kam, wenn auch eher unfreiwillig. In diesem Jahr schenkte ihm die russische Zarin Anna (1693-1740) zwei prunkvoll ausgestattete Kriegsgaleeren, welche auch mangels ausgebildetem Personal sehr wenig genutzt in Stettin lagen.<sup>206</sup>

Was waren König Friedrich Wilhelms I. Beweggründe gewesen, die staatlich protegierte preussische Seefahrt zu liquidieren? Wie er selber schrieb, hielt er den preussischen Überseehandel für eine „Chimäre“, ein Trugbild. Darüber hinaus hatte er klar erkannt, dass der Überseehandel weder profitabel war noch, mit Ausnahme des Gummis, die Bedürfnisse des aufkommenden preussischen Manufakturwesens und - was für den

---

<sup>202</sup> GStA PK I. HA, Rep. 65 Nr. 37: Kaufvertrag zwischen Sr. Maj. Dem König Friedrich Wilhelm I. von Preussen und der niederländisch-westindischen Compagnie 18.12.1717

<sup>203</sup> GStA PK I. HA, Rep. 65 Nr. 39: Quittung auf französisch über die vollständige Befriedigung 25.10.1721.

<sup>204</sup> vgl. Petsch, a.a.O., 97

<sup>205</sup> vgl. ebd., 97

<sup>206</sup> vgl. ebd., 93f

als „Soldatenkönig“ in die Geschichtsbücher eingegangenen Friedrich Wilhelm I. weitaus wichtiger war - des Militärs befriedigte. Sein persönliches Interesse an Importwaren beschränkte sich auf „Mohren“ für die Militärkapelle. Für diesen Zweck eine eigene Handelscompagnie zu betreiben, war indes in seinen Augen eine Verschwendung von Mitteln. König Friedrich Wilhelm I. missbilligte Verschwendung zutiefst, was sich in vielen Vorschriften zur Sparsamkeit niederschlug. Er konzentrierte sich gem. Matthias ASCHE<sup>207</sup> auf die Erschliessung und Mobilisierung aller Ressourcen seiner Territorien, um von den Subsidienzahlungen und dadurch von den Interessen anderer europäischer Mächte unabhängig zu werden. Da passte es nicht ins Bild, sich wegen einiger Flecken Erde in Übersee mit fremden Mächten zu „broulieren“ und sich in „unnötige Embaras zu stürzen“, wie es Friedrich Wilhelm I. ausdrückte.<sup>208</sup>

#### **IV. Preussische Seefahrt unter König Friedrich II.**

König Friedrich II. (1712-1786) sah gemäss seinem politischen Testament von 1752 keine Notwendigkeit für eine preussische Marine.<sup>209</sup> Dies bedeutete aber nicht, dass er die Notwendigkeit für eine prosperierende Handelsschiffahrt unterschätzte. Im Gegenteil, er hoffte, aus Handelsunternehmen Vorteile und Gewinn für seinen Staat zu ziehen.<sup>210</sup> Doch war es sich auch bewusst, dass die wirtschaftliche Entwicklung Preussens nicht vom Seehandel abhing. Schon kurz nach seinem Regierungsantritt 1740 wurden die ersten Pläne<sup>211</sup> für Handelscompagnien an Friedrich II. herangetragen. Fast sämtliche Pläne sahen vor, dass von preussischen Häfen aus ein regelmässiger Handel unter preussischer Flagge nach Indien oder China etabliert worden wäre.<sup>212</sup> Die Projekte der Jahre 1740-1750 verliefen im Sande, weil Friedrich II. oder seine Berater die Pläne ablehnten, die in den Octroi stipulierten Bedingungen nicht erfüllt werden konnten oder das erforderliche Kapital nicht zusammen kam. Die Wirren des Österreichischen Erbfolgekrieges hatten bis 1748 ebenfalls einen nicht unmassgeblichen Einfluss auf die Umsetzbarkeit der Projekte. Die Bedingungen der verschiedenen Octroi sahen unter anderem eine Rekognitionszahlung an den König von 3-5 % des Verkaufserlöses oder von bis zu Rtl. 15'000 pro auslaufendem Schiff vor. Auch bevorzugte Friedrich II. lange Zeit den Hafen Stettin, mit dem durch die Oder erschlossenen Hinterland, als Sitz der Handelsgesellschaften. Dieser Hafen war jedoch nicht ganzjährig eisfrei und die Fahrt durch Kattegat und Sund sowie die höheren Versicherungsprämien hätten die geplanten Fahrten nach Asien verlängert und verteuert (vgl. S. 31).

---

<sup>207</sup> Mitschrift eines Telefongesprächs zwischen Matthias Asche und dem Autor vom 02.03.2008

<sup>208</sup> Bergér, a.a.O., 6

<sup>209</sup> Most, Eckhard: Friedrich der Grosse, Das politische Testament von 1752, Stuttgart 1974

<sup>210</sup> Bergér, a.a.O., 11

<sup>211</sup> GStA PK I. HA, Rep. 68 Nr. 16 J I, Vol. I beinhaltet Dokumente zu nicht realisierten Ostindiencompagnien der Jahre von 1744 bis 1765 (u.a. Entwurf des Octroi für Pedro Sloyers zur Errichtung einer Compagnie nach Ostindien 10.08.1744, Ammon an den König, Dela Haye le 20.05.1746, Octroi der Ostindischen Compagnie Roubauds 10.07.1765)

<sup>212</sup> Bergér, a.a.O., 12

Die dem Octroi<sup>213</sup> für die „Compagnie Prussienne“ des Chevalier de la Touche von 1750 beigegebene Denkschrift Friedrichs II. gibt eine klare Vorstellung, wie er sich die Organisation des Seehandels in Preussen vorstellte. Das Octroi gab De la Touche das Recht, in allen preussischen Häfen Niederlassungen zu unterhalten, jährlich zwei Schiffe nach China zu senden und die erhandelten Waren in Emden zu lagern. Der Verkauf in Preussen war für die meisten der Waren untersagt, da die preussischen Lack-, Seiden, und Porzellanmanufakturen nicht konkurrenziert werden durften. Friedrich II. wollte daher, dass sich die „Compagnie Prussienne“ auf die Ausfuhr von Schiffsbauhölzern aus Pommern, Schlesien, Mecklenburg, Preussen und Polen konzentrierte. Darüber hinaus wäre für Preussen auch die Ausfuhr von schlesischer Leinwand und preussischem Getreide nach Spanien sinnvoll. In Spanien hätte für diese Waren Weine, Branntwein, Zucker, Kaffee, Öl, spanische Wolle, amerikanische- und Levantebaumwolle gekauft und nach Preussen importiert werden können. Den Haupthafen der Compagnie sah Friedrich II. in Stettin, wo auf Kosten der Compagnie grosse Magazine errichtet werden sollten. Die Waren wären von dort nach Schlesien, der Lausitz, Polen und Mähren gelangt. Die Compagnie sollte zwei Boote auf der Elbe für den Warenverkehr zwischen Berlin und Emden und vier Boote in der Ostsee unterhalten. Von Emden aus sollte die Compagnie vor allem Fischfang betreiben, wobei Friedrich II. den Fang von Wal, Hering und Stockfisch vorschreibt. Das für den Asienhandel notwendige Silber durfte nicht aus Preussen exportiert werden, sondern musste durch den Export von Leinwand, Schiffsbauholz, Hanf, Teer und Pech nach Spanien erhandelt werden.<sup>214</sup> Das in dieser Denkschrift enthaltene Handelskonzept ist Merkantilismus in Reinkultur. Es ist wenig verwunderlich, dass die Investoren hinter dem Chevalier de la Touche, welche den profitablen Chinahandel betreiben wollten, unter diesen Bedingungen ihre Zusagen zurückzogen und De la Touche gezwungen war, den Octroi zurückzugeben.

1750 erhielt der Amsterdamer Kaufmann Heinrich Thomas Stuart (1710?-1769) von Friedrich II. ein Octroi zur Gründung der „Königlich-Preussischen Asiatischen Compagnie in Emden nach Canton in China“ (KPACE).<sup>215</sup> Er schreibt zu seinen Intentionen, „le trouvant conforme à notre désir de procurer les avantages d'un commerce maritime à nos sujets“.<sup>216</sup> Stuart konnte die Bedingungen des Octrois rasch erfüllen und die KPACE nahm im Mai 1751 ihre Geschäftstätigkeit auf. Es waren 1722 Aktien à Rtl. 500 gezeichnet worden, wovon die Gesellschaft in London zwei ausgerüstete und versicherte Schiffe kaufte. Nachdem Friedrich II. schon 1746 mit dem Gedanken gespielt hatte, Emden zum Freiha-

---

<sup>213</sup> GStA PK I. HA, Rep. 96 Nr. 423 A: Betr. Die Errichtung einer asiatischen Handelscompagnie durch den Chevalier de la Touche 1748-1751

<sup>214</sup> ebd., 32ff

<sup>215</sup> GStA PK I. HA, Rep. 68 Nr. 16 J I, Vol. II: Acta betreff die Asiatische Compagnie zu Emden (Deklaration für die Asiatische Handlungscompagnie Heinrich Thomas Stuarts 08.07.1751)

<sup>216</sup> GStA PK I. HA, Rep. 96, Nr. 423 A

fen zu erklären<sup>217</sup> wurde dieses Vorhaben nun umgesetzt.<sup>218</sup> Das erste Schiff der KPACE, die in London gekaufte „*König von Preussen*“, lief Anfang 1752 nach China aus. Die Handelswaren der „*König von Preussen*“ bestanden aus einigen feinen Tüchern und Etamins aus Berlin, eine Partie Blei, alles übrige in Gold. Für den Gouverneur in Kanton wurden als Geschenke silberne Teekessel und zwei Stücke blauer Samt mitgeführt.<sup>219</sup> Das Schiff kehrte 1753 nach 16 Monaten Reise wieder in Emden ein. Die erhandelten Waren, Gewürze, Tee, Quecksilber, Rohseide, Damast und Porzellan, wurden in Emden versteigert<sup>220</sup> und erbrachten einen Gewinn von Rtl. 3'671'637, welcher - anders als bei BAC und BAAC - nicht ausgeschüttet, sondern thesauriert wurde. Unter anderem wurden aus diesen Mitteln zwei weitere Schiffe gekauft. Alle vier Schiffe<sup>221</sup> unternahmen bis 1757 gewinnbringende Handelsfahrten. 1755 erliess Friedrich II. eine Verordnung, dass „von nun an keine andere Théen und Ost-Indische Porcellain-Waaren in sämtliche Königl. Provitzien und Landen zur einländischen Consumption eingelassen werden sollen, als nur diejenige, so die octroyrte Asiatische Handlungs-Compagnie zu Emden einbringt“.<sup>222</sup> Im Gegenzug wurde der Import von Seidenwaren verboten, um die preussischen Seidenmanufakturen vor der Konkurrenz zu schützen. Den Vereinigten Niederlanden und der VOC war diese Konkurrenz ein Dorn im Auge, doch anders als seine Vorgänger drohte Friedrich II. den Generalstaaten ganz offen mit Gewalt, sollten sie die Schiffe angreifen oder behindern. Der erfolgreich verlaufenden Geschäftstätigkeit der Compagnie machte der Ausbruch des Siebenjährigen Krieges ein Ende. 1757 wurde Emden von den Franzosen besetzt und die KPACE musste ihre Handelstätigkeit einstellen. Die Liquidation der Gesellschaft erfolgte recht langsam und wurde erst 1765 abgeschlossen. Die Aktionäre erhielten sowohl ihre Einlage von Rtl. 500 pro Aktie als auch eine Verzinsung von 2 % p.a. für die Jahre 1757-1765.

1753 hatte Friedrich II. der „Königlich-Preussischen Bengalischen Handlungscompagnie“ des englischen Kaufmanns Harris ein Octroi für den Handel mit Indien ausgestellt.<sup>223</sup> Harris wurde durch das bekannte Berliner Bankhaus Splittgerber unterstützt. Die Compagnie erlitt schon zu Beginn der Handelstätigkeit einen Rückschlag, als das Compagnie-Schiff „*Hardwick*“ 1754 von den Engländern beschlagnahmt wurde. Das zweite Compagnie-Schiff „*Prinz Heinrich*“ strandete 1756 in der Mündung des Ganges. Die Bengalische Gesellschaft wurde daraufhin liquidiert.

Während des 1756 ausgebrochenen Siebenjährigen Krieges war durch die Zusammenarbeit der schwedischen mit der russischen Flotte der gesamte Ostseehandel

---

<sup>217</sup> GStA PK I. HA, Rep. 68, Nr. 16, abgedruckt bei Bergér, a.a.O., 118ff

<sup>218</sup> Patent vom 15.11.1751

<sup>219</sup> GStA PK I. HA, Rep. 96, Nr. 423 B

<sup>220</sup> Steigerungsankündigung abgedruckt bei Berger, a.a.O. 123ff

<sup>221</sup> „*König von Preussen*“, „*Burg von Emden*“, „*Prinz von Preussen*“ und „*Prinz Ferdinand*“

<sup>222</sup> Eberstein, a.a.O., 60

<sup>223</sup> Stadtarchiv Emden, II. Reg. 58; die Resolutio, Akkreditierung und Erlaubnis zur Führung der preussischen Flagge abgedruckt bei Bergér, a.a.O., 138ff

Preussens zum Erliegen gekommen. Der Einsatz von Schiffen gegen den Kriegsgegner beschränkte sich auf einige wenige Küstenschutzaktionen kleinerer, wiederum gemieteter Schiffe auf dem Stettiner (1758-1762) und dem Kurischen(1757) Hafl. Obschon Friedrich II. mehrere Kaperbriefe ausgestellt hatte, ging nur ein Kaperfahrer recht erfolglos gegen schwedische Schiffe vor.<sup>224</sup> Der lange Krieg war für die preussische Handelsschiffahrt ein Rückschlag gewesen, doch setzte bald ein Aufschwung ein. Um 1780 waren im ehemaligen Hzm. Preussen 84, in Pommern 303 und in Ostfriesland rd. 9'000 Seeschiffe registriert.<sup>225</sup>

In den Jahren 1762-1768 wurden in Preussen in erheblicher Zahl Vorschläge gemacht, mit Protektion oder Teilnahme des Königs den preussischen Überseehandel neu zu beleben. Friedrich II. war es wichtig, alles zu unternehmen, was der wirtschaftlichen Entwicklung Preussens nach dem Krieg förderlich sein könnte. 1764 erhielt der ehemalige Direktor der KPACE ein Octroi<sup>226</sup> für den Handel mit China und Indien, welcher explizit die Wiederaufrichtung der KPACE in Emden ab 1765 forderte. Der Franzose François Lazare Roubaud erhielt im gleichen Jahr ebenfalls ein Octroi, welches auf die Wiederherstellung der KPACE zielte. Keine dieser Gesellschaften nahm ihre Tätigkeit auf. Ein letzter Versuch des preussischen Diplomaten Christian Wilhelm von Dohm (1751-1820), die KPACE wieder zu beleben, scheiterte 1774 am Widerstand des Königs. Neben diesen Versuchen, den Ostindienhandel zu beleben, lief eine Entwicklung, welche im Laufe der kommenden Jahre sehr erfolgreich werden sollte; es war die 1765 mit dem Kapital Friedrichs II. gegründete „Octroyierte Nutzholz-Handlungscompagnie“. Friedrich II. hoffte, mit den Erträgen dieser Gesellschaft zur Sanierung der durch den Siebenjährigen Krieg arg zerrütteten Staatsfinanzen beitragen zu können. Der Geschäftsbereich dieser Compagnie umfasste den Holzhandel zu Vorzugsbedingungen, z.B. den zollfreien Handel mit Schiffsbauholz, den Betrieb von Schiffswerften und den Bau von Seeschiffen für den eigenen Bedarf, aber auch für fremde Rechnung. Die Gesellschaft wurde 1771 in die „Königlich-Preussische Haupt-Nutzholz-Administration“ umfirmiert.

1772 wurde nach dem Muster der „Haupt-Nutzholz-Administration“ im Zuge der Neuordnung des Salzhandels nach der ersten Teilung Polens die „Königlich Preussische Seehandlungs-Gesellschaft“ (ab 1794: Königlich Preussische Seehandlungs Societät) als Aktiengesellschaft mit einem Kapital von Rtl. 1.2 Mio. gegründet, wobei König Friedrich II.  $\frac{7}{8}$  des Kapitals zeichnete. Die Seehandlung nahm 1773 die Geschäftstätigkeit auf und konzentrierte sich auf den Salzhandel zur See mit anderen europäischen Staaten. Friedrich II. wollte mit der Seehandlung „unmittelbar und unter Unserer Flagge von Unsern Häfen, die Häfen von Spanien und alle anderen Plätze ... beschiffen, wo sich vernünftige und sichere Aussichten zu einem tüchtigen Gewinn von Aus- und Einfuhr für Unsere Staaten

---

<sup>224</sup> vgl. Petsch, a.a.O., 107ff

<sup>225</sup> vgl. Petsch, a.a.O., 102

<sup>226</sup> Stadtarchiv Emden, Reg. II, Nr. 57; Königliches Schreiben vom 20.04.1764 sowie Octroi vom 21.04.1764 abgedruckt bei Bergér, a.a.O. 143ff



vorfinden möchten“.<sup>227</sup> Die Zeit preussischer Seefahrt mit königlicher Protektion war damit vorbei. Kaufleute, welche Überseehandel betreiben wollten, bildeten Gesellschaften auf eigenes Risiko, welche sich wie in den Vereinigten Niederlanden des 16. Jahrhunderts nach ein oder zwei Fahrten wieder auflösten. Genehmigungen erhielten diese Gesellschaften nun durch die lokalen Behörden und nicht mehr durch die Hohenzollernfürsten.

## **V. Intentionen König Friedrichs II.**

Die Intentionen Friedrichs II., die Seefahrt in Preussen zu fördern, sind eindeutig in der wirtschaftlichen Entwicklung Preussen nach dem Österreichischen Erbfolgekrieg und dem verheerenden Siebenjährigen Krieg zu suchen. In den von ihm erteilten Octroi sind dabei klar merkantilistische Grundzüge zu erkennen. Den Aufbau einer Kriegsflotte hielt er für nutzlos, weshalb er zum Schutz der Küsten im Siebenjährigen Krieg auf das bewährte Konzept der Schiffsmiete zurückgreifen musste. Nach dem Frieden von Hubertusburg setzt sich unter Friedrich II. das Konzept der Staatsreederei unter direkter Kontrolle des Königs durch, wodurch sich die Kaufmannschaft privatrechtlich organisieren musste, um Überseehandel zu treiben.

# ***Zusammenfassung***

## **Ergebnisse und Schlussfolgerungen**

Diese Arbeit hatte zum Ziel, im Rahmen einer weitgehend chronologischen Darstellung die unterschiedlichen herrschaftlichen Intentionen der Hohenzollern hinter der preussischen Seefahrt zwischen 1605 und 1772 zu identifizieren und kritisch zu hinterfragen. Die folgenden Handlungsmotive konnten festgemacht werden:

1. Der militärische Einsatz von Schiffen zum Küstenschutz, als Unterstützung von Landoperationen und zur Durchsetzung von finanziellen Ansprüchen. Kein Hohenzollernfürst des 17./18. Jahrhunderts, ausser Kurfürst Friedrich Wilhelm, welcher stark von dem schwedischen Hegemonialanspruch über das *Dominium Maris Baltici* betroffen war, sah jedoch angesichts der gewaltigen Übermacht der schwedischen, niederländischen und englischen Flotten einen Nutzen im Aufbau einer schlagkräftigen preussischen Marine. Daher war das militärische Motiv eher durch Notwendigkeiten, als durch den Glauben in eine starke Seemacht getrieben.
2. Das herrschaftliche Handeln im Überseehandel zur Steigerung der eigenen „Reputation“ und „Gloire“ sowie zur Befriedigung persönlicher oder repräsentativer Bedürfnisse. Dieses Motiv war klar bei Kurfürst Friedrich Wilhelm und König Friedrich I. nachzuweisen. Bei König Friedrich Wilhelm I. und König Friedrich II. fehlte diese Intention jedoch völlig.

---

<sup>227</sup> zitiert nach Eberstein, a.a.O., 90

3. Die Förderung der Handelsseefahrt als Teil einer wirtschaftlichen Entwicklung Preussens, insbesondere nach kostspieligen und verlustreichen Kriegen. Das in der Literatur zu findende Argument, die Geschäftstätigkeiten der Brandenburgisch-Afrikanischen Compagnie und der Brandenburgisch-Afrikanisch-Amerikanischen Compagnie wären durch Kurfürst Friedrich Wilhelm und König Friedrich I. als Teil eines merkantilistischen Wirtschaftskonzeptes gesehen worden, konnte in der vorliegenden Arbeit widerlegt werden. Wirtschaftliche Auswirkungen auf Preussen hatten die maritimen Aktivitäten dieser Handelscompagnien indes sehr wohl. In den Hafenstädten entstanden Werften, Magazine, Arbeitsplätze und ein kontrollierter Zustrom an qualifizierten Facharbeitern, meist aus den Vereinigten Niederlanden und aus Frankreich setzte ein. Im Rahmen eines kohärenten, merkantilistisch geprägten wirtschaftlichen Gesamtkonzeptes setzte ausschliesslich König Friedrich II. den Seehandel ein. Seine, durch den Siebenjährigen Krieg unterbrochenen Aktivitäten mündeten in die Gründung einer Staatsreederei. Da Friedrich II. keine weiteren Octroi vergab, wurde die Handelsseefahrt aus der herrschaftlichen Bevormundung gelöst.

Generell hatte die preussische Seefahrt des 17./18. Jahrhunderts wenig bis keine Auswirkungen auf die Entwicklung der preussischen Wirtschaft, denn diese war trotz des forcierten Ausbaus von Handel und Manufakturen in erster Linie eine Agrarwirtschaft. Der witterungsabhängige Erntezyklus beherrschte die wirtschaftlichen Verhältnisse mehr als Geld- und Warenbewegungen. Die Wirtschaftsentwicklung hing somit grösstenteils von der Bevölkerungsanzahl und der Grösse der landwirtschaftlich genutzten Fläche ab und konnte durch den Überseehandel kaum verbessert werden. Dies war den Hohenzollern durchaus bewusst, denn sie versuchten die Wirtschaftskraft durch Infrastrukturmassnahmen, eine gezielte Ansiedlungspolitik hoch qualifizierter Arbeitskräfte, Förderung von Innovationen, Fiskalpolitik, Vereinheitlichung und Verbesserung des Rechtswesens sowie Bündelung der verfügbaren Ressourcen zu erhöhen. Die Förderung der Seefahrt war dabei nur ein kleines, wenn auch von Zeitgenossen sehr beachtetes Rädchen im Getriebe.

# Anhang

## I. Chronologie

Jahr	Ereignis
1570	Am Reichstag zu Speyer wird das „Admiralswerk“, ein Projekt zur Gründung einer Reichsflotte mit starker Beteiligung Kurbrandenburgs unter einem Reichs-Admiral, erörtert.
1576	Das „Admiralswerk“ scheitert am Reichstag zu Regensburg aufgrund der befürchteten Kostenfolge an dem Widerstand der Reichsstände.
1601	Kauf einer Galeone durch den preussischen Administrator für den Küstenschutz während einer polnisch-schwedischen Auseinandersetzung.
1605	Kurfürst Joachim Friedrich von Brandenburg plant im Hzm. Preussen den Bau zweier Kriegs-/Handelsschiffe, da er im Kriegsfall Schiffe zum Schutz des Hafens Königsberg/Pillau zu stellen hatte. Das Vorhaben scheitert am Widerstand der preussischen Oberräte. Der Kurfürst muss vier Schiffe vom dänischen König Christian IV. mieten.
1608	Die 1601 gekaufte Galeone wird mit einer Ladung Holz nach Lissabon geschickt und dort samt Ladung verkauft.
1621	Aufgrund einer drohenden kriegerischen Auseinandersetzung zwischen Schweden und Polen plant Kurfürst Georg Wilhelm den Bau von Kriegsschiffen in Preussen. Er scheitert, wie schon sein Grossvater, mit seinem Vorhaben am Widerstand der preussischen Oberräte.
1623	Kurfürst Georg Wilhelm ordnet die Miete von zwei Schiffen für den Küstenschutz an. Kosten monatlich Rtl. 400.
1624	Kurfürst Georg Wilhelm ordnet bis zum Waffenstillstand zwischen Polen und Schweden im Juli die Miete von zwei englischen Schiffe für den Küstenschutz an. (19.05.-19.07.1624)
1625	Kurfürst Georg Wilhelm ordnet die Miete von vier Schiffen unterschiedlicher Provinienz für rd. 7'000 Mark an. (01.06.-04.10.1625).
1626	Kurfürst Georg Wilhelm lässt im Juni vier Schiffe für Rtl. 300 pro Monat pro Schiff mieten. Diese kommen bei der Landung König Gustavs II. Adolf von Schweden in Preussen aufgrund dessen erdrückender Übermacht kaum zum Einsatz.
1634	Der schwedische Regent Axel Oxenstierna bietet dem Kurfürsten Georg Wilhelm von Brandenburg eine Beteiligung an der 1626 gegründeten Schwedischen Ostindischen Compagnie (Svenska Ostindiska Companiet) an.
1637	Während Zollstreitigkeiten zwischen Preussen und Polen veranlasst Kurfürst Georg Wilhelm die Miete eines Schiffes für den Schutz des Hafens Pillau..
1638	Der Mietvertrag für das Küstenschutzschiff ruht von Januar bis April und wird dann bis Juni verlängert.
1640	Kurfürst Georg Wilhelm ordnet den Kauf einer bewaffneten und seetüchtigen Jacht in Amsterdam an.

1647	<p>Kurfürst Friedrich Wilhelm projiziert mit Aernoult Gijsels van Lier die Gründung einer Ostindiencompagnie und stellt im März das Octroi über 40 Jahre für eine erste „Brandenburgisch-Ostindische Compagnie“ mit Heimathafen Pillau aus (Urkunde im GStA PK nicht mehr vorhanden, nur aus anderen Quellen zu erschliessen).</p> <p>Kurfürst Friedrich Wilhelm erhält über seinen Pariser Residenten Abraham de Wicquefort das Angebot französischer Kaufleute, eine „Brandenburgisch-Französische Indiencompagnie“ zu gründen.</p> <p>Kurfürst Friedrich Wilhelm schliesst im November mit König Christian IV. von Dänemark einen Vertrag über günstigeren Sundzoll (14.11.1647).</p>
1649	Der kurfürstliche Kammersekretär Johann Friedrich Schlezer wirbt in den Hansestädten für die Beteiligung an der Brandenburgisch-Ostindischen Compagnie.
1650	Verhandlungen zwischen Aernoult Gijsels van Lier sowie Johann Friedrich Schlezer mit Hamburger Kaufleuten über den Kauf der dänischen Ostindienkompanie (Ostindiskt Kompagni).
1651	<p>Kurfürst Friedrich Wilhelm kauft den dänischen Handelsstützpunkt Tranquebar an der ostindischen Küste für Rtl. 120'000 (17.05.1651).</p> <p>Kurfürst Friedrich Wilhelm unterzeichnet ein „Octroi für eine zweite „Brandenburgisch-Ostindische Compagnie“, Präsident Aernoult Gijsels van Lier. (10.08.1651)</p>
1653	Kaufvertrag über Tranquebar wird vom dänischen König Friedrich III. als nichtig erklärt, da Kurfürst Friedrich Wilhelm die Kaufsumme nicht in der vereinbarten Frist aufbrachte. (11.06.1653).
1655	Abschluss eines Defensiv-Vertrags zwischen den Vereinigten Niederlanden und Kurfürst Friedrich Wilhelm, welcher in den Artikeln 15-17 freien Handel und freie Schifffahrt in allen Orten und Häfen der Vertragsparteien stipuliert. (27.07.1655)
1656	<p>Kurfürst Friedrich Wilhelm muss im Zweiten Nordischen Krieg mangels einer Kriegsflotte den Schweden die Häfen von Pillau und Königsberg öffnen.</p> <p>Zwei vor Memel gestrandete Schiffe, eine schwedische Fregatte und eine lübische Schute, werden auf Veranlassung Kurfürst Friedrich Wilhelms durch den Königsberger Seeschiffbaumeister geborgen und wieder instand gesetzt.</p>
1657	<p>Erste (inoffizielle) Gründung einer kurbrandenburgischen Marine in Königsberg durch Bestallung des Obristen Johann von Hille zum „Kommandanten über unsere Schiffe“. (28.5.1657)</p> <p>Die Flotte besteht aus 3 Schiffen; der 1640 geordneten kurfürstlichen Jacht, der im Vorjahr geborgenen Fregatte und einer im April in Königsberg gekauften Vleuthe. Die lübische Schute wurde nur für Transportaufgaben verwendet.</p> <p>Die kleine Flotte wird im Sommer durch eine in Königsberg gebaute preussische Kriegsschaluppe verstärkt.</p> <p>Im November wird eine in Pillau liegende schwedische Galiote von Oberst von Hille beschlagnahmt.</p>
1658	<p>Oberst von Hille beschlagnahmt im Sommer eine weitere in Pillau eingelaufene schwedische Galiote. (30.07.1658)</p> <p>Die Flotte wird durch zwei weitere in Königsberg gebaute Kriegsschaluppen verstärkt.</p> <p>Die kurbrandenburgische Flotte wird bei dem Überfall auf das schwedische Bollwerk bei Elbing und vor den Weichselmündungen gegen die Schweden eingesetzt.</p>
1659	<p>Die Flotte beschiesst die schwedische Jungfernschanze bei Elbing. (19.05.1658)</p> <p>Die Besatzung einer schwedischen Galiot meuterte und übergibt das Schiff in Königsberg an Oberst von Hille. (03.08.1658)</p>

1660	<p>Die im zweiten nordischen Krieg eroberten schwedischen Schiffe werden an Schweden restituiert. Die lübische Schute wird verkauft.</p> <p>Kurfürst Friedrich Wilhelm entsendet Aernoult Gijssels van Lier an den kaiserlichen Hof Leopolds I., um das Interesse des kaiserlichen Hofes an dem Aufbau einer kaiserlich-brandenburgischen ostindischen Compagnie und Nutzung deren Schiffe als Reichsmarine unter dem Kurfürsten als Reichs-Admiral zu sondieren (24.03.1660). Das Projekt wird vom Kurfürsten nach 1661 nicht weiterverfolgt.</p>
1661	<p>Die 1656 vor Memel gestrandete und wieder instand gesetzte Fregatte „<i>Klevischer Lindenbaum</i>“ wurde verkauft.</p> <p>Erster Überseehandel eines unter kurbrandenburgischer Flagge segelnden Schiffes. Die Fregatte „<i>Kurfürst von Brandenburg</i>“ der kurbrandenburgischen Marine auf Frachtreisen nach Frankreich und den Vereinigten Niederlanden.</p> <p>Abschluss eines englisch-brandenburgischen Defensivbündnisses sowie Handels- und Schifffahrtsvertrags (20.07.1661).</p>
1662	<p>Die brandenburgische Fregatte „<i>Kurfürst von Brandenburg</i>“ auf Frachtreise mit Ziel Westindien. Das Schiff erreicht nur den spanischen Hafen Cadix und wird dort im August für Rtl. 6'000 verkauft.</p> <p>Die Kriegsschaluppen werden in den Jahren 1662/3 verkauft.</p> <p>Der 1661 in Kolberg in Auftrag gegebene Schoner „<i>Kurprinz von Brandenburg</i>“ wird in Dienst gestellt, war aber aufgrund der geringen Grösse nicht als Kriegsschiff geeignet.</p> <p>Kurfürst Friedrich Wilhelm erteilt den Auftrag, in Amsterdam die Fregatten „<i>Herzogtum Kleve</i>“ und „<i>Herzogtum Mark</i>“ bauen zu lassen.</p>
1663	<p>Die „<i>Kurprinz von Brandenburg</i>“ wird auf eine Handelsfahrt nach England geschickt und dort im Folgejahr verkauft.</p>
1664	<p>Die in Amsterdam gebauten Fregatten werden im preussischen Hafen Pillau ausgeliefert.</p>
1665	<p>Die in Amsterdam gebauten brandenburgischen Fregatten „<i>Herzogtum Kleve</i>“ und „<i>Herzogtum Mark</i>“ werden bei einer Frachtreise zweimal als „Niederländer“ in britischen Häfen interniert und können erst nach langen diplomatischen Bemühungen ihre Fahrt fortsetzen.</p> <p>Die „<i>Herzogtum Mark</i>“ wird in den Vereinigten Niederlanden verkauft. Die „<i>Herzogtum Kleve</i>“ unternimmt keine weiteren Fahrten und wird 1670 verkauft.</p>
1675	<p>Kurfürst Friedrich Wilhelm mietet während des schwedisch-brandenburgischen Krieges eine Kriegsflotte vom niederländischen Reeder Benjamin Raule. Diese Flotte wird bis zum Frieden von St. Germain-en-Laye 1679 erfolgreich im Kaperkrieg gegen Schweden und Frankreich sowie bei der Belagerung und Einnahme von Ostseestädten eingesetzt.</p>
1676	<p>Einrichtung eines Seegerichts in der preussischen Stadt Kolberg. (02.07.1676)</p>
1677	<p>Mietvertrag mit dem Reeder Benjamin Raule für die Kriegsflotte wird erneuert.</p>
1679	<p>Kurfürst Friedrich Wilhelm setzt die Flotte erfolgreich in einem Kaperkrieg gegen Hamburg ein, um ausstehende Subsidienszahlungen einzutreiben.</p> <p>Erfolgreicher Versuch Kurfürst Friedrich Wilhelms, mit Frankreich ein Handelsabkommen abzuschliessen, welches den Überseehandel mit einschliesst. Es wird ein Allianzvertrag abgeschlossen. (25.10.1679)</p> <p>Schriftlicher Vorschlag des inzwischen zum kurfürstlichen Rat und Schiffsdirektor ernannten Benjamin Raule zur Gründung einer guinesischen Kompanie. (Dezember 1679)</p>

1680	<p>König Ludwig XIV. von Frankreich sichert Kurfürst Friedrich Wilhelm Unterstützung bei seinem Kaperkrieg gegen Spanien zu.</p> <p>Errichtung eines Admiralitäts- und Commerz-Collegiums mit Sitz in Berlin sowie Königsberg.</p> <p>Kaperkrieg einer kurbrandenburgischen Flottille im englischen Kanal und der Karibik aufgrund ausstehender spanischer Subsidienzahlungen. Erste Fahrt unter brandenburgischer Flagge segelnder Schiffe nach Westindien. Es werden bis 1681 mehrere spanische Schiffe als Prisen genommen. (ab 23.07.1680)</p> <p>Ausbau des Hafens Pillau als Marinestützpunkt mit Werft.</p> <p>Benjamin Raules Schiffe „<i>Morian</i>“ und „<i>Wappen von Brandenburg</i>“ brechen unter kurbrandenburgischer Flagge an die Guineaküste auf. Kurfürst Friedrich Wilhelm beteiligt sich u.a. mit Seesoldaten. (17.09.1680)</p>
1681	<p>Abschluss einer Defensiv-Allianz zwischen Frankreich und Brandenburg-Preussen. Der entsprechende Vertrag hält in Art. 20 die Legitimität des Kaperkrieges gegen Spanien fest. (11.01.1681)</p> <p>Die „<i>Morian</i>“ und „<i>Wappen von Brandenburg</i>“ erreichen die Guineaküste. Die „<i>Wappen von Brandenburg</i>“ wird von Schiffen der WIC aufgebracht und beschlagnahmt. Der Kapitän der „<i>Morian</i>“ schliesst im Namen des Kurfürsten einen Handelsvertrag mit drei Cabusiers am Kap der drei Spitzen im heutigen Ghana (16.05.1681) und kehrt mit reicher Fracht und sechs Sklaven für den Kurfürsten nach Pillau zurück.</p>
1682	<p>Abschluss eines Allianzvertrages zwischen Brandenburg-Preussen und Frankreich. Dieser beinhaltet die Verpflichtung der französischen Krone, bei Angriffen zu See Hilfe zu leisten und gewährt den kurfürstlichen Schiffen Zutritt und Zuflucht in allen französischen Häfen Europas. Die Schiffe einer zukünftigen kurbrandenburgischen Überseehandelscompagnie würden respektiert werden. (20.01.1682)</p> <p>Kurfürst Friedrich Wilhelm erlässt das Edikt wegen „Octroyirung der aufzurichtenden Handels-Compagnie auf denen Küsten von Guinea“. (17.03.1682)</p> <p>Major Otto Friedrich von der Groeben wird mit den Schiffen „<i>Morian</i>“ und „<i>Kurprinz</i>“ von Glückstadt aus nach Guinea gesandt, um den Vertrag von 1681 mit den Einheimischen der Guineaküste zu besiegeln, eine Handelsniederlassung zu gründen und Handel zu treiben. (Instruktionen 17./18.05.1682, Abreise 12.07.1682)</p> <p>Kurfürst Friedrich Wilhelm erlässt ein kurbrandenburgisches Seekriegsrecht.</p> <p>Beginn des Ausbaus der Werft in Berlin für Schiffsrohbauten ohne Mast.</p> <p>Kurfürst Friedrich Wilhelm erlässt das „Octroi für die „Brandenburgisch-Afrikanische Compagnie“ mit Sitz in Pillau, welches 30 Jahre Gültigkeit besitzt.“(18.11.1682)</p> <p>Erfolgsloser Versuch eines Kaperkrieges gegen die WIC wegen der beschlagnahmten „<i>Wappen von Brandenburg</i>“. (23.11.1682)</p>
1683	<p>Gründung der Festung Gross-Friedrichsburg an der Guineaküste (01.01.1683) durch Major Otto Friedrich von der Groeben und Besiegelung des 1681 geschlossenen Handelsvertrages. (05.01.1683)</p> <p>Abschluss eines Handels- und Schifffahrtsvertrages zwischen Kurfürst Friedrich Wilhelm und den ostfriesischen Ständen sowie der Stadt Emden. (02.05.1683)</p> <p>Abschluss eines Vertrags zwischen Kurfürst Friedrich Wilhelm und den ostfriesischen Ständen sowie der Stadt Emden wegen der „Brandenburgisch-Afrikanischen Compagnie“. (14.08.1683)</p> <p>Die „Brandenburgisch-Afrikanische Compagnie“ verlegt ihren Sitz von Pillau nach Emden.</p> <p>Erste kurbrandenburgische Sklavenfahrt von der Guineaküste nach Westindien durch die Fregatte „<i>Kurprinz von Brandenburg</i>“.</p> <p>Benjamin Raule schlägt dem Kurfürsten die Gründung einer „Brandenburgisch-Ostasiatischen Handelscompagnie“ vor. (vor dem 09.10.1683)</p>

1684	<p>Vertrag zwischen den Cabusiers von Gross-Friedrichsburg und den Vertretern der Brandenburgisch-Afrikanischen Compagnie. (12.02.1684)</p> <p>Vertrag zwischen den Cabusiers von Accada an der Guineaküste und Vertretern der „Brandenburgisch-Afrikanischen Compagnie“ mit welchem der Kurfürst Friedrich Wilhelm Accada in Besitz nimmt. In Accada wird eine kleine Festung (Dorotheenschanze oder Fort Dorothea genannt) errichtet. (24/26.02.1684)</p> <p>Vertrag zwischen den Stammesführern von Taccarary an der Guineaküste und Vertretern der „Brandenburgisch-Afrikanischen Compagnie“ mit welchem der Kurfürst Friedrich Wilhelm Taccarary in Besitz nimmt. (12.05.1684)</p> <p>Wegen der Gründung einer „Brandenburgisch-Ostasiatischen Handelscompanie“ kommt der bekannte Asienreisende Jean-Baptiste Tavernier an den kurfürstlichen Hof. (30.06.1684)</p> <p>Der afrikanische Stammesführer Jancke wird in Berlin von Kurfürst Friedrich Wilhelm empfangen.</p> <p>Edikt wegen „Octroyirung einer ostindischen Compagnie“, welche Kurfürst Friedrich Wilhelm mit Jean-Baptiste Tavernier gründen will. (10.07.1684)</p> <p>Kurfürst Friedrich Wilhelm kauft neun Schiffe von Benjamin Raule, welche zusammen mit den kurbrandenburgischen Schiffen den Grundstock der neuen kurbrandenburgischen Marine bilden. (01.10.1684)</p>
1685	<p>In Emden wird ein Haus als Magazin für kurfürstliche Kriegsschiffe erworben. (29.01.1685)</p> <p>Die BAC errichtet in Taccarary eine befestigte Niederlassung.</p> <p>Der Kapitän der kurbrandenburgischen Fregatte „Roter Löwe“ nimmt die kleine Insel Arguin vor der Küste Mauretaniens für Brandenburg-Preussen in Besitz. (01.10.1685)</p> <p>Kurfürst und Erzbischof Maximilian Heinrich von Köln beteiligt sich an der „Brandenburgisch-Afrikanischen Compagnie“.</p> <p>Vertrag zwischen dem Kurfürsten Friedrich Wilhelm und den Generalstaaten über die Abgrenzung der beiderseitigen Interessensphären in Westafrika.</p> <p>Pachtvertrag der „Brandenburgisch-Afrikanischen Compagnie“ mit der dänischen Krone und der dänischen westindischen Compagnie über die teilweise Nutzung der Antilleninsel St. Thomas für den Sklavenhandel. (24.11.1685)</p>
1686	<p>Abschluss eines Vorvertrages mit dem König von Arguin über ein Handelsmonopol für die „Brandenburgisch-Afrikanische Compagnie“ als Gegenleistung für die Unterhaltung des Forts und einer Garnison auf der Insel Arguin.</p> <p>Zwei Compagnie-Schiffe, die „Derfflinger“ und die „Falke“ segeln von Emden über Guinea nach St. Thomas und bringen neben Sklaven auch die für den Aufbau der Faktorei notwendigen Angestellten und Materialien mit. (15.08.1686)</p> <p>Aufbau einer kleinen Plantagenwirtschaft auf einer Fläche von drei Hektar auf St. Thomas durch angeworbene französische Hugenotten.</p> <p>Pieter Cornelis und Godefredo Eulenburg erhalten ein Patent „zur Fahrt nach China und Japan“. (16.08.1686) Es kam indes weder zu einer Gesellschaftsgründung noch zu Schifffahrt unter kurbrandenburgischer Flagge.</p> <p>Die WIC restituiert die 1680 beschlagnahmte „Wappen von Brandenburg“ und zahlt eine Wiedergutmachung von 60'000 Gulden.</p>

1687	<p>Gründung einer Werft in Havelberg.</p> <p>Ausstellung eines kurfürstlichen „Octroi für eine Ostindische Compagnie“ für Eduard Orth. (10.4.1687) Keine Gesellschaftsgründung.</p> <p>Eroberung der preussischen Handelsstützpunkte Accada (07.10.1687) und Taccarary (12./13.10.1687) durch Truppen der WIC. Ein Vorstoss der WIC auf Gross-Friedrichsburg wird abgeschlagen.</p> <p>Kurfürstlicher „Contract mit dem König von Arguyn in Africa“, der Vorvertrag des Vorjahres wird ratifiziert. (20.12.1687)</p>
1688	<p>Kurfürst Friedrich III erlässt Instruktionen an den Präsidenten der BAC und das Admiralitäts-Collegium in Emden, dass sämtliche Schiffe und Materialien in bestem Zustand zu halten seien. (18.10.1688)</p> <p>Erlass des „Octroi für die „Brandenburgisch-Amerikanische Compagnie“ durch Kurfürst Friedrich III. (25.10.1688)</p> <p>Der Handelsstützpunkt auf St. Thomas entwickelt sich zu einem Zentrum des Sklavenhandels in der Karibik.</p>
1689	<p>Brandenburger nehmen von St. Thomas aus die kleine Insel St. Peter südlich von Tortola in Besitz (bis mind. 1692/3).</p> <p>Kurfürst Friedrich III. erlässt ein „Marinereglement“. (13.07.1689)</p> <p>Kurfürst Friedrich III. befiehlt während des pfälzischen Erbfolgekrieges den erfolgreichen Einsatz zweier kurbrandenburgischer Schiffe als Kaperfahrer gegen Frankreich.</p>
1690	<p>Kurfürst Friedrich III. erlässt ein revidiertes „Octroi für die „Brandenburgisch-Amerikanische Compagnie“.</p>
1691	<p>Einrichtung eines Handelsniederlassung für Sklaven in Whydah.</p> <p>Kurfürst Friedrich III. lässt zwei Schiffe der kurbrandenburgischen Marine als Kaperfahrer gegen Hamburg einsetzen, um die Zahlung von Subsidien durchzusetzen.</p> <p>Abschluss eines Vertrages zwischen Kurfürst Friedrich III. und dem Herzog von Kurland betr. Abtretung seiner Rechte an der Insel Tobago. (04.05.1691)</p> <p>Die Brandenburgisch-Afrikanische Compagnie geht bankrott.</p>
1692	<p>Die „Brandenburgisch-Afrikanische“ und die „Brandenburgisch-Amerikanische Compagnie“ werden durch Kurfürst Friedrich III. mittels eines Transportkontrakts zur „Brandenburgisch Afrikanisch-Amerikanischen Compagnie“ fusioniert. (27.20.1692)</p> <p>Errichtung eines Admiralitäts-Kollegiums in Emden. (24.09.1692)</p> <p>Erlass eines neuen Octroi für die „Brandenburgisch-Afrikanisch-Amerikanische Compagnie“. (24.09.1692)</p>
1694	<p>Abschluss eines Asiento de Negros zwischen Kurfürst Friedrich III. und den Spaniern über die Lieferung von 2'400 Sklaven.</p> <p>Ein Amsterdamer Schiedsgericht entscheidet auf eine Zahlung von Fl.42'000 an die „Brandenburgisch-Afrikanisch-Amerikanischen Compagnie“ als Schadenersatz für die Eroberung Taccararys. Die Festung bleibt indes im Besitz der WIC.</p>
1697	<p>Einstellung des Schiffsbaus in der Werft Havelberg.</p> <p>Probeschürfungen nach Gold in Gross-Friedrichsburg.</p>



1698	<p>Bestätigung des „Contract mit dem König von Arguyn in Africa“. (24.07.1698)</p> <p>Kurfürst Friedrich III. entscheidet aus Rücksicht auf Ostfriesland und seine Ehre die Brandenburgisch-Afrikanisch-Amerikanischen Compagnie weiterzuführen. (28.10.1698)</p> <p>Das Vorhaben zur Errichtung eines Goldbergwerks in Gross-Friedrichsburg wird ad acta gelegt.</p> <p>Gegen Benjamin Raule wird Anklage erhoben. (24.09.1698)</p> <p>Benjamin Raule wird verhaftet. (12.12.1698)</p>
1699	<p>Kurfürst Friedrich III. erwägt, die „Brandenburgisch-Afrikanisch-Amerikanischen Compagnie“ und die Niederlassungen zu verkaufen und lässt das Interesse schottischer Kaufleute sondieren.</p>
1700	<p>Benjamin Raule wird begnadigt. (23.04.1700)</p>
1701	<p>Kurfürst Friedrich III. krönt sich in Königsberg zum König Friedrich I. in Preussen. (18.01.1701)</p> <p>Kaufmann Pieter Berckman schlägt König Friedrich I. den Erwerb einer Niederlassung in Bengalen vor. Die Mittel sollen durch Kaperfahrten im Roten Meer finanziert werden. Friedrich I. lehnt das Vorhaben ab.</p> <p>Kaufmann De Giffey schlägt König Friedrich I. vor, die Wirrungen des spanischen Erbfolgekrieges zu nutzen, um die Insel Portorico zu besetzen. Friedrich I. lehnt das Vorhaben ab.</p>
1702	<p>Verkauf der Werft in Havelberg. (15.08.1702)</p>
1703	<p>Bestätigung des „Contract mit dem König von Arguyn in Africa“.</p>
1704	<p>Gesandtschaft des Königs von Arguin an König Friedrich I. wegen Vernachlässigung des Handels und der Festung auf der Insel Arguin. (ab Mai 1704)</p>
1708	<p>Die „Brandenburgisch-Afrikanisch-Amerikanischen Compagnie“ rüstete keine eigenen Schiffe mehr aus, sondern vergibt nur noch Konzessionen für den Handel mit Arguin, Gross-Friedrichsburg und St. Thomas.</p>
1709	<p>Vertrag König Friedrichs I. mit den Stammesführern der Stämme rund um Gross-Friedrichsburg und Accada. (11.04.1709)</p>
1711	<p>Die „Brandenburgisch-Afrikanisch-Amerikanischen Compagnie“ wird durch königliches Manifest aufgelöst und sämtliches Inventar inkl. der Handelsstützpunkte in Afrika und in Westindien fällt an König Friedrich I. (18.05.1711)</p> <p>König Friedrich I. erteilt einer Gruppe niederländischer Kaufleute auf 6 Jahre das Privileg für den freien Handel mit den Handelsstützpunkten in Afrika. Fahrten zu den Handelsniederlassungen ausschliesslich über bezahlte Vergabe von Seepässen an interessierte Kaufleute.</p>
1712	<p>Friedensvertrag zwischen „Brandenburgisch-Afrikanisch-Amerikanischen Compagnie“, WIC und RAC. (20.10.1712)</p>
1713	<p>König Friedrich Wilhelm I. trifft den Entscheid, das Inventar der „Brandenburgisch-Afrikanisch-Amerikanischen Compagnie“ und die afrikanischen Handelsniederlassungen zu verkaufen. (06./11.03.1713) Aufgelaufene Kosten seit 1683 rd. Rtl. 2 Mio.</p> <p>König Friedrich Wilhelm I. stellt Rotterdamer Kaufleuten zwei Seepässe für den Handel mit Arguin aus.</p>
1714	<p>König Friedrich Wilhelm I. lässt einen Kostenvoranschlag für eine Handelsfahrt nach Arguin und Gross-Friedrichsburg erstellen. Ziel der Reise wäre der Kauf von 150 Sklaven und mehreren Dutzend Lasten Gummi gewesen. (08.12.1714)</p>
1715	<p>König Friedrich Wilhelm I. stellt keine weiteren Mittel für die Bezahlung von Companieangestellten oder sonstige Aktivitäten zur Verfügung.</p>

1717	Verkauf der afrikanischen Handelsniederlassungen Preussens an die WIC für 6'000 Dukaten, sechs afrikanische Sklaven mit goldenen Halsbändern und sechs afrikanischen Sklaven ohne Halsbänder. (18.12.1717)
1719	Lieferung der afrikanischen Sklaven an König Friedrich Wilhelm I. durch die WIC.
1720	Begleichung des Restkaufpreises für die afrikanischen Handelsniederlassungen Preussens durch die WIC.
1721	WIC zahlt für die afrikanischen Handelsniederlassungen einen Aufpreis von einer eigenen Aktie, welche von König Friedrich Wilhelm I. unverzüglich für 1'200 Dukaten veräussert wird. Die letzte preussische Garnison auf Arguin verlässt die Festung. Friedrich Wilhelm I. erklärt gegenüber der WIC „vollständige Befriedigung“. (25.10.1721)
1723	Der preussischer Oberdirektor Bordeaux auf St. Thomas schickt die letzte Jahresrechnung nach Emden.
1725	Versteigerung sämtlichen Inventars der „Brandenburgisch-Afrikanisch-Amerikanischen Compagnie“ in Emden für rd. Rtl. 6'000 und Verkauf des Magazins in Emden für rd. Rtl. 500
1727	Companieeffekten auf St. Thomas werden durch den dänischen Gouverneur zwangsversteigert (Quellen unklar, gem. Kurt HASSERT, 915, findet die Versteigerung erst 1731 statt) König Friedrich Wilhelm I. erlässt das Königlich-Preussische Seerecht. (01.12.1727)
1728	König Friedrich Wilhelm I. erlässt die Strandungsordnung des Königreichs Preussen. (10.11.1728)
1734	König Friedrich Wilhelm I. wird der Plan zu Gründung der „Königlich-Preussischen und Churfürstlich Brandenburgischen Orientalischen Commerce Compagnie“ mit Sitz in Hamburg vorgelegt; Friedrich Wilhelm I. lehnt das Vorhaben ab.
1738	König Friedrich Wilhelm I. wurde der Plan zu Gründung der „Hamburgisch-Ostindischen Compagnie“ mit Sitz in Hamburg vorgelegt; Friedrich Wilhelm I. lehnt das Vorhaben ab.
1741	König Friedrich II. erliess eine Strandungsordnung für das Königreich Preussen. (20.11.1741)
1744	König Friedrich II. wird durch Jean Guillaume Claude van Laar der Plan für die „Compagnie des Indes Orientales, Occidentales et d'Afrique“ mit Sitz in Königsberg vorgelegt; Ablehnung durch das Königlich Preussische General-Ober-Finanz-Kriegs und Domänen-Direktorium. (21.04.1744/05.05.1744)  König Friedrich II. wird das Projekt des Antwerpener Kaufmanns Pedro Sloyer für eine Compagnie nach Indien mit Sitz in Emden vorgelegt; nicht zustande gekommen. (10.08.1744)  König Friedrich II. wird das Projekt einer Gruppe von Berliner Kaufleuten, Slicher Frères et Associés, für eine Orientalische Handlungscompagnie vorgelegt; nicht zustande gekommen. (27.11.1744)
1746	König Friedrich II. äussert die Idee, aus Emden einen Freihafen zu machen. (22.10.1746)
1750	König Friedrich II. fertigt ein Octroi zum Ostindienhandel für den Amsterdamer Kaufmann Heinrich Thomas Stuart aus. (04.08.1750)  König Friedrich II. fertigte ein Octroi für die Ostindiencompagnie „Compagnie Prussienne“ des Chevalier de la Touche aus. (01.09.1750)

1751	<p>Chevalier de la Touche konnte die Bedingungen des Octroi nicht erfüllen und gibt diesen zurück. (13.01.1751)</p> <p>Gründung der „Königlich-Preussischen Asiatischen Compagnie in Emden nach Canton in China“, KPACE. (24.05.1751)</p> <p>König Friedrich II. stellt den endgültigen Octroi für die „Königlich-Preussische Asiatische Compagnie in Emden nach Canton in China“ aus. (08.07.1751)</p> <p>Anzeige der Gründung der „Königlich-Preussischen Asiatischen Compagnie in Emden nach Canton in China“ an die Vereinigten Niederlande, Grossbritannien und Frankreich. (23.10.1751)</p> <p>König Friedrich II. erteilt der Stadt Emden das Patent als Freihafen. (15.11.1751)</p>
1752	<p>Die „<i>König von Preussen</i>“ der „Königlich-Preussischen Asiatischen Compagnie in Emden nach Canton in China“ läuft von Emden zur ersten Fahrt nach Canton aus. (20.02.1752)</p> <p>Die „<i>Burg von Emden</i>“ der „Königlich-Preussischen Asiatischen Compagnie in Emden nach Canton in China“ läuft von Emden nach Canton aus. (04.10.1752)</p>
1753	<p>Die „Königlich-Preussischen Asiatischen Compagnie in Emden nach Canton in China“ kauft vom Erlös der ersten Fahrt ein drittes Schiff, die „<i>Prinz von Preussen</i>“.</p> <p>König Friedrich II. erteilt der „Königlich-Preussischen Bengalischen Handlungscompagnie“ ein Octroi für den Handel mit Indien. (21.01.1753)</p>
1755	<p>Verordnung König Friedrichs II., welche ein Importverbot für Tee und Porzellan aus anderen Quellen als der „Königlich-Preussischen Asiatischen Compagnie in Emden nach Canton in China“ enthält. (11.08.1755)</p>
1757	<p>Die „Königlich-Preussischen Asiatischen Compagnie in Emden nach Canton in China“ gibt aufgrund des Siebenjährigen Krieges ihre Geschäftstätigkeit auf und wird aufgelöst.</p>
1764	<p>König Friedrich II. erteilt ein Octroi an Johann Gottfried Teegel mit dem Ziel die „Königlich-Preussischen Asiatischen Compagnie in Emden nach Canton in China“ wieder zu beleben. (21.04.1764)</p>
1765	<p>Liquidation der Königlich-Preussischen Asiatischen Compagnie in Emden nach Canton in China abgeschlossen.</p> <p>König Friedrich II. erteilte einen Octroi an François Lazare Roubaud ebenfalls mit dem Ziel die „Königlich-Preussischen Asiatischen Compagnie in Emden nach Canton in China“ wieder aufzurichten. (10.07.1765)</p> <p>Gründung der „Oktroyierten Nutzholz-Handlungscompagnie“. (24.12.1765)</p>
1772	<p>König Friedrich II. gründet die „Preussischen See-Handlungs-Gesellschaft“. (10.10.1772)</p>
1774	<p>Der Versuch Christian Wilhelm von Dohm, für die „Königlich-Preussischen Asiatischen Compagnie in Emden nach Canton in China“ ein Octroi zu erlangen, scheitert am Widerstand König Friedrichs II. (24.11.1774)</p>

## II. Quellenverzeichnis

### Ungedruckte Quellen

Geheimes Staatsarchiv Preussischer Kulturbesitz, Berlin

I. HA, Rep. 36 Nr. 61: Zur Hofhaltung unter Friedrich Wilhelm I.

I. HA, Rep. 65 Marine und Afrikanische Kompanie-Sachen

I. HA, Rep. 68 Nr. 16 J I, Vol. I: Errichtung einer Asiatischen Compagnie in Emden

I. HA, Rep. 68 Nr. 16 J I, Vol. II: Acta betreff die Asiatische Compagnie zu Emden

I. HA, Rep. 96 Nr. 423 B: Die Asiatische Handelscompagnie in Emden 1750-1751

I. HA, Rep. 96 Nr. 423 C: Die Asiatische Handelscompagnie in Emden 1752

I. HA, Rep. 96 Nr. 423 D: Die Asiatische Handelscompagnie in Emden 1753

I. HA, Rep. 96 Nr. 423 E: Die Asiatische Handelscompagnie in Emden 1754-1759

I. HA, Rep. 96 Nr. 423 H: Die Asiatische Handelscompagnie in Emden 1759-1766

Stadtarchiv Emden

Reg. I, Nrn. 80, 83, 86, 224a zum Eingreifen Kurbrandenburgs in den ostfriesischen Landesstreit 1680-1685.

Reg. I, Nrn. 513b, 518, 981e zu Handelsfragen 1683-1688.

Reg. I, Nrn. 109, 225, 228, 279, 279a-c, 280 zur Brandenburgisch Africanischen Compagnie sowie zur Brandenburgisch Africanisch-Americanischen Compagnie 1683-1718

Reg. II, Nr. 57 zur Königlich Preussischen Asiatischen Compagnie in Emden (Ammon an den König 07.02.1748, Entwurf eines Octroi für eine Handelscompagnie nach Ostindien von Jerome Jogues 1744, Deklaration für die Asiatische Handlungscompagnie Heinrich Thomas Stuarts 08.07.1751, Octroi der Asiatischen Compagnie Teegels 21.04.1764)

Reg. II, Nr. 58 zur Bengalischen Compagnie (Octroi der Bengalischen Compagnie 21.01.1753)

Reg. II, Nr. 447 Octroi einer Exclusiven Handlung nach der Levante 17.05.1765

*Die Verträge zwischen den ostfriesischen Ständen, der Stadt Emden und den Kurfürsten von Brandenburg resp. den Königen in Preussen fehlen in den ansonsten sehr aufschlussreichen Archivbeständen.*

### Gedruckte Quellen

Octroi für eine Brandenburgisch-Ostindische Compagnie 10.08.1651, Druck: Schück, Kolonialpolitik II, 22ff

Edikt wegen Octroyirung der aufzurichtenden Handels-Compagnie auf denen Küsten von Guinea 17.03.1682, Druck: Schück, Kolonialpolitik II, 126ff

Octroi für die Brandenburgisch-Afrikanischen Compagnie 18.11.1682, Druck: Schück, Kolonialpolitik II, 136ff

Edikt wegen Octroyirung einer Ostindischen Compagnie (Tavernier) 10.07.1684, Druck: Schück, Kolonialpolitik II, 225ff

Octroi für eine Ostindische Compagnie (Orth) 10.04.1687, Druck: Schück, Kolonialpolitik II, 296ff

Octroi für die Brandenburgisch-Amerikanische Compagnie 25.10.1688, Druck: Schück, Kolonialpolitik II, 324ff

Revidiertes Octroi für die Brandenburgisch-Amerikanische Compagnie, Druck: Schück, Kolonialpolitik II, 349ff

Privileg der Stadt Emden für die Brandenburgisch-Amerikanische Compagnie 27.01.1690, Druck: Schück, Kolonialpolitik II, 356ff

Transport-Kontrakt der Brandenburgisch-Amerikanischen Compagnie 27.02.1692, Druck: Schück, Kolonialpolitik II, 385ff

Neues Octroi für die Brandenburgisch-Afrikanisch-Amerikanischen Compagnie 24.09.1692, Druck: Schück, Kolonialpolitik II, 416ff

Königliches Manifest, betreffen die Auflösung der Compagnie 18.05.1711, Druck: Schück, Kolonialpolitik II, 519ff

Kaufvertrag zwischen Sr. Maj. Dem König Friedrich Wilhelm I. von Preussen und der niederländisch-westindischen Compagnie 18.12.1717, Druck: Schück, Kolonialpolitik II, 570ff

Patent wegen Errichtung einer See-Handlungsgesellschaft 14.10.1772, Druck NCCM Band 5 (1772), 513

### **III. Literaturverzeichnis**

Altmann, Wilhelm: Ausgewählte Urkunden zur Brandenburgisch-Preussischen Verfassungs- und Verwaltungsgeschichte, Berlin 1897

Baesjou, René: The historical evidence in old maps and charts of Africa with special reference to West Africa. *History in Africa* 15 (1988), 1-83

Baasch, Ernst: Die Pläne zur Begründung ostindischer Kompanien in Harburg und Stade. *Zeitschrift des Historischen Vereins für Niedersachsen*, 1908, 227-264

- Mitteilung über den Tod Benjamin Raules 1707. *Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte* XXVI (1925), 235

Baumgart, Peter: Kurbrandenburgs Kongressdiplomatie und ihre Ergebnisse, in: Duchhardt, Heinz: *Der Westfälische Friede ...*, *Historische Zeitschrift*, Beiheft N.F. 26, München 1998, 469-484

Becher, Johann Joachim: D. Johann Joachim Bechers von Speyer/ Röm. Käyserl. Majestät Commerciens-Raths/ Politische Discurs. Von den eigentlichen Ursachen/ dess Auff- und Abnehmens der Städt/ Länder und Republicken/ In specie, Wie ein Land Volckreich und Nahrhafft zu machen/ und in eine rechte Societatem civilem zu bringen. Auch wird von dem Bauren- Handwercks und Kauffmannsstandt/ derer Handel und Wandel/ Item, Von dem Monopolio, Polypolio und Propolio, von allgemeinen Land-Magazinen, Niederlagen/ Kauffhäusern/ Montibus Pietatis, Zucht- und Werckhäusern/ Wechselbäncken und dergleichen aussführlich gehandelt, 1. Ausgabe Frankfurt am Main 1668. Unveränderter Neudruck der 3. Ausgabe Frankfurt am Main 1688, Glashütten 1972 (zitiert: Becher, Politischer Diskurs)

*Becher veröffentlicht in diesem Werk - wenn auch im Zusammenhang mit der Gründung einer gräflich hanausch-westindischen Compagnie - Urkunden zu Verhandlungen über eine Brandenburgisch-Kaiserlich-Spanische Ostindiencompagnie.*

- Bergér, Heinrich: Überseeische Handelsbestrebungen und koloniale Pläne unter Friedrich dem Grossen, Leipzig 1899
- Biereigel, Hans: Luise Henriette von Nassau-Oranien. Kurfürstin von Brandenburg 1627-1667, Erfurt 2005
- Böndel, Dirk: Die Flotte des Grossen Kurfürsten und die Marinepolitik Brandenburg-Preussens, in: Museum für Verkehr und Technik (Hrsg.): Berliner Beiträge zur Technikgeschichte und Industriekultur 12, Berlin 1989
- Bog, Ingomar: Christoph de Royas y Spinola und die deutschen Reichsstände. Forschungen zu den Reichseinigungsplänen Kaiser Leopold I. Jahrbuch für fränkische Landesforschung 14 (1954), 191-234
- Bohle, Hans-Joachim: Otto Friedrich von der Groeben 1656-1728. Die brandenburg-preussische Expedition zur afrikanischen Goldküste. Westpreussen-Jahrbuch 50, 2000 (1999), 89-105
- Borcke, Heinrich Adrian Graf von: Die brandenburgisch-preussische Marine und die Africanische Compagnie. Nach einer vom Jahre 1755 datirten, in französischer Sprache geschriebenen Manuscripte, Köln 1864
- Dieses Werk ist die deutsche Übersetzung von Hertzberg, Ewald Friedrich von: Histoire de la marine et de la compagnie africaine de Prusse, 1755. Hertzberg war ab 1750 Leiter des preussischen geheimen Kabinettsarchiv und seit 1763 zweiter Staats- und Kabinettsminister unter Friedrich II. gewesen. Eine weitere Übersetzung des gleichen Textes findet sich auch in Pauli, Karl Friedrich: Allgemeine Preussische Staats-Geschichte, samt aller dazu gehörigen Königreichs, Churfürstenthums, Herzogthümer, Fürstenthümer, Graf- und Herrschaften, aus bewährten Schriftstellern und Urkunden bis auf gegenwärtige Regierung. Bd. 7, Halle, 1767. Da die Übersetzung durch Pauli fehlerhaft ist, ich der französischen Sprache jedoch nicht mächtig bin, wurde für diese Arbeit die Übersetzung von Borcke herangezogen.*
- Borkowski, Heinrich: Zur Gründung der kurbrandenburgischen Kriegsflotte. Altpreussische Monatsschrift (AltprMSchr) 36 (1899) [= Preussische Provinzial-Blätter (PreussProvBl) 102], 330-332
- Braudel, Fernand: Sozialgeschichte des 15.-18. Jahrhunderts: Werk in drei Bänden; 1. Bd. Der Alltag, München 1985; 2. Bd. Der Handel, München 1986; 3. Bd. Der Aufbruch zur Weltwirtschaft, München 1986
- Bruchmann, Rainer D. K.: Zur brandenburgischen Kolonialgeschichte: die Insel St. Thomas in der Karibik, in: Hundt, Walter (Hrsg.): Brandenburgische Entwicklungspolitische Hefte 31, Potsdam 1999
- Brübach, Nils: Seefahrt und Handel sind die fürnembsten Säulen eines Estats. Brandenburg-Preussen und der transatlantische Sklavenhandel im 17. und 18. Jahrhundert. in: Zoller, Rüdiger (Hrsg.): Amerikaner wider Willen. Beiträge zu Sklaverei in Lateinamerika, Frankfurt/M. 1994, 11-42
- Brandenburg-Preussen im transatlantischen Sklavenhandel 1685-1715, Magisterarbeit Universität Erlangen Nürnberg, 1988
- Busley, Carl: Kurbrandenburgische Fregatte Friedrich Wilhelm zu Pferde. in: Jahrbuch der Schiffstechnischen Gesellschaft, Bd. 21, Berlin 1920
- Clark, Christopher: Preussen. Aufstieg und Niedergang 1600-1947, München 2007
- Conrad, Andreas: Gebt ihm eine Breitseite. Tagesspiegel vom 12.2.2003

- Die Marine des Grossen Kurfürsten Friedrich Wilhelm von Brandenburg und die erste deutsche Expedition nach West-Afrika. Ein interessantes Stück brandenburgisch-preussischer Geschichte von B.E.K., Leipzig 1895
- Dietrich, Richard (Hrsg.): Politische Testamente der Hohenzollern, München 1981
- Diller, Stephan: Tranquebar. Handelsplatz und Missionsstation (1620-1845). in: Schmitt, Eberhard; Beck, Thomas: Vergleichende europäische Überseegegeschichte Forschungsforum. Berichte aus der Otto-Friedrichs-Universität Bamberg, Bamberg 1992, 43-54
- Duchhardt, Heinz: Europäisch-afrikanische Rechtsbeziehungen in der Epoche des „Vorkolonialismus“. Saeculum 36 (1985), 367-379
- Afrika und die deutschen Kolonialprojekte der 2. Hälfte des 17. Jahrhunderts. Archiv für Kulturgeschichte 68 (1986), 119-133
- Eberstein, Bernd: Preussen und China. Eine Geschichte schwieriger Beziehungen, Berlin 2007
- Eckert, Andreas: Kolonialismus. Frankfurt am Main 2006
- Enders, Andrea: Brandenburg in Afrika. Damals 6/2007, 64-67
- Erdmannsdörffer, Bernhard: Der Grosse Kurfürst, Berlin 1911
- Fenske, Hans: Imperialistische Tendenzen in Deutschland vor 1866. Historisches Jahrbuch 97/98, 1978, 337-383
- Fraunberger, Richard: Die Nacht als Jan Cunny verschwand. in: „Die Zeit“ 8 /2004
- Gieraths, Gunther: Benjamin Raule, Sein Leben und insbesondere seine volkswirtschaftlichen Ansichten. Economisch-historisch jaarboek 10 (1924), 219-301
- Girra, Dagmar: Aufstieg und Fall eines Abenteurers. Berlinische Monatsschrift 8 (5/1999), 60-63
- Grosser Generalstab, Abteilung für Kriegsgeschichte (Hrsg.): Brandenburg-Preussen auf der Westküste von Afrika 1681-1721. Kriegsgeschichtliche Einzelschriften, Berlin 1885 (Voigtländers Quellenbücher 2, Leipzig 1912)
- Gründer, Horst: Eine Geschichte der europäischen Expansion. Von Entdeckern und Eroberern zum Kolonialismus, Leipzig 1998
- Grüneberg, Georg: Aernoult Gijssels van Lier. in: Märkische Allgemeine Zeitung vom 19./20.6.2004
- Günther, Felix: Deutsche Welthandels- und Kolonialprojekte im 17. Jahrhundert. in: Der Kaufmann und das Leben, Beiblatt zur Zeitschrift für Handelswissenschaft und Handelspraxis, Jg. 1, Nr. 8 S. 130, Nr. 9 S. 149, Nr. 10 S. 166
- Hartmann, Peter Claus: Das Heilige Römische Reich deutscher Nation in der Neuzeit 1486-1806, Stuttgart 2005
- Hassert, Kurt: Brandenburg-Preussen als See und Kolonialmacht 1681-1731. Geographische Wochenschrift 3 (1935), 905-917
- Hassing, Herbert: Johann Joachim Becher 1635-1682. Ein Beitrag zur Geschichte des Merkantilismus, Wien 1951
- Hausen: Von der Neigung des Kurfürsten Friedrich Wilhelm für ausländische Litteratur und Handlung, in: Hausens Historisches Portefeuille. Zur Kenntniss der gegenwärtigen und vergangenen Zeit, Wien, Breslau, Leipzig, Berlin 1784, 1-24

- Heinrich, Gerd (Hrsg.): Ein sonderbares Licht in Teutschland. Beiträge zur Geschichte des Grossen Kurfürsten von Brandenburg (1640-1688). Zeitschrift für Historische Forschung, Beiheft 8, Berlin 1990
- Hennig, Klaus J.: Elfenbein für Brandenburg. Der grosse Kurfürst und sein Plan, mithilfe des Herrn Benjamin Raule aus Holland in den Welthandel einzusteigen – und was daraus wurde. in: „Die Zeit“ 20/2001
- Herquet, C.: Zur Geschichte der Brandenburgischen Kriegsmarine. Altpreussische Monatsschrift (AltprMschr) 15, 1878 [= Preussische Provinzial-Blätter (PreussProvBl) 81], 622-624
- Heyck, Eduard: Brandenburgisch-deutsche Kolonialpläne. Aus den Papieren des Markgrafen Hermann von Baden-Baden. Zeitschrift für die Geschichte des Oberrheins 41 (1887), 129-200  
*Heyck ist im Generallandesarchiv Karlsruhe auf den schriftlichen Nachlass Hermann von Badens gestossen und beschreibt in diesem Werk erstmals seit Becher die Pläne zur Gründung einer Brandenburgisch-Kaiserlichen Ostindiencompagnie zu Beginn der 60er Jahren des 17. Jahrhunderts.*
- Hirsch, Ferdinand: Der Grosse Kurfürst und Ostfriesland (1681-1688). Abhandlungen und Vorträge zur Geschichte Ostfrieslands XVIII, Aurich 1914
- Hötsch, Otto: Fürst Johann Moritz von Nassau-Siegen als brandenburgischer Staatsmann. FBPG 19 (1906), 89-113
- Hofmeister, H.: Die maritimen und kolonialen Bestrebungen des Grossen Kurfürsten 1640-1688, Emden 1886 [Archiv für Post und Telegraphie 13 (1885) 18-21]
- Hüttl, Ludwig: Friedrich Wilhelm von Brandenburg, der grosse Kurfürst. München 1981  
*Hüttl akzentuiert in dieser Arbeit den aussenpolitischen Aspekt der Regierungszeit Kurfürst Friedrich Wilhelms, welchen schon seine Zeitgenossen aufgrund seiner häufig wechselnden Bündnisse als „des Heiligen Römischen Reiches Wetterfahne“ verspotteten.*
- Hundt, Michael: „Woraus nichts geworden“. Brandenburg-Preussens Handel mit Persien (1668-1720), in: Beck, Thomas; Gründer, Horst; Reichert, Folker (Hrsg.): Übersee. Kleine Beiträge zu Europäischen Überseegeschichte, Bd. 32, Hamburg 1997
- Jahntz, Katharina: Privilegierte Handelscompagnien in Brandenburg und Preussen. Ein Beitrag zur Geschichte des Gesellschaftsrechts. Schriften zur Rechtsgeschichte 127, Berlin 2006
- Jones, Adam: Double Dutch? A survey of seventeenth-century German sources for West African History. History in Africa 9 (1982), 141-153
- Archival Materials on the Brandenburg African Company. History in Africa 11, 1984, S. 379-389
  - Brandenburg-Prussia and the Atlantic slave trade, in: Actes du Colloque International sur la traite des Noirs, Nantes 1985, 283-298
  - Brandenburg Sources for West-African History 1680-1700. Studien zur Kulturkunde 77, Stuttgart 1985 (mit freundlicher Genehmigung des Autors)
  - Zur Quellenproblematik der Geschichte Westafrikas 1450-1900. Studien zur Kulturkunde 99, Stuttgart 1990
- Jordan, A.: Die Geschichte der brandenburgisch-preussischen Kriegsmarine. In ihren Entwicklungsstufen dargestellt von A. Jordan. Mit Benutzung archivalischer Quellen und ungedruckter Manuscripte, Berlin 1856  
*Dieses Werk ist für die Zeit von 1647-1721 in weiten Teilen eine freie Bearbeitung von Stuhr und wurde aus diesem Grund für die vorliegende Arbeit nicht herangezogen.*



- Kellenbenz, Hermann: Die Brandenburger auf St. Thomas. Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas, Band 2, Köln und Graz 1965, 196-217
- Klien, Ernst: Zeittafel zur deutschen Kolonialgeschichte, München 1941
- Königliche Akademie der Wissenschaften (Hrsg.): Acta Borussica, bearbeitet von Hugo Rachel, Brandenburg-Preussens bis 1713, Bd. 1, Berlin 1911 | Preussens 1713-1740, Bd. 2.1, Berlin 1922 | Preussens 1713-1740, Aktenstücke und Beilagen, Bd. 2.2, Berlin 1922 | Preussens 1740-1786 Erste Hälfte, Bd. 3.1, Berlin 1928 | Preussens 1740-1786 Zweite Hälfte, Bd. 3.2, Berlin 1928 (zitiert als AB, Band, Seite)
- Koltermann, Till Philipp: Zur brandenburgischen Kolonialgeschichte: die Insel Arguin vor der Küste Mauretaniens, in: Hundt, Walter (Hrsg.): Brandenburgische Entwicklungspolitische Hefte 28, Potsdam 1999
- Koser, Reinhold: Der Grosse Kurfürst und Friedrich der Grosse in ihrer Stellung zu Marine und Seehandel. Marine-Rundschau. Monatsschrift für Seewesen (1904), 397-411
- Kretschmar, Johannes: Schwedische Handelskompanien und Kolonisationsversuche im sechzehnten und siebzehnten Jahrhundert. Hansische Geschichtsblätter 17 (1911), 215-246
- Krüger, Horst: Plans for the Foundation of an East India Company in Brandenburg-Prussia in the Second Half of the Seventeenth Century. Veröffentlichungen des deutschen Instituts für Orientforschung der deutschen Akademie der Wissenschaften zu Berlin, 63 (1968), 123-146
- Lademacher, Horst: Die Niederlande und Brandenburg-Preussen : Zur Charakteristik eines west-östlichen Kulturgefälles, in: Hantsche, Irmgard (Hrsg.): Johann Moritz von Nassau-Siegen (1604-1679) als Vermittler : Politik und Kultur am Niederrhein im 17. Jahrhundert, Münster [u.a.] 2005, 13-27
- Lehfeld, Georg: Der Platz an der Sonne. Ein Roman aus Kurbrandenburgs See- und Kolonialgeschichte, Leipzig 1918  
*Verklärte Darstellung der Gründung Gross-Friedrichsburgs in Form eines Romans.*
- Lennert, Gernot: Kolonisationsversuche Brandenburgs, Preussens und des Deutschen Reiches in der Karibik, in: Carreras, Sandra; Maihold, Günther (Hrsg.): Preussen und Lateinamerika: Im Spannungsfeld von Kommerz, Macht und Kultur, Münster u.a. 2004
- Lettenmair, J. G.: Roter Adler auf weissem Feld. Roman der ersten deutschen Kolonie 1683-1717, Berlin 1938  
*Darstellung des „Kampfes von deutschem Wesen und deutschen Blut“ gegen die Holländer vor dem Hintergrund der Geschichte der Brandenburgisch-Afrikanischen Compagnie.*
- Liesegang, Carl: Die Goldgewinnung an der Guineaküste in alter Zeit und die ersten deutschen Bergleute in der brandenburgisch-preussischen Kolonie Gross-Friedrichsburg. Koloniale Rundschau 34 (1943), 57-72
- Lopez, Marilia P. L. dos Santos: Afrika. Eine neue Welt in deutschen Schriften des 16. und 17. Jahrhunderts. Stuttgart 1992
- Martin, Bernd.: Aussenhandel und Aussenpolitik Englands unter Cromwell. Historische Zeitschrift 218 (1974), 571-592
- Mattiesen, Otto Heinz: Die Kolonial- und Überseepolitik der kurländischen Herzöge im 17. und 18. Jahrhundert. Stuttgart 1940

- Matz, Klaus-Jürgen: Das Kolonialexperiment des Grossen Kurfürsten in der Geschichtsschreibung des 19. und 20. Jahrhunderts. in: Heinrich, Gerd (Hrsg.), Ein sonderbares Licht in Teutschland. Beiträge zur Geschichte des Grossen Kurfürsten von Brandenburg (1640-1688), Zeitschrift für Historische Forschung, Beiheft 8, Berlin 1990, 191-202
- Meinardus, Otto: Beiträge zur Geschichte der Handelspolitik des Grossen Kurfürsten. Historische Zeitschrift 66 (1891), 444-495
- Eigenhändige Briefe des Grossen Kurfürsten an Johann Moritz von Nassau. FBPG 19 (1906), 115-155
- Meuss, Johann Friedrich: Friedrich der Grosse und die Gründung der Seehandlung, Marine-Rundschau, Monatsschrift für Seewesen (1912), 220-231
- Mieck, Ilja: David und Goliath. Frankreich und Brandenburg als koloniale Konkurrenten zur Zeit Ludwig XIV., in: Engler, Winfried (Hrsg.): Frankreich an der freien Universität. Geschichte und Aktualität. Zeitschrift für französische Sprache und Literatur, Beihefte NF 23, Stuttgart 1997, 36-57
- Miehe, Martin: Die brandenburg-preussischen Ostindienkompanien und ihr Scheitern, Semesterarbeit an der Humboldt-Universität zu Berlin, 2000
- Mittenzwei, Ingrid; Herzfeld, Erika: Brandenburg-Preussen 1648-1789. Das Zeitalter des Absolutismus in Wort und Bild, Köln 1987
- Mörner, Theodor von: Kurbrandenburgs Staatsverträge von 1601-1700, Berlin 1867
- Mülverstedt, George Adalbert von: Die brandenburgische Kriegsmacht unter dem Grossen Kurfürsten. Quellenmässige Darstellung aller einzelnen, in der Zeit von 1640 bis 1688 bestehenden kurbrandenburgischen Regimente und sonstigen selbständigen Truppenkörper nebst den Festungen, der Marine etc.; mit einer Beigabe bisher ungedruckter Urkunden, sowie von 127 Ranglisten und Musterrollen, Magdeburg 1888
- Mun, Thomas: Englands Treasure by Forraign Trade or The Ballance of our Forraign Trade is The Rule of our Treasure, London 1664
- Nagel, Jürgen G.: Die Brandenburgisch-Africanische Compagnie: Ein Handelsunternehmen. Scripta mercaturae 30 (1996) 1., 44-94
- Abenteuer Fernhandel. Die Ostindienkompanien, Darmstadt 2007
- Neumann, Hans-Joachim: Friedrich Wilhelm der Grosse Kurfürst, Berlin 1995
- Nöldeke, Hartmut: Die Fregatte „Friedrich Wilhelm zu Pferde“ und ihr Schiffs-Chirurg. in: Deutsche Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte (Hrsg.): Schiff und Zeit Spezial, Herford 1990
- Nöldeke, Ingeborg: Einmal Emden-Berlin und zurück im Frühjahr 1683. Die Reise des Reichsfreiherrn Dodo II. zu Innhausen und Knyphausen auf Lütetsburg in Ostfriesland als Präsident der ostfriesischen Landstände im Frühjahr 1683 nach Berlin an den Hof des Kurfürsten Friedrich Wilhelm von Brandenburg, berichtet von einem ungenannten Begleiter. Schriften des Vereins für die Geschichte Berlins, Heft 64, Berlin und Bonn 1989
- Opgenoorth, Ernst: „Ausländer“ in Brandenburg-Preussen. Als leitende Beamte und Offiziere 1604-1871. Jahrbuch der Albertus-Universität Königsberg, Beiheft XXVIII (1967)
- Der grosse Kurfürst, das Reich und die europäischen Mächte, in: Hauser, Oswald (Hrsg.): Preussen, Europa und das Reich, Neue Forschungen zur brandenburgisch-preussischen Geschichte 7, Köln und Wien 1987, 19-31

- Ordemann, Walter: Zwei Freiherren von der Ems in Kurbrandenburgischen Diensten. – Eberhard von Danckelmann und Dodo II. zu Inn- und Knyphausen. Jahrbuch des Emsländischen Heimatbundes 26 (1980), 24-41
- Osterhammel, Jürgen: Kolonialismus. Geschichte, Formen, Folgen<sup>5</sup>. München 2006
- Petsch, Kurt: Seefahrt für Brandenburg-Preussen 1650-1815. Geschichte der Seegefechte, überseeischen Niederlassungen und staatlichen Handelskompanien, Osnabrück 1986
- Pflugk-Harttung, Julius von: Brandenburgische Urkunden in Wien. Historisches Jahrbuch 21 (1900), 757-758
- Pietschmann, Horst: Der atlantische Sklavenhandel bis zum Ausgang des 18. Jahrhunderts. Historisches Jahrbuch 107 (1987), 122-133
- Poppinga, Reemt Reints: Benjamin Raule. Ein Niederländer macht Emden zum Überseehafen. in: Schiff und Zeit 17, Herford 1983, 52-56
- Poten, Bernhard von: Artikel „Benjamin Raule“, in: Historische Kommission bei der königlichen Akademie der Wissenschaften (Hrsg.): Allgemeine Deutsche Biographie (ADB), Bd. 27, 1888 (Neudruck Berlin 1970), 398-401
- Pufendorf, Samuel von: De Rebus Gestis Friderici Wilhelmi Magni Electoris Brandenburgici Commentariorum Libri Novendecim, 1695 (Lib. 18, § 32, De navigatione Societatis Afric. Brandenb. in Guineam)
- Sehr oberflächliche Darstellung des Einstiegs Kurfürst Friedrich Wilhelms in den atlantischen Dreieckshandel, welche die Vorgeschichte(n) auch an anderer Stelle nicht erwähnt und schon 1685 endet. Aus diesem Grund wurde dieses Werk bei der vorliegenden Arbeit nicht verwendet.*
- Poppe, Kurt: Benjamin Raule. General-Direktor der kurbrandenburgischen Marine in Koberg. Monatsblätter der Gesellschaft für pommersche Geschichte und Altertumskunde 52 (1938) Nr. 12
- Rabe, Hannah: Aktienkapital und Handelsinvestitionen im Überseehandel des 17. Jahrhunderts. VSWG 49 (1962), 320-368
- Rachel, Hugo: Der Merkantilismus in Brandenburg-Preussen. FBPG 40 (1927), 221-266  
- Benjamin Raule. in: Brandenburgische Jahrbücher 11 (1938) 79-84
- Radtke, Wolfgang: Die preussische Seehandlung zwischen Staat und Wirtschaft in der Frühphase der Industrialisierung, Berlin 1981
- Raule, Benjamin: Deduction Von einem Neuen Admiralitets und Commertz Collegio In den dreyen Chur-Brandenburgischen See- und Handel-Stätten Collberg/ Königsberg und Müm[m]el/ auffzurichten / Gestellet durch den Herren Benjamin Raule/ und dabey gefüget einige Considerations oder Remarques durch C. P. Anfangs in Holländischer Sprache gedruckt ins Gravenhage/ Nun ins Hochdeutsche übersetzt ..., Königsberg 1680
- Rella, Christoph: „Im Anfang war das Fort“. Europäische Fortifizierungspolitik in Guinea und Westindien 1415-1815. Expansion-Fortifikation-Kolonisation, Dissertation an der Universität Wien, 2008
- Richter, Julius Wilhelm Otto: Benjamin Raule der General-Marine-Direktor des Grossen Kurfürsten. Ein vaterländisches Zeit- und Charakterbild aus der zweiten Hälfte des siebzehnten Jahrhunderts, Jena 1901

- Die brandenburgische Kolonie Gross-Friedrichsburg und ihr Begründer Otto Friedrich von der Groeben. Eine Erzählung aus der Wende des 17. und 18. Jahrhunderts. Deutsche Seebücherei 14, Altenburg 1907
- Ring, Victor: Asiatische Handlungscompanien Friedrichs des Grossen. Ein Beitrag zur Geschichte des preussischen Seehandels und Aktienwesens, Berlin 1890
- Rödel, Walter G.: Der Malteserorden in der Karibik (1651-1665). VSWG 72 (1985), 193-207
- Rohrschneider, Michael: Johann Moritz von Nassau-Siegen als Scharnier zwischen niederländischer und kurbrandenburgischer Aussenpolitik, in: Hantsche, Irmgard (Hrsg.): Politik und Kultur am Niederrhein im 17. Jahrhundert. Johann Moritz von Nassau-Siegen (1604-1679) als Vermittler, Münster [u.a.] 2005, 187-205
- Saring, Hans: Churbrandenburgische Schifffahrt, in: Landeshauptmann der Provinz Brandenburg (Hrsg.): Brandenburgische Jahrbücher. Schriftenreihe für Natur- und Landwirtschaftsschutz / Geschichtsforschung / Archivwesen / Boden- und Baudenkmalpflege / Volkskunde / Heimatmuseen, 11 (1938)
- Sbrik, Heinrich von: Zur Lebensgeschichte des Forschungsreisenden Jean-Baptiste Tavernier. Historische Zeitschrift 167 (1943), 29-40
- Schäfer, Dietrich: Der Kampf um die Ostsee im 16. und 17. Jahrhundert. Historische Zeitschrift 83 (1899), 423-446
- Schiemann, Theodor: Briefe des Grossen Kurfürsten an seinen Schwager Herzog Jacob von Kurland und seine Schwester Luise Charlotte von Kurland. FBPG 10 (1898), 325-337
- Schindling, Anton: Kurbrandenburg im System des Reiches während der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts. Eine Problemskizze, in: Hauser, Oswald (Hrsg.): Preussen, Europa und das Reich. Neue Forschungen zur brandenburgisch-preussischen Geschichte 7, Köln und Wien 1987, 33-46
- Schmidt, Günther: Schiffe unterm Roten Adler, Rostock, 1986
- Schmidt, Hans: Der Aufstieg Brandenburg-Preussens vom Grossen Kurfürsten bis zu Friedrich Wilhelm I. in: Vogt, Martin (Hrsg.), Deutsche Geschichte, 4Stuttgart und Weimar 1997, 248-258
- Schmidt, Werner: Friedrich I. Kurfürst von Brandenburg König in Preussen. München 2004
- Schmitt, Eberhard: Der englisch-niederländische Vertrag von 1619 über das ostindische Handelsmonopol. Periplus, Jahrbuch für aussereuropäische Geschichte 1 (1991) 51-68
- Die brandenburgischen Überseehandelskompanien im XVII. Jahrhundert. in: Deutsche Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte (Hrsg.): Schiff und Zeit 11 (1980), 6-20  
*Der selbe Artikel auf Englisch in: Blussé, Leonard; Gaastra, Femme (Hrsg.): Companies and Trade: Essays on Overseas Trading Companies during the Ancien Régime. Leiden 1981, 159-176*
- Schmoller, Gustav: Ein Projekt von 1658, den Grossen Kurfürsten zu deutschen Reichs-admiral zu erheben. Märkische Forschungen 20 (1887), 131-148
- Schöllgen, Gregor: Sicherheit durch Expansion? Die aussenpolitischen Lageanalysen der Hohenzollern im 17. und 18. Jahrhundert im Licht des Kontinuitätsproblems in der preussischen und deutschen Geschichte. Historisches Jahrbuch 104, 1984, 22-45

- Schoepp, Meta: Benjamin Raule. Der Roman der Gründung der kurbrandenburgischen Marine, Hamburg 1934  
*Meta Schoepp stellt in diesem Werk romanhaft das Lebens und Wirkens von Benjamin Raule dar.*
- Schramm, Percy Ernst: Deutschland und Übersee. Der deutsche Handel mit den anderen Kontinenten insbesondere Afrika von Karl V. bis zu Bismarck. Ein Beitrag zur Geschichte der Rivalität im Wirtschaftsleben, Braunschweig 1950
- Schück, Richard: Brandenburg-Preussens Kolonial-Politik unter dem Grossen Kurfürsten und seinen Nachfolgern 1647-1721, 2 Bde., Leipzig 1889 (Bd. 1: Darstellung, Bd. 2: Urkunden und Aktenstücke; zitiert: Schück, Kolonialpolitik I resp. II)  
*Sehr systematische und allen wissenschaftlichen Ansprüchen genügende Darstellung der Handelsunternehmung Kurfürst Friedrich Wilhelms. Hervorzuheben sind das umfangreiche Literaturverzeichnis zu diesem Thema und die im 2. Band abgedruckten Urkunden und Aktenstücke. Die Glorifizierung Kurfürst Friedrich Wilhelms, der insbesondere im Vorwort durchscheinende Nationalstolz sowie der Kolonialenthusiasmus fallen in der Darstellung kaum ins Gewicht.*
- Schulin, Ernst: Die vorindustrielle Epoche der europäischen Expansion. Einige Überlegungen zur Kolonialgeschichte der frühen Neuzeit, in: Fenske, Hans; Reinhard, Wolfgang; Schulin, Ernst (Hrsg.): Historia Integra. Festschrift für Erich Hassinger zu 70. Geburtstag, Berlin 1977, 79-95
- Schwenk, Herbert: Brandenburg-Preussens Seemachtsgelüste. in Berlinische Monatschrift 1/1999, 11-18
- Semler, Johann Salomo: Allgemeine Geschichte der Ost- und Westindischen Handlungsgesellschaften in Europa. 2 Bde aus dem englischen übersetzt, Halle 1764
- Sicken, Bernhard: Heeresaufbringung und Koalitionskriegführung im Pfälzischen und im Spanischen Erbfolgekrieg. in: Duchhardt, Heinz (Hrsg.): Rahmenbedingungen in Handlungsspielräume europäischer Aussenpolitik im Zeitalter Ludwigs XIV. Zeitschrift für historische Forschung, Beiheft 11, Berlin 1991, 89-134
- Sieveking, Heinrich: Die Glückstädter Guineafahrt im 17. Jahrhundert. Ein Stück deutscher Kolonialgeschichte. VSWG 30 (1937), 19-71
- Sonntag, Johannes-Hendrik: Die preussische Wirtschaftspolitik in Ostfriesland 1744-1806/1813-1815 unter besonderer Berücksichtigung der Stadt Emden und des Emsverkehrs, Aurich 1987
- Stelzer, Hans Georg: „Mit herrlichen Häfen versehen“, Brandenburg-preussische Seefahrt vor 300 Jahren, Frankfurt/M. u.a. 1981
- Stribrny, Wolfgang: Der Weg der Hohenzollern<sup>2</sup>, Limburg an der Lahn 2005
- Stubenrauch: Das Kurbrandenburgische Fort Gross-Friedrichsburg in Guinea. Bericht über den Besuch desselben durch die Offiziere S. M. Schiff „Sophie“; erstattet an den Chef der Kaiserlichen Admiralität, Berlin 1884
- Stuhr, Peter Feddersen: Die Geschichte der See- und Kolonialmacht des Grossen Kurfürsten Friedrich Wilhelm von Brandenburg in der Ostsee, auf der Küste von Guinea und auf den Inseln Arguin und St. Thomas, aus archivalischen Quellen dargestellt, Berlin 1839  
*Dieses Werk ist in der Heranziehung und Auswertung der - wie Schück überzeugend zeigt - damals durchaus noch vorhandenen Quellen und Urkunden mangelhaft, für die Zeit zwischen 1653-1675 fehlt die Quellenarbeit gänzlich.*
- Szymanski, Hans: Brandenburg-Preussen zur See 1605-1815. Ein Beitrag zur Frühgeschichte der deutschen Marine, Leipzig, 1939

- Teicher, Konrad: Die Eisengewinnung in Brandenburg aus heimischen Lagerstätten. Jahrbuch für brandenburgische Landesgeschichte 28, 1977, 24-59
- Ullmann, Mathias: Brandenburger in Afrika. Texte zur brandenburgisch-preussischen Kolonialgeschichte. in: Hundt, Walter (Hrsg.): Brandenburgische Entwicklungspolitische Hefte 3, Potsdam 1992
- Urkunden und Actenstücke zur Geschichte des Kurfürsten Friedrich Wilhelm von Brandenburg. Veranlasst durch Kaiser Friedrich als Kronprinzen von Preussen, hrsg. von der Preussischen Kommission bei der Preussischen Akademie der Wissenschaften, 23 Bde., Berlin 1864-1930 (zitiert: UA, Band, Seite).
- van der Heyden, Ulrich: Rote Adler an Afrikas Küste. Die brandenburgisch-preussische Kolonie Grossfriedrichsburg in Westafrika, Berlin 2001
- van der Heyden, Ulrich; Zeller, Joachim (Hrsg.): „... Macht und Anteil an der Weltherrschaft“. Berlin und der deutsche Kolonialismus. Münster 2005
- Vogt, Martin: Brandenburg in Übersee. Die Kolonialpläne deutscher Fürsten im 17. Jahrhundert, in: Entdeckungen und frühe Kolonisation. Schriftenreihe Wissenschaft und Technik der TH Darmstadt, 1993, 345-380
- Voigt, Christoph.: Reliquien und Erinnerungen aus der Zeit der kurbrandenburgischen Marine, in: Brandenburgia. Monatsblatt der Gesellschaft für Heimatkunde der Provinz Brandenburg zu Berlin 20, (1911/12), 105-126
- Die Gründung von Gross-Friedrichsburg in epischer Darstellung. in: Zeitschrift für Kolonialpolitik, Kolonialrecht und Kolonialwirtschaft 14 (7/1912), 413-430
  - Über die Abmessungen kurbrandenburgischer Kriegsschiffe. in: Überall 3 (1914/15), 188
  - Gross-Friedrichsburg und sein Begründer Otto Friedrich von der Groeben, in: Illustrierter deutscher Flottenkalender, Minden 1917, 132-143
  - Von der Flagge Kurbrandenburgs. in: Marine-Rundschau, Berlin 1933, 366-370
- Vollberg, Heinrich: Deutsche Kolonialbestrebungen in Südamerika nach dem Dreissigjährigen Kriege. Insbesondere die Bemühungen von Johann Joachim Becher. Dissertation an der Universität Köln, Köln und Wien 1977
- von der Groeben, Otto Friedrich: Guineische Reise-Beschreibung, Marienwerder 1694. Nachdruck, Leipzig 1907
- Walter, Rolf: Geschichte der Weltwirtschaft. Eine Einführung, Köln 2006
- Weindl, Andrea: Die Kurbrandenburger im „atlantischen System“, 1650-1720 in: Wentzlaff-Eggebert, Christian; Traine, Martin (Hrsg.): Arbeitspapiere zur Lateinamerikaforschung II-03, Köln 2003 (mit freundlicher Genehmigung der Autorin und der Herausgeber)
- Wengenroth, Ulrich: Deutsche Wirtschafts und Technikgeschichte seit dem 16. Jahrhundert. in: Vogt, Martin (Hrsg.), Deutsche Geschichte, Stuttgart/Weimar 1997, 312-396
- Zeuske, Michael; Ludwig, Jörg: Amerikanische Kolonialwaren und Wirtschaftspolitik in Preussen und Sachsen: Prolegomena (17./18. und frühes 19. Jahrhundert). Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas 32 (1995), 257-301