

Wiedergeburt symbolisieren. In einer größeren Arbeit im selben Heft beschreibt Frau Pellech „Religious Motives for Death and Rebirth from the Neolithic till Presence all over the World“ (S. 81–105). Besonders betont wird, daß gleichbleibende religiöse Symbole über einen Zeitraum von über 15.000 Jahren weltweit nachgewiesen werden können. „Anhand dieser Motive ist es auch möglich, frühe menschliche Wanderungen in ihrer zeitlichen Abfolge zu erkennen“ (S. 105).

In Band 1, Nr. 6, 2001, berichtet Josefina Huppertz über „Forgotten Routes Used by Oceaongoing Vessels to Navigate the World's Seas“ (S. 18–37). Die Höhlenkunst im Paläolithikum ist in Malereien der Aborigines des 20., ja 21. Jahrhunderts lebendig geblieben und läßt weltweite kulturelle Zusammenhänge erkennen. – Funde in Amerika bezeugen Anlandungen asiatischer Seefahrer über den Pazifik weit vor Christi Geburt. Wie bedeutend diese pazifischen Verbindungen sind, hat in Band 2, No. 8, Oktober–Dezember 2001, Masaaki Kimura mit seinen Untersuchungen der „Discovery of Submarine Pyramids off Yonaguni in Japan“ (S. 6–36) bestätigt. In dem Abschnitt „Rock Art Monument“ wird eine submarine Statue beschrieben, die den „Moai“ der Osterinsel gleicht. Andere Plastiken weisen sogar nach Nazca in Peru hin, Beweise asiatisch-pazifischer Kulturbeziehungen. So werden die Hefte der Zeitschrift „Migration & Diffusion“ uns auch künftig mit mannigfachen, weltweiten Kulturverbindungen überraschen.

Josefine Huppertz

STEPHAN DILLER, *Die Dänen in Indien, Südostasien und China (1620–1845)*. (South China and Maritime Asia, 8). Wiesbaden: Harrassowitz Verlag, 1999. 430 Seiten, € 99,-. ISBN 3-447-04123-4

MARTIN KRIEGER, *Kaufleute, Seeräuber und Diplomaten. Der dänische Handel auf dem Indischen Ozean (1620–1868)*. (Wirtschafts- und Sozialhistorische Studien, 8). Köln-Weimar-Wien: Böhlau Verlag, 1998. 278 Seiten, € 34,50. ISBN 3-412-10797-2

Die wirtschaftlichen Aktivitäten der Dänen im Indischen Ozean sind, im Gegensatz zu dem Interesse an den beiden großen europäischen Konkurrenzunternehmen der English East India Company (EIC) und der Vereinigten Oostinischen Compagnie (VOC), kaum auf ein internationales Forschungsinteresse gestoßen. Lediglich das Standardwerk von Ole Feldbaek, *India Trade under Danish Flag, 1772–1808. European Enterprise and Anglo-Indian Remittance and Trade*, Odense and Copenhagen 1969, sowie zahlreiche einschlägige Aufsätze von ihm wie auch von Femme Gaastra behandeln den Themenkomplex eingehend. Um so erfreulicher, dass nun zwei Publikationen vorliegen, die sich umfassend mit der Geschichte der Dänen im Indischen Ozean auseinandersetzen und dabei nicht nur die neuesten Forschungsergebnisse heranziehen, sondern auch auf umfangreichen Quellenstudien basieren.

Während Diller eine Gesamtdarstellung bzw. nach eigener Aussage eine Überblicksstudie der dänischen Handelsaktivitäten liefern möchte und sein Buch allein aufgrund des hundertseitigen Anhangs auch als Nachschlagewerk benutzt werden kann, konzentriert sich Krieger pointiert auf den innerasiatischen Handel der Dänen. Nach Diller können grob vier Phasen wirtschaftlicher Unternehmungen unter drei verschiedenen dänischen Handelsgesellschaften unterschieden werden: 1616–1650,

als es zur Gründung der Niederlassung Tranquebar an der indischen Coromandelküste kam, 1670–1732, als die Gründung der zweiten Asiengesellschaft kurzfristigen neuen Schwung in den dänischen Asienhandel brachte, 1732–1806 und 1807–1845, die den Zeitraum der dritten Kompanie umfasst und einen letzten Aufschwung markiert sowie die Gründe des endgültigen Untergangs aufzeigt. Wie bei allen europäischen Handelsgesellschaften hat die Leitung des Unternehmens sichtlich Schwierigkeiten mit dem Privathandel seiner Angestellten. Sie ist aber weitsichtig genug, diesen mit Einschränkungen zuzulassen, da er sonst völlig unkontrolliert und letztlich zum Schaden des Unternehmens stattfinden würde, wie das Beispiel der VOC zeigt.

Besonderes Gewicht legt Diller auf die dritte Phase, in der die dänische Handelsgesellschaft nicht nur nach 1772 den Privathandel für Angestellte zulässt, sondern auch neue Verbindungen mit Malabar an der Westküste Indiens und in Bengalen aufbauen kann sowie in die direkten Handelsbeziehungen zu China einsteigt und die Hälfte ihres Kapitals in diesen Handelszweig investiert. Hierin sind die Dänen so innovativ wie die EIC, die ebenfalls in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts den Teehandel mit den Chinesen in Kanton direkt betreiben, im Unterschied zur VOC, die dies versäumt und bald den Anschluss an das höchst einträgliche Geschäft verliert. Auch nach dem offiziellen Verkauf der dänischen territorialen Besitzungen in Asien an Großbritannien floriert der dänische Handel mit China noch bis zum Ende des 19. Jahrhunderts, ein interessanter Umstand, den Diller durchaus hätte näher erläutern sollen. Abgesehen von diesen Aktivitäten verschaffen der Schmuggel und die Piraterie den Dänen im Indischen Ozean erkleckliche Einkünfte, vor allem zwischen 1641 und 1674, als die Seeräuberi nicht nur der bestimmende Wirtschaftsfaktor wird, sondern die fast ausschließliche finanzielle Einkommensquelle der Dänen in Tranquebar ist. Letztlich gereichen die Kaperfahrten den Dänen nicht zum Vorteil, da sie das Vertrauen der arabischen und indischen Handelspartner verlieren. Laut Krieger erliegt in den 29 Jahren zwischen 1639 und 1668 der interkontinentale Handel nahezu vollständig, und die Dänen müssen sich auf den innerasiatischen *country-trade* konzentrieren. Den Mangel an Kapital und die erzwungene Selbstständigkeit wandeln die Dänen letztlich in erfolgreiche Aktivitäten um. Erstaunlich bleibt die unterschiedliche Interpretation beider Autoren über die Art der Handelskontakte und das Handelsgeschehen in dem fast identischen Zeitraum.

Dass die fast strikt eingehaltene Neutralität der Dänen im Kriegskonzert der europäischen Mächte letztlich zum großen Vorteil des Unternehmens gereichte, darin sind sich beide Autoren einig. Die Dänen transportieren in Zeiten des Krieges Waren für die Franzosen, Niederländer und Briten und schlagen als Kriegsgewinnler stattlichen Profit aus den militärischen Konflikten Europas. So sind denn auch der amerikanische Unabhängigkeitskrieg (1775–1783) und die unmittelbare Nachkriegsperiode sowie die ersten Koalitionskriege in Europa gegen das revolutionäre Frankreich (1795–1801) die Blütejahre des dänischen Handels im Indischen Ozean und im Interkontinentalhandel. Beide Autoren sehen in der Aufgabe der Neutralität einen entscheidenden Faktor für den dann rapide einsetzenden Rückgang der dänischen Handelsaktivitäten nach 1807, obgleich Diller zu Recht darauf verweist, dass der Niedergang der Handelsgeschäfte bereits vor dem Verzicht auf die Neutralität zu beobachten war.



So hilfreich Dillers Gesamtüberblick für eine erste Orientierung auch sein mag, so verwirrend ist die Umständlichkeit des Stils, die Abundanz von Details wie Schifffahrtslisten wie auch der Überreichtum an Quellen. Widersprüchliche Aussagen in Bezug auf das ursprüngliche Startkapital fallen schon kaum mehr ins Gewicht und drohen bei der Faktenfülle fast unterzugehen. Auffällig ist bei beiden Autoren das Versäumnis, die vorgenommene Periodisierung plausibel zu begründen. Während Krieger das Ende des Untersuchungszeitraumes auf 1868 legt, als der damalige König Dänemarks feststellt, die Nikobaren gehörten nicht mehr zum dänischen Hoheitsgebiet, begrenzt Diller seine Betrachtung mit dem Jahr 1845 und der Übergabe der dänischen Niederlassungen an die Briten. Der fortgeführte Chinahandel hätte aber bei der Terminierung des Untersuchungszeitraumes unbedingt berücksichtigt werden müssen, so dass es sich wieder einmal zeigt, wie fragwürdig so offensichtliche Ereignisse wie der Verkauf von Territorien oder die Verlautbarung eines Monarchen für die Zäsursetzung bei historischen Prozessen ist.

Leichter zugänglich ist zweifelsohne Kriegers Studie, obgleich auch sie gelegentlich in allzu detailreichen Schilderungen versinkt, wie beispielsweise im Fall der minutiös genauen Nachzeichnung der Eroberung der Nikobaren, was eventuell auf einen erfreulich umfassenden und gut erhaltenen Quellenbestand zurückzuführen ist; die Inseln an sich waren aber recht unerheblich für den dänischen Handel. Gravierender ist es jedoch, die Bedeutung des Chinahandels als letztlich einzig lukrative Einnahmequelle des dänischen Handels in Asien derart zu unterschätzen und stattdessen zu sehr dem *country-trade* verhaftet zu bleiben. Bedauerlicherweise kommt denn auch Krieger zu keinen eigentlich neuen Ergebnissen in Bezug auf die etablierte Forschungsmeinung. Wohl weil beide Autoren oftmals dasselbe Archivmaterial benutzten, gilt Gleiches im Wesentlichen auch für die Untersuchung Dillers, der die Forschungsergebnisse Ole Feldbaeks in der Hinsicht bestätigt, dass die Dänen deshalb so erfolgreich im Asienhandel waren, weil sie eine stattliche Anzahl an gewinnbringenden Rückfahrten nach Europa zuwege brachten. Viel Neues ist also mit beiden Büchern nicht geleistet worden.

Michael Mann

IAN J. KERR (ed.), *Railways in Modern India*. (Oxford in India Readings: Themes in Indian History). New Delhi: Oxford University Press, 2001. XVII + 356 pages, 5 maps, Rs. 625.00. ISBN 0-19-564825.

Can only scholars who have preserved a boyish fancy for ancient railways or suffer from a perverse and outmoded interest in hard-core economic history be tempted to indulge in the study of railway development in South Asia? You may possibly be more inclined to answer this question in the negative after reading a recently published volume in OUP India's 'Themes in Indian History' series. The idea of this excellent series is to introduce non-specialist readers to central themes of South Asian history by way of republishing a collection of carefully chosen scholarly contributions. The themes selected have usually long been a subject of historical research or have become a focus of historiography more recently. Indian railway history is, however, a subject that *ceased* to be a major topic of historical research after the 1980s when linguistic and culturalist 'turns' led scholars away from ma-