

Citation style

Epkenhans, Michael: review of: Julia Angster, Erdbeeren und Piraten. Die Royal Navy und die Ordnung der Welt 1770–1860, Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht, 2012, in: Neue Politische Literatur, 60 (2015), 1, p. 109-110, DOI: 10.15463/rec.2138698626, downloaded from recensio.net

First published:

<http://www.ingentaconnect.com/contentone/plg/npl/2015/000...>

neue politische literatur

Berichte aus Geschichts- und Politikwissenschaft

copyright

This article may be downloaded and/or used within the private copying exemption. Any further use without permission of the rights owner shall be subject to legal licences (§§ 44a-63a UrhG / German Copyright Act).

Herkunft, die seemännische Tätigkeit und die familiäre Bindungslosigkeit. Daraus entwickelten die Piraten ihr eigenes Rechtssystem, bestanden auf einer egalitären, wenn auch instabilen Sozialordnung und lebten später an Land in Piratengemeinschaften. Sie kooperierten als Seeleute auf dem gemeinsamen internationalen Arbeitsmarkt, wurden nicht länger durch Gesetze diszipliniert und schufen sich ein eigenbestimmtes soziales Dasein weit weg von traditioneller Autorität. Der Atlantik bot die Möglichkeit für das Aufkommen radikaler Ideen.

Die Seeleute auf den Atlantik, die versklavten Afrikaner und die multiethnisch zusammengewürfelten Besatzungen sieht Rediker in Kapitel V als „revolutionäre Agenten“ der zukünftigen amerikanischen Revolution. Ihr kollektives Verhalten wirkte in den 1760er und 1770er Jahren nicht nur zurück auf das amerikanische Festland in Form von rebellischen Aktionen in den Häfen, sondern verbreitete sich in die Karibik und zurück nach Westafrika. Die revolutionäre Krise destabilisierte die koloniale Zivilgesellschaft und „pushed America towards the world's first modern colonial war for liberation“ (S. 90).

Die afrikanischen Sklaven rebellierten und wurden von Gefangenen zu Schiffskameraden, wie in Kapitel VI dargestellt. Die Formen des Widerstandes reichten von der Nahrungsverweigerung, die zum Tode führte, bis zum den Sprung über die Bordwand in den sicheren Tod. Dabei spielte die Vorstellung des „Going Home to Guinea“ eine wichtige Rolle. Viele derjenigen, die in Rebellion gegen die Zustände an Bord den Tod akzeptierten, taten dies in dem in Westafrika weitverbreiteten Glauben an die Heimkehr in ihr Geburtsland. Häufig wurden Familien und Dorfbewohner auseinandergerissen, was auch dazu führte, dass sich die Sklaven auflehnten. In dieser Situation der Verzweiflung bildete sich ein Gemeinschaftsgefühl, das den Mut zur Revolte gegen die Kapitäne und die Kaufleute förderte, die darauf mit bewusstem Terror antworteten. „To the many roles played by the slave ship captain in the burgeoning capitalist economy of the Atlantic must be added another: terrorist“ (S. 141). Das letzte Kapitel nimmt die Rebellion der Besatzung des Schoners AMISTAD im Jahre 1839 auf, ein Thema, dem der Autor bereits eine eigenständige Monographie gewidmet hatte. Die Revolte schwarzer Sklaven hatte die Ermordung des weißen Kapitäns zur Folge. Die 49 Afrikaner erzwangen somit ihre Freiheit. Der Fall wurde in der amerikanischen Presse vielfach beschrieben – nicht frei von Sensationslust. Die weitreichende

Bedeutung der juristischen Behandlung des Falles lag in dem Freispruch der schwarzen Sklaven von der Piraterie durch den Supreme Court im März 1841. Die Rebellen waren weder Eigentum der Händler noch waren sie Piraten. Offiziell waren sie nun freie Menschen. Dieses Urteil und die geänderte öffentliche Meinung stärkten den Kampf der Abolitionisten gegen die Sklaverei und förderten somit auch ihre Abschaffung.

Redikers Forschungen bieten ein überzeugendes Plädoyer für die Berücksichtigung der Erfahrungen der Seeleute, Sklaven, Piraten und multiethnischen Besatzung in der Segelschiffsära. Das Aufkommen des Kapitalismus und der Handelsimperien von oben provozierten den Widerstand dagegen von unten. Ebendieser Aspekt der Geschichte des Schiffsverkehrs auf dem Atlantik ist bislang kaum genügend erforscht worden, weil man diese Ära überwiegend aus der Perspektive des weißen Mannes, der weißen Elite und der Besitzer der nationalen Flotten betrachtet hat.

Loxstedt

Lars U. Scholl

Die Royal Navy als Ordnungsrahmen

Angster, Julia: Erdbeeren und Piraten. Die Royal Navy und die Ordnung der Welt 1770–1860, 345 S., Vandenhoeck & Ruprecht, Göttingen 2012.

Die Royal Navy gehört zweifellos zu den am besten erforschten Themen der englischen Geschichte. Schließlich hätte es das britische Empire, das über zwei Jahrhunderte die Welt dominieren sollte, ohne diese und deren Überlegenheit über alle Gegner nicht gegeben. Eigentlich, so sollte man meinen, dürften es daher kaum Neues zu erforschen geben. Die Studie von Julia Angster, einer Tübinger Habilitationsschrift, macht allerdings deutlich, dass davon keine Rede sein kann. Im Gegenteil, der von ihr gewählte kulturgeschichtliche Zugriff zeigt, dass es viele Aspekte gibt, die einen ganz anderen Blick auf deren Geschichte zeigen.

Worum geht es der Autorin also? In Anlehnung an die neuere Imperialismusforschung untersucht sie die Grundlagen des zweiten britischen Empire. Diese, so betont Angster zu Recht, habe auf „weiche(n) Formen“ der Machtausübung beruht. Damit meint sie ein Netzwerk von Wegen und Stützpunkten, Kommunikationsverbindungen

und Einflussphären, in denen Händler, Finanziers, Konsuln, Missionare und Marineoffiziere die wesentlichen Akteure waren, „staatliche und gesellschaftliche Kräfte also parallel oder gemeinsam aktiv waren“ (S. 9). Ein wesentlicher Bestandteil dieser Form der Machtausübung war der „ungehinderte Zugang zu allen Weltgegenden, die Möglichkeit der Präsenz vor Ort und die Fähigkeit, Einfluss auf Verhältnisse zu nehmen, die nicht in den unmittelbaren eigenen Herrschaftsbereich fielen“ (ebd.). Doch ohne einen Ordnungsrahmen wäre dies alles nicht möglich gewesen. Diesen Rahmen, der kultureller und rechtlicher Natur war, beschreibt die Verfasserin in ihrer sehr gut, manchmal regelrecht spannend zu lesenden Studie.

Dabei widmet sie sich zunächst der Royal Navy. Organisation und Verwaltung, das Schiff als die kleinste Einheit sowie die verschiedenen Akteure an Bord beschreibt sie mit viel Sachkenntnis und nicht ohne Empathie. Der kundige Leser hat hier sicherlich manchmal das Gefühl, nur begrenzt Neues zu erfahren. Die weiteren Teile wird er aber umso mehr mit großem Gewinn lesen. In insgesamt drei großen Abschnitten beschreibt die Verfasserin die Rolle der Royal Navy bei der Rationalisierung des Raums, der Ordnung der Natur und der Durchsetzung von Recht und Ordnung.

Was wüssten wir beispielsweise von der Welt, wenn die Royal Navy diese nicht systematisch verzeichnet und normiert hätte? In zahllosen Fahrten haben deren Schiffe die Welt vermessen, Küstenverläufe auf Karten festgehalten und unbekannt Regionen der „alten“ Welt erschlossen. Genuines Forscherinteresse und politisch-ökonomische Interessen waren dabei nur schwer zu trennen.

Gleiches gilt für die Ordnung der Natur: Hand in Hand mit der Royal Society erforschte die Royal Navy Fauna und Flora in Übersee. Doch ihr ging es dabei nicht allein um das Sammeln von Wissen, das in – auch heute noch eindrucksvollen – Folianten dokumentiert und in den botanischen Gärten des Westens der Welt bekannt gemacht wurde, sondern auch um dessen praktische Anwendung. Ziel war nichts Geringeres als die „Verbesserung“ der Natur. Systematisch wurden Tiere und Pflanzen transferiert – mit zum Teil fatalen Folgen, wie die Kaninchenplagen in Australien belegt. Aber auch die Erfolge sollten nicht verschwiegen werden: Erst die Royal Navy brachte den Tee von China nach Indien – heute einem der wichtigsten Exportländer dieses Genussmittels. Captain Bligh,

der berühmt-berüchtigte Kapitän der „Bounty“, war es schließlich, der unter anderem Erdbeeren in Tasmanien pflanzte, um aus dieser Insel einen Garten Eden zu machen.

Damit dies alles funktionierte, waren Recht und Ordnung notwendig. Mit gleicher Sorgfalt beschreibt Angster, wie die Royal Navy maßgeblich dazu beitrug, die britischen Vorstellungen dieser Normen durchzusetzen. Diese Normen orientierten sich am Konzept individuellen Eigentums, der individuellen Zuordenbarkeit von Grundbesitz, Pacht und Besteuerung. Jeder, der gegen diese Normen verstieß, verweigerte sich aus britischer Sicht dem Fortschritt und wurde als Faulenzer, Dieb oder Pirat verfolgt. Erfolgreich waren die Briten dabei nur bedingt. Kulturen wie die Tahitis, dem Traumland vieler Seefahrer, kollabierten unter dem Reformdruck der Briten; in anderen Regionen gab es vielfältige Formen von Resistenz. Darüber hinaus ist nicht zu verkennen, dass es gerade die Globalisierung europäischer Ordnungsvorstellungen war, die – so paradox dies erscheinen mag – zu einer rechtlichen und kulturellen Regionalisierung führte, da die Regionen dann doch Wert auf ihre Eigenständigkeit legten.

Mit der Mitte des 19. Jahrhunderts sollte sich dies alles ändern, da die Welt sich rapide gewandelt hatte. Neues zu entdecken gab es nicht, der Sozialdarwinismus, der vom Imperialismus nicht zu trennen ist, löste die wissenschaftliche Neugier bei der Suche nach dem „Schöpfungsplan“ ab. Damit änderte sich auch die Funktion der Navy selbst: Im Zeitalter rivalisierender Imperialismen diente sie nun zuallererst der Verteidigung des Empires.

Den Weg dorthin hat Julia Angster in eindrucksvoller Weise beschrieben. Einmal mehr hat sie dabei zugleich einen wichtigen Beitrag zu unserem Verständnis von den komplexen Wandlungsprozessen im 18. und 19. Jahrhundert geleistet, die wir allzu oft leider aus dem Blick verloren haben.

Potsdam

Michael Epkenhans

Samuel Bentham in Russland

Morriss, Roger: Science, Utility and Maritime Power. Samuel Bentham in Russia, 1779–91, 286 S., Ashgate, Surrey 2015.

Roger Morriss hat mit „Science, Utility and Maritime Power. Samuel Bentham in Russia,