

kritik & utopie ist die politische Edition im
mandelbaum *verlag*.

Darin finden sich theoretische Entwürfe
ebenso wie Reflexionen aktueller sozialer
Bewegungen, Originalausgaben und auch
Übersetzungen fremdsprachiger Texte,
populäre Sachbücher sowie akademische und
außeruniversitäre wissenschaftliche Arbeiten.

Nähere Informationen unter
www.kritikundutopie.net

Marcus Rediker

GESETZLOSE DES ATLANTIKS

Piraten und rebellische Seeleute in der frühen Neuzeit

aus dem Englischen von
Max Henninger und Sabine Bartel

mandelbaum *kritik & utopie*

Originaltitel:

Marcus Rediker

Outlaws of the Atlantic: Sailors, Pirates, and Motley Crews in the Age of Sail

Beacon Press, Boston, USA, 2014

© mandelbaum *kritik & utopie*, wien 2017

alle Rechte vorbehalten

Lektorat: Janina Henkes

Umschlagbild: Frantz Zéphirin, The Pirates (Ausschnitt)

Satz & Umschlaggestaltung: Michael Baiculescu

Druck: Primerate, Budapest

Inhalt

7	VORWORT
12	PROLOG
23	SEEMANNSGARN
55	EDWARD BARLOW, „ARMER SEEFÄHRER“
79	HENRY PITMAN, „FLÜCHTIGER VERRÄTER“
104	UNTER DEM BANNER VON KÖNIG TOD: PIRATERIE
152	EIN BUNTSHECKIGER HAUFEN IN DER AMERIKANISCHEN REVOLUTION
206	AFRIKANISCHE REBELLEN: VON GEFANGENEN ZU SCHIFFSKAMERADEN
249	„SCHWARZE PIRATEN“: DER <i>Amistad</i> -AUFSTAND VON 1839
302	EPILOG
307	DANKSAGUNG

Für Staughton Lynd, Jesse Lemisch und Gary Nash
und in Gedenken an
Alfred F. Young und Edward Thompson
meine Lehrer in Sachen Geschichte von unten

Hinweis

Kapitel 5 des vorliegenden Buches ist eine gekürzte und überarbeitete Fassung von Kapitel 7 des Buches *The Many-Headed Hydra: Sailors, Slaves, Commoners and the Hidden History of the Revolutionary Atlantic* von Peter Linebaugh und Marcus Rediker, Boston 2000 (Beacon Press), deutsch *Die vielköpfige Hydra. Die verborgene Geschichte des revolutionären Atlantiks*, Berlin/Hamburg 2008 (Assoziation A). Sabine Bartels Übersetzung des Kapitels ist hier weitestgehend übernommen worden.

Vorwort

Ich beginne dieses Buch über Gesetzlose des Atlantiks mit einer Geschichte über meine verstorbene Mutter, Lucille Fadell Robertson, die in einem kleinen Ort namens Dunmor geboren wurde, im vollständig landumschlossenen Bundesstaat Kentucky. Soweit ich das als Kind beurteilen konnte, lebten in Dunmor ausschließlich arme Menschen. Der Vater meiner Mutter, mein Großvater, war Bergarbeiter. Ihre Mutter starb, als sie zwei war, nichts Ungewöhnliches unter Menschen ihrer Klasse. Wie viele arme Landbewohnerinnen verfügte meine Mutter über ein engmaschiges Netz von Verwandten, darunter auch zwei Cousins ersten Grades. Einer der beiden war ein Fabrikarbeiter mit künstlerischer Neigung. Im Laufe der Jahre schickte er uns eine endlose Serie sentimentaler Gemälde. Eines Tages zeigte meine Mutter stolz auf ein kürzlich eingetroffenes Bild und erklärte: „Das ist ein Gemälde der Bank in Russellville, Kentucky.“ 7

„Das ist was?“ Ich war verwirrt. „Warum sollte irgendwer die Bank in Russellville, Kentucky malen wollen?“, fragte ich unschuldig. „Oh“, kam die Antwort, „unser Spitzen-Berufshistoriker weiß nicht um die historische Bedeutung der Bank von Russellville, Kentucky.“ Ich ließ den Kopf hängen. „Nein, Mutter, ich kenne ihre Bedeutung nicht. Erklär’s mir.“ Sie lächelte und antwortete mit einer Geschichtslektion. „Die Bank in Russellville war die erste Bank, die von den *James-boys* ausgeraubt wurde.“

Sie bezog sich natürlich auf Jesse und Frank James, die berüchtigten *James boys*, die Banken in den gesamten nördlichen Südstaaten sowie im Mittleren Westen ausraubten und zwei der größten Gesetzlosen der gesamten amerikanischen Geschichte

wurden. Ich fühlte mich bereits weniger beschämt, denn ich ahnte eine Gelegenheit. Ich fragte: „Was hielten all die Leute in Dunmor von den *James boys*?“ Sie zögerte eine Sekunde, wurde nachdenklich, antwortete in ihrem trällernden Südstaatenakzent: „Das waren gute Jungs. Sind nur ein wenig in Schwierigkeiten geraten, mehr nicht.“

Ein wenig in Schwierigkeiten geraten? Sie begingen Dutzende von Bank- und Zugüberfällen sowie zahlreiche Morde. Lokale, bundesstaatliche und zentralstaatliche Autoritäten begaben sich ihretwegen auf eine richtiggehende Menschenjagd, die heiße Schießereien und weitere Tote nach sich zog. Jesse wurde schließlich 1882 von einem Kopfgeldjäger getötet. Dieser beging später Selbstmord, zerfressen von der Angst, dass James ihn aufspüren und seinerseits töten würde. Für das kleine beschauliche Dunmor mit seinen 317 EinwohnerInnen schien mir das doch mehr als zu bedeuten, dass jemand „ein wenig in Schwierigkeiten“ geriet. Ich fand es amüsierend, und mehr als nur ein wenig aufregend, dass sich diese Gesetzlosen in unserer Familiengeschichte herumtrieben. Ich wagte mich mit einer weiteren Frage vor: Den Leuten in Dunmor machte es also nichts aus, dass die *James boys* die Bank in Russellville ausraubten? Meine Mutter musste nicht lang nachdenken, um diese Frage zu beantworten. Sie antwortete spitz: „Die Leute in Dunmor hatten kein Geld in der Bank. Sie waren zu arm.“¹

Dank des Gemäldes meines Cousins lernte ich, dass die Menschen von Dunmor, einschließlich meiner Mutter, die *James boys* nicht als Verbrecher oder auch nur als schlechte Menschen ansahen. Sie waren gute Jungs, die einfach ein wenig in Schwierigkeiten geraten waren. Mehr nicht. Sie waren Gesetzlose, die seitens der Bevölkerung ein gewisses Maß an Unterstützung erhielten,

1 T. J. Stiles, *Jesse James: Last Rebel of the Civil War*, New York 2003.

und auf deren Taten man sogar stolz war. Oder, um es anders zu sagen: Das Gesetz bestimmt nicht, wer ein Verbrecher ist. Die *James boys* waren klassische „Sozialbanditen“, wie sie der Historiker Eric Hobsbawm beschrieben hat.²

Ich habe meine gesamte Historikerkarriere hindurch über Gesetzlose geschrieben. So ist es mir eine besondere Freude, meine Überlegungen und Aufzeichnungen zum Thema zusammenzufassen und diesen Band, *Gesetzlose des Atlantiks*, vorzustellen. Das erste Mal habe ich in *Between the Devil and the Deep Blue Sea* (1987) über Seeleute, Meuterer und Piraten, die exemplarischen Gesetzlosen, geschrieben, um dem Thema dann in *Villains of all Nations* (2004) ausführlicher nachzugehen. *Die vielköpfige Hydra* (2000), ein Buch, das ich mit Peter Linebaugh verfasst habe, befasst sich mit der Rolle der Gesetzlosen bei der Entstehung des atlantischen Kapitalismus: Seeleute, SklavInnen, Schuldknechte und andere, die in vielen Fällen durch Verurteilungen in ozeanische Umlaufbahnen geschickt wurden, um dann, einmal auf dem weiten Atlantik, zu einer anderen Sorte von Gesetzlosen zu werden, etwa zu Piraten, SchmugglerInnen, RebellInnen oder RevolutionärInnen verschiedener Art. Als nächstes kamen *The Slave Ship* und *The Amistad Rebellion*. In beiden Büchern ging es vor allem um Aufstände unter Deck, getragen von versklavten AfrikanerInnen, deren entschlossenes Handeln die Geschichten der Sklaverei und ihrer Abschaffung zutiefst geprägt hat. 9

Dieses Buch erkundet die See als Schauplatz menschlichen Handelns und historischen Wandels, vor dem Hintergrund des Atlantiks sowie des globalen Aufstiegs des Kapitalismus. Der Prolog führt den Handlungsort ein: den Atlantik im „Zeitalter der

2 Diese Themen behandelt Eric Hobsbawm in seinen Klassikern *Sozialrebellien: archaische Sozialbewegungen im 19. und 20. Jahrhundert*, Neuwied 1971, sowie *Die Banditen: Räuber als Sozialrebellien*, München 2007.

Seefahrt“. Kapitel 1 verhandelt den Seefahrer als Geschichtenerzähler und globalen Vektor der Kommunikation. Dabei wird gezeigt, wie Jack Tar, wie man ihn aufgrund seiner geteerten Kniehosen nannte (*tar* bedeutet Teer, d. Übers.), die erhabenen Historien der Philosophie, des politischen Denkens, des Schauspiels, der Lyrik und der Literatur beeinflusste. Die See erscheint als Ort einer tiefgreifenden, wenngleich selten verstandenen Kommunikation. Die nächsten sechs Aufsätze bieten einen annähernd chronologischen Überblick über den Widerstand auf See. Es geht um Seefahrer, Schuldknechte und versklavte Afrikaner als Meuterer, Ausreißer und Piraten – maritime Rebellen aller Art – zwischen dem späten 17. und dem frühen 19. Jahrhundert, dem Zeitalter der Schiffe aus Holz und der Männer aus Eisen. Kapitel 2 untersucht das Leben des Seefahrers Edward Barlow sowie die See als Arbeitsort. Kapitel 3 bietet eine weitere „Biografie von unten“: Es verfolgt die Laufbahn Henry Pitmans, der im Anschluss an den Monmouth-Aufstand von 1685 in England als jene Ware verkauft wurde, die man „Schuldknecht“ nannte. Pitman nutzte die See als Fluchttort. Kapitel 4 hat die Piraten der 1710er und 1720er Jahre zum Thema und analysiert die See als Schauplatz des Aufbaus einer alternativen Sozialordnung. Kapitel 5 erörtert den atlantischen Seefahrer, den versklavten Afrikaner und die ethnisch durchmischte Meute als revolutionäre Akteure im Vorlauf der amerikanischen Revolution – die See als Schauplatz der Entwicklung radikalen Gedankenguts. Kapitel 6 untersucht die WestafrikanerInnen des 18. Jahrhunderts, zum einen als jene Ware, die man „Sklaven“ nannte und zum anderen als AkteurInnen, die sich jener Begriffsbildung und Praxis auf tiefreichende Weise widersetzen. Sie machten die See zu einem Schauplatz der Rebellion. Dieses Thema wird im Schlusskapitel fortgeführt, in dem die Urheber des *Amistad*-Aufstands (1839) die See als Kampfschauplatz nutzten, während andere ihre Erhebung als Piratengeschichte wahrnahm-

men, was den Ausgang des historischen Geschehens mitbestimmte. Das Buch schließt mit Überlegungen zum „gesetzlosen Atlantik“. Dabei wird gezeigt, wie Seefahrer, SklavInnen, Piraten und buntscheckige Haufen eine Geschichte prägten, die wir lange Zeit als weiß, elitenspezifisch, national und auf dem Festland angesiedelt betrachtet haben. Diese kosmopolitischen ArbeiterInnen aller Länder haben uns in einer neuen Ära der Globalisierung einiges zu sagen.

Prolog

Das europäische Hochseeschiff – und die Seeleute die es in Bewegung setzten – haben die Welt verändert. Auf der *Santa Maria*, dem Schiff, mit dem Kolumbus den Atlantik überquerte, auf der *Victoria*, mit der Magellan den Erdball umrundete, und auf den stetig wachsenden Flotten der Kriegs- und Handelsmari-
12 gen verbanden, schrieben die buntscheckigen Haufen, die auf den raffiniertesten Maschinen ihrer Zeit arbeiteten, Geschichte. Indem sie Waren wie Silber, Gewürze und Zucker über weite Strecken bewegten, schufen sie den Weltmarkt und die internationale Wirtschaft. Indem sie Händler, SiedlerInnen und Reichsgründer nach Afrika, Asien und in die Amerikas transportierten, veränderten sie die globale politische Ordnung. Seefahrer ermöglichten somit eine tiefgreifende Transformation: den Aufstieg des Kolonialismus, des Kapitalismus und unserer eigenen vielgeplagten Moderne.

Und doch sind die Geschichtsbücher den Seefahrern nie gerecht geworden. Bertolt Brecht hat gefragt: „Wer baute das siebentorige Theben?“ Er antwortete: „In den Büchern stehen die Namen von Königen“, fragte sich dann aber weiter: „Haben die Könige die Felsbrocken herbeigeschleppt?“ Entdecker wie Kolumbus und Magellan, aber auch Admiräle wie Horatio Nelson, haben lange Zeit unsere Sicht auf die Geschichte der See beherrscht. Das hat sich nun aber endlich zu ändern begonnen. Historien „großer Männer“ und nationalen, auf die See gegründeten Ruhms sind im Zuge der letzten Generation durch Chroniken gemeiner Seeleute und ihrer zahlreichen Kämpfe infrage gestellt worden. Die Geschichte der See hat sich erweitert und umfasst nun auch

Schuldknechte und versklavte AfrikanerInnen, deren transatlantische Leben durch eine grausame aber bestimmende Mittelpassage über das Meer vermittelt wurden.³ Der Aufstieg der Sozialgeschichte seit den 1970er Jahren hat natürlich unsere Sicht auf viele historische Themen verändert, wenige haben jedoch eine so dramatische Neuorientierung durchlaufen wie die Geschichte der See.⁴

Innerhalb des jüngeren Aufstiegs der transnationalen und Weltgeschichte hat der Seefahrer begonnen sich von den Rändern – seinem üblichen Ort in den Nationalgeschichten – an eine zentralere Position zu begeben, deren Mühen eine neue Welt nicht nur zusammenhielten, sondern ermöglichten. Es ist zunehmend offenkundig, dass sich ausschlaggebende historische Vorgänge auf See entfaltet haben und seefahrende Menschen historische Gestalter ersten Ranges waren. Diese Auswahl meiner Arbeiten aus den letzten dreißig Jahren nimmt beide Transformationen in den Blick, die atlantischen und die Globalgeschichten der Seefahrt und der Sklaverei, des Aufstiegs des Kapitalismus und seiner vielen Anfechtungen von unten – oft, ganz wörtlich, von unter Deck – zusammenführend.⁵

13

3 Mittelpassage (*middle passage*): Bezeichnung für den SklavenInnen-Handelsweg zum nordamerikanischen Festland, Teil des atlantischen Dreieckshandels zwischen Europa, Afrika und Amerika (Anm. d. Übers.).

4 Emma Christopher, Cassandra Pybus, Marcus Rediker (Hg.), *Many Middle Passages: Forced Migration and the Making of the Modern World*, Berkeley 2007. Zu den Höhepunkten der neuen Geschichte der See zählen: Daniel Vickers, *Young Men and the Sea: Yankee Seafarers in the Age of Sail*, New Haven 2007; Paul Gilje, *Liberty on the Waterfront: American Maritime Culture in the age of Revolution*, Philadelphia 2007; Peter Earle, *Sailors: English Merchant Seamen 1650–1775*, London 2007.

5 Vgl. Jerry Bentley, Renate Bridenthal, Kären E. Wigen (Hg.), *Seascapes: Maritime Histories, Littoral Cultures, and Transoceanic Exchanges*, Honolulu 2007.

Beim Verfassen maritimer Historie von unten bin ich nicht nur auf den Elitismus der alten maritimen Historie gestoßen, sondern auch auf ein subtileres und weniger gut verstandenes Hindernis: die unhinterfragte Annahme, nur die Festlandgebiete auf der Erdoberfläche seien real. Vielleicht ist es nicht ganz richtig, diese Annahme als gedankliche Angelegenheit zu bezeichnen: Es handelt sich eher um einen Instinkt, einen mentalen Reflex, der vielleicht dadurch umso mächtiger und durchdringender wird, dass er unbedacht bleibt. Es kommt einem der Verdacht, dass es sich um eine Frage der *mentalité* handelt, um eine Tiefenstruktur des westlichen Denkens mit sehr langer Geschichte. Es muss aber auch
14 angemerkt werden, dass diese Sicht auf die Welt – ich bezeichne sie als *terrazentrisch* – durch den Aufstieg des modernen Nationalstaats im späten 18. Jahrhundert eine Bestätigung erfahren hat. Danach sollten Macht und Souveränität an spezifische ethnische, bürgerchaftliche und nationale Bestimmungen des „Volkes“ und seines Landes, seines Bodens gekoppelt sein. Gleichzeitig „räumte“ die Generation der RomantikerInnen das Meer von realen Schiffen und Seefahrern – von „schmutzigem Bilgewater und arbeitenden Menschen“, wie die Literaturwissenschaftlerin Margaret Cohen schreibt –, um ein wildes und erhabenes Meer an ihre Stelle zu setzen, bevölkert von Fantasiegestalten, für ästhetische Betrachtung geeignet.⁶

Die andere Seite des Terrazentrismus ist die unausgesprochene Aussage, dass es sich bei den Meeren der Welt um unwirk-

6 Marcus Rediker, „Toward a People’s History of the Sea“, in: David Killingray, Margarette Lincoln, Nigel Rigby (Hg.), *Maritime Empires: The Operation and Impact of Nineteenth-Century British Imperial Trade*, Suffolk 2004, S. 198; Margaret Cohen, *The Novel and the Sea*, Princeton 2010, S. 106–132. Cohen verwendet den Begriff „Hydrophasie“, um die Nichtbeachtung des Meeres zu bezeichnen (S. 14). Siehe auch Allan Sekulas glänzenden Band *Fish Story*, Düsseldorf 1995, S. 48.

liche Räume handle, Lücken zwischen wirklichen Orten, die auf dem Festland liegen und national sind. Diese Logik – die Voreingenommenheit der Festlandgesellschaft – lässt sich beobachten in den Arbeiten derart radikal unterschiedlicher Denker wie dem Romanautor Joseph Conrad und dem Philosophen Michel Foucault. Conrad, der beträchtliche Zeit auf See zubrachte, nannte das in die Hochsee auslaufende Schiff einen „Splitter, losgelöst von der Erde“. Dieser Ausspruch suggeriert, das Schiff sei nicht nur vom Festland entkoppelt, sondern vom Planeten, als existiere es in einer anderen Welt. Foucault nannte das Schiff „ein schaukelndes Stück Raum“, einen „Ort ohne Ort, der aus sich selber lebt, der in sich geschlossen ist und gleichzeitig dem Unendlichen des Meeres ausgeliefert“. Dieser Formulierung nach ist der Ozean nicht nur ein Ort für sich, sondern „kein Ort“ – die ursprüngliche Bedeutung des Wortes „Utopie“. In beiden Fällen wird sich geweigert, den Ozean als realen, materiellen Ort menschlichen Arbeitens und Wohnens zu betrachten, als Ort, an dem Identität geprägt und Geschichte geschrieben wird.⁷

15

Der karibische Lyriker Derek Walcott hat die terrazentrische Voreingenommenheit des Westens in seinem Gedicht „*The Sea is History*“ aufgezeigt und angegriffen. In dem Gedicht werden die

7 Joseph Conrad, *Der Nigger von der „Narcissus“*. Eine Seemannsgeschichte, Dortmund 1986, S. 25; Michel Foucault, „Andere Räume“, in: Karlheinz Barck (Hg.), *Aisthesis: Wahrnehmung heute oder Perspektiven einer anderen Ästhetik*, Leipzig 1993, S. 34–46, hier S. 46. Eine wichtige Etappe in der Erforschung des maritimen Raumes war eine von Bernhard Klein und Gesa Mackenthun im Juli 2000 in Greifswald organisierte Konferenz mit dem Titel „*Sea Changes: Historicizing the Ocean, c. 1500–c. 1900*“, auf der es um Schiffe, Hafenstädte und die Meere als „transnationale Kontaktzonen“ ging. Siehe die von Klein und Mackenthun herausgegebene Aufsatzsammlung *Sea Changes: Historicizing the Ocean*, New York 2004.

Erfahrungen der Menschen aus der afrikanischen Diaspora reflektiert:

Wo sind eure Monumente, eure Kämpfe, eurer Märtyrer?
Wo ist euer Stammesgedächtnis? Meine Herren,
in jener grauen Gruft. Dem Meer. Das Meer
hat sie weggesperrt. Das Meer ist Geschichte.⁸

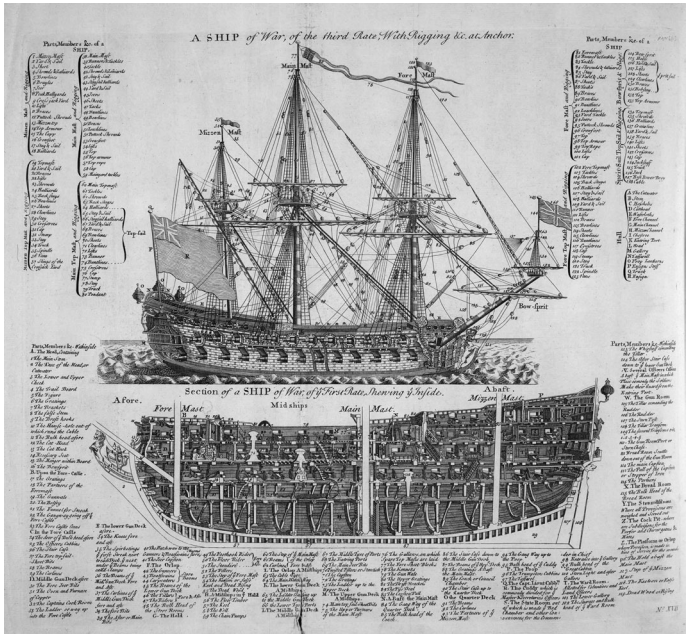
Walcott fordert uns dazu heraus, einen tief eingepfunden, oft unbewussten Terrazentrismus zu überwinden, der uns glauben machen will, die Ozeane seien leere Orte, ohne Geschichte. Unsere Aufgabe besteht darin, die graue Gruft aufzusperren, auf dass sie ihre tiefgründigen, verborgenen Geheimnisse preisgebe.

16 Das vorliegende Buch versucht, diese Geheimnisse aufzuschlüsseln, indem es den atlantischen Ozean als historischen Raum erkundet, innerhalb dessen die Bildung von Imperien und der Aufstieg des Kapitalismus von einer spezifischen maritimen Technologie abhingen: dem nordeuropäischen Hochseeschiff. Während des „Zeitalters der Seefahrt“, das grob von 1500 bis 1850 reicht, war dies die raffinierteste und bedeutendste Maschine der Welt. Der Romanautor Barry Unsworth nannte sie eine „Maschine aus Holz, Leinwand und Hanf“. Dieses globale Instrument europäischer Macht ermöglichte außerordentliche Dinge: Raub, Eroberung sowie schließlich eine bis heute andauernde politische und wirtschaftliche Hegemonie.⁹

Dieses Bild eines drittrangigen Orlogsschiffes zeigt die Architektur des Hochseeschiffs: die drei Decks, die zahlreichen Abteile, die Vorratshaltung in Fässern und Tonnen, die Kleinwaffen, das Schießpulver und die Kanone, sowie die außerordentliche Komplexität der Takelage. Das „bewaffnete Kriegsschiff“ kombinierte Mobi-

8 Derek Walcott, *Poems, 1965–1980*, London 1992, S. 237.

9 Carlo Cipolla, *Guns, Sails, and Empires: Technological Innovation and the Early Phases of European Expansion, 1400–1700*, New York 1965.



„Ein Kriegsschiff, dritten Ranges, mit Takelage usw., liegt vor Anker.“

lität und Geschwindigkeit mit einem beträchtlichen Zerstörungspotenzial. Trat es auf Erdteilen in Erscheinung, auf denen noch niemand eine derartige Maschine zu Gesicht bekommen hatte, dann löste es Erstaunen aus. Man nannte es eine „schwimmende Insel“, und einige Orlogsschiffe verfügten tatsächlich über Besatzungen von tausend Mann, was der EinwohnerInnenzahl einer Kleinstadt entsprach. Die Betätigung der Schusswaffen wandelte Erstaun-