

Format de citation

Witt, Jann M.: Rezension über: Atle L. Wold, Privateering and Diplomacy, 1793–1807. Great Britain, Denmark-Norway and the Question of Neutral Ports, Cham: Palgrave Macmillan, 2020, in: Zeitschrift für Historische Forschung (ZHF), 49 (2022), 2, S. 390-391, <https://recensio-stag.lorax.syslab.com/r/3e3636fa97e840669aa3c10362678aa2>



copyright

Cet article peut être téléchargé et/ou imprimé à des fins privées. Toute autre reproduction ou représentation, intégrale ou substantielle de son contenu, doit faire l'objet d'une autorisation (§§ 44a-63a UrhG / German Copyright Act).

essieren, durch die imperiale Strukturen erzeugt und gelebt wurden, werden hier viel Interessantes finden.

Tobias Winnerling, Düsseldorf

Wold, Atle L., Privateering and Diplomacy, 1793–1807. Great Britain, Denmark-Norway and the Question of Neutral Ports, Cham 2020, Palgrave Macmillan, XIII u. 248 S., € 80,24.

In seinem Buch beleuchtet Atle Wold, Associate Professor of British Studies an der Universität Oslo, einen bislang wenig beachteten Aspekt in der Geschichte des dänischen Gesamtstaats, zu dem damals neben Dänemark und Norwegen auch die Herzogtümer Schleswig und Holstein gehörten.

Nach dem Ende des Großen Nordischen Kriegs 1720 hatte sich der dänische Gesamtstaat aus den Konflikten der europäischen Großmächte herausgehalten und dank seiner Neutralität ab der Mitte des 18. Jahrhunderts eine Epoche des Friedens und der wirtschaftlichen Prosperität erlebt. Auch während der Kriege zwischen dem revolutionären Frankreich und seinen Gegnern ab 1792 blieb Dänemark neutral, was der gesamtstaatlichen Handelsschifffahrt einen weiteren Aufschwung bescherte. Im Laufe der Zeit nahm jedoch der politische Druck zu, den Handelsverkehr mit Frankreich einzustellen und sich der antifranzösischen Koalition anzuschließen – mit anderen Worten: die dänische Neutralität aufzugeben. Zugleich wuchs die Bedrohung durch französische und britische Kriegs- und Kaperschiffe. Bei den letztgenannten handelte es sich um Schiffe privater Eigner, die durch ein staatliches Dokument, den sogenannten „Kaperbrief“, befugt waren, feindliche Schiffe aufzubringen. Vor allem für die Franzosen, deren Flotte seit Kriegsbeginn von der Royal Navy in ihren Häfen blockiert wurde, war der Kaperkrieg eine erfolversprechende Einsatzmöglichkeit für ihre Seestreitkräfte.

Gleichzeitig versuchten die Briten, die Zufuhr kriegsnotwendiger Güter an Frankreich zu unterbinden. Dabei nahmen sie nur wenig Rücksicht auf die neutrale Schifffahrt, was alsbald zu diplomatischen Konflikten über die Rechte der Neutralen führte. Angesichts der wachsenden Beeinträchtigung ihrer Handelsschifffahrt durch Großbritannien schlossen sich Preußen, Dänemark, Schweden und Russland im Dezember 1800 zu einer „bewaffneten Neutralität“ zusammen. Diese Allianz gefährdete die Versorgung der Royal Navy mit Schiffbaumaterial aus dem Ostseeraum, weshalb die Reaktion der Briten schnell und hart war: Am 2. April 1801 vernichtete Admiral Horatio Lord Nelson die dänische Flotte in der Schlacht von Kopenhagen. Dennoch gelang es den Dänen, ihre Neutralität für einige weitere Jahre zu bewahren, bis der dänische Gesamtstaat 1807 nach dem erneuten Angriff eines britischen Geschwaders auf Kopenhagen schließlich doch noch als treuer Bundesgenosse an der Seite Frankreichs in den Krieg gegen Großbritannien eintrat. Die wirtschaftlichen Folgen des britisch-dänischen Seekriegs waren für den Gesamtstaat verheerend: Anfang 1813 musste Dänemark den Staatsbankrott erklären.

So lautet die gängige Erzählung, die sich auch in den Standardwerken zur dänischen Seefahrtsgeschichte dieser Epoche wiederfindet: Die neutrale dänische Handelsschifffahrt wurde von den Briten rücksichtslos bedrängt, so dass den Dänen nichts anderes übrig blieb, als sich zur Wehr zu setzen. Tatsächlich gibt es genügend Hinweise auf den Missbrauch des Prisengerichts auf Kosten der Neutralen durch Großbritannien. Dennoch ist dies nur die eine Hälfte der Geschichte, wie Wold in seinem ausgezeichnet recherchierten Buch darlegt. Die politische Situation in der Nordsee war deutlich komplexer, als es die üblichen Darstellungen vermuten lassen. Denn

Dänemark war nicht nur das unschuldige Opfer einer rücksichtslosen Großmacht, sondern spielte durchaus eine zwielichtige Rolle, indem es als neutrale Macht zumindest duldete, dass ab 1793 französische und nach dem Seitenwechsel der Niederlande ab 1795 auch niederländische Kaperschiffe seine norwegischen Häfen als Stützpunkte nutzten. Dieses bislang wenig beachtete Kapitel der Geschichte der Revolutionskriege beleuchtet Wold anhand umfangreichen Quellenmaterials, das neben den Akten des britischen Foreign Office und entsprechenden Dokumenten der dänischen Regierung auch die britischen Admiralty Papers und Gerichtsakten sowie zeitgenössische Zeitungsartikel und Publikationen umfasst.

Wold legt dar, dass der Streit um die französischen und niederländischen Kaperschiffe, die von norwegischen Häfen aus Jagd auf britische Handelsschiffe machten, eines der dominierenden Themen in den diplomatischen Beziehungen zwischen Dänemark und Großbritannien war. Während Dänemark auf sein Recht auf von den kriegführenden Mächten ungestörten Handel pochte, betrachtete Großbritannien es als nicht akzeptabel, dass seine Handelsschiffahrt von neutralen Häfen aus bedroht wurde. Dies war nicht nur eine Gefahr für den britischen Handel mit Norwegen und dem Ostseeraum. Hinzu kam, dass die Kaperbeute in Norwegen verkauft wurde, wobei die aufgebrachten Schiffe häufig von dänischen Reedern erworben wurden, die diese dann unter dem Schutz der neutralen dänischen Flagge für den Handel mit den Gegnern Großbritanniens einsetzten. Das Verhalten der dänischen Regierung verstärkte überdies in London den bereits bestehenden Argwohn, dass der dänische Gesamtstaat zwar offiziell eine Linie der strikten Neutralität verfolgte, insgeheim aber dem Prinzip einer gewinnmaximierenden Neutralität huldigte, indem die Dänen nicht nur Handel mit allen kriegführenden Nationen trieben, sondern gern auch den Gewinn aus den Aktivitäten der französischen und niederländischen Kaperschiffe einstrichen. Unabhängig von der völkerrechtlichen Frage, ob die dänische Haltung gegenüber den Kaperschiffen mit der dänischen Neutralität vereinbar war oder nicht, waren Großbritanniens Handlungsoptionen in dieser Angelegenheit relativ beschränkt, da zu großer Druck dazu hätte führen können, dass sich Dänemark an die Seite Frankreichs hätte stellen und damit der Zugang zu den strategisch wichtigen Rohstoffquellen in der Ostsee für Großbritannien hätte versperrt werden können.

Mit dem vorliegenden Werk leistet Wold Pionierarbeit. Er präsentiert mit seinem Buch eine aussagekräftige, vor allem auf Primärquellen gestützte Untersuchung. Wold hat dabei ein bislang weitgehend unbekanntes Kapitel in der Geschichte Nordeuropas um 1800 erschlossen, wobei viele der von ihm aufgeworfenen Fragen, wie etwa die Zahl der durch die von Norwegen aus operierenden Kaperfahrer aufgebrachten Schiffe, deren Ladung und deren Verbleib, noch sehr viel Raum für weitere Forschungen bieten.

Der einzige Negativpunkt ist wieder einmal die Preisgestaltung des Verlags Palgrave Macmillan: Für diesen relativ schmalen (248 Seiten), einfach ausgestatteten Band ohne aufwändige Abbildungen, Karten oder Ähnliches einen Preis von 80,24 Euro zu verlangen, stellt – vorsichtig formuliert – ein Ausmaß an Profitstreben dar, das eines der in dem vorliegenden Buch beschriebenen Kaperfahrers würdig gewesen wäre.

Jann M. Witt, Laboe