

Verein für kritische Geschichtsschreibung e.V. (Hg.)

WERKSTATTGESCHICHTE 90

gewalt geschichten

Jg. 2024/2

[transcript]

Redaktion WERKSTATTGESCHICHTE:

Cornelia Aust, Claudia Berger, Maximilian Buschmann, Sarah Frenking, Katja Jana, Jochen Lingelbach, Annika Raapke, Yvonne Robel, Helen Wagner, Georg Wamhof

Anfragen an die Redaktion:

Yvonne Robel: robel@zeitgeschichte-hamburg.de

Herausgeberinnen des Thementeils:

Annika Raapke, Isabelle Schürch

Rezensionsredaktion:

Andreas Hübner, Sebastian Kühn, Andreas Ludwig, Nina Reusch, Felix Schürmann, Katharina Seibert, Pavla Šimková, Lotte Thaa, Martin Clemens Winter

Anfragen an die Rezensionsredaktion:

Nina Reusch: nina.reusch@gmx.net

FU Berlin

Koserstraße 20

14195 Berlin

Filmkritik:

Ulrike Weckel: Ulrike.Weckel@journalistik.geschichte.uni-giessen.de

Dingfest:

Marie Luisa Allemeyer: Marie.Luisa.Allemeyer@posteo.de

Homepage: www.werkstattgeschichte.de

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <https://dnb.dnb.de/> abrufbar.

Indexiert in EBSCOhost-Datenbanken.

© 2024 transcript Verlag, Bielefeld

Alle Rechte vorbehalten. Die Verwertung der Texte und Bilder ist ohne Zustimmung des Verlages urheberrechtswidrig und strafbar. Das gilt auch für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und für die Verarbeitung mit elektronischen Systemen.

Umschlaggestaltung: Maria Arndt, Bielefeld

Umschlagabbildung: Francesco Bartolozzi (1727–1815) after John Gabriel Stedman (1744–1797), frontispiece from vol. 1 of Narrative, of a Five Years' Expedition, against the Revolted Negroes of Surinam, in Guiana, on the Wild Coast of South America, from the Year 1772, to 1777, London: J. Johnson & J. Edwards, 1796, hand-colored stipple engraving, Yale Center for British Art, Paul Mellon Collection. Public domain, <https://hdl.handle.net/10079/bibid/3494181>

Druck: Majuskel Medienproduktion GmbH, Wetzlar

Print-ISBN 978-3-8376-6862-9

PDF-ISBN 978-3-8394-6862-3

Buchreihen-ISSN: 0942-704X

Buchreihen-eISSN: 2701-1992

Gedruckt auf alterungsbeständigem Papier mit chlorfrei gebleichtem Zellstoff.

Besuchen Sie uns im Internet: <https://www.transcript-verlag.de>

Unsere aktuelle Vorschau finden Sie unter www.transcript-verlag.de/vorschau-download

Inhalt

Editorial	9
------------------------	---

THEMA

Zwischen Emanzipation und Repression

Gewalterfahrungen von *Blacks* in der Royal Navy (1756–1815)

<i>Sarah von Hagen</i>	17
------------------------------	----

Koloniale Tierlichkeit und *conquest companions*

Mensch-tierliche Gewalterfahrungen in den Amerikas

<i>Isabelle Schürch</i>	37
-------------------------------	----

Die unabsichtliche Hintertür

Überlegungen zum Umgang mit »exzessiver Gewalt« in Quellen zur atlantischen Sklaverei

<i>Annika Raapke</i>	55
----------------------------	----

DEBATTE

Theorie als Praxis – Geschichtstheorie in Forschung und Lehre vermitteln

<i>Jana Kristin Hoffmann, Philipp McLean</i>	75
--	----

WERKSTATT

Alternatives Freizeitvergnügen

Die bundesdeutsche Entdeckung des Flohmarkts im »roten Jahrzehnt« (1967–1977)

<i>Stefan Zeppenfeld</i>	91
--------------------------------	----

DINGFEST

»Mignon des Dames« – Liebling der Frauen

Alice Anna Schröder-Klaassen 107

EXPOKRITIK

Vor dem 13. Sammler – In der Dauerausstellung des Historischen Museums Frankfurt

Andreas Ludwig 115

REZENSIONEN

Christoph Antweiler: Anthropologie im Anthropozän. Theoriebausteine für das 21. Jahrhundert

Andreas Hübner (Kiel) 122

Peter Hersche, Dorothee Rippmann: Frömmigkeit und Kirchenbau »von unten«

Daniel Schläppi (Bern) 125

Ludolf Kuchenbuch: Marx, feudal. Beiträge zur Gegenwart des Feudalismus in der Geschichtswissenschaft, 1975–2021

Leonhard Engelmaier (Wien) 130

Ole Münch: Cutler Street Market. Interkultureller Austausch im Londoner East End 1780–1850

Franziska Neumann (Braunschweig) 133

Jeffrey Gunn: Outsourcing African Labor. Kru Migratory Workers in Global Ports, Estates and Battlefields until the End of the 19th Century

Daniel Tödt (Konstanz) 136

Patrice M. Dabrowski: The Carpathians. Discovering the Highlands of Poland and Ukraine

Mark Keck-Szajbel (Frankfurt/Oder) 139

Elisa Heinrich: Intim und respektabel. Homosexualität und Freudinnenschaft in der deutschen Frauenbewegung um 1900

Andrea Rottmann (Berlin) 143

Katrin Steffen: Blut und Metall. Die transnationalen Wissensräume von Ludwik Hirszfeld und Jan Czochralski im 20. Jahrhundert

Verena Bunkus (Berlin) 147

Helga Lüdtko: Der Bubikopf. Männlicher Blick, weiblicher Eigen-Sinn <i>Clara-Anna Egger (Wien)</i>	150
Quito Swan: Pasifika Black. Oceania, Anti-Colonialism, and the African World <i>Robert Heinze (Paris)</i>	153
Jan-Philipp Pomplun: Deutsche Freikorps. Sozialgeschichte und Kontinuitäten (para)militärischer Gewalt zwischen Weltkrieg, Revolution und Nationalsozialismus <i>Cristian Alvarado Leyton (Hamburg)</i>	156
Helena Barop: Mohnblumenkriege. Die globale Drogenpolitik der USA, 1950–1979 <i>Torsten Kathke (Mainz)</i>	160
Thomas Fleischman: Communist Pigs. An Animal History of East Germany’s Rise and Fall <i>Karl Christian Führer (Hamburg)</i>	164
Sebastian Lambertz: Sozialistische Subjektivitäten. Deutungen des »neuen Menschen« in der Tschechoslowakei 1953–1963 <i>Frank Henschel (Kiel)</i>	167
Florian Bruns: Kranksein im Sozialismus. Das DDR-Gesundheitswesen aus Patientensicht 1971–1989 <i>Christian Rau (Berlin)</i>	170

Zwischen Emanzipation und Repression Gewalterfahrungen von *Blacks* in der Royal Navy (1756–1815)¹

Sarah von Hagen

Abstract *Violence was a feature of life aboard Royal Navy ships in the 18th century. However, the seemingly identical acts of violence on board had different logics and functions depending on the addressee. Based on the autobiographies of Black sailors and court records, this article traces these logics of violence and argues that there was specific violence against Black sailors in the Royal Navy. It is true that service at sea represented an opportunity for emancipation for Black sailors, as there was little institutional discrimination. At the same time, however, disciplinary and everyday violence among crew members proved to be highly racialised. For example, physical violence against Black crew members served as a means of humiliation, exclusion and emasculation, while for white crew members, fistfights were a response to the emasculating experience of shipboard conditions and became an essential element of maritime masculinity that strengthened social bonds.*

Keywords *Discipline, Ego-documents, Impressment, Labour, Military History*

Die Frage nach Gewalterfahrungen von *Blacks* in der Royal Navy im 18. Jahrhundert ist, so könnte man annehmen, fast rhetorisch. Vor dem Hintergrund der bekannten Berichte über die Grausamkeiten, denen – nach heutigem Sprachgebrauch – *Black and People of Colour* (BPoC)² auf Sklavenschiffen und Plantagen ausgesetzt waren, können ihre Erfah-

-
- 1 Die Autorin dankt der Gerda Henkel Stiftung in Düsseldorf für die Förderung der diesem Artikel zugrunde liegenden Forschung im Rahmen ihres Promotionsprojekts „Maritime Gewalten. Erfahrung, Darstellung und Technik des atlantischen Seekriegs, 1665–1783.“
 - 2 BPoC bezieht sich auf schwarze und nicht-weiße Menschen, die unterschiedlichen Formen des Rassismus ausgesetzt sind. Da sich dieser Beitrag mit rassistischen Diskriminierungserfahrungen auseinandersetzt, wird immer dann, wenn es sich nicht explizit um Quellenbegriffe handelt, von BPoC gesprochen. Die Klassifizierung bezieht sich dabei auf die Selbstbezeichnung der historischen Akteure. Basierend auf zeitgenössischen, kollektiven Identitätsbildungen wird die Selbstzuschreibung »schwarz« hier auch in Abgrenzung zu »britisch« bzw. »englisch« verwendet. Denn die sich im 18. Jahrhundert herausbildende Identität des »Jack Tar«, des heroischen gemeinen Seemanns in der Navy, war eine stark »rassifizierte« (racialised) Identität, die sich einerseits aus unterschiedlichen Erfahrungen speiste, andererseits sich wiederum in den unterschiedlichen (Ge-

rungen in einem grundsätzlich von Gewalt geprägten Schiffsalltag nur drastisch gewesen sein. Schließlich handelte es sich um eine Gruppe, die außerhalb der sozialen Ordnung der Gesellschaften der Kolonialreiche stand. Ihre Handlungsspielräume, so die allgemeine Mutmaßung, waren stark eingeschränkt. Der Zugang zu den Erfahrungen dieser marginalisierten, stark diskriminierten und oft versklavten Menschen auf den Schiffen der Royal Navy, so die weitere Annahme, sollte sich entsprechend schwierig gestalten, da es von einer solchen weitgehend illiteraten Minderheit nur wenige, wenn überhaupt direkte schriftliche Überlieferungen geben dürfte.

Keine dieser Vermutungen erweist sich in dieser Form als haltbar. Es liegen gleich mehrere Selbstzeugnisse schwarzer Seeleute aus dem 18. Jahrhundert vor, darunter die bekannte Autobiografie von Olaudah Equiano (ca. 1745–1797), sowie die weniger bekannten Autobiografien von Briton Hammon und James Albert Ukawsaw Gronniosaw (ca. 1705–1775),³ die durch ausführliche Berichte Dritter, etwa über Francis Barber (ca. 1742/43–1801), dem »Diener« des Schriftstellers Samuel Johnson (1709–1784),⁴ sowie die offiziellen Überlieferungen der Navy ergänzt werden. Gemeinsam ist diesen unterschiedlichen Quellentypen, dass die Autoren bzw. die beschriebenen Akteure in ihrer Zeit durch Selbst- oder Fremdzuschreibung dezidiert als *Black* charakterisiert wurden. In ihren Überlieferungen schufen sie durch intertextuelle Bezüge eine kollektive Identität vor dem Hintergrund eines über die Hautfarbe vergleichbaren Erfahrungshorizonts.⁵

Auf der Grundlage dieser trotz ihrer strukturellen Unwahrscheinlichkeit umfangreichen Überlieferungen wird in diesem Beitrag gefragt, welche Gewalt *Blacks* in der Royal Navy zwischen dem Siebenjährigen Krieg (1756–1763) und den Koalitionskriegen (1792–1815) erlebten, wie sie diese wahrnahmen und welchen Logiken die Gewaltanwendung folgte. Die Gewalt gegen *Blacks* in der Navy, so die These des Beitrags, wies eine spezifische Logik und Funktion auf, die sich deutlich von der Gewalt gegen britische und europäische Seeleute unterschied. Damit greift der Aufsatz das in der Forschung bereits vielfach thematisierte Spannungsfeld von Emanzipation und Repression auf, in dem sich *Blacks* in der Royal Navy bewegten.⁶ Die hier vorgenommene kontextsensible

walt-)Erfahrungen manifestierte. Vgl. Eleanor Hubbard, *Sailors and the Early Modern British Empire. Labor, Nation, and Identity at Sea*, in: *History Compass* 14 (2016) 8, S. 348–358, hier S. 353; Sara Caputo, *Foreign Jack Tars. The British Navy and Transnational Seafarers during the Revolutionary and Napoleonic Wars*, Cambridge 2022, S. 118f.

3 Vgl. die Autobiografien von Briton Hammon, James Albert Ukawsaw Gronniosaw und Olaudah Equiano in: Vincent Carretta (Hg.), *Unchained Voices. An Anthology of Black Authors in the English-Speaking World of the Eighteenth Century*, 2. Aufl., Lexington 2004.

4 Michael Bundock, *The Fortunes of Francis Barber. The True Story of the Jamaican Slave Who Became Samuel Johnson's Heir*, New Haven 2015.

5 Vgl. dazu Alan Richardson/Debbie Lee, Introduction, in: dies. (Hg.), *Early Black British Writing. Olaudah Equiano, Mary Prince, and Others. Selected Texts with Introduction, Critical Essays*, Boston 2004, S. 1–18.

6 Vgl. exemplarisch Philip D. Morgan, *Black Experience in Britain's Maritime World*, in: David Cannadine (Hg.), *Empire, the Sea and Global History. Britain's Maritime World, c. 1763–1840*, Basingstoke 2007, S. 105–133; W. Jeffrey Bolster, *Black Jacks. African American Seamen in the Age of Sail*, Cambridge, MA 2009; Kevin Dawson, *Undercurrents of Power. Aquatic Culture in the African Diaspora*, Philadelphia 2021 [zuerst 2018]; Ray Costello, *Black Salt. Seafarers of African Descent on British Ships*, Liverpool 2012; Nathan Perl-Rosenthal, *Citizen Sailors. Becoming American in the Age of*

Betrachtung der erlebten Gewalt ermöglicht es, die konkreten Erfahrungen der jeweiligen Akteure im Rahmen einer historisch-anthropologischen Untersuchung situativ zu beschreiben. Auf dieser Grundlage können die normativ entwickelten Positionen von Unterdrückung bzw. relativer Freiheit der BPoC in der Navy empirisch besser verortet und das komplexe Zusammenspiel von sozialer Figuration und individueller *agency* umfassender analysiert werden. Dazu wird zunächst das grundsätzliche Verhältnis von Navy und Gewalt diskutiert. Es folgt ein allgemeiner Überblick über die Rolle und rechtliche Situation der BPoC in der Royal Navy, bevor die in den Autobiografien und Berichten geschilderten Gewalterfahrungen und ihre Darstellung in den Mittelpunkt der Betrachtung rücken. Der Beitrag schließt mit einem Ausblick auf das Potenzial des (historischen) Schreibens über Gewalt und leistet damit nicht nur einen Beitrag zur Erforschung der Rolle und Lebenswirklichkeit von *Blacks* in Großbritannien im 18. Jahrhundert, sondern bietet auch eine neue Perspektive in der Diskussion um die Relevanz der Erforschung von kolonialer Gewalt.

Werbung – Disziplin – Kämpfe. Gewalt auf See

Die Navy des 18. Jahrhunderts gilt gemeinhin als gewaltsame Institution. Das bedeutet in erster Linie, dass Mitglieder der Navy in ihrem Alltag Gewalt ausübten, sie erfuhren und diese Gewalt zeitgenössisch als ein prägendes Charakteristikum der Navy sowohl auf institutioneller als auch individueller Ebene angesehen wurde. Gewalt wird dabei in erster Linie als physische Gewalt im Sinne einer Verletzungsmacht⁷ verstanden und im Folgenden entsprechend einer »kontextsensiblen Mikrosoziologie der Gewalt« betrachtet, die ihr Augenmerk zwar auf die konkrete Gewaltsituation legt, die auslösenden – in diesem Fall auch strukturellen – Kontexte aber miteinbezieht.⁸

Revolution, Cambridge, MA 2015; Charles R. Foy, The Royal Navy's Employment of Black Mariners and Maritime Workers, 1754–1783, in: International Journal of Maritime History 28 (2016) 1, S. 6–35; Charles R. Foy, Britain's Black Tars, in: Gretchen H. Gerzina (Hg.), Britain's Black Past, Liverpool 2020, S. 63–80; Caputo, Foreign Jack Tars, S. 119–130.

7 Heinrich Popitz, Phänomene der Macht, 2. Aufl., Tübingen 1992, S. 48.

8 Vgl. zur kontextsensiblen Gewaltsoziologie Tabea Koepf/Chris Schattka, Eine kuriose Debatte wiederholt sich. Plädoyer für eine kontextsensible Mikrosoziologie der Gewalt, in: Österreichische Zeitschrift für Soziologie 45 (2020) 1, S. 23–42; Thomas Hoebel/Wolfgang Knöbl, Gewalt erklären! Plädoyer für eine entdeckende Prozesssoziologie, Hamburg 2019; Stefan Kühn, Mal wieder ein neuer »Turn« in der Gewaltforschung. Zu den Möglichkeiten und Grenzen eines prozesssoziologischen Zugangs zur Gewalt, in: Berliner Journal für Soziologie 31 (2021) 3–4, S. 505–530.

Grundsätzlich lässt sich die in der und durch die Navy ausgeübte Gewalt in Gewalt in städtischen Räumen und Gewalt auf See differenzieren.⁹ Erstere umfasst vor allem gewaltsame Werbungspraktiken durch die so genannten *press gangs*. Der Bedarf an (fähigen¹⁰) Seeleuten war in Kriegszeiten hoch und konnte nicht mit Freiwilligen gedeckt werden. Aus diesem Grund griffen Kapitäne und lokale Autoritäten der Navy oft auf bewaffnete Gruppen unter Führung eines Lieutenants zurück, die in Hafenstädten seetüchtige Männer etwa aus der Handelsmarine, aus dem Kreis der Hafendarbeiter, aber auch aus Pubs und von anderen Schiffen der Navy an Bord pressten, um die Besatzung aufzufüllen.¹¹ Das Pressen lief dabei oft gewaltsam ab – von den *press gangs* anvisierte Akteure versuchten in der Regel, diesen zu entkommen, so dass Nicholas Rogers auf beiden Seiten von Schlägereien, Messerstechereien und weiterer physischer Gewalt berichtet.¹² Das gewaltsame Pressen war eine legale Praxis, die zeitgenössisch jedoch scharf kritisiert wurde – stand sie doch diametral zur im anglo-amerikanischen Raum einflussreichen Idee der *liberty*. Der im Siebenjährigen Krieg gepresste Seemann William Spavens etwa beschrieb die Praxis als »shocking to the feelings of humanity«. ¹³ Ein Flugblatt aus den 1720er Jahren ging sogar noch weiter und verglich das *impressment* mit der Sklaverei.¹⁴ Mit der ständigen Bemannung der Kriegsschiffe auch in den Wintermonaten griff das *impressment* grundlegend in die zeitliche Ordnung der Arbeit ein. An die Stelle der saisonalen Arbeit, in der sich Perioden harter körperlicher Arbeit mit anderer Art der Arbeit oder Müßiggang abwechselten, trat eine dauerhafte, körperlich harte Arbeit an Bord der Schiffe.¹⁵ Darüber hinaus entzog das *impressment* den Seemännern

-
- 9 Der Einfluss von Räumen und Räumlichkeiten auf Gewaltdynamiken ist in der Forschung bereits mehrfach betont worden. Einschlägig sind hier vor allem die Arbeiten von Teresa Koloma Beck. Vgl. Teresa Koloma Beck, Gewalt[Raum. Aktuelle Debatten und deren Beiträge zur raumsensiblen Erweiterung der Gewaltsoziologie, in: Soziale Welt 67 (2016), S. 431–449; dies., Räume der Sicherheit – Räume der Gewalt. Topologien des Alltags in der afghanischen Hauptstadt Kabul, in: ZeFKo Zeitschrift für Friedens- und Konfliktforschung 6 (2017) 1, S. 6–36; dies., Festung als Lebensform. Eine andere Erzählung des Gewaltraums, in: Ferdinand Sutterlüty/Matthias Jung/Andy Reymann (Hg.), Narrative der Gewalt. Interdisziplinäre Analysen, Frankfurt a.M. 2019, S. 267–293.
- 10 Die Royal Navy ordnete Seeleute abhängig von ihrer Erfahrung auf See in drei Klassen ein: *landsmen* ohne Erfahrung, *ordinary seamen* mit einem Jahr Erfahrung auf See und *abled seamen* mit mehr als zwei Jahren Erfahrung auf See.
- 11 Vgl. zur Praxis des *impressment* Nicholas Rogers, *The Press Gang. Naval Impressment and its Opponents in Georgian Britain*, London 2007; Denver Alexander Brunsman, *The Evil Necessity. British Naval Impressment in the Eighteenth-Century Atlantic World*, Charlottesville, VA 2013; J. Ross Dancy, *The Myth of the Press Gang. Volunteers, Impressment and the Naval Manpower Problem in the Late Eighteenth Century*, Woodbridge 2015.
- 12 Vgl. Rogers, *The Press Gang*, S. 37–58.
- 13 William Spavens, *Memoirs of a Seafaring Life. The Narrative of William Spavens: Pensioner on the Naval Chest at Chatham*, hg. v. Nicholas A.M. Rodger, 2. Aufl., London 2000, S. 28.
- 14 Vgl. Anonymous, *The Sailors Advocate*, London 1728.
- 15 Vgl. Denver Brunsman, *Men of War. British Sailors and the Impressment Paradox*, in: *Journal of Early Modern History* 14 (2010) 1/2, S. 9–44, hier S. 25. Brunsman verweist darauf, dass diese Transformation der von E.P. Thompson beschriebenen Verschiebung des Arbeitsrhythmus vom vorindustriellen zum industriellen Zeitalter ähnelt. Vgl. Edward P. Thompson, *Zeit, Arbeitsdisziplin und Industriekapitalismus*, in: ders./Dieter Groh, *Plebeische Kultur und moralische Ökonomie. Aufsätze zur englischen Sozialgeschichte des 18. und 19. Jahrhunderts*, Frankfurt a.M. 1980, S. 34–65.

ihr zugestandenes Recht auf Freizügigkeit; zeitgenössisch galt dieser Rechtsentzug gemeinhin als entmännlichend. Der amerikanische Staatsmann und Gründervater John Adams (1735–1826) fragte etwa während der Koalitionskriege rhetorisch: »Will not such impressment break the hearts and put petticoats on them all?«¹⁶ Diese Bewertung – so wird sich zeigen – galt jedoch in den meisten Fällen ausschließlich für britische, weiße Seeleute.

Einmal auf See änderten sich die Gewaltformen und -situationen ebenso wie Gewaltwahrnehmung und -erfahrung der Seeleute. Materialität und Räumlichkeit der Schiffe veränderten Ausübung, Erfahrung und Legitimation von Gewalt und brachten einen spezifischen Kanon maritimer Gewalt hervor.¹⁷ Dieser speiste sich neben der disziplinarischen Gewalt auch durch militärische Gewalt in Gefechten und alltägliche Gewalt zwischen den Besatzungsmitgliedern. Das Bild autoritär herrschender, brutaler Kapitäne ist in der Forschung teilweise revidiert worden.¹⁸ Dennoch zeigt sich, dass physische Gewalt und körperliche Strafen – allen voran das Auspeitschen – ein zentrales Element des Lebens an Bord darstellten.¹⁹ Die Verwendung der sogenannten neunschwänzigen Katze war als fester, öffentlicher und notwendiger Bestandteil des Lebens an Bord akzeptiert und galt gemeinhin als legitime Methode zur Erziehung und Kontrolle der gemeinen Seeleute.²⁰ Diese grundlegende Akzeptanz bedeutete jedoch nicht, dass die Disziplinierungsmaßnahmen nicht als brutal angesehen wurden, wie insbesondere Berichte von Besatzungsmitgliedern zeigen, die zum ersten Mal mit der Gewalt an Bord konfrontiert wurden.²¹ Härte und Umfang der körperlichen Strafen variierten von Schiff zu Schiff; die laut offiziellen Regularien maximale Anzahl der Peitschenhiebe, die ohne offizielles Gerichtsverfahren verhängt werden konnte, lag in der Royal Navy bei zwölf. Wurde ein

16 Vgl. Page Smith, John Adams, Bd. 2: 1784–1826, New York 1962, S. 1092. Vgl. dazu auch Myra C. Glenn, *Troubled Manhood in the Early Republic. The Life and Autobiography of Sailor Horace Lane*, in: *Journal of the Early Republic* 26 (2006) 1, S. 59–93; Brunsman, *Men of War*, S. 26–28. Raewyn Connell verweist darauf, dass Ideen von *freedom* und *liberty* in Großbritannien im 18. Jahrhundert grundlegend gegendert waren und spricht in diesem Zusammenhang von »hegemonialer Männlichkeit« und »männlicher Freiheit«. Raewyn Connell, *Der gemachte Mann. Konstruktion und Krise von Männlichkeiten*, 4. Aufl., Wiesbaden 2015, S. 10f.

17 Vgl. Elin Franes Jones, *Masculinity, Materiality and Space on Board the Royal Naval Ship, 1756–1815*, London 2016 [unveröffentlichte Dissertation]. Vgl. grundlegend zum Verhältnis von Materialität, Raum und Gewalt Hannah Arendt, *On Violence*, London 1970, insb. S. 8.

18 Vgl. Christopher Lloyd, *The British Seaman 1200–1860. A Social Survey*, Cranbury 1970, S. 210f.; Nicholas A.M. Rodger, *The Wooden World. An Anatomy of the Georgian Navy*, New York 1996, S. 229.

19 Vgl. Markus Eder, *Crime and Punishment in the Royal Navy of the Seven Years' War. 1755–1763*, Aldershot 2010, S. 153f.

20 Vgl. John D. Byrn, *Crime and Punishment in the Royal Navy. Discipline on the Leeward Islands Station, 1784–1812*, Aldershot 1989, S. 17.

21 Vgl. bspw. Samuel Leech, *Thirty Years from Home. Or a Voice from the Main Deck, Being the Experience of Samuel Leech [...] in the British and American Navies [...]*, Boston 1843, S. 60; William Henry Dillon, *A Narrative of my Professional Adventures (1790–1839)*, hg. v. Michael Arthur Lewis, London 1956, S. 23.

Verfahren angestrebt und der Beschuldigte verurteilt, konnten Überlieferungen zufolge bis zu 800 Hiebe verhängt werden.²²

Neben der disziplinarischen Gewalt finden sich zahlreiche Berichte über gewalttätige Freizeitbeschäftigungen, vor allem Kämpfe zwischen hierarchisch gleichgestellten Teilen der Besatzung.²³ Solche Kämpfe dienten der Disziplinierung innerhalb der Besatzung und der rituellen Austragung von Meinungsverschiedenheiten. Darüber hinaus schufen sie Gruppenzugehörigkeiten, festigten Freundschafts- und Kameradschaftsbeziehungen und spielten eine zentrale Rolle bei der Herstellung einer spezifischen maritimen Männlichkeit, die sowohl disziplinierende als auch gruppenkonstituierende physische Gewalt als zentrales Element und Reaktion auf die entmännlichende Erfahrung des *impressment* inkorporierte.²⁴ Die sozialkonstituierende und hierarchisierende Funktion maritimer Gewalt zeigt sich nicht zuletzt in den zeremoniellen Linientaufen: Nach der Überquerung des Äquators, des Polarkreises oder des nördlichen Wendekreises wurden die Besatzungsmitglieder, die diese Linien zum ersten Mal überquert hatten, von »Neptun« gereinigt, auf ihre Tauglichkeit geprüft und schließlich in die Gemeinschaft der Seeleute aufgenommen. Im 18. Jahrhundert enthielt das Ritual mehrere gewalttätige Elemente; so berichten »Getaufte« von Fesselungen, wiederholtem Untertauchen des Kopfes bis zum Ertrinken und Rasuren mit stumpfen, rostigen Messern, die blutige Wunden im Gesicht hinterließen.²⁵ Über die Bedeutungsebenen des Rituals ist in der Forschung vielfach diskutiert worden. Weitgehende Einigkeit besteht darin, dass die Demütigungen und Brutalitäten als Satire auf die Unmenschlichkeit und Brutalität des Lebens auf See gelesen werden können.²⁶ Allerdings erlebten nicht alle Besatzungsmitglieder die verschiedenen Facetten maritimer Gewalt gleichermaßen. Neben individuellen und situativen Faktoren beeinflussten auch Herkunft und Ethnizität (*race*) sowie Rang und sozialer Status die erlebte Gewalt, wie im Folgenden gezeigt werden wird.

Black Naval Lives – Privilegiert marginalisiert?

BPoC waren in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts an Bord europäischer Kriegsschiffe keine Seltenheit.²⁷ Berechnungen zufolge machten BPoC zwischen 1713 und

22 Vgl. Niklas Frykman, Seamen on Late Eighteenth-Century European Warships, in: *International Review of Social History* 54 (2009) 1, S. 67–93, hier S. 81.

23 Vgl. Courts Martial Papers, 14.3.1768 und 12.12.1770, The National Archives London (TNA), ADM 1/5304.

24 Vgl. Brunsmann, *Men of War*, S. 41f. Diese spezifische maritime Männlichkeit zeigt sich vor allem in der Analyse von Begegnungen zwischen Seeleuten und Küstenbewohner*innen in Hafenstädten. Vgl. dazu Nigel Worden, *Strangers Ashore. Sailor Identity and Social Conflict in Mid-18th Century Cape Town*, in: *Kronos* (2007) 33, S. 72–83.

25 Vgl. Stephen Russell Berry, *A Path in the Mighty Waters. Shipboard Life and Atlantic Crossings to the New World*, New Haven, CT 2015, S. 143–145.

26 Vgl. Greg Denning, *Mr Bligh's Bad Language. Passion, Power and Theatre on the Bounty*, Cambridge 1994, S. 80; Simon J. Bronner, *Crossing the Line. Violence, Play, and Drama in Naval Equator Traditions*, Amsterdam 2006; Berry, *A Path in the Mighty Waters*, S. 150.

27 Davon zeugt etwa die häufige Darstellung schwarzer Seeleute auf Einblattdrucken des späten 18. und frühen 19. Jahrhunderts. Vgl. für einige Beispiele Caputo, *Foreign Jack Tars*, S. 119–123.

1783 durchschnittlich ca. fünf Prozent der Besatzungsmitglieder der Royal Navy aus.²⁸ Charles R. Foy konnte im Rahmen seiner Arbeit an einer *Black Marine Database* bislang ca. 2.000 schwarze Einzelpersonen nachweisen, die im 18. Jahrhundert in der Royal Navy gedient haben.²⁹ Insbesondere in Kriegszeiten war der hohe Bedarf an ausgebildeten Seeleuten ein ständiges und kaum lösbares Problem – der große Mangel an Arbeitskräften führte nicht nur dazu, dass die Navy Seeleute gewaltsam zum Dienst presste, sondern auch kaum Ausschlusskriterien für ihre Besatzungen anlegte.³⁰

Unter den BPoC fanden sich sowohl versklavte als auch freie Personen. Seit *Somerset vs. Stewart* im Jahr 1772, einem Urteil des Court of King's Bench in Westminster, war die Versklavung von Menschen auf den britischen Inseln (und nur dort) verboten.³¹ Die Schiffe der Royal Navy stellten rechtlich gesehen eine mobile, schwimmende Erweiterung derselben dar;³² die Versklavung von Menschen war also ab 1772 auch auf den Schiffen der Royal Navy illegal. Doch bewegten sich insbesondere die Schiffe des Western Squadron sowie der in der Karibik stationierten Geschwader in kolonialen Gebieten, in denen die Versklavung von BPoC nicht nur legal war, sondern die Norm bildete und in den kolonialen Gesellschaften vielfach als rechtmäßige Ordnung angesehen wurde.³³ In der Forschung finden sich unzählige Verweise darauf, dass die Navy selbst keine versklavten Menschen mit und auf ihren Schiffen handelte; vielmehr habe sie die Emanzipation von in Versklavung lebenden BPoC ermöglicht, indem sie diese rekrutierte und sei folglich »farbenblind« gewesen.³⁴ Der Equiano-Biograf Vincent Carretta geht dabei so weit, die Royal Navy im 18. Jahrhundert von institutionellem Rassismus freizusprechen, denn »competence mattered more than colour«.³⁵

In zahlreichen Berichten der BPoC wird der Seedienst als überwiegend positiv beschrieben und anderen Diensten vorgezogen. Der ca. 1742 in Versklavung in Jamaika geborene Francis Barber, der im Alter von ungefähr zehn Jahren von dem bekannten Schriftsteller Samuel Johnson (1709–1784) in London erworben wurde und ihm bis an

28 Vgl. Foy, *The Royal Navy's Employment*, S. 12f. Die Bemannung der Schiffe in den Kolonien, insbesondere in Bermuda, wich hiervon ab. Michael J. Jarvis hat gezeigt, dass versklavte Seeleute insbesondere in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts oft mehr als die Hälfte der Besatzung von vor Bermuda stationierten und dort bemannten Kriegsschiffen ausmachten. Michael J. Jarvis, *Maritime Masters and Seafaring Slaves in Bermuda, 1680–1783*, in: *The William and Mary Quarterly* 59 (2002) 3, S. 585–622, hier S. 598f.

29 Vgl. Foy, *Britain's Black Tars*, S. 68. Für die französische Marine liegen für das 18. Jahrhundert bislang keine Zahlen vor. Vgl. Jeremy Young, *Looking for Black Sailors in the Eighteenth-Century French Navy*, in: *International Journal of Maritime History* 34 (2022) 2, S. 259–281.

30 Vgl. Brunsman, *The Evil Necessity*, S. 9.

31 Vgl. *Somerset vs. Stewart* (1772), in: *All England Law Reports*, Bd. 98, S. 499.

32 Vgl. Rodger, *The Wooden World*, S. 160.

33 Es sei an dieser Stelle nur exemplarisch auf das unüberschaubare Feld der Forschung zur Versklavung im atlantischen Raum hingewiesen. Vgl. Kenneth Morgan, *Slavery and the British Empire. From Africa to America*, Oxford 2007; ders., *A Short History of Transatlantic Slavery*, London 2016.

34 Vgl. Bolster, *Black Jacks*, S. 80f.

35 Vincent Carretta, *Naval Records and Eighteenth-Century Black Biography*, in: *Journal for Maritime Research* 5 (2003) 1, S. 143–158, hier S. 145f.

dessen Lebensende diente,³⁶ trat etwa im Jahr 1758 freiwillig in die Royal Navy ein. Seine genauen Beweggründe sind nicht überliefert. Michael Bundock spekuliert jedoch, dass Barbers Schwierigkeiten mit einigen Mitgliedern von Johnsons Haushalt sowie alltägliche Diskriminierungserfahrungen, denen Barber als BPoC in London ausgesetzt war, mögliche Gründe gewesen sein könnten.³⁷ Mit relativer Sicherheit lässt sich jedoch sagen, dass Barber freiwillig anheuerte und sein Eigner Johnson mit dem Seedienst nicht einverstanden war.³⁸ Der Schriftsteller nutzte seine Kontakte, um die Admiralität dazu zu bewegen, Barber kurze Zeit später zu entlassen – gegen dessen eigenen Wunsch, wie dieser später betonte.³⁹ Der Dienst in der Marine brachte für die BPoC im Vergleich zu anderen Organisationen einige »Privilegien« mit sich, darunter die (theoretische) Möglichkeit, der Versklavung durch den Sold langfristig zu entkommen. Folgt man den Schilderungen von Olaudah Equiano, dem wohl bekanntesten versklavten Seemann der Royal Navy,⁴⁰ so war das Leben an Bord für versklavte BPoC im Vergleich zur Plantagenarbeit in der Karibik das weniger drastische Schicksal. Equiano wurde nach eigenen Angaben als Kind aus seinem Geburtsort im Königreich Benin im heutigen südlichen Nigeria entführt⁴¹ und auf ein Sklavenschiff verkauft, das zu den westindischen Inseln segelte. Von dort gelangte er nach Virginia, wo ihn der britische Marineleutnant Michael Henry Pascal erwarb. In Sklaverei diente Equiano als Schiffsjunge im Siebenjährigen Krieg, bevor er erneut an einen Händler in der Karibik verkauft wurde.

In seiner im Jahr 1789 erschienenen Autobiografie betont Equiano wiederholt die gute Behandlung, die er an Bord der Kriegsschiffe erfahren habe: »I soon enjoyed myself pretty well [onboard the HMS Roebuck, S.v.H.], and felt tolerably easy in my present situation.«⁴² Bezüglich seines ersten Dienstes an Bord in Versklavung schrieb er: »I had sails to lie on, and plenty of good victuals to eat, and every body on board used me very

36 Vgl. John Hawkins, *The Life of Dr. Samuel Johnson*, London 1787; James Boswell, *The Life of Samuel Johnson*, LL. D., London 1799, S. 277; Michael Bundock, *The Slave and the Lawyers*. Francis Barber, James Boswell and John Hawkins, in: Gerzina (Hg.), *Britain's Black Past*, S. 27–44, hier S. 27.

37 Vgl. Bundock, *The Fortunes of Francis Barber*, S. 81f.

38 In den Musterrollen ist Barber mit dem Vermerk Vol. (*Volunteer*) versehen. Zwar bieten derartige Vermerke keine vollkommene Sicherheit, da auch gepresste Seeleute sich bei der Musterung als Freiwillige meldeten, um den Bonus von £5 zu erhalten. Im Fall Barbers liegen jedoch keine Indizien vor, die gegen die freiwillige Registrierung sprechen. Vgl. Muster Roll der Princess Royal, TNA, ADM 36/6541, fol. 127.

39 Boswell, *The Life of Samuel Johnson*, S. 405.

40 Equianos Autobiografie wurde bereits wenige Jahre später in mehrere Sprachen übersetzt. Vgl. Olaudah Equiano, *The Interesting Narrative of the Life of Olaudah Equiano, or Gustavus Vassa, the African*, 2. Aufl., Peterborough 2002. Die erste deutsche Übersetzung erschien 1792: Olaudah Equiano, *Olaudah Equiano's oder Gustav Wasa's, des Afrikaners merkwürdige Lebensgeschichte von ihm selbst geschrieben*, übers. v. Georg Friedrich Benecke, Göttingen 1792.

41 Equianos Herkunft ist umstritten. Vincent Carretta geht auf Grundlage einer Taufurkunde aus dem Jahr 1759 und eines Musterbuchs von 1773 davon aus, Equiano sei in South Carolina geboren worden und habe seine afrikanische Herkunft erfunden, um seine Geschichte besser verkaufen zu können. Andere Historiker, darunter Paul E. Lovejoy, weisen dies jedoch zurück und verweisen auf Briefe Equianos, in denen dieser über seine afrikanische Herkunft schreibt. Vgl. Paul E. Lovejoy, *Issue of Motivation. Vassa/Equiano and Carretta's Critique of the Evidence*, in: *Slavery & Abolition* 28 (2007) 1, S. 121–125.

42 Equiano, *The Interesting Narrative*, S. 85.

kindly, quite contrary to what I had seen of any white people before.«⁴³ Die positive Beschreibung der Navy gliedert sich in das grundlegende Narrativ der Autobiografie ein. Von BPoC verfasste Selbstzeugnisse wurden im 18. Jahrhundert in der Regel von weißen Herausgebern verkauft. Die Texte durchliefen Überarbeitungen und folgten bestimmten, an die überwiegend weiße Leser*innenschaft gerichteten Narrativen.⁴⁴ Nur vereinzelt deutet Equiano an, die Besatzung habe ihn nicht wie einen freien Schiffsjungen behandelt, sondern ihn »benutzt« – für welche Zwecke, bleibt dabei offen. Die Darstellung der europäischen Briten in Equianos Autobiografie ist nahezu durchgehend positiv – sie machten aus ihm einen belesenen, literaten Christen, der fast zu einem »echten Englishman« wurde.

Auch in der Erzählung Briton Hammons, der in Havanna in Versklavung lebte, tritt die Navy als Retter auf.⁴⁵ Nach mehr als zweieinhalb Jahren in Gefangenschaft und Versklavung wurde Hammon im Jahr 1758 von einem britischen Leutnant an Bord der Fregatte *Beaver* geschmuggelt, die nach London segelte. Ein spanisches Schiff forderte kurze Zeit später die Herausgabe Hammons, doch der britische Kapitän wies seine Herausgabe Hammons Darstellung zufolge zurück, da er keinen »*Englishman* und *English Colours*« ausliefern würde.⁴⁶ Die Verweigerung der Herausgabe Hammons ist weniger als humanistischer Akt gegen dessen Versklavung zu betrachten, als vielmehr auf den Personalmangel und die herrschenden Rivalität mit Spanien zurückzuführen.⁴⁷ Hammons Darstellung erinnert in ihrer Dramaturgie zudem stark an die populären *Captivity Narratives*, in denen die Erfahrungen weißer Siedler*innen in indigener Gefangenschaft oft brutal narrativiert bzw. fiktionalisiert wurden, und folgt somit ebenfalls einem an die weiße, britische Leser*innenschaft angepassten Narrativ.⁴⁸

Derartige Anpassungen bedeuten nicht zwangsläufig, dass die Erfahrungen von Equiano und Hammon nicht tatsächlich überwiegend positiv waren. Denn in den offiziellen Regularien der Navy findet sich keine systematische Unterscheidung der Rechte, der formalen Möglichkeiten und des Status weißer und nicht-weißer Seeleute. Der Navy auf Grundlage dieser Beobachtung progressive Gleichstellungsideen zu unterstellen, wäre dennoch anachronistisch. Stattdessen verweist Sara Caputo darauf, dass die Regularien auf der Vorstellung weißer, aus Großbritannien stammender Seemänner basierten und den Dienst von Menschen anderer Herkunft und Hautfarbe gar nicht erst vorsahen.⁴⁹ Blickt man zudem genauer auf die überlieferten Selbstzeugnisse, Berichte

43 Ebd., S. 79.

44 Vgl. Helen Thomas, *Romanticism and Slave Narratives. Transatlantic Testimonies*, Cambridge 2000, S. 178; Alan Richardson/Debbie Lee, *Oludah Equiano, Mary Prince, and Others. Early Black British Writing*, Boston 2004, S. 4.

45 Vgl. Briton Hammon, *Narrative of the Uncommon Sufferings and Surprising Deliverance of Briton Hammon, A Negro Man*, [Boston 1760], in: Carretta (Hg.), *Unchained Voices*, S. 20–25.

46 Ebd., S. 23. Hervorhebung im Original.

47 Vgl. Renaud Morieux, *The Society of Prisoners. Anglo-French Wars and Incarceration in the Eighteenth Century*, Oxford 2019.

48 Vgl. Harish Chander, Briton Hammon, in: Emmanuel Sampath Nelson (Hg.), *African American Authors, 1745–1945. Bio-bibliographical Critical Sourcebook*, Westport, CT 2000, S. 205–208, hier S. 207.

49 Caputo, *Foreign Jack Tars*, S. 126.

und offiziellen Dokumente, lassen sich sehr wohl Repressionen erkennen, denen BPoC in der Navy ausgesetzt waren. Offiziersränge blieben ihnen trotz der regulatorischen »Gleichheit« verwehrt. In Foys Datenbank finden sich unter ca. 2.000 *Blacks* in der Royal Navy lediglich ein Kapitän und drei Offiziersanwärter.⁵⁰ Und auch in Listen bewilligter Pensionen der Navy finden sich kaum Namen von BPoC. Oft zeigten die britischen Behörden Misstrauen gegenüber ihren Pensionsanträgen und lehnten sie unter der Annahme ab, die Männer hätten sich illegal auf ein Schiff der Navy geschlichen, um der Versklavung zu entkommen.⁵¹ Weitet man den Blick zusätzlich auf die einzelnen Schiffe aus, bekommt das Bild der »farbenblinden« Navy weiterer Risse. »Die Navy« war eine komplexe, globale Organisation, die sich aus einer Vielzahl unterschiedlicher Akteure zusammensetzte. In ihrem Zentrum standen die einzelnen Kriegsschiffe, auf denen die Schiffsgesellschaften zwar durch die spezifische Räumlichkeit und Materialität, in der sie sich bewegten, eigene Logiken des Zusammenlebens ausbildeten. Trotzdem ist die Vorstellung von Schiffen als geschlossenen Heterotopien,⁵² die sich außerhalb gesamtgesellschaftlicher Diskurse und Praktiken bewegten, nicht haltbar.

Historiker*innen des atlantischen Raums im 18. Jahrhundert haben überzeugend herausgearbeitet, auf welche Weise Gewalt als Mittel der kulturellen und sozialen Kontrolle eingesetzt wurde. Vincent Brown etwa argumentiert, Europäer*innen hätten die Kolonien als »atavistic spaces of degeneracy and violence« wahrgenommen und konstituiert – also Räume, in denen sie abseits der Parameter akzeptabler sozialer Normen handeln konnten.⁵³ Mitglieder der Navy, die in die Karibik segelten, bewegten sich innerhalb dieser Räume und konnten deren Einflüsse auf das Leben an Bord übertragen, wie auch Sara Caputo jüngst erläuterte. »[A]s a tool of imperial domination, the Navy was institutionally on the frontlines of the very same repressive and exploitative practices that fuelled eighteenth- and nineteenth-century racism.«⁵⁴

Beispiele dafür finden sich zuhauf. So wurden etwa die den *Blacks* zustehenden Sold- und Prisengelder von Kapitänen regelmäßig einbehalten. Dabei boten gerade diese Verdienstmöglichkeiten einen großen Anreiz für den Seedienst, da sie versklavten BPoC die Möglichkeit eröffneten, sich die eigene Freiheit zu erkaufen. In der Praxis wurde dieses Geld vor allem den versklavten BPoC oft verwehrt, wie auch Equiano am eigenen

50 Foy, *Britain's Black Tars*, S. 72. Insbesondere der aus Jamaika stammende John Perkins, der 1800 zum ersten schwarzen Post-Captain der Royal Navy aufstieg, wird häufig als Beispiele dafür angeführt, dass Hautfarbe in der Navy keine Barriere darstellte. Es handelte sich dabei jedoch um einen bemerkenswerten Ausnahmefall, der wohl kaum als Referenz für die von Caretta postulierte »Farbenblindheit« der Navy ausreicht. Vgl. Douglas Hamilton, »A most active, enterprising officer. Captain John Perkins, the Royal Navy and the Boundaries of Slavery and Liberty in the Caribbean, in: *Slavery & Abolition* 39 (2018) 1, S. 80–100, hier S. 96.

51 Vgl. Foy, *The Royal Navy's Employment*, S. 17f.

52 Vgl. Michel Foucault, *Andere Räume*, in: Karlheinz Barck (Hg.), *Aisthesis. Wahrnehmung heute oder Perspektiven einer anderen Ästhetik*, Leipzig 1990, S. 34–46, hier S. 45f.

53 Vincent Brown, *The Reaper's Garden. Death and Power in the World of Atlantic Slavery*, New Haven, CT 2010, S. 8.

54 Caputo, *Foreign Jack Tars*, S. 125. Vgl. auch Isaac Land, *Customs of the Sea. Flogging, Empire, and the »True British Seaman« 1770 to 1870*, in: *Interventions* 3 (2001) 2, S. 169–185; Foy, *The Royal Navy's Employment*, insb. S. 6f. und S. 31–34.

Leib erfuhr. Als Pulverjunge diente er an Bord der *HMS Namur* in der Schlacht bei Lagos im August 1759 zwischen einer britischen und französischen Flotte:

»My station during the engagement was on the middle deck, where I was quartered with another boy, to bring powder to the aftermost gun; and here I was a witness to the dreadful fate of many of my companions who, in the twinkling of an eye, were dashed to pieces and launched into eternity. Happily I escaped unhurt, though shot and splinters flew thick around me during the whole fight.«⁵⁵

Der von Equiano ausgeübte Dienst wurde für die meisten Besatzungsmitglieder mit Sold und – im Fall der Kaperung eines gegnerischen Schiffs – mitunter sogar mit Prisengeld entlohnt. Als sein Schiff im Jahr 1762 den Befehl erhielt, nach London zurückzusegeln und die Besatzung auszuzahlen, hoffte folglich auch Equiano auf ein mit diesem Geld erkaufte, neues Leben in Freiheit: »when our ship was paid off, [...] I was as free as [...] any other man on board [...]. This gave me new life and spirits; and my heart burned within me, while I thought the time long till I obtained my freedom.«⁵⁶ In Deptford angekommen, wurde er jedoch eines Besseren belehrt:

»The ship was up about half an hour, when my master ordered the barge to be manned; and all in an instant, [...] he forced me into the barge; saying, I was going to leave him, but he would care I should not. I was so struck with the unexpectedness of this proceeding that for some time I did not make a reply, only I made an offer to go for my books and chest of clothes, but he swore I should not move out of his sight; and if I did he would cut my throat, at the same time taking his hanger [a short sword, S.v.H.]. [...] [P]lucking up the courage, I told him I was free, and he could not by law serve me so. But this only enraged him the more; and he continued to swear.«⁵⁷

Weiter berichtet Equiano: »The only coat I had with me my master took away [...], and said if my prize-money had been £10,000 he had a right to it all and would have taken it.«⁵⁸ Nicht nur behielt Equianos Eigner dessen Sold und Prisengeld ein, er verkaufte ihn in Deptford auch weiter auf ein Schiff, das in die Karibik segelte und machte Equianos Hoffnungen auf ein Leben in Freiheit damit (zunächst) vollständig zunichte.

Die Gefahr eines solchen Weiter- oder Wiederverkaufs war für nahezu alle BPoC, die auf Kriegsschiffen dienten, ständig latent vorhanden. Der aus der Versklavung entflohenen William Jackson etwa heuerte während des Siebenjährigen Krieges auf der britischen *HMS Stag* an. Als das Schiff in Maryland anlegte, verkaufte der Kapitän Jackson

55 Equiano, *The Interesting Narrative*, S. 98. Vgl. zu Equianos Erfahrungen im Siebenjährigen Krieg auch Shaun Regan, *Oludah Equiano and the Seven Years' War. Slavery, Service, and the Sea*, in: Frans De Bruyn/Shawn Regan (Hg.), *The Culture of the Seven Years' War. Empire, Identity, and the Arts in the Eighteenth-Century Atlantic World*, Toronto 2014, S. 235–256.

56 Equiano, *The Interesting Narrative*, S. 107.

57 Ebd., S. 108. Eine ähnliche Schilderung findet sich auch bei James Albert Ukawsaw Gronniosaw, *A Narrative of the Most Remarkable Particulars in the Life of James Albert Ukawsaw Gronniosaw, an African Prince, As related by himself*, in: Carretta (Hg.), *Unchained Voices*, S. 32–58, hier S. 45.

58 Equiano, *The Interesting Narrative*, S. 109.

für den eigenen Profit zurück in die Versklavung.⁵⁹ Jacksons Fall ist alles andere als außergewöhnlich; insbesondere BPoC, die sich bei einer Kaperung an Bord gegnerischer Schiffe befanden wurden als so genannte »Prize Negroes«⁶⁰ in die Versklavung verkauft. Der ihnen rechtmäßig zustehende Status als Kriegsgefangene wurde ihnen verwehrt – auch dann, wenn sie nachweisen konnten, frei zu sein. In der Royal Navy war diese Praxis bekannt und akzeptiert, da sie außerhalb der britischen Inseln stattfand. Das Vice Admiralty Court in Barbados urteilte dazu: »the practice [...] has been to consider Negroes captured from the Enemy as property and consequently condemnable as Prize«.⁶¹

Das Spannungsfeld zwischen Emanzipation und Repression findet sich somit bereits auf normativer Ebene sowie in der praktischen Umsetzung dieser. Wird nun zusätzlich die grundlegende Gewaltsamkeit der Navy einbezogen, werden die Spannungen zwischen den emanzipatorischen Möglichkeiten durch den Kriegsdienst auf See auf der einen und Repressionen in der kolonialen britischen Gesellschaft auf der anderen Seite noch deutlicher. Dabei bildet die Betrachtung der physischen Gewalt mit ihrer Materialität und Funktion ein Brennglas, mit dessen Hilfe das Spannungsfeld zwischen sozialen Figurationen und individuellen Handlungsspielräumen aufgedeckt werden kann, ohne die Legende der »Farbenblindheit« der Navy zu wiederholen oder eine auf Extremfällen basierende Geschichte einer grundlegend »barbarischen« Organisation zu schreiben.

A Black Naval Violence? Physische Gewalterfahrungen zwischen Alltag und Exzess

Am 10. März 1776 verließ das neuenglische Handelsschiff *Lawrence* unter dem Kommando von Kapitän Aaron Martin die West Indies in Richtung Kopenhagen. An Bord befanden sich zwei englische Seeleute und die vier in den Kolonien in Versklavung lebenden Seeleute Duke Argyle, Abraham Delaney, John Draper und John Harman.⁶² Nur wenige Wochen später brach mitten im Atlantik das Ruder des Schiffs. Glücklicherweise wurde die *Lawrence* von der *HMS Greyhound*, einer Fregatte der britischen Royal Navy, entdeckt und in Obhut genommen – Schiff und Besatzungen standen fortan unter der Autorität der Navy und wurden nach Portsmouth gebracht.⁶³ Offiziell war die Versklavung von Menschen zu diesem Zeitpunkt auf den Britischen Inseln bereits verboten; die vormalig

59 Vgl. Maryland Gazette, 25. August 1763, S. 3. Der Fall wird auch beschrieben in: Foy, *Britain's Black Tars*, S. 68f.

60 Vgl. Caputo, *Foreign Jack Tars*, S. 125f.; Siân Williams, *The Royal Navy and Caribbean Colonial Society during the Eighteenth Century*, in: John McAleer/Christer Petley (Hg.), *The Royal Navy and the British Atlantic World, c. 1750–1820*, London 2016, S. 27–50; Charles R. Foy, »Unkle Somerset's« Freedom. Liberty in England for Black Sailors, in: *Journal for Maritime Research* 13 (2011) 1, S. 21–36, hier S. 23f. Morieux, *Society of Prisoners*, S. 277–284; Charles R. Foy, *Eighteenth Century »Prize Negroes«*. From Britain to America, in: *Slavery & Abolition* 31 (2010) 3, S. 379–393, hier S. 383.

61 Zitiert in Foy, *Britain's Black Tars*, S. 70.

62 Der Fall wird auch geschildert in Foy, »Unkle Somerset's« Freedom, S. 24–29.

63 Vgl. Log of *HMS Greyhound*, 15. April 1776 und 18. April 1776, National Maritime Museum, Greenwich (NMM), ADM/L/G/140A.

Versklavten »were free as soon as they set on English Ground«. ⁶⁴ In Portsmouth angekommen ging Draper, der Kenntnis von der Rechtslage hatte, von Bord. Als »Flüchtiger« wurde er jedoch kurze Zeit später zurückgebracht und mit einer Kette fixiert, »one end of it clinched to the Hoop and the other secured to the Deck«. ⁶⁵ Die Kette wurde an einem Metallring um seinen Körper befestigt, der Berichten zufolge so eng war, dass er »cannot survive many days«. ⁶⁶ Inzwischen war die Admiralität in London über den Umgang mit Draper informiert worden und urteilte aufgrund der herrschenden Rechtslage, ihre Vertretung vor Ort müsse »the proper legal steps for obtaining the release of the Negroe confined in Irons onboard [the *Lawrence*, S.v.H.]« in die Wege leiten. ⁶⁷ Nach drei Tagen wurde der Ring schließlich auf den Druck aus London hin entfernt, und Draper erlangte seine Freiheit. ⁶⁸

Die Beschreibung der Fixierung Drapers erinnert an Berichte über die Behandlung von *Blacks* auf Sklavenschiffen. ⁶⁹ Die beschriebenen Ketten und Ringe wurden auf Schiffen der Navy Überlieferungen zufolge nur selten eingesetzt. Sie waren als Instrumente zum Einsperren und Fixieren von Seeleuten gedacht, die Unruhe stifteten und etwa aufgrund zu hoher Alkoholintoxikation nicht zu beruhigen waren. In einigen Fällen wurden die Instrumente auch zur Bestrafung und Verhaltenskontrolle angewendet. ⁷⁰ Der Kapitän der *HMS Greyhound* griff folglich auf eine etablierte Straf- und Kontrollmaßnahme zurück, wandte diese jedoch ohne ein vorangegangenes Vergehen Drapers an und ließ die Ketten darüber hinaus so eng anlegen, dass dieser fast erstickte. Nicht nur war die Fixierung Drapers mit Eisenketten unrechtmäßig, sie stand auch am als extrem wahrgenommenen Ende des Spektrums möglicher Disziplinarmaßnahmen. Markus Eder verweist darauf, dass die öffentliche Zurschaustellung in Ketten in der Regel dann angewendet wurde, wenn – oft für »Sodomie« – verurteilte Besatzungsmitglieder stigmatisiert und gedemütigt werden sollten. ⁷¹ Wie bereits skizziert, galten *liberty* und die Möglichkeit, sich frei zu bewegen, als zentrale maskuline Merkmale an Land. Draper wurde dieser Möglichkeit durch die ihn beinahe erwürgenden Ketten auf demütigende und grausame Weise zunächst beraubt. Seine Fixierung in Ketten lag folglich nicht nur darin begründet, weitere vermeintliche »Fluchtversuche« zu verhindern. Die Wahl dieser oft als »unmännlich« angesehenen Strafe zeigt vielmehr, dass Draper aufgrund seiner

64 Vgl. John Baker, *Introduction to English Legal History*, Oxford 2019, S. 513–515, Zitat S. 513, Anm. 104.

65 Board of Trade and Secretaries of State. *American and West Indies, Correspondence*, TNA, CO 5/148, fol. 65.

66 Ebd., TNA, CO 5/148, fol. 72.

67 Ebd., TNA CO 5/148, fol. 78f.

68 Vgl. auch Foy, »Unkle Sommerset's« *Freedom*, S. 28.

69 Vgl. dazu grundlegend Marcus Rediker, *Das Sklavenschiff. Eine Menschheitsgeschichte*, Berlin 2023.

70 Vgl. Thomas Malcomson, *Order and Disorder in the British Navy, 1793–1815. Control, Resistance, Flogging and Hanging*, Woodbridge 2016, S. 214.

71 Vgl. Eder, *Crime and Punishment*, S. 81. Unter dem Anklagepunkt »Sodomie« wurden homoerotische und -sexuelle Handlungen zwischen männlichen Besatzungsmitgliedern verhandelt. Vgl. dazu Barry Richard Burg, *Boys at Sea. Sodomy, Indecency, and Courts Martial in Nelson's Navy*, Basingstoke 2007.

Herkunft und Hautfarbe nicht nur als Eigentum des Kapitäns und Profitpotenzial, sondern auch als nicht maskulin betrachtet wurde. Gestützt wird diese Beobachtung durch Vergleiche mit den überlieferten Rollen und Funktionen von BPoC auf den Kriegsschiffen. Die meisten von ihnen arbeiteten als Koch oder Diener für ihren jeweiligen Kapitän. Derartige Arbeiten galten gemeinhin als weiblich und standen in der Schiffshierarchie außerhalb der maskulinen Kultur der Seeleute – die Arbeiten markierten folglich die niedrige Stellung und Unterlegenheit der Männer deutlich.⁷²

In den veröffentlichten Selbstzeugnissen von *Blacks* finden sich wiederholt Berichte über gegen sie gerichtete Mikroaggressionen. James Albert Ukawsaw Gronniosaw berichtet etwa von einem Seemann, der gezielt nach Wegen suchte, ihn zu schikanieren. Knapp führt er aus: »I can't help mentioning one circumstance that hurt me more than all the rest, which was, that he snatched a book out of my hand that I was very fond of [...] and threw it into the sea.«⁷³ Der lesende Gronniosaw brach in einer mutmaßlich weitgehend illiteraten Schiffsgesellschaft aus der untergeordneten Rolle aus und bedrohte damit die an Bord etablierte soziale Hierarchie, was aufseiten des britischen Seemanns zu Gewalttätigkeiten gegen ihn führte. Gronniosaws Bemerkung »more than all the rest« deutet dabei auf die Alltäglichkeit kleinerer gewaltsamer Begegnungen hin. Auch Equiano berichtet wiederholt von Androhungen physischer Gewalt auf seiner ersten Reise mit Leutnant Pascal. Schreibt er zunächst von der freundlichen Behandlung durch die Besatzung, änderte sich diese drastisch, als die Vorräte an Bord zur Neige gingen. »In our extremities the captain and people told me in jest they would kill and eat me; but I thought them earnest, and was depressed beyond measure, expecting every moment to be my last.«⁷⁴ Das Scherzen der Besatzung, den ca. Elfjährigen zu töten und zu essen, versetzte ihn in Todesangst. Mehrfach verweist Equiano in seiner Autobiografie auf seine Angst, bei den Weißen handle es sich um Kannibalen.⁷⁵ Ein weißes Publikum ansprechend, wird der aus Reiseberichten bekannte Topos des Kannibalismus hier umgedreht.⁷⁶ Auffällig ist, dass Equiano kaum von tatsächlichen Umsetzungen der Gewaltandrohungen berichtet. Das Beispiel der Schaluppe *Peggy* aus dem Jahr 1769 zeigt jedoch, dass sogar derartig drastische Androhungen vereinzelt in die Tat umgesetzt wurden. Nachdem die Besatzung im Dezember Schiffbruch erlitten hatte, entschied sie, ein aus Afrika stammendes Crewmitglied namens Wiltshire zu töten und zu verspeisen.⁷⁷

Sowohl Draper als auch Wiltshire stellen in ihren Extremen Ausnahmefälle dar – als solche wurden sie auch überliefert. Das explizite Fehlen von Schilderungen von Gewalterfahrungen in der Navy in den Autobiografien der *Blacks* und in anderen Berichten lässt jedoch vermuten, dass Gewaltanwendungen in geringerem Ausmaß für sie alltäglich waren. Wie gezeigt, war Gewalt ein zentraler Bestandteil des Lebens in der Royal Navy; Berichte darüber durchziehen die überlieferten Selbstzeugnisse von Seeleuten. Mögliche

72 Vgl. Foy, *Britain's Black Tars*, S. 72.

73 Gronniosaw, *A Narrative*, S. 44.

74 Equiano, *The Interesting Narrative*, S. 79.

75 Vgl. ebd., S. 70.

76 Vgl. Mark Stein, *Who's Afraid of Cannibals? Some Uses of the Cannibalism Trope in Olaudah Equiano's Interesting Narrative*, in: Brycchan Carey/Markman Ellis/Sara Salih (Hg.), *Discourses of Slavery and Abolition. Britain and its Colonies, 1760–1838*, London 2004, S. 96–107.

77 Vgl. William Allen, *Accounts of Shipwreck and of Other Disasters at Sea*, Brunswick 1823, S. 170f.

Gewalterfahrungen an Bord widersprechen jedoch dem Narrativ der Rettung durch die Marine, das in den veröffentlichten Autobiografien von Equiano und Hammons entfaltet wird. Equiano etwa deutet seine möglichen eigenen Gewalterfahrungen im Seedienst nur an. In Aussicht auf seine baldige Ankunft in London im Jahr 1767 sagte er »adieu to the sound of the cruel whip, and all other dreadful instruments of torture«. ⁷⁸ Philip D. Morgan weist in seiner Auswertung einiger unveröffentlichter Quellen von *Blacks* zudem darauf hin, dass Kapitäne dazu neigten, diese öfter und härter zu bestrafen. So berichteten von Morgan untersuchte BPoC, durch Auspeitschung ein Auge verloren zu haben sowie von »brutal whippings, with the flaying of [...] skin and in one case blood flowing on the deck«. ⁷⁹ Ähnlich berichteten zwei schwarze Deserteure der *HMS Isis* im Jahr 1777, sie »were kicked and cuffed on every Occasion«. ⁸⁰ Im Jahr 1758 wurde der freie William Castillo – ähnlich wie John Draper – an Bord der *HMS Neptune* »with a Collar on [his] Neck and in Irons« festgehalten. ⁸¹

Auch Gerichtsakten bieten systematischere Hinweise auf die Behandlung von BPoC. So finden sich etwa in einem Verfahren wegen Diebstahls aus dem Jahr 1794 Hinweise auf massive Gewaltanwendung dreier Besatzungsmitglieder der *HMS Vengeance* gegen ein schwarzes Besatzungsmitglied. Die drei Angeklagten überfielen den Mann namens Felix im Schlaf, raubten ihn aus und verletzten ihn schwer. Lieutenant Duncan Forbes Mitchell sagte aus, »i went up to see the black man, whom i found wounded, his right arm broke and the little finger of it cut nearly off; his head and body wounded in many places«. ⁸² Auch Humphrey Clinker, ein schwarzes Mitglied der Crew der britischen *Amaranthe*, wurde im Jahr 1812 an Bord ohne Vorwarnung angegriffen. Clinker besserte seine Hose aus als Richard Cole während seines Wachdiensts eine Runde durch das Vorschiff drehte. Er begann, Clinker zu beleidigen, und dieser forderte ihn auf, ihn allein zu lassen. Cole kehrte jedoch kurze Zeit später zurück, um seine Beleidigungen fortzusetzen und rammte Clinker schließlich den Ladestock seiner Muskete ins Auge, worauf dieser erblindete. Ein Zeuge sagte vor Gericht aus »the sentry then walked aft and immediately came forward again and said you black bugger how dare you talk to a white man, and ran his ramrod into [Clinker's] eye«. ⁸³ Wurden Schlägereien und Gewalt zwischen britischen Seeleuten in der Regel als Zeichen ihrer Freundschaft und somit Stärkung sozialer Bande angesehen, ⁸⁴ diente die von britischen Seeleuten gegen BPoC ausgeübte Gewalt hier der Herstellung und Verfestigung von Machtasymmetrien. Die Eskalationsdynamik im Fall Clinkers präsentiert sich vor Gericht als einseitig – Cole trieb die Gewalt in

78 Equiano, *The Interesting Narrative*, S. 181.

79 Morgan, *Black Experience*, S. 127.

80 Benjamin Rumsey an Governor Thomas Johnson, Joppa, Maryland, 6.9.1777, in: William James Morgan (Hg.), *Naval Documents of the American Revolution*, Bd. 9, Washington, DC 1986, S. 889.

81 Vincent Carretta, *Equiano, the African. Biography of a Self-made Man*, Athens, GA 2005, S. 87f.

82 John D. Byrn, *Naval Courts Martial, 1793–1815*, London 2020, S. 569.

83 *Courts Martial Papers*, 16.6.1812, TNA, ADM 1/5427.

84 In den Gerichtsakten finden sich wiederholt Bemerkungen, dass miteinander kämpfende Seeleute »had neither anger, nor animosity betwixt each other«, sondern »liv'd in the greatest friendship«. *Courts Martial Papers*, 18.6.1762, TNA, ADM 1/5301. Vgl. dazu auch Jones, *Masculinity, Materiality and Space*, S. 241.

seiner Funktion als Wachmann an. Als solcher verfügte er über eine temporäre Disziplinargewalt, die sich gegen Clinker ausschließlich aufgrund dessen Herkunft und Hautfarbe entlud.

Dass diese an Bord ein grundlegendes Distinktionsmerkmal darstellten und Besatzungen insbesondere in der Karibik gerade nicht »farbenblind« waren, zeigt die wiederholte explizite Benennung von BPoC als solche in den Marinegerichtsakten. Im Dezember 1800 wurde George Hynes in einem Verfahren, in dem er der Sodomie angeklagt war, etwa explizit als »the black man« identifiziert.⁸⁵ Ein weiterer Zeuge im selben Verfahren sagte auf eine Frage nach der Kleidung Hynes aus, dieser sei »very black and dirty« gewesen.⁸⁶ In einem Verfahren aus dem Jahr 1796, in dem Captain Charles Sawyer der Sodomie schuldig gesprochen wurde, beschwerte sich dieser, dass die Aussage eines schwarzen Besatzungsmitglieds gegen ihn überhaupt zugelassen wurde. »I [...] can convey even a faint idea of what every man of liberality and honour must feel at finding the mere ipse dicit of a black man, who would possibly sell his father and mother for half a bit.«⁸⁷ Dass die Aussage eines BPoC vor dem Marinegericht zugelassen wurde, war keine Selbstverständlichkeit. Im Jahr 1761 entschied ein Marinegericht, ein Seemann dürfe nicht gegen den Angeklagten aussagen, da »being a black, he could not be admitted to swear against a Christian«. ⁸⁸ Betrachtet man die Urteile und verhängten disziplinarischen Strafen gegen BPoC lässt sich keine generelle Aussage darüber treffen, ob diese heftiger waren als gegen weiße Seeleute. Beobachten lassen sich Abweichungen in beide Richtungen, wobei auffällig ist, dass die Hautfarbe des jeweiligen Angeklagten eine wesentliche Begründung des Urteils darstellt. In einem Verfahren wegen versuchter Meuterei im Jahr 1806 etwa wurde ein Angeklagter, der zwar schuldig gesprochen wurde, mit der Begründung begnadigt,

»[that he] is a black man, a native of Martinique, was cook of the vessel at the time of the mutiny and appears ignorant of the magnitude of the crime and to have acted under the influence of fear from the threats made him by the boatswain of the vessel, since hung, and the rest of the mutineers«. ⁸⁹

Der Verweis auf die Drohungen gegen den Angeklagten zeigt erneut an, dass physische Gewalt für *Blacks* an Bord der Navy immer eine latent vorhandene Gefahr darstellte, die sich in dieser Form kaum für andere soziale Gruppen an Bord finden lässt. Diese latente Bedrohung blieb auch in den Ausnahmefällen bestehen, in denen *Blacks* in höhere Ränge aufstiegen. Barlow Fielding, der 1780 zum Bootsmann der *HMS Orpheus* ernannt wurde, stellt einen solchen Ausnahmefall dar. Bereits kurze Zeit nach seiner Beförderung bat Fieldings Kapitän die Admiralität jedoch um dessen Versetzung, da die Besatzung »a dislike to the man's colour« zeigte.⁹⁰ Auch John Perkins, der aus der Versklavung zum

85 Byrn, *Naval Courts Martial*, S. 328.

86 Ebd., S. 331.

87 *Courts Martial Papers*, 18.10.1796, TNA, ADM 1/5337.

88 *Analysis and Digest of Court Martial Convictions*, TNA, ADM 12/26. Hervorhebung im Original. Die geschilderten Verhandlungen finden sich auch bei Caputo, *Foreign Jack Tars*, S. 127f.

89 Byrn, *Naval Courts Martial*, S. 435.

90 Captain John Colpoys an John Montagu, Earl of Sandwich, 14.8.1780, NMM, SAN/F/24/47.

Post-Captain (ein Offizier mit Kommando über ein Schiff, ohne offiziell über den Rang eines Kapitäns zu verfügen) aufstieg und gemeinhin als »striking example [...] of the Navy's character as a career open to talent« angesehen wird, erlebte Diskriminierungen aufgrund seiner Hautfarbe.⁹¹ Erst 16 Jahre nach seiner Beförderung zum Leutnant im Jahr 1781 erhielt er eine weitere Beförderung – und das trotz der andauernden Kriegsbeteiligung Großbritanniens und der Navy.⁹² Entsprechend verweist James Davey darauf, dass Perkins mit öffentlich geäußelter Abneigung aufgrund seiner Hautfarbe konfrontiert war. Ein Junioroffizier, der unter Perkins diente, habe sich etwa beschwert, es sei »a cursed disgrace for us British officers to be placed under the command of a blood-thirsted colored captain.«⁹³ Auch stellt Morgan heraus, dass Perkins »the single long-lived naval officer never to have visited Britain« gewesen sei und führt diesen Umstand auf Restriktionen und Vorurteile gegen ihn zurück.⁹⁴

Zu welchem Extrem sich diese Vorurteile steigern konnten, zeigt abschließend der Fall des Seemanns Peter Green, der in den 1780er Jahren auf der britischen *Alfred* diente. Während die *Alfred* vor Anker lag, traf sich Green Berichten zufolge mit einer Frau, die in Versklavung auf einem Sklavenschiff diente. Als der Kapitän des Sklavenschiffs davon erfuhr, begann er, Green zu schlagen,

»and ordered his hands to be made fast to some bolts on the starboard side of the ship and under the half deck, and then flogged him himself, using the lashes of the cat-of-nine-tails upon his back at one time, and the double walled knot at the end of it upon his head at another; and stopping to rest at intervals, and using each hand alternately, that he might strike with greater severity.«⁹⁵

Der Green auspeitschende Kapitän war kein Mitglied der Royal Navy; zudem waren Besatzungsmitglieder von Sklavenschiffen für ihre extreme Brutalität bekannt. Augenzeugen berichteten jedoch, dass Greens eigener Kapitän der brutalen Episode nicht nur beiwohnte, sondern sich explizit weigerte, einzuschreiten. Als Green seinen Kapitän um Gnade anflehte, habe dieser geantwortet, »he would have served him in the same manner.«⁹⁶ Auch als die Peitsche bereits zerfetzt und Green schwer verletzt war, wurde seine Tortur nicht beendet.

»But the barbarity did not close here: for the captain, on seeing the instrument now become useless, ordered another, with which he flogged him as before, beating him at times over the head with the double walled knot, and changing his hands, and cursing his own left hand for not being able to strike to severe a blow as his right. The punishment, as inflicted by all parties, had now lasted two hours and a half, when George

91 Rodger, *The Wooden World*, S. 272.

92 Vgl. ausführlich zu Perkins Hamilton, »A most active, enterprising officer«.

93 Zitiert in James Davey, *Tempest. The Royal Navy and the Age of Revolutions*, New Haven, CT 2023, S. 162.

94 Morgan, *Black Experience*, S. 119.

95 Thomas Clarkson, *The History of the Rise, Progress, and Accomplishment of the Abolition of the African Slave-trade by the British Parliament*, Bd. 1, London 1808, S. 320f.

96 Ebd., S. 321.

Ormond was ordered to cut down one of the arms and the boatswain the other, from the places of their confinement. This being done, green lay motionless on the deck. [...] The captain, on the other hand, said he had not yet done with him, and ordered him to be confined with his arms across, his right hand to his left foot, and his left hand to his right foot. [...] The captain then ordered some tackle to be made fast to the limbs of the said Peter Green, in which situation he was then hoisted up, and afterwards let down into a boat, which was lying alongside the ship.«⁹⁷

Das Aufteilen der Peitschenhiebe unter der Besatzung die öffentliche Zurschaustellung der Bestrafung (»Flogging through the Fleet«) war lediglich für schwerste Vergehen, bspw. Meuterei, und ausschließlich nach einer Verurteilung vorgesehen. Green erhielt weder ein Verfahren noch geht aus den Berichten hervor, welches Vergehen ihm vorgeworfen wurde. Die massive Eskalation der Gewalt wird hier zudem an den verwendeten Instrumenten deutlich: Nachdem die für Bestrafungen standardmäßig an Bord vorhandenen Peitschen unbrauchbar waren, griff der Kapitän auf Taue mit einem doppelten Knoten am Ende zurück, um den Exzess fortzusetzen. Nicht mal die körperliche Erschöpfung des Peinigens beendete das grausame Martyrium; stattdessen befahl der Kapitän anwesenden Besatzungsmitgliedern, die Green eigentlich zu Hilfe eilen wollten, in zynischer Grausamkeit, die Folter fortzusetzen. Green überlebte diese Tortur nicht. In der Nacht stellten seine Kameraden fest, dass er verstorben war.

Der Fall von Peter Green ist – zumindest in Hinblick auf die Überlieferungen der Gewaltanwendungen durch Kapitäne – ein Extremfall. Seine Details sind nur bekannt, weil der Abolitionist Thomas Clarkson ausführliche Untersuchungen anstellte und von diesen berichtete. Auf den Schiffslisten ist Peter Green lediglich als verstorben markiert, ohne Angabe der Todesursache. Ob Green ein Einzelfall war, der vor den Augen eines Navy-Kapitäns ohne Verfahren und Anklage zu Tode geprügelt wurde, oder ob sich in den Schiffslisten weitere derartige Fälle verbergen, kann folglich nur spekuliert werden.⁹⁸

Ausblick: Schreiben über Gewalt

Die Royal Navy schien auf dem Papier für versklavte BPoC eine Emanzipationsmöglichkeit zu bieten. Das Leben an Bord bot regelmäßige, wenn auch zeitweise mangelhafte Verpflegung, einen Schlafplatz, Sold und sogar Prisengeld. Auch stellte der Dienst auf See im Vergleich zur Arbeit auf den Plantagen für BPoC ein oft weniger dramatisches Schicksal dar. In den Regularien der Navy finden sich keine Ausnahmen für BPoC; damit lässt sich für die Navy der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts außergewöhnlicher Weise keine institutionelle, verschriftliche Diskriminierung feststellen. Dieser Umstand ist, wie gezeigt wurde, in der Forschung wiederholt betont worden. Damit dient die Na-

97 Ebd., S. 321f.

98 Vgl. zu derartigen Überlegungen auch Caputo, *Foreign Jack Tars*, S. 127.

vy auch immer wieder als Beispiel zur Hervorhebung der *agency* versklavter BPoC, vor allem im maritimen Bereich.⁹⁹

Doch brachte der Militärdienst auf See keine Garantie auf Freiheit mit sich, wie es etwa für den Militärdienst an Land überliefert ist.¹⁰⁰ Zudem waren BPoC an Bord massiver Repression und Gewalt ausgesetzt, die sich auf den ersten Blick nur wenig von den Gewalterfahrungen britischer und europäischer Seeleute unterscheiden mochte. Betrachtet man diese jedoch im Rahmen einer kontextsensiblen Gewaltforschung zeigt sich, dass sich die Logiken und Funktionen der Gewalt gegen *Blacks* an Bord deutlich von denjenigen der Gewalt gegen nicht-*Blacks* unterschieden. Stellte für letztere das *impressment* durch die Navy in städtischen Räumen eine zentrale, entmännlichende Gewalterfahrung dar, war der – freiwillige oder erzwungene – Dienst in der Navy für viele *Blacks* eine (temporäre) Befreiung aus der kolonialen Plantagenarbeit und Versklavung. Auf See wurde alltägliche Gewalt zwischen Besatzungsmitgliedern für viele britische und europäische Seeleute zu einem zentralen Teil ihrer neu hervorgebrachten, maritimen Männlichkeit und diente der Stärkung und Vertiefung sozialer Bindungen sowie dem Austragen kleinerer Konflikte. Das zunächst emanzipatorische Element des Seedienstes verringerte sich demgegenüber für viele *Blacks* auf See – Gewalt gegen sie war dezidiert *racialised*. Sie wurde zur Demütigung, Ausgrenzung und Unterdrückung eingesetzt und wies eine umgekehrte Geschlechtskomponente auf. Für *Blacks* stellen sich die Gewalterfahrungen weniger als Element einer maritimen Männlichkeit dar, sondern vielmehr als bewusste Versuche der britischen und europäischen Besatzungen, ihnen diese Männlichkeit abzusprechen. Während die Betonung der *agency* von BPoC unzweifelhaft von zentraler Bedeutung ist, dürfen deren spezifische Gewalterfahrungen nicht vergessen werden.

Die Betrachtung physischer Gewalt öffnet damit auch die Blackbox der Royal Navy als, in den Worten von Sara Caputo, »tool of imperial domination« in der Versklavung von mehr als drei Millionen Menschen zwischen dem 16. und 19. Jahrhundert durch England und Großbritannien.¹⁰¹ Auch wenn die Navy als Institution selbst nicht mit versklavten Menschen gehandelt hat, waren ihre Mitglieder fest in das bestehende System eingebunden. Umso bedeutender ist es, »Legenden« und reproduzierte Narrative der »Farben-

99 Vgl. W. Jeffrey Bolster, *Black Sailors Making Selves*, in: *Mariners Museum* (Hg.), *Captive Passage. The Transatlantic Slave Trade and the Making of the Americas*, Washington, DC 2002, S. 171–185; Morgan, *Black Experience*.

100 Vgl. Justin Iverson, *Rebels in Arms. Black Resistance and the Fight for Freedom in the Anglo-Atlantic*, Athens, GA 2022, S. 65.

101 Vgl. Kenneth Morgan, *A Short History of Transatlantic Slavery*, London 2016, S. 10. Der Großteil der Arbeiten konzentriert sich auf die Jagd der Navy auf Sklavenschiffe nach dem sogenannten *Slave Trade Act* von 1807, mit dem das britische Parlament den Sklavenhandel im British Empire abschaffte. Vgl. exemplarisch: Christopher Lloyd, *The Navy and the Slave Trade. The Suppression of the African Slave Trade in the Nineteenth Century*, New York 2012; Robert Burroughs/Richard Huzzey, *The Suppression of the Atlantic Slave Trade. British Policies, Practices and Representations of Naval Coercion*, Manchester 2015; John Broich, *Squadron. Ending the African Slave Trade*, New York 2017; Mary Wills, *Envoy of Abolition. British Naval Officers and the Campaign Against the Slave Trade in West Africa*, Oxford 2019; Anthony Sullivan, *Britain's War Against the Slave Trade. The Operations of the Royal Navy's West Africa Squadron 1807–1867*, Yorkshire 2020; Bernard Edwards, *Royal Navy Versus the Slave Traders. Enforcing Abolition at Sea 1808–1898*, Yorkshire 2021.

blindheit« dieser Institution kritisch zu hinterfragen, ohne in ein gegenteiliges Narrativ der Barbarei zu verfallen.

Das (historische) Schreiben über die oft extreme physische Gewalt vor allem gegen unterdrückte und marginalisierte Gruppen ermöglicht es, bestehende, imperialistische und nationalistische Narrative aufzubrechen und die Erfahrungen dieser Menschen sicht- und lesbar zu machen, ohne ihnen ihre *agency* abzusprechen. Equiano, William Castillo und Gronniosaw emanzipierten sich wie viele andere im Rahmen ihres Diensts in der Royal Navy. Francis Baker und Peter Green bewegten sich zunächst frei zwischen Schiffen. Barlow Fielding stieg zum Offiziersanwärter auf. Doch sie alle wurden durch Gewalterfahrungen unterschiedlicher Art – sei es die Verweigerung von Gehorsam, die Verweigerung der Freiheit, oder der Extremfall des Mordes – in die Grenzen des repressiven Systems verwiesen. Die Frage, ob es spezifische Gewalterfahrungen von *Blacks* an Bord der Navy gab, muss für die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts somit klar bejaht werden.

Sarah von Hagen hat in Göttingen und Oxford Geschichte studiert. Sie promoviert als Stipendiatin der Gerda Henkel Stiftung am Seminar für Mittlere und Neuere Geschichte der Georg-August-Universität Göttingen. Sie war Forschungsstipendiatin an der Universität Exeter und am Deutschen Historischen Institut in Paris. Ihre Forschungsschwerpunkte sind die maritime Militärgeschichte des 17. und 18. Jahrhunderts, die Geschichte der Gewalt sowie die Geschichte Großbritanniens.

E-Mail: sarah.hagen@uni-goettingen.de