

Francia. Forschungen zur westeuropäischen Geschichte

Herausgegeben vom Deutschen Historischen Institut Paris

(Institut historique allemand)

Band 33/3 (2006)

DOI: 10.11588/fr.2006.3.50158

Rechtshinweis

Bitte beachten Sie, dass das Digitalisat urheberrechtlich geschützt ist. Erlaubt ist aber das Lesen, das Ausdrucken des Textes, das Herunterladen, das Speichern der Daten auf einem eigenen Datenträger soweit die vorgenannten Handlungen ausschließlich zu privaten und nicht-kommerziellen Zwecken erfolgen. Eine darüber hinausgehende unerlaubte Verwendung, Reproduktion oder Weitergabe einzelner Inhalte oder Bilder können sowohl zivil- als auch strafrechtlich verfolgt werden.

europäischen Nachbarn großes analytisches Potential für einen Vergleich mit Deutschland bietet. In den Beiträgen von Carl STRIKWERDA zur katholischen Arbeiterbewegung und von Jan DE MAEYER zur katholischen Soziallehre in Belgien wird der Sonderfall eines Landes mit früher Industrialisierung und hohem gewerkschaftlichem Organisationsgrad herausgearbeitet, in dem jedoch die katholische Gewerkschaftsbewegung die stärkste Richtung darstellte. Die Wechselwirkung von wirtschaftlicher Entwicklung, religiöser Bindung und konkreten Organisationsstrategien mündete dort in die Bildung einer »versäulten« Gesellschaft. Analog hierzu beschreiben Arno BORNEBROEK die protestantische und Jan PEET die katholische Arbeiterbewegung der Niederlande, wobei hier wiederum wegen der ungewöhnlich starken protestantischen Gewerkschaften eine Ausnahme vorliegt. Auch die Niederlande werden als Beispiel der »Versäulung« vorgestellt, bei der sich um einen institutionellen Kern ein organisatorisches Netzwerk protestantischer, katholischer oder sozialistischer Provenienz lagerte. Anders als in den Niederlanden konnte die protestantische Arbeiterbewegung in Deutschland kaum Massenwirkung entfalten, wie Norbert FRIEDRICH feststellen muß. Dem Bemühen, eine eigenständige milieubildende Kraft zu werden, stand das Gefühl gegenüber, »zwischen allen Stühlen« zu sitzen. Diese eher marginale Bewegung erlangte ihre geschichtliche Relevanz vor allem durch ihren Beitrag zu den Ideen des sozialen Protestantismus. Ein Beitrag von Alfredo CANAVERO zur Organisationsgeschichte der christlichen Arbeiterbewegung in Italien rundet den Band ab.

Der Band birgt eine Reihe fundierter Einzeldarstellungen, die in der gebotenen Kürze einen Überblick über die verschiedenen europäischen Länder bieten, wobei allerdings für den Leser der Eindruck entsteht, es sei schon alles zur christlichen Arbeiterbewegung gesagt. Perspektiven der Forschung (auf nationaler oder europäischer Ebene) werden kaum formuliert, ebensowenig werden methodische Fragen diskutiert. Dem interessierten Leser sei deshalb empfohlen, den von Karl-Joseph Hummel herausgegebenen Sammelband über »Zeitgeschichtliche Katholizismusforschung« komplementär zur Hand zu nehmen. Dieser bietet – fokussiert auf eine Konfession – unter anderem Überlegungen zum Milieubegriff als wichtigstem sozial- und religionsgeschichtlichen Interpretament seit den 1980er Jahren. Die dort formulierten Perspektiven zu Teilmilieus und Netzwerken, zur Rückbindung der Milieus an Faktoren wie die sozioökonomische Entwicklung, die Mehrheits- bzw. Minderheitssituation einer konfessionellen Gruppe oder die Rolle des Geschlechts können dem Leser helfen, das mannigfache Material des vorliegenden Bandes einzuordnen.

Jürgen FINGER, Augsburg

Arthur HERMAN, *To Rule the Waves. How the British Navy Shaped the Modern World*, New York (Harper Collins) 2005, 648 p., ISBN 0-06-053424-9, USD 26,95.

»To Rule the Waves« was clearly not written, primarily, for an academic audience. There are no footnotes and few references to other work, which is sometimes a little disturbing, in particular, when unsourced statistics are used to underpin an argument and no reference is given, e. g. »Almost 95% of trade that crosses international boundaries is waterborne, as is 99.5% of the weight of all transcontinental trade.« (p. XIX).

This is a book about pirates (ch. 7), swashbuckling adventure, empires built on sea power, famous battleships such as Nelson's »Victory«, in a time when men were men, such as Francis Drake and Nelson himself. It is a fascinating read. In terms of style, it combines that of the novel – offering anecdotes about the most famous English seamen – with that of serious academic prose, in that the author demonstrates how these anecdotes relate to and impact on actual historical developments. One such example is the establishment of a unified and absolute command by the Captain of a ship. Francis Drake said, »I have nothing to do with you crafty lawyers, neither care I for the law, but I know what I will do« and promptly

ordered the execution of one of his ship's sailing masters (p. 83–85). Bereft of the detail and cogent argumentation with which the author brings seafaring history to life in the main chapters, the Introduction seems woefully sketchy. Unsupported by the material of the main chapters, assertive claims about the British Empire, such as, »Other nations might have built a modern unified world, but they probably would not have done it as quickly, efficiently, elegantly, – or as humanely – seem to be frankly far fetched« (p. XVIII).

Chronologically, the book spans the whole history of the Royal Navy, which starts in the late 16th century – expeditionary efforts to discover new territories in the Atlantic area had started much earlier in the 15th century. Then individual traders (mostly slavers) plied the seas and explorers tried to find the Northwest Passage to achieve the circumnavigation of the globe. English adventurers began to contest Iberian imperial supremacy on the Spanish Main and in the Caribbean (chs. 1–3). In particular, the figure of Drake – probably the most famous buccaneer – stimulates the author's fascination, knowledge and skilled argumentation to excellent effect. The services of such men, condoned by the English crown, weakened the Spain's grip on its overseas holdings, helped establish the core of the Royal Navy and thus, as time went on, shifted the balance of power in favour of England (ch. 4). There followed what was literally a sea change in British politics, culminating in the great imperial expansion described in the chapter on the 18th and 19th centuries, when the Royal Navy actually ruled the waves. Now the great ships were deployed by the outstanding political leaders of the age – notably Pitt, Fox, later Palmerston and Disraeli – to assert what was in many ways a benign *British* hegemony, and in particular to put an end to a slave trade on which, ironically, the business of the early English sea traders had been largely founded (ch. 17).

Through this the author is able to show the flexibility of the Royal Navy as a military tool to serve political ends, but also the ways in which British sea power influenced the policy choices and the options open to Britain's political leaders. In both ways the Navy was the embodiment of British power politics, the dread of its enemies and the pride of Britain, the crown and ultimately its people. The aspirations to greatness which are such a strong feature of the age of the nation states, are thus, in the case of Great Britain, very clearly manifested in her Navy. Additionally, examples from the age of industrialisation, i. e. Ironclads and steam engines (ch. 18), ranging to the 20th century battleships and new weapon systems, such as destroyers, submarines and the rise of aircraft carriers (ch. 19, 20), complete the selection of well chosen examples of British maritime supremacy. The decline of British sea power is exemplified in the last, but still victorious, major British naval campaign in the Falklands War (p. 549). By then, the Americans had of course long since superseded the British, clearly not only at sea, where they now boasted the largest aircraft carriers ever built, the US Navy's »Enterprise«-class (p. 556).

In conclusion, the author argues that the seaborne empires were the first ones which legitimately had some claim to a world wide rule. The Royal Navy for the British Empire facilitated speedy communication, long-distance trade and the exercise of power all over the globe. At the same time, the possession of sea power helped to shape English national identity. The sentimental attachment of the English people to Empire, Commonwealth, and not least their Navy must be seen against the background of centuries of dominance of British politics by the seas, by momentous events in the history of the island nation, such as the victory over the Spanish Armada (ch. 6), or Trafalgar against Napoleon (ch. 15), which ultimately forged »[...] the crucial link between the Royal Navy and Britain's national destiny« (p. XIX, 284).

An intimate knowledge of seafaring history, as shown in detailed descriptions of nautical instruments and cartography (p. 79, ch. 17), enabled the author to produce a really enthralling account of the development of the British Navy. A particular merit is the careful balance he has found between detail and generalisation, indispensable for a topic covering

such a large canvas. He is successful in providing enough information so that his arguments are solidly founded, but yet not cluttered with detail which would inevitably make any description indigestible. Therefore, although it is not specifically an academic work, the author's overview over seafaring history and the British Navy can be recommended for academic use as well and is at the same time a lot more entertaining than most purely academic contributions.

Thomas HÖRBER, Lauf

Rolf HOBSON, *Martitimer Imperialismus. Seemachtideologie, seestrategisches Denken und der Tirpitzplan 1875 bis 1914*, traduit de l'anglais par Eva BESTECK, Munich (Oldenbourg) 2004, X-388 p. (Beiträge zur Militärgeschichte, 61), ISBN 3-486-56671-7, EUR 34,80.

Ce livre est la traduction allemande publiée par l'Institut de recherche en histoire militaire (MGFA) à Potsdam et l'Institut norvégien d'Études de Défense de la thèse éditée en langue anglaise en 2002 par Brill (Boston) sous le titre »Imperialism at Sea. Naval Strategic Thought, the Ideology of Sea Power and the Tirpitz Plan 1875-1914«. S'appuyant de façon exhaustive sur les travaux des nombreux historiens qui se sont intéressés au Plan Tirpitz, Hobson nous propose une analyse critique du concept stratégique dont il fut issu en le comparant au développement similaire dans les autres grandes nations de ce qu'il appelle l'idéologie de puissance maritime à une époque caractérisée par l'apparition du »navalisme«.

Dans la première partie, il étudie les mécanismes des rivalités internationales de 1870 à 1914. Du fait du progrès technique, la puissance maritime était devenue étroitement fonction de la puissance industrielle et financière et l'Angleterre disposera ainsi, de 1840 à 1890, d'une supériorité maritime incontestée. De 1890 à 1914, l'apparition de puissances navales rivales la contraindra par contre à rechercher des accords diplomatiques qui lui permettront de concentrer ses forces dans les zones d'intérêt vital pour sa sécurité et celle de ses possessions outre-mer. Mais l'industrialisation de plus en plus poussée de ses rivaux offrira à l'Angleterre un nouveau moyen de pression sur eux par la capacité que conservait la Royal Navy de couper leurs sources d'approvisionnement: l'Amirauté britannique relèvera ainsi très tôt la vulnérabilité de l'Allemagne à l'interruption de ses importations de nourriture, le *Hungerblockade*. L'auteur met toutefois en exergue le fait que le Traité de Paris de 1856 en reconnaissant le droit des Neutres affaiblissait le droit des belligérants à interrompre le commerce adverse: c'est ce qu'il appelle la relation triangulaire belligérants-neutres. S'interrogeant enfin sur la stratégie que peut adopter une marine de second rang, il estime que faute de pouvoir prétendre à la maîtrise de la mer, elle devra, afin d'empêcher que la marine dominante lui interdise l'usage de la mer, atteindre elle-même un niveau de force suffisant et rechercher le soutien d'autres marines secondaires. Dans cette recherche de compétitivité il met en évidence la notion de risque dissuasif pour l'adversaire matérialisée par un chiffre appelé à jouer par la suite un grand rôle: la ou les marines secondaires coalisées devront être dans le rapport 2/3 par rapport à la flotte dominante. L'Angleterre parera un temps le danger par le recours au *Two Power Standard*.

La deuxième partie est consacrée à l'évolution de 1865 à 1895 des théories de stratégie maritime dans un monde en voie d'industrialisation et notamment à l'introduction dans le débat, au tout début des années 90, de théories expansionnistes qui donneront naissance au »navalisme«. Pour être le pays qui a le plus profité du développement du commerce mondial, la Grande-Bretagne en verra sa dépendance au libre exercice du commerce maritime accrue. La Navy fut ainsi amenée au centre du débat stratégique: le *Naval Defence Act* de 1889 et le *Spencer Programme* de construction de 1893 manifesteront une volonté politique de garantir voire de renforcer la position de supériorité maritime de la Grande-Bretagne et sa capacité à user contre les autres du *Seapower*. En Allemagne, la subordination initiale de