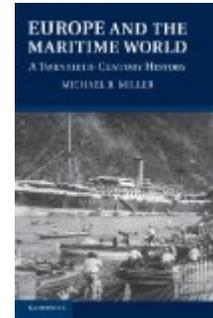


Michael B. Miller. *Europe and the Maritime World: A Twentieth-Century History.*
Cambridge: Cambridge University Press, 2012. 435 S. ISBN 978-1-107-02455-7.



Reviewed by Julia Angster

Published on H-Soz-u-Kult (May, 2015)

Transport und Mobilität, der stete und wachsende Strom von Gütern und Menschen um den Globus, sind ein zentraler Aspekt der Globalisierung und ein Thema, das in der Geschichtswissenschaft zunehmend an Aufmerksamkeit gewinnt. Als Beispiel: Robert Wenzlhuemer, *Connecting the Nineteenth-Century World. The Telegraph and Globalization*, Cambridge 2013. Michael B. Miller, Professor an der University of Miami, hat nun eine Geschichte des weltweiten Waren- und Personenverkehrs zur See geschrieben und zwar als eine europäische und zugleich globale Geschichte. Er fragt, wie das ‚maritime Europa‘ die globalen Ströme von Gütern und Personen steuerte, und untersucht die Infrastruktur des weltweiten Handels und Transports. Diese Infrastruktur war die Voraussetzung für die Entstehung moderner Industrie- und Konsumgesellschaften und prägte nicht nur Welthandel, Migration und Empire, sondern auch Arbeits- und Produktionsbedingungen weltweit. Miller geht es jedoch um mehr als um eine Geschichte des Seehandels. Er schreibt eine maritime Geschichte der Globalisierung im 20. Jahrhundert. Dabei ist ihm ein wichtiges und klu-

ges Buch gelungen, das zudem glänzend geschrieben ist.

Miller verfolgt zwei Ziele: Zum einen will er die Mechanismen der Globalisierung in ihrem Funktionieren beobachten: „Catching globalization, or world coordination, in action“ (S. 376). Wie funktionierte die maritime Welt und wie koordinierte sie die globalen Ströme? Zum anderen untersucht er das Zusammenspiel zwischen Seehandel und gesellschaftlicher und politischer Entwicklung, um zu zeigen, dass die Globalisierung im 20. Jahrhundert zwar ihre Form wandelte, aber dennoch nicht abbrach. Damit wendet er sich gegen die Annahme einer De-Globalisierung zwischen 1918 und 1945 und gegen einen Globalisierungsbegriff, der ganz auf die weltweite Integration von Märkten reduziert ist. Damit wendet er sich u.a. gegen Harold James, *The End of Globalization. Lessons from the Great Depression*, Cambridge MA 2001. Stattdessen beruft er sich auf den Globalisierungsbegriff bei Jürgen Osterhammel/Niels P. Petersson, *Geschichte der Globalisierung. Dimensionen, Prozesse, Epochen*, München 2006.

Sein Material stammt aus den Hafen-, Schiff- fahrts- und Handelsarchiven in Hamburg, Rotterdam, Den Haag, Antwerpen, London und Liverpool, Le Havre und Paris und umfasst auch zahlreiche Interviews. Es ist bewusst eurozentrisch gehalten und spiegelt die Perspektive des Autors, der ganz explizit die Rolle von Europäern im Prozess der Globalisierung, aber auch die De-Europäisierung der Globalisierung seit der Dekolonisierung in den Blick nimmt.

Das Buch gliedert sich in zwei Teile, einen „statischen“ Teil, in dem es um die Strukturen, und einen „dynamischen“ Teil, in dem es um die Ereignisse geht. Im ersten Teil behandelt Miller die Institutionen und Netzwerke des Seehandels, wie sie vom späten 19. Jahrhundert bis in die 1960er-Jahre bestanden, und zeigt die konkreten Mechanismen der Globalisierung in ihrer maritimen Variante auf. Im zweiten Teil beschreibt er die chronologische Entwicklung seit 1914, behandelt die Veränderung des Seehandels durch die Entwicklungen des 20. Jahrhunderts, durch die beiden Weltkriege, die Weltwirtschaftskrise und die Dekolonisierung; er schildert die jeweilige Rekonstruktion und schließlich die tiefgreifende Transformation dieser maritimen Welt durch die Erfindung und Verbreitung des Containers seit den 1960er-Jahren. Hier weist er – meiner Meinung nach überzeugend – nach, dass die Globalisierung durch das 20. Jahrhundert kontinuierlich weiterlief, mal kontrahierte, mal expandierte, sich stetig wandelte, aber nie abbrach. Struktur und Ereignis werden in der Darstellung soweit getrennt, dass beide angemessen erzählt werden können; dennoch bleibt auch der erste, strukturelle Teil narrativ gehalten und von individuellen Akteuren und deren Leben her erzählt. Dieser Kniff macht das Buch sehr lesenswert, und die dadurch kaum vermeidlichen Wiederholungen im zweiten, ereignisgeschichtlichen Teil halten sich in vertretbaren Grenzen.

Im Mittelpunkt des Buches stehen drei Institutionen: Häfen, Handelsflotten und Handelsge-

sellschaften. Erst das systematische und abgestimmte Zusammenwirken dieser drei ergab die notwendige Infrastruktur, um Menschen und Güter koordiniert um den Globus zu befördern. Deutlich wird dabei die schiere logistische Komplexität der Handelsschifffahrt, in der Produzenten und Lieferanten aus dem Landesinneren, Abnehmer, Mittelsmänner, Versicherer und Finanziere auf mehreren Kontinenten, Hafenarbeiter und Transportarbeiter und natürlich die Schiffe und ihre Besatzungen, ihre Routen und Ankunftszeiten exakt aufeinander abgestimmt werden mussten. Hierzu waren Kompetenz und Erfahrung nötig, sowie sehr gute Kommunikationswege und vor allem Vertrauen.

Im Zentrum des Ganzen standen Netzwerke: Hafen-, Handels- und Schifffahrts-Netzwerke waren das zentrale Medium dieser transnationalen Beziehungen, und erst das komplizierte Ineinandergreifen und Zusammenspiel solcher jeweils lokal und global verankerten Netzwerke ermöglichten die notwendige Infrastruktur zur Koordination globaler Ströme. Die Architekten dieser Netzwerke wiederum, Individuen und Firmen, sind die Akteure in Millers Geschichte. Sie und ihre Netzwerke bauten kosmopolitane Partnerschaften in die alltäglichen Gewohnheiten der Geschäftsabläufe im internationalen Raum ein. Die Währung in diesen transnationalen Geschäftsbeziehungen war Vertrauen, das seinerseits auf einer geteilten Geschäftskultur und Wertewelt beruhte. Diese ‚business culture‘ bestimmte, wer ein Geschäftsmann war, was er tat und wie sich dies gehörte. „Old boys networks“ verbanden lokal fest verankerte und zugleich global vernetzte Geschäftsleute in Singapur und Rotterdam, Hamburg und Rio, London und Sydney. Dabei waren etwa Hamburger in Brasilien ansässig, wo sie sich überlagernde und komplementäre lokale, nationale und transnationale Identitäten ausbildeten und transozeanische Pendel-Biographien lebten. Am Woll- und Kaffee-Handel, aber auch am Pilgertransport der Hadsch, macht Miller dies anschaulich. Besonders gelungen ist seine Schilderung der schwierigen

Suche nach einem geeigneten Brasilien-Vertreter eines britischen Handelshauses, nach dem „right man“ für die Mischung aus britischer Enklave und interkultureller Kosmopolität. Urdu- und Swahili-Kurse in London, Rugby-Spiele in Kalkutta und Cocktailpartys in Mexico City prägten diese Welt. „[T]o catch the architects in the act of networking“ (S. 17) ist sein Ziel, und dazu betrachtet er nicht nur Strukturen und Handeln auf allen Ebenen – der lokalen, nationalen, transnationalen und globalen – sondern sieht den Prozess der Globalisierung in der Verbindung und dem Zusammenspiel dieser Ebenen. Globalisierung bestehe gerade nicht in der Überwindung des Lokalen, auch nicht des Nationalen, sondern in deren Komplementarität und Verflechtung. Hybridität meint bei ihm nicht den Verlust von Identitäten und Handlungsräumen, sondern deren bewusste und gezielte Vernetzung. Diese Akteure der Handelsschifffahrt schufen aktiv ihre Welt durch Konnektivität, durch Netzwerke und die Verkettung von Netzwerken, durch Verflechtung und Synchronisation, und sie beeinflussten damit die gesellschaftlichen Realitäten auf mehreren Kontinenten und agierten als Motoren der Globalisierung. Im Zentrum dieser Netzwerke standen Identitäten, die sowohl lokal als auch global waren. „Globalism“ nennt er das Zusammenspiel, die „connectedness“ dieser Ebenen, die Hybridität von Lokalem und Globalem.

Imperiale und koloniale Verflechtungen und Machtverhältnisse spielen eine wesentliche Rolle in diesem Buch, wenn auch nicht die zentrale. Überseehandel und Schifffahrt der Europäer waren tief in imperiale Verbindungen verstrickt, und ihre Club- und Cocktailparty-Kultur wie die der indigenen Mittelsmänner in den Handelsenklaven in Süd- und Südostasien oder Südamerika beruhten zutiefst auf kolonialer Kultur und Wirtschaftspolitik. So machte die Dekolonisierung seit den 1960er-Jahren der „business culture“ und ihren „old boys networks“ ein Ende. Sie brachte eine Neujustierung, eine Dezentrierung und De-Europäisierung der globalen Handelsschifffahrt, den

Aufstieg insbesondere asiatischer Firmen, aber auch von „self-made men“ wie Aristoteles Onassis. Den Hauptgrund für den tiefen Umschwung nach 1960, die eigentliche Transformation, sieht Miller jedoch – neben dem Ende der Passagierschifffahrt durch die Linienflüge – in der „Containerization“ des Seehandels, der Einführung normierter Container, die nahtlos auf Lastwagen und Zügen weiterverladen werden konnten und die Handelsschifffahrt zum bloßen Teilabschnitt einer globalen Transportlogistik reduzierte, die nun See, Land und Hafen nahtlos miteinander verband. Dies machte die maritimen Netzwerke mit ihrer lokalen Verankerung und ihren globalen Kompetenzen und Verflechtungen obsolet und gab dem Welthandel ein neues, aber nicht weniger globalisiertes Gesicht.

Millers Buch ist ein wichtiger und gelungener Beitrag zur Geschichte der Globalisierung, und dies nicht zuletzt aufgrund seines Zugangs, der Akteure, Strukturen und Ereignisse verbindet und die komplexen Mechanismen des Koordinierens weltweiter Waren- und Personenströme rekonstruiert. So wird Globalisierung nicht als Meta-Narrativ, sondern als alltäglicher Prozess fassbar, als eine „Realität von Beziehungen, die die Bausteine moderner Gesellschaften bilden“ (S. 10). Damit wird der Globalisierungsbegriff für die alltägliche historische Arbeit handhabbar und brauchbar gemacht.

If there is additional discussion of this review, you may access it through the network, at <http://hsozkult.geschichte.hu-berlin.de/>

Citation: Julia Angster. Review of Miller, Michael B. *Europe and the Maritime World: A Twentieth-Century History*. H-Soz-u-Kult, H-Net Reviews. May, 2015.

URL: <https://www.h-net.org/reviews/showrev.php?id=44136>



This work is licensed under a Creative Commons Attribution-Noncommercial-No Derivative Works 3.0 United States License.