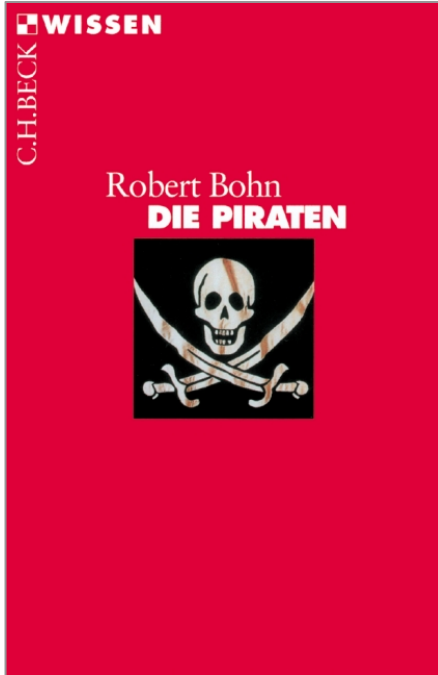


Unverkäufliche Leseprobe



Robert Bohn
Die Piraten

128 Seiten, Paperback
ISBN: 978-3-406-48027-0

Originaldokument

I. Raum und Zeit

© Verlag C.H.Beck

Seitdem es Seefahrt und Seehandel gibt, gibt es Seeraub. Dieses Faktum ist gleichermaßen simpel und einleuchtend wie die Tatsache, daß auch an Land zu allen Zeiten Raub in den verschiedensten Ausprägungen stattgefunden hat. Bis ins späte 18. Jahrhundert – und in manchen Regionen noch länger – konnte keine Seereise unternommen werden, ohne das Risiko des Seeraubes ernsthaft einzurechnen. Das betraf Überseefahrer und Küstenfischer gleichermaßen. So ist, um beim Thema Seeraub und Piraterie nicht ins Beliebige oder Anekdotische abzugleiten, eine Abgrenzung des zeitlichen wie geographischen Rahmens genauso vonnöten wie die Aufstellung des allgemeinen geschichtlichen Bezugsrahmens, der sich vor allem an sozial- und wirtschaftsgeschichtlichen Fragen im Zusammenhang der kolonialen Expansion der europäischen Staaten und deren frühneuzeitliche Machtpolitik orientieren soll. Denn auf diesen Zeitraum bezieht sich der populäre Piratenmythos in der Regel und hier können überdies in besonders anschaulicher Weise die Mechanismen und Muster ermittelt werden, die den Seeraub in großem Stil zu allen Zeiten ermöglicht haben.

Bereits im altgriechischen Mythos begegnen uns die *Peirates* als Heimsuchung der hellenischen Gestade. Von Homer erfahren wir die enge Verbindung von kaufmännischen und piratischen Interessen. Das erste Geschichtswerk überhaupt, die Bücher Herodots, beginnt mit Seeräuberei. Der rote Faden der Auseinandersetzung mit der Piraterie läuft durchgängig bis in die römische Zeit, wobei der innere Zusammenhang zwischen Roms Machtentfaltung und dem gleichzeitigen Auseinanderbrechen staatlicher, ordnender Macht an den Randgebieten des Reiches evident ist. Dadurch erhielt die Piraterie an diesen mittellmeerischen Peripherien einen Aufschwung. Bei Appian und Plutarch ist im einzelnen nachzulesen, zu welcher Plage

die Piraterie schließlich für Handel und Seefahrt Roms wurden und wie sich während einer Schwächephase der Republik im letzten Jahrhundert v. Chr. selbst Männer von Vermögen und vornehmer Abkunft, die dazu noch als klug und einsichtsvoll galten, zu den Piraten gesellten und dort neben weiteren Reichtümern Ruhm und Ehre erhofften. Von Kilikien an der Südküste Kleinasiens breitete sich zu dieser Zeit die Piraterie über das ganze Mittelmeer aus. Die Piratenflotten stachen Plutarch zufolge nicht nur durch ausgesuchte Bemannung und beste Bewaffnung, sondern insbesondere durch dreisten Übermut hervor. Über eintausend Seeräuberschiffe soll es schließlich gegeben haben und vierhundert Städte sollen geplündert worden sein, keine Küste des Mittelmeeres war vor ihnen mehr sicher. Als sogar die lebenswichtigen Getreidelieferungen nach Rom abbrachen und es zu Hungerrevolten kam, verlieh, durch Cicero der Nachwelt überliefert, der römische Senat im Jahre 67 v. Chr. Pompejus diktatorische Vollmachten, wie sie einem einzelnen Römer vordem nicht gegeben waren, um dieses piratische Übel drakonisch zu bekämpfen. Pompejus startete denn auch zu Wasser und zu Lande einen wahren Kriegszug, wie wenn es gegen einen feindlichen Staat ginge: mit 500 Schiffen, 120000 Soldaten und dazu noch 5000 Reitern, in summa wohl das ganze militärische Potential Roms, hatte er in kurzer Zeit die Seeräuberflotten und deren Stützpunkte niedergemacht. Die Piraten trugen durch diese Machtübertragung auf einen einzelnen Feldherrn zur Aushöhlung des klassischen römischen Staatsrechts und Auflösung der Republik bei.

Eine ähnliche Plage und Hemmnis für den Seehandel stellten seit dem letzten Viertel des 14. Jahrhunderts in Nord- und Ostsee die Seeräuberscharen dar, die unter der Bezeichnung Vitalienbrüder oder Likedeeler (Gleichteiler) in die Geschichtsbücher eingingen. Der Name Vitalienbrüder ist von Viktualien, also Lebensmittel, abgeleitet, womit sie das durch eine dänische Seeblockade belagerte Stockholm im Auftrag der Mecklenburger Fürsten versorgten. Zur Blüte gelangten diese Vitalienbrüder in den Wirren der Kämpfe um die Vereinigung der drei skandinavischen Königreiche, bei denen auch die Hanse und

einige norddeutsche Küstenfürsten mitmischten und wo jeder dieser Interessenten sich der Seeräuber als Hilfstruppe bediente. Die in zunehmender Zahl umherschweifenden Seeräuber entwickelten sich zu einer Gefahr, der man nach Abschluß der Kämpfe nicht mehr Herr wurde. Die Insel Gotland wurde in den 1390er Jahren für fast zehn Jahre zu ihrer Feste, von der aus die Schifffahrt der ganzen Ostsee in einem Maße bedroht wurde, daß sich selbst die mächtige Hansestadt Lübeck genötigt sah, ihren Schiffen die Fahrt nur noch im Konvoi und in Begleitung von ›Friedenskoggen‹ zu gestatten. Einer ihrer sagenhaften Anführer war Klaus Störtebecker, der vermutlich aus Wismar stammte. Als die Vitalienbrüder, deren Zahl vom Deutschen Orden 1392 auf 1500 Mann geschätzt wurde, ihre räuberischen Aktivitäten immer stärker auch auf die Nordsee ausdehnten und selbst reiche Hafenstädte wie das norwegische Bergen vor ihnen nicht mehr sicher waren, sah sich der Hansebund wie der einst der römische Senat zu massiven Gegenmaßnahmen gezwungen. Lübeck veranschlagte die Flotte der Vitalienbrüder 1394 auf 300 Schiffe. Eine große Zahl von ›Friedenskoggen‹, finanziert durch eine Sondersteuer, nahm den Kampf gegen diese Seeräuber auf, und ein Heer des Deutschen Ordens eroberte 1398 das Seeräubernest Gotland.

Mit der Hinrichtung Störtebeckers und seiner Mannen in Hamburg zweieinhalb Jahre später war das Piratentum im Hanseraum zwar einigermaßen eingedämmt, ganz beseitigt werden konnte es aber nie, weil immer wieder politische und wirtschaftliche Interessen einem einheitlichen Vorgehen im Wege standen. Stets von neuem statteten Fürsten Schiffsführer mit ›Stelbrevens‹ aus, wie Kaperbriefe seinerzeit im niederdeutschen-skandinavischen Raum treffend genannt wurden. Insofern ist durchaus der Aussage beizupflichten, daß das «Piratenhandwerk zu den Entwicklungskrankheiten des Völkerverkehrs» gehört. Auch die Großkaufleute in den italienischen Seehandelsmetropolen des Mittelalters betrachteten den Seeraub vom Standpunkt des Geschäftsmannes als gewinnbringende Unternehmung und schritten erst dann dagegen ein, wenn sich die Piraterie gegen die eigenen Wirtschaftsinteressen richtete.

Überall lauerten im Mittelalter Piraten und Kaper, denn es gab keine staatliche Gewalt, die in der Lage gewesen wäre, die Seehandelswege wirksam zu schützen. Deshalb durfte nach damaligem Rechtsverständnis der Geschädigte auf eigene Faust sein Recht durchsetzen und mit Hilfe von «Repressalien» – das hieß Kaperei, Güterwegnahme – erlittenen Schaden ersetzen. Daß dabei Mißbrauch und Willkür Tür und Tor geöffnet waren und die Schwelle zur echten Piraterie leicht überschritten wurde, liegt auf der Hand. Selbst die Einführung des Prisenrechts konnte dem nicht abhelfen. Im Gegenteil: Die nur im jeweils nationalen Recht verankerten Prisenordnungen schufen in Zweifelsfällen neue Konfliktlagen.

Als sich aber mit dem Beginn der kolonialen Epoche der europäischen Wirtschaftsgeschichte im 16. Jahrhundert der Schwerpunkt des Seehandels von den europäischen Binnenmeeren auf die Weiten der Ozeane verlagerte, trat auch die Geschichte der Seeräubererei in eine neue Epoche ein, die später einmal deren goldenes Zeitalter genannt werden würde. Es waren nicht allein die Entdeckungsfahrten spanischer und portugiesischer Seefahrer und die im Anschluß daran erfolgte Eroberung und Ausbeutung der überseeischen Welt, die zu dieser Überhöhung des Seeräuberwesens beigetragen haben. Der Seeraub nahm einen ganz anderen Charakter an, als er im Altertum und im Mittelalter besessen hatte. Er verband sich im 16. und 17. Jahrhundert wie nie zuvor mit Politik und Religion. Denn die scharfen religiösen und politischen Gegensätze, die die europäische Geschichte der frühen Neuzeit prägten, flossen auch in das Erscheinungsbild des Seeraubes. Ein übriges trug der Formierungsprozeß des frühmodernen Staates bei, in dem soziale Randgruppen aus der ständisch-absolutistischen Gesellschaft ausgegrenzt und in die Kriminalität gedrängt wurden, weil sie anders ihren Lebensunterhalt nicht mehr sichern konnten.

Hatten sich im frühneuzeitlichen Europa schon so etwas wie Frühformen eines zwischenstaatlichen Rechts herausgebildet, nach dem sich die Nationen in ihrem Verhältnis zueinander im allgemeinen und bei der Regelung von Konflikten im besonde-

ren richteten, so waren die Meere, insbesondere die außereuropäischen Gewässer, weiterhin ein gleichsam rechtsfreier Raum – oder genauer gesagt: ein Raum, den die kolonisierende Macht gewissermaßen als Privatbesitz betrachtete und rücksichtslos mit eigenem Recht füllte. In den Weltgegenden, in die uns die nachfolgenden Kapitel führen werden, hießen diese Mächte Spanien und Portugal.

Gegen die mit päpstlicher Unterstützung vorgenommenen Versuche der rechtlichen Absicherung der iberischen Interessensphären in der Neuen Welt hat sich in den dadurch ausgeschlossenen seefahrenden Staaten Nordwesteuropas von Beginn an Widerstand gereg. Die Motive waren allerdings weniger die Sorge um die Freiheit der Seefahrt und des Handels als vielmehr der Wille, an den von den Iberern erschlossenen neuen Quellen des Reichtums teilzuhaben. So leitete Hugo Grotius in seinem 1609 im Auftrag der wenige Jahre zuvor gegründeten Vereinigten Ostindischen Compagnie (VOC) verfaßten Buch («Über das Beuterecht») in einem langen, juristisch scharfsinnigen Abschnitt, der später einmal als eigenständige Schrift («Mare liberum») erscheinen sollte, naturrechtlich die Freiheit der Meere her. Grotius begründete darin das Recht der Holländer auf freie Schifffahrt und Handel mit der überseeischen Welt.

Doch alle gegen die spanisch-portugiesische überseeische Hegemonie vorgebrachten politischen und insbesondere juristischen Argumente prallten nicht nur an der Unnachgiebigkeit vor allem Spaniens ab, sondern litten auch schlicht unter dem Dilemma, daß sich die althergebrachten Rechtsvorstellungen auf die neuen ozeanischen Verhältnisse nicht anwenden ließen. Es sollte sich bald zeigen, daß die Absicherung der überseeischen Erwerbungen und der Wege dorthin nicht durch schön hergeleitete, aber stets zweifelhafte Rechtstitel zu erzielen war, sondern allein durch militärische Kraft erreicht werden konnte. Die Folge war, daß sich um die Güterströme im Freiraum der Ozeane ein permanenter Seekrieg entwickelte, an dem sich schließlich alle aufstrebenden seefahrenden Staaten Europas mehr oder weniger munter beteiligten, ohne auf die offiziellen Beziehungen, die in Europa gerade untereinander herrschten, Rücksicht zu nehmen.

Die Herrscher nahmen skrupellos Schiffsführer aller Couleur in ihre Dienste, wenn sie nur die Gewähr zu bieten schienen, die Schätze der Gegner in die eigenen Häfen zu leiten.

So traten zu den herkömmlichen Erscheinungsformen des Seeraubs neue Ausprägungen hinzu, die nicht mehr ins gewohnte Bild des Piraten auf der einen und des Kaperfahrers auf der anderen Seite paßten. Das gilt vor allem für den sogenannten Freibeuter, der streng genommen weder Kaperfahrer noch echter Pirat war, obwohl er vom Geschädigten mit gutem Grunde immer mit Seeräuber gleichgesetzt wurde, weil sein Tun in der Praxis nicht von Piraterie zu unterscheiden war. So hat Spanien konsequenterweise die zu seinem Schaden begangene Freibeuterei stets als Piraterie betrachtet und auch so bezeichnet. Folglich wurden gefangene Freibeuter von den Spaniern als Piraten drakonisch bestraft.

Der Kaperfahrer im herkömmlichen Sinn, wie ihn die spätmittelalterliche Seekriegführung hervorgebracht hat, erfreute sich obrigkeitlichen Auftrags, was durch die Ausstattung mit einem Kaperbrief (†Stelbrev†, engl. †letters of marques†) durch eine kriegführende Macht gekennzeichnet wurde. Kaperfahrer (engl. †Privateer†) im staatlichen beziehungsweise fürstlichen Auftrag gab es folglich nur in Kriegszeiten dieses Staates und nur bezogen auf dessen Gegner. Dieser Kombattantenstatus wurde von den jeweils Kriegführenden in der Regel anerkannt, aber auch auf gleiche Weise beantwortet. So war beispielsweise ein Seekrieg zwischen der Hanse und England oder zwischen Dänemark und Holland zuvörderst ein Kaperkrieg, der von Kauffahrtsschiffen geführt wurde und auf die Schädigung des gegnerischen Seehandels zielte. Es war jedoch, wie angedeutet, ein Spezifikum der neuen Zeit, daß in Europa zwischen den Mächten offiziell Frieden herrschen konnte, während gleichzeitig auf hoher See und besonders in den überseeischen Gebieten ein Kleinkrieg zwischen Angehörigen dieser Staaten ausgefochten wurde.

In dieser paradoxen Situation betrat der Freibeuter die Bühne der Seefahrtsgeschichte, und der Gebrauch von Euphemismen zu seiner begrifflichen Kennzeichnung zeigt bereits, daß er –

wenngleich offiziell ohne Auftrag – mit machtstaatlicher Duldung unterwegs war. Im Englischen wurde er schlicht «Adventurer» oder «Freebooter» genannt, die Franzosen nannten ihn «Corsair» in Anlehnung an eine Bezeichnung für die arabischen Piraten des Mittelmeeres. Die drei aufstrebenden Seefahrtsnationen und späteren Kolonialmächte Frankreich, England und schließlich Holland waren es vor allem, die kein Interesse an einer spanisch-portugiesischen Hegemonie in der Neuen Welt und Beherrschung der Seehandelswege hatten.

Der Ausspruch Francis Drakes, «kein Friede jenseits der Linie!», brachte das staatliche Seeraubprogramm auf den Punkt. Die Linie, die hier angesprochen wird, war der imaginäre Längengrad etwa 1000 Seemeilen westlich der Kapverdischen Inseln, der nach einem Machtwort des Papstes Alexanders VI. im Jahre 1493 (Bulle «Inter caetera») die Interessenssphären Spaniens und Portugals abgrenzen und die übrigen europäischen Staaten von der Aufteilung der Neuen Welt ausschließen sollte. Da der Papst anscheinend eingesehen hatte, daß die Erde doch eine Kugel war, sollten wenigstens die neu entdeckten Erdteile im katholischen Machtbereich bleiben. Alles Land westlich dieser Linie sollte an Spanien, östlich davon an Portugal fallen, was sich die beiden Kronen 1494 im Vertrag von Tordesillas einander bestätigten. Die Schiffe aller anderen Nationen, die sich in diese Fahrwasser wagten, sollten, so das Wort des Papstes, als Piraten angesehen werden.

Es entwickelte sich dort auf See ein «Krieg mit anderen Mitteln», die darauf zielten, den politischen Gegner und wirtschaftlichen Konkurrenten merkantil zu schädigen. Das sollte – aus Sicht des Staates – mit dem Einsatz möglichst geringer Kosten geschehen, und deshalb wurde dieser unechte Krieg gewissermaßen privatisiert und kommerzialisiert. Der Erfolg heiligte – wie stets – die eingesetzten Mittel. Und weil sich die Hauptkonfliktlinie seit dem 16. Jahrhundert zwischen dem katholischen Spanien und Portugal auf der einen und dem protestantischen England und Holland auf der anderen Seite herauschälte, erhielt dieser Kleinkrieg eine zusätzliche scharfe Note. Denn die Regierungen der beiden Letztgenannten duldeten viele Unter-

nehmungen, weil sie nun auch im Namen des rechten Glaubens (England) oder der staatlichen Emanzipation (Niederlande) durchgeführt wurden.

Die beiden iberischen Königreiche (seit 1580 unter der spanischen Krone vereint) waren in den ersten Jahrzehnten nach 1500 dank ihrer überseeischen Eroberungen zur stärksten Macht Europas aufgestiegen, die über schier endlose Ressourcen verfügte. Ressourcen, die anfangs auf Raub der vorgefundenen Schätze beruhten, dann auf Sklavenarbeit in den mexikanischen und südamerikanischen Gold- und Silberminen. Seit dem 16. Jahrhundert flossen Jahr für Jahr unglaubliche Mengen Silber und Gold sowie andere Schätze und Rohstoffe aus den Kolonien ins Mutterland – nach Spanien allein im 17. Jahrhundert mehr als 26000 Tonnen Silber. Dessen gemünzter Wert erreichte schwindelerregende Ausmaße und war Grundlage für die Finanzierung der kostspieligen Kriege der spanischen Krone.

Zwischen dem frühen 16. und dem 18. Jahrhundert lassen sich drei grundlegende Formen der Seeräuberei unterscheiden, die zugleich deren Entwicklung andeuten: die gegen die spanisch-portugiesische überseeische Hegemonie gerichteten Freibeuter-Unternehmungen, die Bukaniere des 17. Jahrhunderts, deren Treiben in eine zweifelhafte Blüte der Piraterie mündete, und schließlich die piratischen Outlaws, die maritimen Wegelagerer des frühen 18. Jahrhunderts, die rast- und heimatlos die Ozeane durchstreiften. Die Betrachtung dieser drei Formen macht deutlich, daß die Definition von Piraterie auch immer von dem Grad der Unterstützung abhängig war, die die Seeräuber von politisch oder wirtschaftlich einflußreichen Gruppen oder sogar einer Staatsmacht erhielten.

Das von staatlichen Interessen losgelöste Piratenwesen erreichte einen Höhepunkt in den Jahrzehnten um 1700, in denen die meisten Anführer, die nachmalig die Legendenbildung beflügelten, auf den Meeren ihr Unwesen trieben: Henry Every, Thomas Tew, William Kidd, Edward Teach (der gefürchtete Blackbeard), Edward England, Bartholomew Roberts – um nur einige der «most notorious pirates» aus dem Kompendium des Captain

Johnson zu nennen. Es waren die Jahre, in denen die europäischen Mächte die Erschließung und koloniale Inbesitznahme der überseeischen «neuen» Welt weitgehend abgeschlossen hatten und in denen sich ein rasant expandierender Seehandel zwischen Europa und den Kolonien entwickelte. Es war aber zugleich die Zeit, in der die europäischen Mächte weiterhin um Machtausweitung und Vorherrschaft rangen. Hinzu traten zunehmend emanzipatorische Bestrebungen der Kolonien, die sich von den europäischen Mutterländern wirtschaftlich gegängelt und ausgenutzt fühlten. In beiden Fällen erlangte die Instrumentalisierung des Piratenwesens Bedeutung.

Jede Form des Seeraubs hat drei unabdingbare Voraussetzungen: eine ausreichende Mannschaft, lohnende Ziele und ein hinreichend sicheres Operationsgebiet. Mannschaften waren in der frühen Neuzeit für Seeräuberschiffe in der Regel leicht zu bekommen. Mit den harten Bedingungen auf Marine- oder Handelsschiffen Unzufriedene gab es überall, wo Seefahrt betrieben wurde. Die Gleichberechtigung, die vermeintlich auf Piratenschiffen herrschte, sowie die Hoffnung auf schnellen Reichtum waren für sie eine große Verlockung. Zudem fanden sich nach großen Seekriegen oft viele an Kaperfahrt gewöhnte Seeleute plötzlich arbeitslos, die nun in der Illegalität weiterhin ihrem vertrauten Gewerbe nachgingen. Es war der gleiche Mechanismus, der im Spätmittelalter die legendären Vitalienbrüder aufkommen ließ.

Lohnende Ziele gab es in der frühen Neuzeit ebenfalls stets zur Genüge: von den spanischen Silberflotten über die Flotten der Mogule, arabischen Kaufleute und Pilger im Indischen Ozean bis zu den großen Kauffahrteischiffen des aufblühenden globalen Handels zwischen Europa und seinen amerikanischen und ostasiatischen Kolonien. Die Piraten fanden auch immer Abnehmer ihres Beutegutes.

Ein sicheres Operationsgebiet schließlich bot der weite, schier unendliche Raum zwischen Amerika, den afrikanischen Küsten und dem Indischen Ozean den euro-amerikanischen Seeräubern so lange, wie keine der großen seefahrenden Mächte ihre Kriegs-

flotte zielgerichtet zur Eindämmung oder Beseitigung des Piratenwesens einsetzte.

Ein weiterer Faktor nahm allerdings auf die Ausbreitung und das Erscheinungsbild des Seeraubes nicht unerheblich Einfluß: Piraten brauchen immer und überall eine Operationsbasis. Im Idealfall ist dies ein Hafen, in dem die Beute losgeschlagen werden und in dem der Pirat all die Dinge erwerben kann, die für das piratische Leben und die Schifffahrt notwendig sind – ein Hafen vor allem, in dem keine staatliche Ordnungsmacht dieses Treiben verhindert. Port Royal auf Jamaika, New Providence auf den Bahamas und Sainte Marie bei Madagaskar waren im 17. und 18. Jahrhundert in diesem Sinne berühmt-berüchtigte Seeräubernester. Aber auch so mancher Gouverneur in den nordamerikanischen oder westindischen Kolonien hat mitunter mehr als ein Auge zugedrückt und in der einen oder anderen seiner Hafenstädte dem wirtschaftlichen Nutzen zuliebe – sowohl dem eigenen wie dem seiner Kolonie oder seiner Geschäftspartner – Piraten unbehinderten Unterschlupf gewährt.

Obgleich Piraten auf allen Weltmeeren anzutreffen waren, gab es im ›Goldenen Zeitalter‹ der Piraterie, auf das sich der Piraten-Mythos immer wieder bezieht, drei regionale Schwerpunkte: an erster Stelle die Karibische Inselwelt bis hinauf zur Ostküste Nordamerikas, dann die westafrikanische Küste mit Schwerpunkt Golf von Guinea sowie der Indische Ozean. Mitunter kam es aus verschiedenen Gründen zu regionalen Verlagerungen, wie beispielsweise nach Ostindien in die Fahrwasser der niederländischen Vereinigten Ostindischen Compagnie (VOC) beziehungsweise der englischen East India Company, oder an die Westküste Süd- und Mittelamerikas.