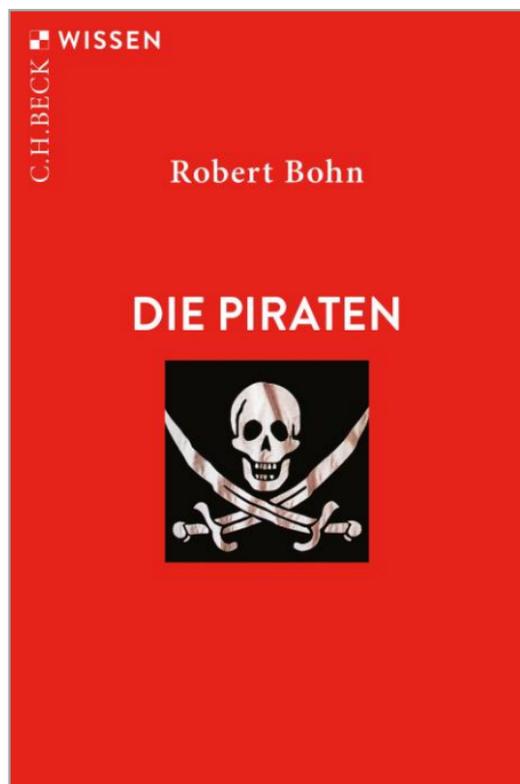


Unverkäufliche Leseprobe



Robert Bohn **Die Piraten**

2020. 128 S., mit 3 Abbildungen und 2 Karten
ISBN 978-3-406-74485-3

Weitere Informationen finden Sie hier:
<https://www.chbeck.de/31029616>

© Verlag C.H.Beck oHG, München
Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt.
Sie können gerne darauf verlinken.

Das Leben der Piraten hat die Phantasie immer schon beflügelt. Sie wurden oft zu Helden der Meere stilisiert, doch die Wirklichkeit des Seeräuberlebens war alles andere als das verwegener Rebellen. Die Geschichte der Piraterie ist eine endlose Kette von Gräu- und Mordtaten, von Plünderungen, Elend und Verzweiflung, aber auch von blutiger Verfolgung und gnadenloser Ahndung. Robert Bohn erzählt die Geschichte der Piraterie von der Antike bis zur Gegenwart. Der Schwerpunkt seines spannend geschriebenen Buches liegt auf dem «Goldenen Zeitalter» der Piraterie vom 16. bis zum 18. Jahrhundert. Er beschreibt die Verflechtungen der Piraterie mit den Interessen der Herrschenden und bietet einen tiefen Einblick in die Lebenswelt dieser rauen Gesellschaft, zu der erstaunlicherweise auch einige Frauen gehörten.

Robert Bohn war bis zu seiner Pensionierung 2018 Professor für Mittlere und Neuere Geschichte an der Europa-Universität Flensburg.

Robert Bohn

DIE PIRATEN

C.H.Beck

Mit 3 Abbildungen und
2 Karten (© Angelika Solibieda/cartomedia-Karlsruhe)

Umschlagabbildung sowie «Persönliche Piratenflaggen» auf S. 85
nach Zeichnungen von Peter McGinn, in:
Douglas Botting, Die Seefahrer. Die Piraten,
Eltville am Rhein 1992 (Time-Life Books), S. 48 f.

1. Auflage. 2003
2., durchgesehene Auflage. 2005
3., durchgesehene Auflage. 2007

4., überarbeitete Auflage. 2020

Originalausgabe
© Verlag C.H.Beck oHG, München 2003
www.chbeck.de
Reihengestaltung Umschlag: Uwe Göbel (Original 1995, mit Logo),
Marion Blomeyer (Überarbeitung 2018)
Satz: C.H.Beck.Media.Solutions, Nördlingen
Druck und Bindung: Druckerei C.H.Beck, Nördlingen
Printed in Germany
ISBN 978 3 406 74485 3



klimateutral produziert
www.chbeck.de/nachhaltig

Inhalt

Vorwort	7
1. Raum und Zeit	11
Antike und Mittelalter	11
Frühe Neuzeit	14
Kaperfahrer – Freibeuter – Piraten	16
Erscheinungsformen des Seeraubs	18
2. Seeraub und Seemacht	21
Koloniale Eroberung und Freibeuterei	21
Französische Korsaren	26
Englische Freibeuter	28
Francis Drake – Seefahrer und Pirat der Königin	32
Niederländische Freibeuterei	36
3. Die Bukaniere Westindiens	39
Die Entstehung der karibischen Seeräubergemeinschaft	39
Tortuga	42
Die Bukaniere und der koloniale Umverteilungskampf in der Karibik	46
4. Auf der Schattenlinie	51
Seeraub als Instrument der Kolonialpolitik	51
Henry Morgan – der Schrecken der Karibik	52
Thomas Tew und der Seeraub im Indischen Ozean	59
Captain William Kidd – Geschichte eines Losers	62
5. Das «Goldene Zeitalter» der Piraten	69
Madagaskar und das «Arabische-Meer-Fieber»	71
Henry Every – der erfolgreiche Pirat	76
Die Bahamas-Piraten des frühen 18. Jahrhunderts	81

6. Profiteure, Handlanger und maritime Outlaws	91
Die Neuengland-Kolonien und die Piraterie	91
Westafrika und das Ende des «Goldenen Zeitalters» . . .	96
7. Piratinnen. Die Geschichte von Anne Bonny und Mary Read	103
8. Gegenwelt oder negativer Spiegel?	110
Piratenleben: Realität und Fiktion	110
Wie man Pirat wurde	112
Wie man als Pirat lebte	116
Piratenmythen	118
Literaturhinweise	124
Register	126

Vorwort

Die Geschichte der Piraterie ist eine endlose Kette von Gräueln und Mordtaten, von Raub und Plünderung, Elend und Verzweiflung, aber auch von blutiger Verfolgung und gnadenloser Ahndung. Sie ist keine zusammenhängende Geschichte, keine zielgerichtete Entwicklung, sondern, wie Kriminalität überhaupt, Ausdruck gesellschaftlicher Instabilität, die unter bestimmten politischen Rahmenbedingungen aufblüht. Heutzutage treibt die Armut an den Küsten vieler unterentwickelter Länder die Menschen als Seeräuber aufs Meer hinaus. Andernorts wiederum sind es gut organisierte und hochtechnisierte Piratenbanden mit ausgeklügelter Logistik und Vernetzung mit regionalen Behörden, die die Handelsschifffahrt in einem Maße bedrohen, dass die Reeder für bestimmte Seegebiete kaum noch Versicherungen bekommen.

In den beiden letzten Jahrzehnten registrierte die International Maritime Organization mehrere Tausend Piratenüberfälle auf Handelsschiffe. Die regionalen Schwerpunkte waren dieselben wie zur «klassischen» Zeit der Piraterie – die Karibische Inselwelt einschließlich der südamerikanischen Ostküste, die afrikanische Küste und die fernöstlichen Hauptfahrwasser (Indischer Ozean, Straße von Malakka, Indonesisches Meer). Bei diesen Piratenangriffen wurden mehrere Hundert Seeleute und Passagiere getötet oder verletzt. Der jährliche Schaden durch Piraterie wird auf mehrere Hundert Millionen US-Dollar geschätzt, doch dürfte die Dunkelziffer erheblich größer sein. Man vermutet mit guten Gründen ein Vielfaches der Erhebung.

Und dennoch: Obwohl uns die Vernunft gebietet, auch die historischen Piraten als verabscheuungswürdige Kriminelle zu betrachten, begegnet uns der Pirat in der Literatur, im Film, in Kinderspielen und -büchern (in der neuesten Variante auch in Computer- und Videospielen) als in der Regel positiv konno-

tierte Figur – bei Pippi Langstrumpf im Takatukaland ebenso wie im Lego-Katalog. Und allerorten stellen Freizeitparks Piraten und szenisch nachgespielten Seeraub als besondere Attraktion heraus.

Viele der populären Vorstellungen vom Piratentum haben ihren Ausgangspunkt bei einem bemerkenswerten Buch, das erstmals 1724 in London veröffentlicht wurde und schnell mehrere Neuauflagen erlebte. Denn es war seinerzeit wie kaum eine Publikation beim Lesepublikum nachgefragt und fand auch rasch Eingang in andere Sprachen. Sein Autor war ein mysteriöser Captain Charles Johnson, und das Buch trug den barocken Titel *A General History of the Robberies and Murders of the Most Notorious Pyrates, and also their Policies, Discipline and Government*. Im Mittelpunkt dieses mehrere Hundert Seiten umfassenden Werkes stehen die Biographien von vierunddreißig herausragenden Piraten, allesamt Engländer, aus den Jahrzehnten um 1700. Es ist ein unerschöpfliches Kompendium, in dem alle Versatzstücke zu finden sind, die später von den Imaginationsmedien verwertet wurden. Dieses Werk ist eine wertvolle Quelle, aber nicht immer ganz zuverlässig, wie die moderne Forschung ergeben hat, obwohl es überwiegend auf Gerichtsakten und Prozessbeobachtungen aufbaut. Es wurde dennoch zu einer Art Handbuch für die Geschichte der Piraterie und ist es auch geblieben, denn immer wieder wurde und wird es zurate gezogen – nicht zuletzt beim Film.

Auch wenn die Schicksale der Piratenkapitäne von Johnson in aufklärerischer und letztlich auch abschreckender Absicht beschrieben wurden, kann der Autor seine Bewunderung für manch eine Leistung, auch und gerade auf dem Gebiet der Seefahrerkunst, nicht verbergen. In den 1930er-Jahren glaubte ein amerikanischer Historiker durch scharfsinnige Analyse herausgefunden zu haben, dass sich hinter dem Autorennamen Captain Johnson niemand anderes als der Gerichtsreporter und Schriftsteller Daniel Defoe verbarg, der in seiner Zeitschrift *Review* regelmäßig über dieses Sujet schrieb. Neueste kritische Untersuchungen haben dies wieder in Zweifel gezogen und vermuten hinter dem Autor Johnson einen jener damals zahlrei-

chen Gerichtsreporter und Journalisten, die aus den Schicksalen der Seeräuber und den exotischen Schauplätzen ihren beliebten Stoff zogen.

Wie populär dieses Thema zu jener Zeit bereits war, zeigt die Tatsache, dass es auch schon allerlei Versuche gab, es literarisch zu bewältigen. Dabei sind allerdings nur wenige ernst zu nehmende Schriften entstanden, unter denen zwei herausragen, nämlich zum einen das Buch *De Americaensche Zee-Rovers*, das erstmals 1678 in Amsterdam auf Niederländisch erschien. Der Verfassername Alexandre Exquemelin dürfte authentischer sein als der des Captain Johnson, und was er uns zu berichten weiß, hatte er aus eigener Anschauung mitgemacht. Er bezeichnete sich selbst als Arzt, war aber eigentlich ein autodidaktischer Quacksalber, den es für zwölf Jahre unter die Bukaniere der Karibik verschlagen hatte. Er hat mit dieser populären Schrift, die viele unkritisch angereicherte Neudrucke und Übersetzungen erlebte, wesentlich das Bild geprägt, das sich die Zeitgenossen und die Nachwelt von dieser Piratengemeinschaft machten.

Das zweite zeitgenössische Werk, das genannt werden muss, ist das Tagebuch des englischen Freibeuters William Dampier. Er ist einer der Wenigen gewesen, die über ihr abenteuerliches Leben auf See literarisch Rechenschaft ablegten, denn viele wirkliche Schriftsteller hat es nicht unter die schwarze Flagge getrieben. Dampier hat in den beiden letzten Jahrzehnten des 17. Jahrhunderts lange Zeit unter Piraten und Freibeutern gelebt, war selbst zwar nie Kapitän, doch nahm er als Navigator und Geograph an zahlreichen Raubfahrten teil, die ihn viele Jahre sowohl in die Karibik als auch in den Pazifik führten. Während er an Bord von rund einem Dutzend Freibeuter- und Piratenschiffen kreuz und quer durch die Welt segelte, hat er fleißig Tagebuchaufzeichnungen seiner Erlebnisse niedergeschrieben, die später Grundlage seines beachtlichen literarischen Werkes wurden.

1881 erblickte dann die unsterblichste und berühmteste aller Piratenerzählungen das Licht der literarischen Welt: Robert L. Stevensons *Schatzinsel*. In diesem Werk finden wir all die Versatzstücke, die wir brauchen, um uns das Piratenleben in der

vormodernen Welt vorzustellen: den verschlagenen Piratenkapitän, der trotz des Handicaps eines Holzbeins an Geschicklichkeit kaum zu übertreffen ist, den unverzichtbaren Papagei, die Skelette, die von Suff und Zwietracht gekennzeichnete Piratengemeinschaft und schließlich den Piratenschatz auf einer einsamen Insel. Doch auch Stevenson hatte Inspirationsquellen, nicht nur Captain Johnsons Kompendium. Die Figur des John Silver ist von Herman Melvilles Captain Ahab beeinflusst, und auch andere Zutaten der *Schatzinsel* finden sich bereits im Repertoire der Mysterien- und Abenteuergeschichten des frühen 19. Jahrhunderts, wobei Edgar Allan Poe auch hier die Meisterstücke vorlegte.

Zum Kern der romantischen, legendenumwobenen Sichtweise auf die Seeräuber und Seeabenteurer zählt die stark überwiegende Abwesenheit von Arbeit. Nicht ohne Grund formte und festigte sich der Piratenmythos in einer Zeit, in der industrielle Arbeit, geregelt von der Stechuhr bei den einen und dem Terminkalender bei den anderen, die freie Verfügbarkeit von Zeit immer mehr einengte. Das romantische Bild des Piratenlebens mit seinen ganz anderen Zeitperspektiven stellt gegen diese Zwänge Momente eines ungebundenen, freien Lebens, das realiter nicht nachgeahmt werden kann. Und doch sehnen wir uns danach. Deshalb wird der Pirat, schöner noch der edle Freibeuter, zu einer Traumfigur, die alle kritischen Einwände überleben wird, denn sie ist die Gegenfigur des Arbeiters und Bourgeois und erst recht des Spießers.

So gilt auch hier das Wort John Fords, eines der bedeutendsten der großen Regisseure des klassischen Hollywood und Arbeiters am modernen amerikanischen Pionier-Mythos. Er hat das, worum es auch bei der Geschichte der Piraten geht, auf den Punkt gebracht: «Wenn Menschen die Wahl haben zwischen der wahren Geschichte und der Legende, dann wählen sie allemal die Legende.»

1. Raum und Zeit

Antike und Mittelalter. Seitdem es Seefahrt und Seehandel gibt, gibt es Seeraub. Dieses Faktum ist ebenso 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 einzubeziehen. Das betraf Überseefahrer und Küstenfischer gleichermaßen. So ist – um beim Thema Seeraub und Piraterie nicht ins Beliebiges 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 frühneuzeitlicher 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 im großen Stil zu allen Zeiten ermöglicht haben.

Doch zunächst ein Blick zurück. Bereits im altgriechischen Mythos begegnen uns die *peirates* als Heimsuchung der hellenischen Gestade. Und 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 nahm die Piraterie an diesen mittelmeerischen Peripherien einen Aufschwung. Bei Appian und Plutarch ist im Einzelnen nach-

zulesen, zu welcher Plage die Piraterie schließlich für Handel und Seefahrt Roms wurde 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 sich 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 sicher. Als sogar die lebenswichtigen Getreidelieferungen nach Rom abbrachen und es zu Hungerrevolten kam, verlieh – durch Cicero der Nachwelt überliefert – der römische Senat im Jahr 67 v. Chr. Pompeius diktatorische Vollmachten, wie sie einem einzelnen Römer vorher nie gegeben waren, um dieses piratische Übel drakonisch zu bekämpfen. Pompeius startete denn auch zu Wasser und zu Lande einen wahren Kriegszug, wie wenn es gegen einen feindlichen Staat ginge: mit 500 Schiffen, 120 000 Soldaten und dazu noch 5000 Reitern, in summa wohl das ganze militärische Potential Roms, hatte er in kurzer Zeit die Seeräubersflotten und deren Stützpunkte niedergemacht. Die Piraten trugen durch diese Machtübertragung auf einen einzelnen Feldherrn ungewollt zur Aushöhlung des klassischen römischen Staatsrechts und zur Auflösung der Republik bei.

Eine ähnliche Plage und ein Hemmnis für den Seehandel stellten seit dem letzten Viertel des 14. Jahrhunderts in der 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, mit denen 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 Festung, 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 Hafenzentren wie das norwegische Bergen vor ihnen nicht mehr sicher waren, sah sich der Hansebund wie dereinst 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 Seeräuberneest 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 «Stelbreveten» 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 mithilfe von Repressalien – das hieß Kaperei, Güterwegnahme – erlittenen Schaden ausgleichen. 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 Prisensrechts (franz. *prise* = Wegnahme) konnte dem nicht abhelfen. Im Gegenteil: Die nur im jeweils nationalen Recht verankerten Prisensordnungen schufen in Zweifelsfällen neue Konfliktlagen.

Mehr Informationen zu diesem und vielen weiteren Büchern aus dem Verlag C.H.Beck finden Sie unter: www.chbeck.de