

GEO EPOCHE

DAS MAGAZIN FÜR GESCHICHTE

PIRATEN



**Freibeuter, Abenteurer, Menschenhändler:
2000 Jahre Seeräuberei**

Mehr entdecken. Mehr erfahren. Mehr GEO.



Liebe Leserin, lieber Leser

Bizarr erscheint dieser Prozess vor dem Hamburger Landgericht: weil er 7000 Kilometer entfernt vom Tatort abgehalten wird. Weil die Angeklagten aus einer anderen Welt kommen, wo „unter dem Baum“ als Angabe des Geburtsortes üblich ist. Und weil das Verbrechen, das hier verhandelt wird, geradewegs aus der Geschichte zu stammen scheint, nicht jedoch aus dem 21. Jahrhundert.

Denn man wirft den Männern vor, im Indischen Ozean, 1000 Kilometer vor der Küste Somalias, den deutschen Frachter „Taipan“ gekapert zu haben – beschuldigt sie also, Piraten zu sein.

Doch die zehn schmächtigen Afrikaner, die da eingeschüchtert auf der Anklagebank hocken und den Richter bitten, sie nicht zu foltern, entsprechen nicht im Geringsten dem Mythos der Seeräuber. Denn das sind im Verständnis vieler Menschen raue Gesellen aus längst vergangenen Zeiten wie der Norddeutsche Klaus Störtebeker oder der charmante „Fluch der Karibik“-Captain Jack Sparrow; sind Männer mit Holzbein und Hakenhand, die in der

Karibik zusammengeraubte Schätze vergraben.

Dieses romantische Bild ist allerdings aus einer Reihe von Gründen falsch:

- Zum einen, weil der Pirat Klaus Störtebeker wohl nie

existiert hat und es Prothesen für zerschossene Gliedmaßen genauso selten an Bord eines Segelschiffes gegeben hat (da ein derart behinderter Seemann kaum einsatzfähig war) wie auf abgelegenen Inseln verborgene Schatztruhen (weil ein echter Pirat seine Beute immer schnell durchbrachte oder aber mit sich führte, um sie im Notfall gegen sein Leben eintauschen zu können).

- Zum anderen, weil die Seeräuber unfassbar viel brutaler waren als Jack Sparrow. Sie quälten, sie folterten, sie vergewaltigten, sie versklavten, sie mordeten. Diese Erkenntnis soll keinem Filmfan den Spaß an den ironisch überzeichneten Abenteuern des Hollywood-Piraten nehmen, aber einfach verdrängen sollte man sie auch nicht.

- Und zum Dritten, weil Piraterie zwar ein sehr altes, aber auch ein hochaktuelles Phänomen ist – das eben nicht der Vergangenheit angehört. Fast jeden Tag greifen Seeräuber in der Straße von Malakka, vor Indonesien oder Nigeria Handelsschiffe an, immer wieder rauben sie die Frachter aus, entführen Besatzungen und erpressen Lösegelder von Reedereien.

Und oft sind es solche schmalen Männer, wie jene Somalier in Hamburg (die im Oktober 2012 zu Haftstrafen zwischen zwei und sieben Jahren verurteilt wurden), die mit primitiven Waffen und Schnellbooten zum Schrecken der Meere werden.



Das Motiv der modernen Piraten ist das gleiche, das schon ihre Vorgänger Jahrtausende zuvor zu Raubzügen antrieb: der Wunsch nach schnellem Reichtum, oft ausgelöst durch die eigene Armut.

Doch als entscheidendes Moment muss noch die Schwäche der Staaten hinzukommen: die Machtlosigkeit gescheiterter Länder wie Somalia, ihre Küsten zu kontrollieren, die Unfähigkeit großer Imperien wie etwa einst des spanischen Weltreichs, ihre Schifffahrtswege zu schützen.

Wie schon in der Ausgabe über die Geschichte der Mafia im Frühjahr 2011 beschäftigt sich *GEOEPOCHE* auch diesmal mit einem Thema, das viele Epochen und ganz unterschiedliche Kulturreiche betrifft. Das Ihnen vorliegende Heft rekonstruiert die Geschichte der Piraterie von der Antike bis in die Neuzeit, von den Küsten Chinas bis zur Inselwelt der Karibik.

Und es reicht bis in die Gegenwart hinein – mit einer Reportage über die Entführung der „Hansa Stavanger“.

Am 4. April 2009 kaperten somalische Seeräuber das Containerschiff einer Hamburger Reederei, das nach Kenia unterwegs war. Vier Monate lang wurde die Crew gefangen gehalten, unter fürchterlichen Umständen, musste Scheinhinrichtungen erleiden.

Erst im August zahlten die Eigner das geforderte Lösegeld, und die Seeleute konnten endlich in ihre Heimat zurückkehren.

Derzeit (im Sommer 2013) sind vier Schiffe mit 68 Mann an Bord in der Gewalt somalischer Geiselnahmer. Man kann nur hoffen, dass die Entführten möglichst schnell freikommen.



Der Historiker

Dr. Frank Otto, 45, ist der neue Geschäftsführende Redakteur von *GEOEPOCHE*

Herzlich

Frank Otto

Geschäftsführender Redakteur

Michael Stößer

Chefredakteur



ANTIKE Piraten bedrohen 67 v. Chr. die Versorgung Roms. Daraufhin schickt die Stadt die mächtigste Flotte jener Zeit aus.

Seite 20



MYTHOS Er ist der berühmteste deutsche Seeräuber. Doch was ist wahr an der Legende von Klaus Störtebeker?

Seite 34



FRANCIS DRAKE Bei einem Raubzug im Auftrag Elisabeths I. wird der Freibeuter die ganze Welt umsegeln.

Seite 76



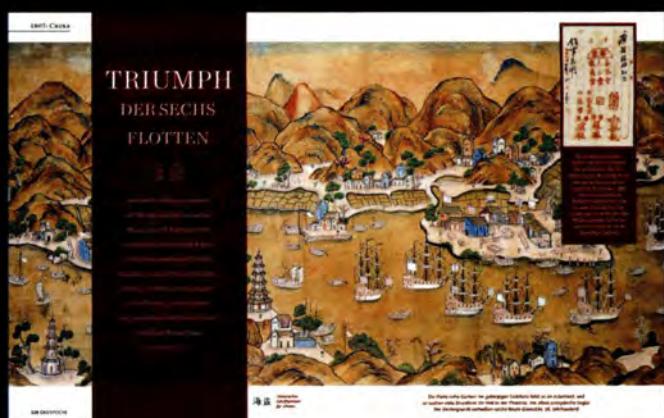
BARBARESKEN Die Piraten aus Nordafrika sind am Mittelmeer besonders gefürchtet: weil sie Menschen rauben.

Seite 60



»GOLDENES ZEITALTER« Nie sind die Seeräuber im Atlantik erfolgreicher, nie zahlreicher als in den Jahrzehnten um 1700.

Seite 110



CHINA Die größte Piratenflotte aller Zeiten kreuzt um 1810 im Südchinesischen Meer. An ihrer Spitze: eine Frau.

Seite 126



JEAN FLEURY Der französische Kaperfahrer raubt den Spaniern 1523 die Schätze des Aztekenherrschers Montezuma.
Seite 48



KARIBIK 1671 stürmen mehr als 1500 Bukaniere Panama. Es ist der größte Triumph ihres Anführers Henry Morgan.
Seite 92



SOMALIA 2009 entführen afrikanische Banditen das deutsche Schiff »Hansa Stavanger«. Das Geiseldrama dauert vier Monate.
Seite 141

PROLOG: DER SCHRECKEN DER MEERE	
Piraten gibt es, seit Händler die Ozeane befahren	6
67 v. Chr. DAS IMPERIUM SCHLÄGT ZURÜCK	
Im 1. Jahrhundert v. Chr. fordern Seeräuber den mächtigsten Staat der Antike heraus: Rom	20
1400 STÖRTEBEKER: DER MANN, DER MYTHOS	
Mehr als 1000 Vitalienbrüder terrorisieren Ost- und Nordsee. Einer von ihnen soll Störtebeker heißen	34
UM 1520 SCHATZTRUHE AMERIKA	
Mit Amerikas Reichtum finanzieren die Spanier ihre Kriege. Also schickt Frankreich Raubfahrer aus	48
16.–19. JAHRHUNDERT ANGRIFF AUS NORDAFRIKA	
300 Jahre lang bedrohen muslimische Piraten aus den Berberstädten Nordafrikas das Mittelmeer	60
1577 SIR FRANCIS DRAKE	
Englands Königin will die Großmacht Spanien herausfordern. Ein Freibeuter hilft ihr dabei	76
1671 RAUB UNTER PALMEN	
Von Tortuga und Port Royal aus verheeren die Bukaniere im 17. Jahrhundert die Karibik	92
UM 1700 DIE »PIRATENRUNDE«	
Als in der Karibik nichts mehr zu holen ist, jagen Piraten aus Neuengland Schiffe östlich von Afrika	104
1720 DER HERR DER »ROYAL FORTUNE«	
Bartholomew Roberts wird in die Piraterie gezwungen – und zum erfolgreichsten Kapitän seiner Zeit	110
1807 TRIUMPH DER SECHS FLOTTEL	
Rund 1800 Dschunken und 70 000 Piraten stehen um 1810 unter dem Befehl einer Frau: Zheng Yisao	126
20. JAHRHUNDERT DEUTSCHE KAPERFAHRER	
In den Weltkriegen schicken Staaten Marinesoldaten auf Beutefahrt aus. Auch das Deutsche Reich	138
2009 121 TAGE ANGST	
Die »Hansa Stavanger« ist unterwegs nach Kenia, als sie im April 2009 vor Somalia überfallen wird	141
ZEITTAPEL Daten, Fakten und Glossar	160
Impressum, Bildnachweise	162/165
HINTERGRUND »Der Kapitän und sein Pirat«	166
LESEPROBE Panorama einer Supermacht	170
Welt von GEO	178
VORSCHAU	
GEOEPOCHE »Alexander der Große«	180
GEOEPOCHE EDITION »Surrealismus«	181

Ein Verzeichnis mit den Themen aller GEOEPOCHE-Ausgaben ist im Internet unter www.geo-epoche.de zu finden.

GEOEPOCHE.de

Der SCHRECKEN der MEERE

Sie erscheinen mit ihren Booten wie aus dem Nichts, sie greifen an, plündern und verschwinden wieder in den Weiten der Ozeane – Seeräuber, die sich selbst für das Leben an Bord strenge Regeln geben und die vor allem eines vereint: die Aussicht auf reiche Beute und ein Leben in Freiheit. Dafür nehmen verwegene Abenteurer und Verbrecher seit Jahrtausenden jedes Risiko in Kauf, auch heute noch

TEXTE: ANJA FRIES





hundert haben sich gleich mehrere amerikanische Künstler dem Thema Seeräuberei gewidmet, hier Frederick Judd Waugh (1861–1940)



Den WIND im RÜCKEN



Bis in die Mastspitze
hat sich ein Crewmitglied
vor dem Angreifer gerettet,
droht nun, beide Pistolen
abzufeuern. Der Kampf um
die Schiffe ist gnadenlos
– häufig foltern Seeräuber
die Überfallenen, um von
ihnen Informationen über
an Bord versteckte Reich-
tümer zu erpressen (Newell
Convers Wyeth, 1911)

Die Galeone hat keine Chance zu entkommen.
Trotz hoher Wellen sind die Piraten in ihren kleinen
Booten schneller als das mächtige Segelschiff. Schon
fährt ein Enterkommando gleichauf und erklimmt
die Bordwand. Noch im 21. Jahrhundert verwenden
viele Seeräuber bei ihren Überfällen auf offenem
Meer eine ähnliche Technik (Howard Pyle, 1905)

Und JEDER erhält seinen



gerechten TEIL



Ein Raubfahrer lässt die Beute an seine Mannschaft verteilen. Jeder bekommt dabei, was ihm nach seinem Rang zusteht – Kapitän und Quartiermeister etwa erhalten den doppelten Betrag eines einfachen Matrosen. Auch moderne Schiffsentführer, etwa in Somalia, haben feste Verteilungsschlüssel für das erpresste Lösegeld (Howard Pyle)



Das GESCHÄFT mit der ANGST



Raubfahrer überfallen nicht nur Schiffe, sie schmuggeln auch Diebesgut, erpressen Schutzgelder (links) oder plündern Städte. Bevorzugtes Ziel etwa der französischen Freibeuter des 16. Jahrhunderts sind die spanischen Kolonien in der Neuen Welt, deren Siedlungen noch nicht befestigt sind (Howard Pyle)

Oft müssen die Piraten gar nicht kämpfen, um ein Schiff zu übernehmen. Viele Kapitäne überlassen den Seeräubern ihre Fracht freiwillig. Zu furchtbar ist der Ruf, der den Wegelagerern der Meere vorausseilt, als dass die Kauffahrer den Mut hätten, Leib und Leben für eine Ladung Handelsgüter zu riskieren (N. C. Wyeth)

AUSGESETZT



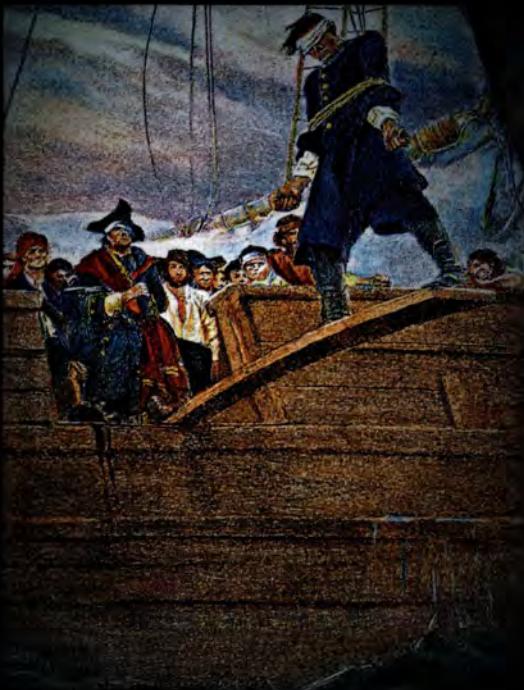
auf ödem EILAND



Karibische Piraten setzen nicht nur Gefangene auf einsamen Inseln aus, sie bestrafen damit auch Kameraden, die gegen die Regeln an Bord verstößen haben. Nur drastische Maßnahmen wie diese garantieren, dass sich die auf einem Schiff zusammengeschlossenen Schwerverbrecher an ihre eigenen Gesetze halten (Howard Pyle)



Im ANGESICHT des TODES



Brutalitäten gegen einzelne Gefangene haben bei den Piraten System. Sie sollen die übrigen Gefangenen zermürben. Noch heute unterziehen etwa afrikanische Schiffsentführer ihre Geiseln Scheinhinrichtungen – um den psychologischen Druck auf Crew und Reeder zur Zahlung eines hohen Lösegeldes zu steigern (Howard Pyle, 1887)

Jeder Angriff birgt die Gefahr, zu sterben oder schwer verletzt zu werden. Deshalb hat etwa die Raubgemeinschaft der »Brüder der Küste«, die sich im 17. Jahrhundert in der Karibik zusammenfindet, Regeln für die Versorgung Versehrter aufgestellt: Wer beispielsweise ein Bein verliert, erhält 600 Pesos oder sechs Sklaven (Howard Pyle, 1895)

Das ENDE des GOLDENEN



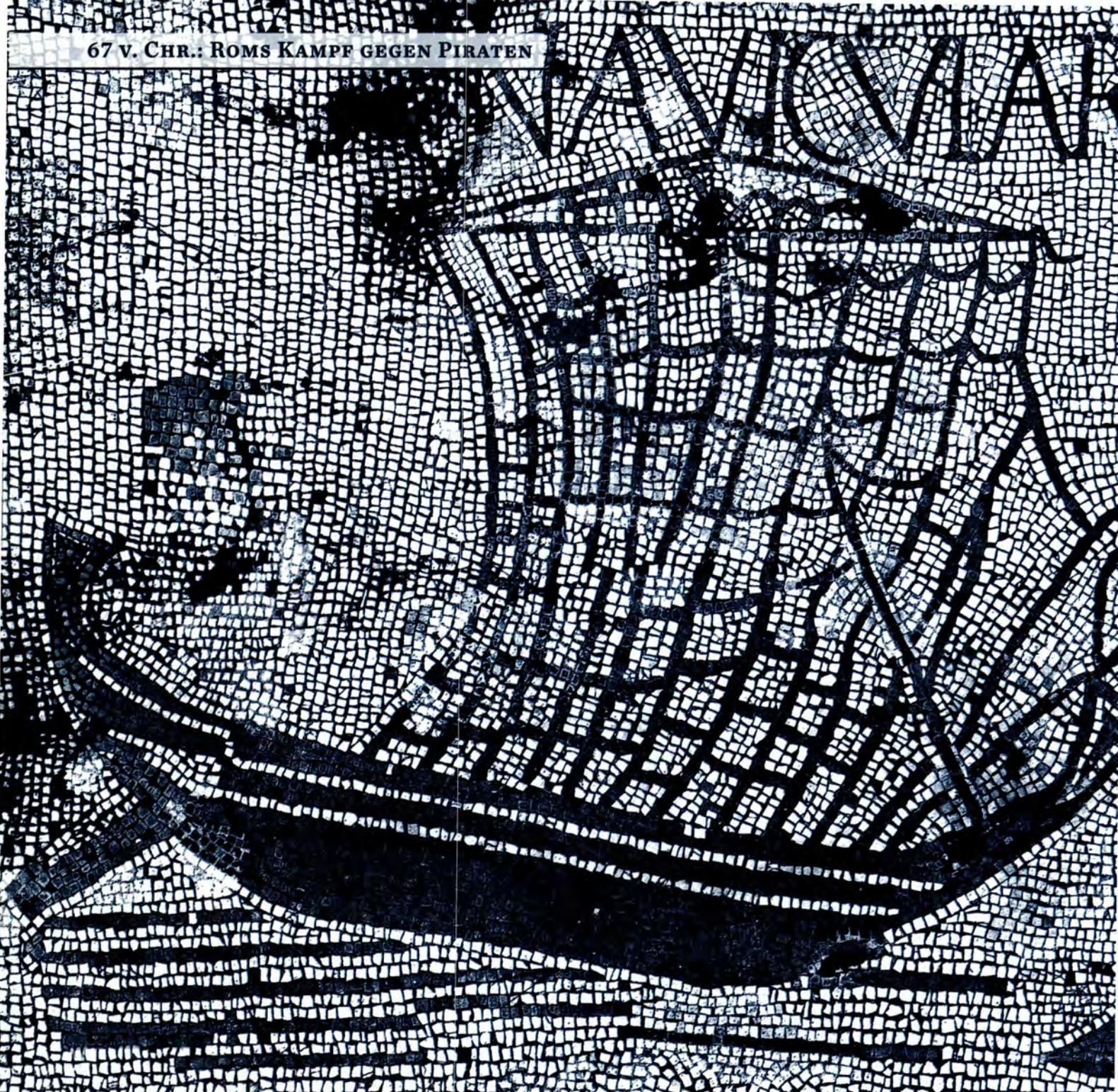
Seeräuber attackieren Einheimische in tropischen Gefilden. Jahrhundertelang profitieren Piraten vom Ringen europäischer Großmächte um die Ressourcen dieser Erde. Sie plündern deren Handelsschiffe und Niederlassungen, zumeist auf eigene Rechnung, oft auch in staatlichem Auftrag. Denn Frankreich, England und die Niederlande setzen die kampferprobten Schiffsmannschaften in der Karibik als Kaperfahrer gegen die Spanier ein. Die drei Mächte wollen auf diese Weise das koloniale Imperium der Iberer

ZEITALTERS



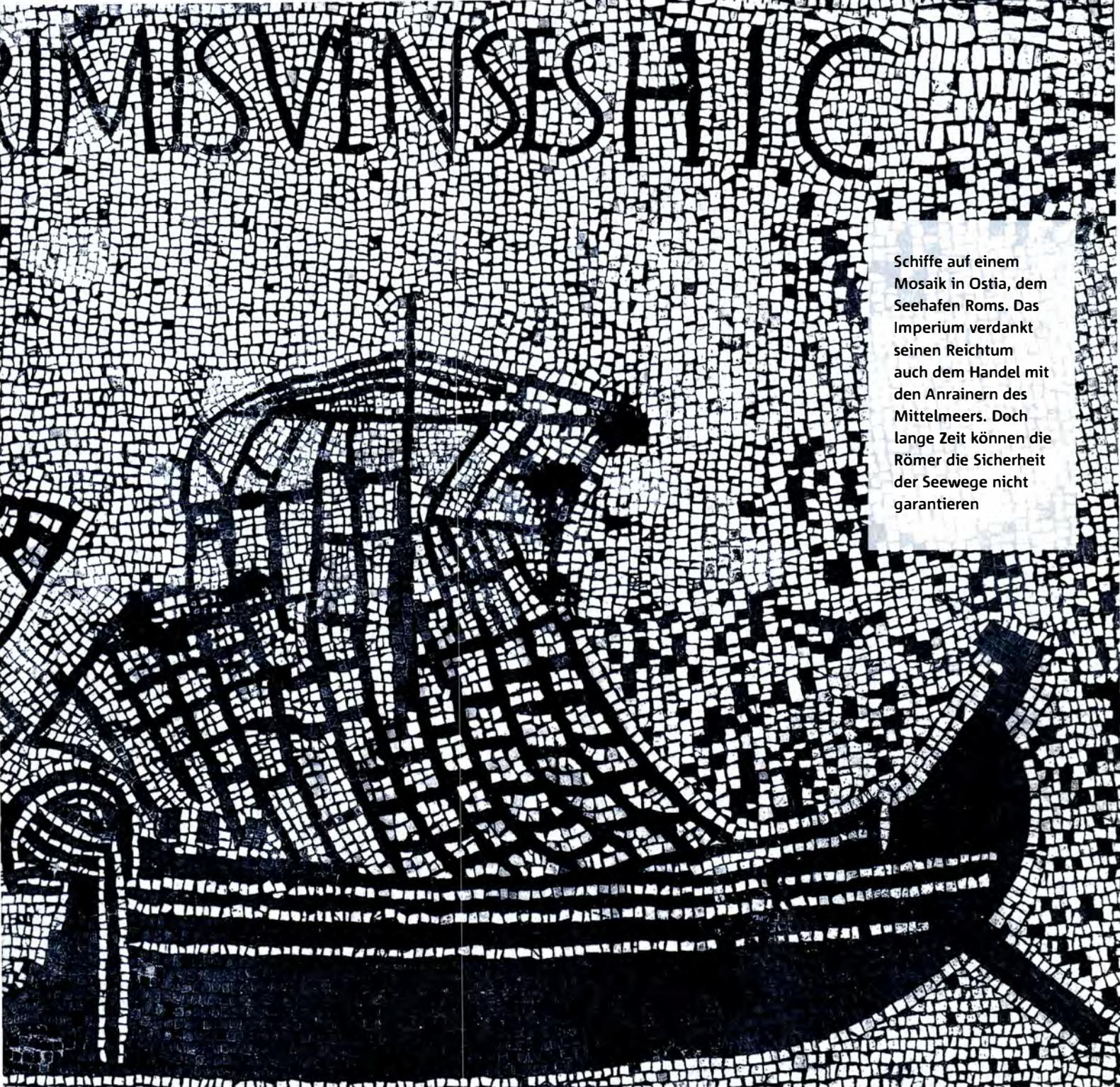
schwächen und selber von den Reichtümern Amerikas profitieren. Nie sind die Meeresräuber erfolgreicher als in den Jahren zwischen 1650 und 1725, nie zahlreicher. Aber als den Staaten der ungehinderte Warenverkehr mit ihren Kolonien immer wichtiger wird, bekämpft vor allem die britische Navy das verbrecherische Treiben mit aller Kraft. Das »Goldene Zeitalter« der Piraterie ist vorüber – doch bis heute bedrohen Seeräuber die Sicherheit der Meere (Frank Schoonover, um 1930) □

67 v. Chr.: ROMS KAMPF GEGEN PIRATEN



Das IMPERIUM

Im 1. Jahrhundert v. Chr. herrschen die Römer über das mächtigste Reich der antiken Welt. Sie lauern ihren Schiffen auf, plündern Handelsfahrer und nehmen sogar Mitglieder des Senats als Geiseln. Um das Imperium zu erhalten und zu erweitern, beruft der Senat den Feldherrn Gnaeus Pompeius an die Spitze der



Schiffe auf einem Mosaik in Ostia, dem Seehafen Roms. Das Imperium verdankt seinen Reichtum auch dem Handel mit den Anrainern des Mittelmeers. Doch lange Zeit können die Römer die Sicherheit der Seewege nicht garantieren

schlägt zurück

Welt – und doch werden sie immer wieder gedemütigt: Denn Piraten Geiseln. Als im Jahr 67 v. Chr. kaum noch Getreidefrachter die Stadt am Tiber größten Flotte, die je ein Römer befehligt hat

von REYMER KLÜVER





o weit die Geschichte der Handelsschifffahrt dieser Welt zurückreicht, solange gibt es Piraten.

Schon im 2. Jahrtausend vor unserer Zeitrechnung soll der sagenhafte Kreterkönig Minos Siedlungen der Meeresräuber auf ägäischen Inseln erobert haben. Die Ägypter wehren sich im Nil-delta um 1175 v. Chr. erfolgreich gegen Angriffe der „Seevölker“, unter denen sich auch Piraten befinden.

Im 6. Jahrhundert v. Chr. gehen Etrusker und Punier gemeinsam gegen Banditen vor, die von Sardinien aus das Tyrrhenische Meer unsicher machen.

Der griechische Geschichtsschreiber Herodot von Halikarnassos beginnt seine „Historien“ um 450 v. Chr. mit Übelnaten der Beutejäger, die die Hellenen später *peiratés*, nennen: „Räuber“.

Und im 1. Jahrhundert v. Chr. sind die Piraten im Mittelmeer so zahlreich, dass sie sogar den mächtigsten Staat der ganzen Region herausfordern: Rom.

Denn die Legionäre der Republik am Tiber mögen zwar große Teile der Mittelmeerküste kontrollieren, die Seewege aber beherrschen Banditen.

Immer seltener erreichen Getreideschiffe aus Nordafrika die römischen Häfen. In der Stadt am Tiber leerden sich die Kornspeicher, die Preise für Weizen steigen. Hunger droht, es wird womöglich zu Unruhen kommen.

Denn längst haben die Bürger das Vertrauen zum Senat verloren, dem Machtzentrum der römischen Politik. Keiner seiner Militärführer konnte die Banditen bislang dauerhaft vertreiben.

Das Volk aber ruft im Jahr 67 v. Chr. nach einem Helden: Der erfolgreiche Feldherr Gnaeus Pompeius soll die Republik retten und den Krieg gegen die Piraten führen.

Und Pompeius der Große, wie ihn seine Anhänger ehrfürchtig nennen, hat auch einen Plan, wie er mit den Raubflotten fertig werden kann. Jetzt muss er

nur noch den offiziellen Auftrag dafür erhalten, um aufs Meer hinauszufahren und aufzuräumen.

DAS MITTELMEER. Zahllos sind die Inseln und Buchten. 46 000 Kilometer misst die Küstenlinie. Raue, unwegsame Gebirge erheben sich in seinem Hinterland. Zerklüftete Felswände fallen direkt in die Fluten hinab. Andernorts grenzen Wüsten, fruchtbare Flussmündungen und Wälder an die See.

Seit Äonen schon siedeln Völker an diesen Gestaden. Die Ägypter am Nil, die Phönizier an der Levante, die Griechen in der Inselwelt der Ägäis und Kleinasiens. Hochkulturen sind entstanden und vergangen.

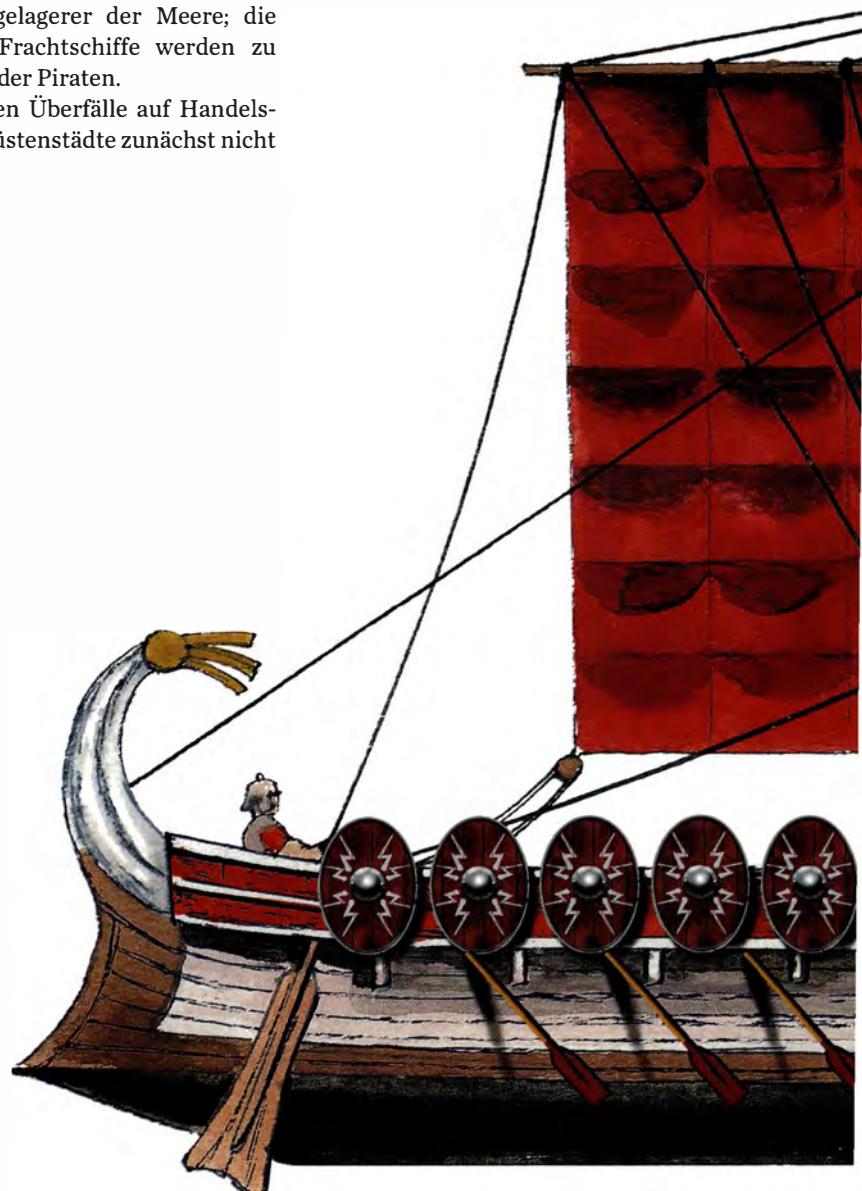
Über längere Strecken sind Schiffe hier wohl seit dem 2. Jahrtausend vor unserer Zeitrechnung unterwegs. Und schon diesen frühen Kauffahrern folgen bald die Wegelagerer der Meere; die Routen der Frachtschiffe werden zu Jagdgründen der Piraten.

Dabei gelten Überfälle auf Handelschiffe und Küstenstädte zunächst nicht

unbedingt als unehrenhaft. So berichtet es zumindest der Geschichtsschreiber Thukydides.

Die Grenzen zwischen Heldenstücken und Schandtaten sind ohnehin fließend – vor allem im Krieg. Odysseus etwa, der sagenhafte König von Ithaka, und seine Recken plündern auf ihrer Irrfahrt nach dem Sieg über Troja einige Küstenstädte. Und doch feiern die homerischen Epen ihn als weisen Heroen.

Wohl spätestens um 700 v. Chr. beginnen griechische Städte, die Piraterie mit neuartigen Kriegsschiffen zu be-



kämpfen. Denn mittlerweile gründen die Griechen überall im westlichen Mittelmeerraum, an der nordafrikanischen Küste und am Schwarzen Meer Kolonien, die rege Handelsbeziehungen miteinander unterhalten.

Allerdings bleibt das Verhältnis der Herrscher und Staaten zur Piraterie zwiespältig: Oft schicken sie im Kriegsfall selber Kaperfahrer aus, um gegnerische Städte oder Handelsschiffe auszulöndern. Piraten, die man vielleicht gerade noch bekämpft hat, sind auf einmal wichtige Verbündete.

Auch die Römer werden es nicht anders halten.

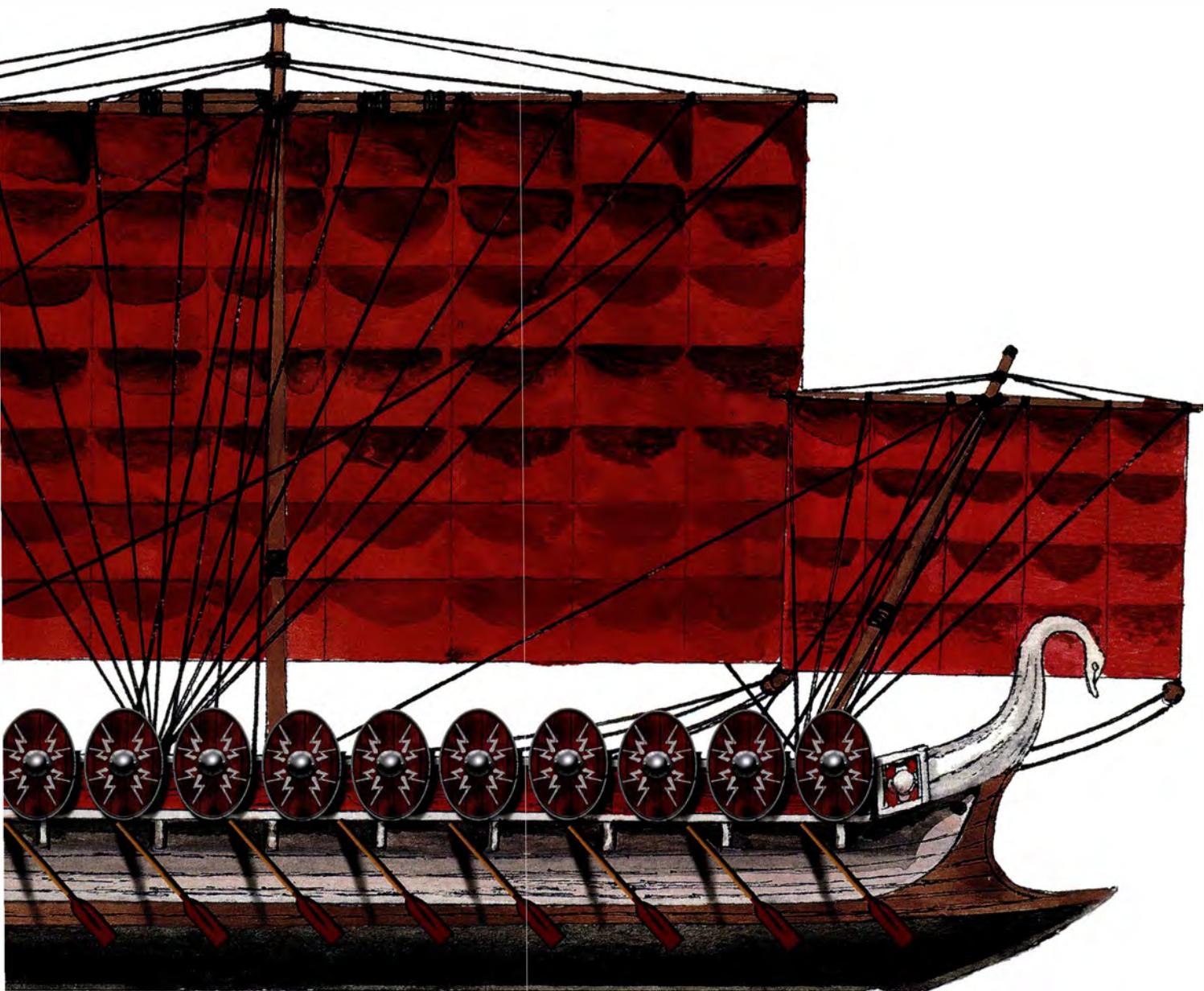
Aus dem kleinen Gemeinwesen am Tiber ist im 4. Jahrhundert v. Chr. eine kraftstrotzende Republik geworden. Nach und nach zwingt sie die Völker der italienischen Halbinsel unter ihre Herr-

schaft – mit einem klugen System: Die eben noch Niedergerungen behalten ihre Freiheit, müssen als Bundesgenossen im Kriegsfall aber Rom Soldaten stellen.

Die Römer sind zu dieser Zeit noch eine Landmacht ohne eine große Flotte. Das ändert sich erst, als die Republik zur unangefochtenen Hegemonialmacht auf der italienischen Halbinsel aufgestiegen ist und mit Karthago aneinandergerät.

Die punische Stadt in Nordafrika ist die dominierende Seemacht des west-

Die Piraten des Mittelmeers fahren meist schnelle, wendige Liburnen, wie sie die Illyrer in Dalmatien entwickelt haben und die sich sowohl segeln als auch rudern lassen. Da es kaum Funde von vollständigen Schiffen gibt, lässt sich das exakte Aussehen der Gefährte nur schwer rekonstruieren



lichen Mittelmeers. Diesen Gegner können die Römer nur bezwingen, wenn sie ihm die Kontrolle der See streitig machen. Und sie lernen schnell: Im Ersten Punischen Krieg (264 bis 241 v. Chr.) bauen sie eine schlagkräftige Flotte auf und besiegen die Karthager in mehreren Seeschlachten – unter anderem mit Hilfe von Piraten, die für sie Siedlungen und Schiffe der Punier überfallen.

Auch im Zweiten Punischen Krieg (218 bis 201 v. Chr.) paktieren die Römer mit Kaperfahrern. Der Feldherr Publius Cornelius Scipio empfängt einige Kapitäne sogar in seinem Landhaus. Während des Krieges setzt er seine Legionen mit einer Flotte nach Nordafrika über und schlägt 202 v. Chr. vernichtend den legendären karthagischen Heerführer Hannibal.

Um 200 v. Chr. sind die Römer die Herren des westlichen Mittelmeeres. Das heißt aber auch: Die Republik muss auf dem Meer für Ordnung sorgen – schon weil Rom immer mehr Getreide aus Übersee importiert und zahlreiche Bürger am Seehandel verdienen.

Piraten aber lauern an allen Gestaden. So haben die Römer schon vor dem Zweiten Punischen Krieg die illyrischen Seeräuber an der Küste Dalmatiens besiegt und zum Schutz der adriatischen

Sogar CAESAR fällt den Piraten in die Hände

Handelsrouten eine Militärbasis im Westen Griechenlands errichtet. Kurz darauf sichert der Senat den Seeweg nach Spanien gegen ligurische Piraten. Und auf Sizilien und Korsika stationierte Truppen schützen den Seehandel vor tyrrhenischen Raubfahrern.

Dennoch haben Piraten weiterhin überall im Mittelmeer Stützpunkte, etwa an der Südküste Kleinasiens, auf Kreta und Zypern sowie in Syrien.

Immer wieder lauern sie Handelschiffen auf. Römische Lastensegler sind nun fast überall im Mittelmeer un-



terwegs. Doch sie sind dickbauchig und träge, also leichte Ziele. Wohl 340 Tonnen kann ein Getreidesegler fassen.

Die Piraten fahren dagegen oft auf schnellen, wendigen Liburnen: einem bis zu 30 Meter langen und gut fünf Meter breiten Schiffstyp, den die Illyrer entwickelt haben und der sich sowohl segeln als auch rudern lässt.

Die kostspieligen Gefährte sowie die Rudermannschaft werden oft von Adeligen aus den Küstenregionen finanziert, die auf das lukrative Geschäft mit der Piraterie setzen.

Mit ihren Schiffen warten die Seeräuber meist in Buchten auf Beute. Haben sie ein Opfer erspäht, stoßen sie, die Segel gesetzt, aus ihrem Versteck hervor. Rasch nähern sie sich den schweren Handelsschiffen, die nur langsam vorankommen. Eine ungleiche Jagd beginnt.

Der Räuberkapitän gibt das Signal zum Angriff. Die Piraten bergen die Segel. 30, 40 Mann legen sich in die Riemens, die in Doppelreihen aus der Bordwand ragen. Jeder Schlag bringt sie fast eine halbe Schiffslänge näher an ihr

Opfer. Enterhaken fliegen, sie zerren das Schiff heran, springen an Bord.

Die Besatzung des Seglers hat gewöhnlich keine Chance, oft sind die Piraten in Überzahl. Und im Zweifel im Kampf Mann gegen Mann geübter als normale Seeleute. Jeden, der sich nicht ergibt, machen sie mit ihren Schwertern und Dolchen nieder.

Es ist ein gnadenloses Geschäft: Nicht nur auf die Ladung oder die Wertsachen von Passagieren haben es die Piraten abgesehen, sondern auf die Menschen selbst. Die können sie als Sklaven verkaufen. Oder aber als Geisel nehmen. Denn für wohlhabende Reisende lässt sich Lösegeld erpressen.

Die Kaltblütigkeit der Raubfahrer ist gefürchtet. In der Nähe von Untiefen legen sie bei Sturm falsche Leuchtfelder für Schiffe, die in der Dunkelheit einen Ankerplatz suchen und so geradewegs in ihren Untergang steuern. In scheinbar sicheren Häfen horchen Spitzel Besetzungen aus, bringen Route und Ladung in Erfahrung.

Wenn die Frachtschiffe schließlich auslaufen, sind die Seeräuber nicht weit.

Die wichtigste Waffe der Piraten ist Ihre Schnelligkeit: In Schiffen wie diesem – die auch von den Römern eingesetzt werden (unten) – lauern sie in versteckten Buchten auf schwerfällige Lastensegler. Haben sie ein Opfer entdeckt, schießen sie hervor – und kapern den Frachter



KAUM EIN JAHR nach dem Zweiten Punischen Krieg entsendet der Senat römische Legionen an die Gestade des östlichen Mittelmeers, um den Inselstaat Rhodos und das hellenistische Reich Pergamon im Kampf gegen die griechische Großmacht Makedonien, einen ehemaligen Verbündeten Karthagos, zu unterstützen. Deren König Philipp V. hat unter anderem Hafenstädte am Hellespont (Dardanellen) sowie an der Propontis (Marmarameer) erobert und damit eine wichtige Handelsroute unter seine Kontrolle gebracht.

Im Sommer 197 v. Chr. unterliegen Philipps Truppen. Neun Jahre später bezwingen die Römer die letzte verbliebene Großmacht im östlichen Mittelmeer, das Seleukidenreich, dessen Truppen zuvor in Griechenland eingefallen waren.

Die Kontrolle des Gebiets überlassen die Römer danach weitgehend den Griechen. Vor allem der Inselstaat Rhodos, ein bedeutender Handelsplatz, ist zu einem loyalen Partner Roms geworden, der die Piraten in der Region bekämpft.



Zu selbstständig aber wollen die Römer ihre Alliierten auch nicht agieren lassen. Als Rhodos verstärkt eigene politische Ziele verfolgt, verbietet der Senat 167 v. Chr. den Holzexport aus Makedonien auf die Insel und erklärt kurz darauf das 260 Kilometer entfernte Delos zum Freihafen. Weil die Händler dort weder Zoll noch Hafengebühren abführen müssen, verliert Rhodos einen Großteil der Einnahmen, die zur Unterhaltung seiner Kriegsflotte notwendig sind.

Die Folge: weniger Kontrolle der Schifffahrtswege im östlichen Mittelmeer.

Das ist die Chance für Piraten. Besonders an der Küste des zum geschwächten Seleukidenreich gehörenden Kilikien (im Süden der heutigen Türkei) richten sie sich ihre Schlupfwinkel ein. Die Felsen reichen direkt ans Meer, dazwischen liegen kleine Buchten. Die Hänge sind bewaldet und voller Höhlen.

Hier bauen die Seeräuber ihre Verstecke, schwer zu finden und leicht zu verteidigen. Kilikien wird Piratenland.

Am östlichen Saum des Mittelmeers, in Kilikien, errichten Piraten mächtige Fluchtburgen. Dort sind sie gut geschützt und nahezu unerreichbar für die Kriegsschiffe ihrer Gegner – hier eine römische Quadrireme mit einer Kampfbesetzung von bis zu 100 Mann

Zudem entsteht ein bedeutender Sklavenmarkt. Mitunter sollen in Delos an einem Tag 10 000 Menschen den Besitzer gewechselt haben, berichtet der Geschichtsschreiber Strabon (was gewiss maßlos übertrieben ist, aber die Bedeutung des Handelsplatzes illustriert). Hier verkaufen wohl vor allem Piraten ihre Gefangenen.

Und römische Kaufleute sind ihre besten Kunden. Denn die Bürger der Republik am Tiber gieren nach Sklaven. Der Bedarf ist hoch.

Die Römer lassen die Banden gewähren. Wohl auch, weil Kaufleute aus der Stadt am Tiber in der Gegend gute Geschäfte machen – unter anderem wegen der Piraten: Die Römer erwerben günstig den Grundbesitz ruinerter griechischer Geschäftsleute, investieren in Goldminen und exportieren Holz.

Vor allem Delos wird zum wichtigen Umschlagplatz für Roms Handel mit den Völkern im Osten. Von überall strömen die Händler herbei, aus Rom und Syrien, Phönizien und Ägypten. Sie eröffnen geräumige Niederlassungen, bauen prachtvolle Villen.



achdem in Pergamon an der Westküste Kleinasiens König Attalos III. gestorben ist und die Republik zum Erben eingesetzt hat, machen die Römer sein Reich 129 v. Chr. zur Provinz Asia, zum ersten großen von ihnen direkt beherrschten Gebiet in der östlichen Ägäis. Die Steuererhebung in der neuen Provinz verpachtet der Senat auf jeweils fünf Jahre an private Gesell-



schaften, die den Pachtzins im Voraus an den römischen Staat abführen.

Das schafft böses Blut: Einheimische Kaufleute und lokale Honoratioren fühlen sich ausgepresst von Roms Geldeintreibern. Manche von ihnen paktieren daher um 100 v. Chr. mit kilikischen Piraten, um so den Römern wenigstens einen Teil der Steuern wieder abzunehmen. In Hafenstädten wie Side (in der Nähe des heutigen Antalya) dürfen die Räuber ankern, ihre menschliche Beute meistbietend verkaufen sowie ihre Schiffe reparieren lassen.

Sogar die Herrscher von Zypern und Syrien machen jetzt gemeinsame Sache mit den Raubfahrern. Gegen Rom.

In dieser Zeit schließen sich mehr und mehr Raubbanden zusammen. Gut möglich, dass einige Gruppen bald einen gemeinsamen Befehlshaber wählen. Den Römern jedenfalls erscheinen die Piraten bald wie eine neue Seemacht.

Tatsächlich sind die Zeiten für Raubfahrten günstig – auch weiter im Westen. Denn die Römische Republik steckt

in einer Krise. Ein tiefer sozialer und politischer Graben zwischen konservativen Großgrundbesitzern sowie Kleinbauern und vielen Stadtbürgern durchzieht den Staat. Immer wieder kommt es zu gewalttätigen Auseinandersetzungen zwischen Anhängern der Partei der konservativen Optimaten und den Popularen, die sich als Vertreter aller freien Römer sehen.

Die Piraten nutzen die Schwäche. Nach Kilikien zieht es jetzt Abenteurer, Glücksjäger, arbeitslose Söldner. Bald sind es Tausende. Und sie rüsten auf.

Im Schutz der Felsen errichten Gefangene Waffenschmieden für sie, legen Arsenale an und Werften. Manche Kapitäne lassen dort die Segel ihrer Schiffe vergolden, fahren mit versilberten Ründern und purpurnem Sonnensegel.

Die Seeräuber bauen eigene Signalstationen an den Küsten des Mittelmeers. Sie koordinieren ihre Angriffe, attackieren in Geschwadern. Selbst eine vom Senat im Jahr 102 v. Chr. entsandte Kriegsflotte kann die Piraten nicht vertreiben. Im Gegenteil: Die Zahl der Banditen nimmt stetig zu.

Um 75 v. Chr. sind Piratenverbände im Mittelmeer allgegenwärtig: Sie tauchen vor der mauretanischen Küste ebenso auf wie an den Gestaden der Levante oder vor den Balearen. Und viele Banden stehen miteinander in enger Verbindung; sie unterstützen sich unter anderem mit Mannschaften und Geld.

400 Ortschaften sollen sie in dieser Zeit geplündert, ganze Inseln entvölkert haben. Es sind nicht mehr einfach nur handstreichartige Überfälle. Die Seeräuber belagern auch befestigte Städte manchmal über Tage und Wochen.

IN DIESER ZEIT MACHT in Rom die Geschichte des jungen Patriziers Gaius Iulius Caesar Furore. Wohl um 77 v. Chr. haben kilikische Piraten sein Schiff in der südlichen Ägäis aufgebracht. Caesar ist wahrscheinlich auf dem Weg nach Rhodos, um dort die Rhetorikschule eines berühmten Redners zu besuchen.

Die Piraten verlangen für ihn ein Kopfgeld. Fast 40 Tage halten sie den jungen Römer gefangen. Erst als von den Menschenräubern entsandte Mitreisende den geforderten Betrag in der Provinz Asia aufgetrieben haben, lassen sie ihn unbeschadet frei. (Wahrscheinlich haben dort lebende Römer aus alter Verbundenheit mit Caesars Vater, einem einstigen Statthalter, das Geld aufgebracht.)

Nach seiner Freilassung requirierte Caesar kurzerhand ein paar Schiffe, jagt den Piraten nach und überwältigt sie. Er befiehlt ihre Kreuzigung; eine der üblichen Strafen Roms für Seeräuber, die ein Privatmann jedoch gar nicht verhängen darf. Aber in Zeiten des Piratenterrors ist Caesars rabiater Akt von Selbstjustiz dem römischen Statthalter gewiss hochwillkommen.

Denn sonst sind die Begegnungen von Römern mit Piraten eher demütigend: Einmal nehmen die Banditen zwei Prätoren, hohe Staatsbeamte, mitsamt Gefolge gefangen, ein anderes Mal entführen sie die Tochter eines gefeierten Feldherrn aus einer Villa in Misenum (heute Miseno) und lassen sie erst gegen ein hohes Lösegeld frei – eine „Schmach“ für Rom, wie der Geschichtsschreiber Plutarch anmerkt. Denn Misenum liegt am Golf von Neapel und damit tief im römischen Herrschaftsgebiet.

Die Römer sind entsetzt. Es ist eine Lage wie gemacht für Pompeius den Großen.

Es ist, als wollten die Banditen Rom verhöhnen. Wenn sich einer ihrer Gefangenen als Römer zu erkennen gibt, berichtet Plutarch, „dann taten sie so, als wären sie erschrocken und hätten Angst, schlügen sich auf die Schenkel, fielen ihm zu Füßen und baten ihn flehentlich um Verzeihung“ – nur um ihn dann ins Meer zu stoßen.

Roms Senat reagiert und beruft Marcus Antonius, der später den Beinamen Creticus erhält, zum Chef eines Anti-Piraten-Kommandos: 74 v. Chr. erhält er die Befehlsgewalt über die gesamte Mittelmeerküste. Doch der Mann agiert glücklos. Die Seeräuber schlagen seine Flotte vor Kreta, hängen römische Matrosen in die Rahen ihrer Schiffe – ausgerechnet an den Ketten, die Antonius mitgebracht hat, um die Verbrecher im Triumph nach Rom zu führen.

Um diese Zeit verhandeln Piraten mit Spartacus, dem Anführer einer Armee aufständischer Sklaven, die den römischen Legionen bereits mehrere bittere Niederlagen zugefügt hat. Es geht um 2000 Rebellen, die sie auf ihren Schiffen über die Meerenge von Messina nach Sizilien in Sicherheit vor Roms Legionen bringen sollen. Die Seeräuber nehmen das Geld – lassen Spartacus dann aber im Stich.

Sogar mit Roms Erzfeind im Osten, König Mithridates VI., paktieren die Raubfahrer. Der Herrscher von Pontos an der Schwarzmeerküste führt schon zum dritten Mal binnen weniger Jahre Krieg gegen die Republik.

Auf all das finden die Römer keine rechte Antwort. Und ausgerechnet jetzt verlegen sich die Piraten auf eine Taktik, mit der sie den Staat an seiner empfindlichsten Stelle treffen: Sie kapern die Schiffe, die Rom mit Getreide versorgen.

Dabei können sie wohl auf die Hilfe einiger Großgrundbesitzer zählen, die ihnen Auskunft über Abfahrtzeiten der Schiffe geben. Denn wenn das Grundnahrungsmittel in Rom knapp wird, steigen die Preise – und damit der Profit der Produzenten.

Im Jahr 68 v. Chr. kreuzen Piraten sogar direkt vor der Tibermündung auf, versenken die in Ostia liegende Kriegsflotte, zerstören den Hafen und stecken die Speicher in Brand.



naeus Pompeius ist zu dieser Zeit so populär wie kaum ein anderes Mitglied der römischen Oberschicht. Als junger Mann hat er Truppen auf Sizilien kommandiert und stets sichergestellt, dass von dort genug Getreideschiffe nach Rom abgingen. Das hat man in der Metropole nicht vergessen. Er kämpfte in Nordafrika, hat Aufständische auf der Iberischen Halbinsel niedergerungen und eine Truppe rebellierender Sklaven geschlagen.

Für seine Heldenataten will Pompeius im Jahr 71 v. Chr. das höchste Amt im Staat, das Konsulat. Dabei hat der 35-Jährige noch nicht einmal das dafür vorgeschriebene Mindestalter von 43 Jahren erreicht.

Der Senat ist alarmiert, fürchtet, der ebenso machtbewusste wie populäre Pompeius könnte sich zum Diktator

aufschwingen, denn noch hat er seine Soldaten aus dem Iberienkrieg nicht entlassen.

Doch als Pompeius zusagt, sein Heer nach einem Triumphzug aufzulösen, gestatten ihm die Honoriatoren, bei den anstehenden Wahlen für eines der beiden Konsulate des Jahres 70 v. Chr. zu kandidieren.

Ein mit Metall verstärkter Rammsporn (unten rechts) ist die wichtigste Waffe dieses leichten römischen Kriegsschiffs. Als General Pompeius im Jahr 67 v. Chr. seinen Großangriff auf die Piraten vorbereitet, versammelt er 100000 Mann und eine Flotte von 500 Schiffen



Die Bürger lieben ihn: Pompeius ist großzügig, und er versteht sich in Szene zu setzen. Noch nachdem ihn die Volksversammlung zum Konsul gewählt hat, erscheint er, der mächtige Mann, persönlich zum Zensus der Ritter auf dem Marsfeld, sein Pferd eigenhändig am Zügel führend.

Stolz beantwortet er die Frage, ob er als Angehöriger des Ritterstandes auch den vorgeschriebenen Kriegsdienst abgeleistet habe: Ja, sagt Pompeius bei der öffentlichen Musterung, er habe an allen vorgeschriebenen Feldzügen teil-

genommen. Und zwar unter seinem eigenen Kommando.

Das kommt an bei den Menschen.

NACH DEM ÜBERFALL der Piraten auf Ostia analysiert Pompeius die Lage der Nation genau, er hat das Entsetzen der Öffentlichkeit registriert und das Verlangen der Bürger nach einer schnellen Lösung: Wer jetzt handelt, dem ist die Unterstützung des Volkes gewiss.

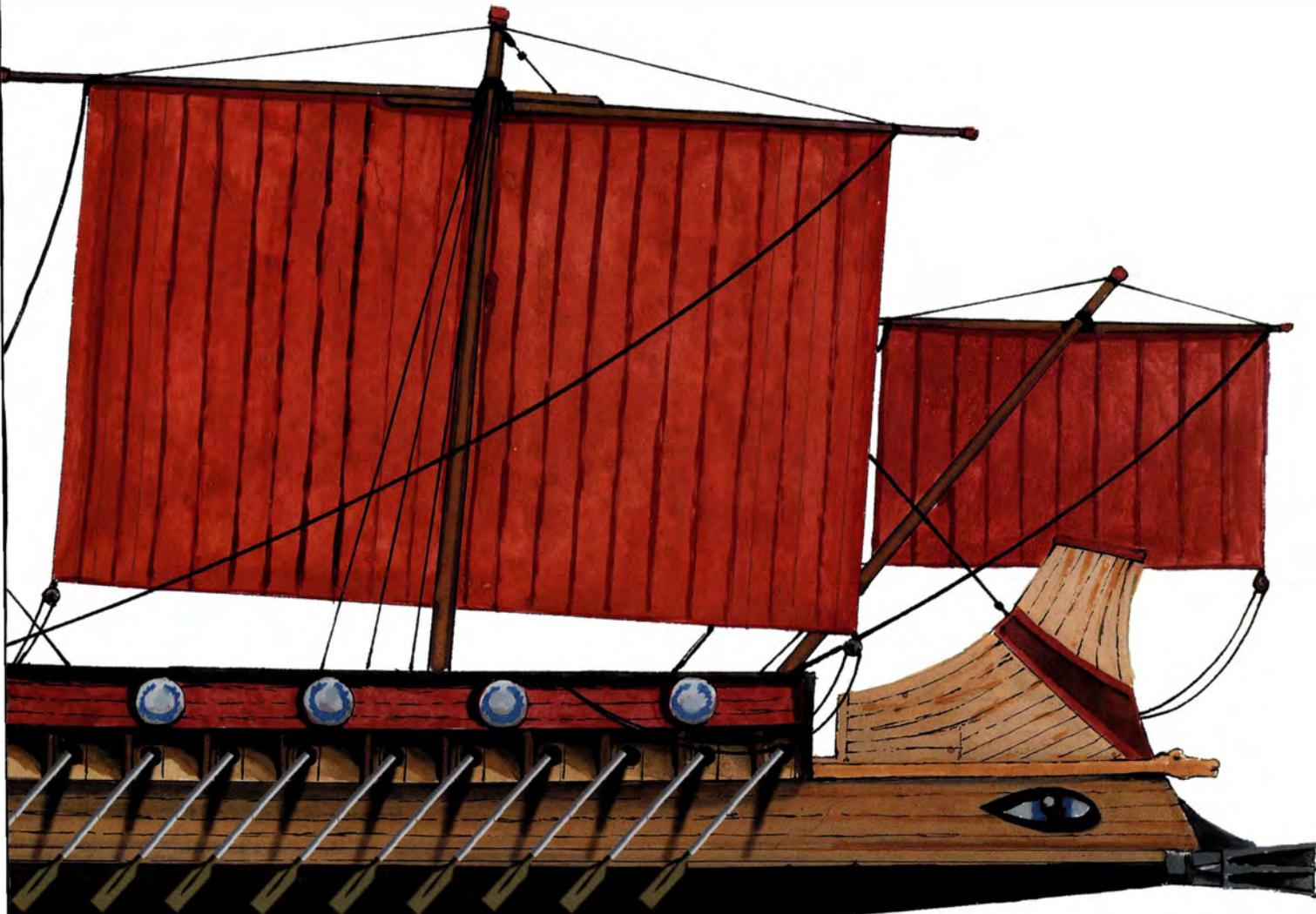
Diskret sucht er Kontakt zu einzelnen Raubfahrern. Er schickt Sendboten nach Südspanien und in die Adria. Nutzt die Verbindungen eines Vertrauten in dessen Heimat Lesbos. Bald schließt er

geheime Vereinbarungen mit einigen Piraten - vielleicht Bündnisverträge, vielleicht Neutralitätsabkommen für seinen Krieg gegen die Seeräuber.

Denn den hat er längst fest im Blick.

Anfang des Jahres 67 v. Chr. bringt ein Volkstribun - und Gefolgsmann von Pompeius - einen überraschenden Gesetzentwurf zur Abstimmung ein. Er sieht die Einsetzung eines Feldherrn vor, der mit den Piraten aufräumen soll.

Das ganze Mittelmeer, so der Vorschlag, wird drei Jahre lang diesem Feldherrn unterstellt, mitsamt den Küsten,



bis 75 Kilometer ins Landesinnere hinein (in diesem Bereich hätte er die gleichen Rechte wie die Provinzstatthalter). 17 Männer soll er als Befehlshaber für einzelne Küstenabschnitte unter sein Kommando stellen dürfen. Fast die komplette Streitmacht Roms wird ihm zur Verfügung stehen, ein Heer von 100000 Infanteristen und 5000 Kavalleristen. Für die Flotte sind 500 Schiffe geplant.

Vor allem aber: Der Feldherr soll den Zugriff auf 36 Millionen Denare in der Staatskasse erhalten. Zudem erhält er unbeschränkten Kredit bei allen öffentlichen Kassen Roms und der Provinzen,

erstmals würden die Ressourcen der Republik für einen Feldzug gebündelt.

Der Vorschlag sprengt alle Dimensionen. Ein Name steht nicht in dem kühnen Entwurf. Aber allen ist klar, dass nur einer gemeint sein kann: Pompeius.

Doch die Mehrheit der Senatoren lehnt ein so weitreichendes Gesetz ab.

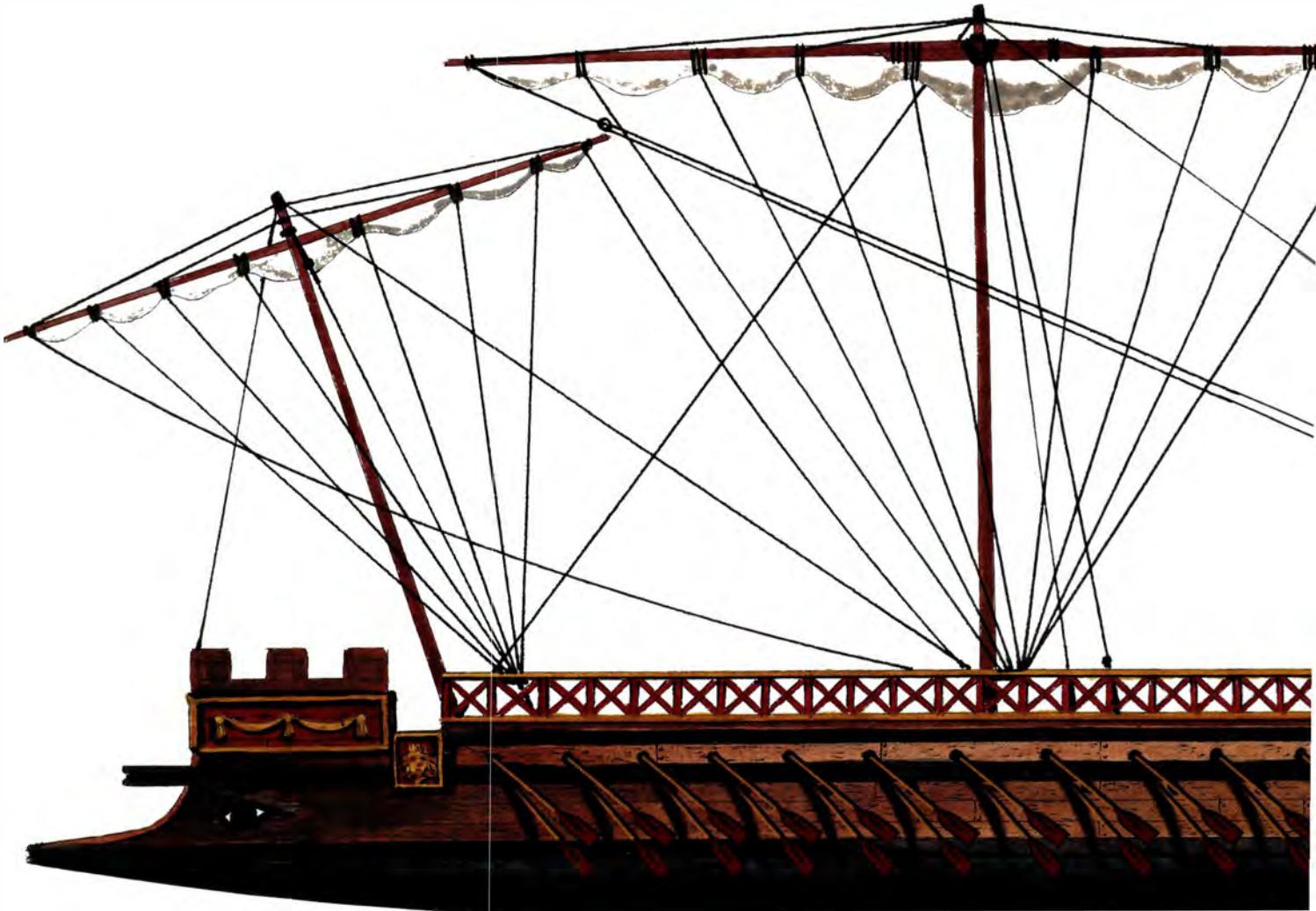
Denn es würde dem Feldherrn eine nie da gewesene Machtfülle verleihen. Allein Caesar spricht sich offen dafür aus.

Roms Massen aber wollen endlich Taten. Sie wollen Pompeius als Kriegsherrn eingesetzt sehen.

In der Stadt kommt es zu Tumulten. Anhänger und Gegner des Pompeius gehen aufeinander los.

Vor dem Sitzungsgebäude des Senatsrottet sich eine aufgeputschte Menge zusammen und droht, es zu stürmen. Und als dann noch die Volksversammlung Pompeius' Berufung fordert, wagt

Viele der Schiffe,
mit denen Pompeius
die Piraten im Frühjahr
67 v. Chr. jagt, sind
wahrscheinlich Biremen
wie diese. In einer großen
Seeschlacht vor der
Südküste der heutigen
Türkei zerschmettern sie
die Flotte der Piraten



es der Senat nicht mehr, dem Votum der Bürger zu widersprechen.

POMPEIUS KANN SEINEN Kriegsplan nun umsetzen. Nie hat ein römischer Feldherr über mehr Macht verfügt. Und wohl zur Überraschung aller Senatoren nutzt er sie weise.

Zu Kommandeuren beruft er die militärisch fähigsten Köpfe, auch wenn sie bisher gegen ihn waren. Das Mittelmeer teilt er in neun Bezirke ein. Jeweils einem oder zwei Befehlshabern überträgt Pompeius die Vollmacht über ei-



In der Entschei- dungsschlacht BRENNEN bald die Schiffe

nen Küstenabschnitt. Anders als seine Vorgänger will er die Seeräuber auch auf dem offenen Meer jagen.

Eilig rekrutiert er bei den Bundesgenossen Schiffe, lässt Mannschaften ausheben, stellt Legionen auf.

Im Frühjahr 66 v. Chr. greifen alle Befehlshaber überall im Mittelmeer zur gleichen Zeit an. Darauf sind die Piraten nicht vorbereitet. Rasch treiben die Kriegsschiffe die Raubgeschwader in die Enge. Wohin sie auch flüchten, überall kreuzen römische Einheiten.

Pompeius selbst segelt mit einer starken Flotte von 60 Schiffen zunächst in die Gewässer um Sizilien, weiter nach Nordafrika, dann zurück nach Sardinien und Korsika, also in jene Meeresregionen, die die meisten Getreidesegler für Rom passieren müssen.

Etliche Piraten fliehen vor der Übermacht in ihre Verstecke im östlichen Mittelmeer. Viele geraten in Gefangenschaft, doch lässt sie Pompeius nicht ans Kreuz schlagen, wilden Tieren in der Arena vorwerfen oder als Sklaven verkaufen. Vielmehr stellt er sie als Kunden unter seinen Schutz – und gewinnt so viele Gefolgsleute, die ihm zur Treue verpflichtet sind.

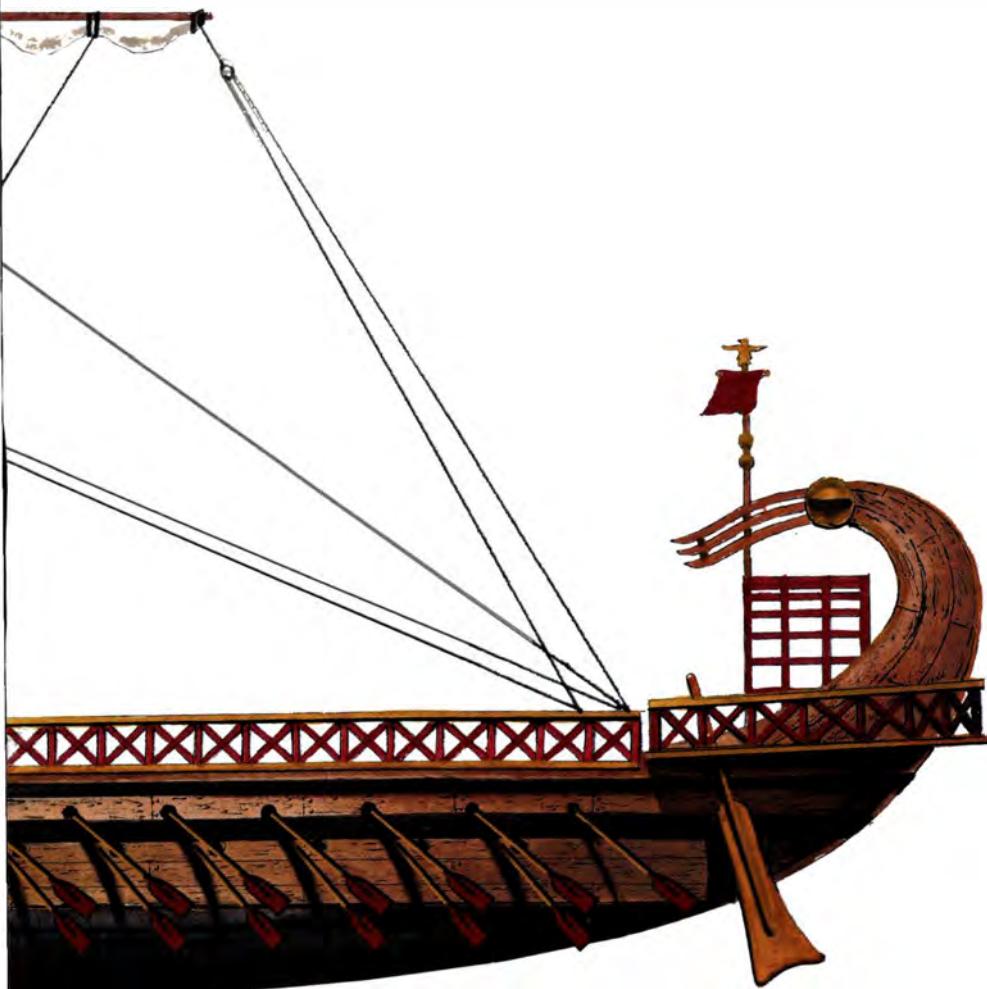
Die Nachricht von Pompeius' unerwarteter Milde verbreitet sich rasch unter den noch kämpfenden Seeräubern. Wohl deshalb laufen bald zahlreiche Banditen zu den Römern über.



chlacht um Schlacht gewinnt Pompeius nun. In nur sechs Wochen besiegt er die akute Gefahr für Rom und stellt die Versorgung der Stadt wieder her.

Auf den Märkten am Tiber sinken die Getreidepreise. Das Volk jubelt seinem Helden zu, als Pompeius einen kurzen Besuch in Rom einlegt. Doch kostet er seinen Triumph nicht aus, sondern zieht sofort weiter. Jetzt ist schnelles Handeln wichtig. Er schifft sich mit seinen Truppen Richtung Kilikien ein. Dorthin, wo sich nun die Raubfahrer vor den Attacken seiner Kommandeure retten.

Pompeius sucht die Entscheidung. Und die Marodeure tun ihm den Gefallen. Nahe der Landzunge von Coraceum (Alanya) ziehen sie ihre Flotte zu-



sammen. Die Piraten stellen sich der geballten Seemacht Roms.

Hunderte von Schiffen fahren aufeinander zu. Die Mannschaften legen die Masten nieder, verstauen Segel und Tauwerk. Ruderer treiben die Gefährte nun an. Dann beginnt die Schlacht.

Schon aus 200 Meter Entfernung nehmen die Römer die Liburnen mit Bolzengeschützen unter Feuer. Gleichzeitig schleudern Wurfmaschinen Stein- kugeln gegen den Feind. Die Geschosse, oft einen halben Zentner schwer, zer- schlagen Schutzdächer, lockern Plan- ken. Wasser dringt in die Schiffe.

Immer näher kommt Roms Flotte den Banditen. Die mit metallverstärkten Rammspornen bewehrten Galeeren halten jetzt direkt auf die Piratenschiffe zu. In Doppel- oder Dreierreihen überein- andersitzende Ruderer treiben sie mit Muskelkraft an. Holz splittert, krachend bohren sich die Sporne in die feind- lichen Schiffe.

Auch Feuerschiffe rasen auf die Piratenflotte zu: Waghalsige Seeleute leeren Pfannen mit brennendem Öl oder Erdpech über den feindlichen Liburnen aus. Im Nu stehen Decks in Flammen, während kleine, wendige Schiffe der Römer versuchen, so dicht an den Feinden vorbeizufahren, dass deren Ruder am Bug ihrer Fahrzeuge zersplittern. Schon dümpeln zahlreiche Piraten- schiffe bewegungsunfähig umher. Nach einer Wende halten die Römer erneut auf sie zu.

Dann springen auch römische Ma- rineinfanteristen auf die Piratenschiffe und kämpfen die Gegner mit Schwer- tern und Dolchen nieder. Jetzt ist der Widerstandswille vieler Banditen ge- brochen. Dutzende Liburnen sind be- reits gesunken, zahllose Kameraden er- schlagen, erstochen oder ertrunken.

Wozu noch weiterkämpfen? Wenn sie sich ergeben, das hoffen die Männer, wird Pompeius sie verschonen.

So können die Römer nach kurzem, blutigem Kampf an der Küste landen. Systematisch nehmen die Legionäre

Bergdörfer und Fluchtburgen der Raub- fahrer im unwegsamen Landesinnen- ren ein. Dutzende Städte sind schon bald in ihrer Hand, die Gegenwehr bricht zusammen.



ach 88 Tagen ist der Pi- ratenkrieg vorbei. Die Niederlage der Seeräu- ber ist total. 846 Schiffe sollen Pompeius und seine Männer versenkt oder erbeutet haben. Wohl 10 000 Pi- raten sind in diesen wenigen Wochen umgekommen, 20 000 in Gefangen- schaft geraten.

Im Triumph lässt der Sieger aber- mals Milde walten: Die Gefangenen und Überläufer sowie deren Familien siedelt er um, nach Griechenland etwa und ins kilikische Soli, das fortan Pompeiopolis heißt.

Er schont sie. Keine Verbrecher seien sie, erklärt der Feldherr, sondern bedau- ernswerte Geschöpfe, die ihr Gewerbe aus blanker Not betrieben hätten.

Doch auch diesmal ist seine Rück- sicht von Kalkül getrieben. So schafft er sich eine große, kriegserprobte Klientel, die ihm in Zukunft noch zu Diensten sein könnte – vielleicht im Kampf um die Macht in Rom (gut möglich auch, dass die Milde eine der Bedingungen war, die der Römer im Vorfeld des Feld- zuges mit den kooperationswilligen Pi- ratenkapitänen ausgehandelt hat).

Der Sieg macht Pompeius noch popu- lärer. Rom muss keinen Hunger mehr fürchten, der Handel floriert. In der Volksversammlung preist ihn Marcus Tullius Cicero, der sonst eher den Geg- nern von Pompeius nahesteht, als „Feld- herrn, dem hervorragende Kriegserfah- rung, einzigartige Befähigung, glänzen- des Ansehen und außergewöhnliches Glück eigen sind“.

Auf Delos, dem von Piraten zerstör- ten Freihafen, gründen Bewunderer einen eigenen Kultverein: die Pompei- asten, die ihn als Gottheit feiern.

Im Kampf um die Macht in Rom wird der Liebling der Massen allerdings in den folgenden Jahren scheitern. Er unterliegt in dem 49 v. Chr. ausbrechen- den Bürgerkrieg gegen seinen einstigen Verbündeten Caesar und wird am 28. September 48 v. Chr. ermordet, einen Tag vor seinem 58. Geburtstag.

Der Sieg über die Piraten bleibt sein größter Triumph. Denn Pompeius hat die Republik gerettet – nur wenn die Römer die Seewege offen halten, kön- nen sie überleben. Und: Nur wenn das „innere Meer“ ruhig bleibt, kann das römische Imperium wachsen.

Zum ersten Mal ist das Mittelmeer wirklich das *mare nostrum*, das Meer, in dem die Römer Konkurrenz oder gar Feinde kaum mehr zu fürchten haben.

Erstmals unterscheiden Rechtsge- lehrte nun auch zwischen Kriegsge- gner, die Anspruch auf Vertragstreue haben (etwa bei Kapitulationsvereinba- rungen), und Piraten, die außer jeder rechtlicher Ordnung stehen: Unter dem Eindruck der Seeräuberplage, die Rom in seiner Existenz bedroht hat, betrach- ten die Römer den Piraten jetzt als *communis hostis omnium*, als „gemein- samen Feind aller (Menschen)“. Denn die Meeresräuber schädigen nicht nur ihre Opfer auf hoher See, sondern be- hindern auch den Handel zwischen den Völkern. Und sie können ganze Gemein- wesen ins Unheil stürzen.

Im Mittelalter wird die Kirche schiff- fahrende Beutegreifer als Ketzer aus der christlichen Gemeinschaft verstoßen. Später definieren Juristen Piraterie als Verletzung allgemein gültiger menschli- cher Gesetze. Auch heute noch gilt See- raub als Delikt, das die Grenzen staat- licher Rechtsprechung sprengt – eine Art Weltverbrechen, gegen das jeder Staat einschreiten soll.

Und noch etwas hat sich durch die Piratenplage zu Zeiten der späten Rö- mischen Republik erstmals offenbart, ein Muster, das seine Gültigkeit nie ver- lieren wird: Schwache Staaten befördern die Anarchie auf hoher See.

Denn Piraten können nur dann zu einer echten Bedrohung werden, wenn Küstengebiete sich selbst überlassen bleibent, wenn Staaten ihre Bürger ver- nachlässigen, weite Bevölkerungsteile verarmen und vor diesen Küsten Reich- tümer auf Schiffen vorbeiziehen.

Das war so im antiken Kilikien. Zu Beginn des 21. Jahrhunderts ist es nicht anders. □

Literaturempfehlungen: Henry A. Ormerod, „Piracy in the Ancient World“, Johns Hopkins University Press: Standardwerk über die See- räuberrei der Antike. Karl Christ, „Pompeius“, C. H. Beck: Biografie des bedeutenden Feldherrn und Piratenjägers.

Als außenpolitischer Autor der „Süddeutschen Zeitung“ wird Reymer Klüver, 53, immer wieder daran erinnert, wie aktuell das Thema Piraterie ist.

Zeit, um Abschied zu nehmen: von einem Tabu

GEO WISSEN
DEN MENSCHEN VERSTEHEN www.geo-wissen.de

GEO WISSEN Nr. 51 Der Tod

Vom guten Umgang mit dem **TOD**



ORGANSPENDE HOSPIZ TRAUER SEELE
Wann ist
ein Mensch tot? Für ein
würdiges Ende Warum Abschied
Zeit braucht Was kommt
nach dem Tod?

**Heft 9,50 € –
mit DVD 16,50 €***

GEO WISSEN
Das letzte Mysterium
Begrenzung mit dem Tod

*Heft ohne DVD: 9,50€ (A: 10,80€/CH: 18,60 CHF)
Heft mit DVD: 16,50€ (A: 18,80€/CH: 33,00 CHF)

Der MANN, der MYTHOS

STÖRTE



Sie sind das größte Kapergeschwader, das jemals in deutschen Gewässern unterwegs war. Mit mehr als 1000 Mann ziehen die Vitalienbrüder im 14. Jahrhundert durch Ost- und Nordsee und überfallen Frachtschiffe. Einer ihrer Anführer soll ein gewisser Klaus Störtebeker sein, dessen Ruhm sich nach seinem Tod zu einer bis heute erzählten Legende auswächst. Doch hat es diesen Mann wirklich gegeben?

von JOHANNES SCHNEIDER



Niemand weiß, wie Störtebeker ausgesehen hat. Das Porträt des Piraten, das ein Nürnberger Kunsthändler 1682 mit der Überschrift »Claus Stürz den Becher« veröffentlicht, zeigt in Wirklichkeit Kunz von der Rosen (um 1460–1519), den Hofnarren Kaiser Maximilians I.

Wenn Klaus Störtebeker in Feierlaune war, trank er vier Liter Bier in einem Zug, zerbrach eiserne Fesseln mit bloßen Händen, riss Hanfseile entzwei. Wenn ihn das Schwert eines Feindes im Kampf traf, glitt die Klinge ab an seiner Brust. Jahrelang plünderte Störtebeker in Ost- und Nordsee die schwer beladenen Schiffe der Hanse, des mächtigen Handelsverbundes der niederdeutschen Fernkaufleute, ohne dass ihn irgendjemand zu fassen bekam. Von der Beute, den reichen Pfeffersäcken geraubt, gab er den Schwachen und den Armen.

Als der Seeräuberhauptmann 1401 in Hamburg schließlich doch vor dem Henker stand, weinten Mädchen und Frauen um ihn und seine Kameraden. Vergebens bot er den Ratsherren für seine Freiheit eine goldene Kette an, so lang, dass sie den Dom der Hansestadt umspannen würde. Dann rang er seinem Henker zumindest das Versprechen ab, all jene seiner Kumpanen zu verschonen, an denen er nach seiner Enthauptung vorbeilaufen würde. Sein kopfloser Körper war bereits beim elften Mann angelangt, als ihm der Scharfrichter einen Holzblock zwischen die Beine warf.

So zumindest will es die Legende.

Dieser Erzählung nach war Klaus Störtebeker, der berühmteste aller deutschen Piraten, ein Mann voller Mitgefühl für die Benachteiligten dieser Welt. Ein Rebell, der für Gerechtigkeit kämpfte wie für seinen eigenen Reichtum.

Lange sahen es Historiker als erwiesen an, dass diese Geschichte im Kern der Wahrheit entsprach. Ausgeschmückt zwar, verziert mit fantastischen Details, aber keinesfalls erfunden.

Nun aber legen Erkenntnisse einen anderen Schluss nahe: Den Seeräuber Klaus Störtebeker hat es nie gegeben.

Denn bei genauerer Betrachtung verblasst der legendäre Haudrauf zu einem Phantom, am Leben erhalten nur durch einen Mythos, so mächtig, dass selbst



ERST DER KRIEG
ZWISCHEN ZWEI
FÜRSTENHÄUSERN
MACHT DIE
PIRATEN STARK

moderne Historiker die Existenz des Piraten nicht bezweifelten.

Zu gut passte Störtebeker wohl als Protagonist in jene ferne Epoche, als die nordischen Meere durch die Seeräuber zu Orten des Schreckens wurden.

Doch wie konnte die Sagengestalt Störtebeker überhaupt entstehen? Um das zu beantworten, muss man zurückreisen in die Zeit der Hanse und die Kämpfe rivalisierender Adelsfamilien um die Vorherrschaft in Nord- und Ostsee und die Chroniken und Akten jener Zeit aufmerksam studieren.

IN DER ZWEITEN HÄLFTE des 14. Jahrhunderts existiert noch keine europäische Staatenwelt, gibt es in Nordeuropa kein Seerecht. Das Meer ist ein quasi rechtsfreier Raum. Und im Grunde ist es eine Familienfehde in Skandinavien, die der Piraterie in Ost- und Nordsee zum Aufschwung verhilft – ein verworrenes Ringen um Macht zwischen zwei eng



Sohn Olaf 1376 in Dänemark zum König wählen zu lassen – und als dessen Vormund selbst die Regierung zu führen.

Doch die Mecklenburger geben sich nicht geschlagen. Da ihnen die Mittel fehlen, um eine Kriegsflotte aufzustellen, nehmen sie Kontakt zu Piraten auf: Die sollen unter dem Befehl norddeutscher Adeliger fortan dänische Schiffe kapern. Als Gegenleistung dürfen sie alles, was sie der gegnerischen Partei abknöpfen, behalten und bekommen Zugang zu den Häfen Rostock und Wismar. Zwar gehören die beiden Städte der Hanse an, doch der Befehl des Landesfürsten steht über dem Recht des Handelsbundes.

Es ist ein lukrativer Pakt für die Räuber. Sie haben nun sichere Stützpunkte

nen Fracht laden – Fisch in Fässern etwa, Holz, Gewürze, Pelze, Bernstein. Mit diesem Segler transportieren die Kaufleute Warenmengen, an die auf dem Landweg kaum zu denken ist.

Da die Koggen der Piraten ohne diese Last segeln, erreichen sie höhere Geschwindigkeiten als voll beladene Handelsschiffe. Zudem liegen sie höher im Wasser, was das Entern erleichtert.

Für einen Überfall postieren sich zunächst Armbrustschützen auf hölzernen Kastellen an Bug und Heck. Ihre Pfeile haben am Ende eine schraubenförmige Befiederung, die ihnen beim Abschuss einen Drall und damit eine gleichmäßige

Die Vitalienbrüder schließen sich um 1390 im Krieg zwischen Dänemark und Mecklenburg zusammen – hier plündern Dänen eine Stadt an der Ostsee. Beide Mächte heuern die Piraten als Kämpfer an und fördern sie militärisch

miteinander verwandten Fürstenhäusern, deren Allianzen ständig wechseln.

Der Kampf beginnt nach dem Tod König Waldemars IV. von Dänemark am 24. Oktober 1375.

Auf der einen Seite: Prinzessin Margarete, Königin von Norwegen und jüngste Tochter Waldemars, die sich nun auch zur Herrscherin über Dänemark aufschwingen will.

Ihr entgegen steht das Haus Mecklenburg, das mit Albrecht III. den König von Schweden stellt. Dessen Neffe Albrecht IV., der Sohn Herzog Heinrichs III. und seiner Gemahlin Ingeborg, der älteren Tochter des dänischen Königs, hat nach dem Ableben seines Großvaters Waldemar ebenfalls einen Anspruch auf den dänischen Thron.

Margarete ist eine äußerst geschickte Diplomatin und bringt bald den dänischen Reichsrat auf ihre Seite. So gelingt es ihr bereits einige Monate nach dem Tod Waldemars, ihren fünfjährigen

in der Ostsee sowie zwei gut etablierte Marktplätze, auf denen sie ihre Beute verkaufen können.

In den folgenden Jahrzehnten wird jede der beiden Parteien Verstärkung bei Piraten suchen. Die sind zwar schon lange in der Region aktiv, doch bis dahin waren sie so wenige und war ihre Wirkung so gering, dass kaum ein Chronist sie je erwähnt. Der Konflikt um die Herrschaft in Skandinavien aber eröffnet den Seeräubern neue Möglichkeiten.

Auf ihren Fahrten nutzen die Piraten meist den gleichen Schiffstyp wie jene Händler, die zu ihren Opfern werden: die Kogge, einen großbüchigen, gedrun- genen Lastkahn, 20 bis 30 Meter lang und bis zu zehn Meter breit, dessen mo- derne Form mit Heckruder im Lauf des 13. Jahrhunderts entwickelt worden ist.

Die anfangs einmastigen Segler errei- chen vier, fünf Knoten. Die Besatzungs- mitglieder müssen bei jedem Wetter auf den Holzplanken des offenen Decks schlafen. Dafür braucht es aber auch nur fünf Männer, um das Schiff zu manö- rieren. Eine Kogge kann bis zu 200 Ton-

Flugbahn verleihen. Die Stahlspitzen der Geschosse durchschlagen selbst eiserne Rüstungen und Helme. Und so sind häufig schon viele Männer tot, noch ehe der Enterkampf – geführt mit Schwertern, Beilen, Dolchen und Keulen – überhaupt beginnt.

Oft aber kommt es wohl gar nicht dazu: Die Händler ergeben sich meist freiwillig. Denn während auf den Koggen der Kaufleute ein Dutzend Mann Besatzung fahren (jeweils fünf pro Schicht sowie Koch und Schiffsjunge), haben die Banditen mindestens 20 schwer bewaff- nete Kämpfer an Bord, manchmal sogar wohl 40. Da ist Widerstand zwecklos. Und die Beute so gut wie sicher.

Immer mehr Männer heuern auf den Koggen der Piraten an. Viele von ihnen sind Tagelöhner aus den Städten, denn dort leben Tausende in elender Armut, darunter viele hungrige Männer, denen die Raubzüge zur See als einziger Aus- weg aus der Misere erscheinen.

Aber die wachsende Zahl von Kaperfahrern besteht keineswegs nur aus Angehörigen der Unterschicht. Selbst mecklenburgische Adelige wenden sich dem neuen Geschäftszweig zu – in der Regel Grundherren, die unter den Folgen der Pest leiden. Weil die Seuche zur Mitte des 14. Jahrhunderts Millionen Menschen dahingerafft hat, liegen Äcker brach, es ist niemand mehr da, der sie bestellen und den Adeligen Abgaben zahlen kann. Daher verkaufen manche

ist gestorben, und andere Mitglieder der Sippe beginnen sofort Friedensverhandlungen mit Dänemark.

Die Mecklenburger brauchen die Piraten nun nicht mehr. Die Hansestädte Rostock und Wismar verwehren ihnen daraufhin jegliche Unterstützung.

Doch ausgerechnet Margarete (nach dem Ableben ihres Mannes Haakon VI. von Norwegen 1380 auch dort Herrscherin) bietet den Kaperfahrern nun selber neue Stützpunkte an.

Die Piraten sollen Hansekoggen überfallen und vier dänische Festungen

Festungen einigt, geht die Seeräuberei in der Ostsee merklich zurück. Ohne die Patronage einer etablierten Macht, ohne sichere Häfen und Märkte ist das Gewerbe mühsam. Etliche Piraten geben auf und schlagen sich in den Städten mit Gelegenheitsarbeiten durch.

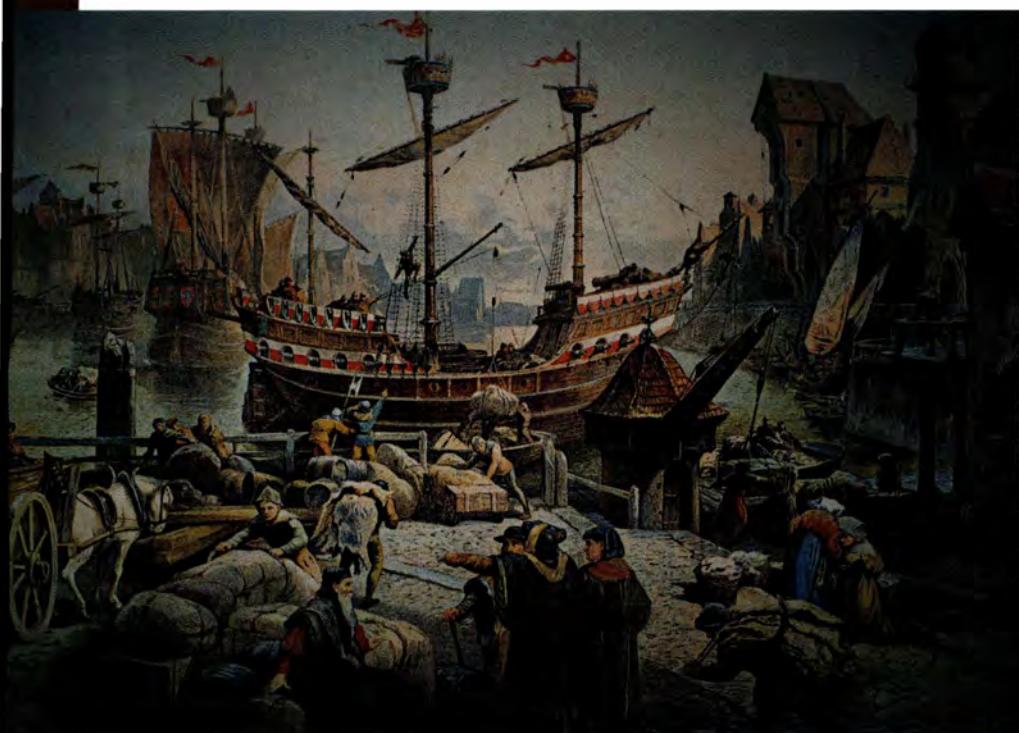
Doch die Männer halten Kontakt zueinander, hoffen auf die nächste Möglichkeit, wieder Beute auf dem Meer zu machen.

Allzu lange müssen sie nicht warten.

Bereits 1389 bricht der Konflikt zwischen Dänemark und Mecklenburgerneut aus: Mit Unterstützung des schwedischen Hochadels, der Albrecht III. vertreiben will – den deutschen König auf dem schwedischen Thron –, ziehen Margaretes Truppen gegen den Monarchen aus dem Hause Mecklenburg und schlagen ihn vernichtend. Albrecht III. wird gefangen genommen.

Margarete herrscht nun auch noch über Schweden; einzige die Stadt Stockholm, in der viele Deutsche wohnen, leistet ihr noch Widerstand.

In Mecklenburg ruft Albrechts Verwandtschaft daraufhin zum Krieg gegen



Edle ihr Land, um den Erlös in eine Kogge und Kämpfer zu investieren.

Mehr brauchen sie nicht für den Einstieg in die Piraterie.

IM JAHR 1379 muss Albrecht IV. seine Ambitionen auf die dänische Krone begraben. Einer seiner wichtigsten Unterstützer, sein Großvater väterlicherseits,

zurückerobern, die der Hanse 1370 verpfändet wurden. Offiziell aber lässt die Herrscherin jeden Verdacht zurückweisen, gemeinsame Sache mit den Seeräubern zu machen.

Die Abgesandten der Hansestädte beschließen, gegen die Piraten „Friedeschiffe“ auszurüsten: Koggen, vollbesetzt mit Kämpfern, die den Kaufleuten auf ihren Fahrten Geleitschutz geben.

Aber erst als Margarete sich 1385 mit der Hanse über die Rückgabe ihrer

Dänemark auf. Wieder öffnen die Mecklenburger ihre Häfen, diesmal für alle Seeleute, die bereit sind, skandinavische Schiffe anzugreifen. Dies ist die große Chance für die Piraten. Und bald zeigt sich, dass sie dazugelernt haben.

Mehrere Seeräubermannschaften schließen sich zu einer Koalition zusammen, die in der Hanse bald als „Vitalien-

brüder“ bekannt ist. Der Name geht vermutlich zurück auf die „Vitailleurs“, eine Gruppe Soldaten, deren vorrangiger Auftrag es war, Proviant zu erbeuten. Im Hundertjährigen Krieg hieß eine französische Söldnertruppe so, die per Schiff Lebensmittel in die Stadt Calais brachte. Doch im Gegensatz zu diesen Kämpfern sorgen die Piraten für ihren eigenen Lebensunterhalt und sind nicht auf Sold oder sonstige Zuwendungen anderer angewiesen.

Im Vergleich zu den norddeutschen Seeräubern früherer Zeiten sind die Vitalienbrüder besser organisiert. Ihre oft adeligen Anführer sind militärisch geschult, sie verfügen über mehrere Schiffe, die sie gemeinsam einsetzen; und sie zählen bald über 1000 Mann.

War die Piraterie auf der Ostsee bis dahin nicht viel mehr als ein Ärgernis, meist ein Produkt politischer Machtkämpfe, so wird sie mit den Vitalienbrüdern nun kaum beherrschbar.

Denn die Fehdehler entziehen sich schon sehr bald der Kontrolle ihrer Auftraggeber. Kaum einem Kaufmann gelingt es noch, unbeschadet von Küste zu Küste zu segeln. Schon bald sind Fahrten auf der Ostsee derart gefährlich, dass Schiffe kaum noch auslaufen. Und die

verfünfacht sich, dem wichtigen Fischmarkt in Schonen an der Südspitze Schwedens geht die Ware aus; bald wird auch Getreide knapp, Brot fehlt.

Für die Hanse ist der Handelsstillstand eine Katastrophe. Bei Königin Margarete drängen die Gesandten des deutschen Kaufmannsbundes darauf, den Krieg gegen Mecklenburg zu beenden. Die Herrscherin zeigt sich verhandlungsbereit: Auch Dänemark spürt die ausbleibenden Zolleinnahmen, die Staatskasse leert sich.

Aber ehe sie Frieden schließt, will Margarete noch Stockholm erobern; sie lässt die Stadt belagern. Daraufhin schicken die Mecklenburger acht Schiffe in Richtung Stockholm, beladen mit Getreide, Malz und anderen Lebensmitteln, um die Bewohner vor dem Hungertod zu bewahren. An Bord der Blockadebrecher sind zahlreiche Vitalienbrüder. Und tatsächlich gelingt es dem Hilfskonvoi, die Sperre der Dänen zu überwinden. Diese Aktion wird später den Ruf der Vitalienbrüder als verwegene Draufgänger festigen.

AUSSER FÜR IHREN MUT sind die Piraten bald auch dafür bekannt, dass bei ihnen jeder eine Stimme hat, auch jedes einfache Mannschaftsmitglied. Selbst bei der Aufteilung der Beute gilt bei den

Seeräubern wohl das Prinzip der Gleichberechtigung. Das jedenfalls legt der zweite Name nahe, der nach und nach für die norddeutsche Piratenschar aufkommt: „Likedeeler“, Glechteiler.

Im Mai 1395 einigt sich Margarete mit den Mecklenburgern. Im Spätsommer lässt die Herrscherin Albrecht III. endlich frei.

Der Krieg ist vorbei. Wieder verlieren die Piraten ihre Stützpunkte in Mecklenburg. Einige Vitalienbrüder kehren in ihre Heimat zurück oder brechen in die Nordsee auf, später sammeln sich viele ihrer Waffenbrüder auf Gotland. Schnell wird die Insel, etwa 160 Kilometer südöstlich von Stockholm gelegen, zur neuen Basis der Seeräuber.

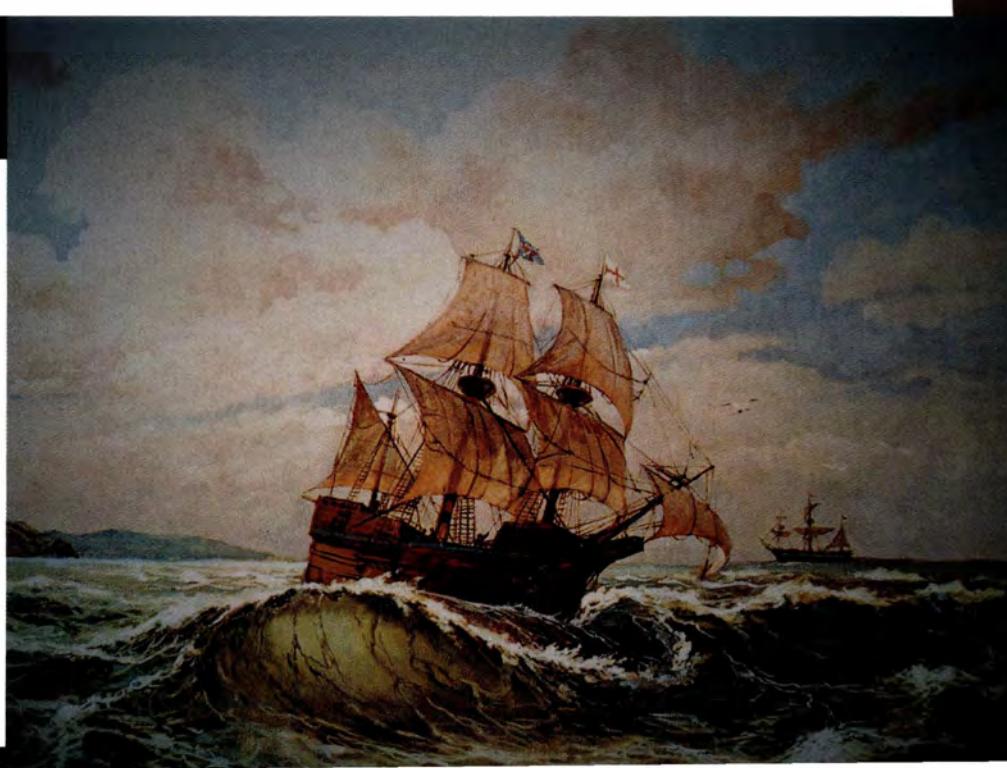
Von Gotland aus terrorisieren die Vitalienbrüder die gesamte Ostsee. Und machen sich damit alle Mächte dort zu Gegnern. Im Mai 1398 erklären sie einem Kaufmann, den sie als Geisel genommen haben, dass sie „Gottes Freunde und aller Welt Feinde“ seien. Freie Männer, die ihr Treiben durchaus nicht als gottlos ansehen.

Unter den Herrschern im Norden Europas reift spätestens jetzt die Erkenntnis, dass sie handeln müssen, wenn sie ihrem Machtanspruch auch auf See Gel-

Wer nicht im Flottenverband segelt, riskiert viel. 1392 ermahnt Lübeck Handelspartner, auf keinen Fall allein auszulaufen

Übergriffe werden immer willkürlicher und brutaler. Im August 1392 rät die Hansestadt Lübeck ihren preußischen Handelspartnern, dass Kaufleute nur noch im Flottenverband auf die See hinausfahren sollten.

In den folgenden zwei Jahren kommt der Handel auf der Ostsee fast vollständig zum Erliegen. Der Preis für Hering



tung verschaffen wollen. Die Nord- und Ostsee, dieser riesige Raum, der für den europäischen Handel so entscheidend ist, soll nicht länger einer Schar Gesetzloser überlassen bleiben.

Denn an Land kontrollieren die Monarchen, Herzöge, Ritter und Handelsvereinigungen schon lange ihre Territo-

zu verlassen und alles Raubgut herauszugeben.

DIE PIRATEN VERLEGEN ihr Geschäft kurzerhand in die Nordsee, nach Ostfriesland. Dort befehlen sich mehr als zwei Dutzend lokale Häuptlinge – ein Chaos, wie geschaffen für die Seeräuber.

Da die Häuptlinge selber nur über schwache Truppen verfügen, sind ihnen

denn ein eigens zu Spionagezwecken aufgebautes Netz von Informanten, meist einfache Schiffer oder Heringswäscher, berichtet regelmäßig über die Entwicklungen in Ostfriesland.

Als die Häuptlinge auf die Forderungen der Hanse nicht reagieren, erscheint im April 1400 eine Flotte vor ihrer



Zwei Schiffe machen sich zum Kampf bereit. Mit Lanzen, Schwertern und Geschossen von Armbrüsten greifen Piraten in der Regel an

Küste. Unter den Angreifern ist auch der Kapitän und spätere Hamburger Bürgermeister Simon von Utrecht. Die Ostfriesen werden gezwungen, etliche Burgen an die Hanse abzutreten, und müssen geloben, den Vitalienbrüdern nie wieder Unterschlupf zu gewähren.

Einige Dutzend Piraten bekommen die Soldaten zu fassen. Die meisten werden hingerichtet.

Viele aber können fliehen.

Eine Gruppe segelt unter Hauptmann Gödeke Michels nach Norwegen, eine zweite setzt sich in die Niederlande ab. Dort heuert Graf Albrecht von Holland am 15. August 1400 acht Hauptmänner und 114 Vitalienbrüder an, um die Hanse, seine schärfste Handelskonkurrenz, zu schwächen. Von Helgoland aus sollen die Piraten Schiffe der Kaufmannsvereinigung aufbringen.

Ein dreistes Unternehmen. Die Felseninsel liegt nur einige Dutzend Kilometer vor den Mündungen von Weser und Elbe. Eigentlich müsste den Seeräubern klar sein, dass Bremen und Hamburg diese Provokation nicht lange hinnehmen werden. Dennoch gehen sie das Risiko ein.

Und werden dafür bestraft: Wohl im Herbst des Jahres 1400 segelt eine Hamburger Flotte nach Helgoland und stellt

rien. Nun wollen sie dies auch auf den Meeren tun.

Noch im selben Jahr stellt der Deutsche Orden – eine von frommen Rittern während der Kreuzzüge im Heiligen Land gegründete Bruderschaft, die vom Papst Preußen zum Lehen erhalten hat – eine Flotte auf, um Gotland zu erobern. Denn auch Preußens Küstenstädte leiden zunehmend unter den Piraten.

Gegen die 84 Schiffe des Ordens, besetzt mit 4000 Kämpfern, können die Vitalienbrüder nichts ausrichten. Sie willigen ohne Widerstand ein, Gotland

die kampferprobten Männer zunächst durchaus willkommen, zumal die nicht einmal Sold fordern, sondern nur auf eigene Rechnung Beute machen wollen. Die Vitalienbrüder lassen sich von allen Häuptlingen gleichermaßen anwerben und sorgen so dafür, dass jeder der Anführer auf sie angewiesen bleibt.

Doch die Ostfriesen erkennen schon bald, dass ihre neuen Verbündeten vor allem Ärger bedeuten. Die Hanse, deren Schiffe von den Überfällen auf der Nordsee besonders betroffen sind, fordert, die Piraten aus dem Gebiet auszuweisen.

Die Räte der Hansestädte wissen, dass Ostfrieslands Häuptlinge und die Seeräuber gemeinsame Sache machen,

etliche Piraten in einer Schlacht. Dieses Mal können die Vitalienbrüder nicht entkommen. Etwa 40 von ihnen, so heißt es in einer Chronik, werden sofort getötet, 70 weitere gefangen genommen.

„Diese brachten sie mit nach Hamburg und ließen ihnen allen die Köpfe abschlagen“, so die Überlieferung. „Ihre

Als die Piraten die Geschäfte der Hanse immer massiver stören, reagiert der Kaufmannsbund und schickt Kriegsschiffe aus

Köpfe setzten sie auf eine Wiese an der Elbe als Zeichen dafür, dass sie auf dem Meer geraubt hatten.“

Die Zahlen sind vermutlich übertrieben. Doch in den Hamburger Kämmeri-Rechnungen für das Jahr 1401 sind die Kosten für die Massenhinrichtung auf dem Grasbrook, einer dem Hafen vorgelagerten Insel, verzeichnet: Der Henker erhielt für sein Handwerk zwölf Pfund, sein Helfer, der die Grube für die Leichen aushob, ein Pfund. (Angesichts der doch eher seltenen Hinrichtungen ist das nicht viel Geld; die Scharfrichter des Mittelalters müssen sich nebenbei häufig noch als Kloakenreiniger oder Hundefänger verdingen.)

Wann genau die Hinrichtung stattfand, verzeichnen die Akten nicht. Ein Chronikbericht legt jedoch nahe, dass die Piraten schon bald nach ihrer Festnahme im Herbst 1400 geköpft wurden und nicht erst zu Beginn des Jahres 1401 – nach mehreren Monaten Gefängnisaufenthalt. Schließlich bevorzugte die Hanse auch in anderen Fällen von Piraterie kurze Prozesse.

Wenig später fahren die Hamburger ein weiteres Mal aus und stellen die Gruppe von Gödeke Michels. Auch diese Männer werden hingerichtet. Ein schwerer Schlag für die Vitalienbrüder.



Zwar gehen einige Schiffsmannschaften noch bis etwa 1435 weiter auf Raubfahrt, doch nie wieder gelingt es ihnen, einen solchen Schrecken zu verbreiten wie in den Jahren vor 1400.

Unter den Piraten, die 1400 auf dem Hamburger Grasbrook entführt wurden, soll auch ein Mann namens Störtebeker gewesen sein. So jedenfalls verbreiten es Chroniken aus dem 15. und 16. Jahrhundert.

Doch die Schriften entstanden Jahrzehnte nach den Ereignissen. Auf welche Quellen konnten sich ihre Verfasser noch stützen? Was wussten Zeitgenossen über diesen Störtebeker zu sagen? Und reichen diese Zeugnisse wirklich aus, um die Geschichte des vermeintlich unbeugsamen Piraten für authentisch zu erklären?

Tatsächlich nennen zeitgenössische Dokumente nur ein einziges Mal einen Namen, der vollständig mit dem des Seeräuberhauptmannes übereinstimmt: Gemäß eines Wismarer Gerichtsprotokolls ist dort im Jahr 1380 ein Nikolaus (Kurzform: Klaus) Störtebeker von zwei Männern in einer Kneipe verprügelt worden und hat dabei Blutergüsse und einen Knochenbruch erlitten.

Für mehr als zwei Dekaden schweigt die Überlieferung. Erst 1405 taucht der

Nachname Störtebeker wieder in Akten auf, und zwar in einer englischen Klageschrift. Darin fordert König Heinrich IV. von der Hanse Schadensersatz für Waren, die Vitalienbrüder von englischen Schiffen geraubt haben.

Aus Sicht der Engländer ist die Handelsvereinigung für den Verlust mitverantwortlich. Denn es sind ja die Hansestädte Rostock und Wismar gewesen, die den Piraten zuerst ihre Häfen geöffnet haben. Darüber hinaus wird wohl auch in anderen Städten des Bundes, vornehmlich in Hamburg und Bremen, Diebesgut der Vitalienbrüder gehandelt.

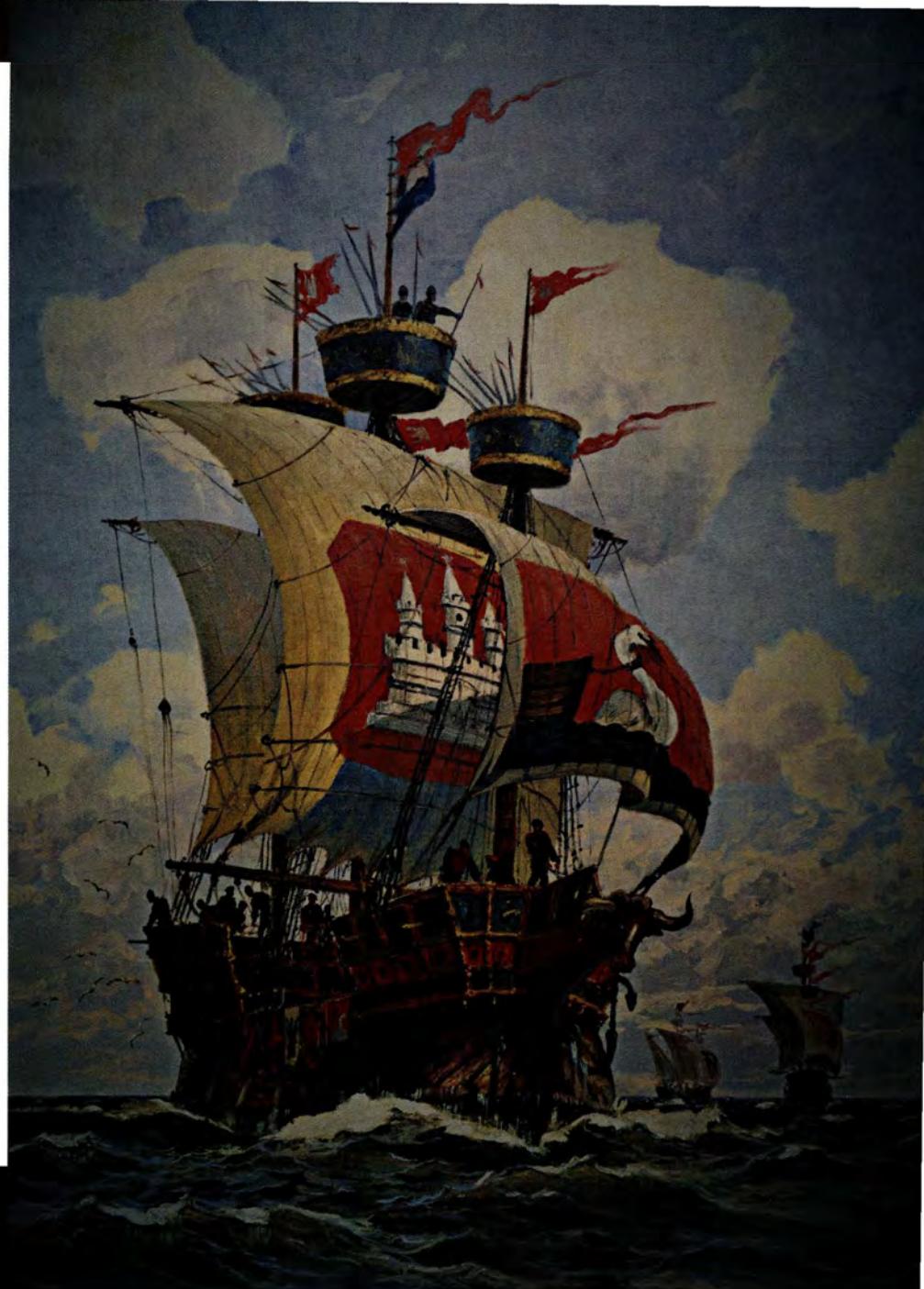
Minutiös führen die Engländer die Namen der beteiligten Hauptmänner der Vitalienbrüder auf, am häufigsten den von Gödeke Michels, aber für die Zeit zwischen 1394 und 1399 verzeichnen sie auch „one called Strotbeker“, einen gewissen „Storbeker“ oder „Stertebeker“.

Der volle Name Klaus Störtebeker fällt in den Akten nie, lediglich der Nachname in mehreren Varianten. Unter den Vitalienbrüdern, die Graf Albrecht von Holland im Jahr 1400 anheuert, befindet sich laut schriftlicher Vereinbarung immerhin ein „Johan Stortebeke“, aber kein Klaus. Mehr geben die Urkunden und Akten dieser Zeit zu einem Vitalienbruder namens Störtebeker nicht her.

Wie konnte also aus diesen eher mageren Informationen jener Mythos späterer Tage entstehen? Eine Legende, die nicht nur von den Taten Störtebekers als Pirat kündet, sondern sogar dessen Charaktereigenschaften feiert, seine außergewöhnliche Muskelkraft, seine Trinkgewohnheiten und seine Affären mit Frauen?

Die Antwort darauf ist eine Geschichte verdrehter Fakten, kombiniert mit einer Mischung aus Übertreibung und Fantasie. Es ist ein Lehrstück darüber, wie Machthaber eine vermeintlich historische Person für ihre Zwecke einspannen – und wie manche Historiker sich eher an Spekulationen beteiligen, als ein lieb gewonnenes Märchen aufzuklären.

Die Legendenbildung beginnt um 1435 mit dem Lübecker Mönch Hermann Korner. Der Geistliche beschreibt in einer Chronik den Sieg der Hamburger über die Vitalienbrüder. Die Schlacht bei Helgoland datiert er auf das Jahr 1402 – ein Fehler, der dadurch zu erklären ist, dass sich der Mönch vor allem auf mündliche Berichte stützt.



Um 1400 gehört das Hamburger Schiff „Bunte Kuh“ zur Kriegsflotte der Hanse in der Nordsee: Es geht gegen die Vitalienbrüder

Korners Chronik wird schnell zum beliebten Lesestoff in Lübeck, man bittet den Autor um immer neue Abschriften. Und der nutzt jede weitere Fassung, um seinen Text mit zusätzlichen Details zu schmücken. Nennt er die gefangenen Piraten zunächst schlicht „Wichmannus et Stortebeker“, fügt er in einer Neuausgabe seiner Chronik bei Stortebeker

den Vornamen Clawes und später die lateinische Fassung Nikolaus ein.

Die Namenswahl ist vermutlich reiner Zufall, höchstwahrscheinlich kennt Korner nicht den Eintrag im Wismarer Stadtbuch über die Kneipenschlägerei von 1380. In den Hamburger Kämmerei-Rechnungen, der einzigen verlässlichen Quelle über die Hinrichtung vom Herbst 1400, tauchen jedenfalls keine Namen auf. Zudem gilt den Seefahrern der im 3. Jahrhundert geborene Bischof Niko-

laus von Myra als Schutzheiliger; Nikolaus ist in den Küstenstädten des Mittelalters folglich ein Allerweltsname.

Wohl gerade weil Korner mehr Details liefert als die übrigen Chronisten, wird er noch zu Lebzeiten zur Vorlage für andere Geschichtsschreiber. So nimmt die 1430 begonnene „Rufus-Chronik“ Korners Version auf und

nennt Störtebeker beim Vornamen Clawes. Aus Clawes wird bei späteren Autoren der modernere Name Klaus. Der Pirat Klaus Störtebeker ist geboren.

Landesweit bekannt wird er aber erst durch den Hamburger Theologen Albert Krantz. In seiner 1519 gedruckten „Wandalia“ schildert Krantz das Treiben Klaus Störtebekers und der Vitalienbrüder in epischer Breite. So weiß er etwa zu berichten, dass die Piraten auch in Spanien raubten und dort die Reliquien des heiligen Vincentius erbeuteten. Seine Schrift wird zum Verkaufserfolg.

Das Werk preist vor allem die Hamburger Piratenjäger. Die Vitalienbrüder, so schreibt Krantz, „brachte man alle nach Hamburg, wo sie mit dem Schwert ihren verdienten Lohn empfingen“.

Damit setzt der Theologe den Ton. Denn in den ersten Jahrhunderten der Legendenbildung gilt Klaus Störtebeker noch als hinterhältiger Bandit, der auf dem Grasbrook seine verdiente Strafe erhalten habe.

Mit der „Wandalia“ wird die Geschichte von Störtebeker auch in Mittel- und Süddeutschland populär. In Nürnberg, Regensburg und Erfurt erscheinen ab 1550 Flugblätter mit dem Störtebeker-Lied eines unbekannten Autors.

Doch die Volte erfüllt möglicherweise einen besonderen Zweck. Denn im 16. Jahrhundert leidet die deutsche Handelsschifffahrt unter einem Kaperkrieg muslimischer Piraten im Mittelmeer (siehe Seite 60). Die Kaufmannschaft muss handeln. Und was könnte da besser passen, als vor den anstehenden Kämpfen gegen die nordafrikanischen Barbaren daran zu erinnern, dass man schon einmal siegreich gegen einen berüchtigten Seeräuber ausgelaufen ist – einen Verbrecher zudem, der anscheinend enge Verbindungen zu den aktuellen Feinden pflegte?

Wohl deshalb feiert das Störtebeker-Lied auch Simon von Utrecht, einen Kapitän der Helgoland-Fahrt, und erklärt ihn zum aufrechten Hanseaten und unerschrockenen Piratenjäger.

Als der Hamburger Rat Mitte des 17. Jahrhunderts zwei Schiffe gegen die Barbaren entsenden will, bedient er sich erneut der berühmten Geschichte. Um die Bürger zu Spenden zu bewegen, erhält Simon von Utrecht einen neuen Grabstein. „Anno Domini 1437 starb der ehrwürdige Herr Simon von Utrecht, der die Piraten Stortbeck und Göteke Michels gefangen hat“, heißt es in der Inschrift. „Er lehrte den Jüngeren, den tapferen Taten der Alten zu folgen, damit die Ehre der Vaterstadt niemals falle.“

Fortan muss Störtebeker als Feindbild herhalten, wann immer Gefahr durch Piraten droht.

Als zum Beispiel Ende des 17. Jahrhunderts französische Kaperfahrer in die Unterelbe vordringen, nehmen die Hamburger das nahende 300-jährige Jubiläum des Sieges über Störtebeker zum Anlass, um den Piraten erneut zu instrumentalisieren: 1696 lassen sie eine Gedenkmedaille prägen, deren eine Seite Jean Baert zeigt, den Anführer der Franzosen, auf der anderen prangt ein Porträt Störtebekers. Denn mittlerweile hat er auch ein Gesicht.

1682 hat der Nürnberger Kunsthändler David Funck die Radierung eines bärigen Mannes mit lockigem Haar, kräftigem Kinn und grimmigem Blick veröffentlicht. Funck betitelte das Bild: „Claus Stürtz den Becher“ – wahrscheinlich hoffte er, dass der bekannte Name sein Geschäft ankurbeln würde.

Zwar zeigt die Arbeit, die schon um 1515 entstanden war, den Hofnarren des Kaisers Maximilian I. Die Signatur des wahren Urhebers, des Augsburger Kupferstechers Daniel Hopfer, ist am unteren Bildrand noch zu erkennen. Doch einmal in der Welt, etabliert sich das Konterfei schnell als Störtebekers Antlitz.

Bei Helgoland stellt die Hamburger Flotte im Herbst 1400 eine Gruppe von Piraten. 40 Vitalier sterben, 70 werden festgenommen

Das 26-strophige Werk wird sogar in Gesangbücher aufgenommen.

Auf den ersten Blick merkwürdig erscheint dabei eine Passage, in der Störtebeker gemeinsam mit Gödeke Michels an der Hochzeitsfeier der Tochter eines Sultans teilnimmt. (Später kursieren sogar Berichte, die Störtebeker zum Bräutigam der Sultanstochter machen.)



Neben den Medaillen lassen die Hamburger 1701 auch Flugblätter verteilen mit Darstellungen der Seeschlacht vor Helgoland. Und Reinhard Kaiser, einer der Begründer der deutschen Barockoper, verarbeitet den Stoff in seinem Werk „Störtebeker und Jödge Michael“. Störtebeker ist zum Staatsfeind Nummer eins geworden.

BALD HAT JEDER Landstrich, jede Region ihre eigene Version der Legende um den Piraten. Mal ist er auf Rügen geboren, mal in Wismar. In einigen

eine andere Version, eine alte Frau ihm ein Bein stellt.

Zwar erklären Historiker im frühen 19. Jahrhundert diese Details zur reinen Fantasie. Doch einige Sagenforscher und Geschichtswissenschaftler entscheiden sich trotz der dünnen Quellenlage dafür, die Legende in ihren Grundzügen zu glauben: Es habe den Vitalienbruder Klaus Störtebeker gegeben, bestätigen sie, und der sei 1401 in Hamburg hingerichtet worden.

Damit ist der Mythos Störtebeker wissenschaftlich anerkannt.

In Hamburg finden sich nun immer mehr Gegenstände, die angeblich zum

In Fesseln werden die vor Helgoland gestellten Piraten Ende 1400 in Hamburg an Land gebracht. Zu ihnen, so eine Chronik, soll auch Störtebeker gehören, der hier von Bord geführt wird



Geschichten beginnt er seinen Aufstieg zum Seeräuberhauptmann als einfacher Knecht, in anderen entstammt er dem mecklenburgischen Adel.

Die Sage wird immer schillernder kolportiert. So heißt es, Störtebeker habe die Reliquien des heiligen Vincentius auf seiner Brust getragen und sei daher dort unverwundbar gewesen. Den Armen habe er jedes Jahr Brot und Hering gespendet. Seinen Schatz habe er in den Masten der Schiffe aufbewahrt – große Mengen an Gold, geschmolzen und in Form von Barren und Münzen.

Kein Abschnitt seines Lebens aber regt die Fantasie der Schreiber so sehr an wie die Hinrichtung. So kann man nachlesen, wie einer seiner Gefolgsleute auf dem Weg zum Grasbrook einer Jungfrau seinen Pantoffel vor die Füße schleudert; als das Fräulein den Schuh aufhebt, besteht dieser plötzlich aus massivem Gold. Dann der Lauf des kopflosen Störtebeker: Der Pirat strauchelt erst, als der Henker ihm einen Holzblock zwischen die Beine wirft, oder, so

Leben des Piraten gehört haben: ein Pokal etwa, ein Harnisch, ein Helm, selbst das Hinrichtungsschwert. Und als 1878 bei Erdarbeiten auf dem Grasbrook zwei jahrhundertealte Schädel entdeckt werden, ist sofort klar, dass es sich um die Häupter von Seeräubern handelt. Schließlich zeugen Löcher in den Schädeldecken davon, dass die Köpfe nach der Enthauptung auf einen Pfahl genagelt und zur Abschreckung öffentlich ausgestellt worden sind – im Mittelalter sah so die typische Bestrafung von Piraten aus.



ur Störtebeker-Reliquie aber wird einer der Totenköpfe erst 1902, anlässlich des 500. Todestags des Seeräubers, als ihn eine Hamburger Zeitung zum Relikt des gefeierten Piraten erklärt.

Zum Zeitpunkt der Schädfunde befindet sich das Störtebeker-Bild bereits wieder im Wandel. Im 19. Jahrhundert macht sich eine gewisse Begeisterung für das Rebellische in Deutschlands bürgerlichen Kreisen breit. Viele Menschen sind der Regeln der zivilisierten Gesell-

schaft müde, feiern stattdessen die ungebändigte Natur, das Ursprüngliche, Anarchische.

Und so sind es wohl die Damen und Herren in den Salons, die aus dem sündhaften Verbrecher Klaus Störtebeker einen Rächer der Armen formen. Ihnen erscheint der Pirat Störtebeker nicht als Bedrohung, sondern als deutscher Robin Hood, der raubte, um den ausgebeuteten Bauern zu geben.

Das trifft den Zeitgeist. Der neue Störtebeker findet gewaltigen Widerhall in Romanen und Erzählungen. Rund 500 literarische Bearbeitungen der Legende werden bis zum Ende des 20. Jahrhunderts entstehen.

Während der Weimarer Republik erheben die Romanciers den Piraten zum Heilsbringer. Er sei, so schreibt 1926 der Dichter Alfred Henschke, bekannt unter seinem Künstlernamen Klabund, „der edle Verbrecher, der antritt, die Menschen zu befreien“. Wenige Jahre später, in Deutschland herrschen nun die Nationalsozialisten, zeichnen regimetreue



Autoren Störtebeker als germanischen Freiheitskämpfer, blond und von unbändiger Kraft.

In der DDR stilisieren ihn sozialistische Künstler gar zur historischen Gründergestalt des Arbeiter-und-Bauern-Staates, feiern ihn in groß angelegten Freiluftstücken. Und für westdeutsche Linke ist er der Archetypus des anarchischen Widerstandskämpfers.

1985 schlagen in Hamburg Unbekannte einer Steinstatue, die Simon von Utrecht zeigt, den Rumpf ab. Auf das zerstörte Denkmal schreiben sie „Störtebeker lebt“.

In der Populäركultur des vereinigten Deutschlands schließlich dominiert wieder die Sicht des Robin Hood der Meere, des guten Banditen, hart, wild, aber auch gerecht und sozial. So zeigen ihn TV-Filme, Kinderbücher und natürlich die Störtebeker-Festspiele auf Rügen.

Lange Zeit folgt auch die Wissenschaft dem Dogma, dass der Pirat Klaus Störtebeker, Hauptmann bei den Vitalienbrüdern, tatsächlich gelebt habe.

Fehlende oder falsche Vornamen werden mit mittelalterlicher Schlampeigkeits erklärt, die notorisch unzuverlässigen Chroniken trotzdem als Belege herangezogen. Zwar weisen viele Forscher auf die dünne Quellenlage hin und den hohen Anteil an reiner Spekulation. Dennoch ziehen alle den Schluss, dass sehr vieles für die Existenz Störtebekers spreche.

Im Jahr 2007 veröffentlicht der Mittelalter-Experte Gregor Rohmann dann den ersten einer Reihe von Aufsätzen über Störtebeker. Rohmann nähert sich

MANCHE
HISTORIKER SEHEN
IN STÖRTEBEKER
EINEN
FREIHEITSKÄMPFER

den Quellen aus einer Perspektive, die bis dahin vernachlässigt worden ist: Er konzentriert sich vor allem auf zeitgenössische Gerichtsakten und Archivalien, um so den realen Personen, die als Vorlage für die Figur Klaus Störtebeker gedient haben könnten, näher zu kommen – und entzaubert damit sehr schnell die Legenden des berühmtesten aller deutschen Piraten.

Denn Rohmann kann nachweisen, dass sich die Quellen, die angeblich von Klaus Störtebeker berichten, viel eher auf einen anderen Mann beziehen: auf den Danziger Kapitän, Händler und Fehdehelfer Johann Stortebeker.

Dieser Johann Stortebeker, in manchen Quellen auch Johannes oder Hannes Storczebecher genannt, wird im April 1405 erstmals in deutschen Gerichtsakten greifbar. Die preußischen Städte werfen ihm vor, eine Handels sperre gegen England missachtet zu haben, wofür er eine hohe Geldstrafe zahlen muss. Ebenfalls im Jahr 1405, so geht aus einer englischen Klageakte hervor,

kapert ein gewisser „Johannes Strotebeker de Danczik“ vor der norwegischen Küste mit Gesinnungsgenossen ein englisches Handelsschiff.

1409 entrichtet dieser Mann in Danzig ganz korrekt die gesetzlichen Abgaben für große Schiffe, verzollt Holz, Wachs und Tuche. 1413 nimmt ihn dann Englands König Heinrich V. samt 40 Mann Besatzung unter Vertrag, um englische Handelsschiffe zu beschützen.

Es ist naheliegend, dass der Danziger Kapitän auch der Mann ist, den Albrecht von Holland zusammen mit 114 Vitalienbrüdern im Jahr 1400 angeheuert hat und der in dem Abkommen ausdrücklich „Johan Stortebeker“ genannt wird.

1399 einen „Strotbeker“, „Storbiker“ oder „Stertebeker“ anführen.

Im Gegenteil. Die englischen Advokaten arbeiteten sehr genau. Dass zwei Freibeuter namens Stortebeker auf Ost- und Nordsee ihre Schiffe ausraubten, ohne dass die Engländer sie genauer identifizierten oder ihnen Beinamen gaben, ist äußerst unwahrscheinlich.

So kommt Rohmann zu dem Schluss, dass „quellenkritisch“ nichts dagegen spricht, „die Operationen zwischen 1394 und 1400“ dem Danziger Kapitän Johann Stortebeker zuzuschreiben, der „1405 und 1413 im gleichen Seegebiet gegen die gleichen Gegner tätig“ gewesen ist wie der Vitalienbruder der Legende.

Johann Stortebeker hat zwar nicht nur mit Waren gehandelt, sondern mit

ßen viele Erinnerungen, dass er aller Wahrscheinlichkeit nach zur Vorlage für die spätere Legende wurde.

Der im Wismarer Stadtbuch genannte Nikolaus Störtebeker jedoch, so Rohmann weiter, ist nicht identisch mit dem Fehdehelfer aus Danzig. Die Übereinstimmung der Nachnamen ist nur ein verblüffender Zufall.

Gregor Rohmanns Thesen sind schlüssig, doch noch sind nicht alle Historiker bereit, sie zu akzeptieren.

Unstrittig ist dagegen, dass Hunderte, vielleicht Tausende Seeräuber im Mittelalter Nord- und Ostsee befuhren und dass sie am Ende des 14. Jahrhunderts so erfolgreich waren wie nie zuvor oder danach. Befeuert durch die politischen Konflikte zwischen Dänemark und Mecklenburg, machten sie mehr Beute denn je. Als Vitalienbrüder organisierten sie sich, wurden schlagkräftig, provozierten aber auch den entschiedenen Widerstand der etablierten Mächte. Mit den Strafexpeditionen der Hamburger zu Beginn des 15. Jahrhunderts nahmen die Seeräuberübergriffe auf den nordeuropäischen Meeren schließlich ab.

Unstrittig ist auch, dass um 1400 in Hamburg Piraten hingerichtet wurden.



Auf der Hamburger Elbinsel Grasbrook werden Vitalienbrüder geköpft – Klaus Störtebeker aber (entgegen der Legende) nicht

Ebenso spricht nichts dagegen, dass es sich um Johann handelt, wenn die englischen Klageakten zwischen 1394 und

Literaturempfehlungen: Matthias Puhle, „Die Vitalienbrüder“, Campus: hervorragende Studie über die norddeutschen Seeräuber. Gregor Rohmann, „Klaus Störtebeker und die Vitalienbrüder“, in: Johannes Fried u. Olaf B. Rader (Hg.), „Die Welt des Mittelalters“, C. H. Beck: gute Zusammenfassung seiner Forschungen zu Störtebeker.

seiner Besatzung auch mehreren Kriegsherren gedient, was die Missgunst der englischen Advokaten weckte – aber das machte ihn nicht zu einem Gesetzlosen. In erster Linie blieb Johann ein Kaufmann, der seine Waren verzollte und ihm aufgebürdete Strafen beglich.

Ein Pirat war er demnach wohl nicht. Und ganz sicher starb er nicht im Herbst 1400 auf dem Hamburger Grasbrook. Doch durch seine rege Tätigkeit hinterließ er bei seinen Zeitgenossen derma-

Der Vitalienbruder Klaus Störtebeker aber war nicht unter den Geköpften.

Denn nach dem derzeitigen Stand der Forschung hat es den berühmtesten aller deutschen Piraten aller Wahrscheinlichkeit nach nie gegeben. □

Johannes Schneider, 32, ist Journalist in Ecuador. Ihn hat amüsiert, wie aus so wenigen Indizien ein derart mächtiger Mythos entstehen konnte.

Die Heimat von Fjorden und den glücklichsten Menschen der Welt: Norwegen.

GEO SPECIAL
DIE WELT ENTDECKEN

NORWEGEN

Neu!
Auch als iPad-App

GEO SPECIAL
EUROPAS HOHER NORDEN
NORWEGEN

Heft auch mit DVD erhältlich

Übermorgenstadt Wie Oslo in die Zukunft startet
Service, Tipps und Tricks Wie Sie mit Ihrem Budget weit kommen
Stadt, Land, Fjord Auf der Idealroute durch Norwegen

www.geo-special.de



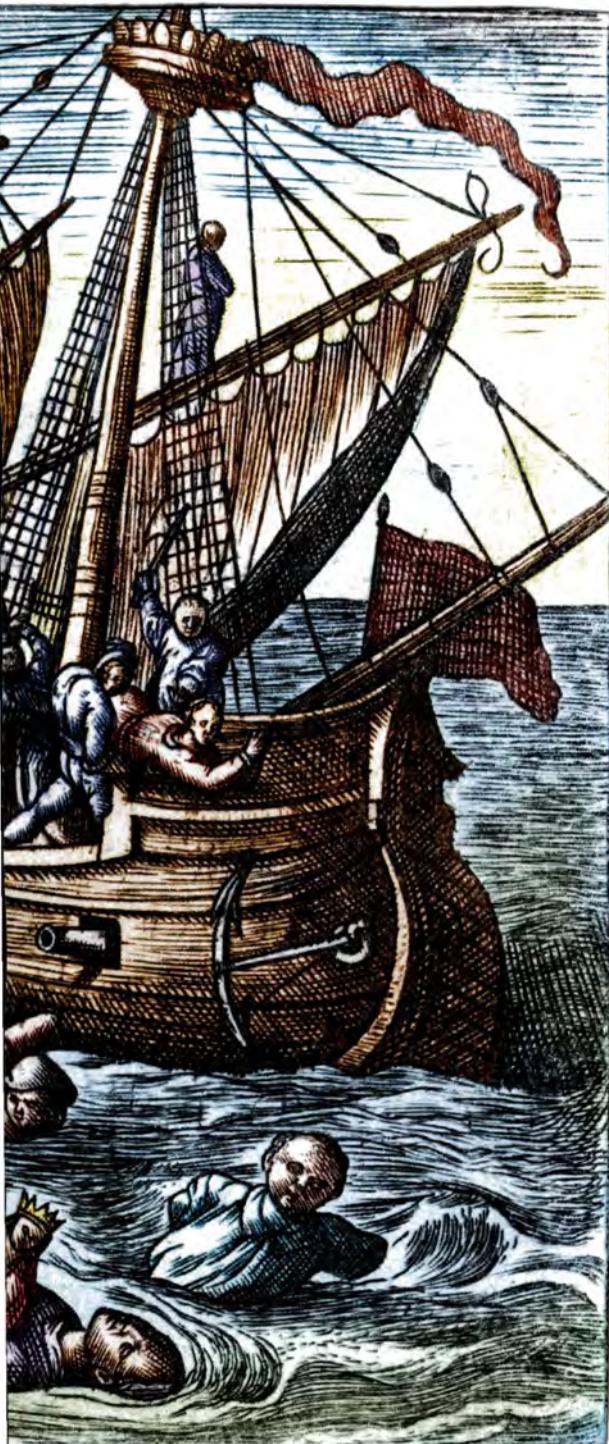
Jetzt im Handel und



Schatztruhe



Amerika



Seit Christoph Kolumbus
1492 den Seeweg nach Amerika
entdeckt hat, versuchen Spanier,
die Neue Welt auszubeuten. Bald
gehen in Europa Gerüchte um, über
Gold, Silber und Edelsteine, die
die Eroberer aus den Regionen jen-
seits des Ozeans heranschaffen.
Doch erst 1523 wird das Gerede zur
Gewissheit: als ein französischer
Raubfahrer Schiffe kapert,
die mit Schätzen eines Azteken-
herrschers beladen sind

TEXT: MARITA LIEBERMANN
ILLUSTRATIONEN: THEODOR DE BRY

Der französische Kaperfahrer Jean Fleury
überfällt 1523 die Karavellen aus Mexiko, kurz
bevor sie die Iberische Halbinsel erreichen,
hier ein ähnliches Gefecht. Der Kapitän hat den
Spaniern im Atlantik aufgelauert, weil er von
dem Transport durch Gerüchte erfahren hat

Perlen so groß wie Haselnüsse, Schalen und Vasen aus Gold und Silber, mit Figuren tropischer Tiere verziert, Ringe und Halsketten, Statuetten aus Jade, Türkise, leuchtend wie der Ozean, ein Smaragd vom Umfang eines Handellers, ein mit Gold und grünen Edelsteinen versehenes Armband aus Jaguarleder, Handspiegel aus schwarzem Vulkanglas, bunte, verzierte Roben, Kopfschmuck aus den Federn von Vögeln des Regenwaldes: Kisten voller Kostbarkeiten, wie sie in Europa noch niemand gesehen hat, lässt der spanische Eroberer des Aztekenreiches Hernando Cortés im Dezember 1522 am Golf von Mexiko verladen. Für eine Reise über den Atlantik nach Sevilla.

Die Schätze des geschlagenen Herrschers Montezuma II. füllen zwei hochseetaugliche Karavellen. Und nicht nur Juwelen, Edelmetalle und Kunstwerke verstauen die Soldaten des Konquistadoren. Sie tragen ausgestopfte Papageien mit vergoldeten Schnäbeln herbei, dazu gewaltige Knochen – von Riesen, so glauben die Spanier (möglicherweise sind es Überreste von Dinosauriern). Sogar drei lebende Jaguare schaffen die Europäer in Holzkäfigen an Bord.

Die Fracht ist erlesen, jede einzelne Preziose bestimmten Menschen, Kirchen und Klöstern in der Alten Welt zugedacht. Cortés will sich so einflussreichen Adeligen seiner

Heimat empfehlen. Vor allen anderen aber will er seinen obersten Herrn beeindrucken, den mächtigsten christlichen Monarchen jener Jahre: Karl aus dem Geschlecht der Habsburger, seit 1516 als Karl I. König von Spanien, seit 1519 als Karl V. auch gewählter deutscher König und damit de facto Kaiser des Heiligen Römischen Reiches deutscher Nation, ein Herrscher, der über weite Teile Europas gebietet und Anspruch auf die Hälfte der Welt erhebt.

Diesem höchsten aller Fürsten will Cortés zeigen, wie unermesslich reich, wie exotisch das ferne Mexiko ist, das er gerade für ihn unterworfen hat: ein neues Spanien jenseits des Ozeans.

Doch die meisten seiner Präsente werden niemals bei ihren Empfängern ankommen.

UM 1520 IST EUROPA ein zerstrittener Kontinent. Ein Kontinent unter habsburgischer Vorherrschaft, von der besonders Frankreichs König Franz I. seine Macht bedroht sieht. Sein Land ist nahezu vollständig von Territorien des neuen Kaisers umgeben: Karl V. unterstehen Österreich und die anderen deutschen Fürstentümer, er regiert Spanien und die Niederlande.

Zudem gehören die süditalienischen Königreiche Neapel, Sardinien und Sizilien zum Hoheitsbereich des Habsburgers. Und der ist entschlossen, auch seine Anrechte auf Norditalien durchzusetzen – Gebiete, die Franz I. erst 1515 wiedererobert hat. Denn die französische Monarchie reklamiert ebenfalls Erbansprüche auf Teile der Apeninshalbinsel, will zu-



Die Masken der mesoamerikanischen Indianer bedeuten den Spaniern wenig. Sie interessiert vor allem der Materialwert der Kultobjekte





Mit Hellebarden und Arkebusen überfallen spanische Konquistadoren um 1510 ein befestigtes Dorf an der Nordküste des heutigen Kolumbiens. Es ist eine Strafexpedition, weil sich die südamerikanischen Indianer zuvor gegen die europäischen Invasoren aufgelehnt haben



Ein Indianerfürst beschenkt Spanier, um einen Vertrag mit ihnen zu besiegeln. Immer wieder versuchen einheimische Führer zu Beginn des 16. Jahrhunderts, den Hunger der Europäer nach Gold mit wertvollen Gaben zu stillen – in der Hoffnung, sich so Frieden zu erkaufen



dem den Papst in Rom unter ihren Einfluss bringen.

Im November 1521 erstürmt ein kaiserliches und päpstliches Heer Mailand und schlägt die Gegner in die Flucht. Fürs Erste. Denn der französisch-habsburgische Krieg wird in den kommenden Jahrzehnten immer wieder aufflammen.

Und noch an einer anderen Front kommt Karl V. nicht zur Ruhe: In Deutschland hat wenige Jahre zuvor der Augustinermönch Martin Luther dem Papst den Kampf angesagt. Und nun schließen sich immer mehr Menschen der Reformation an, die Einheit der einst allmächtigen katholischen Kirche, bislang das Dach der abendländischen Christenheit, zerbricht. Ausgerechnet in dem Moment, in dem sie beginnt, eine neue Welt ihrem Glauben zu unterwerfen.

AUF DER SUCHE nach neuen Handelsrouten, nach wertvollen Gewürzen und Stoffen wagen sich europäische Seefahrer gegen Ende des 15. Jahrhunderts immer weiter auf den Atlantik hinaus. Sie steuern durch nie befahernes Meer, tasten sich an Küsten vor, die keine ihrer Karten verzeichnet.

Es sind vor allem spanische und portugiesische Kapitäne, die einen Seeweg nach Indien suchen, darauf hoffend, sich bei der Einfuhr von Baumwolle, Seide und Gewürzen von den Muslimen unabhängig zu machen, die den Asienhandel über Land kontrollieren.

Portugiesische Expeditionen schlagen die südliche Richtung ein und umsegeln 1488 Afrikas Südspitze. Nach Westen dringen jene Seefahrer vor, die das spanische Königspaar Isabella und Ferdinand entsendet. Der Erste von ihnen muss lange verhandeln, bis ihn die Krone mit der Erkundungsfahrt betraut. So unerhört scheint der Plan des Genue-



Die Azteken im heutigen Mexiko sind mächtig. Die Angehörigen ihres Kriegeradels schmücken sich mit kostbaren Halsgehängen

sen Christoph Kolumbus, Indien auf westlicher Route zu erreichen.

Doch schließlich erkennen die spanischen Herrscher den Italiener zu ihrem Admiral und schicken ihn über den Ozean. Die christliche Religion soll er verbreiten, so lautet der Auftrag, und ihnen „Vorteil und Nutzen“ bringen.

Tatsächlich macht sich Kolumbus um die spanische Monarchie verdient. Als er nach fünf Wochen auf See im Herbst 1492 wieder festen Boden betritt, setzt er seinen Fuß zwar nicht – wie er glaubt – auf die Ostküste Asiens, sondern landet auf einer Karibikinsel im Archipel der Bahamas. Doch damit nimmt er für Ferdinand und Isabella die ersten Quadratmeter jener neuen Welt in Besitz, die später „Amerika“ heißen wird.

Diese unbekannte Region gilt es nun zu erforschen – und auszubeuten. Die spanischen Könige verlieren keine Zeit. Gleich nach der Heimkehr ihres Admirals verschaffen sie sich eine rechtliche Grundlage für die Expansion.

Papst Alexander VI., ein gebürtiger Spanier, erkennt Isabella und Ferdinand die entdeckten Gebiete zu und verbindet die Unternehmung mit dem Auftrag, die Völker jenseits des Meeres zum wahren Glauben zu bekehren.

Zudem vermittelt er zwischen Spanien und Portugal den Vertrag von Tordesillas, mit dem die Rivalen 1494 ihre Ansprüche auf die bisherigen und künftigen Entdeckungen regeln. Und alle Regionen der Erdkugel, die nicht in europäischer Hand sind, untereinander aufteilen.

Von Pol zu Pol ziehen die Vertragspartner eine imaginäre Linie durch den Atlantischen Ozean. Sie verläuft etwa 1800 Kilometer westlich der Kapverden. Die Inseln und das Festland, die östlich dieser Grenze entdeckt werden, fallen an den König von Portugal und dessen Nachfolger; alles Land westlich der Linie soll spanisches Herrschaftsgebiet sein. Für alle Zeiten.

Die spanischen Könige entsenden immer mehr ihrer Untertanen nach Westen. Sie sollen weiteres Land für die Krone einnehmen und eine Passage durch die Inselwelt suchen. Tausende Abenteurer, Soldaten, verarmte Adelige und zwielichtige Gestalten machen sich nach Amerika auf; immer begleitet von Geistlichen. Zuerst bemächtigen sie sich der karibischen Inseln, errichten Siedlungen auf Hispaniola (heute Dominikanische Republik und Haiti), Kuba und Jamaika, die bald zu Städten wie Santo Domingo oder Havanna anwachsen.

Die ursprünglichen Einwohner, meist Ackerbauern und Fischer, werden kurzerhand ihres Eigentums beraubt. Die Europäer verschleppen ganze Dorfgemeinschaften, zerreißen Familien und siedeln sie an den neu angelegten Zuckerrohrplantagen und den Minen des Archipels an. Denn vor allem für Gold überqueren die Spanier den Ozean. Auch Hernando Cortés giert danach.

1519 lässt der Konquistador in Havanna die Segel hissen. Mit einer Truppe von etwa 500 Mann nimmt Cortés Kurs auf das Festland im Westen Kubas. Die Spanier landen auf der Halbinsel Yukatán im heutigen Mexiko. Von hier aus dringt Cortés ins Landesinnere vor.

Und erlangt bald Gewissheit, dass er sagenhaften Reichtümern auf der Spur ist.

Der Aztekenfürst Montezuma selbst verrät es den Spaniern. Weil er sich für die Geschenke, die Cortés ihm im Namen Kaiser Karls überreichen lässt, mit exquisiten Gegengaben bedankt.

Seine Boten präsentieren den stauenden Fremden zwei Scheiben, die Sonne und Mond darstellen, eine golden und umfänglich wie ein Wagenrad, die andere silbern und noch größer. Sie überbringen kunstvoll gearbeitete Tier-

figuren, Enten, Raubkatzen, Affen und Halsketten aus purem Gold. Schließlich schenken sie Cortés einen Helm, der bis zum Rand mit Metallkörnern gefüllt ist – der Ausbeute von Goldbergwerken.

Bald jedoch enden die gegenseitigen Freundlichkeiten. Cortés hat nicht vor, sich mit dem Aztekenherrscher zu verbrüdern. Die Konquistadoren errichten an der mexikanischen Golfküste das Fort Veracruz als Stützpunkt und erobern Tenochtitlán, die Hauptstadt von Montezumas Reich. Der Fürst muss als Gefangener zusehen, wie die Spanier seinen Palast plündern und die angehäuften Reichtümer rauben.

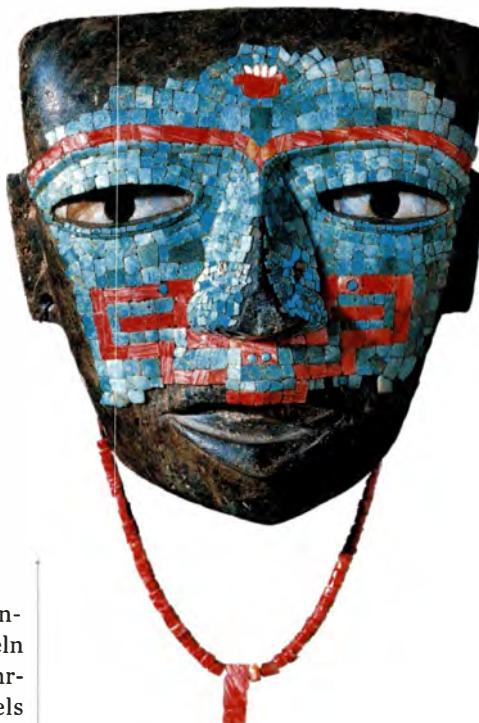
Beträchtliche Teile der Kriegsbeute lässt Cortés 1522 in Veracruz einschiffen. Drei Karavellen legen ab, zwei haben die Laderäume gefüllt mit Beweisen für die bislang größte Eroberung Spaniens in Übersee.

IM KAMPF ERPROBTE

Männer sind an Bord. Die beiden Schatzschiffe unterstehen Antonio de Quiñones und Alonso de Ávila; die Getreuen

sollen für Cortés in Spanien sprechen. Er hat ihnen auch seine Schreiben an Karl V. anvertraut, Berichte über seine Invasion in Mexiko und den Untergang Tenochtitlán. Das dritte Schiff befehligt Juan Bautista, ein Kapitän früherer Expeditionen. Er hütet Abschriften der wichtigsten Briefe, das Geld, das Cortés seinem Vater sendet, zudem einige Schmuckstücke und aus Vogelfedern gefertigte Kunstwerke. Auch gefangene Indianer segeln mit Bautista.

Es ist von Anfang an eine unruhige Überfahrt. Während eines Unwetters lösen sich an einem der drei Raubtierkä-



Mosaikmasken gehören zu den Tributn, die die Azteken von unterworfenen Stämmen eintreiben. Nun gelangen sie auch nach Europa

fige die Riegel. Mitten im Sturm kommt der Jaguar frei und wütet über das Deck des Schiffes. Einem Seemann reißt er einen Arm ab, einem anderen ein Bein. In die Schultern eines dritten Matrosen schlägt das Tier Krallen und Zähne.

Mit Äxten und Schwertern bewaffnet, treibt die Mannschaft das wilde Tier schließlich an die Reling; verletzt stürzt sich der Jaguar in die Fluten. Die Spanier erschlagen die anderen beiden Raubkatzen in ihren Käfigen.

Während die Mannschaft die Schwerverletzten versorgt, setzen die Steuermann Kurs auf Terceira, eine Azoreninsel. Die Karavellen gehen dort vor Anker, die Crews stärken sich für die rund 1400 Kilometer Atlantik, die noch vor ihnen liegen. Außerdem warten sie auf eine Eskorte aus Spanien, um die sie aus Angst vor Übergriffen gebeten haben.

Nun beginnt der gefährlichste Abschnitt ihrer Reise. Denn den französischen Kapitänen, die von der Normandie aus den Atlantik befahren, ist nicht verborgen geblieben, dass seit einiger Zeit reich beladene spanische Schiffe aus dem Westen zurückkehren. In den Häfen gehen Gerüchte um über das Gold der Neuen Welt; Geschichten, die bei jeder Weitergabe noch fantastischere Schätze nennen – und die Spaniens Feinde hellhörig machen.

Erst ein Jahr zuvor ist ein Frachtschiff aus Santo Domingo überfallen worden: Die Ladung – Perlen, Zucker und Gold – ging verloren. An Piraten unter dem Kommando eines gewissen Jean Fleury, eines der gefährlichsten Seeräuber Frankreichs. Und doch kaum mehr als ein Schemen.

DENN SO GUT WIE NICHTS ist bekannt über die Person Jean Fleury, gerade einmal sein Name (der allerdings auch nicht sicher) und seine Herkunft: Honfleur in der Normandie. Überliefert ist auch, dass er in Diensten des wohlhabenden Reeders Jean Ango aus Dieppe steht – eines umtriebigen Geschäftsmannes, der Beziehungen zum französischen Hof unterhält. Ein Zweig von Angos Unternehmen ist die Freibeutelei, die von König Franz I. geduldet wird, solange sie Spanien schädigt.

Ango stattet Raubschiffe aus und schickt die Kapitäne auf die Jagd nach Transporten aus Übersee. So wie Jean Fleury, der in jenen Frühlingstagen des Jahres 1523 mit einem Geschwader auf dem Atlantik kreuzt, als die Karavellen des Konquistadoren ihre Fahrt nach dem Halt auf den Azoren in Begleitung der andalusischen Schutzschiffe fortsetzen. Er späht das Meer aus, lauert auf Bewegungen am Horizont. Etwa 200 Piraten auf sechs Schiffen erwarten seine Befehle.

Die Spanier haben vielleicht die Hälfte der Strecke zwischen den Azoren und der Heimat hinter sich gebracht, als die Piraten sie entdecken.

Fleury nimmt sofort die Verfolgung auf. Knapp 50 Kilometer vor der portugiesischen Küste kann er nach einer brutalen Schlacht schließlich zwei Karavellen erobern. Quiñones kommt im Kampf ums Leben, Ávila wird als Gefangener nach La Rochelle gebracht. Juan Bautista ist der Kanonade entkommen.*

Die Piraten haben die Schätze der Azteken erbeutet – ausge rechnet jene Ladungen, mit denen Cortés sich in Spanien feiern lassen wollte. Ein Seeräuber überbringt die Geschenke, die eigentlich dem Kaiser des Heiligen Römischen Reiches zuge dacht sind, dem Reeder Jean Ango.

Es ist ein ungeheuerer Schatz, der Fleurys Auftraggeber vermutlich zu einem der reichsten Männer Europas



Um Mexikos Reichtum vorzuführen, schickt der Konquistador Hernando Cortés seinem Kaiser unter anderem vermutlich diesen Schlangenschmuck

* Zum Überfall des französischen Freibeutlers auf die spanischen Schatzschiffe existieren in der historischen Überlieferung und der modernen Forschung unterschiedliche, teils widersprüchliche Beschreibungen. *GEOEPOCHE* ist der plausibelsten Version gefolgt.

macht: Allein die Goldbarren, die Cortés in Mexiko hat schmelzen lassen, entsprechen 32 000 Dukaten. Sämtliche Geschmeide, Helme und Schilder hinzugerechnet, ist gut eine halbe Tonne Gold in der Beute (diese Menge Gold wäre heute rund 15 Millionen Euro wert).

Vielleicht noch kostbarer als Gold und Edelsteine aber sind gewisse Informationen, die sich an Bord eines weiteren gekaperten Schiffes befanden: geheime Navigationskarten, auf denen die Routen für die Rückkehr aus Amerika eingezeichnet sind. Wegweiser für weitere Raubzüge – und der Schlüssel zu den Gütern der Neuen Welt.

Fleury macht Franz I. einzelne Preziosen aus dem Schatz zum Geschenk. Erbost lässt der König Karl V. ausrichten, er könne seine Feldzüge gegen die Franzosen nur führen, weil er sie mit den Reichtümern aus Amerika bezahle. Was er vom Vertrag von Tordesillas hält, fügt der Monarch gleich noch hinzu: „Ich würde gern die Klausel in Adams Testament sehen, die Frankreich von der Aufteilung der Welt ausschließt.“

FRANZ I. BEGINNT nun einen Raubkrieg zur See gegen die Habsburger. Als Kommandant sendet der Monarch unter anderem Jean Fleury aus. Der Normanne jagt spanische Schiffe, plündert und versenkt sie. Und jedes Mal erhält die Krone wohl ihren Teil an den Prisen.

Mit den Portugiesen jedoch führt Fleury eine persönliche Fehde. Die haben das Schiff



Mit dem Gold aus Amerika, hier ein mixtekischer Schmuckanhänger, finanziert Spanien seine Kriege, etwa gegen Frankreich

eines Seefahrerkollegen aus Dieppe konfisziert und die Mannschaft in Lissabon eingekerkert. Obwohl sich ihr König im Krieg zwischen Frankreich und Spanien angeblich neutral verhält.

Zur Strafe kapert Fleury jetzt verstärkt portugiesische Schiffe, lauert ihnen in den nächsten Jahren auf, wo er kann.

Franz I. stellt bald etlichen Kapitänen Kaperbriefe aus: Dokumente, die die Seefahrer im Krieg ermächtigen, Schiffe feindlicher Nationen anzugreifen und deren Fracht an sich zu nehmen – ganz offiziell, im Auftrag der Krone, der ein Anteil der Beute zusteht.

Die Zahl der Freibeuter in seinem Auftrag steigt rasant. Anfangs operieren sie vor allem in dem Dreieck zwischen der Südostküste der Iberischen Halbinsel, den Azoren und den Kanarischen Inseln, überfallen die Spanier kurz vor der Heimat.

Bald aber wagen sich die Kaperflotten bis in die karibische Inselwelt. Die Franzosen greifen Schiff um Schiff an. An den einsamen Stränden von Puerto Rico oder Hispaniola gehen sie an Land, fallen in spanische Siedlungen ein, mordieren und rauben.

Um 1530 bringen die Freibeuter den Handel zwischen Spanien und seinen überseeischen Kolonien damit nahezu zum Erliegen. Als Reaktion befestigen die Spanier ihre Besitzungen auf dem amerikanischen Kontinent und organisieren seit 1526 einen Schutzkonvoi. Fortan eskortieren Kriegsschiffe die reich beladenen Frachter.

Doch bald machen nicht mehr nur Franzosen den Spaniern die Vorherrschaft in

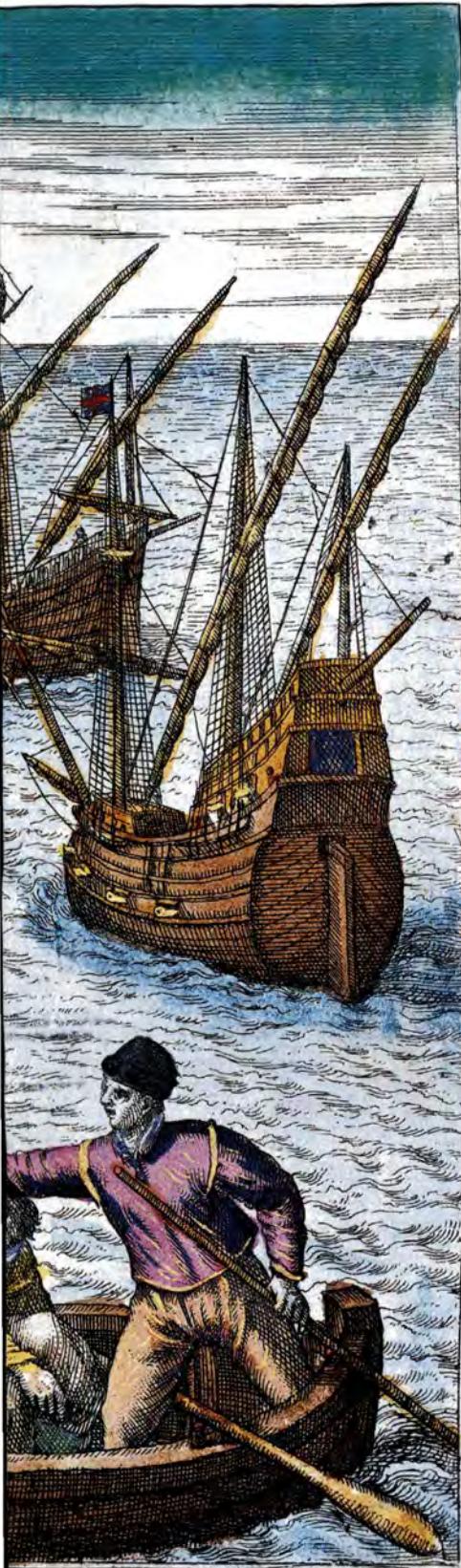




Gut 13 Jahre nach Fleurys Coup im Atlantik erscheint ein französischer Freibeuter vor Havanna auf Kuba und nimmt dort 1536 eine spanische Flottille unter Feuer. Die Spanier sind völlig unvorbereitet, keine Festung schützt Stadt und Hafen



Französische Piraten plündern 1556 die Stadt Chorera auf Kuba und stecken sie in Brand. Doch sie sind bald nicht mehr die einzigen Europäer, die mit Raubschiffen in die spanisch beherrschte Karibik vordringen: Engländer und Niederländer rücken nach



den Gewässern der Neuen Welt streitig. Englische Freibeuter erscheinen nun an den Küsten der amerikanischen Kolonien. Francis Drake umsegelt die Welt, kehrt mit spanischen Schätzen beladen nach England zurück (siehe Seite 76). Und die Niederländer finanzieren ihren Freiheitskampf gegen das Habsburger-Imperium mit dem Silber, das sie von spanischen Schiffen erbeuten.

DOCH DER ERSTE große Schlag wird der spanischen Seemacht 1523 von Jean Fleury versetzt. Und das wird Karl V. ihm nicht vergessen. Als der französische Kaperfahrer fünf Jahre später mit nur einem Schiff nahe der spanischen Atlantikküste segelt, wird er von sechs Kapitänen aus der Biskaya überrascht. Die Freibeuter wehren sich, töten und verwunden viele der Angreifer. Doch die Übermacht ist zu groß, sie müssen kapitulieren.

Fleury bietet seinen Häschern Gold. Aber seine Bezwinger lassen sich nicht bestechen, nehmen ihn fest und bringen ihn ins andalusische Cádiz. Die Spanier wollen an diesem Freibeuter, der nach eigener Aussage 150 ihrer Schiffe aufgebracht hat, ein Exempel statuieren.

Auf persönliche Anordnung Karls V. wird Jean Fleury im November 1527 gehängt.

Sein Reeder Ango stattet weiterhin Expeditionen aus, engagiert sich als Kriegsunternehmer und finanziert mit den Gewinnen prachtvolle Residenzen. In Dieppe hat er sich ein Stadtschloss errichten lassen, ganz aus Eichenholz

Literaturempfehlungen: David Cordingly (Hg.), „Piraten. Furcht und Schrecken auf den Weltmeeren“, vgs: gutes Überblickswerk, auch zu den französischen Freibeutern in der Karibik. Günter Vogler, „Europas Aufbruch in die Neuzeit. 1500–1650“, Ulmer: Handbuch zum historischen Hintergrund.



Totengott der Azteken. Jean Fleury, der die Beute des Hernando Cortés geraubt hat, wird 1527 gefasst und von den Spaniern hingerichtet

gebaut, die Fassaden vertäfelt mit vergoldeten Schnitzereien. Die Säle füllt er mit herrschaftlichem Mobiliar, mit erlesenen Kunstwerken, Skulpturen und Gemälden.

Im gleichen Jahr, in dem Fleury den Tod findet, richtet Jean Ango in Dieppe eine große Gesellschaft aus, selbst aus Paris reisen Geladene an.

Ango präsentiert den Gästen ein prunkvolles Schauspiel: Auf Pferden und Kutschen zieht eine fremdartige Parade ein. Die Darsteller sind in kostbare mexikanische Gewänder gehüllt, goldene Ringe blitzen an ihren Fingern, feine Geschmeide an ihren Handgelenken.

Ein Schauspieler wird auf einem Thron getragen, über seinem Haupt ein reich verzielter Baldachin. Ihm voran ein halbnackter Page, angetan mit Federschmuck, in den Händen ein Aztekenschwert.

Das Fest von Dieppe ist das letzte Mal, dass die von Fleury geraubten Reichtümer Montezumas auftauchen, Teile jenes Schatzes, den Hernando Cortés einst in Mexiko auf die Reise geschickt hat, um seinen Kaiser zu beeindrucken. Danach verliert sich ihre Spur. Niemand weiß, was aus den Preziosen geworden ist – jenen Schätzen, die einen Indianerkönig das Reich kosteten und einem europäischen Kaiser den Neid und die Gier seiner Rivalen einbrachten. □

Dr. Marita Liebermann, 40, ist Dozentin an der Katholischen Universität Eichstätt-Ingolstadt. Theodor de Bry (1528–1598) war ein wallonischer Kupferstecher. Die erste Abbildung in diesem Beitrag stammt allerdings nicht aus seiner Werkstatt.

ANGRIFF

300 Jahre lang terrorisieren muslimische Piraten aus den Berberstädten Nordafrikas die europäischen Mittelmeerküsten. Die »Barbaresken« entführen insgesamt wohl eine Million Christen, versklaven und verkaufen sie.

Der Süden Europas evakuiert aus Angst vor den Seeräubern vorübergehend ganze Küstenstreifen.

Zu gefährlich ist das Leben am Meer geworden

VON TIN FISCHER

In Todesangst klammern sich die Frauen und Kinder des südspanischen Cádiz an ihre christlichen Beschützer. 1571 verteidigen die Bewohner ihre Stadt gegen muslimische Seeräuber. Die Piraten wollen Christen verschleppen, um sie später als Ruderer auf ihren Galeeren einzusetzen oder als Sklaven zu verkaufen (Gemälde von 1866)

aus NORDAFRIKA



Die Raubfahrer, die aus Berberstädten wie Tunis, Tripolis und Algier aufbrechen, um die Mittelmeerküste zu verheeren, werden von Elitekämpfern des osmanischen Sultans in Istanbul unterstützt. Im Gegenzug erhält der Herrscher einen Teil der Beute

Die schnellsten GALEEREN der Meere

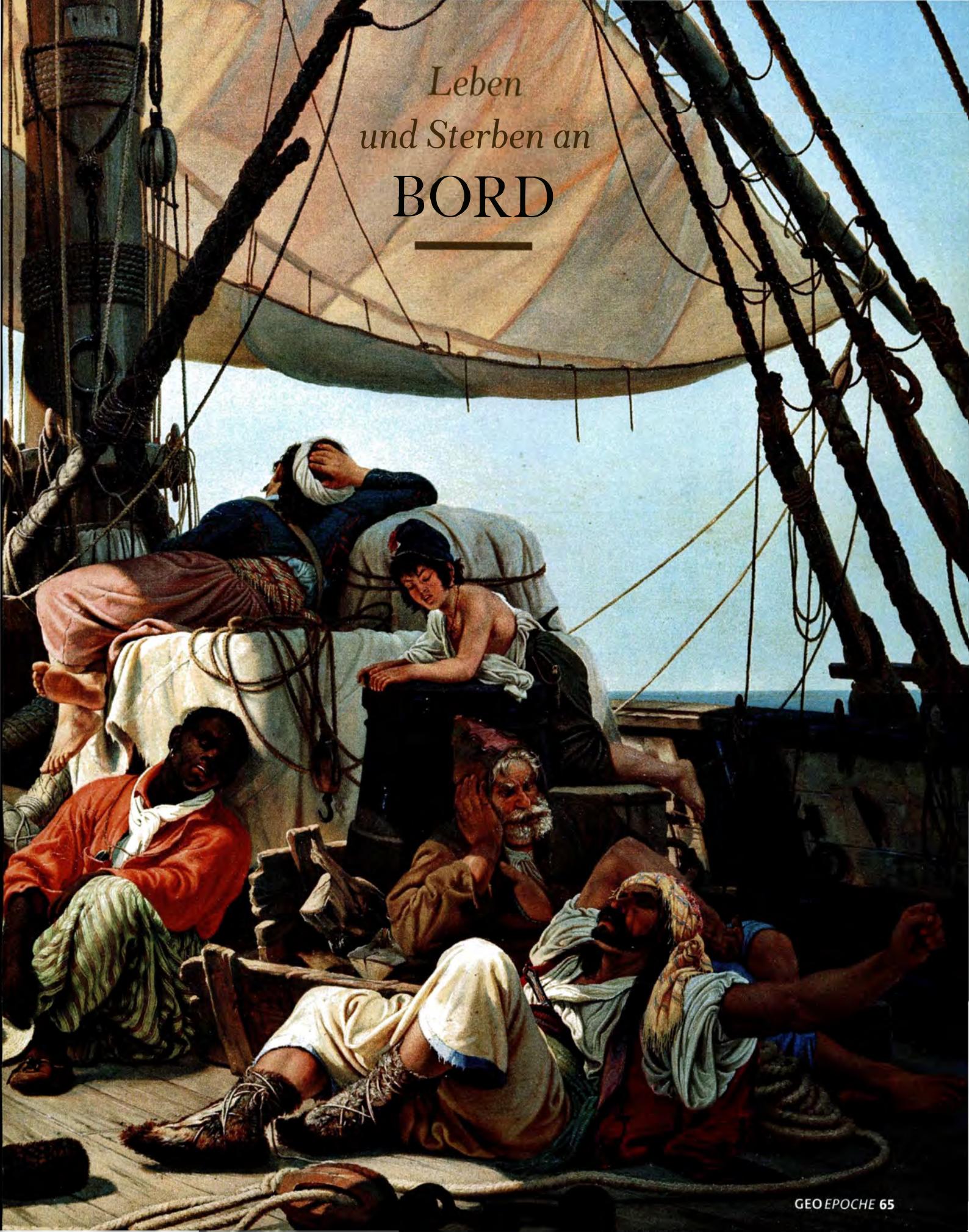


Eine niederländische Flotte attackiert mehrere Barbaren-schiffe (im Vordergrund). Im Kampf sind die nordafrikanischen Piraten schwer zu schlagen, weil ihre von bis zu 250 Rudersklaven angetriebenen Galeeren schneller und wendiger agieren können als jeder andere Schiffstyp jener Jahre im Mittelmeer – und zudem nicht auf Wind angewiesen sind, ein großer Vorteil im Gefecht





Das Kommando über ein Barbareeskenschiff hat der Rais inne, der Kapitän. Ihm zur Seite steht eine Mannschaft aus muslimischen Seeleuten. Die Lage der christlichen Galeerensklaven ist erbärmlich: Sie sind an ihrer Bank festgekettet, müssen oft viele Stunden am Stück rudern. Wer sich weigert, wird ausgepeitscht. Damit die Gefangenen durchhalten, schieben Aufseher ihnen manchmal ein Stück in Wein getränktes Brot in den Mund

A painting depicting a group of sailors on the deck of a ship. The scene is filled with ropes, wooden barrels, and the large sail above. The sailors are dressed in period clothing, including hats and turbans. Some are resting, while others are engaged in work. The lighting is dramatic, with strong sunlight filtering through the rigging.

Leben
und Sterben an
BORD

Im Zeichen des KREUZES gegen die Muslime



Um das Vordringen der Osmanen nach Europa zu stoppen, entsenden Spanien, der Papst und Venedig 1571 Schiffe ins südöstliche Mittelmeer. Am 7. Oktober jenes Jahres kämpfen eine christliche und eine muslimische Flotte – unterstützt von Barbarenken – in einer Meerenge bei Lepanto nördlich des Peloponnes gegeneinander. Nach nur wenigen Stunden erringen die Christen einen triumphalen Sieg. Dem Piratenkapitän Uluch Ali gelingt als einzigm muslimischen Kommandeur mit rund 30 Schiffen die Flucht



Nur FREIKAUF oder der Übertritt zum Islam



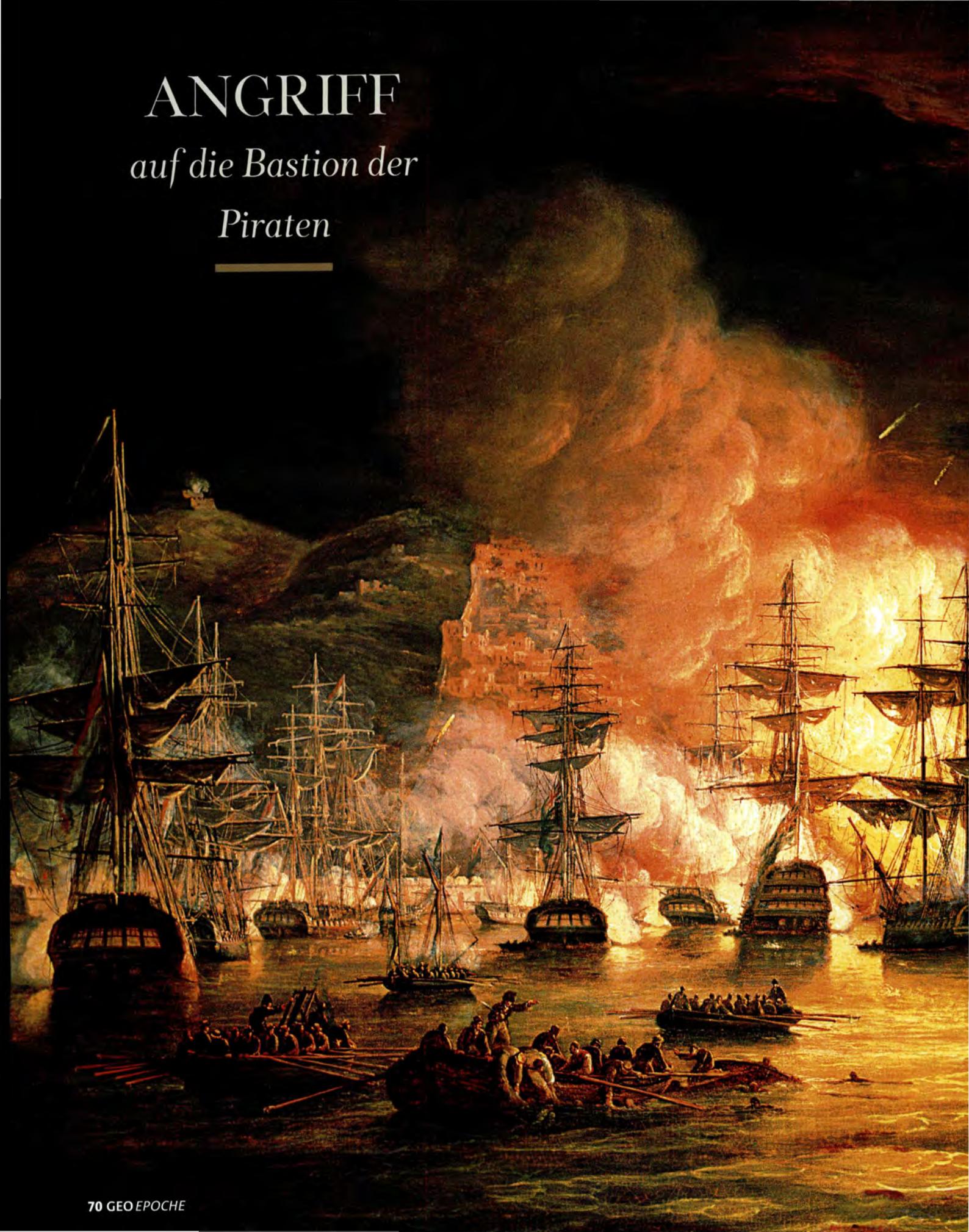
versprechen Rettung



Gekreuzigt, gepfählt, verbrannt, erschlagen – so stellen sich Christen das Schicksal jener Menschen vor, die von Barbaren verschleppt werden. Um Entführten dieses Schicksal zu ersparen, gründen viele europäische Handelsstädte Sklavenkassen – Versicherungen, die Gefangene wieder auslösen sollen. Ein anderer Ausweg: der Übertritt zum muslimischen Glauben (Kupferstich, 17. Jahrhundert)

ANGRIFF

*auf die Bastion der
Piraten*



Algier steht in Flammen. Die Festung der Barbaren wird im August 1816 von einer britisch-niederländischen Flotte angegriffen. Die Europäer wollen damit 1000 Sklaven freipressen. Als die Stadt fast zerstört ist, lässt der muslimische Kommandant die Gefangenen frei. Vor allem die Briten sind es leid, dass ihre Handels schiffe im Mittelmeer immer wieder von nordafrikanischen Piraten überfallen werden. Doch die Zerstörung Algiers hält die Barbaren nur für kurze Zeit von Beutefahrten ab, dann nehmen sie ihre Raubzüge wieder auf



P

piraten rauben nicht nur Gold und Geschmeide, sondern auch Frauen und Männer – und einige der schlimmsten Menschenjäger der Meere segeln zwischen dem 16. und frühen 19. Jahrhundert von Nordafrikas Häfen aus los. Mehr als drei Jahrhunderte lang verheeren muslimische Freibeuter die europäischen Küsten. Aus Angst vor den Raubfahrern aus Algier, Tunis und Tripolis werden ganze Landstriche evakuiert.

Am Ärgsten trifft es Italien und andere europäische Reiche rund ums Mittelmeer, doch selbst England und Island bleiben von den Attacken nicht verschont. Denn die Barbaren – wohl von Europäern so benannt nach dem in der Region ansässigen Volk der Berber – machen vor allem Jagd auf Christen, um sie auf Sklavenmärkten zu verkaufen.

Moderne Historiker gehen für die gesamte Zeit, in der nordafrikanische Piraten auf den Meeren ihr Unwesen treiben, von mehreren Hunderttausend versklavten Europäern aus, einige sogar von mehr als einer Million.

Ihren Aufstieg verdanken die Menschenjäger einem Machtkampf ums westliche Mittelmeer. 1492 erobern die Spanier das von Mauren regierte Granada und vernichten damit den letzten muslimischen Staat auf iberischem Boden.

Zu Tausenden fliehen die Besiegten nach Nordafrika. Dort unterstützen sie ihre Glaubensgenossen im Kampf gegen die Iberer, verstärken etwa die Schiffsmannschaften, werden Matrosen, Seesoldaten und Kapitäne. Denn die Spanier greifen nun auch nach Nordafrika.

Die Herrscher der dortigen Hafenstädte fühlen sich bedroht. Die seefahrenden Berber, die Fischer sind und Handelsschiffer, aber traditionell auch Piraterie betreiben, sind der christlichen Übermacht trotz der zusätzlichen Kräfte nicht gewachsen. Sie unterstellen sich deshalb als Vasallen dem Osmanischen Reich.

Die Gegenleistung: Als Unterstützung gegen die Spanier erhalten die Berber unter anderem mehrere Tausend osmanische Elitekrieger, von denen etliche auf die Barbarenkenschiffe abkommandiert werden, um für die Osmanen Krieg zu führen. Aber auch, um Menschen zu rauben.

Denn mit Entführungen macht der Sultan in Istanbul Politik.

Die Überfälle der Sklavenjäger etwa auf spanische oder italienische Küstensorte sollen seine christlichen Rivalen im Mittelmeer schwächen. Zudem liefern die Attacken ausreichend Nachschub an Rudersklaven für die Galeeren der Angreifer.

Einer der Verschleppten ist ein italienischer Junge namens Giovanni Dionigi

Galen. Er wird zu einem der berühmtesten Raubfahrer jener Zeit werden.

GALENI IST ETWA 16 JAHRE ALT, als ein Kapitän aus Algier 1536 sein Dorf im Süden Italiens überfällt, es ausrauben lässt und ihn entführt. Der Junge ist gesund und kräftig – genau solche Sklaven werden auf den Galeeren gebraucht.

Wochen später kommen die Schiffe in Algier an, wo die Beute zwischen der Mannschaft, Geldgebern und dem Statthalter des Sultans geteilt wird: Der Pascha erhält etwa ein Zehntel aller geraubten Schätze und darf sich die besten Sklaven aussuchen. Die Übrigen werden auf dem Markt versteigert.

Wer bei der Auktion Glück hat, wird Haussklave, hütet Kinder oder hilft in der Küche. Die anderen müssen auf dem Bau schuften oder – noch schlimmer – an die Ruder der Barbarenkenschiffe. Ein Sechstel der Sklaven überlebt das erste Jahr der Gefangenschaft nicht.

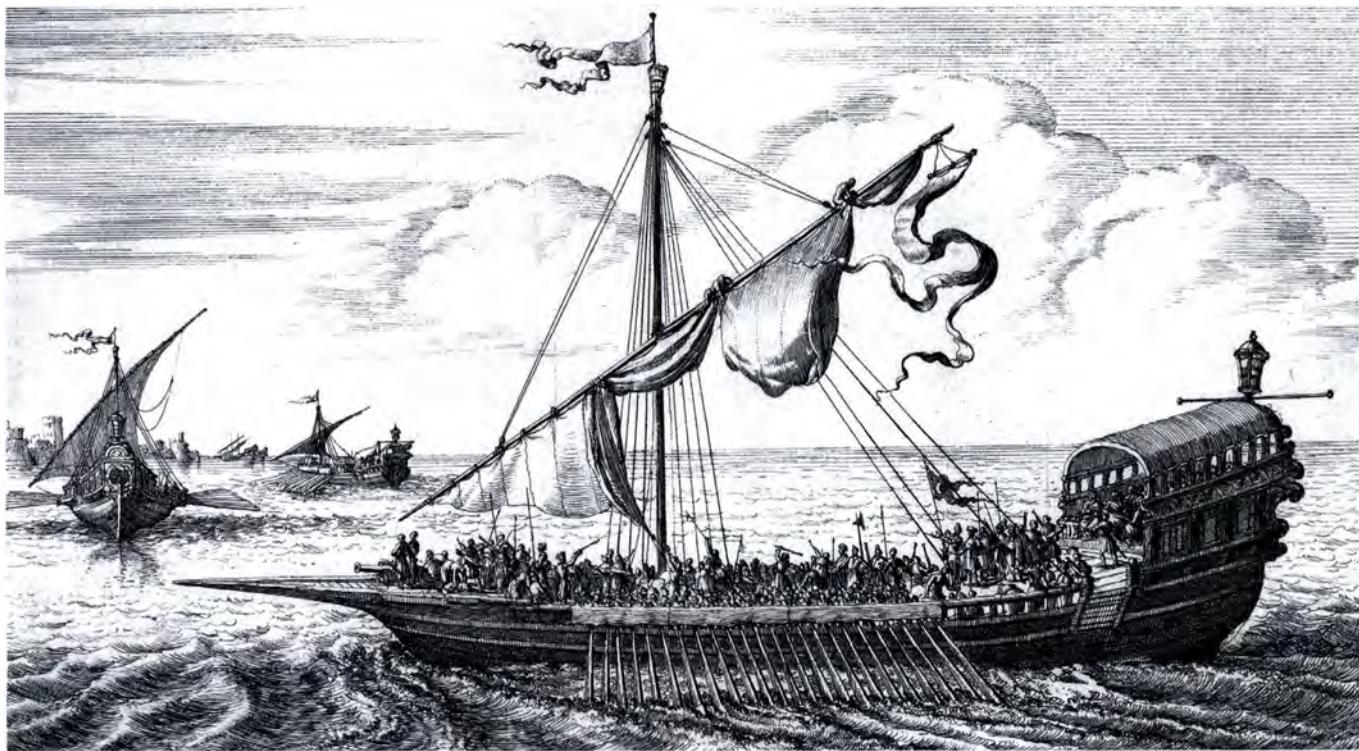
Giovanni Galeni hat Pech. Seine neuen Besitzer legen ihn auf einer Galeere in Ketten; niemand wird ihn davon während der Raubfahrt lösen. Damit er nicht verhungert, schieben ihm Matrosen Brot in den Mund. Seine Notdurft verrichtet er wie alle Sklaven meist an Ort und Stelle.

Rund 400 Menschen trägt eine Galeere: Ruderer, Soldaten, Matrosen, Offiziere, Gefangene. Die Segel setzen die Mannschaft eher auf längeren Reisen; bei einem Angriff treiben die Sklaven das Schiff allein mit Muskelkraft auf über acht Knoten (etwa 15 km/h) Geschwindigkeit.

Alles ordnen die Nordafrikaner dem Tempo und der Wendigkeit ihrer Schiffe unter. Ihre gut 40 Meter langen Galeeren sind schmal, haben wenig Tiefgang und kaum



Der Italiener Giovanni Dionigi Galeni wird mit 16 Jahren von Barbaren entführt. Er tritt zum Islam über und bringt es als Uluch Ali vom Ruder-Sklaven zum Kommandeur einer Piratenflotte



Kanonen an Bord. Nur eine Stoffbahn schützt die Mannschaft vor gleißender Sonne und beißend kalten Stürmen.

Kein Seegefährt dieser Größe im Mittelmeer ist leichter, keines schneller.

Auf Widerstand stoßen die Freibeuter selten. Derart gefürchtet sind die Krieger, dass es meist gar nicht zum Kampf kommt. Schiffsbesetzungen ergeben sich oft sofort, Küstenbewohner flüchten in Höhlen und Grotten, wo Mütter manchmal ihre schreienden Babys erstickten, um das Versteck nicht zu verraten.

Wer gefangen genommen wird, ist aber nicht unbedingt für immer verloren, er kann auf Rettung hoffen – etwa darauf, dass ihn jemand freikauft. Katholische Orden sammeln eigens Spenden für diesen Zweck, und Handelsstädte wie Hamburg oder Lübeck gründen ab 1624 „Sklavenkassen“: Versicherungen, die im Entführungsfall zahlen.

Um die Verhandlungen zu führen, reisen christliche Emissäre in die muslimischen Städte. Ihr Auftrag ist durchaus riskant, doch da von ihnen Geld zu

1830 erobern die Franzosen Algier. Erst danach verschwinden die Raubschiffe der Barbaren endgültig aus dem Mittelmeer

erwarten ist, genießen sie einen gewissen Schutz. Die Höhe der zu zahlenden Summe hängt vom Status der Gefangenen in ihrer Heimat ab. Für Kleriker oder Adelige verlangen die Barbaren höhere Lösegelder als für einen einfachen Matrosen. Deshalb versuchen die Gefangenen, ihre wahre Identität möglichst zu verbergen.

Sklaven können sich aber auch selbst auslösen. So dürfen manche von ihnen in den *bagni*, den gefängnisartigen Unterkünften der Galeerenruderer an Land, eine Taverne betreiben. Einen Teil der Einnahmen müssen sie ihrem Besitzer geben. Den anderen können sie sparen, um sich freizukaufen.

Selbst der Austausch von Gefangenen ist möglich, da auch Christen Muslime versklaven und sie freilassen, wenn dafür Glaubensgenossen heimkommen. Denn in diesen Zeiten ist ein Menschenleben, zumal das eines Angehörigen einer anderen Religion, für viele Europäer, Afrikaner, Türken oder Araber kaum mehr als eine Ware. Piraten mehrerer

christlicher Nationen überfallen und plündern muslimische Schiffe und Siedlungen, rauben dabei Menschen, sogar Kinder. Ein Beuteverzeichnis aus dem Jahr 1603 nennt 17 Sklaven im Alter von vier Monaten bis zwölf Jahren. Unter den Raubfahrern spielt der christliche Malteserorden eine führende Rolle: Die Ritter finanzieren sich maßgeblich durch Menschenhandel.

Bei den Barbaren kann ein Sklave sein Los durch einen radikalen Schritt verbessern – den Übertritt zum Islam. Tatsächlich sind manche der Entführten so verzweifelt, dass sie lieber das Fegefeuer riskieren, als in Ketten zu sterben. Der Schritt bringt ihnen zwar nicht sofort die Freiheit, aber zumindest müssen sie nur noch selten rudern, können stattdessen als Matrosen arbeiten und vielleicht sogar noch weiter aufsteigen.

So sind einige der Offiziere und Kapitäne, die an Bord der Galeeren Jagd auf Christen machen, selbst einmal versklavte Seemänner gewesen, traten zum Islam über und haben sich hochgedient. Denn auf Piratenfahrt kann jeder gehen,

der Talent im Führen von Schiffen zeigt. In den Berberstädten gibt es genügend reiche Investoren, die solche Expeditionen finanzieren.

Und wer Beute einbringt, kann in diesen Gemeinwesen zu größter Machtfülle gelangen. So wie die Brüder Arudsch und Chair ad-Din „Barbarossa“, Söhne eines muslimischen Soldaten und einer christlichen Mutter von der griechischen Insel Lesbos, die Anfang des 16. Jahrhunderts nacheinander zu Herrschern der Stadt Algier und seiner Flotte werden.

NACH EINIGER ZEIT als Rudersklave tritt auch Giovanni Dionigi Galeni zum Islam über. Aus dem Sohn eines italienischen Fischers wird Uluch Ali, „Ali der Konvertierte“.

Über seinen genauen Werdegang ist nicht allzu viel bekannt. Doch er muss tüchtig gewesen sein. Bald kapert er als Kapitän christliche Handelsschiffe und versklavt die Mannschaften.

Der Fischersohn hat nun Aufstiegschancen, die sich ihm in seiner alten Heimat so wahrscheinlich nie geboten hätten. Vielleicht ist auch deshalb kein Fluchtversuch von ihm überliefert.

Mit Anfang 30 reist Uluch Ali 1551 nach Istanbul und stellt sich in den Dienst des Sultans, wohl um militärisch und politisch an Einfluss zu gewinnen. 1565 nimmt er an der Belagerung Maltas teil, der Basis des Malteserordens.

Kurz darauf ernennt ihn der Sultan zum Beylerbey („Herr der Herren“) von Algier. Er ist nun de facto Anführer aller Barbaresken schiffe. Und gnadenlos. Bei einem Überfall auf die griechische Küste lässt er ältere Einwohner, die nicht für den Sklavenmarkt taugen, umbringen. Die jungen und kräftigen Männer und Frauen werden nach Istanbul und Kleinasien verschleppt.

Literaturempfehlungen: Robert C. Davis, „Christian Slaves, Muslim Masters: White Slavery in the Mediterranean, the Barbary Coast and Italy, 1500–1800“, Palgrave Macmillan; Standardwerk zur muslimischen Sklaverei im Mittelmeer: Alan G. Jamieson, „Lords of the Sea: A History of the Barbary Corsairs“, Reaktion Books; detaillierte, politische Geschichte der Barbaresken mit Blick in die Gegenwart.

Als die Osmanen die Seemacht Venedig 1570/71 von der Insel Zypern vertreiben, schließen sich die Serenissima, Spanien und der Papst zusammen und stellen die Flotte des Sultans 1571 bei Lepanto vor der Küste Griechenlands. Es ist die größte Galeerenschlacht aller Zeiten: Allein die osmanische Flotte zählt 208 Kriegsruderschiffe mit Kanonen, 120 kleinere Seegefehrte, 50 000 Ruderer und Matrosen sowie 27 000 Soldaten.

Doch ihre Gegner sind den Muslimen technologisch überlegen. Denn zur Flotte der Europäer gehören auch neuartige Galeassen aus dem Arsenal Venedigs. Sie tragen im Gegensatz zu den bis dahin üblichen Galeeren auch seitlich Kanonen und können so gewaltige Breschen in die Reihen des Feindes schlagen.

Mehr als fünf Stunden kämpfen die Osmanen gegen die Feuerkraft der christlichen Flotte an. Vergebens. Am Ende sind die meisten ihrer Seegefehrte erbeutet oder zerstört.

Nur Uluch Ali gelingt mit etwa 30 Schiffen die Flucht. Er ist der einzige überlebende Kommandeur auf muslimischer Seite. In Istanbul feiern sie ihn dennoch als Helden, verleihen ihm den Ehrennamen Kılıç Ali, „Ali das Schwert“.

Der gebürtige Italiener baut die osmanische Flotte wieder auf, geht als ihr Oberbefehlshaber erneut auf Raubzüge, um die bei Lepanto gefallenen Rudersklaven zu ersetzen. 30 000 Gefangene sollen Uluch Ali und seine Männer allein in Griechenland gemacht haben.

Doch nicht im Mittelmeer, sondern im Osten wird das Osmanische Reich bald gefordert. Ab 1578 befindet es sich im Kriegszustand mit dem persischen Safawidenreich. Auch die Spanier kämpfen inzwischen an einer anderen Front: Frankreich und England machen ihnen die Vorherrschaft in Übersee streitig, entsenden Freibeuter, die den Schatzschiffen der Spanier auflauern und deren Niederlassungen in der Neuen Welt plündern. Zudem erheben sich auf dem europäischen Kontinent die Niederländer gegen die Hegemonie der Iberer.

Und so schließen die beiden Großmächte Spanien und Osmanisches Reich einen Waffenstillstand, um sich nicht zwischen verschiedenen Kriegsschauplätzen aufzutreiben. Das Mittelmeer lassen sie nahezu unbewacht. Für die

Barbaresken beginnen die lukrativsten Jahrzehnte ihrer Geschichte.

Viele der einstigen Kaperkapitäne erkennen ihre Chance, fahren fortan auf eigene Rechnung. De facto sind ihre Heimatstädte nun unabhängige Staaten, auch wenn sie nominell noch zum Osmanischen Reich gehören. Der Seeraub wird zu ihrer Haupteinnahmequelle, große Teile der Volkswirtschaft basieren darauf.

Die Nordafrikaner erschließen immer neue Gebiete, rauben jetzt auch im Ärmelkanal oder auf den Azoren. Manche Historiker gehen davon aus, dass dieser Vorstoß auf den Einfluss der konvertierten Europäer zurückzuführen ist: Die erfahrenen Seemänner haben den Barbareskenkapitänen den Umgang mit mehrmastigen und breiteren Schiffen beigebracht und zugleich den Weg zu den neuen Zielen gewiesen.

Mit vier Schiffen überfallen die Nordafrikaner 1627 sogar Island. Die Bewohner ergeben sich schnell, mehr als 30 sterben bei dem Angriff, Hunderte Männer, Frauen und Kinder werden nach Algier verschleppt. Nur ein paar Dutzend kehren je wieder in ihre Heimat zurück. Die meisten sind bereits kurz nach ihrer Ankunft an Erschöpfung gestorben, andere zum Islam konvertiert.

Noch gut 200 Jahre lang gehen die nordafrikanischen Piraten auf Raubtour. Ernsthaftige Gegner erwachsen den Barbaresken erst im Verlauf des 18. Jahrhunderts. Frankreich, England und weitere europäische Nationen, bald auch die Navy der Vereinigten Staaten von Amerika, gehen nun gegen die Seeräuber vor. Als die Franzosen 1830 Algier erobern und kurz darauf beginnen, Nordafrika zu kolonialisieren, endet das Zeitalter der Barbaresken.

Giovanni Dionigi Galeni ist da schon lange tot. Er ist 1587 mit über 60 Jahren als geachteter Mann in Istanbul gestorben. Sein Leichnam wird in einer Moschee am Bosphorus beigesetzt. Der ehemalige Christ hat sie selber gestiftet. □

Tin Fischer, 30, ist Journalist in Berlin.

Die Bella von Italia: die Toskana.

TOSKANA + UMBRIEN 2013

GEO SAISON Extra

TOSKANA

UND UMBRIEN

2013 DIE BESTEN ADRESSEN

MARE E MONTI
Unsere Lieblingslokale
am Meer und in den
Bergen

MODEMACHER SCERVINO
Der Mann, der die
Frauen umgarnt

DIE VILLA DES WELTSTARS
Zu Gast bei Sting

JETZT GETESTET:
Landhäuser, Weingüter,
Bauernhöfe und
die schönsten Hotels
unter 100 Euro

PLUS: Autoroute | Spoleto | Wein | Preisrätsel | Rezepte

GROSSE KARTE
Zum Herausnehmen
mit 394 Tipps
und Adressen



Elisabeth I., seit 1558
auf Englands Thron, will
die Weltmacht Spanien
herausfordern. Sie setzt
dabei unter anderem
auf die Dienste von Frei-
beutern, etwa die des
ehemaligen Sklavenfah-
fers Francis Drake



Die KÖNIGIN *und ihr* PIRAT

Im globalen Kampf um Macht und Märkte ist der englischen Monarchin Elisabeth I. fast jedes Mittel recht. Unter anderem schickt sie Piratenkapitäne auf Raubzüge gegen ihre Feinde. Der bekannteste dieser Freibeuter im Auftrag der Krone ist der später geadelte Francis Drake. 1577 bricht er auf zu einer Plünderfahrt, die ihn um die ganze Welt führen wird

von JÖRG-UWE ALBIG



D

as Personal ist vollzählig. Sogar ein Schuster ist dabei, ein Arzt, ein Apotheker, ein Schneider, ein Prediger. Dazu mehrere Trompeter, Trommler und Gambenspieler. Das Werkzeug ist in einwandfreiem Zustand – die 31 Kanonen aus Eisen oder Bronze, die neunpfündigen Kugeln, die schwenkbaren Leichtgeschütze; die Arkebusen, Pistolen, Brandbomben, Luntenspieße, Bögen, Piken und Schwerter.

Die Investoren sind voller Hoffnung; eine Kapitalgesellschaft hat reichlich Geld für das Unternehmen eingesammelt. Königin Elisabeth höchstselbst, so wird sich der Chef später brüsten, habe 1000 Pfund gezeichnet.

Nach außen muss der Geschäftsplan zwar geheim bleiben. Doch für alle, die ihr Geld hier angelegt haben, ist offenkundig: Es geht um Raub, um Erpressung, um Plünderung.

Ein unmoralisches Projekt? Wie man es nimmt. Denn dies ist das Jahr 1577, und es ist das England der Königin Elisabeth, in dem Marktwirtschaft und Kapitalismus die ersten Schritte tun.

Dies ist die Kindheit der neuen Wirtschaftsordnung, ihre Trotzphase sozusagen – ein Wunder, wenn es da ohne zerbrochenes Geschirr und Flecken auf dem Fußboden abginge.

Und Francis Drake, der Kopf dieses innovativen Plans, ist ein entschlossener, risikofreudiger Entrepreneur. Die Konjunktur jener Zeit, die Außenpolitik seiner Regierung und den Konfessionszwist zwischen dem katholischen Spanien und dem England der Reformation nutzt er souverän für seine Profite.

Nur die Spanier, die unter seiner unorthodoxen Geschäftspraxis zu leiden haben, halten ihn für nichts anderes als einen Piratenkapitän.

Etwa 37 Jahre ist Drake alt – und voll jener destruktiven Energie, die zum rücksichtslosen Wirtschaften gehört. Er verfügt über die seelische Unabhängigkeit, die ein Strategie des Kapitals

braucht; geht es um Geld, kennt er weder Kollegen und Freunde noch Verwandte und Familie.

Der „Freibeuter“: Für den Soziologen Werner Sombart ist das rund 350 Jahre später einer der „Grundtypen des kapitalistischen Unternehmertums“. In ihm seien erstmals „militärische Tüchtigkeit und militärische Organisation unmittelbar in den Dienst der Erwerbsidee“ getreten. Und obwohl es schon im Altertum Piraten gegeben habe, sei aus dem „Betrieb der Seeräuberei“ erst zur Mitte des 16. Jahrhunderts „ein geschäftsmäßig wohlgeordneter“ geworden – vor allem in England.

Bis dahin hatte das Land das Wettrennen um die Weltmeere schlicht verschlafen. Spanier und Portugiesen hatten längst ihre Entdecker in die Welt hinausgeschickt, hatten 1479 die afrikanische Westküste und 1494 im Vertrag von Tordesillas auch den Rest des Globus unter sich aufgeteilt. Portugal hatte Brasilien unterworfen, trieb lukrativen Handel mit Indien und Indonesien, mit China und Japan. Die Spanier hatten die Welt umsegelt, die Reiche der Inka und Azteken zerstört und den Atlantik zum Verkehrsweg für die Schätze aus ihren Kolonien gemacht – einzig angefochten von französischen Kaperfahrern.

England starnte derweil unverwandt auf den europäischen Kontinent, auf die Schiffe der Hanse und der italienischen Kaufleute, auf die ausländischen Händler, die begehrte Importwaren lieferten und dafür englische Wolle und Tuche auf dem Festland verteilt. Wesentlich seltener versuchten englische Händler, auf dem Kontinent aktiv zu werden.

DABEI HAT ENGLAND alle Voraussetzungen für den Aufbruch auf den Weltmarkt. Es sind die Jahre, in denen sich das Land an die Spitze des technischen Fortschritts setzt. Der Steinkohlenbergbau, hier früher im großen Stil erschlossen als im Rest Europas, versorgt die Insel mit kaum erschöpflicher Energie. In Kent und Sussex glühen neuartige Hochöfen; Gebläseschmelzöfen ziehen Silber aus dem Kupfererz. Und seit 1565 fließt auch der Stahl.

Kein europäisches Land wandelt sich so schnell wie Elisabeths Reich. Schon 1534 hat sich ihr Vater Heinrich VIII. vom römischen Katholizismus losgesagt. Die Monopole der städtischen Zünfte, die auf dem Kontinent noch den freien Markt abschnüren, haben in Eng-

land bereits seit dem 15. Jahrhundert an Bedeutung verloren – und werden durch Elisabeths Gesetze, die ihnen etwa die Rechtsprechung in gewerblichen Fragen entziehen, weiter geschwächt.

Selbst dem seit Jahrhunderten unangefochtenen Glanz des Adels erwächst Konkurrenz: Schon entfalten manche Londoner Kaufleute ähnlich viel Prunk wie die reichsten Lords. Auch Königin Elisabeth lockert ihren Standesdünkel gegen die Bürger, fördert die neuen Mittelschichten mit niedrigen Steuern. Im Wirbelwind des Marktgeschehens verwehen auch Standesgrenzen: Mehr noch als hohe Geburt zählen jetzt oft Energie, Zielstrebigkeit, Unternehmungslust.

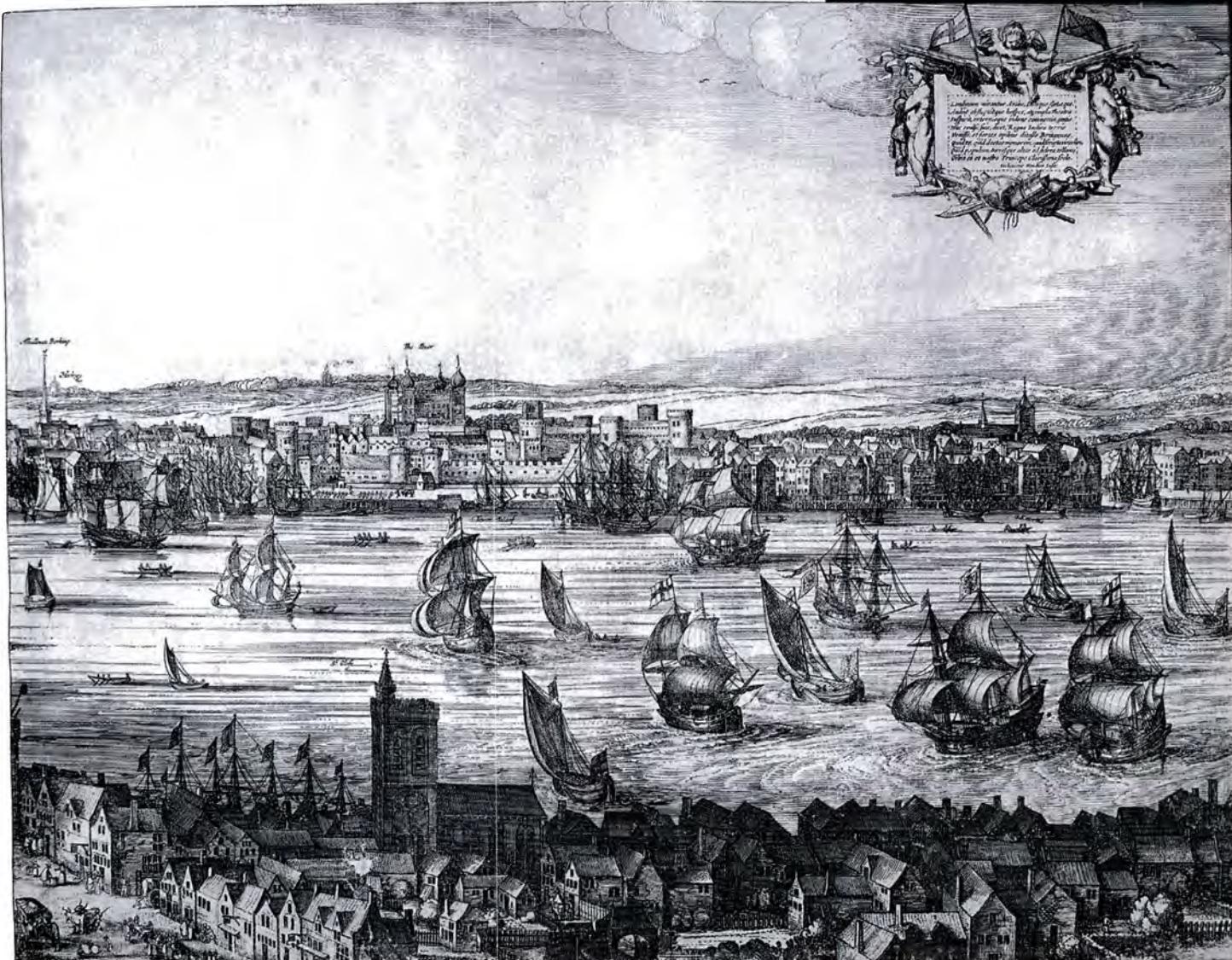
Mitte des 16. Jahrhunderts aber ist durch wachsende internationale Konkurrenz und politische Spannungen in den Niederlanden, Englands wichtigstem Absatzmarkt, der Tuchhandel eingebrochen – und damit die Existenzgrundlage des Inselstaats.

Jetzt halten Englands Geschäftsleute Ausschau nach neuen Investitionsmöglichkeiten für das Kapital, das bislang ins Textilgewerbe floss. Ihr Geld sucht nach neuen Einsatzfeldern, wirft sich auf den Fernhandel mit Gewürzen aus dem Orient, auf den Import von Luxusgütern wie Samt und Seide, die den Sinnen der neuen Geldbürger schmeicheln.

1551 schwören sich die „Abenteurer-Handlungsreisenden von England“ auf die Suche nach frischen Märkten ein. 1577 gründet sich die Eastland Company, die der Hanse und den Niederländern das Ostseegeschäft streitig macht. Bald folgen die Spanish Company, die Venice Company, die Turkish Company – bis hin zur East India Company, die das britische Kolonialreich begründen wird.

Auch auf die Ozeane richtet sich der neue Aktionsdrang, doch die sind ja längst an Spanien und Portugal verteilt. Und so macht sich England nun an die Aufholjagd: Königin und Adelige, Minister und Höflinge, Kaufleute und Kapitäne finden sich in Gesellschaften zusammen, die Unternehmungen nach Übersee finanzieren.

Viele dieser frühen Kapitalisten sind bei der Wahl der Mittel, die Konkurrenz aus dem Feld zu schlagen, nicht gerade zimperlich. Sie lassen auf ihren Fahrten



keine Gelegenheit aus, spanische Schiffe und Siedlungen auszoplündern. Und Englands Geldelite findet auch nichts dabei, diese Raubzüge zu finanzieren und von den Erlösen zu profitieren.

Selbst die Königin unterstützt diese Piraterie, investiert sogar eigenes Geld. Kühl streicht sie ihren Anteil an den Gewinnen ein – und lässt sich dafür noch als Streiterin gegen die spanisch-katholische Universalherrschaft feiern.

Denn seit der Religionszwist zwischen den einstigen Verbündeten England und Spanien immer mehr zum offenen Konflikt wird, seit die Iberer nicht nur die katholische Gegenreformation vorantreiben, sondern auch ihre amerikanischen Märkte gegen den Welt- handel abschotten, ist Elisabeth immer

weniger bereit, auf ohnehin verjährende Freundschaftsgefühle zwischen Spanien und England Rücksicht zu nehmen.

Dies ist keine Zeit für Bedenkenträger mehr, sondern für Aufsteiger, für Selfmademen, für ehrgeizige, von überkommenen Werten unbeschwerte Visionäre. Für Männer mit Entschlossenheit, Führungsstärke und einer gesunden Liebe zum Geld.

Für Männer also wie Francis Drake.

DER UNTERSETZTE, aber kräftige Draufgänger mit rotblondem Bart wird wohl 1540 auf einem Bauernhof nahe dem südenglischen Tavistock geboren, keine 20 Kilometer von der Kanalküste entfernt. Als der Vater, von der Staatsmacht wegen einer Prügelei und einem

In London – hier eine Ansicht mit dem viertürmigen Tower – wird Königin Elisabeth 1577 ein Plan Francis Drakes präsentiert: Der Kapitän will in den Pazifik segeln und an der Westküste Südamerikas systematisch spanische Besitzungen und Schiffe angreifen



Pferderaub verfolgt, die Familie 1548 zurücklässt, lebt der junge Francis schon seit einiger Zeit bei einem Verwandten namens William Hawkins in Plymouth, der als Kaufmann und Teilzeit-Pirat reich geworden ist. Dort lernt Francis das Handwerk der Seeräuberei.

John Hawkins, der Sohn Williams, hat sich auf einen besonderen Zweig des Überseegeschäfts verlegt, den Sklavenhandel. Er entführt Afrikaner aus ihrer Heimat und verkauft sie, den iberischen Handelsmonopolen zum Trotz, an die Siedler der spanischen Kolonien in Amerika.

Der Beschaffungsaufwand für die menschliche Ware ist gering, die Nachfrage immens, der Marktpreis exorbitant, das Interesse der Investoren rege,

und so genießen Johns Unternehmungen bald die Unterstützung der Queen, hoher Adeliger und mächtiger Londoner Handelshäuser.

Johns Beutezüge dienen ja nicht nur dem eigenen Profit – sie sind auch Kreuzzüge für den freien Handel und gegen das spanische Embargo. Unnötige Bürokratie ist dem Macher ein Gräuel: Als die Bewohner einiger Siedlungen in Venezuela vor dem Sklavenkauf erst die Genehmigung ihres Gouverneurs einholen wollen, lässt Hawkins 100 Mann aufmarschieren, die dem Verkaufsangebot mit gezückter Waffe Nachdruck verleihen. „Der Handel verlief dann zufriedenstellend“, resümiert ein Historiker.

Im Oktober 1562, mit 22 Jahren, heuert Francis Drake auf einer dieser Men-

Im Herbst 1577
bricht Drake mit fünf
Schiffen zu seiner
größten Fahrt auf. An
der Küste des heutigen
Argentinien treffen
Kapitän und Crew auf
einheimische Stämme.
Das eigentliche Ziel
aber liegt noch ferner:
das spanische Gold-
und Silberland Peru
am Pazifik (Stich
von 1599)

schenhandel-Kampagnen an. Bei Johns dritter Expedition 1567 befehligt er bereits ein eigenes Schiff.

Die Engländer segeln nach Westafrika, fangen dort 500 Männer, Frauen und Kinder, plündern und brandschatzen anschließend einen karibischen Hafen, schlagen in einem anderen mit bewährt aggressivem Marketing 114 Sklaven los – und begegnen vor dem mexikanischen Veracruz der Flotte des spanischen Vizekönigs Martín Enríquez.

Der fühlt sich gegenüber einem Mann, der sich gerade in großem Stil an spanischem Eigentum vergriffen hat, nicht an Absprachen gebunden: Trotz eines formellen Waffenstillstands gibt er das Signal zur Attacke, lässt Schiffe in Brand setzen und auf das englische Flaggschiff „Jesus of Lübeck“ zutreiben. In letzter Not retten sich Hawkins und die Besatzung auf den Segler „Minion“.

Drake ist empört. Und so rein ist offenbar sein Gewissen, dass er den Spaniern nun lebenslangen Hass schwört: Wie können sie es wagen, ehrbare Kaufleute für Taten zu bestrafen, die doch nur der Wirtschaftsförderung dienen?

Nur zwei von sieben Schiffen entkommen dem Überfall – die „Minion“ und die von Drake befehlige „Judith“. Um sein überfülltes Fahrzeug zu entlasten, ruft Hawkins die „Judith“ zu Hilfe: Doch die ist wohl schon auf dem Rückweg nach England. Da der Proviant knapp wird, muss Hawkins 100 seiner Männer an der mexikanischen Küste aussetzen. Später wird er erklären, Drake habe ihn verraten.

Ob der tatsächlich, wie 30 Jahre später ein spanischer Chronist berichten wird, mit dem Großteil der karibischen Beute heimkehrt, ist unklar. Jedenfalls ist er 1569 wohlhabend genug, um eine junge Dame namens Mary Newman zur Frau zu nehmen. Und als er 1573 nach dem Überfall auf einen spanischen Goldtransport in Panama mit einem kleinen Vermögen nach Plymouth zurückkehrt, kauft er drei Schiffe und ein Haus und lässt sich als „Francis Drake, Kaufmann“ ins Register eintragen.

Derweil wird das Verhältnis zwischen England und Spanien, gelegentlichen Verständigungsversuchen zum Trotz, immer prekärer. Und so lehnt die Queen

ihr Ohr bereitwillig den Schwärmen von Lobbyisten, die einander mit Vorschlägen zur Eroberung der Weltmeere auf Spaniens Kosten überbieten. Einer von ihnen ist Francis Drake.

Auch als 1577 eine Gruppe von Projektmachern der Königin einen Plan zum Aufbruch an die Westküste Südamerikas unter dem Kommando Drakes vorlegt, geht es wohl zuallererst um die Plünderung spanischer Schiffe sowie einiger schwach befestigter Häfen im Gold- und Silberland Peru: Der Engländer soll als erster nichtspanischer Europäer an die Westküste Südamerikas segeln, dessen Kolonisten noch keine Erfahrung mit Piraten haben und so dem robusten englischen Erwerbsdrang nichts entgegensetzen können.

Die meisten Historiker gehen davon aus, dass die Königin Drake ausdrücklich beauftragt, dort auf Raubzug zu gehen – und so die kriminelle Energie des Haudegens bewusst politisch und wirtschaftlich nutzt.

Doch selbst am Hof bleiben die Details des Unternehmens geheim. Die Akteure streuen lediglich irreführende Gerüchte: Manche sprechen von einer Handelsreise nach Alexandria; andere behaupten, es gehe auf die Azoren.

Selbst der offizielle Geheimplan für die Expedition sieht nur vor, durch die Magellanstraße in den Pazifik vorzudringen, dort nach Gegenden zu suchen, „die als Absatzmärkte für die Erzeugnisse der Gebiete Ihrer Majestät geeignet sind“, und auf dem gleichen Weg wieder zurückzukehren.

Derart friedliche Absichten straft Drake freilich selber Lügen, wenn er etwa prahlt, gerade seine Routine im Kampf gegen die Spanier mache ihn zum perfekten Streiter für die englische Sache – und damit auf seine Erfahrung in der Piraterie anspielt.

Jedenfalls gebietet der Kapitän, als er am 15. November 1577 mit fünf Schiffen und rund 170 Mann in See sticht, über das modernste Gerät, das der Markt hergibt. Denn anstelle der dickbauchigen, schwerfälligen Kähne des Mittelalters, die zu Ozeanreisen wenig taugten, fertigen Englands Schiffbauer längst schnittige Galeonen nach portugiesischen, spanischen und italienischen Vorbildern. Sie sind dreimal so lang wie breit, mit dreieckigen Segeln an den Besan-

masten. Unter Deck lagert Proviant: Rind- und Schweinefleisch, Hafer- und Roggenmehl, Fisch, Schiffszwieback, Butter, Käse, Reis, Erbsen, Essig, Honig, Olivenöl und Salz. Zusätzlich zum Wasser, das in Fässern schnell verfault, gibt es Bier und Wein in großen Mengen. Schweine und Hühner warten in Käfigen auf das Messer.

Die Mannschaft besteht zumeist aus armen Leuten, unwissend, abergläubisch, störrisch und nach Drakes Erfahrung „die misstrauischsten Leute auf der Welt“. Für sie ist die Fahrt eine der wenigen Chancen, dem Elend zu entfliehen. Denn der Boom in Elisabeths England päppelt vor allem die Mittelschichten – die Armen aber sind ärmer als zuvor.

Auf Drakes Schiffen sind die Männer keine Minute allein. Gemeinsam arbeiten sie, essen, singen, spielen Karten, versorgen ihre Wunden. Zum Schlafen sucht sich jeder einen Platz zwischen den Kanonen oder in einer Ecke, wo er die Arbeit der anderen nicht behindert.

Zehn der Männer sind *gentlemen adventurers* – Freunde und Verwandte der Investoren, vermögende Herren aus der guten Gesellschaft. Sie übernachten in bequemen Betten in einer Kajüte am Heck. Von der Seefahrt verstehen sie nicht unbedingt viel, doch sie lassen es sich nicht nehmen, den Kitzel der Reise in unbekannte Welten zu goutieren.

Der vornehmste dieser Gentlemen heißt Thomas Doughty. Er ist ein junger, weltläufiger Höfling, der über Philosophie und Außenpolitik parlieren kann, Griechisch versteht und sich mit Eleganz in den besten Kreisen bewegt. Er ist all das, was der „General“ (wie Drake sich von der Mannschaft nennen lässt) nie sein kann – und womöglich ist es das, was den Emporkömmling Drake gegen ihn aufbringen wird.

DENN ZWAR GLÄNZT die Kabine des „Generals“ vom Edelholz geschnitzter Tische und Stühle, prunkt mit Seidenkissen, orientalischen Decken und Tepichen. Zwar ist seine Garderobe teuer, die Gamenmusik zu seinen Mahlzeiten süß, sein Silberbesteck mit Goldrand und Wappen verziert. Zwar prangen auf seiner Tafel getrocknete Früchte und Fingerschalen mit parfümiertem Was-

Vera descriptio expeditionis maritima, Francisci Draci Angli, equitis
aurati, qui quinq[ue] nauibus proli instructis, ex occidentali Anglia parte
te anchoras solvens, tertio post decimo Decembri An^o M^o D^o LXXVII,
terrā orbis ambitum circumnavigans, unica tenui navi reliqua (alijs
fluctibus, alijs flamma corruptis) redax factus, sexto supra Vigesimo Sep: 1580.



ENTRIO



Als Drake nach gut 1000 Tagen im Herbst 1580 von seiner großen Fahrt zurückkehrt, hat er als zweiter Kapitän die Welt umsegelt. Eine geheime Karte, die Drake nach seiner Rückkunft selbst für die Königin anfertigt und die später mehrfach kopiert wird, zeigt die eindrucksvolle Route des Piraten (hellbraune Linie). Damals noch unbekannt ist die genaue Form Südamerikas. Als unwahrscheinlich gilt mittlerweile der hier dargestellte Abstecher entlang der nordamerikanischen Küste. Diese Fassung der Karte von 1587 zeigt auch eine spätere Beutefahrt Drakes in die Karibik (dunkelbraune Linie)

ser; erfüllen ein Page und ein schwarzer Sklave jeden seiner Wünsche.

Doch genügt all das, muss sich Drake wie jeder Aufsteiger fragen, um einen Mann auszustechen, der qua Geburt auf der Sonnenseite des Lebens steht?

Es hat ganz den Anschein, als führe der Parvenu nun am Beispiel Doughty den Kampf des aufstrebenden Bürgertums gegen das feudale Establishment. Zu Beginn der Reise, als Doughty nach dem Überfall auf ein portugiesisches Schiff mit Drakes Bruder John über ein paar Beutestücke in Streit gerät, belässt es Drake noch bei ein paar kernigen Flüchen. Bald jedoch scheint, wie ein anderer Gentleman namens John Cooke beobachtet, „Groll und Hass zwischen den beiden von Tag zu Tag zu wachsen“.

Der Kapitän lässt keine Gelegenheit verstreichen, Doughty zu deckeln: Er horcht die Mannschaft nach Gerüchten über ihn aus, kürzt seine Rationen und reizt ihn so lange, bis der laut den Gedanken ausspricht, dass man dem „General“ das Kommando entziehen sollte.

Drake schreckt auch nicht davor zurück, dem verdächtig gebildeten Doughty satanisches Geheimwissen zu unterstellen: „Er nannte ihn einen Zauberer und Hexer“, so Cooke später, „und jedes Mal, wenn wir schlechtes Wetter hatten, pflegte Drake zu sagen, dass Thomas Doughty es verursacht habe.“

Glaubt der Pirat selber an dieses Märchen? Er gehört ja eigentlich zu den eher modernen Seeleuten, ist ein Meister der neuen Navigationskunst, die nicht mehr nur Erfahrung und Instinkt vertraut, sondern die Schiffssposition mithilfe von Astrolabium und Jakobsstab, von astronomischen Berechnungen und Seekarten bestimmt. Er führt ein französisches und ein englisches Navigationsmanual mit sich, dazu eine Aufzeichnung der Reisen Magellans; sein Tagebuch führt er mit der gleichen Gewissenhaftigkeit, mit der ein Kaufmann seine Bilanzen erstellt. Und so brüstet sich Drake, der Mann ohne Schulbildung, nicht nur seiner seemännischen Kompetenz, die „niemand in der ganzen Welt“ übertreffe, sondern auch seiner Gelehrsamkeit.

Seine Männer aber erzählen sich mit Begeisterung alle erdenklichen Schauergeschichten. Sogar der Schiffsprediger

Francis Fletcher fantasiert von „bestienartigen Menschen“ an Afrikas Küsten, von Wasser „mit dem Geschmack von Milch“ auf den Kapverden, von einem Vulkan auf der Insel Fuego, dessen Höhe er auf „mindestens sechs Seemeilen oder 18 englische Meilen“ schätzt. Von „Riesen“, die über die Erde Patagoniens schreiten, mit Füßen „wie Schaufeln“, Händen „wie Lammschultern“ und Brauen „wie die Stirn eines Elchs“.

Und kann es etwa mit rechten Dingen zugehen, wenn schon in Plymouth schlechtes Wetter die Abreise um fast einen Monat verzögert? Wenn im Februar und März unwillkommene Stürme und noch weniger willkommene Windstillen abwechselnd die Fahrt hemmen?

Anfang April, als Drakes Flottille vor der Küste Brasiliens kreuzt, verschwindet das Gestade gleich darauf im Nebel. Mehrfach verlieren die Schiffe der Flotte den Kontakt zueinander, bis sie sich schließlich vor der Küste des späteren Argentinien wiederfinden.

Dort können die Männer zwei Wochen lang verweilen und die Rationen mit dem Fleisch von Seehunden und Pinguinen aufzustocken. Bald darauf müssen sie zwei ihrer Schiffe abwracken.

Drake aber bringt, in einer patagonischen Bucht namens Port St. Julian, seinen persönlichen Klassenkampf zum tödlichen Abschluss.

Er lässt am 30. Juni 1578 die gesamte Mannschaft an Land antreten, schwenkt einen Stapel Zeugenaussagen und donnert den unglücklichen Gentleman an: „Thomas Doughty, du hast auf mannigfaltige Weise so gut wie möglich versucht, mich in schlechten Ruf zu bringen, mit dem Ziel, das Unternehmen zu behindern und scheitern zu lassen.“

Sogar eine Majestätsbeleidigung wirft er dem Höfling vor – und verheiñt ihm die Todesstrafe.

Doughty bestreitet alle Vorwürfe. Er fordert, sich vor einem englischen Gericht zu verantworten. Und besitzt Drake überhaupt die Lizenz für einen solchen Prozess? Dürfe er bitte das entsprechende Dokument sehen?

Der Kapitän tut Doughtys Einwände ab. Die Vollmacht der Königin, erklärt er leichthin, habe er in der Kabine vergessen. Als ein juristisch beschlagener Gentleman das Verfahren ungesetzlich nennt, fällt Drake ihm ins Wort: „Das

Gesetz kümmert mich nicht“, sagt er, „aber ich weiß, was ich tun werde.“

Kein Wunder, dass die Abstimmung zu Drakes Zufriedenheit ausfällt: Niemand wagt es, ihm zu widersprechen.

Glaubt man dem Bericht des Gentlemen John Cooke, geht Doughty äußerst gefasst in den Tod. Er kniet an der Richtstätte nieder, betet für die Königin und den glücklichen Fortgang der Reise, warnt dann scherhaft den Henker vor seiner heiklen Aufgabe: „Mein Hals ist nämlich so kurz.“ Schließlich umarmt er Drake, nennt ihn seinen „guten Kapitän“, verabschiedet sich von der Mannschaft und legt den Kopf auf den Block. Dann saust das Schwert nieder.

Nach der Exekution hebt Drake Doughtys Schädel in die Höhe und grollt: „Seht, dies ist das Ende von Verrätern.“ Und um endgültig die Machtverhältnisse an Bord klarzustellen, enthebt er sämtliche Gentlemen ihrer Posten – um die derart Gedemütgten sogleich gnädig wieder in ihre Ämter einzusetzen.

So funktioniert Drakes Angstregime, das Wechselbad aus Belohnungen und Drohungen, das seine Autorität so effektiv macht. Zwar zahlt er pünktlich jedem seinen Lohn, doch zugleich bestraft er, wie ein spanischer Zeuge berichten wird, „den kleinsten Fehler“.

In feurigen Ansprachen beteuert er seine Solidarität mit der Mannschaft – und brüllt im nächsten Moment Unbotmäßige mit strategischen Wutausbrüchen zusammen. Schließlich packt die Matrosen beim bloßen Anblick des „Generals“ das Zittern; dann ziehen sie die Hüte und neigen sich in demütigem Bogen den Deckplanken entgegen.

Am 20. August erreichen Drakes Schiffe die gefürchtete Magellanstraße. Bald nach der Durchfahrt verschwindet die „Marigold“ in einem Sturm aus Nordwest; auch die „Elizabeth“ verliert den Sichtkontakt zu Drakes Flaggschiff „Pelican“ und flüchtet sich zurück in die Meerenge. Drei Wochen lang wartet die Mannschaft dort auf Drake und besseren Wind. Dann gibt sie auf und segelt zurück in die Heimat. (Entgegen der Legende wird die „Pelican“ erst nach der Reise in „Golden Hind“ umbenannt.)

Drake aber nimmt nun Kurs Richtung Nordwesten. Nach den Verlusten



in der Magellanstraße sind von den 170 Männern, mit denen er Plymouth verlassen hat, nur noch 80 übrig; vier weitere verliert er bei einem Zusammenstoß mit Einheimischen. Am 5. Dezember erreicht er die chilenische Stadt Valparaiso. Und kann sich endlich um sein Kerngeschäft kümmern.

IM HAFEN DER STADT liegt die „Capitana“, ein spanisches Handelsschiff. Es hilft dessen Mannschaft nichts, dass sie die Engländer mit einem Trommelwirbel und der Einladung zu einem Fass Wein begrüßt: Drakes Männer springen an Bord, schleppen die Besatzung an Land, kapern die Fracht, plündern dann noch die Stadt. Mit dem erbeuteten Schiff sowie 24 000 Pesos Gold, einem

gekidnappten Lotsen und wertvollen Seekarten segeln sie davon – und haben mit einem Schlag nicht nur ihre gesamten Kosten amortisiert, sondern bereits Gewinn gemacht.

Die Schiffe der spanischen Kolonisten sind zu schwach, zu schlecht bewaffnet und zu schwerfällig, um die Angreifer wirksam zu bekämpfen. Und so setzen die Engländer ihre Plünderungsfahrt ungebremst, wenn auch zunächst wenig ertragreich, fort. Vor Arica erleichtern sie immerhin einen Frachter um eine üppige Ladung Silber, brennen ein zweites Schiff ab.

In Callao, dem Hafen von Lima, finden sie ein knappes Dutzend Schiffe leer vor – offenbar haben die Spanier die Fracht in Sicherheit gebracht. Doch da-

Mehrere Fahrten führen Drake in die Karibik. Den Einheimischen – hier das Treffen mit einem Stammesfürsten – begegnet der Pirat zumeist friedlich. Die Spanier jedoch müssen auch in der Inselwelt Westindiens unter seinen Plündерungen leiden



für erhält Drake in diesen Tagen Kunde von einem Frachtschiff namens „Nuestra Señora de la Concepción“, das gerade mit einer reichen Ladung Silber von Callao nach Panama aufgebrochen sei.

Ohne Verzug jagt er sein Schiff gen Norden. Überfällt nebenbei ein weiteres Frachtschiff, das seinen Weg kreuzt, und zwingt die Besatzung, ihr Gold und Silber herauszugeben. Lässt, um alle Verstecke zu finden, einen Gefangenen am Hals aufhängen, bis er fast erstickt; erst als der selbst angesichts des fast sicheren Todes nichts zu verraten hat, gibt Drake sich mit der Beute zufrieden.

Am 1. März, gegen neun Uhr abends, stellt er die „Concepción“ knapp nördlich des Äquators. Er lässt die Kanonen laden, seine Männer Rüstung anlegen

und zu den Waffen greifen. Das Achterschiff beschwert er mit wassergefüllten Weinfässern, um den Eindruck eines voll beladenen Handelsschiffs zu erwecken. Dann ruft er den Offizieren der „Concepción“ entgegen, die arglos auf die Freibeuter zusteuern: „Streicht die Segel!“

Der Kapitän der „Concepción“ glaubt an einen schlechten Scherz – da hört er schon das Schrillen einer Pfeife und den Stoß einer Trompete; ein Pfeilhagel und eine Salve aus Dutzenden Arkebusen jagen über das Deck. Kanonenkugeln treffen den Besanmast, stürzen ihn mitsamt dem Lateinersegel ins Meer.

Ein Trupp englischer Bogenschützen hat derweil in einem Beiboot die „Concepción“ umkurvt. Sie legen längsseits

1586 greift Drake den spanischen Kriegstützpunkt Santo Domingo mit zahlreichen Schiffen sowie bereits angelandeten Fußsoldaten an. Nach seinem Sieg brennt der Freibeuter einen Großteil des Ortes nieder, kann aber nur wenig Geld erbeuten

an und entern das nur leicht bewaffnete Schiff. Die Mannschaft überwältigen sie und sperren sie unter Deck; den Kapitänen schleppen sie auf die „Pelican“. Dann segeln beide Schiffe nach Nordwesten.

Die Beute überglänt alle Schätze, die Drakes Männer bis dahin gesehen haben. Sie finden Silberbarren, Gold und Münzen im Wert von über 400 000 Pesos (heute grob geschätzt 30 bis 60 Millionen Euro). Drake, ganz gewissenhafter Kaufmann, nimmt sich die Frachtliste vor und hakt die gewonnene Ware Posten für Posten ab. Dann fertigt er eine Quittung aus, um sie dem spanischen Kapitän zu überreichen.

Womöglich glaubt Drake selber, dass es nichts als *business* ist, was er betreibt. Eifrig spult er die vertrauensbildenden Maßnahmen ab, die der merkantile Verkehr erfordert. Jovial bewirkt er den gefangenen Kapitän und dessen Offiziere mit erbeutetem Salzfleisch und Fisch, dient ihnen ausgewählte Ware von früheren Raubzügen als Werbegeschenke an: Damenfächer, eine deutsche Muskete, eine Silberschüssel, in die er die Worte „Francisqus Draques“ hat gravieren lassen. Mit der Beflissenheit eines Verkäufers führt er sein Schiff vor, seine Schätze, seine Heldenataten. Und unterstreicht dabei immer wieder die Notwendigkeit freien Warenverkehrs.

Auch seine Angestellten tun ganz so, als seien sich Räuber und Beraubte im Grunde ähnlich: „Wir gaben dem Kapitän ein wenig Leinen und Ähnliches für seine Waren“, resümiert Schiffsprediger Fletcher, „und nach sechs Tagen verabschiedeten wir uns und schieden voneinander.“ Die „Concepción“ und ihre Besatzung setzen ihre Reise nach Panama fort – nur „etwas erleichterter als zuvor“, wie Fletcher lakonisch anmerkt.

Tatsächlich scheint kaum jemand Drakes Beutezüge als unerhörte Gewaltakte zu betrachten: Selbst Spaniens König Philipp II. hat sich offenbar damit abgefunden, die Untaten des Freibeuters, von denen ihm die Vizekönige von Peru und Mexiko in ihren Depeschen berichten, als Kollateralschäden des Welthandels zu betrachten. Philipp

einige Sorge ist, sie könnten womöglich in einen wahrhaften Krieg mit England ausufern – einen Krieg, den er sich angesichts aktueller Unruhen in den Niederlanden und Marokko, die sein Reich gefährden, nicht leisten kann.

Für Drake aber ist mit der Plünderei der „Concepción“ das Geschäftziel erreicht. Mit einigen kleineren Raubzügen an den Küsten von Panama, Guatemala und Mexiko lässt er sein Unternehmen geruhsam ausklingen. Jetzt gilt es nur noch, den Ertrag nach Hause zu schaffen. Doch auf welcher Route?

Der Weg zurück durch die Magellanstraße verbietet sich, da die Spanier inzwischen vermutlich ihre bewaffnete Präsenz vor Südamerikas Küsten verstärkt haben. Also bleibt ihm nur, quer über den Pazifik heimzusegeln.

Doch zunächst muss er die „Pelican“ überholen lassen und eine günstige Jahreszeit für die große Fahrt über den Stillen Ozean abwarten. Drake segelt entlang der Küste nach Nordwesten, auf der Suche nach einer ruhigen, vor den Spaniern sicheren Bucht. Vermutlich werden die fast menschenleeren Gestade der heute zu Mexiko gehörenden Halbinsel Baja California zu seinem Zufluchtsort.

Ende Juli 1579 verlässt die wiederhergestellte „Pelican“ die nordamerikanische Küste, erreicht nach rund 70 Tagen die mikronesischen Palau-Inseln – und strandet in der Nacht zum 9. Januar 1580 vor der Ostküste von Celebes an einem Riff.

Ausgerechnet auf der Heimfahrt hat Drake und seine Männer nun die Katastrophe ereilt. Was die spanischen Feinde nicht vermochten, hat die eigene Unaufmerksamkeit bewirkt: Die Reise der „Pelican“ scheint beendet.

Nichts hilft, um das Schiff wieder flott zu kriegen. Verzweifelt werfen Drakes Männer Kisten mit Gewürzen und Lebensmitteln über Bord, schließlich sogar mehrere Kanonen. Verzweifelt suchen sie in der Umgebung nach festem Grund für einen Anker, mit dessen Hilfe sie das Gefährt ins Freie ziehen können. Schließlich, als die Moral schon gefährlich sinkt, bestellt Drake in höchster Not bei seinem Prediger Fletcher einen Gottesdienst.

Es ist unwahrscheinlich, dass dem Piratenkapitän die christliche Religion viel bedeutet. Doch auf den Schiffen des Sklavenhändlers John Hawkins, wo man die Seeleute mit Peitschen zur Andacht

trieb, hat er gelernt, dass der Glaube geeignet ist, Disziplin zu erzeugen. Manchmal übernimmt er selbst die fromme Dressur, versammelt die Mannschaft an Deck, kniet eine Viertelstunde lang auf einem Kissen, die Augen stumm zum Himmel erhoben. Anschließend liest er eine Stunde lang Psalmen und singt zum Klang von vier Gamenen.

Die Predigt aber, die sein Angestellter an diesem 9. Januar hält, kann Drake nicht gefallen. Die klamme Lage der „Pelican“, lässt der Prediger durchblicken, sei womöglich eine Strafe für all die Untaten, die der „General“ und seine Mannschaft auf der Reise begangen haben – vor allem aber für den Justizmord an Thomas Doughty.

Zwar scheint der reuige Sermon Wirkung zu zeigen: Danach plötzlich aufkommenden Sturmes kann die „Pelican“ gegen 16 Uhr wieder Fahrt aufnehmen. Drake aber hält mit seinem Unwillen über die Bußrede nicht hinter dem Berg.

Doch wie bestraft man einen renitenten Gottesmann? Drake lässt ihn kurzerhand festbinden – und stößt ihn aus der Gemeinschaft der Gläubigen aus: „Hiermit exkommuniziere ich dich aus der Kirche Gottes“, giftet er, „und überantworte dich dem Teufel und seinen Engeln.“ Am Arm des Ausgestoßenen lässt er ein Schriftband befestigen, das der nur bei Todesstrafe wieder abstreifen darf: „Francis Fletcher, du falsches Schurke, der lebt.“

Immerhin verläuft nun der Rest der Fahrt weitgehend glatt. Die „Pelican“ kreuzt an Timor und Java entlang, umkurvt das Kap der Guten Hoffnung.

Am 26. September tauchen die Häuser von Plymouth wieder vor den Augen der Mannschaft auf, fast drei Jahre nach ihrem Aufbruch.

UND ENGLAND FEIERT den Heimkehrer. Allen voran natürlich Drakes Investoren, die einen Profit von 4700 Prozent verbuchen können: Den Gesamtwert der Beute schätzt der spanische Botschafter auf anderthalb Millionen Pesos.

Doch auch das Volk bejubelt den glorreichen Spanierfresser, widmet ihm Balladen und Huldigungen, lauert ihm auf der Straße auf, um einen Blick auf ihn zu erhaschen.

Nur diejenigen Kaufleute, die noch mit Spanien Handel treiben, jubeln nicht mit. Drakes drastische Methoden stören ihren eigenen Geschäftsbetrieb. Womöglich, fürchten manche, könnten die Iberer jetzt auf die Idee kommen, im Gegenzug britisches Eigentum zu konfiszieren: Manche Händler versuchen schon, sich mit Versicherungen gegen solche Verluste zu wappnen.

Die Spanier halten sich indessen zurück. Überlauter Protest wäre ein Eingeständnis der eigenen militärischen Schwäche, mit einem entschlossenen Freibeuter nicht fertig zu werden. Zwar versuchen sie halbherzig, einen Teil der Beute auf dem Rechtsweg zurückzuverlangen – denn immerhin haben Spanien und England ein Abkommen, das die Rückgabe geraubter Ware vorsieht. Doch in der Praxis haben sich die Engländer nie um den Vertrag gekümmert.

Und auch jetzt finden sie Tricks, Spaniens Verluste auf ein Minimum herunterzurechnen. Offenbar ist ein Großteil der Beute an der spanischen Steuer vorbeigeschmuggeltes Schwarzgut: nirgendwo registriert und somit kaum zurückzufordern. Zudem, erklärt die Königin kühl Philipps Botschafter, sei Spanien selber schuld: Die Behinderung englischer Geschäftsinteressen in der Karibik habe den Konflikt ja überhaupt erst ausgelöst.

Zwar hält sie sich an diplomatische Etikette: Scheinheilig spricht sie Drake einen förmlichen Tadel aus. Doch zugleich lädt sie ihn zu einer Privataudienz, damit er von seiner Reise berichten und seine Schätze vorführen kann.

In Hochstimmung erscheint Drake, Packpferde mit Gold und Silber im Schlepptau, vor der Königin. Er vertraut darauf, dass die Monarchin seine patriotischen Untaten zu würdigen weiß, so lange nur der Profit stimmt: Tatsächlich verdient die Krone rund 160 000 Pfund an Drakes Unternehmen; eine Summe, die fast dem gesamten jährlichen Staatshaushalt entspricht.

Sechs Stunden lang prahlt Drake vor seiner Königin. Die beschließt, um die Spanier nicht zu reizen, die Höhe der Beutegeheim zu halten – und streut die Sage, Drake habe so gut wie nichts von seiner Reise mitgebracht. Die genaue

Route der Fahrt wird zum Staatsgeheimnis, auf dessen Verrat die Todesstrafe steht. Ein Bericht über die Weltumsegelung fällt der Zensur zum Opfer. Und das Reisetagebuch, das Drake der Queen überreicht hat, wird nie mehr gesehen.

Aber auch ohne solche Details taumelt sein Ruhm dem Höhepunkt entgegen. Am 4. April 1581 schlägt Elisabeth ihn an Bord der „*Pelican*“ zum Ritter. Das Schiff ist geschrubbt und geschrückt, die Schäden der Reise sind repariert, Flaggen wehen; das königliche Wappen prangt auf Seidendamast. Köche haben ein erlesenes Bankett zubereitet; Drake, seine Frau Mary und seine Diener haben sich eigens für den Anlass neu in Schale geworfen. Schaulustige drängen sich am Kai.

In Begleitung des Marquis de Marchaumont, eines Gesandten aus Frankreich, schreitet die Queen über die Gangway. Elisabeth delegiert die Ehrung an den Diplomaten, mit dessen Land sie gern ein Bündnis schließen möchte: Sie reicht das Schwert an Marchaumont weiter. Gehorsam legt der Marquis dem knienden Kapitän die vergoldete Klinge auf die Schulter.

Das ist der größte Moment im Leben des Selfmademan Drake. Jetzt ist er ein Held und einer der reichsten Männer des Landes. Jetzt geht er bei Hof ein und aus, kann der Königin teure Geschenke machen, so eine smaragdstarrende Krone und ein mit Diamanten besetztes Kreuz. Kann stolz die Augen niederschlagen, wenn sie ihn zärtlich „mein Pirat“ nennt.

Seine Rechtschaffenheit steht jetzt außer Zweifel. Er lässt sich zum Bürgermeister von Plymouth wählen, wird Abgeordneter im Parlament. Er diversifiziert sein Portfolio, investiert jetzt außer in Seehandel auch in Mühlen und Wasserbau, Immobilien, Grundbesitz.

Sein wichtigstes Kapital aber sind jene 1046 Tage, die ihn als zweiten Kapitän nach Juan Sebastián Elcano (einem Gefolgsmann Magellans) überhaupt um die Welt geführt haben. Jenes Abenteuer, das Englands jungem Expansionsdrang ein triumphales Symbol geliefert hat. Jenes „Musterstück der freien Marktwirtschaft“, wie es der Anglist Ulrich Suerbaum in seinem Werk über das Elisabethanische Zeitalter deneinst nennen wird.

Denn tatsächlich erlebt jetzt Englands Fernhandel einen unerhörten Aufschwung. Mit ihren modernen und schwer gerüsteten Schiffen setzen sich Elisabeths Kaufleute auf allen Märkten durch. Engländer verschiffen russische Pelze, Wachs und Hanf; orientalische Gewürze, chinesische Seide, Elfenbein und Edelsteine, holen bald auch Kabeljau aus Neufundland und aus Virginia Tabak. Drake selbst schlägt Elisabeth eine Korporation zur Ausbeutung der neuen Weltteile auf der Südhalbkugel vor – zehn Prozent der Erträge sollen an Drake gehen, ein Fünftel der Gold- und Silberschätze an die Queen.

Zwar bleibt das Unternehmen in der Projektphase stecken, doch nun schwingt sich Drake, getragen vom Wohlwollen der Königin, vom Unternehmer zum staatstragenden Strategen auf.

Denn noch sind die Flotten der europäischen Mächte zu schwach, um erfolgreich Seekriege führen zu können: Kein Reich verfügt über mehr als ein paar Dutzend Kriegsschiffe. Daher sind die Herrscher auf Freibeuter angewiesen, die sich von Outlaws der Meere zu effektiven Streitkräften entwickelt haben.

Als nun 1587 neue Gerüchte von einer spanischen Invasion das Inselreich erreichen, führt Drake im Auftrag der Queen einen Präventivschlag gegen Philipps Flotte im Hafen von Cádiz, zerstört rund 25 Schiffe mitsamt Ausrüstung und Proviant. Und als 1588 die spanische Armada tatsächlich auf Englands Küste zusteuer, ist er wieder dabei, um den Feind abzuwehren. Zwar wagt die Königin nicht, den Unberechenbaren mit dem Oberkommando zu betrauen, und es ist auch nicht belegt, dass er bei den Kämpfen eine größere Rolle gespielt hat – doch allein sein Name reicht aus, um die Spanier in Angst zu versetzen.

Allerdings muss die Queen jetzt erfahren, was es heißt, den Krieg an die Freibeuter auszulagern. Denn auch im patriotischen Hauen und Stechen bleibt Drake vor allem Geschäftsmann: So ignoriert er hochgemut einen Befehl seines Großadmirals, die englische Flotte ins Kielwasser der angreifenden Armada zu führen. Lieber plündert er schnell noch das andalusische Flaggschiff „*Nuestra Señora del Rosario*“ – und der Erfolg gibt



ihm recht: Das Schiff erweist sich als die einträglichste Prise des gesamten Unternehmens.

DRAKE IST NICHT der einzige Freibeuter, der in diesen Jahren zum Schreckgespenst für die Iberer wird. Englische Piraten greifen sie in der Karibik wie in der Biskaya an. Und so schätzt man, dass in den verbleibenden 16 Jahren des Englisch-Spanischen Kriegs jedes Jahr 100 bis 200 Kaperexpeditionen von England aus in See stechen und die Spanier um Güter und Erpressungsgelder im Wert von durchschnittlich 150 000 bis 300 000 Pfund erleichtern.

Als 1589 die Idee eines Angriffs auf Lissabon aufkommt (seit 1580 werden Spanien und Portugal in Personalunion

regiert), um auch die Reste der vor England zurückgeschlagenen Armada zu zerstören, siegt in Drake erneut der Unternehmer über den Patrioten: Da die Königin nicht die Gesamtkosten des Coups tragen will, treibt er den Überfall auf eigene Rechnung voran. Er selbst schießt mindestens 2000 Pfund zu und sucht für den Rest der Summe nach Investoren – die natürlich auf Rendite nicht verzichten wollen.

Damit lässt sich vielleicht erklären, dass Drake die Zerstörung der Armada um zwei Wochen aufschiebt, um erst noch die Hafenstadt La Coruña zu plündern, die auf dem Weg liegt.

Doch diesmal steht seine Gier dem erfolgreichen Abschluss der Aktion im Weg: Er erbeutet nur ein paar Tausend

Weil die meisten Details von Drakes Kaperreisen aus politischen Gründen geheim bleiben, bilden sich rasch Legenden. So erzählt man sich, er sei bis an die Westküste der heutigen USA gelangt und habe dort – von Indianern gehuldigt (oben) – Land für England in Besitz genommen. Tatsächlich aber erreicht er wohl nur das spätere Mexiko



Waffen, Zwieback, Trockenfisch und Wein – dafür scheitert sein anschließender Angriff auf Lissabon, weil die Spanier inzwischen genug Zeit gehabt haben, ihre Verteidigung zu verstärken.

Am 8. Juni machen sich die Engländer unverrichteter Dinge auf den Rückweg. Von 19 000 Soldaten und 4000 Seeleuten bleiben 11 000 Mann auf der Strecke.

„Im Herzen war Drake noch immer Pirat“, resümiert der Historiker Harry Kelsey. „Er beherrschte die Einnahme schwach verteidigter Städte, er wusste, wie man Handelsschiffe überrascht und

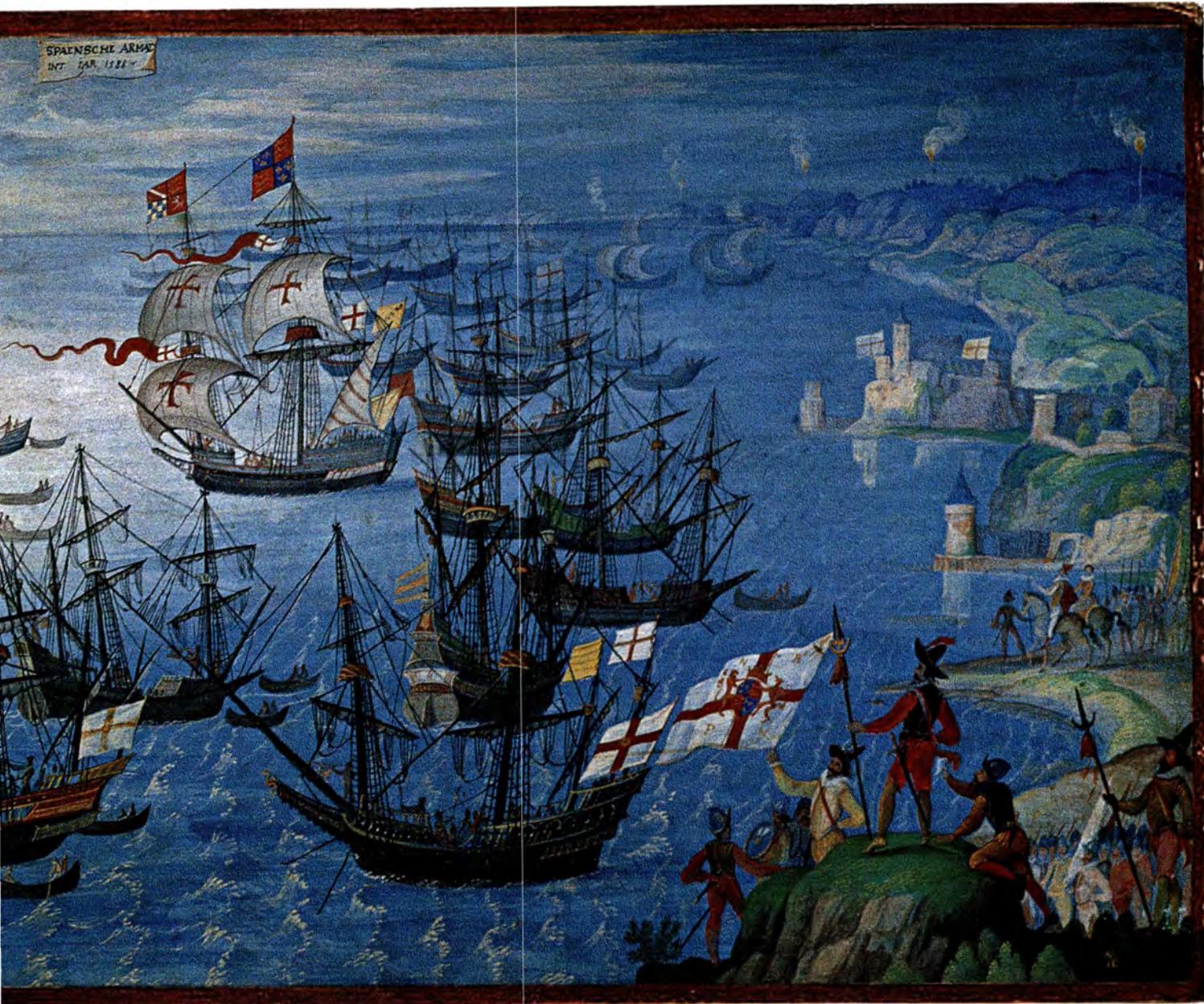
leicht bewaffnete Schatzschiffe angreift. Aber er hatte kein Interesse an einer längeren Schlacht mit einer großen Armee, wenn es keine Hoffnung auf Plünderung oder Lösegeld gab.“

Jetzt entzieht die Königin dem Freibeuter ihre Gunst. Der Kronrat leitet sogar ein Untersuchungsverfahren gegen ihn ein, das jedoch im Sande verläuft.

Drake zieht sich in die Politik zurück, gründet eine Stiftung für kriegsversehrte Seeleute. Er wird alt und müde; sein Bart ergraut, und sein Haar fällt aus.

Erst 1595 darf er wieder auf Raubzug aufbrechen – noch einmal mit Unter-

Wie andere Herrscher setzt auch Elisabeth I. ihre Freibeuter bei großen Seeschlachten ein. Deshalb kämpft Drake mit, als die Engländer (oben rechts) 1588 die spanische Armada im Ärmelkanal zurückschlagen. Eine entscheidende Rolle spielt er dabei jedoch nicht. Auch dank der Piraten nimmt Englands Einfluss auf den Weltmeeren um 1600 stetig zu



stützung der Königin, die 30 000 Pfund und sechs ihrer eigenen Schiffe investiert. Noch einmal fährt er mit seinem alten Kompagnon John Hawkins. Und noch einmal geht es nach Westindien, wo er 20 Jahre zuvor leichte Beute gemacht hat.

Doch inzwischen haben die Spanier ihre Verteidigung verstärkt. Bei Drakes Angriff auf Puerto Rico schießen sie dem

Kapitän den Stuhl unter dem Leib weg. Der Anmarsch der Engländer auf Panama bleibt im Dschungel stecken; vor Nicaragua dezimiert eine Ruhr-Epidemie die Mannschaft. Auch Drake steckt sich an: Als die Flotte die Heimreise antritt, liegt er im Sterben.

Die Flüche, die der 55-Jährige im Todeskampf ausstößt, wagt keiner der Anwesenden mitzuschreiben. Noch einmal ruft er nach seiner Rüstung, um „wie ein Soldat“ zu sterben.

Am 28. Januar 1596, die Schiffe liegen gerade vor dem panamaischen Portobello, erliegt er seiner Krankheit. Der Tote wird in einen Bleisarg gelegt und unter Salutschüssen und Trompetenklagen dem Meer übergeben.

Drake hinterlässt keine Kinder, keine engen Freunde. Nur das Familienwappen, das ihm die Königin nach dem Ritterschlag verliehen hat, bleibt: Es trägt den lateinischen Schriftzug „*Sic parvis magna*“ – „So entsteht aus Kleinem Großes“.

Es ist die Devise eines höchst ehrgeizigen Wirtschaftsmenschen, dem die Mehrung seines Vermögens alles bedeutete. Und klingt fast wie ein Leitsatz der kapitalistischen Ökonomie. □

Literaturempfehlungen: Harry Kelsey, „Sir Francis Drake: The Queen's Pirate“, Yale University Press: gute Biografie, die gängige Legenden korrigiert. John Hampden (Hg.), „Sir Francis Drake – Pirat im Dienst der Queen“, Erdmann: Sammlung von Zeitzeugenberichten.

Jörg-Uwe Albig, 53, gehört zum Redaktionsteam von GEOEPOCHE.

RAUB unter

Keine Region der Welt verspricht im 17. Jahrhundert so reiche Beute wie die Karibik:

Pflanzer ihre kostbaren Waren. So werden die karibischen Inseln zur



PALMEN

Auf dem Meer kreuzen die spanischen Silberfлотten, in den Städten verladen die
Heimat der legendärsten Piraten aller Zeiten

von CHRISTOPH KUCKLICK



Piraten vor Panama:
1671 machen sich rund
1500 Freibeuter durch
dichten Dschungel auf,
um die reiche spanische
Provinzhauptstadt an-
zugreifen. Nie zuvor
haben sie eine größere
Streitmacht versam-
melt (Stich, 17. Jh.)

G

UT 25 MEILEN
VOR PANAMA,
25. JANUAR 1671

Was hat das noch mit Piraterie zu tun? Ein Elend ist es, eine unwürdige

Plackerei. Seit sechs Tagen hacken sich die Männer durch den Dschungel der Landenge im Herzen des spanischen Kolonialreichs in Amerika. Seit drei Tagen haben sie nichts mehr gegessen, ihre Gegner, diese spanischen Feiglinge, haben sich kein einziges Mal gestellt, und nun murren die Männer. Liegt Kapitän Henry Morgan, der doch ein feines Gespür hat für reiche Beute, diesmal vielleicht falsch? Verlässt ihn hier sein Glück?

Es soll doch der größte Raubzug der Karibik werden. Mehr als 1500 Piraten, fast alle also, die es in diesen Jahren in der Region gibt, haben sich von den Pirateninseln Tortuga und Jamaika aus aufgemacht, um Morgans verwegenum Plan zu folgen: Panama zu erobern, die Kapitale von Spanisch Zentralamerika! Eine prächtige Stadt, bislang noch un-geplündert, in der das Silber aus den Minen Südamerikas anlandet.

Es wäre ein Coup für die Ewigkeit. Nie haben Piraten in der Neuen Welt eine größere Streitmacht gebildet, nie werden sie eine mächtigere stellen.

Und dann das: Der Fluss Chagres, den sie in flachen Kanus hinauffahren wollten, um gegen die verheißene Stadt zu ziehen, ist nahezu ausgetrocknet. So müssen anderthalbtausend Piraten durch den Dschungel marschieren, barfuß die meisten, und einen Pfad schlagen in die Wand aus Stachelgestrüpp und Mangroven, aus Schlingpflanzen und Giftranken. Sie versinken in Sümpfen, werden zerfressen von Mücken und Egeln, Dornen zerfetzen ihre dünnen Hemden, die Musketen setzen Rost an.

Viele sind erfahrene Soldaten, eher Landkämpfer als Seeräuber. Darin unterscheiden sich diese Bukaniere von den Piraten anderer Regionen: Zwar kapern sie auch Schiffe, doch am liebsten plündern sie Städte. Ein paar Tagesmärsche machen ihnen nichts aus.

Aber dieser Hunger! Morgan hat auf Proviant verzichtet, er wollte Wild schie-

ßen im Urwald, Affen, Schweine, Leguane, immerhin sind seine Männer die besten Schützen der westlichen Hemisphäre. Doch wenn eine tausendfüßige Armee durch den Wald trampelt, dann flüchtet die Nahrung meilenweit.

Und die Spanier, diese versoffenen Papisten, diese gehörnten Feiglinge, diese schamlosen Hunde – fluchen können die ausgezehrten Piraten wie eh und je –, trauen sich nicht zu kämpfen, sondern hinterlassen verbrannte Erde: Seit 50 Meilen sind ihre Posten geräumt, die Hütten verbrannt, die Speicher geleert.

Einmal finden die Piraten Mais, den sie roh verschlingen, einmal Ledertaschen, die sie zerschneiden, in Wasser aufweichen, rösten und essen, einmal 16 Krüge Wein, den einige in sich hineinstürzen – und einen Tag lang kotzen.

Und Panama? Nicht mehr weit – aber vielleicht unerreichbar. Zwei weitere solcher Tage, so mag Morgan fürchten, und die Männer meutern.

TORTUGA, UM 1630

Noch bevor die blutverkrusteten Männer ihreschmalen Kanus in den Hafen von Basse-terre paddeln, einer Ansammlung aus einfachen Lehmhäusern, fällt über die Warten- den am Strand der Gestank von Tierkadavern, Schwarzpulver, Schweiß sowie dem ranzigen Schweineschmalz, das sich die Jäger aufs Gesicht schmieren, um die Mückenschwärme abzuwehren.

Ihre Gesichter umfließen lange Haare und Bärte, ungekämmt und ebenfalls voller Tierfett. Rinder- und Schweineblut hat die Fasern ihrer Leinenhemden und Baumwollhosen verklebt.

Sie tragen randlose Hüte mit langem Schirm und – falls man so sagen darf – maßgeschneiderte Schuhe aus Tierhaut, die sie sich gleich nach dem Häuten um die Füße binden und aushärten lassen.

An ihren Gürteln aus Krokodilleder hängen mehrere Messer und Taschen für Munition, und in der Hand hält jeder Jäger eine Muskete, mannhoch und lieb- bevoll gepflegt.

Immer mehr solcher Trupps landen auf Tortuga an, einer winzigen Insel nördlich von Hispaniola, nur knapp 38 Kilometer lang und kaum sieben Kilometer breit. Engländer und Franzosen streiten um das harte, steinige Eiland. Zu den besten Zeiten leben hier 1000 Menschen, aber in den 1630er Jahren sind es weitaus weniger Bewohner, die die wilden, blutverschmierten Gesel- len begrüßen, in deren Booten wichtige Güter Tortuga erreichen.

Aus den Kanus zie- hen die Jäger einen Teil ihrer begehrten Ware: hartes, braunes Trockenfleisch, das in Wasser weich und köstlich wird und das sie *boucan* nennen. Es ist ein indianisches Wort und bezeichnet die Methode, mit der sie das Fleisch auf ei- nem hölzernen Gestell räuchern, bis es halt- bar ist und als Proviant auf Schiffen dient.

Daher haben diese Männer, allesamt Pi- raten, ihren französi- schen Namen: *bouca- niers*. Die Engländer machen daraus *bucca- neers*, und die Nach-

welt wird sie später zu Helden der Ka-ribik verklären, zu Freiheitskämpfern gegen die spanische Krone.

Dabei sind diese Räuber der Meere weitaus interessanter als Helden, weil deutlich widersprüchlicher: gewitzt, ver- gnügungssüchtig, unfassbar bestialisch. Auf eigene Faust unterwegs, oder in staatlichem Auftrag. Söhne ihrer Zeit – und dieser zugleich weit voraus.

Denn sie mögen zwar Tyrannen der See sein, zugleich aber sind sie erstaun- liche Demokraten: Niemand herrscht über sie, dem sie nicht ihre Stimme ge- ben. Bald werden sie sich „Brüder der



HENRY MORGAN

Der Pirat, der später zum Admiral ernannt wird, raubt im Auftrag der englischen Krone. Schließlich wird ihn der König sogar adeln und zum Vizegouverneur erheben. Er stirbt 1688 als reicher Mann

Küste“ nennen. Und vielleicht ist diese Egalität der einzige Lichtblick in der dunklen Welt der Karibik.

Am Ende werden die Bukaniere die Macht des Spanischen Weltreichs herausfordern. Allerdings sind die Spanier selber daran schuld, dass sich die Jäger auf Tortuga festsetzen.

Anfang des 17. Jahrhunderts blüht das Schmuggelgeschäft zwischen englischen, französischen und niederländischen Kauffahrern und den spanischen Siedlern im abgelegenen Norden Hispaniolas, jener großen Insel, die nur ein schmaler Streifen Meer von Tortuga trennt. Um dem Treiben ein Ende zu setzen, verjagen die spanischen Kolonialherren ihre untreuen Untertanen und zerstören deren Dörfer.

In dieses verlassene Land strömen in den 1620er Jahren Gesetzlose und Gescheiterte, Schiffbrüchige und entflohe-ne Sklaven, Handwerker und Landlose, und beginnen, die Herden verwilderter Rinder und Schweine zu jagen. Vor den nun folgenden Angriffen der Spanier flüchten sie auf die schwer zugängliche Insel vor der Küste Hispaniolas.

Auf Tortuga sammelt sich der Bodensatz der Neuen Welt. Der Sprengsatz. Aus diesem Reservoir an blutgetränkten Männern, darunter erfahrene Seeleute, rekrutieren sich die Piraten der Karibik. Ein halbes Jahrhundert lang plündern sie von ihrem schroffen Eiland aus die Region.

Stets pendeln sie zwischen Land und Meer, versuchen sich zwischen Raubzügen als Siedler oder gehen zurück zur Rinderjagd, nur um bald wieder in See zu stechen. Eine amphibische Truppe.

Sie verwüsten nahezu jeden spanischen Ort in der Karibik, oft mehrfach, weil die spanische Kolonialmacht nicht stark genug ist, das ausgedehnte Reich zu schützen – bis auf wenige große Städte wie Havanna auf Kuba und Cartagena im heutigen Kolumbien.

Zudem erhalten die Piraten für ihre Angriffe meist den Segen anderer europäischer Mächte, die sich im Kampf gegen die Spanier in der Neuen Welt festsetzen wollen: England, Frankreich,

die Niederlande. Seeräuber im Staatsauftrag.

VOR PANAMA, 26. JANUAR 1671

Die Strategie der Spanier erscheint genial: die Piratentruppe auszuhungern. Nur ist es keine Strategie, sondern pure Angst. Eigentlich sollten die spanischen Soldaten – indianische Hilfstruppen zu-meist, kaum mehr als 200 Mann – die Angreifer entlang des Flusses Chagres in Hinterhalte locken, aus dem Wald angreifen und so Morgans Truppe nach und nach zermürben, aufreiben.

Doch kaum einer der Verteidiger hat Kampferfahrung. Ihre Ausrüstung ist schlecht, nicht einmal jeder zweite hat eine Schusswaffe. Als Späher von der enormen Übermacht der Piraten berichten, fliehen sie einfach.

Der Gouverneur von Panama, Don Juan Perez de Guzmán, liegt zu dieser Zeit, vom Fieber einer tropischen Krankheit geschüttelt, im Bett und rätselt, wie er die reiche Stadt verteidigen soll. Boten haben die Nachrichten von den vorrückenden Piraten verbreitet.

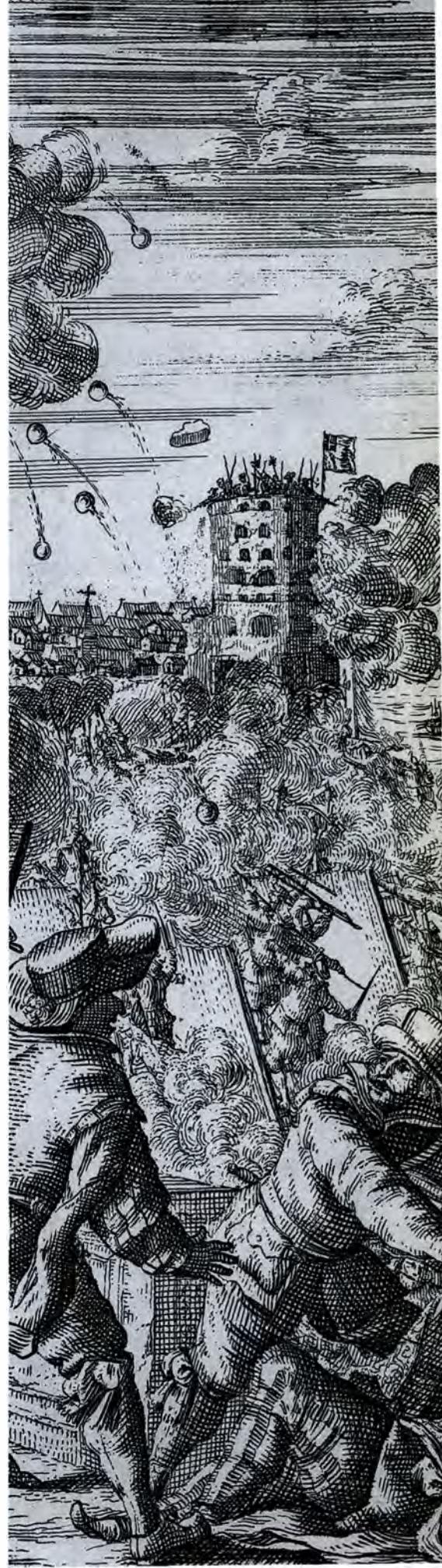
Panama-Stadt besitzt keine Mauern und nur ein paar Kanonen. Schon flüchten die Frauen und Kinder auf Schiffe, die auch die Schätze der Metropole in Sicherheit bringen sollen. Wenigstens bleiben die männlichen Bürger zurück – auch wenn kaum einer von ihnen je eine Waffe gehalten hat –, um die Miliz der Stadt zu unterstützen, die aber nicht kampferfahren ist. Zu lange schon lebt Panama in Frieden und hat versäumt, eine gute Verteidigung aufzubauen.

Die Weltmacht Spanien: Hier ist sie ein Riese ohne Muskeln.

Und weil es die spanischen Patrouillen nicht schaffen, auch nur einen einzigen Piraten zu fangen und zu foltern, damit er Pläne und Stärke der Angreifer verrät, ahnt Don Juan nicht einmal, dass jetzt der ideale Moment wäre, die geschwächten Eroberer anzugreifen. Dass jetzt seine große Stunde schlagen könnte.

Er lässt stattdessen Messen lesen und schwört die demoralisierte Bevölkerung auf Widerstand ein. Als Zeichen seiner

Die Verteidiger von Panama haben den Piraten wenig entgegenzusetzen: Nach nur zwei Stunden ist die Schlacht vorüber. Im Moment der Niederlage sprengen die Spanier ihre Stadt in die Luft – und lassen nur Ruinen zurück





Hingabe lässt Don Juan sein Hab und Gut an Kirchen und Klöster verteilen – fast 30000 Pesos, ein erstaunliches Vermögen für einen Beamten, der nur wenige Jahre zuvor nahezu mittellos nach Panama gekommen ist.

Und im Dschungel träumen die Piraten von reicher Beute.

TORTUGA, SEPTEMBER 1668

Dieser Triumph, nach großem Raub einzulaufen in den Hafen der Pirateninsel! Manche, die 1671 mit Henry Morgan gegen Panama ziehen werden, haben es schon auskostet, so wie jetzt nach Morgans raffiniertem Feldzug gegen Portobello, eine Stadt an der Nordküste Panamas, der jedem Beteiligten knapp 600 Pesos einbringt (ein guter Sklave ist schon für 100 Pesos zu haben), der ertragreichste Feldzug seiner Zeit.

Wenn die Schiffe im Hafen von Basseterre sich mit Musketensalven ankündigen, dann schießt die Gier und die Sünde in die Tavernen aus Lehm und Palmlättern. Die Wirte stechen die Weinfässer an, setzen Rumpunsch auf und töten Schildkröten im Dutzend; die Piraten lieben das Fleisch, das gegen Geschlechtskrankheiten helfen soll, auch wenn das Fett den Urin grasgrün färbt.

Die Prostituierten raffen die Röcke, sofern sie welche tragen, und ehemalige Sklavinnen legen ihre Blusen ab, denn sie wissen, wie spendabel dieser Anblick die Piraten macht.

Dann taumeln sie an Land, die Helden des Raubes, mit zerrissener Kleidung, mager nach der langen Entbehrung auf Beutefahrt, von schorfigen Wunden gezeichnet, manche verstümmelt – aber auf ihren Schultern schleppen sie Säcke voll mit Silber-Pesos, Schmuck und den goldenen Kreuzen, die sie von den Altären gerissen haben.

Auch die Sklaven, die sie unterwegs entführt haben, versilbern sie bei den Händlern, die sie weiterverkaufen an Bauern und durchreisende Schiffsbesat-

Wer in die Hände der Piraten gerät, hat wenig Hoffnung auf Gnade: Hier reißt der französische Raubfahrer l'Ollonais einem Gefangenen das Herz heraus und schlägt damit einem anderen ins Gesicht

Die Piraten wählen ihren ANFÜHRER immer selbst

zungen – ein exzellentes Geschäft, denn es ist billiger, Sklaven zu kaufen und in kurzer Zeit zugrunde zu richten, als sie über Jahrzehnte zu ernähren: Auch Tortuga gehört zur karibischen Ökonomie der Gewalt.

Aber nur, wer das Sterben so gut kennt, kann das Leben so rücksichtslos feiern. Und so saufen sich die Piraten um Kopf und Kragen, sie würfeln und spielen, sie huren und verprassen umso mehr Geld, je obszöner und unflätiger die Prostituierten reden, das gilt als Qualitätsmerkmal von „Knackarsch-Jenny“, „Salzfleisch-Peg“ oder der „Skrupellosen Nan“, wie die Damen sich nennen: Kein Einfall, keine Praktik ist ihnen zu abwegig. Von einer Schiffsscrew weiß man, dass nach drei Tagen an Land alle vom Tripper befallen waren.

Zwar gibt es auch Männer, die nach einem Raubzug zu ihren Frauen auf die kleinen Höfe von Tortuga und Hispaniola zurückkehren, auf denen Sklaven oder Vertragsknechte Tabak anbauen, Kartoffeln und Gemüse und zuweilen Indigo, doch sie bilden eine kleine Minderheit: Die meisten Seeräuber sterben arm. Keiner rechnet mit einer Zukunft – warum also sich mäßigen?

Der französische Gouverneur von Tortuga, Bertrand d'Ogeron de La Bouere, betrachtet das zuchtlose Treiben mit Nachsicht. Erst neun Jahre zuvor haben die Franzosen, in Absprache mit London, die Insel endgültig in Besitz genommen. Nun verdient Ogeron an jedem Glas Brandy, an jedem Fass Wein. Er macht Tortuga, mehr noch als seine Vorgänger, zu einem Zentrum der Piraterie; nur das englische Port Royal auf Jamaika kann an Lasterhaftigkeit mithalten.

Ogeron sorgt dafür, dass sich die Räuber wohl und sicher fühlen auf der Insel, das ist durchaus im Interesse der französischen Krone. Paris will, wie England und die Niederlande auch, Kolonien gründen in der Karibik, um Handel zu treiben, begehrte Rohstoffe wie Zucker und Tabak anzubauen und

um den Bevölkerungsdruck im eigenen Land zu mildern. Die Piraten helfen beim Kampf gegen die Spanier, und sie schützen ein Inselchen wie Tortuga.

Dass sich Seeräuber in einsamen Buchten herumdrücken müssten oder abgelegene Atolle aufzusuchen – in der Karibik des 17. Jahrhunderts ist das völlig unnötig. Stolz schreiten, nun ja: torkeln sie über die Wege Tortugas, sie werden bewundert, sie sind Teil der Wirtschaft, sie sind eine anarchische Macht. Und diese Insel ist ihre Heimat.

KURZ VOR PANAMA, 27. JANUAR 1671

Sind die Spanier wirklich so dumm? Haben sie denn überhaupt keine Strategie?

Als die Piraten einen Hügel hinabsteigen, den Pazifik bereits im Blick, eröffnet sich vor ihnen ein wundersamer Anblick: eine Weide voller Rinder, Pferde und Maulesel! Die Spanier haben schlicht versäumt, die Tiere zu vertreiben. Ihr größter Fehler. Da weiß Henry Morgan, dass sein Glück ihn doch nicht verlassen hat.

Er muss seinen Männern keinen Befehl erteilen, sofort stopfen sie ihre Musketen und schießen die Tiere. Grillfeuer lodert auf, „das Fleisch hatte kaum Zeit, heiß zu werden, bevor es die Piraten abzunagen begannen“, erinnert sich später einer der Beteiligten, „Blut lief ihre Wangen hinab.“ Morgan befiehlt Rast, als erfahrener Kapitän weiß er die Männer zu handhaben.

Wann und wie er in die Karibik kam, ist so unbekannt wie bei den meisten Piraten, vielleicht als englischer Soldat,

vielleicht als Vertragsknecht, verpflichtet für einige Jahre auf den Plantagen von Barbados zu arbeiten.

Irgendwann im Jahr 1665 jedenfalls erscheint er im jamaikanischen Port Royal, sonnengebräunt, bärtig wie alle, offenbar bei Beutefahrten wohlhabend geworden. Bald gelingen ihm einige der größten Raubzüge der Zeit: Er segelt mit einer kleinen Flotte von Piraten zum mexikanischen Campeche und überfällt es, er stürmt Maracaibo im heutigen Venezuela und Granada in Nicaragua, einige der größten Städte der Karibik, und natürlich Portobello – dieser Coup macht ihn legendär.

Beute ist die Währung der Kapitäne. Wer seine Männer gut versorgt, dem strömen neue zu. Piraterie ist ein Geschäft, das auf gutem Ruf beruht, ein gnadenloser Markt: Denn nur den besten Anführern, die regelmäßig reiche Beute machen, schließen sich die Räuber an.



FRANÇOIS L'OLLONNAIS

Der Franzose ist selbst für einen Piraten ungewöhnlich grausam: Seine Opfer zerhackt er, schlitzt ihnen die Haut auf oder verbrennt sie bei lebendigem Leib

Außer Morgan gibt es noch eine Handvoll weiterer bekannter Kapitäne. Den charmanten Laurens de Graff aus Holland etwa, groß, blond und wagemutig, der legendär wird, weil er eine Fregatte der spanischen Armada kapert und 120 000 Pesos er-

beutet, der Sold für die Garnisonen von Puerto Rico und Santo Domingo. (Den

schwer verletzten spanischen Kapitänen lässt de Graff von Chirurgen der Piraten

versorgen – eine seltene Geste.)

Oder François l'Ollonais aus Westfrankreich, der sogar unter Piraten den Ruf hat, ungewöhnlich grausam zu sein. Gern hackt er Gefangene vor aller Augen in Stücke, einem soll er das Herz bei lebendigem Leib herausgeschnitten, daran geknabbert und es einem anderen Gefangenen ins Gesicht geschleudert haben. Er stirbt so, wie er gemordet hat: Vor der Küste Panamas fangen ihn

Indianer, die ihn in Stücke schneiden, rösten und schließlich verspeisen.

Und dann ist da noch der Niederländer Piet Heyn. Zwar gehört er nicht zu den karibischen Bukanieren, sondern steht in Diensten der Niederländischen Westindien-Kompanie, dennoch gilt er als unerreichtes Vorbild: Als einziger Freibeuter gelingt es ihm, vier Galeonen der spanischen Silberflotte zu kapern, im Jahr 1628. Die größte Beute aller Zeiten, der schwerste Schlag gegen Spanien.

Morgan will diesen Schlag nun überbieten: Mit etwas Glück ist Panama-Stadt voller Silber aus den Minen Perus.

Nach der Mittags-
hitze befiehlt er den
Aufbruch.

TORTUGA, 1668

Vom Süden steigt das grüne, fruchtbare Terrain erst sanft, dann zunehmend steil und zerklüftet an bis zum höchsten Punkt, dem Morne Monde auf 464 Meter, der die Insel nach Norden weitgehend abriegelt und daher leicht verteidigen lässt. Der Buckel sieht aus wie ein Schildkrötenpanzer und hat der Insel ihren Namen gegeben: Île de la Tortue, Isla de la Tortuga, Schildkröteninsel.

Etwa 25 Siedlungen liegen hier verstreut, kleine Gehöfte, winzige Hütten, mit Palmläppern bedeckt, darum Felder, selten Plantagen. Am Hang, 300 Meter über dem Hafen, steht das größte Haus der Insel, das dem Gouverneur gehört; aber auch diese *case* besteht bloß aus Flechtwerk und Lehm.

Steinhäuser sind eine Seltenheit in der Karibik dieser Tage, nicht einmal der acht Meter hohe Wachturm von Tortuga ist gemauert, nicht die einzige Kirche und auch nicht das Gefängnis, das ein früherer Gouverneur errichten ließ. Er hat es als „Fegefeuer“ bezeichnet, weil die Verurteilten von dort in die „Hölle“ hinabstiegen, zu einer Ma-



MARY READ

Eigentlich sind Seeräuber Männer – doch die Engländerin bricht mit den Gepflogenheiten. Ihre kurze Laufbahn als Piratin endet 1720: in einem feuchten jamaikanischen Verlies

Besonnenheit zu bringen“, notierte ein Zeitgenosse. In Wirklichkeit aber waren es vermutlich verstoßene Kinder und beklagenswerte Bettlerinnen, die man von der Straße geklaubt hatte.

Sie kamen in eine harte, gewalttätige Welt. Viele der europäischen Neusiedler sterben schon bald an Malaria, Gelbfieber oder Typhus, an Syphilis oder Tripper, an Parasiten oder Würmern.

Die härteste Arbeit verrichten die Sklaven, die sich einige, aber nicht alle Siedler leisten können. Kein Gesetz schützt sie. Wer zu fliehen versucht, dem werden die „Beine geschnitten“, also die Sehnen durchtrennt, oder die Ohren

schine, die sie angeblich zermalmt wie eine Zuckerrohrpresse.

Weil die Piraten ihre Beute hier umschlagen, bei den Huren und Kneipiers, aber auch bei den Händlern im Hafen von Basseterre, die Schmuck ankaufen oder Sklaven, können rund 1000 Leute auf Tortuga leben – sie bilden die karibische Gesellschaft in Miniaturformat:

Pflanzer, Handwerker, Kaufleute, dazu afrikanische Sklaven und französische Vertragsknechte, Indianer und Kinder und sogar eine größere Anzahl Frauen – ein wichtiges Argument, um weitere Siedler anzulocken.

Als eine seiner ersten Amtshandlungen hatte Ogeron 1665 nach seiner Ernennung zum Gouverneur einen Bettelbrief nach Frankreich gesandt, und tatsächlich kam bald eine Schiffsladung von 50 Frauen, eine Sensation: „charmante Kreaturen, schüchterne Waisen, um die arroganten, rebellischen Männer zur

abgesäbelt, viele werden zu Tode geprügelt. Mord ist beiläufige Routine. Im Durchschnitt ist acht Jahre nach ihrer Ankunft in der Karibik die Hälfte aller dorthin entführten Sklaven tot.

Wenig besser ergeht es den Vertragsknechten, die sich in Frankreich verkauft in der Hoffnung auf ein besseres Leben oder weil ihre Eltern mit ihnen Schulden begleichen. Mindestens drei, manchmal sieben Jahre werden sie wie Sklaven gehalten, mitunter noch schlechter, weil ihre Arbeitskraft nur wenige Jahre zur Verfügung steht, sie sich also nur rentieren, wenn sie noch härter arbeiten und noch weniger essen. Nicht wenige Piraten sind einst als Kinderknechte in die Karibik gekommen.

Wer überlebt, wer sogar die Freiheit erlangt, muss dem fremden Boden Nahrung abgewinnen, kein leichtes Unterfangen; die Siedler sind weder mit dem Klima noch mit Pflanzen und Schädlingen vertraut. Zudem scheitert die Besiedlung mancher Insel immer wieder am Widerstand der Indianer.

Schließlich herrscht auch noch Krieg in der Karibik, streng genommen seit fast 200 Jahren: seit die Spanier die Region Ende des 15. Jahrhunderts erobert haben und das Monopol auf Amerika samt den Westindischen Inseln beanspruchen. Der Papst zog 1494 im Vertrag von Tordesillas am 46. Längengrad eine gedachte Linie, westlich davon sollte Spanien ohne Konkurrenz herrschen. Aber die aufstrebenden Nationen England, Frankreich und die Niederlande haben dieses Abkommen nie akzeptiert.

Doch ihre Militärmacht reicht nicht aus, den Spaniern ihre Kolonien dauerhaft zu entreißen. Um ihre ersten Eroberungen zu schützen, brauchen diese drei Mächte die Gestrandeten der Karibik, die außer der Jagd keine Arbeit finden und keine Perspektive.

Die Staaten sind ehrgeizig, die Bukaniere gierig – durch diese Arbeitsteilung erreicht die karibische Piraterie im 17. Jahrhundert ihren Höhepunkt. Die

Spanien ist zu SCHWACH, um sein riesiges Reich zu schützen

Piraten werden zu einer Art Söldnertruppe, die bezahlt wird mit der Beute, die sie sich zusammenraubt. Und solange sie vornehmlich die Spanier angreift, gilt sie in London, Den Haag und Paris als etwas anstößiger, aber höchst nützlicher Partner.

Um dem Treiben einen Anschein von Legitimität zu verleihen, geben die Gouverneure von Tortuga, Jamaika, Curaçao, später sogar die Dänen von St. Thomas Kaperbriefe aus: Freibriefe für Raubzüge gegen Schiffe, Städte, Dörfer.

Diese *letters of marque* beruhen auf einer langen Tradition in der Seefahrt. Krieg und Handel sind nicht eindeutig getrennt, Staaten erlauben Privatleuten wie Kapitänen oder Kaufmännern, in ihrem Auftrag Gewalt anzuwenden oder Privatangelegenheiten gewaltsam zu regeln: um Häfen für den Handel zu öffnen, um Schiffe zu kapern, um Rache zu üben für Angriffe der Gegenseite.

Wer einen solchen Kaperbrief vorweisen kann, soll im Falle der Verhaftung wie ein Kriegsgefangener behandelt werden, nicht wie ein Krimineller.

Das ist die Theorie. In der Praxis dienen die Papiere dazu, einen regellosen Krieg zu führen. Die englischen, französischen und niederländischen Gouverneure in der Karibik sind überaus großzügig mit den Kaperbriefen; meist werden sie unter dem Vorwand einer spanischen Bedrohung ausgestellt und dienen zur Rechtfertigung vieler Formen von Gewalt gegen die Iberer, inklusive Entführungen, Lösegelderpressungen, Folter und Repressalien aller Art.

Zwar verteilen die Gouverneure zuweilen milde Mahnungen an die Piraten, sich beim Blutvergießen zu mäßigen und Gefangene mit „Zivilität und Humanität“ zu behandeln – so etwa der englische Gouverneur, der Henry Morgan den Kaperbrief für seine Panamafahrt ausgestellt hat. Oft aber versteigern die Beamten solche Freibriefe an den Meistbietenden oder garantieren sich einen Teil der Beute oder rüsten die Raubzüge gleich selbst mit Schiffen aus.

In jedem Fall achten die Piraten penibel darauf, stets irgendeine Form von

offiziellem Dokument vorweisen zu können: Auf diese Weise hoffen sie, dem Henker zu entkommen, denn auf Piraterie ohne Lizenz steht der Tod.

Zugleich gehen die Bukaniere äußerst kreativ mit den Kaperbriefen um: Sie fälschen Daten, verlängern ihre Gültigkeit, tragen zusätzliche Angriffsorte ein. An kleinlichen Formalien sollen die Raubzüge nicht scheitern.

Von den ständigen Vorstößen der Räuber werden die Spanier zunehmend zermürbt. Je länger der Krieg der Piraten anhält, desto seltener trauen sich ihre Schiffe noch allein auf See, die Kommunikation zwischen den isolierten Städten wird immer schwieriger, und Briefe zwischen den Gouverneuren sind zum Teil monatelang unterwegs.

Die Spanier stellen eine Flotte auf, die Seeräuber jagen soll – und sie statten ihrerseits Piraten mit Kaperbriefen aus, die Schiffe und Siedlungen angreifen.

Also ist Gewalt überall. Piratenüberfälle, Strafexpeditionen, die Feinde versenken einander die Schiffe, brennen Dörfer nieder, entführen die Siedler, und wen sie fangen, der erleidet oft schlimmste Folterqualen. Die Karibik: eine Gesellschaft des Todes.

Ist in ihr der Pirat vielleicht ein freier Mensch? Bedroht wie alle, aber zumindest Herr seiner selbst? Meist elendig krepierend irgendwann, aber wenigstens nicht als hilfloses Opfer?

PANAMA-STADT, 28. JANUAR 1671

Der Gouverneur hat sich gegen den Rat seiner Ärzte, die ihn bereits sechsmal zur Ader gelassen haben, von seinem Lager erhoben. Don Juan Perez de Guzmán will an der Spitze seines Heeres gegen die Piraten reiten.

Aber was heißt schon Heer: Zwar treten etwa 1200 Infanteristen an, aber die meisten haben noch nie einen Krieg erlebt und dürften beim ersten Schuss in Panik davonstieben.

Nur wenige von ihnen tragen überhaupt Gewehre, die meisten bloß Hellebarden oder Lanzen. Die Truppenführer immerhin sind erfahren, einer von ihnen ist allerdings schon über 70 Jahre alt.

Ein Bukanier, ein karibischer Pirat, posiert mit seiner wichtigsten Waffe: einer mannshohen Muskete. Die Gesetzlosen gehören zu den besten Schützen der Welt – viele von ihnen brauchen nur 20 Sekunden, um nachzuladen





Nur drei feldtaugliche Kanonen besitzt das reiche Panama und nur zwei Männer, die sie bedienen können – mutlos lässt Don Juan sie in der Stadt zurück. Er will einen Angriff versuchen. Seine Hoffnung ruht dabei auf knapp 400 Kavalleristen, die hoch zu Pferd zwischen die Piraten sprengen und ihre Reihen aufbrechen sollen. So Gott will.

Aber er will nicht, nicht heute: Gegen sieben Uhr früh greifen die Piraten in geschlossener Formation an auf der Ebene vor der Stadt. Don Juan schickt die Reiter vor, doch mit wenigen Schüssen holen die Piraten die Anführer von ihren Pferden, und schon bricht der Angriff der *caballeria* zusammen.

Daraufhin stürmt die Infanterie, todesmutig, könnte man meinen, aber eigentlich orientierungslos und ohne einen Befehl zu erhalten, auf die Piraten zu. Die feuern eine einzige Salve – und töten mit ihr 100 Spanier. Als die ersten fallen, drehen die anderen um, werfen ihre Waffen ins Gras und flüchten.

Ihre große Stärke müssen die Piraten nicht einmal ausspielen: ihre überlegene Schießtechnik. Meist bilden sie Paare, einer feuert, während der andere lädt, immer im Wechsel. Ein guter Bukanier braucht nur 20 Sekunden zum Nachladen. So können die Piraten ununterbrochen schießen, eine ungemein wirkungsvolle Taktik, die sich vor allem bei der Sturmung von befestigten Forts auszahlt: Unter dem Dauerfeuer der Musketiere – deren Waffen zudem wesentlich weiter und akkurater schießen als die Arkebusen der Spanier – wagen sich die Verteidiger meist nicht aus der Deckung, sodass andere Piraten mit Handgranaten eine Bresche in die Mauern und Palisaden sprengen können.

So haben die Bukaniere etliche spanische Befestigungen geknackt, oft unter grässlichen Verlusten der Verteidiger bei nur wenigen verletzten Angreifern. Auch auf See macht sich diese Fähigkeit bezahlt: Einige versierte Scharfschützen

Ein Sklave fleht einen Piraten an, ihn nicht zu töten. Über ein Jahrhundert lang verheeren Freibeuter die Karibik. Frankreich und England lassen es zu. Denn angegriffen werden zumeist ihre Feinde, die Spanier

Auf den REST DER WELT blicken die Piraten verächtlich herab

können die Gegner so lange unter Deck halten, bis das Schiff gekapert ist.

Es ist diese technisch-taktische Überlegenheit, die den Piraten 50 Jahre Vorsprung verschafft vor den Spaniern – die erstaunlich lange brauchen, um die Taktiken zu kopieren und gleichwertige Waffen in die Karibik zu liefern.

Jeder Bukanier hat für seine Muskete und seine Munition selber zu sorgen. Er wienert und fettet sie regelmäßig ein, um sie vor Rost zu schützen. Er bemüht sich, stets das beste Pulver aus dem normannischen Cherbourg zu erhalten, das zuverlässig zündet und das er in lederumhüllten Kalebassen lagert und vor Feuchtigkeit schützt; schlechte Qualität kann tödlich sein in einer Schlacht.

Und er besorgt sich die besten Kugeln, in die er oft Riesen beißt, damit sie grässlichere Verletzungen verursachen.

Doch selbst leichtere Verletzungen enden schnell tödlich, in dem Klima beginnen Wunden so rasch zu schwärzen, dass die Chirurgen dem Wundbrand oft nur mit sofortiger Amputation beikommen, die sie meist ohne Betäubung vornehmen – und bei den Tapfersten sogar, ohne sie zu fesseln.

Nichts davon ist heute nötig, auf dem Feld vor Panama. Eine so erbärmliche Verteidigung haben die Bukaniere noch nie erlebt: Nach nur zwei Stunden ist die Schlacht um eine der bedeutendsten Städte der Karibik vorüber.

Und es ist, als würde die Leichtigkeit des Sieges die Blutgier der Piraten noch anstacheln. Sie verfolgen die fliehenden Spanier und töten, nein: schlachten jeden, der ihnen in die Hände fällt. Wohl 400 bis 500 Mann bleiben am Ende tot auf der Ebene zurück. Kein Chirurg muss hier noch eingreifen.

Die Verluste der Piraten: 15 Mann. Voller Vorfreude schauen die Sieger auf Panama, das schutzlos vor ihnen liegt – säuberlich arrangierte weiße Holzhäuschen mit roten Ziegeldächern, dazwischen die mächtig aufragende Kathedrale mit ihrem rechteckigen Turm,

dahinter der Hafen und die Gebäude der spanischen Verwaltung.

Da zerreißt eine enorme Explosion das Pulverlager der Stadt.

ISLA DE VACA, 12. DEZEMBER 1670

Ein Angriff wie auf Panama hat einen eindeutigen Anfang. Nicht, wenn sich die Piraten versammeln, nicht, wenn sie den ersten Schuss feuern – sondern wenn sie ihr Parlament abhalten. So wird diese Versammlung zwar nicht genannt, aber das ist es, wozu sie zusammenkommen vor jeder Beutefahrt.

Dazu versammeln sie sich an einem Treffpunkt auf See, dem Rendezvous: Hierher strömen alle, die an einem Raubzug teilnehmen wollen. Henry Morgan hat für den Angriff auf Panama die Gewässer vor Isla de Vaca, der Kuhinsel, gewählt, an der Südseite von Hispaniola, auf halber Strecke zwischen den Pirateninseln Tortuga und Jamaika.

37 Kapitäne haben sich eingefunden, sie befehligen eine Flotte von insgesamt 38 Schiffen – nie zuvor ist eine so große Piratenarmada zusammengekommen. Aber nur wenige Großschiffe sind darunter, die „Satisfaction“ von Morgan etwa, sie hat 22 Kanonen und trägt 140 Mann; später wird der Piratenanführer, der sich „Admiral“ nennen darf, sie versehentlich auf einem Riff versenken.

Die meisten Schiffe sind offene Boote mit improvisiertem Mast und Segel. Die Männer schlafen an Deck, zwischen Schweinen, Ziegen und Hühnern, die sie als Proviant an Bord halten, und zwi-

schen den Ratten und Kakerlaken, die alle Schiffe befallen; zwischen den Papageien, den Lieblingstieren der Männer, zwischen Kalebassen voller Schwarzpulver; zwischen den Trommeln und Trompeten, die einige musikalische Piraten an Bord nahmen; zwischen Kanonen, Musketen, Pistolen und Dolchen; und zwischen Riemen, denn wenn es an Wind fehlt, dann rudern die Männer übers offene Meer oder pirschen sich leise paddelnd an ihre Feinde heran.

Ein Parlament also für eine solche Flotte, für solche Männer. In Morgans Kajüte beraten die Kapitäne die *chassepartie*, den Jagdvertrag.

Es gibt viel zu besprechen, auch nachdem sich die rüden Männer auf das Ziel geeinigt haben. Wie wird die Beute aufgeteilt? Das ist die wichtigste Frage.

Im Prinzip herrscht Egalität unter den „Brüdern der Küste“, so pflegen sie es, seit sich unter den wilden Gesellen der „Brauch der Küste“ herausgebildet hat, ein mündliches Regelwerk, um Streitigkeiten zu schlichten. Denn ohne Regierung mussten sie sich selber zähmen.

Viele dieser Bräuche fließen in die Absprachenein. Dennoch erschaffen die Bukaniere keinen universellen „Piratenkodex“, kein Gesetzbuch, gültig für alle Piraten zu jeder Zeit. Die Chasse-Partie ist nicht mehr als ein Arbeitsvertrag, ein sachliches, oft seitenlanges, mühsam ausgehandeltes Dokument, das alle Vereinbarungen und Einzelheiten für einen Angriff verzeichnet. Und das einstimmig angenommen werden muss.

Stets gilt: „No prey, no pay“, also keinen Lohn ohne Beute. Jeder der gut 1500 Männer erhält den gleichen Teil des Ertrages, aber für besondere Leistungen gibt es Zulagen: Die Kapitäne beim Panama-Feldzug etwa erhalten das



BARTHOLOMEU PORTUGESES

Um 1663 gelingt dem portugiesischen Seeräuber ein Husarenstück – mit einem kleinen Boot kapert er ein spanisches Handelsschiff. An Bord: ein Silberschatz



Achtfache eines Beuteanteils, als Entschädigung dafür, dass sie ihre Schiffe einbringen. Morgan wird sogar ein Prozent der gesamten Beute zugesprochen, also das 15-Fache – ein Zeichen für sein außergewöhnliches Ansehen.

Einige Männer erhalten einen Lohn, unabhängig von der Beute: die Chirurgen an Bord etwa, so wichtig schon bei kleinen Verletzungen, die beim Segeln passieren, und erst recht bei Schusswunden; sie erhalten 200 Pesos, auch um ihre Arzneischränke aufzustocken. Oder die Zimmerleute, die alle mürben Schiffe über Wasser halten: 100 Pesos.

Auch Tapferkeitszulagen beschließen die Kapitäne. Wer als Erster die Flagge des Feindes erobert, kriegt 50 Pesos extra. Wer einen Gefangenen macht, aus dem man brauchbare Informationen herausfoltet, bekommt 200 Pesos. Und die Grenadiere unter den Piraten erhalten für jeden Sprengsatz, den sie in eine Festung schleudern, fünf Pesos.

Eine andere Absprache betrifft die Sozialversicherung. Da geht es vor allem um die Verstümmelungszulagen. Wer beide Beine verliert, wird mit 1500 Pesos oder 15 Sklaven zusätzlich zu seinem Anteil entschädigt; verliert er beide Hände, sind es 1800 Pesos. Eine Gliedmaße: etwas weniger als die Hälfte. Ein Auge und Finger jeweils 100 Pesos oder einen Sklaven, das Gleiche gilt, sollten die Körperteile nur funktionsunfähig sein. Und Verwundete erhalten pro Tag, den sie beim Chirurgen liegen, knapp einen Penny, aber nur für die ersten 60 Tage. Alle Verletzten werden zudem ausgezahlt, bevor der Rest der Beute verteilt wird.

Und dann werden die Strafen festgelegt: Wer einen anderen Piraten im Streit hinterrücks erschießt, wird zum Tode verurteilt. Duelle sind erlaubt, sie sind die übliche Form, Zwistigkeiten beizulegen, aber nicht an Bord. Dort sind Kämpfe untereinander verboten. Und wer von der Beute stiehlt, wird auf einer einsamen Insel ausgesetzt.

Ansonsten gilt: Wer mit einer Entscheidung nicht einverstanden ist, kann und soll gehen. Das ist immer möglich, nur nicht während einer Schlacht. Piraten

pressen Sklaven in ihre Dienste und Indianer, aber sich selbst verstehen sie als freie Männer: Niemand kann ihnen befehlen, an Bord zu bleiben, niemand kann sie zu irgendetwas zwingen.

Deshalb wird der Vertrag, den die Kapitäne untereinander ausgehandelt haben, anschließend allen Männern oder von ihnen gewählten Repräsentanten vorgelegt, damit ein jeder seine Zustimmung gebe – oder das Weite suche.

Später werden manche diese Form der Selbstherrschaft als Vorläufer der modernen Demokratie ansehen. Das ist nicht abwegig, schließlich kennt das hierarchieversessene 17. Jahrhundert sonst kaum Gemeinschaften, die sich untereinander als Gleiche behandeln und jedem die gleichen Rechte zusprechen.

Zudem sind die Piraten vergleichsweise tolerant gegenüber unterschiedlichen Rassen und Religionen – in Morgans Crew etwa finden sich katholische Franzosen, Italiener und Portugiesen ebenso wie protestantische Niederländer. Auch ist zumindest ein Kapitän bekannt, der schwarze Vorfahren hatte und weiße Männer kommandierte; so etwas ist zwar auch unter Piraten eine große Ausnahme – aber im Rest der Karibik wäre es völlig undenkbar.

Dennoch: Den Piraten ist jede Utopie fremd, sie üben nicht eine andere, bessere Gesellschaft ein, sondern wissen, dass nur Fairness untereinander sie im Kampf zusammenschmiedet. Demokratie ist für sie nicht der Protest gegen eine tyrannische Welt, sondern die sinnvollste Art, ihre Verbrechen zu organisieren.

Und dem Rest der Welt empfinden sich die eigensinnigen Brüder von der Küste nicht als gleichgestellt. Auf den Rest der Welt schauen sie hinab.

PANAMA, 28. JANUAR 1671

Verbrannte Erde – die Rache der Besiegten. Erst explodiert das Pulverlager, dann fliegen 200 Pulverfässer in die Luft, die in der Stadt verteilt worden sind, zudem rennen spanische Milizionäre mit Fackeln durch die Straßen und zünden die Holzhäuser und Strohdächer an. Während manche Piraten

Gerät ein Pirat in Gefangenschaft, erwartet ihn der Galgen. Oft werden die Leichen danach monatelang hängen gelassen – als grausame Warnung

jeden niederstechen, den sie ergreifen, andere in Kneipen die Fässer leeren, flammt Panama auf, begünstigt von einem trockenen Wind.

Die nüchternen unter den Angreifern versuchen, die Brände zu löschen, erst nach Einbruch der Dunkelheit geben sie auf. Die aus Holz gebaute silberne Stadt ist da kaum mehr als ein Haufen Asche.

Die auf spanische Schiffe verbrachten Reichtümer segeln derweil aus der Bucht, darunter das Silber aus den peruanischen Minen: Diese Beute entgeht den Angreifern. Und die Bevölkerung ist fast vollständig in die Wälder geflohen – keine Orgien diesmal für die Piraten, keine Vergewaltigungen, keine Beute.

Oder doch? In den nächsten Tagen kriechen die Piraten in jeden Brunnen, um nach verborgenen Schätzen zu suchen, sie durchwühlen die verkohlten Trümmer, sie ziehen in die Umgebung, 20 und mehr Meilen weit, um Spanier zu fangen. Wer in ihre Hände fällt, den foltern sie noch bestialischer als sonst, um Verstecke herauszupressen oder Lösegeld zu fordern.

Überlebende Spanier, sehr wohl an die Marter durch ihre eigene Obrigkeit gewöhnt, sind fassungslos vor Entsetzen: Die Piraten verstümmeln ihre Opfer, sie hängen sie an den Genitalien in die Bäume, sie prügeln sie zu Tode – aus Enttäuschung, aus Rache. Etwa ein Viertel der Bevölkerung stirbt beim Raub von Panama oder an seinen Folgen: weil die piratische Demokratie kein Maß kennt außer der Menge der Beute.

Wie viel Morgans Männer zusammenraffen, ist unklar. Zwar benötigen

sie 175 Maulesel, um das Raubgut zurückzutragen, aber mehr als 40, vielleicht 80 Pesos erhält keiner von ihnen, weil sich so viele die Beute teilen müssen. Ein Desaster angesichts der Mühen.

Und eine Zeitenwende. Aber das wissen die Piraten noch nicht.

Zunächst zerstreut sich die Truppe, und es ist, als würden viele spüren, dass aus diesem heruntergewirtschafteten spanischen Reich kaum noch Schätze zu plündern sind. Einige der Männer satteln um und werden Baumfäller in Nicaragua und Honduras, viele kehren nach Tortuga zurück, wenige nach Jamaika.

Dorthin eilt auch Henry Morgan, seine Version der Geschichte soll die erste sein, die Europa erreicht. Mittlerweile haben England und Spanien in einem Vertrag gegenseitig ihre Kolonien in der Neuen Welt anerkannt, was Morgan sehr wahrscheinlich wusste, als er nach Panama aufbrach. Nur weil er es kunstvoll ignorierte, hatte er ein letztes Mal freie Hand. Dennoch wird er nun auf Jamaika verhaftet und nach England geschickt.

Aber am Londoner Hof liebt man sein Husarenstück, weil es die Spanier endgültig gedemütigt hat. Und so wird Morgan nicht bestraft, sondern vielmehr geadelt und nur drei Jahre später als stellvertretender Gouverneur zurück nach Jamaika beordert – die tollste aller Piratenkarrieren.

Sein Auftrag: die Karriere der anderen Piraten zu beenden. Denn die Räuber haben ihre Schuldigkeit getan. Sie waren ein halbes Jahrhundert lang nützlich, um England, Frankreich und den Niederlanden den Zugang zur Karibik zu öffnen und Spanien Teile der westlichen Hemisphäre zu entwinden. Das Ziel ist erreicht.

Ihre egalitäre, brutale Parallelgesellschaft wird nun von englischen Kriegs-

schiffen unter Beschuss genommen, die jetzt zahlreich genug sind, um die Piraterie zwar nicht vollständig, aber immer effektiver auszuschalten – ein Prozess, der etwa ein halbes Jahrhundert dauert, zeitweise unterbrochen durch neuerliche Allianzen zwischen Raubfahrrern und europäischen Fürsten, die ihre Konflikte in die Neue Welt tragen. Doch bis 1725 sind die anarchischen Inseln der Karibik weitgehend befreit.

Morgan bekämpft fortan die Bukaniere, wo er kann, lässt einige von ihnen aufknüpfen – und investiert in Plantagen. Denn wie seine Regierung hat er erkannt: Nicht mehr unsichere Beute, sondern Gewinne aus Handel und Wirtschaft sind die Zukunft der Karibik. Das Geschäftsmodell ihrer Bewohner wandelt sich vom Plündern zum Pflanzen.

Morgan ist einer der großen Profiteure; klug investiert er sein Raubgeld in Grund und Boden. Nur das Saufen kann er nicht lassen. Reich und fett stirbt er 1688 mit etwas über 50 Jahren an der Wassersucht. Zu seinem Besitz zählen mehrere Plantagen und 109 Sklaven.

Bei der Beerdigung schießen Kanonen Salut für diesen Piraten, Staatsmann, Helden, Massenmörder. Es sind nicht die Zeiten, das sauber zu trennen.

TORTUGA, 1671–1694

Auf der Pirateninsel geht das freie Leben noch eine Zeitlang weiter. Gouverneur Ogeron und seine Nachfolger verteilen weiterhin Kaperbriefe. Doch bereits unter Ogeron wird der Sitz des Gouverneurs auf das nun ebenfalls von Frankreich beanspruchte Hispaniola verlegt. Und Tortuga vergeht.

Die Tavernen schließen, die Huren ziehen fort, es bleiben Siedler, aber ohne geraubte Reichtümer und Waren können sie sich nicht halten.

1681 zählt die Insel 268 Bewohner. 1691 noch etwa 100. 1694 ist sie menschenleer. Zwei Jahre zuvor ist da schon die andere Piratenstadt, Port Royal auf Jamaika, weitgehend vernichtet worden. Nicht wenige sahen es als gerechte Strafe Gottes für die Sünden der Piraten.

Aber es war bloß ein Erdbeben. □

Dr. Christoph Kucklick, 49, Autor in Berlin, ist sich sicher, dass ein realistischer Film über die „Piraten der Karibik“ ins Horror-Fach gehören würde.

Literaturempfehlungen: Benerson Little, „The Buccaneer's Realm“, Potomac: schwungvolle Darstellung der karibischen Piraten. Alexandre Exquemelin, „Das Piratenbuch von 1678“, Erdmann: spannender Augenzeugebericht.



ROCK BRASILIANO
Seinen Beinamen verdankt
der Niederländer seiner
Wahlheimat Brasilien. Später
macht er Jamaika zu seiner
neuen Basis – und segelt 1671
mit Henry Morgan

strafe, sondern vielmehr geadelt und nur drei Jahre später als stellvertretender Gouverneur zurück nach Jamaika beordert – die tollste aller Piratenkarrieren.

Sein Auftrag: die Karriere der anderen Piraten zu beenden.

Denn die Räuber haben ihre Schuldigkeit getan. Sie waren ein halbes Jahrhundert lang nützlich, um England, Frankreich und den Niederlanden den Zugang zur Karibik zu öffnen und Spanien Teile der westlichen Hemisphäre zu entwinden. Das Ziel ist erreicht.

Ihre egalitäre, brutale Parallelgesellschaft wird nun von englischen Kriegs-

Beutezug auf die andere

Im Indischen Ozean suchen Piraten aus Amerika, was sie in der Karibik nicht mehr finden. Mit ihren Fahrten

Ende des 17. Jahrhunderts brechen amerikanische Seeräuber zu einer Expedition auf, die sie von Neuengland um die halbe Welt führen wird. Ihr Ziel sind die Schiffe muslimischer Pilger und Kaufleute im Indischen Ozean, schwer beladen mit den Schätzen des Orients. Es ist das erfolgreichste Raubunternehmen in der Geschichte der Piraterie. Drei Jahrzehnte lang befahren die Männer den gefährlichen, mindestens 40000 Kilometer weiten Rundkurs nach Indien und zurück. Erst dann gelingt es Kriegsschiffen, ihr Treiben zu beenden.

Im Grunde ist es reine Not, welche die Männer um 1690 nach neuen Zielen suchen lässt. In der Karibik, wo sie zuvor auf Raubfahrt gingen, gibt es für sie kaum noch etwas zu holen. Die Spanier schicken ihre Silberflotte, mit der sie die Reichtümer aus den Minen Amerikas nach Europa transportieren, nur noch in Begleitung gut bewaffneter Schiffe aufs Meer; die zuvor weitgehend ungeschützten Siedlungen in der Neuen Welt haben sie zu Festungen ausgebaut.

Zudem verbietet die Regierung im fernen London den Kolonien in Amerika, mit anderen Staaten als dem Mutterland Handel zu treiben. So bleibt den Kolonisten nur, eigene Erzeugnisse wie Tabak oder Kakao zu niedrigen Preisen nach England zu exportieren und Waren von dort überteuert einzuführen.

Die Aussicht auf Gold, Silber und Sklaven im Indischen Ozean – von denen Seeleute und Kauffahrer berichten – wirkt auch in Neuengland äußerst verlockend, nicht nur auf die Verbrecher. Bereitwillig rüsten Kolonialbeamte und Geschäftslute in New York und Boston Schiffe aus, finanzieren Proviant, Rum und Schießpulver für die mehrere Monate dauernde Reise. Gouverneure stellen den Piraten Kaperbriefe aus, um den Anschein der Legalität zu wahren – und sorgen gegen Schmiergeld dafür, dass die ihr Raubgut nach der Rückkehr auch anlanden und verkaufen können.

Als einer der Ersten segelt der aus Rhode Island stammende Kapitän Thomas Tew in den Indischen Ozean – allerdings eher aus Zufall. Tew heuert 1692 für die Schaluppe „Amity“ eine Mannschaft an. Eigentlich will er gemeinsam mit einem anderen Kapitän zur afrikanischen Westküste segeln, um dort

Sklaven aus einer französischen Handelsniederlassung zu rauben. Doch ein Sturm trennt ihn von seinem Partner, also nimmt er Kurs um das Kap der Guten Hoffnung in den Indischen Ozean: in der vagen Erwartung, dort irgendwo und irgendwie leichte Beute zu machen.

Sein Wagemut zahlt sich aus. Im Juli 1693 stellt Tew das Flaggschiff des Großmoguls, des mächtigsten muslimischen Herrschers des Subkontinents. 100000 Pfund sind die Waren wert, die seine Männer erbeuten, darunter Edelsteine, Perlen, Elfenbein. Als er 1694 nach Rhode Island zurückkehrt, feiert ihn die Bevölkerung wie einen Helden.

Für die Glücksritter Neuenglands klingen die Nachrichten wie eine Verheißung. Viele wollen sich nun aufmachen auf die Runde, die sie von Amerika um Afrika herum in den Indischen Ozean und wieder zurück führen wird, einige werden den verheißungsvollen Kurs sogar mehr als einmal besegeln.

Auch der seit Kurzem in Amerika weilende Hamburger Richard Sievers hört davon und reist im Herbst 1694 nach Rhode Island.

VIEL WEISS MAN NICHT über den Mann, der zu dieser Zeit etwa 34 Jahre alt sein dürfte; die kargen Fakten stammen überwiegend aus einer eidesstattlichen Erklärung, die er kurz vor seinem Tod abgegeben hat. Demnach ist Sievers schon als Junge zur See gefahren und im Frühjahr 1694 gerade noch dem Galgen in London entronnen. Er war an einem zwielichtigen Kaperunternehmen beteiligt und ist erst im letzten Moment begnadigt worden.

Nun heuert er in Neuengland als Navigator auf der „Portsmouth Adventure“ an, einer Bark mit sechs Kanonen und 60 Mann Besatzung. Ihr Ziel und das etlicher anderer Schiffsbesetzungen: es Thomas Tew gleichzutun (der freilich später bei einem Gefecht ums Leben kommt).

Anfang September 1695 – die „Portsmouth Adventure“ ist mit vier weiteren Seeräuberschiffen auf der Jagd nach Beute – erspäht ihr Ausguck nahe der indischen Küste mehrere Segel. Nach stundenlanger Verfolgung stellen sie die „Ganji Sawai“, das mit mehr als 400 Menschen besetzte Gefährt eines indischen Kaufmanns.

Zwei Tage lang ziehen die Verbrecher plündernd durch



William Kidd, Piratenjäger im Dienst der englischen Krone, wird selber zum Seeräuber im Indischen Ozean – und dafür 1701 in London vor Gericht gestellt

Seite der ERDE

um den halben Globus gefährden die Seeräuber den englischen Handel in Indien VON THORSTEN FUCHS

die Decks: Sie messern die Männer nieder und vergewaltigen die Frauen. Einige der Opfer stürzen sich lieber von Bord oder rammen sich einen Dolch in den Leib, als den Angreifern in die Hände zu fallen.

Mehr als 500 000 Gold- und Silbermünzen trägt die „Ganji Sawai“ als Ladung – es ist einer der größten jemals von Piraten geraubten Schätze.

Sievers und die Crew der „Portsmouth Adventure“ aber gehen leer aus: Ihr Anteil an der Jagd sei zu gering gewesen, erklären die anderen Piraten.

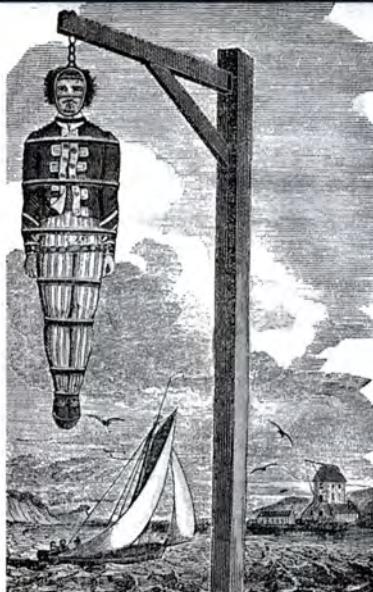
Bei der nächsten sich bietenden Gelegenheit wechselt der Hamburger auf die „Resolution“, ein gerade aus Boston eingetroffenes Piratenschiff. Aber auch diese Mannschaft bleibt ohne Erfolg. Im September 1696 reicht es der Besatzung. Sie setzt ihren Kapitän ab und wählt den Erfahrensten unter ihnen zu seinem Nachfolger: Richard Sievers.

Immer noch kein Glück. Zwei weitere Jahre sind sie unterwegs, segeln sogar bis zur Straße von Malakka vor Sumatra – und erbeuten meist kaum mehr als Reis und Datteln.

Erst am 23. September 1698 entdecken Sievers und seine Kumpane erneut Beute. Ein Pilgerschiff hat den Anschluss an seine Flotte verloren. Mit den Passagieren der „Mohammed“ geben sich die Piraten nicht lange ab: Sie setzen die meisten auf offenem Meer ohne Riemen und Proviant in Booten aus. An Bord finden sie 40 000 Goldstücke, 25 000 Silbermünzen, Truhen voller Korallen und Säcke voller Perlen.

Sie nehmen Kurs auf Sainte Marie. Die kleine Insel vor Madagaskar dient den *roundsmen* – wie die Männer genannt werden, die sich auf die mehrere Zehntausend Kilometer lange „Piratenrunde“ machen – als Versorgungsstation und Rückzugsort. Einige Seeräuber bringen ihren Anteil schon auf dem Weg dorthin beim Glücksspiel und in Zechgelagen durch. Sievers aber will zurück nach Amerika; er verlässt daher die „Resolution“, schifft sich auf der „Margaret“ ein.

INZWISCHEN HABEN SICH die Überfälle auf indische Schiffe im Mogulreich herumgesprochen. Handelsbeziehungen zwischen Indien und England sind gefährdet, der Großmogul persönlich fordert Konsequenzen. Daraufhin beschließt London, strenger gegen die Piraten vorzugehen. Der König lässt die korrumpten Gouverneure in Boston, New York und auf den Bahamas austauschen. Und um ein deutliches Zeichen ihres



Nach dem Todesurteil wird Kidd hingerichtet und sein Leichnam in einem Eisenkäfig am Ufer der Themse ausgestellt – allen zur Abschreckung

Willens zu setzen, lässt die englische Regierung den gescheiterten Piratenjäger William Kidd in Ketten legen.

Kidd, früher ein angesehener New Yorker Bürger, sollte die Seeräuberei vor den indischen Küsten im Auftrag Londons eindämmen, war aber im Verlauf seiner Mission selber zum Verbrecher geworden. Bis heute ist unklar, ob er sich dem Druck seiner Mannschaft beugen musste oder aus eigener Habgier gehandelt hat, als er den indischen Kauffahrer „Quedah Merchant“ stoppte. Die gewaltige Beute machte ihn zwar noch zu Lebzeiten zur Legende – aber wegen der Spannungen mit Indien für England auch zur Belastung.

Der Kapitän wird im April 1699 gefangen genommen, in London vor Gericht gestellt und schließlich gehängt. Seinen Leichnam, geteert und in Eisen geschlagen, stellen die Justizbehörden zur Abschreckung am Themseufer aus. Die Nachricht davon verbreitet sich rasch auf den Meeren.

Unterdessen sollen vier englische Schiffe im Indischen Ozean für Ruhe sorgen. Eines von ihnen, die „Loyal Merchant“, setzt am 18. Dezember 1699 am Kap der Guten Hoffnung die „Margaret“ fest – und damit auch Sievers. Der Deutsche und die anderen Piraten an Bord kommen in den Kerker des britischen Handelspostens in Bombay.

Die Haftbedingungen sind katastrophal. Richard Sievers, geboren an der Elbe, Seeräuber aus Neuengland, stirbt völlig entkräftet in der zweiten Hälfte des Jahres 1700 in einem Verlies an der Westküste Indiens. Seine Leiche wird in einem namenlosen Grab verscharrt.

Die Royal Navy setzt ihre Patrouillen in Atlantik und Indischem Ozean fort. Zwar begeben sich einzelne Piraten immer wieder auf den lukrativen Zirkelkurs, doch gegen das strikte Vorgehen der Engländer, die bald alle Ankerplätze in ihren Kolonien kontrollieren, sind die Roundsmen letztlich machtlos. Denn ohne die Unterstützung ihrer Heimathäfen haben sie keine Zukunft mehr.

Viele setzen sich daher auf Madagaskar zur Ruhe. Doch schon wenige Jahre nach dem Ende der Piratenrunde um das Jahr 1720 leben in den Stützpunkten nur noch wenige verelendete Gestalten. Und von der reichen Beute, die sie einst machten, fehlt bis heute jede Spur. □

Morgen ist heute schon gestern.

Spannendes Geschichtswissen sichern: 6x im Jahr GEO EPOCHE lesen oder verschenken.

“ GEO EPOCHE lädt Sie alle zwei Monate auf eine Zeitreise in die Geschichte ein: mit gründlich recherchierten Texten und grandiosen Bildern.

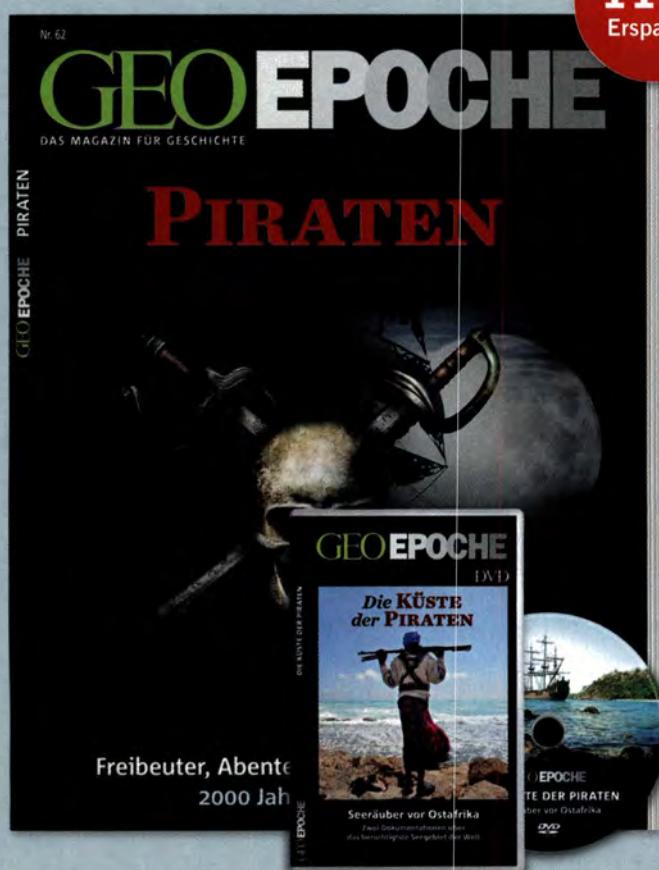
Herzlichst Ihr

Michael Schaper

“



Michael Schaper,
Chefredakteur GEO EPOCHE



11%
Ersparnis

IHRE ABOVORTEILE

- 1 **Nach-Hause-Service**
Garantiert keine Ausgabe verpassen.
- 2 **Dauerhafte Ersparnis**
6x im Jahr 11 % sparen und portofreie Lieferung.
- 3 **Ohne Risiko**
Nach einem Jahr jederzeit kündbar.
- 4 **Dankeschön gratis**
Geschenk nach Wahl zur Begrüßung.
- 5 **Wahlweise mit DVD**
Auf Wunsch mit passender DVD zum Heftthema.

GEO EPOCHE BESTELLEN

Per Post:

Karte abschicken

Per Telefon: (bitte die Bestell-Nr. angeben)

+49 (0)40/5555 89 90

Thema der nächsten Ausgabe



Alexander der Große

Im 4. Jahrhundert vor unserer Zeit zieht ein junger makedonischer König nach Osten – und unterwirft ein Weltreich. Als genialer Feldherr, skrupelloser Eroberer und Verschmelzer der Kulturen wird er zu einer der bedeutendsten Figuren der Geschichte.

Gleich Karte ausfüllen und abschicken!



Ja, ich möchte GEO EPOCHÉ zum Vorzugspreis ...

... ohne DVD:

- selbst lesen!** Bestell-Nr. **105 3385**
- verschenken!** Bestell-Nr. **105 3386**
- als Student lesen!** Bestell-Nr. **105 3387**

Senden Sie mir bzw. dem Beschenkten **GEO EPOCHÉ** ab der nächsterreichbaren Ausgabe zum Vorzugspreis von zzt. nur €8,50 (D)/€9,55 (A)/Fr.16,50 (CH) pro Ausgabe (inkl. MwSt. und Versand) statt €9,50 (D)/€10,80 (A)/Fr. 18,60 (CH) im Einzelkauf (Studenten zahlen nur €7,50 (D) pro Ausgabe und legen bitte eine Kopie ihrer Immatrikulationsbescheinigung bei) bzw. **GEO EPOCHÉ mit DVD** zum Vorzugspreis von zzt. nur €14,85 (D)/€16,60 (A)/Fr.29,10 (CH) pro Ausgabe (inkl. MwSt. und Versand) statt €16,50 (D)/€18,80 (A)/Fr.33,- (CH) im Einzelkauf (Studenten zahlen nur €13,10 (D) pro Ausgabe und legen bitte eine Kopie ihrer Immatrikulationsbescheinigung bei). **GEO EPOCHÉ** und **GEO EPOCHÉ mit DVD** erscheinen zzt. 6x im Jahr. Mein Geschenk erhält ich nach Zahlungseingang. Nach 1 Jahr kann ich das Abonnement jederzeit beim GEO EPOCHÉ-Kundenservice, 20080 Hamburg, kündigen. Im Voraus bezahlte Beträge erhält ich dann zurück. Dieses Angebot gilt nur, solange der Vorrat reicht.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname Geburtsdatum 19

Straße, Hausnummer PLZ Wohnort

Telefonnummer E-Mail-Adresse
 Ja, ich bin damit einverstanden, dass GEO und Gruner + Jahr mich künftig per Telefon oder E-Mail über interessante Angebote informieren.

Ich bezahle bequem per **Bankeinzug**: (jährliche Abbuchung) Ich zahle per Rechnung.

Bankleitzahl Kontonummer Geldinstitut

Ich verschenke **GEO EPOCHÉ** an: (bitte nur ausfüllen, wenn Sie GEO EPOCHÉ bzw. GEO EPOCHÉ mit DVD verschenken möchten)

Name, Vorname des Beschenkten Geburtsdatum 19

Straße, Hausnummer PLZ Wohnort

Die Belieferung soll frühestens ab dem beginnen. (optional) 20

Als Geschenk wähle ich: (bitte nur 1 Kreuz setzen)

1. **GEO EPOCHÉ-Heftpaket BERGMANN-Armbanduhr, Modell 1922** für: 2. Herren 3. Damen 4. Retro-Dockingstation.

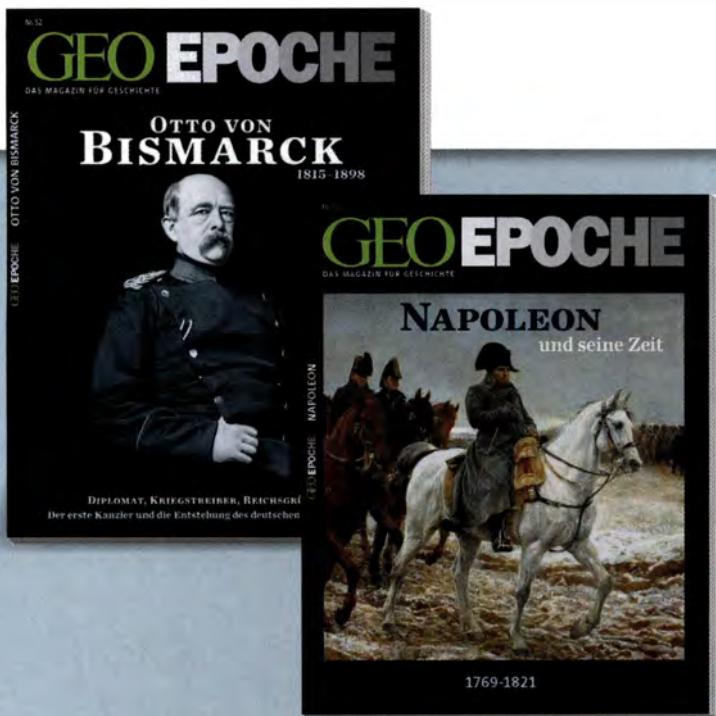
Widerrufsrecht: Innerhalb von zwei Wochen nach Absenden meiner Bestellung kann ich diese ohne Begründung beim GEO EPOCHÉ-Kundenservice, 20080 Hamburg in Textform (z.B. E-Mail oder Brief) oder durch Rücksendung der Zeitschrift widerrufen. Zur Fristwahrung genügt die rechtzeitige Absendung.

Datum Unterschrift X

Das Porto
zahlen wir
für Sie!

Deutsche Post 
ANTWORT

GEO EPOCHÉ
Kundenservice
20080 Hamburg



1. GEO EPOCHE-Heftpaket

Historisches Wissen erleben:

- „Napoleon und seine Zeit“
- „Otto von Bismarck“ – Diplomat, Kriegstreiber, Reichsgründer

2.



3.



GRATIS
zur Wahl



2.+3. BERGMANN-Armbanduhr, Modell 1922

Im Zeitgeist der 20er-Jahre:

- stilvoller Klassiker für ihn (2.) oder sie (3.)
- zuverlässiges Qualitätsquarzwerk
- dunkelbraunes Armband in Kroko-Optik

4. Retro-Dockingstation

Ein Stück Designgeschichte:

- schlichtes Radio mit Anschluss für alle gängigen MP3- und MP4-Player
- Maße: ca. 15x9x5 cm

Online mit noch größerer Geschenkauswahl:

www.geoepoche.de/abo

Oder einfach QR-Code mit dem Smartphone einscannen und bestellen:



Der Herr der »ROYAL FORTUNE«

Er überfällt Häfen entlang der amerikanischen Küste von Neufundland bis Brasilien, bringt Hunderte Fischerboote, Frachtsegler und Sklaventransporter zwischen Westafrika und der Karibik auf: Um 1720 gibt es keinen Piraten, der erfolgreicher ist als Bartholomew Roberts, keinen, der ein mächtigeres Schiff befehligt. An einem Februaritag des Jahres 1722 aber überrascht ein überlegener Gegner die »Royal Fortune«

TEXT: MATHIAS MESENHÖLLER; ILLUSTRATIONEN: TIM WEHRMANN



Am Heck weht die niederländische Flagge – eine List. In Wahrheit ist der Dreimaster »Royal Fortune« unter Kapitän Bartholomew Roberts ein Piratenschiff auf der Suche nach Beute. Um ihre Opfer zu täuschen, führen die Seeräuber die Fahnen vieler seefahrender Nationen mit. Kaum ein Kaufmann hat gegen sie eine Chance: Ihre Fregatte ist schneller, besser bewaffnet und stärker bemannt als die meisten Frachtsegler

Kap Lopez, Westafrika, 10. Februar 1722. Die flache Landzunge an der Küste des heutigen Gabun begrenzt im Südwesten eine weite Bucht. Vor dem Ufer ankern drei Schiffe. Das größte ist eine Fregatte mit 40 Kanonen: die „Royal Fortune“, das Flaggschiff von Bartholomew Roberts, dem meistgesuchten Piraten auf dem Atlantik.

Wohl kein Seeräuber hat so viele Sklaventransporter, Frachtsegler, Schalluppen und Fischerboote geplündert wie Roberts: Mehr als 400 sollen es gewesen sein, von Neufundland bis Brasilien, in der Karibik, vor Afrika. Und kein Pirat segelt in diesen Jahren ein mächtigeres Schiff. Der Waliser, knapp 40 Jahre alt, ist groß, gut aussehend – und ein Draufgänger bis zur Sorglosigkeit.

Seit mehreren Tagen schon feiert seine Mannschaft in dieser Bucht ihre letzten Raubzüge. Die „Little Ranger“ liegt als Beutekammer voller Gold, Münzen und Juwelen tief im Wasser.

Zugleich haben die Crews ihre Segler überholt und gereinigt. Denn nur ein Schiff mit sauberem Rumpf gleitet schnell genug für einen Überraschungsangriff durch die Wellen.

Immer noch weht der Geruch von Teer durch die Morgenluft. Und von Schnaps. Die Männer schöpfen Rum aus erbeuteten Fässern. Nicht wenige sind glücklich betrunken.

Roberts sitzt in seiner Kajüte beim Frühstück, als ihm ein Schiff gemeldet wird*. Ein Portugiese oder Franzose vielleicht, wahrscheinlich aber ein Kumpa, den Roberts wenige Tage zuvor hinaus auf Jagd geschickt hat.

Doch dann meint einer der Seeräuber, ein Deserteur aus der britischen Marine, den Segler zu erkennen: Es ist die „Swallow“ – ein Kriegsschiff der englischen Krone, auf dem er einst gedient hat. Die Royal Navy hat sie aufgespürt.

* Über Leben und Taten von Bartholomew Roberts berichten zahlreiche zeitgenössische Quellen, etwa Zeitungsartikel und Gerichtsakten. Doch so genau auch manche Begebenheiten überliefert sind, es bleiben Lücken in seiner Biografie, die auch die moderne Forschung kaum zu schließen vermag. GEOEPOCHE hat sich in solchen Fällen für die jeweils plausibelste Darstellung entschieden.

Roberts verflucht seine nervösen Männer als Feiglinge und Schwarzmauler. Dennoch jagen die Anführer seiner Crew los, brüllen und rütteln Schlafende wach, stoßen Torkelnde voran; hektisch rudern Boote mit Männern durch die Bucht. Andere machen das Piratenschiff klar zum Auslaufen.

Gegen 10.30 Uhr lichtet die „Royal Fortune“ ihre Anker und dreht mit mehr als 150 Kämpfern an Bord in den schwachen Wind. Die Fregatte kann es zwar mit dem stärksten Kauffahrer aufnehmen – doch gegen ein königliches Linienschiff wie die „Swallow“, ein schwimmendes Bollwerk mit plankenbrechenden 32-Pfund-Geschützen, kann sie kaum bestehen, schon gar nicht mit einer halbbetrunkenen Mannschaft.

Roberts setzt auf einen gewagten Plan: Er will mit seinem Dreimaster direkt auf die „Swallow“ zulaufen, mit der leichten Brise im Rücken an ihr vorbeiziehen und dabei eine Breitseite in Kauf nehmen. Von dem Deserteur weiß er, dass der englische Segler zwar stark darin ist, gegen den Wind zu kreuzen, vor dem Wind aber vergleichsweise langsam segelt. Übersteht die „Royal Fortune“ die erste Salve, hat sie mit ihrem frisch gereinigten Rumpf gute Chancen, auf die See zu entkommen.

Unter knarrenden Rahen gleiten die beiden Segler aufeinander zu. Über die Decks legt sich angespannte Stille. Roberts steht bei seinen Männern, prächtig angetan in leuchtend karmesinroter Weste und Hosen, mit einer roten Feder am Dreispitz auf seinem Kopf. In der seitlichen Schärpe stecken vier edle Pistolen. Noch wenige Meter. Dann schieben sich die Rümpfe auf fast gleiche Höhe.

Ein ohrenbetäubendes Krachen: Blei und Eisen schlagen auf der „Royal Fortune“ ein, zerfetzen Holz, Takelage, Segel, mörderische Kartätschenladungen gehen nieder, Blut fließt über das bebende Deck. Roberts' Männer erwidern die Salve. Rauch verdeckt die Sicht, Musketen knallen, Pistolen – dann ist es vorbei.

Der Besanmast der „Royal Fortune“ hängt zerschossen über dem Achterdeck. Verwundete schreien. Doch das Raubschiff segelt weiter. Voraus liegt der Atlantik, die Freiheit.

Was in den folgenden Minuten genau geschieht, ist unklar. Vielleicht verreißt der Steuermann im Kugelhagel panisch das Ruder, vielleicht dreht der Wind. Jedenfalls schafft es die „Royal Fortune“ nicht, Kurs zu halten: Sie gerät in den

Segelschatten der „Swallow“ – und verliert ihren Schub.

Nun wird dem Flaggschiff seine Größe zur Falle. Einmal aus dem Wind, liegt der schwere Rumpf träge auf dem Wasser, braucht Zeit, um wieder Fahrt aufzunehmen. Zeit, die Roberts nicht hat. Verzweifelt sehen die Piraten, wie die „Swallow“ langsam auf sie zuläuft.

Erneut verringert sich der Abstand Meter um Meter. Inzwischen schießt das Kriegsschiff aus seinen Bugkanonen auf die beschädigte „Royal Fortune“.

Dann donnert die zweite Breitseite herüber, fliegen Kugeln, Splitter, beißt Qualm. Einer der Piraten sieht Roberts bei einer Kanone knien. Er springt hin, brüllt den Kapitän an: Er soll aufstehen! Kämpfen! Da erst bemerkt der Mann das Blut auf der roten Kleidung. Ein Geschoss hat Roberts den Hals zerrissen.

Während die Schießerei andauert, packen Getreue ihren toten Kapitän. Wie er es einst angeordnet hat, werfen sie ihn in voller Montur, mit Waffen und Prunk über Bord: Nicht dem Feind in die Hände fallen, weder lebendig noch tot.

Noch feuern die Piraten zurück, kämpfen um ihr Leben. Immer mehr aber verlassen die Posten, suchen hilflos Schutz. Gegen 13.30 Uhr bricht der Großmast der „Royal Fortune“. Eine halbe Stunde später kapituliert die Mannschaft und streicht ihre Flaggen.

Einige der Männer aber fürchten die Gefangennahme mehr als den Tod, drängen mit brennenden Lutten in die Pulverkammer, um das Schiff in die Luft zu jagen. Andere, denen ihr Leben lieber ist, treten ihnen in den Weg und ringen sie nieder. Während von der „Swallow“ aus Boote heranrudern, setzt ein Regenschauer ein und löscht die Brandherde auf der zerstörten Piratenfregatte.

Mit dem Tod von Bartholomew Roberts neigt sich das „Goldene Zeitalter“ der Piraterie dem Ende zu: jene Epoche von der Mitte des 17. bis zum frühen 18. Jahrhundert, in der Seeräuber den Atlantik in ein gewaltiges Jagdrevier verwandelten. Es waren Männer von enormer Habgier und Brutalität, aber auch voller Freiheitsdrang und Sehnsucht nach einem besseren Leben. Deren Mut in Abenteuergeist und Rauflust wurzelte, häufig jedoch nackter

In den Häfen herrscht Elend, auf den Schiffen nackte GEWALT

Verzweiflung entsprang. Deren Namen auf den Unterdecks der Handelsschiffe mit Furcht und Bewunderung geflüstert wurden, in den Kontoren der Kaufleute und Kapitänskajütten verflucht.

Bartholomew Roberts war einer der Größten unter ihnen, vielleicht der Größte von allen. Sein Motto: „Ein kurzes Leben – aber ein fideles!“

DIE LETZTE PHASE dieses Goldenen Zeitalters – das um 1650 begonnen hat (siehe Seite 92) – bricht an, als 1714 der Spanische Erbfolgekrieg endet. Mehr als zehn Jahre lang hat eine Koalition um Großbritannien, die Niederlande und den habsburgischen Kaiser gegen Frankreichs Streben nach Vorherrschaft gekämpft – auch zur See, vor den Küsten Europas wie Amerikas.

Nun aber ist ein Gleichgewicht der Mächte hergestellt. Und so entlässt allein die Royal Navy mehr als 30 000 Männer. Kaperbriefe erlöschen, mit denen Kapitäne bis dahin im Namen einer Kriegspartei legal Jagd auf deren jeweilige Gegner machen konnten.

Bald herrscht Elend in vielen Häfen. Wer überhaupt noch auf einem Schiff angeheuert wird, erhält oft nur halb so viel Lohn wie wenige Jahre zuvor.

Und das für eine der härtesten und gefährlichsten Arbeiten jener Tage.

Seeleute sterben an heimtückischen Krankheiten, in Stürmen, beim Sturz von einer Rah – die Straßen der Hafenstädte sind gesäumt von versehrten Bettlern. Weil die Reeder Geld sparen wollen, stechen viele Schiffe mit zu kleinen Crews in See, ist die Verpflegung erbärmlich. Einige Kapitäne nutzen ihre Macht an Bord, um die Kost der Mannschaft noch weiter zu kürzen, verrottetes Essen auszugeben, sogar die Heuer unter Vorwänden einzubehalten.

Oft sorgen Schiffsführer auf brutale Weise für Disziplin. Wer ihren Unwillen erregt, wird mit der „neunschwänzigen Katze“ ausgepeitscht, deren neun Riemens das Fleisch in Fetzen vom Rücken reißen. Kapitäne prügeln Widerspenstige mit Stöcken, Tauen, Hämtern, Äxten zu Krüppeln, hängen sie an gestreckten Armen in der Takelage auf; manche Schiffsführer lassen noch Salzlake in die Wunden gießen oder Missetäter tage-

schwere Goldketten; einige protzen gar mit gepuderten Perücken.

Doch Ende Juli 1718 erreicht ein Geschwader von mehreren schwer bewaffneten Seglern im Dienst des englischen Königs New Providence. An Bord eines der Schiffe: Woodes Rogers, der neue Gouverneur der Bahamas. Rogers soll die Ordnung in der Region wiederherstellen und verliest sogleich ein Ultimatum: Wer sich bis zum 5. September ergibt und durch einen Eid der Piraterie abschwört, wird begnadigt; wer danach aber weiterhin das Gesetz bricht, hat kein Erbarmen zu erwarten.

Viele Seeräuber nehmen das Angebot an, andere können rechtzeitig entkommen. Angezogen von der Aussicht auf Kopfgelder, wechselt mancher sogar die Seite. Als einer dieser Überläufer eine Handvoll rückfälliger Piraten aufgreift, statuiert Rogers sein angekündigtes Exempel. Er lässt die Verbrecher aburteilen und acht von ihnen aufhängen.

Auch andernorts schlagen britische Gouverneure und die Marine zurück. Nun kann auch der bis dahin berüchtigteste Raubkapitän gestellt werden: „Blackbeard“. Ein exzentrischer Kämpfer, der als „Ausgeburt des Teufels“ gilt. Sein wahrer Name kursiert in zahlreichen Varianten von Teach bis Thatch; seinen *nom de guerre* verdankt er einem dichten, geflochtenen Bart und Haupthaar, in das er der Legende nach beim Angriff glimmende Lunten steckt. Schließlich jedoch spürt die Royal Navy ihn auf. Nach wildem Kampf, aus zahlreichen Schuss- und Stichwunden blutend, fällt Blackbeard. Sein Bezwinger lässt den Kopf des Toten als Trophäe an den Bugspruit hängen.

Bald knarren vielerorts entlang der amerikanischen Küsten die Galgen. Doch die See ist weit – und die Verlockung auf schnellen Reichtum zu groß.

Im September 1719 schickt Woodes Rogers zwei Schaluppen aus, damit ihre Besatzungen Proviant für seine Kolonie kaufen. Zu den Mannschaften gehören auch ehemalige Piraten, darunter ein Waliser namens Howell Davis.

Kaum unter Wind, verschwört sich Davis mit mehreren anderen zur Meu-

lang gefesselt an Deck festlegen, unter glühender Sonne, eisigem Regen, Wind.

Viele Handelssegler werden für die Matrosen zur schwimmenden Hölle. Wohl so mancher ausgehungerte, geschundene Seemann erinnert sich sehnüchsig an die Zeiten des Krieges, in denen sie zwar kämpfen mussten, es ihnen aber besser erging. Denkt an seine Zeit als Freibeuter zurück.

Etliche der einstigen Kaperfahrer setzen ihre Raubzüge nun auf eigene Rechnung fort. Sie werden zu Verbrechern der Meere, die sich keiner Obrigkeit unterstellen wollen. Derart viele Seefahrer wählen diesen Weg, dass schließlich Hunderte Piraten die See- wege vor Nord- und Mittelamerika im Würgegriff halten, Kauffahrer sich nur noch im Konvoi oder unter dem Schutz von Kriegsschiffen hinaustrauen.

Zu ihrer wichtigsten Basis machen die Marodeure die Bahamas-Insel New Providence, deren größte Siedlung in den Jahrzehnten zuvor dreimal von Spaniern und Franzosen niedergebrannt worden ist. Die meisten der einstigen englischen Siedler sind längst geflohen, es gibt weder Gesetz noch Obrigkeit.

Nun schlagen Piraten hier ihre Beute an Schmuggler um, verprassen den Ertrag in Spelunken und Bordellen. Sie tragen gestohlene hochhackige Schnallen- schuhe zur Schau, bunte Kleider aus Samt, Satin und Spitze, kostbare Ringe, aufwendige Ohrgehänge, Perlen und





Tief liegt der niederländische Kauffahrer weit voraus im Wasser, schwer beladen mit kostbaren Tuchen und Gewürzen. Jetzt bekennen die Piraten auf der »Royal Fortune« Farbe und hissen eine der Flaggen von Bartholomew Roberts. Sie zeigt einen Mann und ein Skelett mit Stundenglas und soll die Opfer vor Angst erstarren lassen

Roberts wird unter ZWANG Pirat. Und bald Kapitän

terei. Sie schleichen eines Nachts in die Kajüte des Kapitäns, setzen ihn fest und übernehmen das Schiff. Etliche Mitglieder beider Crews schließen sich den Verschwörern an. Die übrigen dürfen in der zweiten Schaluppe heimsegeln.

Meuterei ist ein Weg für zukünftige Seeräuber, an ein Schiff zu kommen. Ein anderer ist Diebstahl. Ein paar entschlossene Männer reichen, um ein geeignetes Boot im Handstreich von seiner Reede zu entführen; mit Mut, Kampfgeschick und erweiterter Mannschaft lassen sich dann größere Segler erobern. Die meisten Seeräuber jedoch begnügen sich mit kleinen, wendigen Schiffen, die in seichten Buchten Schutz suchen können. Oft mit bescheidener Beute.

Howell Davis aber ist ehrgeiziger. Und erfolgreicher. Als er Anfang Juni 1719 vor dem Hafen Anomabu im heutigen Ghana auftaucht, befehligt er bereits einen Dreimaster mit 32 Kanonen, die „Royal Rover“. Von ihrer Waffenstärke eingeschüchtert, wagen die Besatzungen der drei Segler, die an diesem Tag im Hafen liegen, keinen Widerstand. Es sind vor allem Sklavenhändler.

Denn Anomabu ist Teil des atlantischen Dreieckshandels: Europäer laufen mit buntem Tuch, Alkohol oder Feuerwaffen westafrikanische Häfen an und tauschen ihre Fracht gegen Sklaven, die kriegerische Stämme aus dem Binnenland heranschaffen. Von Afrika aus wird die menschliche Ware nach Amerika verschifft, wo die Zuckerrohr- und Tabakplantagen Arbeitskräfte regelrecht verschleppen. Amerikas Rohstoffe wiederum fließen zurück nach Europa.

Ein blühendes Geschäft – das Seeräuber anlockt wie Blutgeruch die Haie.

DAVIS MANÖVRIERT neben eines der Schiffe und ruft einen Teil der Besatzung zu sich an Bord. Unter den Männern, die kurz darauf an Deck klimmen, befindet sich ein Landsmann aus Wales, ein erfahrener Maat von etwa 35 Jahren, von zwei Jahrzehnten auf See wettergebräunt: Bartholomew Roberts.

Er mag ahnen, was ihm bevorsteht. Howell Davis hat es nicht nur auf Geld und Ausrüstung abgesehen, sondern auch auf Leute. Er braucht Rekruten. Trotz der großen Not auf den Handels-

schiffen laufen Seeleute nur unter Zwang zu den Piraten über: Viele scheuen vor dem Verbrechen zurück, andere vor den Gefahren, wieder andere fürchten den Galgen.

Etliche aber täuschen Widerstand nur vor. Sie wissen, dass die Gerichte gefangene Piraten gnadenlos aburteilen, zum Seeräuberdienst „gepresste“ Männer jedoch freisprechen.

Deshalb spielen Überläufer, nachdem sie sich zuvor insgeheim mit den Piraten verständigt haben, häufig Theater: Sie wehren sich, klagen und jammern, während die Angreifer auf sie einschreien, ihnen mit Pistolen und Säbeln drohen. Sollten die „Opfer“ später einmal gefasst werden, haben sie Zeugen dafür, nur unter Zwang mitgegangen zu sein.

Manche entführte Seeleute bitten ihren Kapitän oder die zurückbleibenden Kameraden zudem, per Zeitungsanzeige den Überfall bekannt zu machen und zu annoncieren. So etwa Anfang der 1720er Jahre: „Joseph Sweetster aus Charleston wurde gegen seinen Willen genötigt und gezwungen, mit den Piraten zu ziehen.“ Als Sweetster sich später vor einem Gericht verantworten muss, kommt er tatsächlich als Gezwungener frei.

Am ehesten schließen sich den Piraten die besonders Verzweifelten oder Verwegenen aus den Mannschaftsdecks aller seefahrenden Nationen an: Deserteure, flüchtige Kriminelle, entlaufene oder befreite Sklaven, weiße Zwangs-

arbeiter. Die meisten sind jung – angesichts der Gefahren auf See gilt schon ein Mann von 30 als alt.

Piratenkapitäne haben meist keine große Mühe, einfache Matrosen zu rekrutieren, doch sie brauchen auch Männer mit besonderen Kenntnissen: spezialisierte Handwerker, Schiffsärzte, erfahrene Seeleute. Die aber sind oft nicht an einem Wechsel interessiert.

Auch Roberts zählt zu den begehrten Fachkräften. Davis zwingt ihn sowie einige andere in seine Mannschaft. Wer sich ernsthaft weigert oder zu fliehen versucht, den lässt der Kapitän an den Hauptmast binden und auspeitschen. Roberts hingegen fügt sich. Und bald stellt Davis fest, dass der gepresste Maat mehr wert ist als ein Sack Gold.

Denn der neue Mann kennt nach vielen Jahren im Dreieckshandel die Küsten und Routen, die Häfen, Wind- und Strömungsverhältnisse des Atlantik so gut wie wenige. Er hat ein Gefühl entwickelt für die kaum merklichen Vorzeichen der verschiedenen Tropenstürme und weiß, wann die Segel einzuholen, Geschützklappen und Luken fest zu verschließen sind, der Ruderstock (Steuerräder sind noch eine Seltenheit) mit einer Kanone zu fixieren ist – ehe dann aus einer plötzlichen Windstille ein Pfeifen, dann ein tosendes Donnern wird, Welle auf Welle über das Deck bricht, Regen niederprasselt, Blitze die Dunkelheit spalten und das Meer den Rumpf herumwirft wie ein Spielzeug.

Und Roberts versteht zu navigieren: So kann er anhand der Gestirne die geographische Breite einer Position ermitteln. Und er soll zu den besonders erfahrenen Seefahrern gehören, die auch den Längengrad abschätzen können, auf dem sich ein Schiff in der endlosen Weite zwischen Amerika und Afrika befindet: eine hohe Kunst, die ein Gefühl für Geschwindigkeit, Gezeiten und Strömungen verlangt, denn entsprechende Instrumente wie etwa seetaugliche, sekundengenaue Uhren gibt es noch nicht.

Von Natur aus wagemutig und ehrgeizig, mit taktischem Verstand begabt, als vormaliger Maat ans Befehlen gewöhnt, gewinnt Bartholomew Roberts rasch das Vertrauen von Kapitän Davis und den Respekt der neuen Gefährten.

Wenige Wochen nach dem Überfall auf Anomabu wird Davis an einem portugiesischen Stützpunkt im Golf von Guinea in einen Hinterhalt gelockt und von einer Kugel in den Bauch getroffen. Er stirbt noch an Land. Kurz darauf versammelt sich die Mannschaft an Deck, dann beginnen die Beratungen: Ein neuer Kapitän muss gewählt werden.

Da viele unter der Tyrannie der Kapitäne auf regulären Seglern gelitten haben, verabscheuen Piraten besonders autoritäre Anführer. Ihr Leben auf See stützt sich auf Gleichheit und ein fast demokratisches Mitspracherecht aller. Doch auch ein Raubschiff braucht einen Mann an der Spitze, der in kritischen Momenten Befehle erteilt.

Die Piratenbanden des „Goldenzenalters“ wählen daher ihre Anführer selbst – und räumen ihnen nur wenige Privilegien ein: Solange sie eine Beute verfolgen, oder im Kampf sind oder auf der Flucht, haben die Banditen zwar bedingungslos zu gehorchen; in welchen Revieren sie aber auf Jagd gehen, welche Ziele angegriffen werden, was mit einem überwältigten Kapitän und dessen Schiff geschieht, mit einem Missetäter aus den eigenen Reihen, darüber hat meist die Mannschaft das letzte Wort.

Diese Beschlüsse sind unumstößlich. Fügt der Anführer sich nicht, zeigt er sich herrisch oder feige, ist er einfach glücklos, wählt die Crew ihn ab – oder setzt ihn auf offener See aus.

Zudem kontrolliert der Quartiermeister, ein gewählter Vertrauensmann der Mannschaft, den Kapitän. Er stellt die Enterkommandos zusammen, geht als Erster an Bord eines gekaperten Schiffs, sucht die Beute aus, verwahrt und verteilt sie. Und das nicht nach Gutedanken, sondern nach von den Männern beschworenen, niedergeschriebenen Regeln.

Diese Regeln legen auch fest, was verboten ist: Glücksspiel etwa, das Zweitacht säen könnte; Gewalt untereinander (Streit wird an Land im Duell ausgetragen); nächtliche Trinkgelage unter Deck; schlechte Pflege der Waffen.

Wer sich nicht daran hält, wird hart bestraft. Schlimm ergeht es Dieben und Verrätern: Sie werden gefoltert, erschossen oder auf einem wasserlosen Eiland

dem qualvollen Tod überlassen. Auch darüber entscheidet die Mannschaft.

Auf diese Weise schaffen sich die Räuberbanden eigene Verfassungen, die ein Gegenbild sind zu jenen Gesellschaften, aus denen sie stammen: demokratisch, egalitär, mit wenig Achtung vor Status, wohl aber vor Tüchtigkeit. Doch auch bar jeden Respekts für das Eigentum und das Leben anderer.

Ihr gefürchtetes Symbol ist die meist schwarze Flagge mit weißen Emblemen des Todes und der Vergänglichkeit: Knochen und Totenschädel, Schwert oder Stundenglas. Ihre Botschaft: Jeder Widerstand wird mit dem Tod bestraft!

Die ersten Vorschläge bei der Beratung, wer die „Royal Rover“ in Zukunft führen soll, stehen den „Lords“ zu. So werden die erfahrensten und verweigerten Piraten genannt, deren Meinung besonderes Gewicht hat.

Mehrere Kandidaten werden genannt, darunter wohl auch Walter Kennedy, ein Kumpan von Davis und sicherlich begierig auf den Posten. Dann jedoch wagt der Geschützmeister einen ungewöhnlichen Vorschlag: Er nominiert den erst kurz zuvor geraubten, doch bereits bewährten Roberts.

Tosende Zustimmung.

Und so wird Bartholomew Roberts neuer Kapitän der „Royal Rover“.

Brasilien, Ende November 1719. Nach einer stürmischen Atlantik-Überquerung kreuzt die „Royal Rover“ seit Wochen ohne Erfolg vor den Küsten der portugiesischen Kolonie. Die Männer beginnen zu murren. Roberts weiß, dass sich ein Piratenkapitän nur halten kann, wenn er Beute macht. Seine Crew will es weiter im Norden versuchen, in der Karibik. Er gibt nach.

Ihre Route führt vorbei an Bahia, dem großen Hafen an der zentralbrasilianischen Allerheiligenbucht. Als der Ankerplatz in Sicht kommt, bietet sich den Männern ein verblüffender Anblick: Mehr als 30 teils mächtige portugiesische Segler liegen dort versammelt – beladen mit der Jahresausbeute ihrer Kolonie. Gold und Edelsteine, Zucker, Felle, Tabak. Zwei gewaltige Kriegsschiffe bewachen die Flotte. Ein Überfall scheint aussichtslos. Roberts aber wagt ihn.

Mittlerweile ist es Nacht geworden. Still gleitet die „Royal Rover“ mitten in die versammelte Flotte. Die Kanoniere haben ihre Geschütze geladen, andere

Mannschaftsmitglieder halten Pistolen, Granaten und Haken bereit. Dicke, hinausgehängte Seile mildern den Aufprall, als der Piratensegler sanft an eines der Transportschiffe stößt. Ein Kommandotrupp springt hinüber.

Minuten später bringt sein Anführer den überraschten portugiesischen Kapitänen an Bord. Roberts erklärt dem Überrumpelten, ihm werde nichts geschehen, solange er nur verrate, welches der Schiffe die reichste Ladung trage. Der Gefangene nennt die „Sagrada Familia“ nahe der Hafeneinfahrt.

Doch kaum haben die Piraten das Schiff erreicht, erwacht Leben an Deck der „Sagrada Familia“: Die Angreifer sind entdeckt. Roberts befiehlt Feuer, eine Breitseite zerreißt die Stille des Hafens. Musketen prasseln, Kartätschen feuern Ladungen aus gehacktem Blei über das Deck der „Sagrada Familia“, Wurfhaken greifen in ihre Bordwand.

Die Seeräuber schleudern mit Pulver gefüllte, explodierende Kugeln und Flaschen, dann schwingen sie an Seilen über die Reling oder ziehen sich an Enterbeilen auf das Deck, feuern ihre Pistolen ab, hacken mit breiten Messern, Kurzschwertern und Beilen nieder, was sich ihnen in den Weg stellt. Springen die Luken hinunter und durchkämmen den Rumpf nach Verteidigern, während andere ein Seil zwischen den beiden Schiffen befestigen.

Mit der „Sagrada Familia“ im Schlepptau nimmt die „Royal Rover“ Fahrt auf. Längst sind auch die Matrosen auf den anderen Schiffen der Flotte erwacht, entzünden auf den Decks Lichten. Eines der Kriegsschiffe setzt Segel und kommt im nun grauenden Morgen näher. Roberts schickt ihm eine Kanonsalve entgegen. Der Verfolger fällt zurück. Die Räuber entkommen.

Die „Sagrada Familia“ ist mit Gold, Schmuck, Edelsteinen und teuren Handelsgütern beladen, ein gewaltiger Schatz, der nun den Stauraum der „Royal Rover“ füllt. Die Zeit ist gekommen zu feiern, sich zu erholen, befinden Mannschaft und Kapitän.

Zwar sind sie Geächtete, auf die in zahlreichen Häfen der Henker wartet. Doch immer noch gibt es Orte, an denen das Recht wenig gilt, und Gold viel – wo





Kaum liegen beide Schiffe längsseits, werfen die Piraten Enterhaken auf das feindliche Deck, springen auf die Reling, feuern ihre Pistolen auf die gegnerische Mannschaft ab – und hacken jeden nieder, der sich wehrt

korrupte Beamte fern ihren Vorgesetzten herrschen wie souveräne Potentaten. Einer dieser Orte ist die Teufelsinsel, ein Eiland im Norden Südamerikas. Auf dem Weg dorthin kapert Roberts eine Schaluppe, die er behält und im Hochgefühl seines Triumphes „Fortune“ tauft.

Kaum angekommen, lässt er dem örtlichen Gouverneur mit Diamanten besetzten Goldschmuck zukommen, der vermutlich für den König von Portugal bestimmt war. Daher interessiert sich der Statthalter auch nicht weiter für die Herkunft der Schätze, die die Piraten nun in sein Reich bringen, für Proviant, Pulver und Seilwerk ausgeben, bei ausschweifenden, tumultuösen Feiern verpassen – Herren für ein paar Wochen.

Selbst als Roberts mit 40 seiner besten Männer in die erbeutete „Fortune“ steigt, um Jagd auf einen herannahenden Segler zu machen, verschließt der bestochene Gouverneur die Augen. Es ist einer jener schnell entschlossenen, draufgängerischen Angriffe, die bald den Ruhm des Bartholomew Roberts begründen werden.

Diesmal aber kommt es anders.

Statt das Beuteschiff innerhalb weniger Stunden zu stellen, wird die Piratenschaluppe von ungünstigem Wind und Strömungen abgetrieben. Eine Nacht auf See vergeht, zwei. Dann drei. Das Wasser wird knapp. Am achten Tag schließlich wirft die Crew vor einer menschenleeren Insel Anker. Roberts wählt ein paar Männer aus, denen er das Beiboot anvertraut: Sie sollen gegen den Wind zurückrudern und von der „Royal Rover“ Hilfe holen, die unter dem Kommando Walter Kennedys zurückgelassen wurde. Die übrigen wollen solange von Wildfrüchten und Quellwasser des Eilands überdauern.

Gut 150 Kilometer sind es bis zur Teufelsinsel. Doch das Ruderkommando beißt sich durch – zweimal.

Denn das Beiboot kehrt zu dem Eiland zurück, mit schlimmen Nachrichten: Kennedy und die „Royal Rover“ sind verschwunden. Mit allen Schätzen, offenbar desertiert. Bartholomew Roberts ist zurückgeworfen auf ein kleines Schiff und 40 Männer am Ende der Welt.

Eine bittere Zeit beginnt. Roberts fügt sich dem Wind und fährt weiter

Richtung Norden. Zuweilen gelingt es sogar, mit der Schaluppe bescheidene Beute zu machen. Doch dann wird die „Fortune“ von zwei Schiffen im Auftrag des Gouverneurs von Barbados in eine Falle gelockt und schwer beschossen. Mit Glück kann Roberts entkommen.

Rauchend und leckgeschlagen, schleppt die „Fortune“ sich davon. Die Verwundeten klagen, notdürftig versorgt und zuweilen mit Rum betäubt. Etliche fallen in ein Fieber, sterben.

Ihr Tod ist das Schicksal zahlreicher Piraten. Zwar enden nicht wenige am Galgen oder verlieren im Kampf das Leben. Doch die meisten kommen bei Schiffbrüchen um, durch Krankheiten, schlechte Ernährung, mangelnde Hygiene, nicht zuletzt exzessiven Alkoholkonsum. Alt wird kaum einer.

Nach einiger Zeit gleitet die „Fortune“ in eine Lagune auf der kleinen Insel Carriacou nahe Grenada, die von See nicht einzusehen ist. Gut eine Woche lang reinigen die Männer das Schiff, Zimmerleute reparieren die beschädigten Bordwände und Aufbauten.

Ihr Kapitän aber schwört Rache. Zukünftig wird er Segler aus Barbados und Martinique (dessen Schiffe ihn um diese Zeit gleichfalls hetzen) besonders grausam behandeln. Zum Zeichen dafür lässt er seine Männer eine neue Flagge nähren: Auf dem schwarzen Hintergrund prangt eine Figur mit Schwert, die ihn selbst darstellen soll, unter den Füßen zwei Totenköpfe mit den Kürzeln „ABH“ und „AMH“ – „A Barbadian’s Head“ und „A Martinician’s Head“. Zudem beschließt er, seine Strategie zu ändern.

In der Regel greifen Piraten einzelne Schiffe auf See an. Lukrativer, zugleich riskanter sind Überfälle auf Häfen. Wenn er nicht als einer von vielen kleinen Banditen enden will, muss Roberts diesen Weg wählen. Er hat auch schon eine Idee, wo seine Chancen günstig sind: weit im Norden, vor dem geschäftigen und fischreichen Neufundland.

TREPASSEY AUF NEUFUNDLAND, Sommer 1720. An langen Gestellen trocknet Kabeljau. Saisonarbeiter säubern, zertrümmern und salzen den Fisch für die europäischen Märkte. Tag und Nacht liegt ein stechender Gestank über dem Ort, die Arbeiter betäuben sich mit einem selbst gebrauten, süßen Fusel.

Die See vor Neufundland ist rau, es gibt keine exotischen Schätze. Doch in einem Hafen wie Trepassey verwahren

die Kaufleute und Fischunternehmer ihre Schatullen, haben die Schiffbauer ihre Lager, gibt es Proviant und Schnaps – und kaum Kriegsschiffe.

Roberts bereitet den Überfall gründlich vor. Zunächst plündert er ein Fischernest sowie Schiffe und Boote in der Umgebung. Dann läuft er am hellen Tag in den Hafen von Trepassey ein. Von den Masten weht die schwarze Flagge, ein Trommler schlägt ein finsternes Stakkato, Trompeten gellen siegesgewiss. Johlende Piraten feuern Pistolen ab.

Das Spektakel wirkt. Ohne Gegenwehr übernehmen die Angreifer, es sind inzwischen wohl mehr als 100 Mann, die Kontrolle über den Hafen.

Was folgt, ist ein Inferno. Die Piraten peitschen Kapitäne aus, sägen Masten ab, plündern Schiff um Schiff. An Land nehmen sie, wonach ihnen der Sinn steht, Kleidung, Proviant, Frauen, zerstören die Fischereianlagen. Und stecken die geplünderten Rümpfe in Brand – bis auf einen soliden Zweimaster: Ersatz für die marode „Fortune“.

Auch gegenüber den eigenen Leuten wird Roberts seit Kennedys Verrat härter. Ein Seeräuber, der eigenmächtig etwas Tuch aus der Beute nimmt, erhält 39 Peitschenhiebe. Immer seltener sucht der Kapitän den Rat seiner „Lords“.

Bartholomew Roberts wird zu jenem rücksichtslosen Piraten, als der er bald überall auf dem Atlantik berüchtigt ist, dessen verwegenen Mut auch Gouverneure anerkennen, von dem man schreibt, er sei der Schlimmste von allen: „that great pyrate, Roberts“.

Um seine Macht zu sichern, verlässt er sich allein auf den Erfolg. Und Beute kommt nun reichlich herein, in Neufundlands Häfen wie auf offenem Wasser, darunter abermals ein besseres Schiff, mit 26 Kanonen bestückt.

Roberts kennt inzwischen alle Tricks, auch starke und schnelle Gegner zu überwältigen. Zuweilen nähern die Piraten sich unter falscher Flagge ihrem Opfer. Oder sie tarnen die verräterischen Kanonenluken mit gefärbter Leinwand, stellen Hühnerkäfige und Fracht auf das Deck, um einem harmlosen Kaufmannsschiff zu gleichen. Oft gaukeln sie Langsamkeit oder gar eine Notlage vor; manchmal hängen sie zusammengebun-

Den Gouverneur BESTICHT Roberts mit Diamanten

Während die Arbeiten vorangehen, genießen die Piraten die Zeit unter Palmen. Anders als in den Häfen fehlen hier Frauen, an Bord sind sie streng verboten. Sie fangen große Meeresschildkröten, die sie im eigenen Panzer rösten, zu Suppe verarbeiten oder als Zutat für „Salmagundi“ verwenden – einen scharf gewürzten Salat, der außerdem, je nachdem, was gerade zur Hand ist, frischen Fisch, Salzheringe, gehacktes Huhn, Palmenherzen, Weintrauben, Oliven, Kohl, eingelegte Zwiebeln, Gewürzwein, Knoblauch, Öl und Essig enthält.

Ähnlich die Getränke. „Rumfustian“ wird im besten Fall aus Gin, Sherry, Bier, Zucker, Eiern, Zimt und Muskat angezurrt und erhitzt. „Bombo“ besteht aus Rum, Wasser, Muskat und abermals Zucker – die tatsächliche Mischung aber gibt die vorhandene Beute vor.

Dem rigiden Regiment der Handels- und Kriegsschiffe samt schlechter Kost entronnen, genießen viele Männer es, nach Belieben zu essen, rauen um die besten Stücke, lassen sich mit Wollust gehen. Und betrachten es als eine der größten Freiheiten, so hemmungslos zu trinken, wie es ihnen gefällt, und sich ungehindert über das Schiff zu bewegen, einschließlich der Kapitänskajüte, die jedem Crewmitglied offen steht.

Die meisten Kabinen und nicht tragenden Wände haben sie herausgerissen, um Bewegungsfreiheit im Gefecht zu schaffen, Platz für viele Kämpfer. Privates gibt es nicht, jeder schläft, wo er will; wer sich erleichtern muss, tut das am Bugsprit oder entlang der Bordwand vor den Augen der anderen.

Roberts schließt sich den Saufereien meist nicht an, begnügt sich lieber mit Tee. Seine Männer amüsiert das, mindert aber ihren Respekt nicht. Vielmehr lassen sie ihm aus der Beute edles Porzellan zukommen, das er ebenso schätzt wie Schmuck und feine Kleidung.

Groß und gut aussehend ist Bartholomew Roberts, ein Dandy – und Musikliebhaber. Fiedler, Pfeifer, Trommler oder Trompeter gibt es an Bord vieler Piratenschiffe: Roberts aber sammelt zeitweilig ein kleines Orchester zusammen.

Schließlich geht es zurück auf See. Wochen einträglicher Überfälle auf Schiffe und Häfen folgen. Und des Blut-

dene Fässer ans Heck, die ihrem schnellen Jagdschiff die Fahrt nehmen – im geeigneten Moment werden die Leinen gekappt, und der vermeintlich plumpen Segler schießt mit unerwarteter Geschwindigkeit auf sein Opfer zu.

Sind die Angreifer mit List und Tempo nah genug herangekommen, hat ein Kauffahrer kaum noch eine Chance zu entkommen. Die wenigsten verfügen über eine hinreichende Bewaffnung; ihre Crews von meist weniger als 20 Mann müssten gegen eine mehrfache Übermacht antreten. Dennoch legen es auch die Piraten selten auf einen Kampf an, der immer das Risiko eigener Verluste birgt – vor allem aber die Beute gefährdet, auf die sie aus sind.

Deshalb hissen die Seeräuber jetzt ihre grausige Flagge. Und signalisieren so, dass jede Gegenwehr bestraft wird; dass sie vor keinem Mord zurückschrecken. Die meisten Kapitäne ergeben sich daraufhin auf Gedeih oder Verderb.

Regelmäßig fragen Roberts' Männer die überwältigten Seeleute nach deren Schiffsführer aus. Ist er ein Tyrann, hart, ungerecht oder geizig, so rächen sie seine Untergebenen blutig mit der neunrimigen Peitsche, foltern, verstümmeln oder töten den Gefangenen. Legen die Männer hingegen ein gutes Zeugnis ab, können die Piraten großzügig sein, nehmen nur, was sie brauchen, laden einen Kapitän sogar zum Essen ein. Doch berechenbar sind sie nicht.

Wohl etwa 2000 Seeräuber auf gut zwei Dutzend Seglern suchen um 1720 die Küsten Süd- und Nordamerikas, Afrikas und die atlantischen Inseln heim. Doch England dominiert nun zunehmend die Weltmeere und geht immer entschlossener gegen die Piraterie vor.

Allerdings reichen die ausgesandten Kriegsschiffe nicht aus, um schnell Erfolg zu haben. Unter den oft gepressten, brutal disziplinierten und auf engen Decks zusammengepferchten Seeleuten grassieren Krankheiten, Tod und Desertion.

Zudem meiden einige Kapitäne der Kriegsmarine Risiken und wirtschaften in die eigene Tasche, indem sie Handel

treiben, statt zu kämpfen, oder einzelne Kauffahrer gegen Geld eskortieren.

Darüber hinaus sind viele Seeoffiziere im Aufstöbern von Piraten unerfahren. Ein Admiral schreibt resigniert, angesichts der Wendigkeit der Räuber, unzähliger Schlupfwinkel und flacher Buchten, williger Kollaborateure und korrupter Beamter glichen Versuche, dem Übel beizukommen, einer Kuh auf Hasenjagd: Nur durch Zufall könne das langsame Tier den Gegner tottreten.

Auch Roberts verschwindet im Spätsommer so plötzlich aus den Gewässern vor Neufundland, wie er aufgetaucht ist, und geht mit seiner Mannschaft Wochen später auf jener Insel nahe Grenada an Land, von der sie gut ein halbes Jahr zuvor aufgebrochen sind.

Denn um ihre Schiffe zu überholen, müssen Seeräuber abgelegene Orte aufsuchen, wo sie ihr Gefährt bei Flut möglichst weit in seichte Gewässer ziehen, sodass es bei Ebbe frei liegt. Oder sie verfrachten Geschütze und schwere Ladung erst auf eine, dann auf die andere Seite, um den Rumpf emporzukippen.

Dann schabend oder brennen sie Muscheln, Tang und Algen vom Holz, ersetzen morsche Planken, dichten die Fugen mit Werg und Pech und übertröpfen sie – gerade in warmen Gewässern alle paar Monate eine unerlässliche Prozedur: Parasiten wachsen hier besonders schnell, gut 20 Zentimeter lange Schiffsbohrwürmer zerfressen die Planken.





Die Niederländer kämpfen um ihr Leben. Wer sich ergibt, darf zwar mit Gnade rechnen. Doch die Piraten sind unberechenbar: Manchmal peitschen sie ihre Gefangenen auch blutig oder hängen sie an die Rah, schneiden den Kapitänen die Ohren ab

vergießens: Einen Niederländer, gut 40 Kanonen stark, können sie erst nach mehrstündigem Gefecht nehmen. Erstickender Rauch vom krachenden Schlagabtausch der Geschütze liegt über den Schiffen, als Roberts endlich herankommt. Enterhaken fliegen, Granaten, dann stürzen die wütenden Piraten an Deck. Endlich an Bord, hacken die Enterer jeden nieder, der noch kämpft. Dann peitschen sie den Gefangenen die Rücken in blutige Fetzen, schneiden dem Kapitän die Ohren ab und hängen etliche Niederländer an den Rahen auf.

Roberts weiß, dass Terror seinen Erfolg sichert. Wenn er will, dass auch in Zukunft die Mehrzahl der Kapitäne sich kampflos ergibt, muss er Widerstand grausam strafen. Sich einen Ruf machen als rachsüchtig und ohne Erbarmen.

Inzwischen besteht die Raubgemeinschaft wohl aus mehr als 150 Männern und zeitweilig vier Seglern, deren Waffenarsenal gewaltig ist. Seine wechselnden Flaggschiffe tauft Roberts nun stets auf den Namen „Royal Fortune“.

MITTE NOVEMBER 1720 verlässt er die Karibik mit Ziel Afrika. Doch kurz vor den Kapverdischen Inseln macht er sich erneut auf die leichtsinnige Verfolgung einiger Beuteschiffe – und gerät in ungünstige Winde. In langen Manövern kreuzt die Mannschaft gegen die Böen an, die nun von der afrikanischen Küste her wehen. Vergebens. Es bleibt ihnen nichts übrig, als sich dem Wind zu fügen und mit schwindendem Proviant die lange Rückreise nach Amerika zu wagen.

Dumpf liegen die Leute im Schatten. Die Wasserrationen sinken auf eine Handvoll pro Mann und Tag. Fällt einmal Regen, fangen sie ihn gierig auf, lenken das Wasser mit Segeltuch in Kübel.

Es reicht nicht. Einige trinken Meerwasser oder den eigenen Urin, was sie noch durstiger macht oder langsam vergiftet. Bald beginnt das Sterben.

Viele essen höchstens noch ein Stück Brot am Tag. Sie magern ab, bis kaum



Im Januar 1722 stellt Roberts mit seinen Schiffen eine Sklavenhändlerflotte vor Westafrika – sein letzter großer Coup

noch einer die Kraft hat, das Ruder zu halten. Nach Wochen taucht endlich die Küste Surinams am Horizont auf.

Etwa zur gleichen Zeit rüstet die Royal Navy in Portsmouth zwei Kriegsschiffe aus, um eine Handelsflotte nach Afrika zu eskortieren. Eines davon ist ein mächtiger Zweidecker mit 50 Geschützen und 250 Mann Besatzung. Die „Swallow“ unter Kapitän Chaloner Ogle.

Die englische Admiralität will nun noch stärker gegen Piraten wie Roberts vorgehen, die den Handel ganzer Regionen schwer schädigen. Sie stattet ihre Segler jetzt besser aus, lässt sie regelmäßig kielholen, die Kranken in Spitätern versorgen. Entschlossene Gouverneure kontrollieren die Kapitäne, fahren teilweise selbst mit ihnen gegen die Räuber, um jede Korruption zu unterbinden.

Bereits im Herbst 1720 sind vor Jamaika „Calico Jack“ Rackham sowie dessen Gefährten Anne Bonny und Mary Read festgenommen worden, wenige Monate später wird der schillernde Charles Vane gehängt. Etliche der mit Walter Kennedy desertierten Männer aus Roberts' einstiger Crew können sich nach Schottland und England durchschlagen, werden dort aber aufgegriffen – Kennedy selbst angeblich als Bordellbetreiber in einem Londoner Slum.

Ihre einzige Chance besteht in den Zeugnissen, dass sie gepresst worden sind und auch später keine Kanone abgefeuert, keine Beuteanteile genommen haben. Weil die Gerichte gewissen-

haft vorgehen, entkommt mancher unglücklich mitgefangene Seemann dem Strick. Aber auch dieser oder jener Mörder.

Alle übrigen werden gehängt, ihre Leichen oft in Eisen geschlagen und zur Abschreckung an den Küsten ausgestellt. Zu den Hinrichtungen strömen Hunderte, die in Zeitungen und Flugblättern die Taten der Gesetzlosen verfolgt haben. Die Menge applaudiert

all jenen, die mit Haltung sterben oder beeindruckende letzte Worte finden, buht die Zitternden und Weinenden aus.

Im Februar 1721 sticht die „Swallow“ von England aus in See, Kurs Westafrika.

Kapitän Roberts hat in der Karibik seine Plünderzüge inzwischen wieder aufgenommen. Er lockt 14 Schaluppen aus Martinique in eine Falle, setzt die Besatzungen fest. Und lässt dann – wohl aus Rache für die Versuche des dortigen Gouverneurs, ihn zu ergreifen – einigen Männern die Ohren abschneiden oder sie halbtot peitschen, andere an die Rahen hängen und ein Zielschießen auf sie veranstalten.

Zudem ist er nun zunehmend hochfahrend und eigensinnig, unduldsam zumal der fortwährenden Trinkerei gegenüber. Als ihn einer der alkoholisierten Piraten beleidigt, bringt Roberts den Mann kurzerhand um. Und als daraufhin dessen Freund den Kapitän verflucht und ihm den Tod wünscht, rammt Roberts ihm ein Schwert in den Leib. Ein Handgemenge entsteht, das der Quartermaster nur mit Mühe auflösen kann.

Die folgende Mannschaftsversammlung schlägt sich noch einmal auf die Seite ihres Anführers, verurteilt den verwundeten Aufrührer zu zwei Peitschenhieben durch jedes Crewmitglied.

Doch der Riss ist nicht mehr heilbar. Wenig später setzt sich der unzufriedene Teil der Marodeure mit einer zuvor erbeuteten Brigantine ab.

Roberts lässt sie ziehen und wendet sich erneut Richtung Afrika.

Im Juni 1721 erreicht er mit seinen Schiffen Sierra Leone. Dort erfährt er, dass kürzlich zwei Schiffe der Navy nach Süden gelaufen sind – und kann auch deren Instruktionen in Erfahrung bringen: Die Jäger sollen die Küste entlang bis zur Ostspitze des Golfs von Guinea patrouillieren und dann umkehren. Vor Weihnachten werden sie kaum zurück sein. Eines der Schiffe ist die „Swallow“ unter Chaloner Ogle's Kommando.

Roberts traut sich zu, die Navy auszumanövrieren. Es beginnen Wochen des wüsten Plünderns und Mordens im Rücken der englischen Patrouille, des Austauschens des alten Flaggschiffes gegen eine bessere, größere Fregatte, während die Mannschaft durch freiwillige oder gepresste Seeleute ergänzt wird, darunter der Deserteur von der „Swallow“.

Im Spätherbst weicht Roberts vor dem umkehrenden Ogle auf eine Insel weit vor der Küste aus; anschließend kehrt er zurück, wohl um sich erneut in den Rücken der Kriegsschiffe zu bringen. Mitte Januar überfällt er den Hafen Ouidah im heutigen Benin und erpresst von den Kapitänen dort liegender Sklaven schiffe Dutzende Kilo Goldstaub. Als einer von ihnen nicht zahlen will, lässt Roberts das Schiff in Brand stecken und versenken: mit 80 gefesselten Afrikanern an Bord. Niemand überlebt.

Doch die „Swallow“ ist nicht, wie Roberts vermutet, viele Seemeilen entfernt – sondern ganz in der Nähe. Sie ist aufgehalten worden, weil ihr Begleitschiff fast die gesamte Besatzung durch Tropenkrankheiten verloren hat. Nur 36 Stunden nach Roberts' Abfahrt läuft die „Swallow“ in Ouidah ein.

Als Ogle hört, dass die Angreifer ein Schiff erbeutet haben, weiß er, wo er suchen muss: in abgelegenen Buchten und Flussmündungen, die geschützt genug sind, um einen Segler heimlich für den Seeraub umzurüsten – und so tief, dass auch die schwere „Royal Fortune“ in dem Versteck ankern kann.

Literaturempfehlungen: Aubrey Burl, „Black Bart. Bartholomew Roberts and His Pirate Crew, 1718–1723“, Sutton Publishing; lebendige Biografie des erfolgreichsten Seeräubers seiner Zeit. David Cordingly, „Unter schwarzer Flagge. Legende und Wirklichkeit des Piratenlebens“, Sanssouci/DTV: packende Einführung.

Drei Wochen hetzt Ogle verschiedene Hinweisen und Vermutungen hinterher, bis er sich nach Süden wendet.

Nach Kap Lopez.

Im ersten Licht des 5. Februar 1722 kommt die Bucht in Sicht. Drei ankern die Schiffe. Ogle ist sich sicher, die Piraten entdeckt zu haben.

Aber er sieht auch deren Stärke, zwei Segler von 30 bis 40 Kanonen, ein kleiner von vielleicht 20. Dennoch lässt er auf den Feind zukreuzen. Doch sein Steuermann muss eine tückische Sandbank vor der Bucht umfahren und ist gezwungen, vom Land abzudrehen.

Da geschieht etwas Befremdliches. Das kleinere der beiden Großschiffe, die „Ranger“ (unter dem Kommando eines Kumpanen von Roberts), setzt Segel und kommt heraus.

Die Engländer begreifen, dass die Piraten sie nicht als Kriegsschiff erkannt haben, sondern für Beute halten. Ogle lässt abdrehen, täuscht eine Flucht vor.

Seemeile um Seemeile zieht er seinen Verfolger hinaus, bis die Küste außer Sicht und Hörweite ist, die in der Bucht zurückgebliebenen Piraten also nicht wahrnehmen können, was geschieht. Dann erst wendet die „Swallow“, klappt ihre Geschützpfosten auf und feuert.

Das Gefecht ist hart und einseitig. Die „Ranger“ hat keine Chance. Wer nicht umkommt, endet in Ketten. Ogle's Zimmerleute machen das zerfetzte Raub schiff als Gefangenentransporter wieder halbwegs seetüchtig.

Fünf Tage später läuft die „Swallow“ erneut Kap Lopez an. Und findet abermals drei Segler vor – denn inzwischen hat die „Royal Fortune“ einen weiteren Kauffahrer aufgebracht. Diesmal umschifft Ogle die Sandbank. Erst spät geht die „Royal Fortune“ vom Anker und kommt heran. Dann steigt auf der „Swallow“ die britische Flagge, auf dem Piratenschiff die schwarze.

Chaloner Ogle befiehlt Feuer.

WENIGE WOCHEN SPÄTER, Ende März 1722, beginnt in der Festung von Cape Coast, heute Ghana, der größte Piratenprozess der Geschichte. Fast einen Monat lang hören die Richter die Aussagen, Ausflüchte, Schuldzuweisungen, Geständnisse von vielen der Männer, die Chaloner Ogle eingeliefert hat.

Einige der Piraten sind auf dem Transport ihren Verwundungen erlegen oder in den unterirdischen Haftlöchern von Cape Coast zu Tode gekommen.

75 schwarze Gefangene werden als Sklaven verkauft.

74 Männer kommen aufgrund von Zeugenaussagen ihrer vormaligen Kapitäne oder von Schicksalsgenossen frei: Das Gericht glaubt ihnen, dass die Piraten sie zum Dienst gezwungen haben.

Weitere 17 schicken die Richter in das klamme, fieberverseuchte Gefängnis von Marshalsea bei London. 20 Männer können ihr Leben um ein paar Jahre verlängern, weil sie sich zur Zwangsarbeit in Afrikas Goldminen melden.

52 Seeräuber aber gehen unter den Galgen. Etliche ihrer Leichen werden geteert, in Eisen geschlagen und an Ketten aufgehängt.

Das aufstrebende britische Empire führt nun einen entschlossenen Vernichtungskrieg gegen die Marodeure zur See – die sich erbittert wehren: Piratenkapitäne wie George Lowther und Edward Low köpfen Gefangene aus reiner Rachsucht, schlitzen ihre Opfer auf, morden enthemmt. Beide kommen selbst bald um.

Wohl mehr als 500 Seeräuber werden bis 1726 hingerichtet, die wenigen verbliebenen Banditen können fliehen oder nehmen Amnestien an.

Das „Goldene Zeitalter“ der Piraterie ist beendet. Seine Verklärung aber hat längst begonnen. In Legenden und Abenteuergeschichten, in Zeitungsberichten und Büchern wie der viele Hundert Seiten starken „General History of the Robberies and Murders of the most notorious Pyrates“ („Umfassende Geschichte der Räubereien und Mordtaten der berüchtigtesten Piraten“), die bereits 1724 unter dem Pseudonym Kapitän Charles Johnson in London erscheint.

Das Werk, das vorgibt, die Wahrheit über Seeräuber wie Henry Every, Charles Vane, Blackbeard und Bartholomew Roberts zu verkünden, wird zu einem Bestseller. Als packendes, zuweilen literarisch überzeichnetes Porträt eines Zeitalters, das nie golden war.

Sondern wild und blutig, weit entfernt von jeder Romantik: roh. □

Der Historiker Dr. Mathias Mesenhöller, 43, ist Journalist in Berlin und überzeugter Binnenländer. Tim Wehrmann, 38, gehört zum Team von GEOPOCHE.

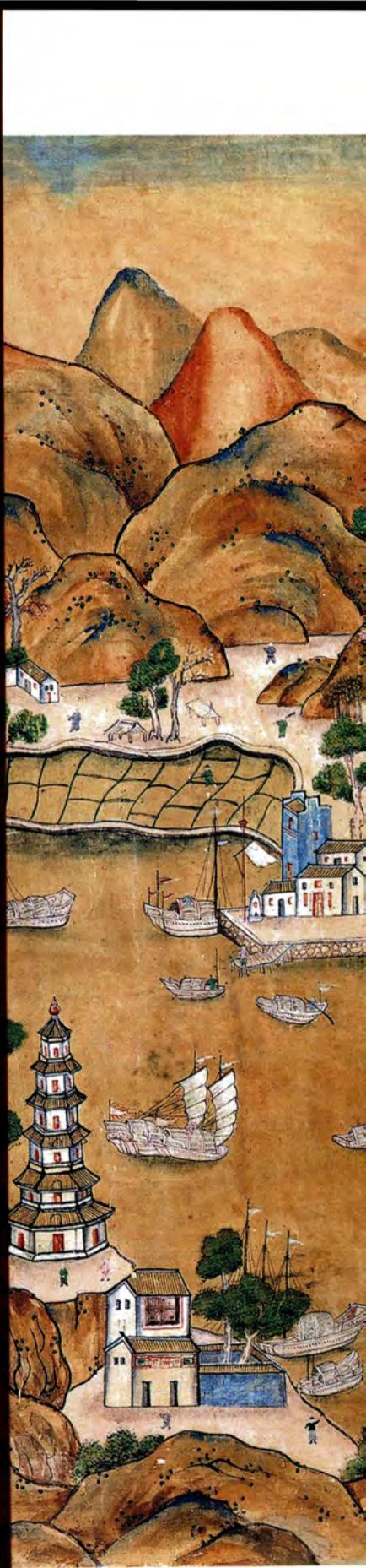
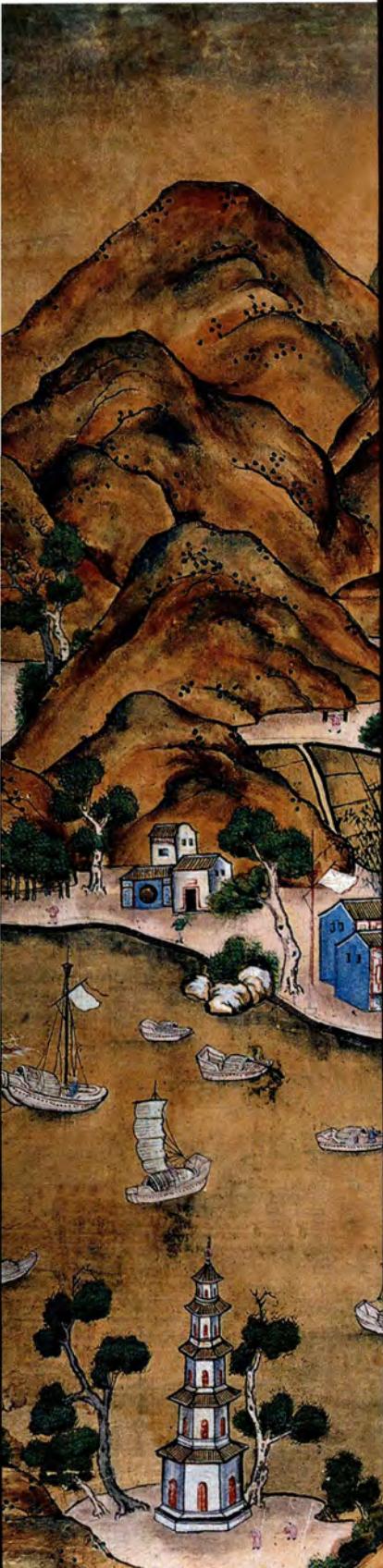
TRIUMPH DER SECHS FLOTTEN

海盗

Der größte Piratenverbund
der Weltgeschichte kreuzt zu
Beginn des 19. Jahrhunderts
vor der südchinesischen Küste:
1800 Dschunken und 70 000
Kämpfer jagen nicht nur Handels-
fahrer, sondern auch die kaiser-
liche Marine. An der Spitze
der gewaltigen Streitmacht steht
eine Frau: Zheng Yisao

von MARTIN PAETSCH

海盗
*Chinesisches
Schriftzeichen
für »Pirat«*





Mit blutroten Zeichen fordert ein Pirat Lösegeld für Gefangene. Die Entführung von Ausländern ist ein besonders lukratives Geschäft: Als im Jahr 1809 der englische Offizier Richard Glasspoole in die Gewalt chinesischer Seeräuber gerät, verlangen die Piraten 100 000 Silbermünzen für seine Freilassung – eine gewaltige Summe

Die Küste nahe Kanton: Im gebirgigen Südchina fehlt es an Ackerland, und so suchen viele Bewohner ihr Heil in der Piraterie. Vor allem europäische Segler (im Vordergrund) verheißen reiche Beute (Gemälde, 18. Jahrhundert)

Später kann niemand mehr genau sagen, wie Zheng Yi ums Leben gekommen ist. Manche behaupten, der berüchtigte chinesische Pirat sei in einem Sturm über Bord gefallen und im Meer ertrunken. Andere meinen, eine Kanonenkugel habe ihn während eines Seegeschäfts in Vietnam zerrissen.

Sicher ist nur: Mit seinem Tod im November 1807 verliert eine Armada von Raubschiffen ihren Anführer. Denn Zheng Yi befehligt eine Koalition aus mehreren Flotten mit mindestens 800 schwer bewaffneten Dschunken und Zehntausenden Männern Besatzung.

Die Piraten kreuzen in einer Küstenregion, die sich von Vietnam im Westen bis weit über das chinesische Perlflussdelta hinaus nach Osten erstreckt. In diesem Labyrinth aus Flussmündungen, Kanälen und Inseln mit einer Küstenlinie von mehr als 3000 Kilometern, sind sie die alleinigen Herrscher.

Alle Versuche der Regierung, den Meeresbanditen beizukommen, sind bisher gescheitert. Kaum ein Handels Schiff läuft noch aus, ohne sich zuvor die Passage erkauft zu haben. Auch Dörfer und Städte müssen den Piraten regelmäßig Tribut entrichten, wenn sie nicht überfallen werden wollen.

Die Kontrolle der südchinesischen Wasserwelt bringt reiche Einnahmen. Entsprechend begehrte ist der Posten des verstorbenen Piratenführers. Doch als es darum geht, einen Nachfolger zu bestimmen, wagt es kaum einer der Flottenkommandeure, nach der Herrschaft im Bund zu greifen.

Umso entschlossener tut es eine Frau: Zheng Yisao, die Witwe des Verstorbenen. Bald wird sie europäische Seefahrernationen bedrohen und sogar den Kaiser in Beijing herausfordern. Als Anführerin der größten Piratenflotte der Geschichte.

SEERAUB HAT IN CHINA eine lange Tradition: Erstmals für das Jahr 109 n. Chr. erwähnen chinesische Geschichtsschreiber einen Piraten. Dem Bericht folgen zahllose weitere; vom 16. Jahrhundert an schließlich reißen die Ge-

walttaten kaum noch ab. Denn die Geographie in der Region begünstigt die Seefahrt – und damit auch die Piraterie: Die Küsten der heutigen Provinzen Guangdong und Fujian sind über weite Strecken durch Bergzüge vom Landesinneren abgeschirmt, die Bewohner leben vor allem vom Meer, als Fischer, Fährleute oder Schiffer.

Manche Volksgruppen verbringen fast ihr ganzes Dasein auf See. Sie wohnen auf ihren Booten, die oft dicht an dicht gereiht vor der Küste ankern. Der Rest der Bevölkerung verachtet diese „Wasserleute“, die meist kaum mehr als ihr winziges Schiff besitzen.

Um zu überleben, müssen die ärmsten Fischer oft eine Doppelexistenz führen. Nur während der Hauptsaison im Winter gehen sie ihrem eigentlichen Beruf nach. Im Sommer, wenn der Fang schlecht ist und sie ihre Familien kaum ernähren können, formen sie lose Räuberbanden.

Spontan tun sich dann Freunde und Verwandte zusammen, rekrutieren noch einige Tagelöhner und Kleinkriminelle. Sobald sich gut zehn Mann gefunden haben, stechen die Gelegenheitspiraten in See. Bewaffnet mit Messern, Hackbeilen und Bambusspießen fallen sie über Reistransporter oder Fährboote her. Dann verschwinden sie schnell wieder im Gewirr der Inseln und Buchten, teilen die Beute und gehen ihrer Wege.

Lange bleibt die Piraterie ein Nebenverdienst der Küstenbewohner. Doch im 16. Jahrhundert formen sich auch große und besser organisierte Räuberflotten. Eine Ursache dafür ist die Wirtschaftspolitik des chinesischen Kaisers: Der Herrscher über „alles unter dem Himmel“, wie die Chinesen ihr Land nennen, will den Warenverkehr unter seine Kontrolle bringen. Fremde Güter dürfen nur noch als streng reglementierte Tributzahlungen von Vasallenstaaten an den Regenten ins Land gelangen. Im Gegenzug entlohnt dieser die Gesandten mit Geschenken. Jede einzelne Transaktion soll so den Machtanspruch des Kaisers unterstreichen. Wer als Privatmann gegen dieses Monopol verstößt, Geschäfte mit Ausländern macht oder auch nur ozeantaugliche Schiffe baut, gilt fortan als Verbrecher. Nicht einmal Fischer dürfen zum Fang auslaufen.

Die absurde Anordnung drängt zahllose Küstenbewohner in die Kriminali-



tät. Selbst zuvor ehrbare Kaufleute sehen sich nun als Schmuggler verfolgt. Trotz des Verbotes gehen viele weiter ihrem inzwischen illegalen Gewerbe nach – und erhöhen ihre Einnahmen noch durch Seeraub. Mit ihren Flotten überfallen die südchinesischen Meeresbanditen nicht nur Schiffe, sondern auch Hafenstädte.

Zwar hebt die Regierung den Handelsbann zwischenzeitlich wieder auf, viele Seeräuber kehren in ein geordnetes Leben zurück. Doch politische Wirren lassen ihre Zahl erneut anwachsen: 1644 übernehmen die Mandschu, ein kriegerisches Volk aus Nordostasien, die Macht in der Hauptstadt Beijing – und brauchen Jahre, um auch den Süden des Landes zu befrieden.

Während dieser Zeit versinkt die Küstenregion in Anarchie, die Seeräuber



Kaiserliche Schiffe jagen Piraten: Obwohl die Machthaber einen brutalen Krieg gegen die Räuber führen, können sie keinen entscheidenden Sieg erringen. Zwischen Vietnam und dem heutigen Hongkong herrschen bald die Banditen (Bildrolle, 19. Jahrhundert)

können nahezu ungestört walten. Viele sehen sich als Widerstandskämpfer gegen das fremde Regime: Sie attackieren Militärposten, ermorden Beamte, plündern staatliche Getreidespeicher. Ihre Schiffe tauchen plötzlich vor Ufersiedlungen auf und verschwinden, ehe das Militär auf dem beschwerlichen Landweg zur Verteidigung anrücken kann.

Schließlich ergreift die neue Regierung eine drastische Maßnahme: Der Kaiser befiehlt die Evakuierung von großen Teilen der Küste. Der Mandschu-Herrschergesetz lässt Dutzende Dörfer ins Landesinnere verlegen und erklärt den Uferstreifen zum Niemandsland. Den Umgesiedelten ist verboten, ihre alte

Heimat aufzusuchen. Werden sie dort von patrouillierenden Soldaten aufgegriffen, droht ihnen die Todesstrafe.

Die rabiate Räumung hilft, die Piraten unter Kontrolle zu bringen, und so dürfen die ersten Küstenbewohner nach einigen Jahren in ihre Dörfer zurückkehren. Ein Jahrhundert lang kommt es nur selten zu Überfällen. Doch in dieser Zeit wächst die Bevölkerung stark an. Da es im gebirgigen Süden nicht genug Ackerflächen gibt, um die Menschen zu ernähren, sehen sich bald immer mehr Chinesen gezwungen, ihr Glück als Fischer oder Bootsleute zu versuchen – oder als Seeräuber.

Die Bedingungen sind günstig. Der Güterverkehr am Perlflussdelta erlebt in dieser Zeit einen nie gesehenen Aufschwung. An der Einfahrt liegt der

portugiesische Stützpunkt Macau, der durch den Handel mit chinesischer Seide zu Reichtum und Einfluss gelangt ist. Tief in der Flussmündung liegt zudem Kanton, das die Regierung 1757 zum alleinigen Hafen für den Warenaustausch mit dem Ausland bestimmt. Seither laufen dort immer mehr und immer größere Schiffe ein, darunter viele aus Europa. Wichtige Verkehrsrouten führen von hier nach Vietnam und Südostasien.

Im späten 18. Jahrhundert ist das Perlflussdelta einer der betriebsamsten Umschlagplätze der Welt. Die vielfältigen Güter – neben Opium und Luxuswaren wie Tee, Seide und Porzellan auch Reis, Zucker und andere Nahrungsmit-

tel – locken Seeräuber an, die den Kaufahrern auflauern. Noch sind die Banden nicht organisiert, ihre Angriffe spontane Einzelaktionen, die Opfer meist kleine Schiffe. Die kaiserliche Regierung hält es daher nicht für nötig, die Piraten systematisch zu bekämpfen. Doch dann entwickeln sich die Meeresbanditen zu einer ernsthaften Bedrohung.

Die südchinesischen Piraten betreiben seit Langem Schmuggelgeschäfte mit Vietnam. Einer ihrer wichtigsten Stützpunkte liegt direkt hinter der Grenze zum Nachbarland. Als dort 1773 eine Revolte ausbricht, verbünden sie sich mit den Aufständischen. Sie verstärken deren Streitkräfte, rekrutieren unter den Fischern Truppen, finanzieren mit ihren Beutezügen den kostspieligen Konflikt. Im Gegenzug erhalten sie Schiffe, Kanonen und eine sichere Zuflucht auf dem Gebiet der Rebellen.

Der Bürgerkrieg macht aus den chinesischen Seeräubern erfahrene Kämp-

fer. Ihre Verbände sind bald militärisch organisiert und schwer bewaffnet. Fast 30 Jahre währt der Aufstand in Vietnam. Als er schließlich scheitert, fliehen die Piraten zurück in ihre Heimatgewässer.

Ihrer politischen Unterstützung beraubt, müssen sie dort plötzlich um ihre Existenz fürchten. Die Flotten haben keinen Hafen mehr, in dem sie Schutz finden. Um ihre Anhängerschaft zu ernähren, müssen die Anführer dringend Beute machen. Mit ihren ehemaligen Weggefährten verbindet sie nach dem Scheitern der Rebellion kein gemeinsames Ziel mehr. Und so beginnen die Piraten, sich um Diebesgut und Ankerplätze zu streiten. Bald reiben sie sich gegenseitig in verlustreichen Schlachten auf. Die blutigen Feinde drohen die Seeräuber auszulöschen.

Schließlich sehen sie ein: Nur gemeinsam können sie überleben. 1805 treffen sich mehrere mächtige Piraten zu einer Konferenz. Sie einigen sich auf eine Reihe von Regeln, die für alle Banditen gelten sollen. „Wir haben strenge

Gesetze besprochen und niedergeschrieben, von denen jedes zu unserem eigenen Wohl befolgt werden muss“, schreiben sie in einer Erklärung. Sie geloben, sich gegenseitig beizustehen. Wenn einer von ihnen einen Passierschein an einen Handelsfahrer verkauft, müssen auch die anderen das Dokument akzeptieren. Weitere Vorschriften ziehen etwa darauf ab, Auseinandersetzungen um gekaperte Schiffe zu verhindern.

In die neu formierte Seemacht soll zudem Ordnung kommen: Sie wird in Geschwader unterteilt, jede Piratendschunke muss sich bei einer dieser Einheiten anmelden und erhält eine Registriernummer. Am Ende bleiben sechs Verbände in der Allianz, die jeweils einem Kommandeur unterstehen und nach Farben unterschieden werden: die Flotten der Roten, Schwarzen, Weißen, Grünen, Blauen und Gelben Flagge.

Der mächtigste Mann in diesem Seeräuberbund ist der Befehlshaber der Ro-



Seeräuber greifen Handelsfahrer meist mit rund 20 Meter langen Dschunkens an, traditionellen chinesischen Seglern. Sobald die Piraten ihr Opfer erreicht haben, schleudern sie Brandbomben hinüber und entern dann in Qualm und Chaos das gegnerische Schiff

ten Flotte: Zheng Yi. Der Spross einer Piratendynastie gebietet zu dieser Zeit, um 1805, über etwa 200 Dschunken mit bis zu 40 000 Mann, das stärkste Geschwader innerhalb der Konföderation.

Den unter seiner Führung vereinten Piraten hat die chinesische Regierung kaum etwas entgegenzusetzen. Der kaiserlichen Marine fehlen Schiffe, Waffen und Matrosen. Ihre Kräfte sind zudem in zahlreiche Kontingente zersplittert, die verschiedenen Amtsträgern unterstehen. So verfügen neben dem Generalgouverneur auch zahlreiche andere Offizielle über eigene Soldaten, darunter der Finanzkommissar und der Kontrolleur des Salzhandels. Die 187 Flachwasserboote, mit denen die Provinz Guangdong ihre Flüsse verteidigt, sind auf 35 Marinebataillone und ihre jeweiligen Untereinheiten verteilt. Aus den winzigen, oft weitgehend unabhängigen Truppenteilen eine schlagkräftige Armada zu formen ist nahezu unmöglich.

Jenen Piraten, die dennoch in Gefangenschaft geraten, droht ein grausamer Tod: Eine Hinrichtungsmethode besteht darin, den Delinquenten bei lebendigem Leib in Stücke zu schneiden. Ein ähnliches Ende erwartet aber auch kaiserliche Marinebeamte, die auf See in die Hände der Meeresbanditen fallen.

Vom Schicksal eines Staatsdieners berichtet 1806 ein britischer Augenzeuge: Die Piraten hätten den Mann „aufrecht gefesselt, seine Eingeweide aufgeschnitten, das Herz herausgerissen, welches sie daraufhin in Alkohol tränkten und verzehrten“. Solche kannibalischen Rituale sind unter den chinesischen Raubfahrern nicht selten – die einverleibten Organe sollen ihnen Mut und Langlebigkeit verleihen.

Die Morde verbreiten zudem Schrecken unter den Regierungstruppen. Bald wagt kaum noch ein kaiserliches Schiff auszulaufen. Kanonenboote, die dennoch auf Patrouillenfahrt gehen und dabei auf Seeräuber treffen, geben einfach einen Warnschuss ab und lassen die Banditen davонsegeln.

Die chinesische Marine ist den Piraten nicht gewachsen – und so bringt Zheng Yi innerhalb kurzer Zeit die Küs-

DESERTEURE
VERLIEREN
DIE OHREN,
BEFEHLS-
VERWEIGERER
DEN KOPF

海盗

tenregion der Provinz Guangdong unter seine Kontrolle. Auch dank seiner Gemahlin, die eigentlich Shi Xianggu heißt, aber als Zheng Yisao („Frau von Zheng Yi“) in die Geschichte eingehen wird.

Die ehemalige Prostituierte hat ihren Mann auf einem schwimmenden Bordell vor Kanton kennengelernt und 1801 geheiratet. Seitdem teilt sie sein Leben an Bord eines Raubschiffes.

Zheng Yisao stammt aus ärmlichen Verhältnissen. Über ihre Herkunft ist deshalb fast nichts bekannt. Sie hat nie schreiben gelernt und wird niemals ihre Erinnerungen festhalten.

Doch so viel ist gewiss: Gemeinsam mit ihrem Mann formt sie die Piratenkoalition, führt sie zu beträchtlicher Stärke und erarbeitet sich innerhalb weniger Jahre den Respekt der Seeräuber.

Dazu trägt wahrscheinlich auch ihre Erscheinung bei. Zwar ist nicht überliefert, wie die Gattin von Zheng Yi tatsächlich aussieht. Doch ein zeitgenössi-

scher englischer Illustrator hat sie sich als kämpferische Amazone ausgemalt, die sich unerschrocken auf ihre Gegner stürzt – eine vermutlich nicht ganz falsche Vorstellung.

Zheng Yisao ist zweifellos eine bemerkenswerte Frau, besitzt Mut und Charisma. Und sie ist wohl auch eine Schönheit, die es versteht, Männer für sich zu gewinnen: Über einen Kommandeur der Raubfahrer heißt es, er sei ihr jahrelang verfallen gewesen.

Andere Anführer sind ihr durch familiäre Bande verpflichtet. Denn ihr Mann Zheng Yi hat viele seiner männlichen Verwandten als Unterbefehlshaber in den verschiedenen Flotten der Koalition installiert – und die weiblichen an andere Piraten verheiratet. Als er plötzlich stirbt, kann sich seine etwa 30-jährige Witwe wohl nur deshalb an die Spitze des kriminellen Bundes stellen.

Denn ihr Griff nach der Macht widerspricht allen gesellschaftlichen Konventionen. Im China jener Jahre sind die Geschlechterrollen klar festgelegt: Weibliche Kandidaten sind von den offiziellen Beamtenprüfungen ausgeschlossen, die allein eine staatliche Karriere ermöglichen. Verwaltungsposten sind ausschließlich Männern vorbehalten. Frauen dagegen sollen sich ihren Eltern, Gatten und sogar Söhnen unterwerfen.

Zwar sind sie unter den Küstenbewohnern oft deutlich selbstständiger: Viele Seeräuberinnen steuern Boote, manche kämpfen sogar. Doch eine Frau als Alleinherrscherin über Hunderte Dschunken und Zehntausende Männer – das ist selbst unter chinesischen Piraten ungewöhnlich. Um ihre Autorität zu festigen, braucht Zheng Yisao deshalb einen Verbündeten, der ihr treu ergeben ist und anstelle ihres verstorbenen Mannes die Rote Flotte befehligt.

Sie findet ihn in Zhang Bao, dem Sohn eines Fischers, der mit 15 Jahren in die Gewalt der Meeresbanditen geraten war. Zheng Yi hatte den Jungen zunächst durch eine homosexuelle Beziehung in die Gemeinschaft eingeführt – eine Praxis, die unter den chinesischen Seeräubern nicht unüblich ist. Schließlich hatte der Piratenführer seinen ehe-

maligen Geliebten sogar an Kindes statt adoptiert.

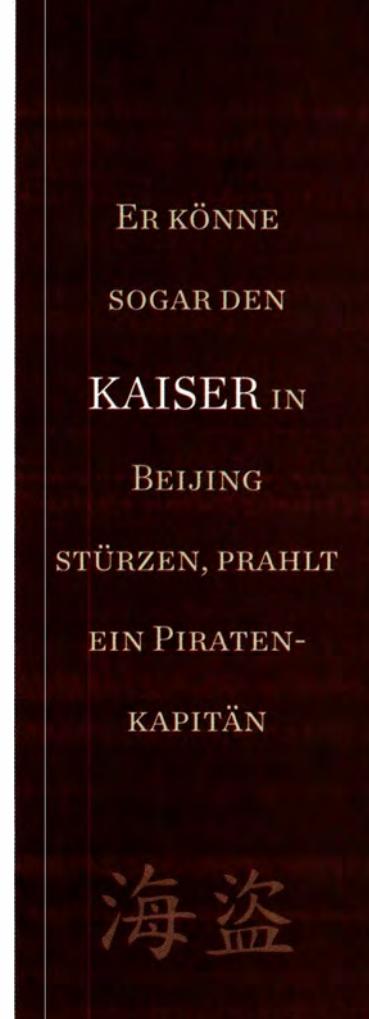
Nun macht Zheng Yisao den inzwischen 21-Jährigen zum Kommandeur der Roten Flotte – und zu ihrem Liebhaber. Damit bricht sie gleich mehrere Tabus: Im damaligen China wird von Witwen erwartet, nach dem Tod des Mannes in Keuschheit zu leben. Die Piratin missachtet dieses Gebot nicht nur, sie teilt das Schlafgemach noch dazu mit ihrem eigenen Ziehsohn.

Die Seeräuber richten sich zwar selten nach gängigen Moralvorstellungen, doch die Beziehung ihrer Anführerin sorgt selbst unter ihnen für Diskussionen. Aber Zheng Yisao setzt sich durch; offenbar hat sie zu diesem Zeitpunkt ihre Macht bereits gefestigt.

Gemeinsam mit Zhang Bao führt sie fortan den Piratenbund. Ihr Partner ist ein begabter Befehlshaber, der auch größere Raubzüge leitet. Er tritt besonnen und selbstsicher auf, verschafft sich viele Anhänger; deshalb werden Geschichtsschreiber später oft seine Taten in den Vordergrund rücken. Doch es ist Zheng Yisao, die in der Hierarchie am höchsten steht: Nach einem chinesischen Bericht dürfen die Seeräuber ohne ihre Erlaubnis nichts unternehmen.

Kaum an der Macht, erlässt sie einen Kodex, mit dem sie ihre Kontrolle über die Konföderation auch förmlich feststellt. Das Werk regelt unter anderem, wie die Beute aufzuteilen ist. Die Seeräuber dürfen sie nicht einfach für sich behalten, sondern müssen sie zunächst den Anführern übergeben. Die nutzen einen Großteil, um etwa Proviant für die Flotte zu erwerben. Nur ein Fünftel geht als Lohn zurück an die erfolgreichen Raubfahrer.

Mit grausamer Vergeltung muss jeder rechnen, der gegen das Piratengesetz verstößt: Deserteuren werden die Ohren abgeschnitten, wer eigene Kommandos erteilt oder die Befehle eines Vorgesetzten missachtet, wird auf der Stelle enthauptet. Auch die Schändung weiblicher Geiseln, auf anderen Seeräuberschiffen durchaus üblich, gilt als Kapitalverbrechen. „Wenn gefangene Frauen an Bord gebracht werden, soll sich niemand an



ihnen vergehen“, heißt es in den Bestimmungen. „Wer sich ihnen heimlich oder gewaltsam nähert, wird mit dem Tod bestraft.“

Die Bestimmungen richten sich wohl vor allem gegen die zahlreichen unfreiwillingen Rekruten – die kriminellen Banden nehmen immer wieder Fischer und Seeleute gefangen und zwingen sie, mit ihnen zu segeln. Mitunter stellen die Entführten mehr als zwei Drittel der Mannschaft. Strenge Strafen sollen ihren Widerstand brechen und sie dazu bringen, sich ins Piratendasein zu fügen.

Mit unerbittlicher Härte disziplinieren Zheng Yisao und Zhang Bao die Seeräuber. Jeden, der gegen ihre Herrschaft aufbegehrt, lassen sie auspeitschen, in Ketten legen oder vierteilen. Bald folgt die Besatzung ihren Befehlen ohne Zögern.

Mit dieser schlagkräftigen Mannschaft können die Anführer nun auch gewagtere Operationen planen. Sie attackieren immer größere Schiffe, plün-

dern selbst befestigte Siedlungen entlang der Küste.

Die Piraten setzen dabei Dschunken unterschiedlichster Bauart ein. Auffälligstes Merkmal dieser Schiffe sind die Segel, die in der Regel asymmetrisch geformt und mit Rippen aus Bambus verstärkt sind. Die Konstruktion hält die Segel flach, damit sie dem Wind eine große Angriffsfläche bieten, und macht sie zugleich erstaunlich stabil.

Für Überfälle auf Dörfer am Ufer nutzen die Seeräuber meist kleinere Schiffe mit ein bis zwei Segeln. Sie lassen sich auch rudern und sind daher besonders schnell. In den Küstengewässern verkehrende Kauffahrer greifen die Piraten dagegen oft mit mittelgroßen Dschunken an, die 200 Mann und 25 Kanonen tragen.

Zwar sind die chinesischen Geschütze eher ungenau. Ihre Rohre sind schlecht gegossen, der Schusswinkel lässt sich kaum verändern. Doch die Banditen feuern meist aus der Nähe, beladen die Kanonen dabei häufig mit Nägeln, Metallstücken oder gar Kupfermünzen, und so ist die Wirkung der weit streuenden Projektilen verheerend.

Kaum haben die Seeräuber ihre Dschunken heranmanövriert, schleudern sie Brandbomben auf das eingeholtte Schiff. Die irdenen Töpfe enthalten zwei getrennte Schichten: unten eine Mischung aus Schwarzpulver und chinesischem Schnaps, oben glühende Kohlen. Beim Aufprall zerplatzen die Gefäße, der Inhalt entzündet sich, entfacht Brände, verbreitet beißenden Qualm.

Während die Angegriffenen orientierungslos um Atem ringen, stürmen die Piraten das Deck. Manche schießen mit alten Musketen. Doch viel gefährlicher sind die langen, mit scharfen Klingen bewehrten Bambusspieße, die sie auf die Verteidiger werfen. Dann stürzen sich die Seeräuber mit Messern und Schwertern auf die Überlebenden.

Auf diese Art lassen sich große, hochseetaugliche Dschunken jedoch kaum kapern. Sie sind schwer bewaffnet und ragen hoch aus dem Wasser, was das Entern riskant macht. Bei diesen Seglern bedienen sich die Piraten einer List: Sie

nähern sich ihnen etwa in einfachen Fährbooten, geben vor, auf der Flucht vor Seeräubern zu sein, und bitten die ahnungslose Besatzung um Hilfe. Sobald sie an Bord geklettert sind, überwältigen sie die überraschte Mannschaft.

Manchmal können die Besitzer die ausgeplünderten Dschunken gegen hohe Summen zurückkaufen. Oft aber behalten die Banditen ihre Beute – auf diese Weise gelangt Zhang Bao in den Besitz seines mit mehr als 40 Kanonen bestückten Flaggschiffes. Den gefangenen Seeleuten bleibt keine andere Wahl, als sich den Piraten anzuschließen. Wer sich weigert, wird grausam zu Tode gefoltert.

Die Armada der Seeräuber wächst schnell. Auf dem Höhepunkt ihrer Macht gebieten Zheng Yisao und Zhang Bao über mindestens 1800 Dschunken mit 70 000 Mann Besatzung – die größte Piratenflotte aller Zeiten.

Im Südchinesischen Meer gibt es niemanden, der es mit dieser gewaltigen

Streitmacht aufnehmen kann. Meist müssen die Banditen deshalb gar nicht erst kämpfen: Fast jeder Fischer, Kaufmann oder Schiffseigner erwirbt von den Piraten einen Passierschein, der ungehinderte Fahrt garantiert. Um die Gebühren einzuziehen, unterhalten die Seeräuber mehrere Büros in den Hafenstädten. Manchmal geben sie den Flotten ihrer Kunden gegen entsprechende Bezahlung sogar Geleitschutz.

Zheng Yisao verwandelt den Piratenbund in ein hocheffizientes Wirtschaftsunternehmen. Sie legt feste Tarife für Schutzgeldzahlungen fest und baut zudem ein weiteres Geschäftsfeld aus: Ihre Männer nehmen gezielt Geiseln, um Lösegeld zu erpressen. Sie entführen auch Ausländer, für die sich besonders hohe Summen fordern lassen.

1809 gerät der Engländer Richard Glasspoole, ein Seoffizier der britischen Ostindien-Kompanie, gemeinsam mit sieben Untergebenen in die Gewalt der Armada. (Der Bericht seiner Erlebnisse hat sich erhalten.)

Glasspoole wird gleich nach seiner Festnahme Zhang Bao vorgeführt. In ein purpurnes Seidengewand gehüllt, den Kopf mit einem schwarzen Turban bedeckt, thront der kräftige junge Mann auf einem großen Stuhl an Bord seines Schifffes. Der Piratenführer erklärt sich bereit, die Briten freizulassen. Doch er fordert einen fantastischen Betrag: 100 000 Silbermünzen – so viel, wie ein chinesisches Dorf in rund zehn Jahren an Tribut zahlen würde.

Die Verhandlungen mit der Londoner Handelsgesellschaft ziehen sich über Wochen hin. Mehrmals trifft Glasspoole persönlich auf Zhang Bao, um über das Lösegeld zu sprechen. Dessen Partnerin Zheng Yisao erwähnt er in seinem Bericht nur am Rande. Der Europäer ahnt offenbar nicht, welche Macht sie hat.

Die Briten werden auf einer Dschunke gefangen gehalten. Sie essen das, was die Entführer essen. Reis mit etwas Salzfisch. Wenn die Vorräte ausgehen,



Als die Piraten immer hemmungsloser morden, verbündet sich Chinas Kaiser mit den Portugiesen, die Macau als Stützpunkt nutzen. Tatsächlich gelingt es der Allianz (im Bild links) 1809, die Raubflotte (rechts) in einer Bucht bei der Insel Lantau (heute Hongkong) einzuschließen

verspeisen die Banditen aber auch Rauen oder Ratten.

Während die Geiseln an Deck schlafen müssen, steht jedem der Seeräuber eine winzige Kajüte zu. Manche leben darin mit ihren Familien. Die Kapitäne, denen der hintere Schiffsteil vorbehalten ist, haben Glasspoole zufolge oft mehrere Frauen, „üblicherweise fünf oder sechs“. Ihre freien Stunden verbringt die Mannschaft damit, Karten zu spielen oder Opium zu rauchen.

Auch die tiefe Religiösität der Piraten bleibt dem Briten nicht verborgen: „Sie befragen ihre Gottheit bei jeder Gelegenheit.“ Wie die Küstenbewohner verehren sie Tianhou, die chinesische Himmelskaiserin, die als Beschützerin der Fischer und Seeleute gilt. Zhang Bao hat ihr an Land mehrere Tempel gestiftet und auf dem größten Schiff seiner Flotte ein Heiligtum errichtet, wo er die Göttin vor jeder Unternehmung nach den Erfolgsschancen fragt.

Doch Glasspoole und seine Männer bleiben nicht bloß Beobachter. Zhang Bao verspricht ihnen, sie nach Erhalt des Lösegelds zu entlohnern, wenn sie für die Seeräuber kämpfen. So beteiligen sich die britischen Geiseln an einer Kampagne der Roten und der Schwarzen Flotte. Aufrund 500 Schiffen fahren die Piraten die Flüsse herauf, um von den Siedlungen im Landesinneren Tribut einzufordern, oder – sollten diese sich weigern – sie zu überfallen.

In einer Stadt nehmen sie mehr als 200 Frauen gefangen. Dem damaligen Schönheitsideal entsprechend sind deren Füße seit der Kindheit abgebunden; und auf den verkrüppelten Stümpfen können sie nicht fliehen. Einige kommen später gegen Lösegeld frei, die anderen werden als Ehefrauen unter den Seeräubern verkauft. „Mehrere von ihnen zogen es aber vor, über Bord zu springen und zu ertrinken, als eine solch schändliche Erniedrigung zu erleiden.“

Ein anderes Mal hilft Glasspoole an den Kanonen, während einige seiner Männer gemeinsam mit gut 3000 Piraten auf eine befestigte Stadt zurudern. Ein Verband der kaiserlichen Flotte versucht sie aufzuhalten, doch die Seeräu-



ber stürmen die Schiffe und metzeln die Besatzung nieder. Dann fallen sie über die Bevölkerung her, die sich zu wehren gewagt hat. Die Angreifer enthaupten ihre Opfer, binden die Köpfe an den Zöpfen zusammen und bringen sie zurück an Bord – für jede blutige Trophäe bekommen sie eine Belohnung.

Die hemmungslosen Gewaltexzesse zwingen die chinesische Regierung schließlich sogar dazu, ein Bündnis mit den Portugiesen einzugehen, die als Händler in China weilen.

Tatsächlich erklären sich die Europäer bereit, sechs ihrer Schiffe samt Besatzung an die kaiserliche Flotte zu vermieten. Im Gegenzug erhalten sie nicht nur eine Pachtgebühr und Anteile an jedem gemeinsam erbeuteten Piratenschiff, sondern auch rechtliche Sicherheit für ihren Stützpunkt in Macau.

Die westlichen Segler verfügen insgesamt zwar nur über 118 Geschütze,

doch die sind denen der Chinesen deutlich überlegen. Die Kanonen schießen genauer, die Artilleristen sind besser geschult. Mit Hilfe dieser kampfkraftigen Verbündeten will die Regierung die Seeräuber in einen Hinterhalt locken und vernichten.

Im November 1809 gelingt es den vereinten Kräften, Zhang Bao und Zheng Yisao mit einem Teil ihrer Flotte in einer Bucht nördlich der Insel Lantau (heute zu Hongkong gehörig) einzuschließen. Den Piraten stehen neben den portugiesischen Seglern rund 60 Kriegsdschunken und 35 Fischerboote gegenüber, die zusammen 1200 Kanonen und 18 000 Mann aufbieten können. Diese Armada versperrt den Banditen die Ausfahrt.

Mehrere Tage lang feuert die chinesisch-portugiesische Schiffskette auf



Mit brennenden Booten, die sie während der Schlacht von Lantau in die Reihen der Piraten treiben lassen (oben Mitte), versuchen die kaiserlichen Kommandeure, die Räuber zu vernichten – doch dann dreht der Wind, und die Brandsätze entzünden ihre eigenen Schiffe. Am Ende fliehen die Banditen (links)

die Eingeschlossenen, die noch immer Richard Glasspoole gefangen halten. Rings um den Briten schlagen Kanonenkugeln ein, zwei der gut fünf Kilogramm schweren Geschosse verfehlten ihn nur knapp. Mehrmals habe ihn Zheng Yisao mit „Knoblauchwasser“ besprinkelt, erinnert sich der Seeoffizier später. Der Zauber soll die Geisel offenbar vor einem Zufallstreffer schützen, der die Entführer um das erhoffte Lösegeld bringen könnte.

Der Dauerbeschuss allein genügt jedoch nicht, um die Seeräuber niederzukämpfen. Die chinesische Flottenführung bereitet deshalb einen vernichtenden Schlag vor. Sie lässt mehrere eigene

Boote in Brand setzen und ohne Besatzung in die Bucht treiben. Wind und Gezeiten befördern die flammenden Wracks mitten in den dicht gedrängten Pulk der Piratenschiffe.

Einer der schwimmenden Brandäste erreicht die Dschunke, auf der sich Glasspoole befindet. Doch mit langen Stangen gelingt es den Banditen, das Feuerschiff wieder abzustoßen. Der Brite beobachtet, wie es kurz darauf detoniert: „Sein Frachtraum war mit Stroh und Holz gefüllt, und es befanden sich einige kleine Kisten mit Brennstoff an Deck, die direkt neben uns explodierten, ohne jedoch Schaden anzurichten.“

Auch die anderen brennenden Boote wehren die Seeräuber ab. Weil der Wind plötzlich dreht, treiben zwei davon zurück auf die Angreifer und entzünden

zwei Schiffe der kaiserlichen Flotte. Am folgenden Tag können die Piraten sogar aus der Bucht entkommen. Während der Blockade haben sie Glasspoole zufolge nicht ein einziges Gefährt eingebüßt.

Die Seeschlacht endet mit einer Blamage für die portugiesisch-chinesische Allianz. Weder der kaiserlichen Flotte noch den europäischen Schiffen mit ihrer überlegenen Bewaffnung ist es gelungen, den Eingeschlossenen größeren Schaden zuzufügen. Die Raubfahrer haben sich dagegen als unumstrittene Herrscher der südchinesischen Wasserwelt behauptet.

In einem Brief an die Portugiesen prahlt Zhang Bao mit seiner Stärke –

und beteuert, er könne sogar die Dynastie der verhassten Mandschu stürzen. „Gebt mir vier eurer bewaffneten Schiffe, um sie nach meinen Wünschen einzusetzen, und ich werde in der Lage sein, die Ländereien des Kaiserreiches zurückzugewinnen.“ Als Gegenleistung verspricht er den Portugiesen „zwei oder drei Provinzen“ ihrer Wahl.

Auch gegenüber seinen britischen Geiseln zeigt er sich großzügig. Er erlässt ihnen einen beträchtlichen Teil des Lösegeldes. Im Dezember 1809, nach mehr als elf Wochen in Gefangenschaft, kommen Glasspoole und seine Gefährten frei: gegen Zahlung von 4320 Silbermünzen, zwei Ballen feinem roten Tuch, zwei Kisten Opium, zwei Fässern Schießpulver und einem Fernrohr.

Ohne es zu ahnen, hat Glasspoole die letzten Monate des Piratenimperiums miterlebt. Zwar schafft es keine gegnerische Flotte, die Seeräuber vernichtend zu schlagen. Doch der Bund hat den Zenit überschritten und bricht nun auseinander.

Der Niedergang beginnt mit einer verzweifelten Initiative der kaiserlichen Regierung. Nach dem letzten Fehlschlag schickt sie Botschafter an die Seeräuber, um einzelne Kommandeure zur Aufgabe zu bewegen. Die Piraten gehen straffrei aus, wenn sie sich gegen die anderen Anführer wenden.

Die Befriedung durch Amnestie ist in China durchaus üblich: Herrscher haben durch ähnliche Angebote schon früher versucht, Aufständische zu entzweien und Rebellionen von innen zu schwächen. Die Methode ist zwar umstritten – oft sind für jene Banditen, die sich den Behörden ergeben haben, einfach neue nachgerückt. Doch weil sie die Piraten militärisch nicht bezwingen können, bleibt den mit der Bekämpfung betrauten Beamten keine andere Wahl.

Immerhin zeigt der Anführer der Schwarzen Flotte Interesse. Er ist bereits seit Jahren eifersüchtig auf Zhang Bao, missgönnt ihm den Aufstieg an die Spitze der Konföderation und an die Seite Zheng Yisaos. Nun sieht er eine Chance, sich an seinem Rivalen zu rä-



Um 1807 kontrollieren Piraten die gesamte südchinesische Küste. Und nach ihrem Erfolg in der Seeschlacht von Lantau 1809 stehen die Meeresräuber um Zheng Yisao auf dem Höhepunkt ihrer Macht

chen. Um der Regierung seine Loyalität zu beweisen, greift der enttäuschte Seeräuber Ende 1809 mit seinen Schiffen die Rote Flotte an. In der Schlacht der ehemaligen Weggefährten erleidet Zhang Bao eine schwere Niederlage. Hunderte seiner Männer sterben, 16 Dschunken gehen an den Widersacher verloren.

Wenig später ergibt sich der Sieger mit seinen Gefolgsmännern den Behörden, wird begnadigt und kämpft fortan für die kaiserliche Marine. Weitere Seeräuber folgen seinem Beispiel und laufen zu den Regierungstruppen über, darunter mehrere Kapitäne der Roten Flotte.

Nun beginnen auch Zhang Bao und Zheng Yisao über eine Aufgabe nachzudenken. Sie haben in den Wochen zuvor erlebt, wie sich Tausende ihrer Untergebenen der Staatsgewalt gestellt haben. Noch befehligen die beiden eine gewaltige Flotte, ihre Verhandlungsposition ist entsprechend stark.

Sollten sich aber noch mehr Männer von ihnen abwenden und der Armada der Obrigkeit beitreten, könnte das Kräfteverhältnis kippen: Die Gegenseite würde ihr Angebot zurückziehen und die geschwächten Piraten erbarmungslos verfolgen. Sie hätten dann jede Chance auf Schonung verloren. Die zwei haben wenig Zeit: Wenn sie ihr restliches Leben nicht als Gejagte verbringen wollen, müssen sie schnell handeln.

Aber sie sind die Anführer des Piratenbundes, haben die Küstenregion jah-

relang terrorisiert und kaiserliche Beamte bestialisch zu Tode foltern lassen. Ein Straferlass für das Seeräuberpaar ließe sich kaum rechtfertigen.

Die Regierung ist trotzdem zu Gesprächen bereit. Zhang Bao fürchtet allerdings, die Behörden könnten ihn täuschen und nach seiner Kapitulation hinrichten lassen. Er will zudem nur dann in den kaiserlichen Dienst treten, wenn er einen Teil seiner Schiffe behalten darf.

Die Unterredungen bleiben ohne Ergebnis – bis sich Zheng Yisao einschaltet. Unbewaffnet reist sie mit einer Gruppe von Frauen und Kindern nach Kanton, um dort persönlich mit dem Generalgouverneur der Küstenprovinz Guangdong zu verhandeln.

Eisern beharrt sie auf den Forderungen ihres Partners. Wie sie den hohen Beamten zum Einlenken bewegt, ist nicht überliefert. Doch wahrscheinlich macht sie ihrem Gegenüber deutlich, wie mächtig die Rote Flotte noch immer ist – und wie viel Schaden sie anrichten könnte, sollte es zu keiner Einigung kommen.

Im Falle einer Kapitulation wäre das Piratenpaar der Regierung dagegen überaus nützlich: Es kennt Taktik und Verstecke der anderen Kommandeure. Dieses Wissen würde den staatlichen

Kräften helfen, den Bund zu zerschlagen. Der Generalgouverneur, der seit dem Scheitern der letzten Militärikampagne unter Druck steht, könnte sich dann dem Kaiser als Bezwinger der Banditen präsentieren.

Mit diesen oder ähnlichen Argumenten gelingt es Zheng Yisao, den Offizieren zu überzeugen. Er stimmt den Bedingungen der Seeräuber zu.

Im April 1810 erfüllen die Piratenführer ihren Teil der Vereinbarung und übergeben die Rote Flotte der Staatsgewalt. Die Beamten zählen 226 Dschunken mit 1315 Kanonen und mehr als 17000 Mann Besatzung. Als Zeichen seines guten Willens hat Zhang Bao einige Seeräuber, mit denen er sich überworfen hat, als Gefangene mitgebracht.

Die Entwaffneten müssen nun der Regierung vertrauen. „Ursprünglich waren wir gute Menschen“, heißt es in einer Petition, die wohl im Auftrag der Meeresräuber verfasst worden ist. „Aber einige von uns wählten ihre Freunde nicht vorsichtig genug und fielen so unter Banditen. Andere konnten ihren Lebensunterhalt nicht bestreiten und taten sich daher mit den Rebellen zusammen, oder sie wurden als Handelschiffer entführt und in die Piraterie gezwungen.“

„Unsere Verbrechen verdienen ohne Zweifel die Todesstrafe“, gestehen die Seeräuber. Doch sie bitten den kaiserlichen Beauftragten um Milde: „Demütig liefern wir unsere verbleibenden Jahre Deiner Gnade aus und hoffen, dass Du uns von Flut und Feuer errettest, unsere früheren Vergehen vergibst und uns von diesem Tag an den Weg in ein neues Leben eröffnest.“ Am Ende schwören sie feierlich, ihre „Schwerter zu verkaufen und dafür Rinder zu erwerben“.

Doch die Regierung lässt nicht alle Verbrecher unbestraft. Gut 200 schickt sie in die Verbannung, mehr als 120 werden stranguliert oder enthauptet. Ver-

mutlich müssen vor allem jene Piraten sterben, die Zhang Bao festgenommen hat. Die Todesurteile sind ein Zugeständnis an die Bevölkerung, die jahrelang unter dem Terror gelitten hat und auf Vergeltung drängt.

Den restlichen Seeräubern gewährt die Obrigkeit Pardon: „Wer es wünschte, konnte sich dem Militär der Regierung anschließen, um die verbleibenden Piraten zu verfolgen“, heißt es in einer chinesischen Chronik. „Jene, die nicht damit einverstanden waren, zerstreuten sich und zogen sich aufs Land zurück.“

Unter den Begnadigten sind auch die ehemaligen Anführer des Piratenbundes. Zheng Yisao erhält die Erlaubnis, ihren Liebhaber Zhang Bao zu heiraten.

Dank des Übereinkommens, das seine Partnerin ausgehandelt hat, wird Zhang Bao reich entlohnt. Er darf eine Privatflotte von gut 30 Dschunken unterhalten, bekommt zudem eine große Geldsumme, um sich eine Gefolgschaft an Land aufzubauen. Im Rang eines Leutnants tritt er den kaiserlichen Seestreitkräften bei.

Bereits kurz darauf beteiligt er sich an der Jagd auf die verbliebenen Seeräuber. Die Schiffe der Regierung kämpfen nacheinander die Flotten der Grünen, Blauen und Gelben Flaggen nieder (die der Weißen Flagge hatte sich schon Monate zuvor aufgelöst). Eifrig verfolgt Zhang Bao seine früheren Gefährten, einen Kommandeur nimmt er persönlich fest. Der Mann wird später mitsamt Gefolge hingerichtet.

Die gewaltigste Seeräuberstreitmacht aller Zeiten zerfällt innerhalb weniger Monate. Der kriminelle Bund, der auf dem Wasser ein eigenes Reich errichtete und sogar dem Kaiser von China trotzte, hört auf zu existieren.

Zwar werden Piraten noch jahrzehntelang die Küstenregion heimsuchen – so vernichteten die Briten 1849 eine größere Flotte. Doch nie wieder werden die Banden die Allgewalt von Zheng Yisao und Zhang Bao erreichen.

Die beiden machen sich allerdings nicht nur als Seeräuber einen Namen. Die ehemalige Prostituierte und der Fischersohn bauen sich in den folgenden Jahren eine Existenz auf, von der die meisten anderen Chinesen ihres Standes nur träumen können.

Zhang Bao steigt in der kaiserlichen Marine ähnlich unaufhaltsam auf wie zuvor in der Piratenflotte. Nach der erfolgreichen Seekampagne gegen seine ehemaligen Verbündeten zeichnet ihn der Kaiser mit einer Pfauenfeder als Ehrenzeichen aus; der ehemalige Räuber erhält einen Militärposten. Weil die örtliche Bevölkerung gegen ihn protestiert, muss er allerdings in eine andere Provinz versetzt werden.

Mehrfach befördert, ist er schließlich als Oberst für die Verteidigung einer strategisch wichtigen Inselgruppe bei Taiwan verantwortlich.

Dort stirbt er 1822 im Alter von 36 Jahren – trotz seiner vielen Feinde offenbar nicht durch Gewalt.

Seine Witwe Zheng Yisao kehrt dann in jene Region zurück, die sie jahrelang terrorisiert hat. Sie lässt sich in der Nähe von Kanton nieder, wo sie bis zu ihrem Tod im Jahr 1844 völlig unbeküllt lebt.

So endet eine der spektakulärsten Piratenlaufbahnen der Geschichte. Zheng Yisao begann ganz unten, als Prostituierte in einem schwimmenden Bordell. Innerhalb kurzer Zeit sicherte sie sich eine Machtfülle, die nur wenige andere Chinesinnen erlangt haben.

Auf dem Meer errichtete sie ein beispielloses Imperium des Schreckens: Sie herrschte über eine Küstenlinie, die sich Tausende Kilometer weit erstreckt. Weder kaiserliche Kräfte noch europäische Handelsnationen vermochten sie zu stürzen.

Zehntausende Männer mussten ihr gehorchen, ein Wort von ihr konnte den Tod bedeuten. Sie schlug Schwerverbrecher und hohe Regierungsbeamte in ihren Bann. Am Ende gelang es ihr sogar, sich ohne jeden Schaden aus der Seeräuberei zurückzuziehen.

Ein rechtschaffenes Leben lag der früheren Piratin jedoch auch an Land nicht. Noch im Alter war sie in Kanton berüchtigt – als Besitzerin einer stadtbekannten Spielhölle. □

Martin Paetsch, 42, lebt in Hongkong, wo sich einer der Stützpunkte der Piraten befand. Eine Höhle erinnert dort noch immer an die Banditen – darin sollen sie ihre Schätze vergraben haben.

Getarnt, getäuscht,

Noch im 20. Jahrhundert schicken Staaten im Kriegsfall Marinesoldaten zum Kapern aus, um Handelsschiffe des

Sechs umgerüstete Frachter und 57 U-Boote schickt die deutsche Admiralität in den ersten Monaten des Zweiten Weltkrieges auf die Meere, um die Seemacht Großbritannien zu bezwingen. Die Kapitäne sollen gegnerische Handelsschiffe aufbringen, deren Ladung beschlagnahmen oder die Gefährte versenken, sodass dem Inselreich der Nachschub ausgeht.

Keine Crew ist dabei so erfolgreich wie die des Hilfskreuzers „Atlantis“. 622 Tage ist sie auf den Ozeanen unterwegs, entert oder zerstört 22 Schiffe. Nach Art der Freibeuter.

Eigentlich dürfte es diese Art der Kriegsführung gar nicht mehr geben, denn: „Die Kaperei ist und bleibt abgeschafft.“ So haben es sieben Nationen 1856 am Rande einer Friedenskonferenz in Paris beschlossen. Doch anders als etwa von den USA gewünscht, haben sich die Teilnehmer nicht dazu durchringen können, die Plünderung privater Seefahrte im Kriegsfall generell zu untersagen. Ein offizielles Marineschiff, und sei es auch ein zum Hilfskreuzer umgebauter Frachter, darf weiterhin Handelsschiffe des Gegners aufbringen. In den Jahrzehnten danach nutzen mehrere Staaten diesen Freiraum, den das Völkerrecht gewährt.

So setzt Russland im Kampf gegen Japan 1904/1905 reguläre Kreuzer und eine „Freiwilligenflotte“ aus umgerüsteten Privatschiffen ein. Die transportieren Truppen, kapern japanische Frachter und überprüfen Schiffe anderer Nationen auf kriegswichtige Waren.

Im Ersten Weltkrieg setzen auch die Deutschen auf die Staatspiraten: Insgesamt bringen Kapitäne des Reichs mehr als 120 britische Schiffe auf. Zum berühmtesten Kaperfahrer jener Zeit wird Felix Graf von Luckner, der 14 feindliche Frachter versenkt. Als Erste setzen die Deutschen zudem die neu entwickelten U-Boote ein. Alles in allem zerstören sie zwölf Millionen Bruttoregistertonnen Schiffsraum.

IM ZWEITEN WELTKRIEG verfolgt die deutsche Seekriegsleitung die gleiche Strategie wie 1914. Sechs Frachter werden im Herbst 1939 beschlagnahmt und umgerüstet, unter ihnen die 155 Meter lange „Goldenfels“ einer Bremer Reederei. Aus dem Motorschiff, das zuvor Frachtgut über die Meere transportierte,

wird das Marineschiff „Atlantis“ mit Schnellfeuer- und Flugabwehrgeschützen, Seeminen, Torpedorohren und einer Kanone am Bug. Alle Waffen auf dem ehemaligen Frachter werden so angebracht, dass sie von außen nicht offen zu erkennen sind.

Denn die „Atlantis“ soll als Handelsfahrer erscheinen, um sich unauffällig nähern zu können. Deshalb sind ihre Geschütze hinter falschen Deckaufbauten versteckt, gibt es eine Schornsteinattrappe, erhält die Mannschaft Kostüme.

Die juristische Grundlage für die Kaperfahrer erlässt die Regierung Hitler noch im September 1939. In der Prisenordnung, die sich an dem gültigen Völkerrecht orientiert, legt sie exakt fest, wie die Kapitäne der Hilfskreuzer vorzugehen haben: Sie dürfen sich getarnt fremden Handelsschiffen nähern und sie auffordern anzuhalten. Erst in diesem letzten Moment müssen sie ihre Tarnung fallen lassen und die Reichskriegsflagge hissen.

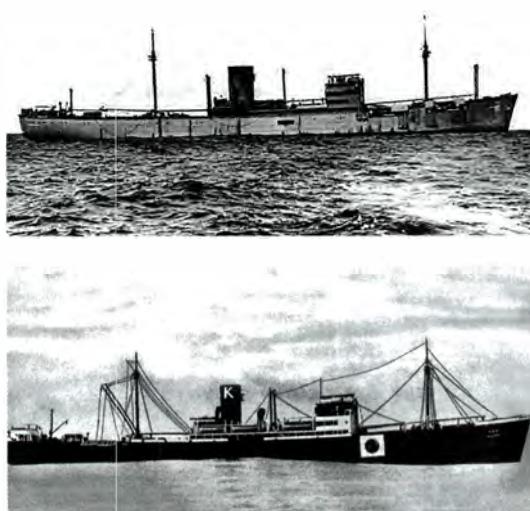
Stoppt das fremde Fahrzeug, dürfen sie es durchsuchen. Transportiert es für den Feind bestimmte Güter, dürfen sie Schiff und Ladung konfiszieren. Stoppt das fremde Fahrzeug nicht, dürfen Hilfskreuzer einen Warnschuss abgeben.

Am 11. März 1940 läuft die „Atlantis“ unter dem Kommando von Kapitän Bernhard Rogge von Kiel in die Ostsee aus. Die Besatzung tarnt den Hilfskreuzer als sowjetischen Frachter: Sie malt Hammer und Sichel auf die Brücke, den roten Stern auf eine Ladeluke, einen kyrillischen Fantasieschriftzug auf die Längsseite. So gelangt das Schiff unentdeckt bis in den Südatlantik.

Dort verwandelt Rogge sein Boot in einen japanischen Frachter. Neben Anstrich und Hoheitszeichen Japans wird auch ein Teil der Mannschaft getarnt: Besatzungsmitglieder spazieren in Frauenkleidern an Deck, um die Illusion eines zivilen Schiffs aufrechtzuerhalten.

Am 11. Juli 1940 begegnen sie dem englischen Dampfer „City of Bagdad“ – der mit einem Heckgeschütz bewaffnet ist. Weil das Gefährt laut Prisenordnung dadurch bereits seinen zivilen Status verloren hat, lässt Rogge kurz die ansonsten in einem Lüftungsschacht verborgene Kriegsflagge hissen und Warnschüsse abgeben.

Die Briten gehen in die Rettungsboote. Rogge schickt ein



Die »Atlantis« fährt unter verschiedenen Flaggen, Namen und Tarnungen, auch als japanischer Frachter (unten)

VERSENKT

Gegners abzufangen. Kaum ein Land geht dabei so konsequent vor wie das Deutsche Reich

VON CHRISTINA RIETZ

Prisenkommando, das die „City of Bagdad“ nach kriegswichtigen Gütern durchsuchen soll. Die Offiziere finden unter Deck Maschinenteile, Chemikalien, Stahl – insgesamt fast 10000 Tonnen Fracht, die für die britische Kolonie Malaysia bestimmt sind.

Rogge versenkt den Dampfer, nimmt die Besatzung an Bord. Die Gefangenen haben ihren eigenen Bereich, erhalten das gleiche Essen wie die Crew. Sie dürfen Musik hören, und die Offiziere kommen zu regelmäßigen Filmabenden bei Kapitän Rogge zusammen.

Weil die Tarnung der „Atlantis“ als japanischer Frachter offenbar dem Kommandanten der „City of Bagdad“ bekannt war, wie aus konfiszierten Unterlagen hervorgeht, bekommt sie zwei neue Masten. Insgesamt verändert die Mannschaft ihr Schiff zehnmal, fährt unter fünf verschiedenen Flaggen und neun Namen.

Bis zum September 1941 stellen Rogge und seine 350-köpfige Besatzung 22 Schiffe mit 146000 Bruttoregistertonnen Schiffsraum und schicken 16 davon auf den Grund der Ozeane. Treibstoff für die Motoren und Lebensmittel bezieht die Crew aus ihren Prisen oder von Versorgungsschiffen.

Doch immer seltener gelingt es ihr, Beute zu machen – vor allem, weil britische Kapitäne nun oft im Konvoi fahren: Mehrere Kriegsschiffe bilden mit einer Gruppe von Frachtern und Tankern einen nahezu unbezwingbaren Geleitzug.

Darüber hinaus erregen die Operationen der deutschen Hilfskreuzer immer mehr Aufmerksamkeit, wird der Name „Captain Rogge“ im britischen Radio genannt.

Als die „Atlantis“ am 22. November 1941 im Südatlantik ein U-Boot mit Treibstoff betankt, wird die Aktion von einem britischen Flugzeug aus beobachtet. Ein in der Nähe befindlicher Kreuzer setzt Kurs und eröffnet das Feuer.

Kapitän Rogge gibt den Kampf mit dem weit überlegenen Kriegsschiff sofort verloren, die Mannschaft geht in die Boote. In der Nähe der Insel Ascension versinkt die „Atlantis“ im Meer. Daraufhin drehen die Briten ab, ohne sich um die Schiffbrüchigen zu kümmern.

Für die Männer des Hilfskreuzers bricht eine abenteuerliche Heimreise an. In offenen Rettungsbooten harren sie unter heißer Sonne aus, werden von dem U-Boot, das sie hatten betankt sollen, Richtung Brasilien geschleppt. Dann endlich nimmt ein Versorgungsschiff die Havarierten auf.



Getroffen versinkt der britische Kohlefrachter »King City« am 24. August 1940 im Indischen Ozean. Er ist das sechste Opfer der »Atlantis« – von insgesamt 22

Am 1. Dezember entdeckt ein weiterer britischer Kreuzer die Deutschen und greift an – daraufhin wird das Versorgungsschiff von der eigenen Besatzung versenkt. Doch noch am gleichen Tag sammeln deutsche U-Boote die Crews ein, mehr als 400 Mann.

Mitte Dezember treffen sie bei den Kapverdischen Inseln auf italienische U-Boot-Besatzungen, die ihnen helfen.

Einen Monat später sind die Crews wieder in ihrer Heimat; elf Mann hat Kapitän Rogge im Lauf der Expedition verloren.

MIT DEM UNTERGANG der „Atlantis“ endet die Hochphase des Kaperkriegs über Wasser. Anderen Hilfskreuzern gelingt es nun kaum noch, unbemerkt in den Atlantik vorzustoßen – zu gut blockieren die Alliierten die europäischen Küsten.

Dafür kämpfen die deutschen U-Boote nun immer rücksichtsloser gegen die alliierte Handelsschiffahrt. Insgesamt zerstören die U-Boote der Deutschen und ihrer Verbündeten etwa 2800 gegnerische Handelsschiffe; nahezu 15 Millionen Bruttoregistertonnen werden vernichtet.

Zu Kriegsbeginn hielten sich die deutschen U-Boot-Kapitäne noch an die Prisenordnung: Sie warnten und stoppten ein Schiff zunächst. Doch je länger der Konflikt andauert, desto zügeloser wird der Kampf.

Adolf Hitler erklärt immer mehr Gebiete zu Blockadezonen, in denen der „uneingeschränkte U-Boot-Krieg“ geführt werden soll, darunter selbst Reviere, die seine Marine gar nicht kontrollieren kann, etwa die Ostküste der USA.

Damit aber brechen die Deutschen das Völkerrecht, denn denn es ist grundsätzlich verboten, Schiffe ohne Warnung zu versenken.

In den späteren Kriegsverbrecherprozessen wird dennoch kein deutscher U-Boot-Kapitän je für diese Taten verurteilt, wohl aus Rücksicht auf die Siegermacht USA. Denn während der Schlacht um den Pazifik haben amerikanische U-Boot-Kommandanten japanische Schiffe ohne Warnung zerstört; ein Verfahren hätte also auch die US Navy belastet.

Völkerrechtlich ist das Aufbringen im Kriegsfall allerdings nach wie vor erlaubt. Und die Prisenordnung von 1939 gilt in der Bundesrepublik noch heute. □

DER SPIEGEL

08/2013
pangopang

NR. 4 | 2013

GESCHICHTE



*Der Alltag von
Rittern, Mönchen,
Bauern und
Kaufleuten*

BURGEN
Trutz und Schutz
der Mächtigen

HANSE
Gefährlicher
Handel auf See

INQUISITION
Die gnadenlose Jagd
auf Ketzer

DER SPIEGEL
GESCHICHTE



NEU

Jetzt auch als App
für iPad, Android
sowie für PC/Mac.

Hier testen:
[spiegel-geschichte.
de/digital](http://spiegel-geschichte.de/digital)



PRINTED IN GERMANY

Österreich € 8,20 Schweiz CH 15,90 Bosnien € 5,90 Finnland € 12,20 Griechenland € 10,20 Irland € 10,20 Norwegen NOK 16,- Japan ¥ 8000 Spanien € 8,20 Griechenland € 10,20 Irland € 10,20 Norwegen NOK 16,- Polen 25,55,- Uruguay PES 5,00,-

TROUBADOURS Die Kunst der Minne
JAKOBSWEG Abenteuer Pilgerfahrt
KATHEDRALEN Die Schönheit der Gotik

121 TAGE ANGST

DIE ENTFÜHRUNG DER »HANSA STAVANGER«

Im April 2009 kapern somalische Piraten das Containerschiff »Hansa Stavanger« im Indischen Ozean. Es ist das erste Mal, dass ein Schiff unter deutscher Flagge entführt wird. Die Banditen verlangen 15 Millionen Dollar Lösegeld, doch die Hamburger Reederei will eine so hohe Summe nicht zahlen. Und die Bundesregierung plant Befreiungsversuche. Ein viermonatiger Nervenkrieg beginnt

von CONSTANZE KINDEL



Auf dem Weg von Dubai nach Kenia muss die »Hansa Stavanger« eine der gefährlichsten Meeresregionen für die Handelsschifffahrt passieren. Vor der Küste Somalias warten professionelle Banden auf Beute

Samstag, 4. April 2009, 3.30 Uhr morgens. Verdunkelt schiebt sich die „Hansa Stavanger“ durch den Indischen Ozean, etwa 740 Kilometer östlich der Küste Somalias. Das Containerschiff ist auf dem Weg vom Hafen Dschabal Ali in Dubai nach Mombasa im Süden Kenias. Die Positionslaternen sind ausgeschaltet, nicht einmal aus den Bullaugen dringt Licht – alles Vorsichtsmaßnahmen für die Passage durch Piratengebiet. Binnen eines Jahres ist die Zahl der Angriffe hier am Horn von Afrika um 200 Prozent gestiegen.

Frederik Euskirchen, der Zweite Offizier, hat sich für die Fahrt vor Ostafrika eine Glatze rasiert. In dem Seerevier herrscht ganzjährig drückende Schwüle, die Temperaturen gehören zu den höchsten weltweit, können im Sommer fast 50 Grad Celsius erreichen.

Euskirchen hat vor dreieinhalb Stunden seine Wache angetreten, die erste des Tages zwischen null und vier Uhr morgens, die unter Seeleuten „Hundewache“ heißt. Er ist 26 Jahre alt, jung für einen Zweiten Offizier. Gleich nach seiner ersten Fahrt als diplomierter Nautik-Ingenieur ist er befördert worden von der Hamburger Reederei Leonhardt & Blumberg, auf deren Schiffen er seit Beginn seines Studiums arbeitet.

Euskirchen ist an Bord unter anderem für Sicherheit zuständig. Eigentlich gilt die „Hansa Stavanger“ als nicht besonders anfällig für eine Kaperung. Die „Best Management Practices“ der Schifffahrtsgesellschaften und Versicherungen, die Crews als Anleitung für die Fahrt durch Piratengebiete dienen, erwähnen ausdrücklich, dass erfolgreiche Kaperungen von Schiffen mit einer Geschwindigkeit von mehr als 15 Knoten (rund 28 km/h) nicht bekannt seien. Die „Hansa Stavanger“ kann bei voller Fahrt und je nach Ladung 18 bis 19 Knoten erreichen.

Derzeit hat sie 542 Container als Fracht, 1550 wären möglich. Aber sie hat eine Schwachstelle: In der Mitte des 170 Meter langen Schiffes ragt die Bordwand nur etwa vier Meter über das Wasser.

Täglich erreichen das Schiff Warn- und Überfallmeldungen anderer Crews,

über Funk, per Fax und E-Mail. Die Offiziere tragen die Koordinaten in eine Übersichtskarte ein. Die Positionsangaben verraten ihnen, dass die Piraten immer weiter von der Küste entfernt angreifen. Sie plädieren deshalb für eine Routenänderung, für einen Umweg weiter hinaus auf den Indischen Ozean.

Doch ein Umweg würde einen höheren Treibstoffverbrauch bedeuten und dadurch möglicherweise Probleme mit den Auftraggebern. Per E-Mail lässt der Kapitän Krzysztof Kotiuk seinen Zweiten Offizier bei der Reederei anfragen, ob sie eine Routenänderung befürworten würde. Die Antwort aus Hamburg ist eindeutig: Gemäß SOLAS, der UN-Konvention zur Sicherheit auf See, liege die Verantwortung für das Schiff allein beim Kapitän. Sofern es den Schutz des Schiffes betreffe, könne niemand für ihn entscheiden oder ihm einen Kurs vorschreiben.

Kotiuk verzichtet auf einen Umweg.

Der gebürtige Pole ist in seinen Jahren auf See schon mehrmals mit Piraten in Kontakt gekommen. In der Straße von Malakka zwischen Malaysia und Sumatra standen sie plötzlich mit Messern auf der Brücke und raubten das Bargeld der Besatzung. Dass vor der Küste von Somalia sein gesamtes Schiff Piraten in die Hände fallen könnte, kann er einfach nicht glauben. Und wenn es doch passieren sollte, so denkt er, ist ja schließlich auch Hilfe in der Nähe.

Denn im Dezember 2008 hat die EU die „European Naval Force Somalia“ eingerichtet. Deren „Operation Atalanta“, benannt nach einer Jägerin aus der griechischen Mythologie, soll das Seengebiet vor Somalia sichern. Die deutsche Marine ist mit vier Schiffen daran beteiligt. Neben der EU-Flotte patrouillieren noch Einheiten der Nato-Mission „Allied Protector“ vor dem Horn von Afrika sowie knapp 20 weitere Kriegsschiffe mehrerer Nationen.

Regelmäßig beobachten zudem Aufklärungsflugzeuge das Revier. Die Überwachung konzentriert sich jedoch vor allem auf den viel befahrenen Golf von Aden, der das Rote Meer mit dem Indischen Ozean verbindet. Hier verläuft ein etwa 900 Kilometer langer, besonders abgesicherter Transitkorridor (siehe

Karte Seite 155). Das Seengebiet zwischen dem Horn von Afrika und der Nordspitze von Madagaskar aber kann nicht flächendeckend kontrolliert werden.

Und seit das Militär vor der somalischen Küste präsent ist, bringen die Seeräuber ihre Boote immer weiter auf den Indischen Ozean hinaus – mithilfe von Mutterschiffen, meist größeren Fischtrawlern, die Schnellboote und Waffen transportieren können.

Die Crew der „Hansa Stavanger“ ist darüber informiert. Wöchentlich trainiert sie das Verhalten bei Piratenangriffen. Um die Reling ist Stacheldraht gewickelt, an Deck sind Feuerlöschschläuche ausgelegt. Mit Wasserbeschuss wollen die Seeleute Piraten am Entern hindern.

Das Automatic Identification System, das Daten wie Name, Größe, Position, Geschwindigkeit und Kurs über Funk an Schiffe im gleichen Seengebiet übermittelt, um Kollisionen zu vermeiden, bleibt jetzt dauerhaft abgeschaltet. Jeder Wachmatrose muss auf sein UKW-Funkgerät verzichten, wenn er bei seinen nächtlichen Feuerrunden das Schiff auf Brandherde kontrolliert. Die verdunkelte „Hansa Stavanger“ soll für die Piraten unsichtbar sein und unhörbar.

Manchmal bekommt Frederik Euskirchen an Bord Nachrichten von seinem Vater, der weitere Abwehrmaßnahmen empfiehlt. Auch an diesem frühen Samstagmorgen warnt Christian Euskirchen seinen Sohn aus der mehr als 6000 Kilometer entfernten Heimat per Fax vor der Gefahr und schickt Bauanleitungen für Molotowcocktails.

Kurz bevor Euskirchen gegen vier Uhr morgens seine Wache an den Ersten Offizier übergibt, sendet er seinem Vater noch eine Antwort: Sie würden es schon heil durch das Piratengebiet schaffen.

9.00 UHR. Die „Hansa Stavanger“ fährt rund 330 Seemeilen (etwa 610 Kilometer) vor der somalischen Küste ungefähr auf Höhe der Hafenstadt Kismaju. Die See ist glatt, der Himmel wolkenlos.

Für den Abend vor dem Einlaufen in Mombasa hat die Besatzung ein Barbecue geplant. Die philippinischen Elektriker haben bereits ein Spanferkel mariniert.



Hat das Kommando über die »Hansa Stavanger«: Kapitän Krzysztof Kotiuk



Das Schiff kann 18 Knoten fahren – zu schnell für Piraten, hofft die Crew



Die Besatzung ist multinational, fünf Männer sind Deutsche

Die 24 Seeleute an Bord stammen aus einem halben Dutzend Ländern. Der Kapitän, sein Zweiter Offizier, der technische Offiziersassistent sowie zwei Kadetten (Auszubildende zum Schiffsmechaniker) sind Deutsche. Der Erste Offizier und der Leitende Ingenieur kommen aus Russland, Dritter Offizier und Maschinenschlosser aus der Ukraine, die beiden Bordelektriker von den Philippinen, ein Maschinist von den Fidschi-Inseln, die übrigen Maschinisten, Matrosen, Koch und Steward aus

Tuvalu, einem Inselstaat im Pazifik zwischen Australien und Hawaii.

In der Kombüse bereitet der Koch das Mittagessen vor. Der Kapitän sitzt in seiner Kabine über den letzten Abrechnungen, die von Mombasa aus per Post an die Reederei verschickt werden sollen.

Krzysztof Kotiuk hat seine Kabine im E-Deck. Es ist das fünfte Stockwerk im Deckshaus, einem weiß lackierten Stahlturn über dem Heck des Frachters.

Im siebten und obersten Geschoss, dem G-Deck, liegt die Brücke. An diesem Morgen ist sie nur mit dem Dritten Offizier besetzt. Den Wachmatrosen hat der Kapitän mit Instandsetzungsarbeiten an Bord beauftragt.

Krzysztof Kotiuk, 60 Jahre alt, fährt erst seit einem Dreivierteljahr für die Reederei Leonhardt & Blumberg. Im Allgemeinen hält er nicht viel von Reedereien, sie achten, so empfindet er es, zu sehr auf den Profit und zu wenig auf das Wohl der Mannschaft. Kotiuk, impulsiv und laut, nimmt Dinge schnell persönlich. Mehr als einmal hat er sich mit Arbeitgebern überworfen.

Nur wenig ist in seinem Berufsleben unkompliziert verlaufen, seit er nach einer Ausbildung zum Radio- und Fernsehtechniker an der Marineschule im ehemaligen Stettin Navigation studierte.

Nach seiner Ausreise aus Polen Mitte der 1980er Jahre hat er sich lange mit befristeten Aufenthaltsgenehmigungen und immer neuen Jobs in Bayern durchgeschlagen, als Möbelpacker, Messebauer, Fliesenleger.

An Bord eines Schiffs ging er in diesen Jahren nur selten und dann als Urlaubsvertretung. Für Sprachkurse blieb offenbar keine Zeit, seine Deutschkenntnisse sind auch nach vielen Jahren begrenzt.

Erst als er ab 1998 wieder voll zur See fahren konnte, schließlich auch mit einem deutschen Kapitänspatent und der deutschen Staatsbürgerschaft, entdeckte diese „verlorene Zeit“, wie Kotiuk sagt – sein Leben als Niemand.

Jetzt bestimmte wieder der Rhythmus der Heuerverträge sein Leben, vier Monate auf See, zwei daheim in München, wo er mit seiner zweiten Frau Bożena wohnt.

9.14 UHR. Der Kapitän wird auf die Brücke gerufen. Der wachhabende Dritte Offizier meldet ein Schnellboot, das sich aus südwestlicher Richtung nähert.

Als der Offizier den Kurs der „Hansa Stavanger“ um 15 Grad nach Steuerbord ändert, folgt das Skiff sofort.

Der Kapitän löst Alarm aus.

Auf dem Radarschirm ist das Boot als Punkt zu sehen. Es schießt mit mehr als 22 Knoten Geschwindigkeit durchs Wasser. Der Kapitän ordnet eine Wende um 180 Grad nach Steuerbord an, um dem Boot auszuweichen.

Selbst bei 110-prozentiger Maschinenbelastung schafft die Stavanger jetzt nur 18,2 Knoten. Auf Dauer kann sie den Verfolgern nicht entkommen.

Als Frederik Euskirchen geweckt wird von dem lang gezogenen Alarmton und der Durchsage „vessel under pirate attack“, denkt er sekundenlang an eine Übung. Bis ihm einfällt, dass jeder Drill von ihm selbst angesetzt werden muss.

Dann klingelt in seiner Kabine das Telefon. Zwei Minuten später steht er auf der Brücke. Als er das Piratenskiff hinter der Stavanger sieht, ist es nur noch anderthalb Seemeilen entfernt, ein knapp sechs Meter langes Schnellboot mit Außenbordmotor.

Auf der Brücke sind sie zu viert, Kapitän, Erster und Zweiter Offizier und ein Matrose als Rudergänger; er steuert das Schiff. Der Rest der Mannschaft hat sich im Aufenthaltsraum auf dem A-Deck versammelt, er ist im Sicherheitsplan des Schiffs im Falle eines Angriffs zur schützenden „Zitadelle“ bestimmt.

Euskirchen übernimmt die Krisenkommunikation. Über Funk setzt er einen Notruf ab und eine Meldung an die Sicherheitsbehörde UKMTO.

Das Büro der „UK Maritime Trade Operation“ mit Sitz in Dubai, eingerichtet von der britischen Marine, sammelt Informationen über den Verkehr und die aktuelle Gefahrenlage in der Region. Schiffe, die von Piraten angegriffen oder bedroht werden, sind angehalten, sich möglichst sofort mit der Behörde in Verbindung zu setzen.

Über Satellitentelefon meldet sich Euskirchen in Dubai und beantwortet zunächst Fragen nach der Zahl der

Boote und Piraten, ihrer Ausrüstung und Bewaffnung. Der Marineoffizier des UKMTO bleibt danach in der Leitung, um die Besatzung bei ihren Abwehrmanövern zu unterstützen.

Euskirchen fragt, ob Marine in der Nähe ist. Wäre ein schnelles Eingreifen eines Kriegsschiffs möglich, könnte sich die Besatzung in der Zitadelle verbarrikadieren und den Angriff abwarten.

Das nächste Schiff sei mehr als 600 Seemeilen entfernt, gibt der UKMTO-Offizier an. (Ob die Auskunft so gefallen ist oder ob es sich um ein Missverständnis handelte, ist heute nicht mehr zu klären. Tatsächlich beträgt die Distanz der „Hansa Stavanger“ zur deutschen Fregatte „Rheinland-Pfalz“ zu diesem Zeitpunkt wohl nur 250 Seemeilen.)

Das Schnellboot liegt nun fast gleichauf mit dem Containerschiff. Mit Gesten fordern die Männer in dem Skiff die Offiziere auf der Brücke der „Hansa Stavanger“ auf, die Maschinen zu stoppen.

Sekunden später schlägt eine Panzerfaust-Granate an der Steuerbordseite zwei Decks unter ihnen ein. Das Geschoss explodiert mit 2000 Grad Celsius und setzt die Kapitänskajüte in Brand. Während der Feueralarm auslöst, nehmen die Angreifer das Schiff mit Sturmgewehren unter Beschuss.

Mit dem Satellitentelefon in der Hand wirft sich Euskirchen auf den Boden. Auf Knien legt er das Ruder um, um doch noch das Wendemanöver zu wagen, mit dem die „Hansa Stavanger“ das Boot abdrängen will. Der Frachter dreht hart nach Steuerbord und wirft das Skiff zurück.

Die Piraten brechen den Angriff ab. Der Offizier des UKMTO gratuliert.

Doch nur knapp fünf Minuten später starten die Räuber eine zweite Attacke, nun von der Backbordseite. Wieder trifft eine Granate das E-Deck, diesmal die Kammer des Leitenden Ingenieurs, durchschlägt einen Sessel und bleibt – ohne zu zünden – in der Wand stecken.

Erneut wendet die „Hansa Stavanger“ auf das Skiff zu, schiebt das Piratenboot beiseite und lässt es weit hinter sich in den Wellen zurück. Die Männer auf der Brücke jubeln. Doch Minuten später holt das Boot wieder auf.



Mit Sturmgewehren und Panzerfäusten bedrängen die somalischen Piraten selbst große Schiffe aus ihren Schnellbooten heraus, dann entern sie

Dem Zweiten Offizier gelingt es noch, die 24-Stunden-Hotline der Reederei anzurufen, ehe die Piraten zum dritten Mal angreifen, nochmals an der Steuerbordseite. Das Schnellboot hüpf't auf den Wogen. Die dritte Granate verfehlt die Brücke nur knapp und explodiert in der Luft darüber.

Während der Rudergänger die Brandentwicklung im E-Deck prüft, übernimmt Euskirchen dessen Posten. Der Kapitän hält am Brückfenster Ausschau. Euskirchen will ein erneutes Wendemanöver nach Steuerbord vorbereiten.

Doch bevor er so weit ist, greift Kotiuk ein und legt das Ruder nach Backbord, um den Abstand zwischen Reling und Wasser durch eine Neigung des Schiffes zu erhöhen und ein Entern zu erschweren.

Minuten vergehen. Euskirchen hat wieder die Kommunikation mit der UKMTO übernommen, der Erste Offizier das Ruder. Etwa 20 Meter unterhalb der Brücke hüpf't das Skiff längsseits der „Hansa Stavanger“ auf den Wellen.

Die Piraten versuchen neben die niedrigste Stelle der Bordwand zu manövrieren. Dort angekommen, drosseln sie das Tempo, fahren nun gleichauf mit

der Stavanger, richten an der stählernen Schiffswand eine mitgebrachte, mehr als vier Meter lange Metallleiter aus, deren gebogene Enden sich leicht in die Reling haken lassen.

Vom Fenster des Ruderhauses aus sieht der Kapitän, wie sie die wenigen Meter zwischen Deck und Wasserlinie überklettern.

Auch Stacheldraht und Hochdruckschläuche überspringen die Räuber.

„Tut mir leid für euch“, verabschiedet sich der UKMTO-Offizier am Telefon von Euskirchen, „viel Glück!“

Die drei Männer auf der Brücke gehen in Deckung. Vier Piraten nähern sich über die Außentreppen, bewaffnet mit Kalaschnikows und einem Maschinengewehr samt Dreibein und meterlangem Munitionsgurt. Ein fünfter Angreifer hält unten vor der Bordwand das Boot auf Kurs. Kugeln schlagen durch die geschlossene hintere Tür des Ruderhauses.

Als hätten sie einen großen Auftritt auf einer Theaterbühne, denkt Euskirchen, als die Seeräuber den Raum betreten, gekleidet in traditionelle Wickelröcke, die Waffen im Anschlag. Krzysztof Kotiuk schätzt die älteren unter ihnen auf höchstens 30 Jahre.

„Somali Pirates“, ruft einer aus der Gruppe „No Problem.“

Der Mann befiehlt einen Maschinenstopp und die Mannschaft auf die Brücke. Minuten später liegen alle 24 Besatzungsmitglieder der Stavanger vor den Piraten auf dem Boden, die Gesichter nach unten, die Hände hinter dem Kopf.

Nicht einmal eine Stunde ist vergangen seit der ersten Sichtung des Skiffs.

Die Piraten verlangen vom Kapitän die Mannschaftsliste, um die Anzahl ihrer Geiseln zu überprüfen, und sie fragen nach deren Nationalität. Sie interessieren sich vor allem für die fünf Deutschen an Bord. Denn Europäer und Amerikaner sind als Geiseln besonders wertvoll, weil für sie in der Regel binnen kurzer Zeit hohe Lösegelder bezahlt werden.

Für die Tuvaluer hingegen werden weder Familienangehörige noch Regierung große Summen aufbringen können.

Das Bruttoinlandsprodukt des Pazifikstaats, knapp 11000 Einwohner, 26 Quadratkilometer Landfläche, verteilt auf neun Atolle, lag 2008 bei 31 Millionen US-Dollar. Fast genauso viel hat im gleichen Jahr eines der beiden großen somalischen Piratennetzwerke an Lösegeldern eingenommen.

Rund 1400 Männer sind Schätzungen zufolge in Somalia am Geschäft mit der Piraterie beteiligt. Sie sind in zwei großen Netzwerken organisiert, die ihre Basis in den Orten Harardhere und Eyl haben, sowie in mehreren kleineren Gruppen, die aus Hafenstädten und Dörfern entlang der Küste operieren.

Auf der „Hansa Stavanger“ steigt Rauch zur Brücke auf. Das Feuer in der Kapitänskajüte hat nun weitere Teile des E-Decks erfasst. Frederik Euskirchen, bei der Brandbekämpfung an Bord als Anführer jenes Trupps vorgesehen, der als Erster ins Feuer geht, muss zunächst tatenlos zusehen, wie sich die Flammen ausbreiten. Die Piraten scheinen die Wirkung der Hitze des Feuers zu unterschätzen. Nur widerstrebend erlauben sie einem Mann nach dem nächsten, sich an den Löscharbeiten zu beteiligen.

Euskirchen muss sich auf Waffen durchsuchen lassen, ehe er die Brücke verlassen darf. Als er mit Schutzanzug und Atemgerät das brennende E-Deck betritt, kann er im dichten Rauch nur noch schemenhafte Umrisse erkennen. Langsam kämpft er sich mit ein paar Männern zum Brandherd in der Kapitänskajüte vor. Trotzdem greift das Feuer auf das F-Deck über, unmittelbar unter der Brücke. Aus dem Granateinschlag ist ein Großbrand geworden, der das gesamte Schiff bedroht.

Ab und zu kontrollieren die Piraten die Löscharbeiten. Mal bringen sie

Nach dem Ende der Löscharbeiten macht der Koch Eintopf, wie jeden Samstag. Das Spanferkel werfen die Piraten als gläubige Muslime über Bord.

MÜNCHEN, NACHMITTAG. Als Božena Kotiuk heimkommt, findet sie eine Nachricht vom Personalchef der Reederei Leonhardt & Blumberg auf ihrem Anrufbeantworter: „Bitte melden Sie sich dringend bei uns.“

Es dauert eine halbe Stunde, bis die Ehefrau des Kapitäns ihre Angst so weit beherrscht, dass sie telefonieren kann.

Im Hauptquartier der Bundespolizei in Potsdam nimmt eine Sonderkommission die Arbeit auf.

„HANSA STAVANGER“, ABEND. Stundenlang war die Mannschaft mit Reparaturen beschäftigt, ehe das Schiff wieder fahrbereit war. Auf einem kleinen GPS-Gerät zeigen die Piraten den Geiseln nun die eingespeicherten Koordinaten des Ziels, das der Frachter ansteuern soll: den Küstenort Baraawe, etwa 180 Kilometer südlich von Somalias Hauptstadt Mogadischu.

Die Navigation überlassen die Piraten der Besatzung. Frederik Euskirchen hat Wache auf der Brücke, als in der Nacht plötzlich ein Echo auf dem Radar auftaucht. Das automatische Erkennungssystem identifiziert das Signal als Schiff der EU-Flotte: Rund 18 Stunden nach dem Piratenangriff hat die deutsche Fregatte „Rheinland-Pfalz“ den Frachter erreicht.

Euskirchen und Kapitän Kotiuk dürfen den Marinesoldaten kurz über Funk Bericht erstatten. Doch zugleich bedeuten ihnen die Piraten mit unmissverständlichen Gesten, dass sie schießen werden, sollte sich das Kriegsschiff weiter nähern.

Aus Rücksicht auf das Wohl der Geiseln drosselt die „Rheinland-Pfalz“ ihre Geschwindigkeit und fällt zurück.

Doch für die gesamte Dauer der Entführung wird ein deutsches Marineschiff in der Nähe der „Hansa Stavanger“ bleiben, in mindestens 20 Seemeilen Distanz. Sie sind eine Art Lebensversi-



Trinkwasser, mal treiben sie die Besatzung an. Als letzte, verzweifelte Maßnahme entscheidet Euskirchen schließlich, von außen die Fenster des Deckshauses einzuschlagen, um die brennenden Räume mit Wasser zu fluten.

Aus dem Boden des Ruderhauses steigt bereits Rauch auf, als es ihnen nach sechs Stunden gelingt, das Feuer unter Kontrolle zu bringen. Ein Brand über drei Decks wäre wohl nicht mehr zu löschen gewesen, denkt Euskirchen, als er mit dem Ersten Offizier einen letzten prüfenden Rundgang macht.

Der Brandgeruch wird noch Wochen später in der Luft hängen. Die weißen Außenwände des Deckshauses sind rußgeschwärzt, auf beiden Seiten klaffen die Löcher der Granateinschläge.

cherung für die Geiseln, findet Euskirchen, ihre Nähe eine Warnung an die Piraten. Und ein Zeichen an die Mannschaft, dass sie nicht vergessen ist.

Fünf Seemeilen vor der Küste von Baraawe geht die „Hansa Stavanger“ am Morgen vor Anker.

5. APRIL, HAMBURG, VORMITTAG. Im Stadtteil Ottensen treffen sich an diesem Sonntag Vertreter der Reederei Leonhardt & Blumberg mit Beamten des Bundeskriminalamts. Die Reederei hat ihren Sitz in einem gläsernen, fünfgeschossigen Bürogebäude am Elbufer. Reeder Frank Leonhardt, 63 Jahre alt, führt den Familienbetrieb seit 1974 in dritter Generation.

Viele Details beschäftigen die Runde, die in einem Konferenzraum im dritten Stock zusammenkommt. Kreditkarten und Mobiltelefone der Geiseln müssen gesperrt werden, um sie vor Missbrauch zu schützen. Die Reederei muss vertrauliche Informationen über die Entführten für den *proof of life* zusammentragen – für Telefonate, in denen mithilfe persönlicher Fragen überprüft wird, ob die Geiseln noch leben.

Nicht zuletzt ist ein Sprecher zu bestimmen, der den Kontakt mit den Piraten hält. Der Sicherheitsinspektor der Reederei wird dabei von Spezialisten des Bundeskriminalamtes und Beratern einer britischen Security-Firma begleitet.

Solange die Versicherung zahlt, bräuchte es die Reederei eigentlich kaum zu kümmern, wie hoch die Lösegeldsumme ausfallen wird. Aber Frank Leonhardt, der nach 13 Jahren den Vorsitz im Verband Deutscher Reeder erst kürzlich abgegeben hat, fühlt sich gezwungen zu verhandeln.

Er will auch im Interesse anderer Schiffseigner und Besatzungen verhindern, dass die Forderungen der somalischen Schiffsführer weiter eskalieren. Denn schnelle Zahlungen und hohe Lösegeldsummen bestärken das Geschäftsmodell der Piraten. Jeder Freikauf finanziert weitere Angriffe.

Zudem sind die deutschen Reeder in besonderer Gefahr, dass ihre Crews Opfer von Piraten werden, denn sie betreiben die drittgrößte Handelsflotte der

Welt: Kein Land schickt so viele Containerschiffe um den Globus wie Deutschland, nämlich mehr als 3000.

Deshalb will die Reederei hart verhandeln.

MÜNCHEN. Das Bundeskriminalamt übernimmt die Betreuung der Angehörigen der deutschen Geiseln. In der bayerischen Landeshauptstadt bittet ein Beamter an diesem Sonntag Božena Kotiuk um Geduld. Die Verhandlungen könnten erfahrungsgemäß vier bis acht Wochen dauern.

Zwei Monate währt die Geiselhaft vor Somalia zu dieser Zeit im Schnitt. Manchmal werden die Besatzungen der Schiffe schon nach Tagen freigelassen, manchmal erst nach einem halben Jahr, meist für ein Lösegeld zwischen 500 000 und zwei Millionen US-Dollar.

Die Piraten müssen ihre Beute teilen, mit lokalen Warlords, Behörden und Sponsoren, die ihre Raubzüge finanzieren. Von einer Million Dollar Lösegeld erhält ein einzelner bewaffneter Entführer am Ende nicht mehr als vielleicht 6000 bis 10 000 Dollar.

Das aber ist immer noch ein Vielfaches des jährlichen Durchschnittseinkommens in Somalia, das groben Schätzungen zufolge 600 Dollar beträgt.

Denn seit dem Sturz des korrupten Regimes Siad Barres 1991 herrscht Anarchie in dem Land. Vor der nun weitgehend unkontrollierten Küste begannen schon bald nach dem Putsch gegen die Regierung kleinere Crews, häufig Fischer, illegal jagende Fischtrawler anzugreifen und auch Handelsschiffe zu plündern.

Später bauten Warlords die zuvor nur lokal operierenden Piraten zu organisierten Banden auf. Die Überfälle nahmen zu und hatten nun meist Lösegelderpressung zum Ziel. Allein 2008 wurden in der Region 111 Schiffe angegriffen, 42 davon entführt. Mit der Stavanger ist erstmals ein Frachter betroffen, der unter deutscher Flagge fährt und deutsche Crewmitglieder an Bord hat.

BERLIN, VORMITTAG. Im Auswärtigen Amt am Werderschen Markt tritt der Krisenstab unter Leitung von Staatsse-

retär Reinhard Silberberg zusammen. In den vier Jahren zuvor endeten die fast zwei Dutzend Entführungen deutscher Staatsbürger im Ausland meist mit dem Freikauf der Geiseln. Diesmal aber, so beschließt die Runde, zahlt die Bundesrepublik nicht.

Weltweit sind Entführungen mit geschätzt 50 000 Fällen jährlich zu einer Wachstumsbranche geworden – und zum Kostenfaktor für das Auswärtige Amt. Seit das für Konsularangelegenheiten zuständige Verwaltungsgericht Berlin 2006 die bis dahin übliche Praxis für unzulässig erklärte, Entführungsopfer an den Kosten ihrer Befreiung zu beteiligen, muss das Ministerium die gesamten Aufwendungen tragen.

Die Lösegeldpolitik soll ein Ende haben. Der Krisenstab beschließt, die Mannschaft der „Hansa Stavanger“ mit Gewalt zu befreien.

Im November 2008 haben sich Innen-, Außen- und Verteidigungsministerium darauf verständigt, dass in solchen Fällen die Eliteeinheit GSG9 der Bundespolizei alarmiert werden soll.

Einsatzleiter vor Ort wird Olaf Lindner, Kommandeur der GSG9.

BARAAWE, SOMALIA, ABEND. Vor der Küste bringen Boote Verstärkung für das Kaperteam an Bord der „Hansa Stavanger“, bewaffnet mit Kalaschnikows und einem weiteren Maschinengewehr, das die Piraten kurz darauf in etwa 25 Meter Höhe über dem Wasser auf dem Dach des Deckshauses installieren.

Unter den Neuankömmlingen ist ein Mann von Anfang 30, dem ein oberer Schneidezahn fehlt. Er nennt sich Oday und präsentiert sich dem Zweiten Offizier Euskirchen als Anführer der gesamten Gruppe: „Me boss of all“, erklärt der Piratenkommandant.

Die Stavanger lichtet die Anker. Während das Schiff entlang der Küste Richtung Norden fährt, plündern die Piraten die Mannschaft aus. Mobiltelefone, Bargeld und Laptops hat schon das Kaperteam den Geiseln abgenommen.

Ein paar persönliche Besitztümer kann die Besatzung im Maschinenraum und in Hohlräumen unter den Flurplatten verstecken. Frederik Euskirchen rettet seinen vom Löschwasser ruinier-



Der Somalier Ahado führt die Wachmannschaft der Piraten an



Die Crew muss alle Wertsachen abliefern, Kabinen werden geplündert



Die Piraten verschleppen vier Geiseln an Land – als Drohung

ten Laptop, ein paar Kleidungsstücke, einen Stoff-Elch sowie die Armbanduhr, die früher sein Vater getragen hat.

Arzneien, Bücher, Kartenspiele lässt er auf die Brücke bringen und an andere Plätze im Schiff, an denen Crewmitglieder festgehalten werden könnten.

Die Stavanger nimmt Kurs auf Haradhore, eine der Anlaufstellen der Seeräuberbanden für gekaperte Schiffe. In Mogadischu muss man sein Geld verdienen, in Haradhore benutzt man einfach Schusswaffen, sagen die Somalier.

Noch auf dem Weg zur Reede lassen die Piraten alle Besatzungsmitglieder zu Hause anrufen. Sie sollen ihre Familien bitten, die Reederei zu einer schnellen Lösegeldzahlung zu drängen.

MONTAG, 6. APRIL, HARADHERE. Die „Hansa Stavanger“ hat den Ankerplatz erreicht. Mehr Verstärkung kommt an Bord, im Gepäck größere Mengen der Kaudroge Kath, dazu eine Ziege und ein somalischer Koch. Kath und Ziegenfleisch lassen die Banditen von nun an täglich anliefern. Dem tuvaluischen Matrosen, der das Schlachten übernehmen muss, bringt die Aufgabe den Beinamen „Ziegentöter“ ein.

Auf der Brücke haben die Piraten Zettel ausgehängt, die auf Somali die Bordregeln darlegen, die sich die Entführer selbst gegeben haben, samt der Strafen bei Verstößen. Keine Gewaltanwendung gegen Geiseln, kein Diebstahl.

Vor allem die zweite Regel wird freilich kaum überwacht und häufig gebrochen. Manchmal aber greifen die Anführer hart durch und lassen einzelne Piraten zur Strafe stundenlang mit Handschellen an die Reling ketten.

Chef der Wachtruppen ist Ahado, ein Mann Anfang 30 mit einem schmalen Bart um den Mund. Drei Finger der linken Hand kann Ahado nicht bewegen. Er hatte sie sich als Kind verbrannt, die abheilenden Finger wuchsen abgekrümmt mit der Handinnenfläche zusammen, so wie sie verbunden worden waren.

Ahado stammt aus Mogadischu, gut 400 Kilometer südlich von Haradhore. Angst vor dem Einsatz auf dem deutschen Schiff hat er nicht, wird er später in einem Interview erklären. Jeder sterbe, wenn seine Zeit gekommen ist, das sage der Koran.

Und der Job auf der Stavanger sei für ihn nichts anderes als ein Besuch auf dem Bakara-Markt, dem größten Markt Somalias, halbzerstört in knapp 20 Jahren Bürgerkrieg, umkämpft von lokalen Kriegsherren, Regierungstruppen und islamistischen Milizen.

Auf diesem Platz fand im Oktober 1993 die erste Schlacht um Mogadischu statt, als US-Truppen versuchten, den Warlord Mohamed Farah Aidid festzunehmen. 18 GIs starben in zwei Tagen

Kämpfen, einige ihrer Leichen zog man durch die Straßen. Wer auf den Bakara-Markt geht, sagt Ahado, muss wissen, dass er dort sterben kann.

Als die Piraten mit ihren paar Worten Englisch persönlichen Kontakt suchen zu ihren Geiseln, fragen sie nach Fußball und Familie. Frederik Euskirchen sieht die Gespräche mit den Entführern als Pflichtaufgabe. Je mehr er sich als Mensch zeigt, desto weniger hat er von den Männern zu befürchten, glaubt er.

Vorsichtshalber legt er sich eine falsche Familiengeschichte zurecht, mit der die Afrikaner sympathisieren können, erfindet eine schwerkrank Mutter, die mit Herzproblemen im Krankenhaus liegt, einen hart arbeitenden Vater, der als Träger Lastwagen belädt. Tatsächlich ist sein Vater Geschäftsführer eines Maschinenbau-Unternehmens bei Bonn. Zeitweise erlauben ihm die Piraten, täglich zu Hause anzurufen, um mit seinen Eltern zu sprechen.

Mit den Wachtruppen ist in Haradhore auch der englisch sprechende Übersetzer und Unterhändler der Entführer an Bord gekommen – Abdi, ein bäriger Mann von Anfang 40 mit beginnender Glatze, der seine Kalaschnikow nie beiseite legt.

Seine Forderung an die Reederei: 15 Millionen Dollar.

MITTWOCH 8. APRIL. Nur zwei Tage nach der Ankunft vor Haradhore läuft die „Hansa Stavanger“ wieder aus, Richtung Osten, hinter ihnen ein Tanker und ein Fischtrawler, beide in Piratenhand.

Wie ein Schatten folgt die deutsche Fregatte „Mecklenburg-Vorpommern“ dem Konvoi. Auf einem GPS-Gerät zeigen die Piraten den Geiseln die Position, die sie ansteuern sollen, 300 Seemeilen entfernt. Die Somalier sind auf der Suche nach Kumpanen, die bei der Entführung eines amerikanischen Containerschiffs gescheitert sind.

Aber die Suche in den Weiten des Indischen Ozeans bleibt erfolglos. Am Abend des folgenden Tages tritt die Stavanger den Rückweg zum Ankerplatz an.

An Bord der „Mecklenburg-Vorpommern“ befinden sich inzwischen 18 Kampfschwimmer, eingeflogen auf Geheiß des Auswärtigen Amtes, um die

Entführung so schnell wie möglich und ohne Lösegeldzahlung zu beenden.

Als die „Hansa Stavanger“ in der Nacht Harardhere ansteuert, beschleunigt die deutsche Fregatte hinter ihr plötzlich. Dann meldet sich das Kriegsschiff über Funk bei der Crew der Stavanger: Der Frachter soll stoppen. Wenn die Somalier das verweigern, soll die Brückenbesatzung versuchen, den Strom an Bord abzuschalten und das Schiff verdunkeln.

Die Kampfschwimmer, so der Plan, wollen die „Hansa Stavanger“ entern und die Somalier an Bord überwältigen.

Auf der Brücke des entführten Schifffes reagieren die Piraten prompt auf die Funksprüche. Sie legen Patronengurte in ihre Maschinengewehre, laden die Kalaschnikows durch, machen die Panzerfaust bereit. Geiseln und Entführer sind über das gesamte Schiff verteilt, schießt es Euskirchen durch den Kopf, eine Befreiung ohne Verluste ist unter diesen Umständen kaum möglich.

Kapitän Kotiuk übernimmt das Funkgerät, fleht und flucht: Auf keinen Fall dürfe die Fregatte näherkommen, sie solle alle Aktionen unterlassen.

Das Kriegsschiff fällt wieder zurück.

FREITAG, 10. APRIL. Die Piraten, wohl alarmiert durch den Zwischenfall, wollen noch dichter an der Küste vor Harardhere ankern als zuvor. Auf etwa 3,5 Seemeilen tasten sich Kapitän und Offiziere in den flachen Gewässern heran.

Später werden die Piraten den Frachter noch mehrfach zur Unterstützung anderer entführter Schiffe einsetzen, die Geiseln zu Helfern machen. Mal muss die „Hansa Stavanger“ auslaufen, um schwerbewaffnete Wachtruppen aus einem Küstenort auf ein gekapertes Containerschiff überzusetzen, mal muss es einen von Piraten besetzten Fischkutter mit 20 Tonnen Treibstoff betanken. Und einen der beiden acht Tonnen schweren Anker benutzen die Entführer, um ein weiteres Beuteschiff, das seine eigenen Anker verloren hat, auf Reede vor Harardhere zu legen.

BERLIN. Nach dem gescheiterten ersten Befreiungsversuch durch die Kampfschwimmerarbeiten der Krisenstab und



Rund 50 Schiffe werden zwischen 2008 und 2010 pro Jahr vor Somalia entführt, hier die »MV Faina«. Etwa 1400 Männer sollen im Piratengeschäft organisiert sein

die Sonderkommission weiter an einem Plan für die Befreiung der Geiseln durch die GSG9. Die Organisation des Einsatzes ist kompliziert.

Allein die Kompetenzen verteilen sich über drei Ministerien: Das Auswärtige Amt hat die Leitung des Krisenstabs inne und damit die Gesamthoheit über die Geiselbefreiung, doch die GSG9 untersteht dem Innen-, jedes Marineschiff dem Verteidigungsministerium.

Zudem reichen die Ressourcen nicht aus: Keine der drei deutschen Fregatten, die vor Somalia unterwegs sind, hat genügend Landeplätze für die sechs schweren Helikopter, die die GSG9 bei der Befreiung einsetzen will – und die Bundeswehr sieht keine Möglichkeit, die Hubschrauber mit eigenen Mitteln nach Somalia zu transportieren, ohne sie zuvor zu zerlegen.

Das Innenministerium bittet andere Nationen um Hilfe, mietet von der Ukraine Großraumflugzeuge. Die USA stellen einen Hubschrauberträger zur Verfügung. Kenia erlaubt die Einreise der Spezialeinheiten.

OSTERSONNTAG, 12. APRIL, Mombasa, Kenia. Sechs Puma- und Bell-Helikopter landen als Fracht auf dem Flugplatz.

An einem abgesperrten Pier im Hafen wartet die „USS Boxer“, ein amphibisches Angriffsschiff, das neben einem Flugdeck für Helikopter und Senkrechtstarter über einen zweigeschossigen Laderaum im Heck verfügt, in dem Landungsboote untergebracht werden.

Das Kommando der GSG9 hat sein Hauptquartier im Ferienhotel „Bahari Beach“ bezogen. Die Zentrale wird in der Etage über der Rezeption eingerichtet, drinnen brennt hinter geschlossenen Vorhängen Tag und Nacht Licht.

Im palmenumstandenen Pool ziehen zwischen Urlaubern Kampftaucher, Scharfschützen und Fallschirmspringer ihre Bahnen.

Gleichzeitig nimmt die Reederei Verhandlungen mit den Entführern auf.

REEDE VOR HARARDHERE. An Bord der Stavanger trifft am frühen Nachmittag ein Fax aus Deutschland ein. Das Schiff ist über ein Satellitensystem mit der Welt verbunden.

„Wir sind sicher, dass wir dieses Problem zu einer guten Lösung bringen werden“, schreibt die Reederei in ihrer ersten Nachricht an die Mannschaft nach der Kaperung acht Tage zuvor, „aber es könnte dauern.“

Von nun an soll täglich von zehn bis zwölf Uhr somalischer Zeit der Unterhändler der Reederei, der sich „Peter“ nennt, zur Verfügung stehen, um mit den Entführern zu sprechen. „Wir bitten darum“, fügt Peter hinzu, „dass die Mannschaft sich nicht an den Verhandlungen mit den Piraten beteiligt.“

DIENSTAG, 14. APRIL, BERLIN. Der Kampf gegen die Piraten lasse sich nur gewinnen, wenn Somalia in die Lage versetzt werde, selber Piraten zu verfolgen, erklärt Thomas Kossendey, Staatssekretär des Bundesverteidigungsministeriums. Wenn die konkurrierenden Warlords ihre Waffen nicht mehr mit den Lösegeldern der Piraterie finanzierten. Bis dahin schließe das Bundestagsmandat für die Bekämpfung der Piraterie auf See „auch die Ausübung von Gewalt“ ein – „mit dem Risiko, dass Kriminelle dabei körperlich Schaden nehmen“.

MITTWOCH, 15. APRIL, „Hansa Stavanger“, Tag zwölf der Entführung. Am Morgen schickt Abdi, der Unterhändler der Entführer, eine E-Mail an die Reederei. Die aktuelle Forderung der Piraten liegt jetzt bei sechs Millionen Dollar. Einen Tag später unterbreitet die Reederei ihr erstes Gegenangebot: 600 000 Dollar.

Das Feilschen beginnt.

Die meisten Europäer und einige tuvaluische Matrosen sind inzwischen auf der Brücke einquartiert worden, zusammen mit ihren somalischen Bewachern. Zum Duschen dürfen sie unter Deck.

Die rechte Seite der Brücke mit Inmarsat-Terminal, Radar und Ruder dürfen Kapitän und Crew aber nur mit Genehmigung der Piraten betreten.

Das Schiff schlingert im beginnenden Monsun. Schweißgeruch hängt in der klebrigfeuchten Luft. Licht und Lärm die ganze Nacht. Dicht gedrängt versucht das knappe Dutzend Geiseln auf der Brücke zu schlafen, Ohrstöpsel in den Ohren, Tücher über dem Gesicht.

Manchmal macht den tuvaluischen Matrosen Jack Taleka die Situation so wütend, dass er sich kaum zurückhalten

kann, aufzustehen will und einem der Piraten den Kopf abreißen. Spindeldürr sind sie im Vergleich zu den kräftigen Tuvaluern. Aber sie haben die Waffen.

DIENSTAG, 21. APRIL. Am frühen Morgen bringt ein Boot den Anführer der Seeräuber an Bord. Schreiend beordert Oday, der „Kommandant“, die gesamte Mannschaft auf die Brücke.

Weil die Reederei nicht zahlt, soll jedereinzelne Gefangene dem Kommandanten jetzt sagen, was er ihm bieten kann, damit er nicht sterben muss. Der Chef der Bewacher Ahado zielt mit



dem Sturmgewehr in die Runde der Geiseln. Mit einem Fingerzeig wird einer der beiden jungen Kadetten ausgewählt: „You!“

Die Piraten verkleben dem 19-Jährigen die Augen mit Packband, einer der Entführer nimmt ihn an die Hand, dann bringen sie ihn nach draußen aufs Deck.

Minuten vergehen, nur das Durchlaufen der Waffen der Bewacher ist zu hören, dann zwei Schüsse. In die Stille auf der Brücke sagt irgendjemand „oh Gott“.

Kurz darauf holen sie den Kapitän. Als die Männer Krzysztof Kotiuk an Deck zur vordersten Ladeluke bringen, sieht er den Kadetten, der auf der zweiten Luke regungslos auf dem Bauch liegt, den Kopf auf dem von der Mittagsonne glühend heißen Stahl.

Kommandant Oday befiehlt dem Kapitän niederzuknien und nimmt ihm die Brille ab. Über den Übersetzer lässt er Kotiuk fragen: „Willst du noch eine Zigarette rauchen oder einen kurzen Brief an deine Frau schreiben?“

Er rauche seit zehn Jahren nicht mehr, erwidert der Kapitän, seiner Frau müsse er auch nicht schreiben: „Ihr seid doch keine Mörder, ihr seid Piraten!“

Reden muss er mit ihnen, denkt er, möglichst viel, immer weiterreden.

Oday verdeckt mit der linken Hand sein Gesicht. Der Dolmetscher übersetzt seine Worte: „Er will nicht, dass ihm dein Christenblut ins Gesicht spritzt.“ Schließlich fallen zwei Schüsse, abgefeuert dicht neben Kotiaks Kopf.

Einen Moment lang glaubt der Kapitän, er sei tot. Dann erkennt er: Es ist alles nur ein Spiel. Eine Nervenprobe.

Bieten kann er den Piraten nichts. Seine Kajüte ist nach dem Granateinschlag zerstört. Die Piraten lassen ihn an Deck sitzen, auf dem Stahl der Luke, der sich durch die Kleidung in die Haut brennt.

Als Nächsten bringen sie den Zweiten Offizier Euskirchen. Auch er soll auf einen der Lukeckel steigen und wird von Oday befragt: Ob an Bord noch Bargeld zu finden sei. Ob er einen Laptop besitze. Ob irgendjemand auf dem Schiff noch Wertgegenstände verstecke.

Euskirchen lügt, verneint alles. Ob er irgendetwas hat, das er ihm geben könne, fragt der Kommandant schließlich. Der 26-Jährige bietet seine Schuhe an. Der Kommandant lacht.

Dann schickt er Euskirchen ein paar Schritte weiter aufs Deck.

Als der Deutsche sich umdreht, sieht er, wie ein Pirat aus wenigen Metern Entfernung mit einer Waffe auf seinen Hinterkopf zielt.

Frederik Euskirchen beschließt, dass er so nicht sterben will. Wenn sie ihn erschießen, dann von vorn.

Er tippt sich an die Stirn, um dem Piraten klarzumachen, was er fordert. Er will sehen, was auf ihn zukommt.

Schließlich greift Ahado ein, der mit seiner Kalaschnikow etwas abseits gestanden hat. Euskirchen darf sich hinsetzen. Trotz der Hitze fühlen sich seine Beine eiskalt an. Mehr als eine Stunde ist vergangen, seit die Somalier ihre Scheinhinrichtungen begonnen haben. (Auch der Kadett blieb weitgehend unverletzt.)

Während die Piraten weitere Geiseln an Deck bringen und ihnen mit vorgehaltenen Waffen Laptops und Armbanduhren abpressen, lässt der Übersetzer Euskirchen die Notfallnummer der Reederei anrufen, dann die Eltern.

HAMBURG-OTTENSEN. Christian Euskirchen ist mit seiner Frau und einem Betreuer des BKA an diesem Tag zu Gast bei Reeder Frank Leonhardt, als das Mobiltelefon klingelt. Sein Sohn Frederik schildert knapp die eben erlebte Albtraumsituation an Bord, die Scheinhinrichtungen, er schont seine Eltern nicht.

Christian Euskirchen bleiben nur wenige Minuten, um seinem Sohn Mut zuzusprechen. Bleib ruhig, rät er ihm, mach dir keine Sorgen.

Dem Unterhändler der Reederei gibt Euskirchen jene Nachricht weiter, mit der die Piraten nun richtig Druck machen wollen: Nur noch er und der Kapitän befänden sich an Bord, das Schicksal der übrigen Geiseln sei ungewiss.

Kurz nach der Kaperung hat Euskirchen an Kapitän und Offiziere Nitro-lingual-Spray aus dem Medikamenten-Vorrat verteilt, anzuwenden unter anderem bei durch Stress verursachten Herzschmerzen. Nach dem Gespräch mit dem Unterhändler nehmen Erster und Dritter Offizier je zwei Sprühstöße.

FREITAG, 24. APRIL, MOMBASA. Die GSG9 verlegt ihr Hauptquartier aufs Meer. Die „USS Boxer“ erwartet die Hubschrauber auf hoher See. Im Geleitzug mit drei deutschen Fregatten und einem Versorgungsschiff nimmt der amerikanische Hubschrauberträger Kurs auf Haradhre.

SAMSTAG, 25. APRIL, „USS BOXER“. Gut 80 Kilometer östlich des gekaperten Schiffs probt der GSG9-Chef Olaf

Lindner mit 200 Elitepolizisten Sturmangriffe an einer Schiffsausenwand.

Schlauchboote und Unterwasser-Zugmaschinen werden, so der Plan, Täucher zum Frachter bringen. Dort sollen die Männer mit Saugnäpfen an der Bordwand hochklettern.

Auch auf eine Alternative, bei der sich die Kämpfer aus Hubschraubern über dem Schiff abseilen, bereiten die Männer sich vor, doch Lindner wird sie später verwerfen: Dieses Vorgehen hätte den Piraten zu viel Zeit gelassen, die Angreifer unter Beschuss zu nehmen oder Geiseln zu töten.

SONNTAG, 26. APRIL, HARADHERE. An Bord der „Hansa Stavanger“ brechen die Entführer die ersten der 542 Container an Bord auf. Kleidung und Medikamente, die sie darin finden, teilen sie mit der Mannschaft.

Der Matrose Jack Taleka hat fast einen Monat lang nur seinen Arbeitsoverall getragen und alle zwei bis drei Tage gewaschen; nun bittet er die Piraten um Kleidungsstücke aus den Containern.

Nachts bewegen sich plötzlich Flecken über den Radarschirm, die Somalier halten sie für mögliche Helikopter oder Flugzeuge, fürchten einen Angriff aus der Luft und schießen in die Nacht. Wie sich herausstellt, waren die Radarflecken nichts als schwere Regenwolken.

So geht das über Wochen: Immer wieder sind die Entführer im Alarmzustand, beordern die Mannschaft auf die Brücke, verschanzen sich mit ihren Waffen. Manchmal kreist ein Aufklärungsflugzeug über dem Schiff. Manchmal ist es nur ein Fischkutter, der auf dem Radar auftaucht. Jede Bewegung auf dem Bildschirm macht die Piraten nervös.

MITTWOCH, 29. APRIL, „USS BOXER“. Die Kämpfer der GSG9 absolvieren die letzten Übungen. In der Nacht zum Freitag soll die Befreiungsaktion beginnen.

WASHINGTON. Am Nachmittag telefoniert James Jones, der Sicherheitsberater des US-Präsidenten, mit Christoph Heusgen, dem außenpolitischen Berater der Bundeskanzlerin. Jones zieht die Unterstützung der USA für die Befreiungsaktion zurück. Das Risiko für die

Geiseln sei zu groß. Später wird berichtet, der amerikanische Nachrichtendienst National Security Agency habe Telefonate und Funksprüche abgehört, aus denen hervorging, dass die Entführer von den Plänen wussten und vorbereitet waren.

Möglicherweise wurden die Seeräuber durch eine Meldung im somalischen Dienst der BBC alarmiert, vielleicht kam die Information auch direkt aus Mombasa. In der kenianischen Hafenstadt leben viele somalische Immigranten.

Gegen 18 Uhr informiert Heusgen die zuständigen Staatssekretäre, eine Stunde später tagt der Krisenstab. Der Einsatz der GSG9 wird abgebrochen. Die Bundesregierung gibt sämtliche militärischen Befreiungspläne auf.

Jetzt können nur noch Verhandlungen zum Ende des Geiseldramas führen.

MONTAG, 4. MAI, HARADHERE. Tag 31 der Entführung. Der Übersetzer und Unterhändler Abdi droht in einem Fax nach Hamburg, sollte die Reederei nicht binnen 24 Stunden 2,5 Millionen Dollar zahlen, würde er fünf Besatzungsmitglieder an Land verschleppen lassen.

Am selben Tag verlässt er das Schiff.

Der Kontakt der Hamburger zu Abdi ist schwierig: Manchmal ist er am Telefon kaum zu verstehen, wirkt angebrunken, wechselt scheinbar willkürlich zwischen Lösegeldsummen hin und her. Manchmal meldet er sich erst gar nicht am Telefon.

Die Reederei wendet sich in einem Fax direkt an die Besatzung, bittet sie, stark zu bleiben und Geduld zu haben. „Wir wissen aus Gesprächen mit anderen Reedern, dass eine starke Mannschaft den Verhandlungen hilft. Unsere Gedanken sind bei Ihnen.“

Zwischendurch kann sich Frederik Euskirchen mit dem Vertreter der Reederei immer wieder auf Deutsch unterhalten und offen Bericht erstatten über die tatsächliche Situation an Bord; die Piraten lassen solche Gespräche zu.

Viel Positives hat Euskirchen nicht zu erzählen: Proviant und Trinkwasservorräte gehen langsam zur Neige.

Bei voller Fahrt kann die Entsalzungsanlage des Schiffs bis zu 18 Tonnen Trinkwasser am Tag produzieren,



Die »Hansa Stavanger«, fotografiert nach dem Ende des Dramas



Nach dem Abgang der Piraten inspirieren deutsche Soldaten die Brücke



Frederik Euskirchen, der Zweite Offizier der »Hansa Stavanger«

vor Anker aber sind es nur anderthalb – genug, um nicht zu verdursten, aber zu wenig, um zu kochen oder zu duschen. Später werden die beiden Bordingenieure den Verdampfer der Klimaanlage umfunktionieren, damit sie das entstehende Kondenswasser sammeln können.

Die Bedingungen für die Gefangenen immerhin haben sich verbessert, zeitweise darf sich die Crew tagsüber auf jene Kammern im Deckshaus zurückziehen, die das Feuer nicht zerstört hat.

Manchmal sitzen Matrosen, Offiziere, Kadetten mit den Piraten zusammen und kauen Kath – gegen das ausdrückliche Verbot des Kapitäns, der sich um die Ordnung an Bord sorgt. Täglich lassen sich die Piraten ein, zwei Säcke liefern.

Die Blätter des immergrünen Kath-Strauchs werden meist noch am Tag der Ernte konsumiert, weil sie ungekühlt schnell an Wirksamkeit verlieren. Man kaut sie wie Tabak, 100 bis 200 Gramm werden über drei bis vier Stunden nach und nach in den Mund gesteckt und der bittere Saft ausgesogen. Die zerkauten Masse wird schließlich ausgespuckt.

Die Drogen regt den Kreislauf an, erhöht die Konzentrationsfähigkeit, macht euphorisch, gesprächig und energiegeladen. Die Piraten behaupten, es helfe, jedes Vorhaben in die Tat umzusetzen. Frederik Euskirchen findet, Kath wirke wie Kaffee – nur dass es weniger nervös mache.

Obwohl er den Kath-Konsum verboten hat, denkt der Kapitän manchmal daran, dass vielleicht nur die Drogen seiner Mannschaft helfen kann, durchzuhalten.

Weiter aushalten zu können: das zähe Warten, die immer neu enttäuschten Hoffnungen, das ständige Schwanken zwischen mühsam bewahrtem Optimismus, Wut und Angst und Sorge.

Wut über die Willkür der Entführer und die eigene Hilflosigkeit, das Ausgeliefertsein an die Launen der Piraten und den Lauf der Verhandlungen.

Angst, dass aus Einschüchterungsversuchungen irgendwann Ernst werden könnte. Sorge um die Familien daheim, Eltern, Kinder, Ehefrauen, die von der Ungewissheit aufgerieben werden.

Aber der Umgang mit dem Kath zeigt Krzysztof Kotiuk auch, dass er an Autorität verloren hat. Er fühlt sich gemieden. Die Besatzung respektiere ihn nicht mehr, glaubt er, weil nun die Piraten das Sagen haben an Bord. Als er den tuvaluischen Matrosen die laute Musik in der Messe abschalten will, holt einer der Männer aus, als wolle er ihn schlagen.

Die Mannschaft erlebt ihren Kapitän als schwach. Immer häufiger zieht er sich zurück, bleibt den ganzen Tag in

einer Kammer, sitzt allein in einer Ecke der Brücke. In Gesprächen mit der Reederei verliert er, so Euskirchen, häufig vollkommen die Beherrschung, er schreit, er tobt.

Die Piraten haben schnell erkannt, dass der Kapitän leicht unter Druck zu setzen ist, mit Drohungen, düsteren Warnungen, erfundenen Geschichten.

Wenn er Ruhe sucht zum Nachdenken, stören sie ihn absichtlich mit schimpfender Musik aus dem Mobiltelefon.

Ahado, Kommandant der Wachtruppen, bemerkt, wie Kotiuk die Kontrolle verliert, wie sich die Besatzung von ihm abwendet, wie sie beginnt, ihm zu misstrauen. Später wird er erklären, ihm habe der einsame Mann leidgetan, der älter ist als sein eigener Vater.

Genau das ist der Kapitän doch für die Crew, findet der Pirat: eine Vaterfigur. Und wenn Kinder nicht bekommen, was sie wollen, dann hassen sie ihre Eltern.

FREITAG, 15. MAI. Mit der Wachablösung kommt ein neuer Übersetzer und Unterhändler an Bord: China, jung, dicklich und sehr selbstbewusst. Er will die Verhandlungen von vorn beginnen.

Sein Vorgänger Abdi, so heißt es, sei tot, erschossen worden. Die Reederei vermutet ihn dagegen auf einem anderen gekaperten Schiff.

Chinas Einstiegsforderung liegt bei vier Millionen Dollar.

Binnen Tagen aber reduziert er die Summe: drei Millionen, keine weiteren Verhandlungen.

DIENSTAG, 26. MAI. An Bord Erkältungen und Grippe. Der Zweite und Dritte Offizier liegen krank unter Deck, als der Kapitän am Morgen gegen vier Uhr aufwacht, weil die Piraten leise einige Besatzungsmitglieder wecken und mit ihnen die Brücke verlassen.

Kurz vor zehn Uhr schicken die Piraten eine Nachricht an die Reederei: Fünf Crewmitglieder seien nicht mehr an Bord, der Erste Offizier, der Leitende Ingenieur, der Koch, und „zwei kleine Jungen“ – die beiden Kadetten.

Man habe sie ans Festland gebracht, wo es kein Gesetz und keine Regierung gebe und jeder eine Schusswaffe habe. Mindestens 30 Männer müssten die

Geiseln dort bewachen, das koste pro Tag 30 000 Dollar zusätzlich.

Andere Piraten haben Verhandlungserfolge erzielt mit der Drohung, Geiseln an die islamistische Shabaab-Miliz zu verkaufen. Daran nehmen sich die Entführer der Stavanger nun ein Beispiel.

Doch in den nächsten Tagen beginnt der Rest der Besatzung zu ahnen, dass die Verschleppten das Schiff womöglich nie verlassen haben. Das gesamte D-Deck ist für die Mannschaft gesperrt, einschließlich des Zollverschlusslagers, aus dem sie sonst regelmäßig Zigaretten holen. Immer wieder schaffen die Piraten Essen, das der Steward der Stavanger und der Koch der Somalier zubereiten, auf das gesperrte Schiffsgeschoss.

Tatsächlich hält man die Seeleute dort in der Lotsenkammer gefangen, zu fünf auf wenigen Quadratmetern. Der Koch liegt auf dem Sofa, die beiden Kadetten teilen sich eine Matratze, Kopf an Fuß, die zwei anderen das Bett, alle zusammen Dusche, Toilette, Waschbecken im kleinen Bad der Kammer.

Die Tage dehnen sich ohne jene Ablenkung, die der Bordalltag den übrigen Geiseln bietet: die Arbeit in Maschinenraum und Kombüse, die Wachgänge auf der Brücke, das Putzen des Decks. Später werden die fünf immerhin Decken bekommen und ein paar Bücher.

Der magenkranke Koch hat starke Schmerzen, schon Wochen vor der Entführung wollten Kapitän und Zweiter Offizier ihn zur Behandlung seiner Gastritis aus dem Dienst entlassen. Die übrigen versuchen, sich in der Enge der Kammer mit Kraftübungen fit zu halten.

Mehr als einen Monat haben die Verschleppten bereits in Isolation verbracht, als einer der Piraten dem Kapitän erzählt, der Koch sei tot: Blut habe er gespuckt und nach Luft geschnappt und sei dann einfach umgefallen.

Frederik Euskirchen kann nicht glauben, dass die Piraten eine ihrer Geiseln so einfach sterben lassen. Später gibt er dem Mann, der sich China nennt, einen Plastikbeutel mit Medikamenten aus einem der aufgebrochenen Container, die der Übersetzer dem Koch bringen soll, wo immer er sich befindet.

Ein paar Decks unter der Lotsenkammer trifft sich ein Teil der Crew nun oft



US-Soldaten stellen im Dezember 2011 ein ihnen verdächtiges somalisches Boot. In jenem Jahr sinkt erstmals die Zahl der entführten Schiffe in der Region

beim Matrosen Jack Taleka und schaut Filme auf dem DVD-Player, den ihm die Piraten gelassen haben, Jackie-Chan-Produktionen oder „Der Exorzist“.

Taleka tätowiert dabei seine Kollegen mit einer improvisierten Ausrüstung. Die Nadeln schnitzt er aus Verschlüssen von Plastiksprühflaschen, die Maschine hat er aus dem Laufwerk eines anderen DVD-Spielers gebastelt. Mit Druckertinte ritzt er den Matrosen traditionelle tuvaluische Motive unter die Haut – und Totenköpfe.

Noch immer steht die Forderung der Piraten bei drei Millionen, das letzte Angebot der Reederei bei der Hälfte.

Immer wieder drängt die Reederei in der ersten Juniwoche darauf, sich nun in der Mitte zu treffen, bietet 2,25 Millionen. Im Gegenzug reduziert Unterhändler China die Forderung der Piraten auf 2,5 Millionen.

SONNTAG, 7. JUNI. HAMBURG. Am frühen Morgen, dem 65. Tag der Entführung, trifft ein Fax ein: Wenn die Reederei 2,5 Millionen zusage, schreibt China, hoffe er, dass die Piraten den „guten Willen“ anerkennen würden. Vielleicht könne man die Verhandlungen sogar noch an diesem Tag beenden.

Am Nachmittag stimmt die Reederei zu. Doch nur wenig später erreicht eine zweite Nachricht der Piraten Hamburg: Oday, der Piratenkommandant, akzeptiere das Angebot nicht. Er fordere weiterhin drei Millionen plus Zusatzkosten.

MONTAG, 8. JUNI, HAMBURG. Leonhardt & Blumberg antworten: Wenn die Piraten 30 000 Dollar pro Tag für die Bewachung der Verschleppten fordern, will die Reederei von ihrer Zahlung die Kosten für Schäden am Schiff, gestohlene Ladung, Ausrüstung und die Telefongebühren abziehen.

DONNERSTAG, 11. JUNI, HARADHERE. Das Spiel wiederholt sich. Der Unterhändler der Piraten macht ein Angebot, die Reederei geht darauf ein, Kommandant Oday kehrt zwei Tage später zu seinen Maximalforderungen zurück.

Leonhardt & Blumberg empfehlen Oday, den Deal, den China in seinem Namen abgeschlossen hat, zu akzeptieren, sonst laute das Angebot wieder 1,5 Millionen Dollar.

Die Reederei muss erkennen: Die Bemühungen um einen schnellen Abschluss mit einem Angebot, das statt in

den üblichen kleinen Schritten plötzlich deutlich erhöht wurde, haben sich als taktischer Fehler erwiesen. Die Piraten sehen in jedem Zugeständnis eine Chance, ihre Forderungen in die Höhe zu treiben.

SAMSTAG, 13. JUNI, MÜNCHEN. Božena Kotiuk glaubt den Betreuern des BKA nicht, die ihr versichern, es handele sich bei den Entführern ihres Mannes um eine „besondere Piratengruppe“. Seeräuber, denkt sie, sind doch alle gleich: kapern Schiffe und warten aufs Lösegeld.

Sie hat inzwischen eine E-Mail vom Büro des Innenministers Schäuble bekommen, mit einer Antwort auf ihr Schreiben: „Wie Sie wissen, hat die Bundesregierung alles in ihrer Macht Stehende unternommen, um die Situation auf dem deutschen Frachter ‚Hansa Stavanger‘ möglichst früh einem guten Ende zuzuführen. Darüber hinaus sehe ich als Bundesminister des Inneren derzeit keine Möglichkeit mehr, in das Geschehen auf der ‚Hansa Stavanger‘ einzutreten. Innerhalb der Bundesregierung ist für den weiteren Verlauf der Bundesminister des Auswärtigen zuständig.“

In der Heimat schreibt Christian Euskirchen Briefe: an Bundeskanzlerin Angela Merkel, an Bundespräsident Horst Köhler. Er versucht, Politiker mehrerer Fraktionen ans Telefon zu bekommen, auch den Beauftragten der Bundesregierung für Menschenrechtspolitik und Humanitäre Hilfe. Keiner ist für ein Gespräch zu haben. Christian Euskirchen drängt auf ein Eingreifen der Regierung, um die Entführung zu beenden.

Vom Kanzleramt erhält er eine automatische Eingangsbestätigung per E-Mail. Ansonsten bekommt er keine Antwort, findet kein Gehör, niemand der Angesprochenen reagiert.

Am 25. Juni schickt er einen Eilantrag an das Verwaltungsgericht Berlin: Er will die Bundesregierung wegen unerlässlicher Hilfeleistung verklagen.

Das Gericht weist ihn Tage später ab.

SAMSTAG, 27. JUNI, VOR HARARDHERE. Die Geiseln putzen auf Befehl der Piraten das gesamte Schiff. Das Deck ist übersät von Abfall, Kath-Brei, abgenagten Knochen, Fischködern, Zigarettenkippen, Ziegenblut.

In den Kabinen verrotten Möbel, Teppiche, Gardinen, am Tag des Überfalls vom Löschwasser stundenlang durchweicht und nie völlig getrocknet. Die Toilette auf der Brücke, die fast 40 Menschen mehrmals am Tag benutzen, ist ständig verstopft.

Gegen 14 Uhr kreist über dem Ankerplatz ein kleines Flugzeug. An einem

söhnlich wendet sich der Kapitän darin an die Bundeskanzlerin: „Wir bitten Sie höflich, aber entschieden, uns zu helfen und unseren Reeder dazu zu bringen, dieses verrückte Spiel zu beenden.“

Am Nachmittag trifft ein Fax aus Hamburg ein: Das Angebot von 2,5 Millionen Dollar gelte noch immer.

Im Gegenzug schlagen die Piraten eine Einigung auf 2,75 Millionen Dollar vor. Stillstand.

Die Stimmung an Bord wird schlechter. Unter den Geiseln wendet sie sich gegen die Reederei, die Crew fühlt sich im Stich gelassen. Aber auch die Piraten

sind uneins: Viele wollen das Angebot von 2,5 Millionen Dollar akzeptieren, um endlich zurückkehren zu können zu ihren Familien.

Das Warten zermürbt beide Seiten. Zu essen gibt es meist nur noch Reis, den die Piraten in einem der aufgebrochenen Container gefunden haben, zu trinken das Kondenswasser der zur Flüssigkeitsgewinnung umgebauten Klimaanlage.

Manchmal sitzen Geiseln und Piraten abends zusammen auf der Brücke und schauen gemeinsam Filme. Frederik Euskirchen gibt Ahado Englisch-Unterricht: Ins Notizbuch des Sicherheitschefs schreibt er eine Fortsetzungsgeschichte über zwei Nachbarfamilien, die einander allmählich kennenlernen. Jede neue Vokabel erklärt er mit einer Zeichnung.

DIENSTAG, 7. JULI, HAMBURG. Am Vormittag bekräftigt die Reederei per Fax ihr Angebot über 2,5 Millionen Dollar. Wieder pokern die Piraten, lenken erst ein, fordern dann erneut 2,75 Millionen. Das sei ein Festpreis, übermittelt China. Weitere Forderungen werde es nicht geben.

Als Zeichen der Entspannung bringen die Seeräuber am Freitag die fünf Eingesperrten aus der Lotsenkammer wieder an Deck. Nach 46 Tagen sind sie zum ersten Mal wieder an der frischen Luft. Die Geiseln fallen sich in die Arme.



orangefarbenen Fallschirm trudelt ein paar Hundert Meter entfernt ein Behälter ins Meer. Zwei Schnellboote preschen heran und fischen ihn aus den Wellen: Das Lösegeld ist angekommen.

Ein belgisches Schiff, das neben der „Hansa Stavanger“ in Haradhore vor Anker liegt, ist frei.

FREITAG, 3. JULI, HARARDHERE. Tag 91. Knapp drei Wochen gibt es keinen Kontakt zwischen Schiff und Reederei. Kapitän Krzysztof Kotiuk verschickt an diesem Morgen zwei Schreiben per E-Mail. Eines geht an die Reederei: „Wir hoffen, Sie haben uns nicht vergessen.“ Das andere an seine Ehefrau, die es an das Bundeskanzleramt und die Redaktion eines Magazins weiterleitet. Per-

Der kranke Koch lebt, aber er ist erschreckend abgemagert. Wie ein Skelett sieht er aus, denkt der Kapitän, obwohl viele von ihnen stark abgenommen haben durch schlechte Ernährung und Erschöpfung. Beinahe unbegreiflich lang erscheint Kotiuk die Zeit, die seit der Kaperung vergangen ist: fast 100 Tage.

Doch die Reederei bleibt hart. Die Piraten sind es auch. „Vergessen Sie, was vorher war“, schreibt China. Auf Beteuerungen folgen bald Drohungen.

MITTWOCH, 15. JULI, HARARDHERE. „Wenn Sie bis morgen Mittag nicht antworten, werden wir eigene Schritte unternehmen, und Sie werden weinen.“ Einen Tag später kündigen die Piraten an, das Schiff anzuzünden und die Geiseln weiterzuverkaufen.

SAMSTAG, 18. JULI. An Bord der „Hansa Stavanger“ weckt an diesem Morgen Sicherheitschef Ahado vier der Geiseln, den Ersten Offizier, die beiden Kadetten sowie Euskirchen.

Sie sollen ihre Sachen packen.

In einem kleinen roten Rollkoffer, den er vom Koch der Seeräuber aus einem der geplünderten Container bekommen hat, packt Frederik Euskirchen Socken und Unterwäsche, Medikamente, Pflaster, Verbandszeug, Zigaretten und zwei Bücher: einen Querschnitt durch die Weltgeschichte sowie einen Science-Fiction-Roman.

Am Achterdeck wartet bereits ein Boot. Die Piraten haben sich ein neues Druckmittel einfallen lassen. Diesmal soll die Verschleppung nicht nur vortäuscht werden. Man will sie an Land bringen und der Reederei Fotos schicken zum Beweis.

Als sie die Küste erreichen, ist der Strand voller schwer bewaffneter Somalier, inmitten der Menge Oday und China. Man bringt sie zu einem Jeep. Die Fahrt geht durch steinige Wüstenlandschaft, Dünen und dürres Gestrüpp, dazwischen kleine strohgedeckte Hütten, Schafherden, Kamele.

Dann bleibt der Wagen mit einem Achsbruch liegen, sie müssen in einen zweiten Jeep umsteigen, der als Begleitschutz hinter ihnen gefahren ist. Nach anderthalb Stunden erreichen sie die

Ausläufer der eigentlichen Ortschaft Harardhere, etwa 20 Kilometer landeinwärts gelegen.

Vorbei an Müllbergen, Autowracks und Häuserruinen fahren sie ins Ortszentrum. Es erscheint Frederik Euskirchen unerwartet ruhig und alltäglich. Ein einziges Mal kann er durch die verdunkelten Fensterscheiben des Jeeps einen Mann mit einer Kalaschnikow auf der Schulter sehen. Vielerorts in der Piratenhochburg Bauarbeiten.

Die Hofeinfahrt, in die der Jeep abbiegt, wird gerade neu gepflastert. Noch unfertige Nebengebäude flankieren das Haupthaus mit Veranda, in dem man sie in einen Raum nahe der Eingangstür bringt. Die Wände sind frisch gestrichen in Mintgrün, durch Lüftungsschlitzte weht Sand ins Zimmer.

Die Unterbringung ist komfortabler als an Bord. Ein Bad mit Dusche und Toilette, neue, noch in Plastik eingeschweißte Matratzen, Kopfkissen und Decken, üppige Verpflegung. Aber Euskirchen bringt von Suppe, Nudeln, Fleisch nicht viel herunter. Sein Magen ist reichhaltige Nahrung nicht mehr gewöhnt. Er hat etwa 18 Kilo abgenommen.

SONNTAG, 19. JULI. Die vier Verschleppten verbringen den Tag in ihrem Zimmer. Am Nachmittag ordnet China Telefonate an, mit den Familien, dem Unterhändler der Reederei. Später beschwert er sich bei den Geiseln, sie hätten sich in den Gesprächen zu ruhig verhalten: Schreien sollten sie und weinen.

Kommandant Oday hat sich persönlich für die Sicherheit der Geiseln verantwortlich erklärt, solange sie an Land sind. Am Abend bringt er eine Flasche Gin vorbei, Importware aus Dschibuti.

MONTAG, 20. JULI. Am Morgen verfrachtet ein Geländewagen Geiseln und Bewacher ins Hinterland, zu einer halbverfallenen Strohhütte. Hier inszenieren die Somalier das Foto, das die Reederei zur Zahlung bewegen soll: die Geiseln am Boden kauernd, hinter ihnen zwei Piraten mit umgelegten Patronengurten und Maschinengewehren.

Kurz darauf beschließen die Entführer, dass die Geiseln an Land nicht mehr

sicher sind. Vermutlich fürchten sie den Angriff anderer bewaffneter Gruppen.

Bei einem Zwischenstopp auf der Rückfahrt zum Strand findet Euskirchen im Sand einen schönen kleinen Stein – Andenken an ein Land, das er vermutlich nie wieder betreten wird.

DIENSTAG, 21. JULI. Als die Sonne am Horizont aufgeht, steigen sie an der Küste ins Boot. An Bord der „Hansa Stavanger“ werden die vier Männer in die kleine Lotsenkammer gebracht.

MONTAG, 27. JULI. Seit dem frühen Morgen gehen Schreiben zwischen Schiff und Reederei hin und her. Plötzlich werden die vier Verschleppten wieder an Deck gebracht.

Am Nachmittag akzeptiert die Reederei die Forderung von 2,75 Millionen Dollar. Den Geldtransfer wird die britische Sicherheitsfirma organisieren.

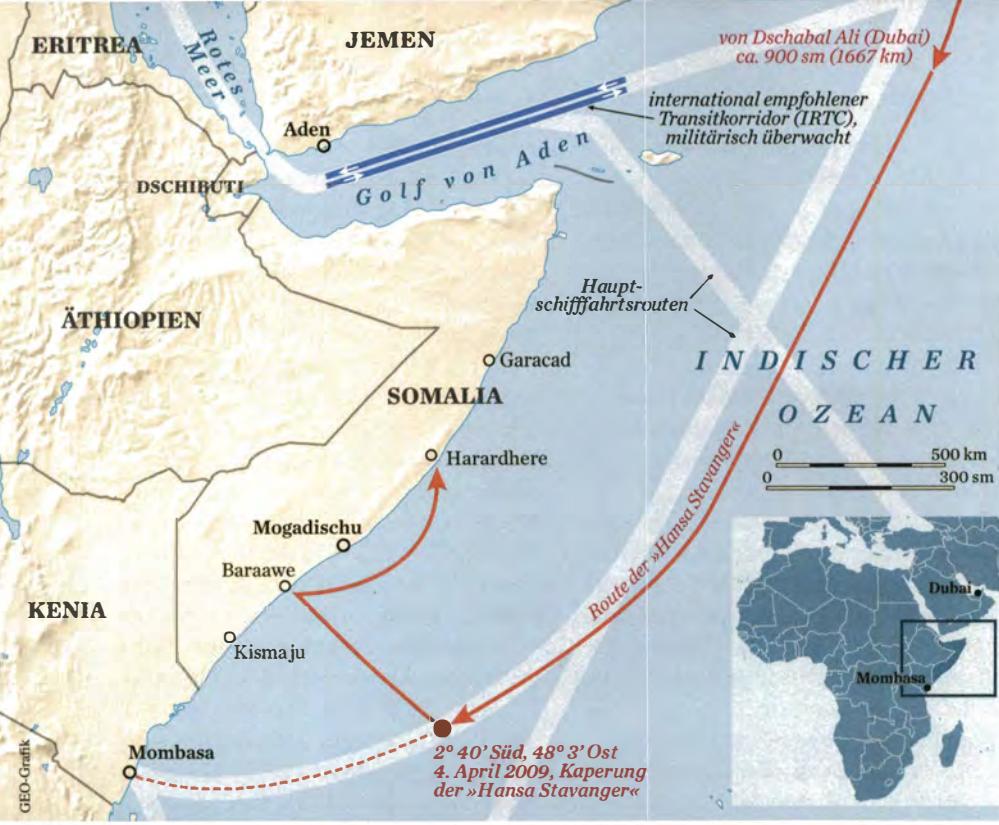
DONNERSTAG, 30. JULI. Schon am nächsten Tag soll ein kleines Zivilflugzeug das Geld abliefern.

Leonhardt & Blumberg schicken einen detaillierten Übergabeplan: Die Stavanger muss mindestens fünf Meilen von anderen Schiffen und nicht mehr als drei Meilen von der Küste entfernt vor Anker liegen, damit der Pilot das Schiff identifizieren kann – und um das Geld vor anderen Seeräubern zu schützen.

Nicht mehr als drei Personen dürfen sich in dem Boot befinden, das das Geld auffischt. Es soll an der Steuerbordseite des Frachters einen Kreis von 100 Meter Durchmesser fahren. Sobald die Piraten zur Übergabe bereit sind, sollen sie Signalfackeln zünden und sichtbar hochhalten. Ein zweites Boot hat sich achtern als Reserve bereitzuhalten.

Bis zur Ankunft des Flugzeugs zwischen 13.30 Uhr und 15.30 Uhr somalischer Zeit bleiben rund 30 Stunden Zeit. China übersetzt die Anweisungen, Frederik Euskirchen weist die Seeräuber in die Benutzung der Signalfackeln ein.

FREITAG, 31. JULI. Am frühen Morgen schickt China eine E-Mail an die Reederei: „Wir bedauern, Ihnen mitzuteilen, dass wegen unvorhergesehener Probleme die Piraten nicht bereit sind, das



Im Golf von Aden haben NATO und EU einen Transitkorridor für die Handels-Schiffahrt eingerichtet (dunkelblau). Nur hier können Kriegsschiffe die Frachter schützen. Nach der Ausfahrt in den Indischen Ozean sind die Kapitäne und ihre Mannschaften oft sich selbst überlassen, zu groß ist das Seegebiet vor der Küste Somalias, um es nahtlos überwachen zu können. Deshalb machen zahlreiche Schiffe einen großen Bogen um den gefährlichen Bereich – nicht so die »Hansa Stavanger«, die nahe der üblichen Schifffahrtsroute bleibt

Geld heute in Empfang zu nehmen. Wir bitten Sie, das Geld morgen zu liefern.“

Vor unvorhergesehene Probleme stellt die Entführer offenbar das Fehlen von Kommandant Oday. Mal heißt es, er sei mit einer anderen Lösegeldlieferung beschäftigt, dann wieder, er habe zu viel gefeiert und sei noch immer betrunken.

Das Flugzeug, das bereits in Dschibuti gestartet ist, muss zurückbeordert werden. Die Reederei will es am Montag erneut versuchen.

Die Crew der Stavanger beschäftigt sich in der zermürbenden Wartezeit mit einer Inventur. In Listen vermerken die Männer alle gestohlenen und beschädigten Ausrüstungsgegenstände des Schiffs.

MONTAG, 3. AUGUST, Tag 121. Am Morgen bringen Boote sämtliche etwa 50 Piraten an Bord, die an der Entführung des Schiffs beteiligt waren. Ab elf Uhr

somalischer Zeit bittet der Personalchef der Reederei nacheinander sämtliche Besatzungsmitglieder ans Telefon.

Allen stellt er eine Frage, die nur sie beantworten können, angefangen mit dem Kapitän: Wie er seine Frau in seinen Briefen nenne?

„Myszko“, Mäuschen, antwortet Kotiuk. Euskirchen soll den Ort angeben, an dem er ursprünglich seinen Urlaub verbringen wollte: Bud, ein Fischerdorf in Norwegen.

Die Maschine mit dem Lösegeld ist nun in Dschibuti gestartet. Ein letztes Mal proben Piraten und Geiseln die Manöver, die Handhabung der orangefarbenen Signalfackeln.

Die Somalier lassen die beiden Boote zu Wasser. Dann warten sie. Die Mannschaft ist an Deck versammelt.

Um 13.30 Uhr erscheint ein Punkt auf dem Radarschirm der „Hansa Stavanger“.

Kapitän Kotiuk greift nach dem letzten nicht gestohlenen Fernglas und tritt auf die Nock an der Seite des Ruderhauses hinaus: Eine zweimotorige Cessna ist im Anflug.

Eines der Piratenboote fährt Kreise mit den Signalfackeln, Rauch wabert über das Wasser. Das Flugzeug ruft die „Hansa Stavanger“ über Funk, dreht zwei prüfende Runden um den Frachter, kreist, dann geht es in den Tiefflug.

An einem orangefarbenen Fallschirm schwebt ein anderthalb Meter langer blauer Plastiksack herab und landet in der Nähe der Piratenboote im Wasser.

Kaum haben die Somalier ihn herausgefischt, fliegt die Maschine wieder an. Die Besatzung applaudiert, als der zweite Sack in den Wellen landet.

Die Cessna dreht eine letzte Runde, winkt mit den Tragflächen und dreht nach Norden ab.

Die Säcke werden an Bord gebracht, in die Offiziersmesse, wo Anführer Oday mit zwei älteren Piraten wartet. Vor der verschlossenen Tür haben bewaffnete Wachen Posten bezogen.

Krzysztof Kotiuk und Frederik Euskirchen sitzen als Zeugen am Tisch, als der Piratenkommandant die Beute zählt: Knapp 28 Kilo Geld, gebündelt in 55 Päckchen zu je 500 grünen 100-Dollar-Scheinen mit dem Bild des Staatsmannes Benjamin Franklin auf der Vorderseite.

Der Pirat zählt die gestapelten Bündel, der Kapitän zählt nach, der Zweite Offizier rechnet im Kopf mit.

Kaum 20 Minuten sind seit dem Abwurf vergangen, als Oday seinen Geiseln die Hand schüttelt und sich bedankt.

Dann unterschreiben die drei eine Quittung: „Hiermit bestätigen wir, dass heute, am 3. August 2009, die volle Summe von 2,75 Millionen US-Dollar als Lösegeld für die „Hansa Stavanger“ per Flugzeug abgeworfen wurde.“

Auf der Brücke setzt auch Unterhändler China seine Unterschrift als unleserlichen Kringel darunter, ehe das Dokument an die Reederei gefaxt wird.

Minuten später bestätigt der Unterhändler in Hamburg den Eingang.

Inzwischen verschwinden die Seeräuber einzeln unter Deck und holen in der Messe ihren Lohn ab. Am Nachmit-

tag verlassen die ersten das Schiff. Im Pendelverkehr bringen Boote sie an Land, etwa eine Stunde dauert jeder Transport.

Als die Dämmerung anbricht, sammelt die Nachhut, die den Heimweg der anderen gesichert hat, ihre Habseligkeiten zusammen. Die grenzenlose Erleichterung, der Freiheit nach 121 Tagen greifbar nahe zu sein, mündet bei manchen der Geiseln im emotionalen Ausnahmezustand: Einige Besatzungsmitglieder verabschieden sich unter Tränen von den letzten fünf Piraten, geben ihnen kleine Geschenke mit.

Der Kapitän überreicht Sicherheitschef Ahado ein T-Shirt mit dem Aufdruck Krzysztof und ein Paar lederne Schnürschuhe. „Das ist alles, was ich dir geben kann“, lässt er ihm über den Übersetzer ausrichten, „ich habe sonst nichts mehr.“ Er fühlt sich in diesem Moment seltsam verbunden mit dem Piraten, wie er sich später erinnert: weil sie beide keine andere Wahl haben, als ihr Geld mit gefährlicher Arbeit zu verdienen.

Die Somalier steigen ins Boot, die Mannschaft hilft beim Verladen der Waffen, dann legt das Skiff ab.

Als das Schnellboot auf halbem Weg zur Küste ist, lichtet die „Hansa Stavanger“ den Anker. Über Satellitentelefon ruft der Zweite Offizier die Fregatte „Brandenburg“ an, Minuten später schwebt der Bordhubschrauber zwischen den Kränen des Frachters. Marinesoldaten seilen sich ab, sichern das Deck, durchsuchen das Schiff.

Um 19 Uhr abends ist die „Hansa Stavanger“ nach vier Monaten Gefangenschaft wieder frei und sicher.

Über Stunden bringen Hubschrauber und Boote weitere Soldaten, Ausrüstung und Proviant von den deutschen Fregatten „Rheinland-Pfalz“ und „Brandenburg“ an Bord. In der Nacht beginnen Feldjäger im Auftrag des BKA mit der Spurensicherung. Auf der Brücke, die monatelang als Lager für Geiseln und Piraten diente, richtet ein Marinearzt ein provisorisches Sprechzimmer ein.

Körperlich haben die Strapazen der Haft bei den Männern außer dem starken Gewichtsverlust kaum Spuren hinterlassen: Zu behandeln sind vor allem Infekte und Zahnpaoleme.

DIENSTAG, 4. AUGUST. Die „Rheinland-Pfalz“ schert am Morgen aus dem Konvoi aus und tritt die Heimreise an. Nur die „Brandenburg“ begleitet die „Hansa Stavanger“ auf dem Weg zu ihrem Zielhafen Mombasa.

Die dicke Schicht aus Muscheln und Wasserpflanzen am Schiffsrumph, stellenweise auf bis zu acht Zentimeter gewachsen, bremst den Frachter auf fünf bis zehn Knoten in der Stunde.

MITTWOCH, 5. AUGUST, früher Morgen. Seit etwa 48 Stunden hat Frederik Euskirchen nicht geschlafen. Jetzt, in der zweiten Nacht nach der Freilassung, steht er während seiner Wache rauhend an Deck und unterhält sich mit dem Offizier des Marinekommandos, als ihm plötzlich schwarz vor Augen wird.

Als er wieder zu sich kommt, glaubt er, zurück in Gefangenschaft zu sein. Noch Stunden später hält er die Schatten im Halbdunkel der Brücke immer wieder für Piraten.

SAMSTAG, 8. AUGUST, MOMBASA. Kurz nach zwölf Uhr mittags läuft die Stavanger im Hafen ein. Die Besatzung steht winkend an Deck. In der Menschenmenge am Pier warten ein Ermittlungsteam des BKA, eine Delegation der Reederei und eine neue Besatzung, die das Schiff übernehmen soll.

Knapp zwei Stunden nach der Ankunft verlässt Kapitän Krzysztof Kotiuk das Schiff.

Als der Zweite Offizier Euskirchen von Bord geht, liegt in seinem Gepäck der kleine Stein, den er im Hinterland von Haradhere im Sand gefunden hat.

*

Frederik Euskirchen fährt heute noch für die Reederei Leonhardt & Blumberg zur See, seit Sommer 2010 als Erster Offizier.

Fast genau ein Jahr nach dem Ende der Entführung ist er zum ersten Mal wieder vor der Küste von Somalia im Golf von Aden unterwegs. Ausgerechnet im Piratengebiet verschwindet plötzlich seine innere Unruhe, gegen die er seit Monaten kämpft. Zurück an Land, begibt er sich in psychotherapeutische Behandlung. Nach drei Sitzungen kann

er wieder ruhig schlafen. Im Juli 2013 hat er sein Kapitänspatent erhalten.

Krzysztof Kotiuk spricht in Deutschland mit Reportern über seine Erlebnisse in der Geiselhaft. Kurz vor Weihnachten kündigt ihm die Reederei zum 31. Dezember 2009.

Der Kapitän klagt gegen die Entlassung, die mit der schlechten Auftragslage und seinem Status als dienstjüngster Nautiker des Unternehmens begründet wird. In seiner Klage fordert er auch Schadensersatz für erlittene materielle und immaterielle Schäden. Der Prozess endet im Mai 2010 mit einem außergerichtlichen Vergleich.

Kotiuk unterzieht sich einer Traumatherapie und wird berufsunfähig geschrieben. Er lebt heute als Rentner in Südalitalien. Gegen den Rat der Ärzte sucht er fast täglich im Internet nach neuen Meldungen zur Piraterie vor Somalia.

Die Zahl der Überfälle auf Schiffe im Indischen Ozean vor Ostafrika ist zuletzt stark zurückgegangen. Ahado, der auf der „Hansa Stavanger“ die Wachtruppen kommandierte, ist aber noch immer im Piratengeschäft.

Die Schuhe des Kapitäns hat er aufbewahrt, er trägt sie manchmal. In Somalia glaubt ihm kaum jemand, wenn er sagt, dass sie ein Geschenk waren. Die meisten denken, er habe sie gestohlen.

Die „Hansa Stavanger“, die zuletzt unter der Flagge Liberias fuhr, ist im Frühjahr 2013 im indischen Alang verschrottet worden.

Am 22. April 2013 überfallen Piraten erneut ein Schiff der Reederei Leonhardt & Blumberg, diesmal vor Westafrika. Von Bord des Containerschiffs „Hansa Marburg“ werden im Golf von Guinea vier Seeleute aus Kiribati, Russland und der Ukraine entführt und vermutlich ins Nigerdelta verschleppt. Sie werden gegen Zahlung eines Lösegelds unverletzt freigelassen.

Nach 31 Tagen. □

Constanze Kindel, 34, hat für ihre Recherche unter anderem mit dem Kapitän, dem Zweiten Offizier und einem Vertreter der Reederei der „Hansa Stavanger“ gesprochen. Frederik Euskirchen hält über seine Erlebnisse Vorträge und hat sie als Buch veröffentlicht („Die Entführung der MS Hansa Stavanger“). Um Seeleuten in Not zu helfen, überweist die GEOEPOCHE-Redaktion eine Spende an die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (www.seenotretter.de).

GEO-MAGAZINE IM ABO

Spannende Themen für jedes Interesse.

Wählen Sie ein oder mehrere GEO-Magazine. Auch ideal zum Verschenken.



GEO EPOCHE
Die spannendsten Seiten unserer Geschichte. 6x im Jahr.
Selbst lesen: 944 967/Verschenken: 944 968



GEO + Gratis-App fürs iPad
Die Welt erkennen, die Welt verstehen: in großartigen Fotoreportagen. 12x im Jahr.
Selbst lesen: 944 705/Verschenken: 944 706



GEO kompakt
Alle Bausteine für Ihre Bibliothek des Wissens. 4x im Jahr.
Selbst lesen: 944 946/Verschenken: 944 947



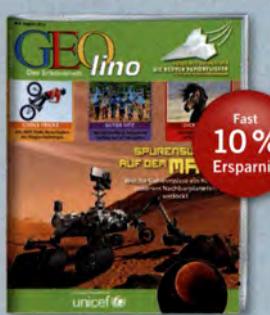
GEO SAISON
Das multithematische Reisemagazin für Entdecker. 12x im Jahr.
Selbstlesen: 944 765/Verschenken: 944 766



GEO SPECIAL + Gratis-App fürs iPad
Länder, Städte und Regionen: das Magazin für fundiertes Reisewissen. 6x im Jahr.
Selbst lesen: 944 748/Verschenken: 944 749



GEO WISSEN
Relevante Bereiche der Wissenschaft. 2x im Jahr.
Selbst lesen: 946 005/Verschenken: 946 006



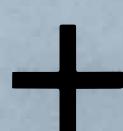
GEOlino
Deutschlands größte Kinderzeitschrift. Für alle ab 8 Jahren.
Selbst lesen: 944 965/Verschenken: 944 966



GEOlino extra
Ein Heft, ein Thema. Für Jungen und Mädchen ab 8 Jahren.
Selbst lesen: 946 007/Verschenken: 946 008



GEOmini
Das Magazin für neugierige Erstleser ab 5 Jahren.
Selbst lesen: 944 947/Verschenken: 944 948



Wetterstation
„Sunny Times“

- Ein Geschenk **GRATIS**
- Lieferung frei Haus
- Ein oder mehrere Magazine zur Wahl
- Ideale Geschenkidee

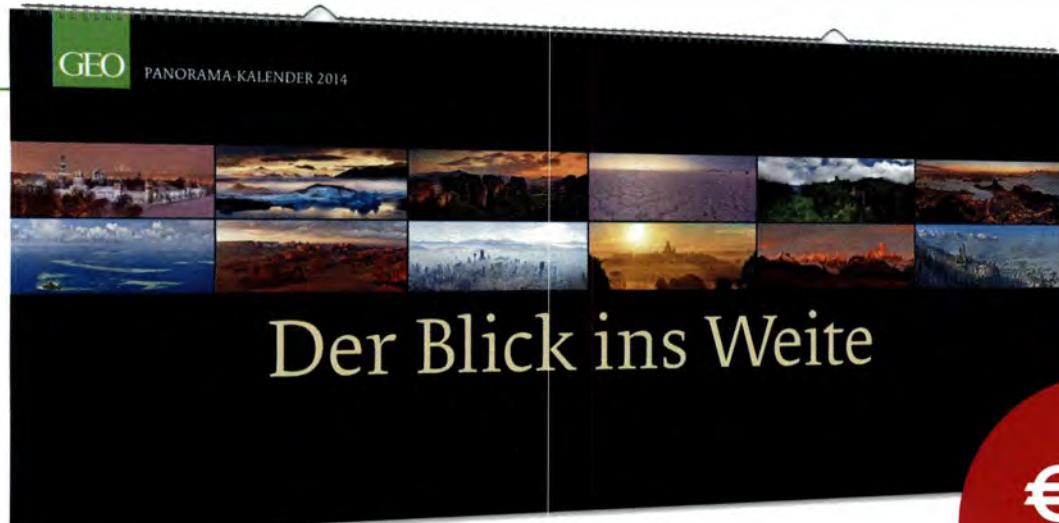
GEO-MAGAZINE BESTELLEN

Online mit noch mehr Angeboten: www.geoepoche.de/familie

Per Telefon: (bitte die Bestell-Nr. angeben)
+49 (0)40/5555 89 90

Spektakuläre Bildwelten für zu Hause.

Sichern Sie sich jetzt die GEO-Kalender 2014 im GEO Shop – für Sie selbst oder als Geschenk.



€ 10
günstiger als
UVP im Handel!

GEO Panorama-Kalender 2014 „Der Blick ins Weite“

Die Fotografen der Künstlergruppe Airpano sind weltweite Überflieger: In Hubschraubern, mit Ballons und ferngesteuerten Drohnen bringen sie ihre Kameras in den Luftraum über den spektakulärsten Orten der Erde. Und ringen ihnen nie gesehene Breitwand-Perspektiven ab. Zwölf elegische Panoramen – von Rio de Janeiro und Kuala Lumpur über die Tafelberge Venezuelas bis hin zu Neuschwanstein. Maße: 137 x 60 cm

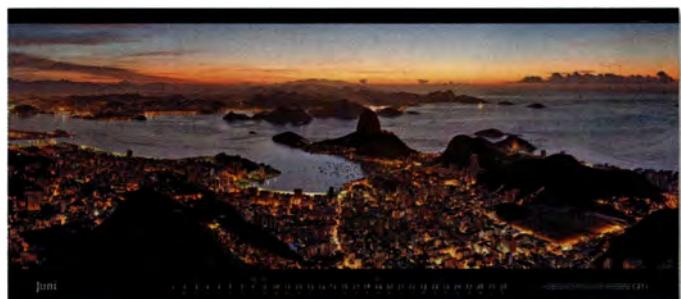
Best.-Nr.: G728407

Preise: A: € 99,90/CH: sFr. 124.00

€ 99,00

statt UVP € 109,00

Abonnentenpreis € 89,00

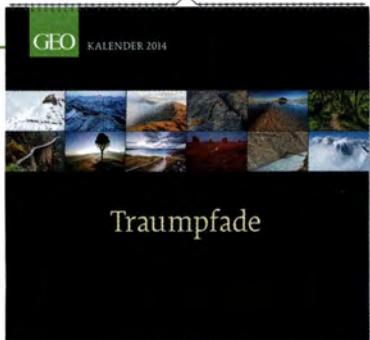


GEO Shop

Das Beste von GEO zum Bestellen

Keine Versandkosten!
Ab € 80,- Bestellwert

10% Rabatt auf Kalender!
Exklusiv für alle GEO-Abonnenten



GEO Klassiker-Kalender 2014 „Traumpfade“

Zwölf Wege, auf denen Menschen gehen. Einsam, verwunschen, wunderschön – jeder auf seine Weise. Es sind Zugänge, die wir uns in bizarre Naturräume geschaffen haben, ob an den schroffen Himalaya-Flanken in der Hochebene Ladakhs ebenso wie zu den entlegenen Buchten in Westaustralien. Maße: 60 x 55 cm

Best.-Nr.: G728408; Preise: A: € 49,50/CH: sFr. 61.-



€ 49,00

Abonnentenpreis € 44,00



GEO Edition-Kalender 2014 „Tierwelten“

Wundersame, farbige Tupfer des Lebens, eingebettet in spektakuläre Szenerien: Solche Bilder zu komponieren, das ist die Meisterschaft der internationalen Tierfotografen. Wir präsentieren zwölf herausragende Arbeiten, von den Felsenstörchen am portugiesischen Cabo Sardao bis hin zum einsamen Guanako vor der Kulisse der chilenischen Anden. Maße: 70 x 60 cm

Best.-Nr.: G728410; Preise: A: € 69,60/CH: sFr. 86,00

€ 69,00

Abonnentenpreis € 61,90



Das ganze Kalender-Sortiment 2014 finden Sie online unter:

www.geoshop.de/kalender



Oder per Telefon bestellen unter +49 (0)40/422 36 427 (Bitte Aktionsnr. G00113 angeben)

PIRATERIE – von der Antike bis heute



Piraten sind Verbrecher, Seefahrer fürchten sie seit Menschengedenken. Dennoch bedienten sich Machthaber, Handelsunternehmen und Staaten immer wieder der Banditen – wenn sie sich dadurch Vorteile erhofften. Und schufen so eine rechtliche Grauzone zwischen strafbarer Piraterie, geduldetem Freibeutertum und legaler Kaperfahrt

von ANDREAS SEDLMAIR

UM 1500 v. CHR.

Der kretische König Minos bekämpft mit seiner Flotte Piraten im Mittelmeer und stellt die zuvor bedrohte Sicherheit der Seewege wieder her – so jedenfalls berichtet es rund ein Jahrtausend später der athenische Historiker Thukydides. Zwar handelt es sich bei Minos lediglich um eine Sagengestalt, doch lässt die Erwähnung seiner Kämpfe darauf schließen, dass der Seeraub in der Welt des Mittelmeeres bereits im 2. vorchristlichen Jahrtausend ein weit verbreitetes Phänomen war.

UM 1175 v. CHR.

In einer Seeschlacht im Nildelta besiegen die Truppen des ägyptischen Pharao Ramses III. eine Flotte der sogenannten „Seevölker“, die zuvor die ägyptische Herrschaft entlang der Mittelmeerküste bedroht haben. Beiden Invasoren handelt es sich nicht um eine ethnische Gruppierung, sondern um eine Vereinigung heimatloser Menschenmassen, von denen sich viele

dem Seeraub verschrieben haben.

UM 700 v. CHR.

Der griechische Dichter Homer verfasst das Versepos „Odyssee“, in dem er vielfach auf Ereignisse seiner Zeit anspricht. So auch auf die Piraterie, etwa wenn sein mythischer Held Odysseus während seiner Irrfahrt über die Meere Küstenorte plündert. Bei einem Gastmahl wird er einmal gefragt, ob er Seeräuber oder Kaufmann sei. Solche Floskeln sind in jenen Jahren wohl gängige Begrüßungsformeln für Fremde.

UM 540 v. CHR.

In einer konzentrierten Aktion gelingt es den in Mittelitalien lebenden Etruskern sowie den nordafrikanischen Karthagern, die Phokaier, eine ursprünglich aus Kleinasien stammende und nun auf Piraterie spezialisierte Volksgruppe, von deren Stützpunkt auf der Mittelmeerinsel Korsika zu vertreiben.

228 v. CHR.

Soldaten der Römischen Republik besetzen Teile der dal-

matinischen Adriaküste (im heutigen Kroatien). Von dort aus haben illyrische Piraten den römischen Seehandel massiv gestört.

166 v. CHR.

Die Römische Republik, Hegemonalmacht in der Ägäis, erklärt Delos zum Freihafen. Weil dort weder Zoll noch Hafengebühren

gezahlt werden müssen, laufen mehr und mehr Frachtsegler etwa aus Rom, Syrien und Ägypten die Insel an – und Piratenschiffe voller Sklaven. Die sind vor allem bei römischen Händlern begehrt.

UM 150 v. CHR.

Immer mehr Piraten setzen sich in Kilikien fest, einer Küstenregion im Süden der

heutigen Türkei. Von Land kaum zugängliche Buchten machen die Gegend zu einem optimalen Rückzugsgebiet. Im östlichen Mittelmeer können die Banditen mittlerweile gefahrlos auf Raubfahrt gehen. In der Vergangenheit haben vor allem Schiffe der Kaufmannsinsel Rhodos die Handelsrouten in der Region gesichert.

Doch die kann ihre Flotte nicht mehr unterhalten: Seit Delos Freihafen ist, landen auf Rhodos kaum noch Händler ihre Waren an.

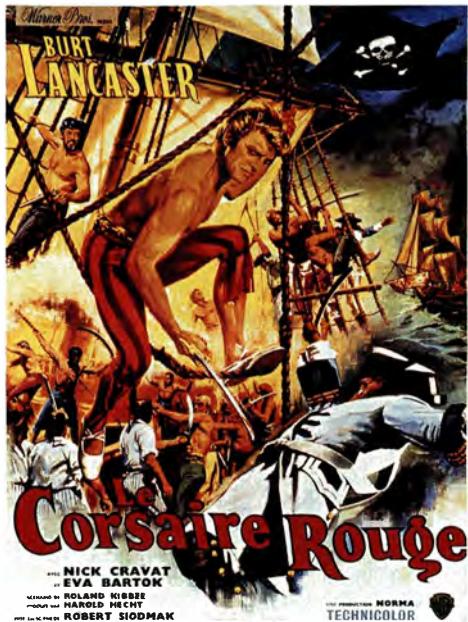
In den folgenden Jahrzehnten nimmt die Zahl der Piraten im gesamten Mittelmeer stark zu, und vielfach sind die Banden untereinander vernetzt.

UM 77 v. CHR.

Gaius Iulius Caesar – wohl auf dem Weg zu einer griechischen Rhetorikschule – wird in der südlichen Ägäis von kilikischen Piraten entführt. Erst nach fast 40 Tagen treiben von den Entführern entsandte Mitreisende das geforderte Lösegeld in der nahen römischen Provinz Asia auf. Freigelassen, lässt der 23-jährige Römer den Seeräubern nachsetzen und sie schließlich ans Kreuz schlagen.

68 v. CHR.

Seeräuber stecken den römischen Hafen Ostia in Brand und versenken mehrere Schiffe. Bereits seit einiger Zeit überfallen Piraten regelmäßig Frachter, die ägyptisches Getreide für Rom geladen



Nur im Film sind Piraten edel und gerecht: Burt Lancaster als »Der rote Korsar«, 1952

GLOSSAR

haben. In der Stadt kommt es zu Versorgungskrisen. Die Rufe nach einer gezielten Bekämpfung des Seeräuberunwesens werden lauter.

67 v. Chr.

Die römische Volksversammlung verleiht dem Feldherrn Gnaeus Pompeius außergewöhnliche Vollmachten, damit er die Bedrohung durch die Piraten beendet. Mit 100000 Soldaten und einer Flotte von 500 Schiffen durchkämmt Pompeius systematisch das Mittelmeer auf der Suche nach Raubschiffen. Nach wenigen Wochen fügt die römische Flotte dem letzten Aufgebot der Banditen eine verheerende Niederlage vor der kilikischen Küste zu. Durch den Erfolg des Pompeius sowie spätere Militäraktionen kann die Schiffahrt im Mittelmeer für Jahrhunderte wieder weitgehend sicher betrieben werden.

455 n. Chr.

Eine Flotte der germanischen Vandalen plündert zwei Wochen lang Rom. Nach 429 hat dieses Volk unter Führung seines Königs Geiserich große Teile der römischen Provinz Africa erobert. Seither kontrolliert eine Piratenflotte der Vandalen weite Teile des westlichen Mittelmeers.

Der Schlag gegen die Tiberstadt ist nur einer von vielen maritimen Raubzügen auf das Gebiet des sich seit einigen Jahrzehnten im Niedergang befindlichen Weströmischen Reichs. Erst im Verlauf des 6. Jahrhunderts zerschlägt

Ostrom (Byzanz) das Vandalenreich, erringt die Kontrolle über weite Teile des Mittelmeers und stellt so die frühere Sicherheit der Seewege wieder her.

793

Skandinavische Krieger, die schon bald als „Wikinger“ bezeichnet werden, überfallen von See aus das auf einer Insel vor der englischen Küste gelegene Kloster Lindisfarne. In den folgenden knapp drei Jahrhunderten überziehen die Wikinger die Gestade Europas immer wieder mit Raubzügen. Mit ihren schnellen Drachenbooten dringen sie über die großen Flüsse bald auch in das Innere des europäischen Kontinents vor und plündern dort Kirchen, Klöster und Handelsplätze. Zur Beute der Skandinavier zählen dabei oft auch Bewohner der ausgeraubten Gebiete, die auf Märkten in Nord-Europa als Sklaven verkauft werden.

942

Mithilfe des „Griechischen Feuers“, eines brennbaren Gemisches verschiedener Substanzen, das vermutlich durch Wasser nicht gelöscht werden kann, vernichtet ein byzantinisches Geschwader vor der Küste Südrückreiche eine arabische Piratenflotte. Seit der Ausbreitung des Islam im 7. Jahrhundert muss sich Byzanz als die führende Seemacht im Mittelmeer immer wieder mit Übergriffen der muslimischen Seeräuber auseinandersetzen.

1000

Pietro II. Orseolo, Doge der italienischen Seerepublik Venedig, führt eine Flotte gegen die Narentaner, ein slawisches Volk, das die dalmatinische Küste bewohnt und erfolgreich Seeräuberei betreibt. Die Venezianer, die sich zuvor die freie Fahrt ihrer Handelsschiffe mit Tributzahlungen an die Narentaner erkaufen mussten, erringen einen klaren Sieg. Fortan steht die Vorherrschaft Venedigs in der mittleren Adria nicht mehr in Frage.

UM 1040

Eine dänische Flotte unter Sven Estridsen greift mehrere Orte in der Wesermündung an. Bald nach diesem letzten belegten Raubzug von Wikingern in der Nordsee endet deren Zeitalter. Vor allem die Christianisierung der Nordmänner, die Herausbildung von stabilen Königreichen in Skandinavien und die Einbindung der dortigen Dynastien in das europäische Machtgeflecht tragen zu dieser Zeitenwende bei.

1076

„Diese beiden Inseln sind voller Raubschiffe und grausamer Seeräuber, die keine Vorüberfahrenden schonen.“ Mit diesen Worten charakterisiert der Geschichtsschreiber Adam von Bremen in einer Chronik die Ostsee-Inseln Fehmarn und Rügen. Schon seit dem 10. Jahrhundert überfallen slawische Stämme, etwa die in Mecklenburg und Holstein siedelnden Abodriten, immer wieder Schiffe und

Siedlungen im Ostsseeraum. Erst als sich zahlreiche Kaufleute der Region Mitte des 12. Jahrhunderts zur Hanse zusammenschließen und fortan Handelsreisen häufig im Verbund unternehmen, geht der Einfluss der Ostseepiraten zurück.

1278

Giovanni de lo Cavo erobert in byzantinischem Auftrag die ägäische Insel Rhodos von den Genuesen. Cavo, selbst ein Seeräuber, richtet auf dem Eiland einen Piratenstützpunkt ein. Das seit Langem geschwächte Byzanz sieht sich gezwungen, die Dienste von Banditen wie Cavo in Anspruch zu nehmen. Denn dem Kaiserreich fehlt das Geld zur Unterhaltung einer schlagkräftigen Flotte. Den Niedergang des Oströmischen Reichs, der 1453 in der Eroberung Konstantinopels durch die Osmanen sein Ende findet, können die Erfolge der Piraten in Staatsdiensten jedoch nicht verhindern.

1343

Die französische Adelige Jeanne de Belleville startet als Piratin einen gnadenlosen Krieg gegen französische Schiffe und Ortschaften. Sie will damit den Tod ihres Mannes Olivier de Clisson rächen, den der französische König hat hinrichten lassen. Bellevilles Raubzüge finden im Rahmen des Hundertjährigen Krieges statt, den England und Frankreich mit Unterbrechungen von 1337 bis 1453 führen. Der Konflikt führt zu

Es gibt unterschiedliche Arten von Raubfahrern zur See. Doch nicht immer lassen sich einzelne Kapitäne eindeutig zuordnen. Das hat zwei Gründe: Zum einen kann ein legaler Kaperfahrer zeitweilig auch auf eigene Rechnung rauben und so zu einem kriminellen Piraten werden. Zum anderen hängt die Einordnung auch vom Standpunkt des Betrachters ab: Der in England als Freibeuter gefeierte Francis Drake gilt den Spaniern als gewöhnlicher Seeräuber

BARBAREN

Muslimische Piraten aus Nordafrika; die Bezeichnung ist abgeleitet von den dort lebenden Berbervölkern. Betreiben zwischen dem 16. und 19. Jahrhundert See- und Menschenraub sowie Sklavenhandel im Mittelmeer

KAPERFAHRER

Seeräuber, die ihrem Geschäft mit staatlicher Autorisierung nachgehen, also legal. Ausgestattet mit dem Kaperbrief eines hohen Würdenträgers, dürfen sie im Krieg Schiffe des Feindes angreifen

BUKANIÈRE

Ursprünglich Jäger europäischer Abstammung in der karibischen Inselwelt, benannt nach der indianischen Fleischräucher-technik *boucan*. Verlegen sich um 1630 zunehmend auf die Seeräuberei, als die Spanier die verwilderten Tierherden – und damit die Lebensgrundlage der Bukaniere – dezimieren. Wichtigste Stützpunkte sind die Insel Tortuga, später Port Royal auf Jamaika.

KORSAREN

Im engeren Sinn Bezeichnung für Seeräuber im Mittelmeer, vor allem die nordafrikanischen Barbaresken. Im weiteren Sinn Synonym für Pirat.

PARLEY

Recht auf Verhandlung, das bei einem Überfall durch Piraten dazu befugt, mit dem Kapitän der Angreifer zu sprechen. Historisch allerdings nicht belegt.

PIRATEN/SEERÄUBER

Synonyme Bezeichnungen für alle Beutefahrer zur See. Im engeren Sinn nur für diejenigen, die ihr Gewerbe auf eigene Rechnung – und das heißt: ohne staatliche Erlaubnis, also illegal – betreiben; leitet sich vom griechischen *peiratés* ab, „Räuber“.

PIRATENKODEX

Einen universell geltenden Regelkanon für alle Piraten der Welt gab es nie. Doch hatten viele Schiffsmannschaften Vorschriften, die die Verteilung der Beute ebenso regelten wie das Zusammenleben an Bord.

GEO EPOCHE

Das Magazin für Geschichte

Gruner + Jahr AG & Co KG, Druck- und Verlagshaus,
Sitz von Verlag und Redaktion: Am Baumwall 11, 20459 Hamburg.
Postanschrift der Redaktion: Brieffach 24, 20444 Hamburg.
Telefon 040/37 03-0, Telefax 040/37 03 56 48,
E-Mail (Redaktion): briefe@geo-epoche.de;
Internet: www.geo-epoche.de

CHEFREDAKTEUR
Michael Schaper

GESCHÄFTSFÜHRENDER REDAKTEUR
Dr. Frank Otto

KONZEPT DIESER AUSGABE
Dr. Anja Fries

ART DIRECTION
Tatjana Lorenz

TEXTREDAKTION

Jörg-Uwe Albig, Jens-Rainer Berg, Insa Bethke,
Gesa Gottschalk, Cay Rademacher, Joachim Telgenbücher

BILDREDAKTION

Christian Gargerle, Roman Rahmehrer, Katrin Trautner
Freie Mitarbeit: Edith Wagner

VERIFICATION

Lenka Brandt, Olaf Mischer, Alice Passfeld, Andreas Sedlmair
Freie Mitarbeit: Katrin Diederichs, Bele Freudenberg, Dr. Dirk Hempel,
Carsten Juwig, Svenja Muche, Dr. Janmin Schäfer

LAYOUT: TimoZett

Freie Mitarbeit: Christine Campe, Eva Mitzschke

WISSENSCHAFTLICHE BERATUNG
Markus Stich

KARTOGRAPHIE

Stefanie Peters, Thomas Wachter

SCHLUSSTREDAKTION: Dirk Krömer; Ralf Schulte

CHEF VOM DIENST TECHNIK: Rainer Drost

AUTOREN

Freie Mitarbeit: Tim Fischer, Thorsten Fuchs, Constanze Kindel,
Reymer Klüver, Celia König, Dr. Christoph Kucklick, Dr. Marita Liebermann,
Dr. Matthias Mesenhöller, Martin Paetsch, Lisa Philippen,
Jochen Pioch, Christina Riet, Johannes Schneider

ILLUSTRATION: Tim Wehrmann

HONORARE: Petra Schmidt

REDAKTIONSSASSISTENZ: Helen Oqueka

Freie Mitarbeit: Isabelle Berens, Anette Brandt, Annette Riestenpatt

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt: Michael Schaper

HERAUSGEBER: Peter-Matthias Gaede

VERLAGSGESELLSCHAFTSFÜHRER: Thomas Lindner

VERLAGSLEITER: Dr. Gerd Brüne

GESAMTAUFGABE: Heiko Hager/G+J Media Sales

VERTRIEBSLEITUNG: Sascha Klose/DPV Deutscher Pressevertrieb

MARKETING: Antje Schlünder (Ltg.), Kerstin Füllgraf

HERSTELLUNG: Oliver Fehling

ANZEIGENABTEILUNG Anzeigenverkauf

G+J Media Sales / Direct Sales: Sabine Plath,

Tel. 040/37 03 38 89, Fax: 040/37 03 53 02

Anzeigenidisposition: Jutta Brüne, Manuela Schnakenberg.

Tel. 040/37 03 23 05, -23 16, Fax: 040/37 03 58 87

Es gilt die GEO Sonderheft-Anzeigenpreisliste Nr. 9 vom 1. Januar 2013,

Heftpreis: 9,50 Euro (mit DVD: 16,50 Euro)

ISBN: 978-3-652-00235-6, 978-3-652-00225-7 (Heft mit DVD)

ISSN-Nr. 1861-6097

© 2013 Gruner + Jahr, Hamburg

Bankverbindung: Deutsche Bank AG Hamburg,

Konto 0322800, BLZ 200 700 00

Litho: 4mat Media, Hamburg

Druck: Mohn Media Mohndruck GmbH, Gütersloh

Printed in Germany



GEO-LESERSERVICE

FRAGEN AN DIE REDAKTION

Telefon: 040/3703 2088, Telefax: 040/3703 5648

E-Mail: briefe@geo-epoche.de

ABONNEMENT- UND EINZELHEFTBESTELLUNG

KUNDENSERVICE UND BESTELLUNGEN

Anschrift:
GEO Kundenservice
20080 Hamburg

persönlich erreichbar:
Mo-Fr 7.30 bis 20.00 Uhr
Sa 9.00 bis 14.00 Uhr

E-Mail: geoepoche-service@guj.de
Telefon innerhalb Deutschlands: 040/55 558990
Telefon außerhalb Deutschlands: +49/40/55 558990
Telefax: +49/1805/8618002*

GEO-Kundenservice: www.GEO.de/kundenservice

Preis Jahresabonnement: 51,00 € (D), 57,30 € (A), 99,00 sfr (CH)
Abo mit DVD: 89,10 € (D), 99,60 € (A), 174,60 sfr (CH)
Studentenabo: 45,00 € (D), (mit DVD: 78,60 €)
Preise für weitere Länder auf Anfrage erhältlich

BESTELLADRESSE FÜR GEO-BÜCHER, GEO-KALENDER, SCHUBER ETC.

KUNDENSERVICE UND BESTELLUNGEN

Anschrift: GEO EPOCHE-Kunden-Service, 74569 Blaupfelden

Telefon: +49/40/42236427
Telefax: +49/40/42236663
E-Mail: gu@sigloch.de

*14 Cent/Minute aus dem
deutschen Festnetz; Mobilfunk-
preis maximal 42 Cent/Minute

einem Aufblühen der Piraterie im Ärmelkanal, da zahlreiche Seefahrer die Feindseligkeiten zwischen den zwei Mächten für ihre eigenen Zwecke ausnutzen.

1389

Um sich in einem Konflikt um die Thronfolge in den skandinavischen Reichen eine bessere Position zu verschaffen, verbündet sich der Herzog von Mecklenburg mit Piraten, die nun gezielt dänische Schiffe überfallen und dafür Häfen seines Landes anlaufen dürfen.

Während des späten Mittelalters stellen Fürsten den Seeräubern häufig formelle „Kaperbriefe“ aus, die die Banden ermächtigen, auf eigene Kosten, aber im Auftrag eines Landesherrn Schiffe verfeindeter Adeliger oder Städte aufzubringen. Denn viele Fürsten können es sich nicht leisten, dauerhaft eine eigene Flotte zu unterhalten. Die rechtliche Legitimierung der Piraterie birgt jedoch häufig das Risiko, dass die Kaperfahrer sich der Kontrolle ihrer Auftraggeber entziehen und wahllos Beute machen.

So müssen auch die Kontrahenten des mecklenburgisch-skandinavischen Konflikts nach dessen Beendigung 1395 feststellen, dass die von ihnen beauftragten Kaperfahrer nicht bereit sind, ihre Raubfahrten in der Ostsee einzustellen.

1397

Etliche der einst von Mecklenburg beauftragten Kaperfahrer, die mittlerweile

unter dem Namen „Vitalienbrüder“ bekannt sind, erringen die Kontrolle über die schwedische Ostseeinsel Gotland.

Von hier aus gehen sie auf Raubzüge, die sich vor allem gegen Schiffe der Hanse richten, aber auch gegen Städte etwa in Preußen. Der dort herrschende Deutsche Orden entsendet 1398 eine Flotte nach Gotland, der es gelingt, die Piraten zu vertreiben. Viele Vitalienbrüder verlegen ihre Tätigkeit nun von der Ostsee in die Nordsee.

1400

In Hamburg werden 70 Mitglieder der Vitalienbrüder geköpft. Einer Flotte der Hansestadt ist es zuvor gelungen, die Piraten bei Helgoland zu überwältigen und nach Hamburg zu bringen. Dass sich unter den Hingerichteten auch ein Seeräuber namens Klaus Störtebeker befindet, ist jedoch ein Mythos, der erst in späteren Jahren aufkommt. 1401 endet auch Gödeke Michels, der Anführer der Bande, durch das Schwert des Scharfrichters. Einzelne Vitalienbrüder führen ihre räuberischen Geschäfte jedoch noch bis 1435 fort.

1492

12. Oktober. Auf der Suche nach einem Seeweg nach Indien landet der im Auftrag der spanischen Krone segelnde Genuese Christoph Kolumbus zufällig auf einer Insel der Bahamas. Kolumbus und seine Männer werden so zu den ersten Europäern, die diesen Teil des amerikanischen

Kontinents betreten. Keine zwei Jahre später, am 7. Juni 1494, einigt sich Spanien im Vertrag von Tordeillas mit Portugal auf eine Teilung ihrer Interessen außerhalb Europas. Die beiden iberischen Seemächte stimmen einem päpstlichen Schiedsspruch zu, dem zufolge alle bis dahin und in Zukunft entdeckten Gebiete 1800 Kilometer westlich der Kapverden – und damit, wie sich herausstellen wird, der Großteil des amerikanischen Kontinents – fortan Spanien zustehen sollen, alle Territorien östlich dieser Linie Portugal.

In den folgenden Jahrzehnten unterwerfen die Spanier erst die Inselwelt der Karibik, greifen dann auf das mittel- und südamerikanische Festland aus. Die in den Kolonien erbeuteten Schätze, vor allem die Gold- und Silbervorkommen im heutigen Mexiko und Peru, machen Spanien zu einem der reichsten Länder Europas. Doch die übrigen europäischen Mächte weigern sich, das Abkommen anzuerkennen, und so entbrennt ein erbitterter Kampf um die Schätze der neuen Kolonien. Das Bestreben vieler Europäer, sich einen Teil der von Spanien und Portugal beanspruchten Besitztümer anzueignen, führt in den folgenden 250 Jahren zu einer beispiellosen Blüte der Piraterie – auch der in staatlichem Auftrag.

1518

Chair ad-Din, selbst ernannter Herrscher der nordafrikanischen Hafenstadt Algier, unterstellt sich dem Sultan des Osmanischen Reichs als Vasall. In der Folgezeit wird der Seeraub zunehmend zur wichtigsten wirtschaftlichen Grundlage der nordafrikanischen Hafenstädte Algier sowie Tunis und Tripolis, die Europäer nach dem nordafrikanischen Volk der Berber „Barbaresken“ nennen. Von dort aus greifen muslimische Piraten Schiffe christlicher Nationen sowie Siedlungen entlang der europäischen Mittelmeerküste an. Ihr wichtigstes Beutegut sind dabei Menschen: Christen, die als Sklaven verkauft oder den Osmanen übergeben werden. Schätzungen zufolge schicken die Barbaresken bis 1830 Hunderttausende in die Knechtschaft.

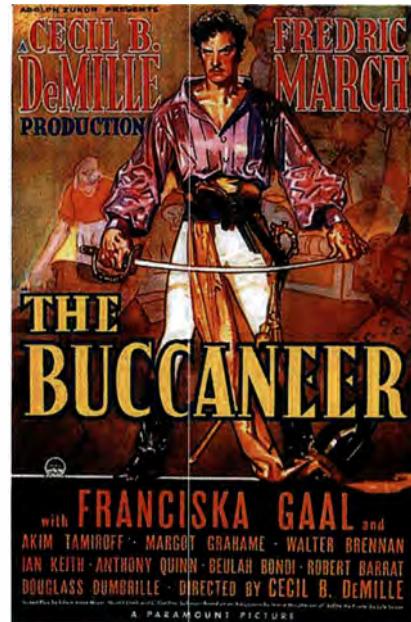
1523
In der Nähe des portugiesischen Kap St. Vincent greift ein Geschwader des französischen Kapitäns Jean Fleury spanische Karavelle an. Die Schiffe transportieren einen Großteil des Goldschatzes, der dem spanischen Konquistador Hernando Cortés bei der Eroberung der Aztekenhauptstadt Tenochtitlán im heutigen Mexiko in die Hände gefallen ist. Es gelingt dem Freibeuter, zwei Schiffe zu kapern. Der eroberte Schatz zeigt den Franzosen, welche Reichtümer die Spanier in der Neuen Welt an sich reißen. Daher stellt König Franz I. mehrere Kaperbriefe an französische Piraten aus.

Anfangs greifen diese Wegelagerer der See die spanischen Schiffe der kürzeren Fahrtstrecke und des schnellen Rückzugs wegen vor allem auf dem letzten Stück des Heimwegs nach Europa an, doch schon bald gehen sie auch dazu über, selber in die Karibik zu fahren, um dort spanische Schiffe und Kolonialstädte anzugreifen und deren Besitztümer zu rauben.

1526

Als Reaktion auf die zunehmenden Angriffe französischer Piraten auf Schatztransporte aus den amerikanischen Kolonien führt die spanische Krone einen Geleitzug ein, den sie in den folgenden Jahrzehnten zu einem System regelmäßiger Konvoi-Fahrten ausbaut: Bald verlässt einmal jährlich ein Verband von mehreren Dutzend mit Silber, Gold und anderen kostbaren Gütern beladenen Schiffen den Hafen von Havanna auf Kuba. Dabei werden die Transporte von Kriegsschiffen begleitet.

Nordeuropa: Schweden, Dänemark und die deutsche Hansestadt Lübeck schließen sich zusammen, um den Flottenführer und Kaperfahrer Severin Norby zu besiegen. Während der Pirat die verschiedenen Ostseemächte zuvor einige Jahre lang erfolgreich gegeneinander auszuspielen vermochte, kann die vereinte Flotte seiner Gegner nun die meisten seiner Schiffe



Der Piratenfilm gehört zu den ältesten Kinogenres überhaupt: »The Buccaneer«, 1938

versenken. Norby selbst entkommt ins Baltikum.

1530

Die Mitglieder des Johanniterordens, einer geistlichen Gemeinschaft waffentragender Adeliger in der Tradition der Kreuzritter, lassen sich auf der Mittelmeerinsel Malta nieder. Von dort aus führen die „Malteser“ einen religiös begründeten Kaperkrieg gegen die Handelsschiffe des Osmanischen Reichs. Ähnlich wie die nordafrikanischen Barbaren erzielen sie einen großen Teil ihrer Gewinne aus dem Verkauf verschlakter Gefangener. Den Höhepunkt ihrer Macht erreicht die maltesische Kaperflotte in den Jahren um 1650, als sie 30 Schiffe mit rund 4000 Mann Besatzung zählt.

UM 1540

Im Auftrag der Habsburgermonarchie unternehmen die Uskoken, eine multiethnische Gemeinschaft von Kriegern im heutigen Kroatien, Seebeutezüge gegen das Osmanische Reich. In den Jahrzehnten zuvor haben die Türken den südlichen Balkan unterworfen und dabei viele Uskoken aus ihrer ursprünglichen Heimat vertrieben.

1555

10. Juli. Der französische Freibeuter Jacques de Sores erobert mit seinen Männern die Stadt Havanna auf Kuba. Als die dortigen Machthaber sich weigern, ein von den Sores gefordertes Lösegeld zu zahlen, lässt der Franzose zahlreiche Spanier ermorden und die Stadt niederbrennen.

Im Jahr zuvor hat ein ähnliches Schicksal bereits das ebenfalls auf Kuba gelegene Santiago ereilt.

1559

Der Kaiser von China lässt den Piraten Wang Chih hinrichten. Wang war Anführer eines Zusammenschlusses von Seeräubern, die seit etwa 1550 mit schwer bewaffneten Flottenverbänden Handelsschiffe und chinesische Städte angegriffen haben. Obwohl Piraten in dieser Zeit „Wokou“ (etwa „japanische Räuber“) genannt werden, stammen viele aus China. Ab 1567 nimmt die Zahl der Überfälle stark ab, da die chinesische Regierung ihren Untertanen nun den zuvor verbotenen Handel mit Ausländern erlaubt und so vielen Seeräubern die

Möglichkeit zu einem legalen Lebensunterhalt bietet.

1562

In Frankreich beginnt die Zeit der Religionskriege: Mit Unterbrechungen werden sich dort Katholiken und Protestanten bis 1598 bekämpfen. Die „Hugenottenkriege“ (nach der Bezeichnung für die französischen Protestanten) binden die Kräfte des Landes und führen dazu, dass sich für einige Jahrzehnte kaum Piraten aus Frankreich auf den Weg in die Karibik machen.

1567

Der englische Seefahrer John Hawkins reist mit der Absicht in die Karibik, Sklaven aus Westafrika an die dortigen Siedler zu verkaufen und damit das spanische Handelsmonopol zu brechen. Im September 1568 muss Hawkins sich nach einem Sturm mit seinen fünf Schiffen in den Hafen der mexikanischen Insel San Juan de Ulúa zurückziehen. Als wenige Tage später die schwer bewaffnete spanische Schatzflotte ebenfalls in den Hafen einläuft, schließen beide Seiten zunächst einen Waffenstillstand.

Tatsächlich gelingt es Drake, die gefährliche Magellanstraße am südlichen Ende des Kontinents zu durchqueren und an der Küste Süd- und Mittelamerikas reiche Beute zu machen. Für den Rückweg wählt Drake eine Route, die ihn über den Pazifik und den Indischen Ozean zurück nach Europa führt.

Er wird damit zum zweiten Kapitän nach Juan Sebastián Elcano, einem Schiffsführer aus dem Gefolge des Portugiesen Magellan, der die Welt umrundet hat, und zu einem gefeierten Helden in seinem Heimatland. Für die Spanier jedoch ist Drake Inbegriff des verbrecherischen Piraten.

1587

Vor der Südspitze der Halbinsel Baja California kapert der Freibeuter Thomas Cavendish eine Manila-Galeone, ein spanisches Schatzschiff, das peruanisches Silber zu den Philippinen bringen soll. Insgesamt kann der Engländer 19 Schiffe aufbringen.

Cavendishs Raubzug ist ein besonders spektakuläres Beispiel für die immer ausgedehntere englische Freibeuterei in von Spanien beanspruchten Gewässern. Jahr für Jahr ziehen nun zwischen 100 und 200 Kaperexpeditionen gegen die Besitzungen Spaniens, das sich seit 1585 im Kriegszustand mit England befindet.

1602

20. März. Niederländische Kaufleute schließen sich zur ersten modernen Aktiengesellschaft zusammen, der Vereenigde Oost-Indische Compagnie (VOC). Das neue Unternehmen soll den Niederlanden den Handel mit den Märkten Südostasiens erschließen, den bislang die Portugiesen zu kontrollieren versuchen.

Bei ihrem Kampf um die Reichtümer vor allem Indiens und Indonesiens schrecken die Vertreter der VOC auch vor Gewaltanwendung nicht zurück. Häufig kapern sie portugiesische Schiffe und Niederlassungen – und etablieren so den Typus des Kaufmannskriegers. Innerhalb weniger Jahrzehnte entwickelt sich die VOC zur größten Handelsgesellschaft der Welt.

1605

Die Spanier zwingen die Bewohner des Nordens der Karibikinsel Hispaniola, ihre Siedlungen zu räumen, um deren Schmuggelgeschäfte mit Franzosen und Engländern zu unterbinden. In den nun menschenleeren Gebieten lassen sich schon bald Jäger nieder, die von den verwilderten Viehherden auf der Insel leben.

Viele der neuen Bewohner, die später nach einer von Indianern erlernten Form der Fleischkonservierung „Bukaniere“ genannt werden, sind aus Frankreich geflüchtete Hugenotten. In den folgenden Jahrzehnten beginnen sie, nahe an Hispaniola vorbeisegelnende spanische Schiffe zu überfallen.

1609

Der niederländische Gelehrte Hugo Grotius veröffentlicht die im Auftrag der VOC verfasste Schrift „Mare Liberum“ („Die freie See“), ein rechtswissenschaftliches Plädoyer für freie Schifffahrt und Handel auf den Weltmeeren. Grotius richtet sich vor allem gegen die portugiesischen Versuche, die niederländischen Kauffahrer aus dem Indischen Ozean fernzuhalten und deren Vorstöße zu den asiatischen Märkten als Piraterie zu brandmarken. In Wahrheit, so der Niederländer, verhielten sich die Portugiesen „kaum anders als Piraten“, wenn sie anderen Nationen den legitimen Zugang zu bestimmten Seengebieten gewaltsam verweigerten.

Grotius liefert damit auch eine theoretisch begründete Rechtfertigung für die gewaltsame Durchsetzung der niederländischen Handelsinteressen.

1627

Eine Barbaresken-Flotte überfällt die Nordatlantikinsel Island und ver-schleppt Hunderte Männer, Frauen und Kinder in die Sklaverei. Anders als noch im 16. Jahrhundert verlassen die muslimischen Freibeuter auf ihren Raubfahrten nun häufig das Mittelmeer. Wahrscheinlich haben übergelaufene christliche Seemänner den Nordafrikanern die für Atlantikfahrten nötigen Kenntnisse vermittelt.

1628

September. Vor der Küste Kubas gelingt einem niederländi-

schen Admiral einer der größten Coups in der Geschichte der Piraterie: Piet Heyn kapert vier Galeonen der spanischen Silberflotte und erbeutet Güter im Wert von etwa 11,5 Millionen Gulden. Der 51-Jährige segelt im Auftrag der Westindischen Kompanie (WIC), einer Aktiengesellschaft, die 1621 nach dem Vorbild der VOC gegründet wurde, um den niederländischen Handel in der Karibik zu befördern. Da sich die Niederlande und Spanien zu diesem Zeitpunkt im Krieg miteinander befinden, widmen sich Piet Heyn und andere Schiffsführer der WIC von Anfang an auch dem gewaltsamen Aufbringen spanischer Schiffe.

UM 1630

Zahlreiche Bukaniere lassen sich auf der

nur etwa sieben Kilometer von Hispaniola entfernten Insel Tortuga nieder. Viele von ihnen waren schon in den Jahren zuvor als Seeräuber aktiv; in den folgenden Jahren entwickelt sich Tortuga zu einem Zentrum der Piraterie. Die schwer zugängliche, kaum politischer Kontrolle unterstehende Insel dient den Bukanieren als sicherer Stützpunkt nach ihren Raubzügen, die sich vor allem gegen spanische Schiffe und Siedlungen richten.

UM 1640

Die Bukaniere von Tortuga schließen sich unter dem Namen „Brüder der Küste“ zu einem lockeren Bund zusammen. Für ihre Raubzüge geben die Piraten sich strenge Regeln, die unter anderem die Aufteilung der Beute und

die Versorgung versehrter Seeräuber vorschreiben. In den folgenden Jahrzehnten schließen sich den Bukanieren immer mehr Gesetzlose, Außenseiter und Flüchtlinge mehrerer Nationen an, sodass sie zu einem wichtigen militärischen Machtfaktor in der Karibik werden.

Etwa um 1650 beginnt so eine Epoche, die später das „Goldene Zeitalter“ der Piraterie genannt wird. Mit Unterbrechungen dauert diese Ära bis etwa 1725 an.

1655

Eine englische Militärexpedition kann den Spaniern die Karibikinsel Jamaika entreißen. Bald darauf entwickelt sich der Hafen Port Royal im Süden des Eilands zu einem Piratenstützpunkt. Anders als auf Tortuga siedeln sich hier vor allem englischsprachige Bukaniere an.

Durch die Erfolge der Seeräuber, die der englische Gouverneur Jamaikas häufig fördert, wird Port Royal bald zu einem der reichsten Orte der Karibik. Angesichts ihrer militärischen Stärke plündern die Bukaniere nun zunehmend auch ganze Städte auf dem spanisch beherrschten amerikanischen Festland.

1661

Der mächtige chinesische Militärbefehlshaber und Pirat Zheng Cheng-gong muss vor seinen Feinden, den Vertretern der sich in China gerade durchsetzenden Qing-Dynastie, flüchten und zieht sich mit seinen Truppen auf



In »La Terreur des Mers«, 1961, ziehen zwei Piraten gegen einen brutalen spanischen Machthaber

die Insel Formosa (Taiwan) zurück. Die dort ansässigen Vertreter der VOC kann er innerhalb kurzer Zeit vertreiben – eine schwere Schlappe für die niederländische Handelsgesellschaft, die sich nun vor allem auf ihre Faktoreien im heutigen Indonesien konzentriert.

1667

Der französische Bukanierführer François l'Ollonais erobert mit einer Flotte von acht Schiffen und rund 700 Piraten die Städte Maracaibo und Gibraltar im heutigen Venezuela. Mehrere Wochen lang plündern die Männer des für seine Grausamkeit berüchtigten Kapitäns die spanischen Handelszentren, rund 1000 Bewohner kommen ums Leben.

1670

Der Waliser Henry Morgan bricht mit der größten Bukanierflotte aller Zeiten von der Isla de Vaca an der Südseite von Hispaniola auf, um den spanischen Schatzhafen Panama an der mittelamerikanischen Pazifikküste anzugreifen. Damit wird erstmals seit den Fahrten des Francis Drake wieder die Westküste des Kontinents zum Ziel eines Piratenangriffs.

In einem mühseligen Marsch nähern sich Morgan und seine etwa 1500 Mann der Stadt auf dem Landweg. Die Bukaniere können die Stadt einnehmen, doch die Einwohner hinterlassen verbrannte Erde. Nach dem Abzug der Piraten bauen die Spanier sie an anderer Stelle wieder auf.

1672

Henry Morgan wird in Port Royal festgenommen und nach London gebracht. Zwischen England und Spanien herrscht zu diesem Zeitpunkt Frieden, und so ist die Verhaftung des Plünderers von Panama ein Zugeständnis an den spanischen König.

Dank einflussreicher Freunde kann Morgan jedoch einer Bestrafung entgehen und kehrt 1674 sogar als Vizegouverneur nach Jamaika zurück, nun mit dem Auftrag, andere Bukaniere zu bekämpfen. Morgan kann als einer von wenigen Piratenführern in der Geschichte seinen Lebensabend als respektierter und wohlhabender Bürger verbringen.

Als der wohl erfolgreichste aller Bukaniere 1688 stirbt, nähert sich die Ära der karibischen Piraten ihrem Ende, da Frankreich und England sich mittlerweile mit eigenen Kolonien in der Region etablieren konnten und nicht mehr auf die Hilfe der Banditen im Kampf gegen die Spanier angewiesen sind. Zudem schützen die Iberer ihre Niederlassungen nun immer stärker.

1678

In Amsterdam erscheint das Buch „De Americaensche Zee-Rovers“ von Alexandre Exquemelin. Der wahrscheinlich aus Frankreich stammende Wundarzt erzählt darin von seiner Zeit auf verschiedenen Schiffen der Bukaniere, darunter dem von Henry Morgan. Das Buch entwickelt sich

schnell zu einem Bestseller und wird in verschiedene Sprachen übersetzt.

1690

Die Marathen, ein Zusammenschluss mehrerer indischer Clans, die die Herrschaft auf dem Subkontinent erringen wollen, ernennen den Seefahrer Kanhoji Angria aus einem verbündeten Clan zum Admiral ihrer Marine. In den folgenden Jahrzehnten raubt der zunehmend selbstständig agierende Flottenführer zahlreiche Schiffe vor allem der englischen East India Company aus. Zudem errichtet er an der westindischen Küste mehrere stark befestigte Stützpunkte.

1692/93

Von der englischen Kolonie Rhode Island an der Ostküste Nordamerikas aus fährt der dort geborene Freibeuter Thomas Tew mit der Schaluppe „Amity“ um das Kap der Guten Hoffnung herum in den Indischen Ozean und schließlich ins Rote Meer.

Dort gelingt es ihm und seiner Mannschaft, das Flaggschiff der Flotte des indischen Großmoguls aufzubringen. Die gewaltige, alles bis dahin Gekannte übertreffende Beute, die Tew dabei macht, erregt bei der Rückkehr der „Amity“ nach Rhode Island großes Aufsehen. Fortan richten die amerikanischen Piraten ihre Aufmerksamkeit zunehmend auf Indischen Ozean und Rotes Meer, das unter anderem zu der muslimischen Pilgerstadt Mekka

führt. Die Beutefahrt in diesen Gewässern verspricht nun deutlich größere Erträge als der Seeraub in der Karibik und dem Atlantik.

Bald etabliert sich die „Piratenrunde“, eine Route, die die Seeräuber von der amerikanischen Ostküste um Afrika herum in den Indischen Ozean und wieder zurück nach Amerika führt. Zum wichtigsten Stützpunkt der roundsmen entwickelt sich die Insel Madagaskar. Hier können sie fernab von Niederlassungen der Kolonialmächte Zwischenstopps einlegen, ihre Schiffe überholen und sich für die Weiterreise mit allem Notwendigen versorgen.

1695

Henry Every, Sohn eines Gastwirts aus Plymouth, erobert nahe der indischen Westküste ein riesiges Schiff aus der Flotte des Großmoguls. Unter den rund 600 Passagieren des Seegefäths sind neben hohen Würdenträgern des Mogulreichs auch Verwandte des Herrschers.

Die Beute, die Every an sich reißen kann, gilt als eine der größten in der Geschichte des Seeraubs und verschafft dem Kapitän den Ruf eines „Erzpiraten“. Nachdem er sich in der Karibik vergebens bemüht hat, durch Bestechung der englischen Gouverneure eine Begnadigung zu erlangen, segelt Every 1696 heimlich nach Irland, wo sich seine Spur verliert.

1697

In London veröffentlicht der Seemann William Dampier

Opfer und Täter

Der Dokumentarfilm »Der Kapitän und sein Pirat« war eine Quelle für den Beitrag über die Entführung der »Hansa Stavanger«



Der Pirat: Der Somalier Ahado war Chef der Seeräuber-Wachtruppen an Bord der Stavanger



Der Kapitän: Krzysztof Kotiuk verlor während der Entführung die Kontrolle über seine Crew

Langsam schon hatte der Filmemacher Andy Wolff die Idee, eine Dokumentation über Somalias Piraten zu drehen. Aber je mehr er mit anderen über seinen Plan sprach, mit Einheimischen im Exil, mit Journalisten, die das Land bereist hatten, desto unwahrscheinlicher schien dessen Realisierung. Ein kriegserfahrener Fotograf warnte ihn: Eine solche Bedrohung wie in Mogadischu, der Hauptstadt des gescheiterten Staates Somalia, habe er nie zuvor und nie danach gespürt.

Doch dann las Wolff im Herbst 2009 ein Interview mit Krzysztof Kotiuk, in dem der Kapitän vom Leben an Bord der entführten „Hansa Stavanger“ erzählte (siehe Seite 141). Und Wolff wusste: Aus dieser Geschichte wollte er einen Film machen.

Über Monate begleitete er den Kapitän mit der Kamera, etwa bei der Traumatherapie, in der Kotiuk lernen sollte, die echte Welt wieder auszuhalten, von lauten Geräuschen bis zu persönlicher Kritik. Und er machte sich auf die Suche nach dem Mann, dem Kotiuk am Ende der Entführung ein Paar Schuhe geschenkt hatte und ein T-Shirt, das seinen Vornamen trug: Ahado, dem Piraten, der auf der „Hansa Stavanger“ Wachtruppen angeführt hatte.

Den entscheidenden Kontakt vermittelte ein Bekannter des Kapitäns, der in Aachen eine Fußballmannschaft betreut. Ein Spieler, erzählte er, kenne sich bemerkenswert gut aus mit den somalischen Piraten. Yusuf Guul war mit 16 Jahren als Flüchtling aus Somalia nach Deutschland gekommen, hielt aber engen Kontakt zur alten Heimat. Einer seiner besten Freunde gehörte zu den Hintermännern der Banditen – jenen Leuten also, die mit Geld die Entführungen finanzieren.

Dieser Hintermann wiederum kannte einen der Übersetzer, die als Unterhändler auf bis zu einem halben Dutzend gekaperten Schiffen gleichzeitig aktiv sind. Und der Übersetzer vermochte tatsächlich den Kontakt zu

einem Kollegen herzustellen: zu China, dem Sprecher der Entführer der „Hansa Stavanger“.

Plötzlich hatte Wolff die Telefonnummer von Ahado, dem Chef der Seeräuber-Wachtruppen. Und tatsächlich willigte der Pirat in ein Gespräch ein.

Wenig später reiste Wolff mit einem Team zum Interview nach Somalia. Doch als sie auf der Sandpiste in der Hafenstadt Bosaso landeten, war der Flughafen im Alarmzustand. Wenige Monate zuvor hatte es dort den Versuch gegeben, eine Passagiermaschine zu entführen. Nun erlaubten die lokalen Behörden dem deutschen Kamerateam nicht einmal, den Flughafen zu verlassen, sondern zwangen es zum Weiterflug. Wolff verlegte das Interview mit Ahado daraufhin in das Nachbarland Dschibuti.

Das Filmen in Somalia übernahm Yusuf Guul. Monatelang lebte er unter Piraten, begleitete sie mit einer Handkamera in ihr Lager an der Küste und auf ein gekapertes Schiff. Viele Szenen des Films sind ungefilterte Bilder aus der somalischen Wirklichkeit – und vor allem: Sie zeigen mit Ahado einen der Entführer der „Hansa Stavanger“. Andy Wolff hatte als bislang einziger westlicher Berichterstatter Kontakt zu der Gruppe – wesentliche Quelle für die Rekonstruktion der Geschehnisse an Bord des gekaperten Schiffs in diesem Heft.

Dem Film gelingt das Kunststück, die Menschen hinter ihren Rollen zu zeigen. Der Kapitän und sein Pirat: Wolff schont beide nicht, aber ebenso wenig verurteilt er sie. 2012 wurde sein Werk auf dem Internationalen Leipziger Festival für Dokumentar- und Animationsfilm erstmals gezeigt und vom Publikum bejubelt. Seit der Premiere ist es mehrfach ausgezeichnet worden.



Der Münchener Dokumentarfilmer Andy Wolff

seinen Erfahrungsbericht „A New Voyage Round the World“, in dem er unter anderem von seinen Fahrten als Bukanier berichtet. Dampfers vielfach gelesene Erinnerungen sind eine der wenigen Quellen aus erster Hand, in denen das Geschäft der Piraterie detailliert und zuverlässig geschildert wird.

UM 1700

Über immer mehr Piratenschiffen weht der „Jolly Roger“, eine Flagge, die auf schwarzem Grund Symbole von Tod, Gewalt und Vergänglichkeit zeigt, etwa Totenköpfe, Knochen oder Säbel. Der Anblick dieses „piratischen Hoheitszeichens“ soll die Opfer der Seeräuber in Angst und Schrecken versetzen und sie so von jedem Widerstand abhalten.

1700

Ein in London erlassenes „Gesetz zur wirksamen Unterdrückung der Piraterie“ bestimmt, dass Seeräuber in den englischen Kolonien verurteilt werden können, also nicht mehr wie bisher ins Mutterland gebracht werden müssen. Die Regelung erleichtert den Kampf gegen die Kapitäne der „Piratenrunde“, über deren Raubzüge im Indischen Ozean sich vor allem die East India Company und der indische Großmogul zunehmend beschwert haben.

1701

23. Mai. Am Tilbury Point, einer Hinrichtungsstätte an der Londoner Themse, wird der Kapitän William Kidd ge-



»Der schwarze Seeteufel« handelt vom Sklavenhandel der Piraten, den es auch wirklich gegeben hat

hängt. Fünf Jahre zuvor hat sich der Seemann im Auftrag und mit Billigung hochgestellter englischer Politiker auf eine Fahrt in den Indischen Ozean begeben, wo er dortigen Seeräubern ihre Beute abjagen und die Piraterie eindämmen sollte. Doch schließlich wurde er selbst zum Seeräuber. Durch eine sensationsheischende Berichterstattung in der Zeit vor seinem Prozess wird der in Wirklichkeit eher unbedeutende Kidd zu einem der berühmtesten und berüchtigtesten Seeräuber aller Zeiten.

7. September.

Im Konflikt um die Nachfolge des im Vorjahr kinderlos verstorbenen spanischen Königs Karl II. schließen England, die Republik der Vereinigten Niederlande und der rö-

mischt-deutsche Kaiser aus dem Hause Habsburg eine Waffenallianz gegen Frankreich (nachdem ein Spross der dort herrschenden Bourbonen in Madrid zum König gekrönt worden ist). Im Verlauf des nun beginnenden „Spanischen Erbfolgekriegs“ stehen vor allem England und Frankreich massiv Schiffführer mit Kaperbriefen aus, die gegnerische Prisen einbringen sollen. Als mehrere Friedensschlüsse den Konflikt 1713/14 beenden, versuchen zahlreiche zuvor als Kaperfahrer eingesetzte Seeleute, der Arbeitslosigkeit zu entgehen, indem sie nun als Piraten auf privaten Beutefang gehen.

UM 1714

Die Bahamas-Insel New Providence entwickelt sich zu

einem zentralen Piratenstützpunkt. Der gut geschützte und leicht zu verteidigende Hafen der Insel bietet einer großen Zahl von Schiffen Platz. Zudem können die Meeresräuber von dem am Nordrand der Karibik gelegenen Bahamas-Archipel aus die Großen Antillen, die nordamerikanische Küste und die Seewege nach Europa schnell erreichen. Versuche englischer Beamter, die Kontrolle über die Insel zu erringen, scheitern zunächst an der militärischen Stärke der Piraten.

1717

Vor Cape Cod an der nordamerikanischen Küste sinkt der Piratensegler „Whydah“ in einem Sturm. Der Kapitän des Schiffs, Samuel Bellamy, und 143 seiner Männer ertrinken. Erst 1984

können die Überreste des Wracks und ein Teil der Beute gesichert werden: Taucher bergen 8400 Münzen, 17 Goldbarren sowie 6100 kleinere Goldstücke – und damit einen der größten Funde von Seeräuber-Diebesgut.

1718

Mai. Edward Teach, wegen seines gewaltigen Bartes „Blackbeard“ genannt, blockiert mit seinen vier Schiffen wochenlang den Hafen von Charleston in der englischen Kolonie South Carolina. Nach einigen Wochen erhält Blackbeard, der sein Image als furchterregender Schrecken der Meere bewusst kultiviert und so in der öffentlichen Wahrnehmung zum Urbild des Piraten wird, das geforderte Lösegeld.

Als er seine äußerst erfolgreichen Raubfahrten daraufhin fortsetzt, entschließt sich der Gouverneur von Virginia, mit Hilfe der Royal Navy einen Feldzug gegen den Piraten zu unternehmen. In einem Segefecht vor der Küste North Carolinas wird Blackbeard am 22. November 1718 tödlich verletzt. Wenige Wochen später stirbt auch sein früherer Kompagnon Stede Bonnett: Er endet in Charleston an einem Galgen des Gouverneurs von South Carolina.

Juli. Begleitet von mehreren englischen Kriegsschiffen, trifft der neu ernannte Gouverneur Woodes Rogers in New Providence ein. Der frühere Freibeuter soll die Piraterie auf den Bahamas bekämpfen, die sich zu einer ernsthaften Bedrohung für die englischen Handelsinteressen entwickelt hat.

Als ein Mittel dient Rogers neben seiner militärischen Stärke ein „Pardon“ der Krone: Allen Piraten, die sich bis zum 5. September 1718 freiwillig ergeben, wird eine Amnestie versprochen. Viele Seeräuber nehmen das Angebot an, manche werden angesichts hoher Kopfgelder gar zu Piratenjägern. Rogers gelingt es damit, die Macht der Raubfahrer in New Providence zu brechen.

1719

Die Besatzung eines Piratenschiffes wählt den erst kurz zuvor gewaltsam in den Seeräuberdienst gezwungenen Maat Bartholomew Roberts zu ihrem neuen Kapitän, wohl wegen dessen nautischen Kenntnissen. In den folgenden Jahren avanciert der Waliser mit zahlreichen Beutezügen im Golf von Guinea und anderen Teilen des Atlantik zum erfolgreichsten Piraten seiner Zeit: Roberts und seine Männer sollen mehr als 400 Schiffe aufgebracht haben.

Im Februar 1722 stellt ein Kriegsschiff der Royal Navy die Banditen vor der Küste Westafrikas. In dem anschließenden Segefecht kommt Roberts ums Leben. 52 seiner Männer verurteilt ein Gericht im größten Piratenprozess der Geschichte zum Tode, andere zu hohen Haftstrafen; 75 schwarze Gefangene werden als Sklaven verkauft. Dieser Schlag gegen

Roberts und seine Mannschaft leitet nach Einschätzung vieler Historiker das Ende des „Goldenen Zeitalters“ der Piraterie ein.

In den folgenden Jahren verfolgt die Royal Navy konsequent die wenigen weiterhin im atlantischen Raum operierenden Piraten. Nicht zuletzt durch zahlreiche Massenhinrichtungen können die staatlichen Autoritäten die Zahl der seeräuberischen Überfälle immer weiter reduzieren.

1720

In Spanish Town auf Jamaika beginnt ein Prozess gegen eine Gruppe von Piraten, der auch Mary Read und Anne Bonny angehören. In den Monaten zuvor sind die zwei Frauen in Männerkleidung mit dem Seeräuber Jack Rackham, genannt „Calico Jack“, gesegelt. Obwohl Rackham lediglich zur zweiten Garnitur der Piratenkapitäne seiner Zeit gehört, erregt der Prozess großes Aufsehen.

Die Todesurteile, die der Richter gegen Read und Bonny ausspricht, müssen ausgesetzt werden, als die Frauen dem Gericht mitteilen, dass sie beide schwanger sind. Sie bleiben inhaftiert; über das weitere Schicksal der berühmtesten Piratinnen aller Zeiten gibt es keine verbürgten Informationen.

1721

Dezember. Englische und portugiesische Schiffe greifen den wichtigsten Stützpunkt des indischen Piraten Kanhoji Angria an. Doch

die Attacke endet in einem Fiasko. Auch nach dem Tod ihres Anführers 1729 bleiben die Angria-Piraten eine stetige Bedrohung an der Küste Westindiens.

1724

In London veröffentlicht ein unbekannter Autor unter dem Pseudonym Captain Charles Johnson „A General History of the Robberies and Murders of the Most Notorious Pyrates“ („Eine umfassende Geschichte der Räubereien und Mordtaten der berüchtigtesten Piraten“). Der Verfasser erzählt auf mehreren Hundert Seiten die Biografien von Protagonisten des „Goldenen Zeitalters“ der Piraterie, etwa Blackbeard und Calico Jack. Dabei stützt er sich auf Augenzeugenberichte, fügt aber auch erfundene Passagen hinzu. Dennoch ist das Werk, das sich nach Erscheinen schnell zu einem Bestseller entwickelt, bis heute die wichtigste Quelle für die Geschichte der Piraterie in den Jahrzehnten um 1700.

1755

Ein Geschwader der East India Company erobert Sevendroog, die Hauptfestung der Angria-Piraten. Knapp ein Jahr später geht die Flotte der Piraten bei einer weiteren Attacke der Briten in Flammen auf. Fortan sind die einheimischen Seeräuber an Indiens Südwestküste keine Bedrohung für den englischen Handel mehr.

1776

23. März. In dem Krieg der 13 vormalig englischen Kolonien

in Nordamerika um ihre Unabhängigkeit von Großbritannien beschließt der amerikanische Kontinentalkongress, Kaperfahrer als strategisches Instrument der Kriegsführung einzusetzen: „Alle Schiffe, deren Take-lage, Ausrüstung und Handelsware Einwohnern Großbritanniens gehören“, dürfen straflos überfallen werden. Da die Amerikaner kaum über reguläre Seestreitkräfte verfügen, versprechen sich die Delegierten von der Förderung privater Beutefahrer einen Vorteil gegenüber den zur See überlegenen Briten.

Die amerikanische Regierung hält weit über den Unabhängigkeitskrieg hinaus an der Praxis der Kaperfahrt fest. Auch in weiteren Konflikten der folgenden

Jahrzehnte bedienen sich die USA privater Beutefahrer zur Schwächung des Gegners.

1805

13. Mai. Bei Derna im heutigen Libyen erringen Schiffe der US-Marine einen Sieg über die Flotte des Barbarenstaates Tripolis. Dessen Staatskasse wird seit geraumer Zeit auch mit Geld von Handelsnationen wie Großbritannien und den USA gefüllt: Für die sichere Passage ihrer Handelsschiffe zahlen sie große Beträge an die dortigen Herrscher. Als Tripolis das Schutzgeld erhöht, kommt es zum Krieg. Doch auch nach dem Sieg über Tripolis müssen die USA für Mittelmeerpassagen zahlen – an die Barbarenstaaten Alger, Tunis und Marokko.

1807

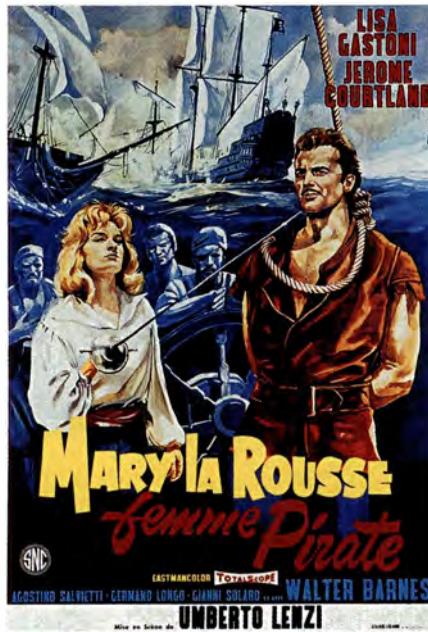
November. Nach dem Tod des chinesischen Piratenführers Zheng Yi übernimmt dessen Witwe Zheng Yisao das Kommando über die Seeräuberflotte, die ihr Mann zuvor befehligt hat. Gemeinsam mit ihrem Partner Zhang Bao baut Zheng Yisao die aus mehreren Teilverbänden bestehende Streitmacht zur größten Piratenflotte aller Zeiten aus. Mit mindestens 1800 Schiffen und 70000 Mann Besatzung wird sie zur beherrschenden Macht im Südchinesischen Meer. Angesichts zunehmender staatlicher Repression nehmen Zheng Yisao und Zhang Bao jedoch 1810 ein Amnestieangebot des chinesischen Kaisers an. Innerhalb weniger Monate zerfällt ihre Flotte.

1809

Britische Marineeinheiten greifen den am Persischen Golf siedelnden arabischen Stamm der Qasimi an. Offiziell dient die Militär-expedition, ebenso wie eine weitere in den Jahren 1819/20, der Bekämpfung der Piraterie in der Region, doch tatsächlich geht es den Briten vor allem um die Durchsetzung imperialer Interessen. Ein 1820 geschlossener Vertrag mit den arabischen Scheich-tümern an der Golfküste sichert den Europäern großen Einfluss zu und markiert so den Beginn der Kolonialherrschaft des British Empire auf der Arabischen Halbinsel.

1815

8. Januar. Die USA, die seit 1812 gegen Großbritannien Krieg führen, erringen in der Schlacht von New Orleans einen wichtigen Sieg – auch dank der Unterstützung des französischen Piraten Jean Lafitte und seiner Männer. Zwar gewährt US-Präsident James Madison dem Seeräuber zum Dank eine Amnestie für seine früheren Verbrechen, doch entscheidet sich Lafitte dafür, weiterhin als Pirat aktiv zu sein. Im Auftrag der für ihre Unabhängigkeit kämpfenden lateinamerikanischen Staaten kapern seine Männer nun vor allem spanische Schiffe. Als Piraten 1820 jedoch ein amerikanisches Handelsschiff ausrauben, zerstört die US-Marine den Stützpunkt der Seeräuber auf der texanischen Insel Galveston und beendet so wahr-



Das Vorbild für diesen Film von 1961 ist authentisch: die englische Piratin Mary Read

scheinlich Lafittes Karriere als Pirat.

1830

Jul. Eine französische Kriegsflotte nimmt Algier ein, eine Hochburg der Barbaren. Damit beginnt die französische Kolonialherrschaft in Nordafrika – und endet zugleich die von den Barbarenstaaten ausgehende Bedrohung.

1832

Im spanischen Cádiz wird der Portugiese Benito de Soto hingerichtet. Mit ihm stirbt einer der letzten Piraten, die den Atlantik befahren haben. Die Seeräuber in den Gewässern zwischen Europa und Amerika nähert sich ihrem Ende.

1849

An der Küste der Insel Borneo gelingt es einem Kontingent britischer Kriegsschiffe, eine Flotte einheimischer Piraten einzukesseln, die zuvor Siedlungen geplündert und Hunderte Bewohner ermordet hatten. Mehr als 500 Seeräuber kommen bei der Schlacht ums Leben. Vor allem dank des Einsatzes von Dampfschiffen können Großbritannien und die anderen Kolonialmächte nun vielerorts Siege über einheimische Piraten erringen, sodass der privat betriebene Seeraub in den nächsten Jahrzehnten nahezu von allen Ozeanen verschwinden wird – für mehr als ein Jahrhundert.

1856

16. April. Vertreter sieben europäischer Nationen unterzeichnen eine Deklaration, die die Kaperei, also

die private Beutefahrt mit staatlicher Genehmigung, als Mittel der Kriegsführung abschafft.

Allerdings haben sich die Teilnehmer nicht darauf verständigen können, die Plünderung von Handelsschiffen durch offizielle Marineeinheiten in Zeiten des Krieges generell zu untersagen: Offizielle Marinestreitkräfte dürfen auch weiterhin zivile Frachter des Gegners aufbringen.

Innerhalb weniger Monate schließen sich 40 weitere Staaten der Erklärung an – nicht jedoch die USA, weil die Deklaration Überfälle auf Handelsfrachter nicht ächtet.

1861

20. April. Jefferson Davis, Präsident der Konföderierten Staaten von Amerika, fordert private Schiffsführer dazu auf, als Kaperfahrer den Kampf der Südstaaten zu unterstützen, die sich kurz zuvor von den USA abgespalten haben.

In den ersten Wochen des am 12. April begonnenen Amerikanischen Bürgerkriegs können die konföderierten Kaperfahrer zahlreiche Schiffe des Nordens aufbringen, doch mit der Eroberung ihres wichtigsten Stützpunktes durch die Unionstaaten nimmt ihre Bedeutung schnell ab.

1881

Der schottische Schriftsteller Robert Louis Stevenson veröffentlicht den Abenteuerroman „Die Schatzinsel“. Die Geschichte über die Suche nach einem Seeräuberschatz wird ein Welterfolg,

denn Stevenson verwendet Versatzstücke späterer Piratenromane: Skelette, Papageien und Charaktere wie der einbeinige Long John Silver, der fortan die Vorstellung vieler Menschen von einem typischen Piraten prägt. Stevenson hat sich unter anderem von der „General History“ des Captain Johnson inspirieren lassen.

1940

Im Auftrag der deutschen Admiralität sticht die „Atlantis“ zu einer Kaperfahrt in See, eines von mehreren zu Hilfskreuzern umgebauten Frachtschiffen. Wie schon im Ersten Weltkrieg setzen die Deutschen auch jetzt darauf, mit dem Einsatz der Hilfskreuzer den Seehandel der gegnerischen Staaten, vor allem Großbritanniens, zu schwächen. Das Vorgehen ist legal, weil es sich um offizielle Marineeinheiten handelt.

Die „Atlantis“ bleibt 622 Tage auf See und kann dabei 22 Schiffe mit insgesamt 146 000 Bruttoregistertonnen Schiffsraum aufbringen oder versenken; bis Kriegsende werden von der deutschen Marine mehr als 15 Millionen BRT versenkt, zumeist von U-Booten.

Die 1939 erlassene deutsche „Prisenordnung“ erlaubt es den Kapitänen der Hilfskreuzer, alle Handelschiffe mit kriegswichtigen Gütern für gegnerische Staaten zu entern, aber nur unter bestimmten Umständen zu versenken – etwa wenn es „unzweckmäßig oder unsicher“ ist,

sie in einen eigenen Hafen zu bringen. Doch schon wenige Wochen nach Kriegsbeginn ergeht aus Berlin der Befehl an die U-Boot-Kapitäne, „feindliche“ Handelschiffe ohne Warnung zu zerstören.

1980

Im Südchinesischen Meer und im Golf von Thailand kommt es vermehrt zu Angriffen thailändischer Fischer auf *boat people* – vietnamesische Flüchtlinge, die ihr Heimatland auf Booten verlassen haben. Die Überfälle sind ein erstes Anzeichen für die Entstehung der modernen Piraterie, die in den folgenden Jahrzehnten in verschiedenen Regionen der Weltmeere zu einer Bedrohung der Seeschifffahrt wird, etwa in der viel befahrenen Straße von Malakka, die die Malaiische Halbinsel von der Insel Sumatra trennt, oder an der westafrikanischen Küste vor Nigeria.

1982

10. Dezember. Das „Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen“ widmet sich in einigen Paragraphen der Piraterie. Die Vereinbarung definiert den Seeraub als „rechtswidrige Gewalttat oder Freiheitsberaubung oder Plünderei, welche die Besatzung oder die Fahrgäste eines privaten Schiffes zu privaten Zwecken begehen“ und verpflichtet die unterzeichnenden Nationen dazu, „in größtmöglichem Maße“ zusammenzuarbeiten, um die Piraterie auf hoher See zu bekämpfen.

1990

Im Golf von Thailand bringen Seeräuber den unter zypriotischer Flagge fahrenden Frachter „Martha“ in ihre Gewalt – die erste Entführung eines großen Schiffs im Zeitalter der modernen Piraterie. Anders als viele ihrer bis heute zahlreichen Nachahmer, die die Schiffsentführung zum wichtigsten piratischen Geschäftsmodell machen, versuchen die Kidnapper der „Martha“ jedoch nicht, für die Freigabe des Frachters ein Lösegeld zu erpressen. Vielmehr steuern sie das Schiff an einen Ort, an dem sie es in aller Ruhe entladen können.

2003

Das „International Maritime Bureau“ meldet 39 Piratenüberfälle vor der Küste Nigerias. Vor allem die Verschmutzung des Nigerdeltas durch die Rohölförderung treibt viele Fischer in die Piraterie. Zum Ziel werden in den folgenden Jahren immer häufiger Öltanker, deren Ladung die Seeräuber abpumpen und auf dem Schwarzmarkt verkaufen.

2004

Die Regierungen von Singapur, Indonesien und Malaysia einigen sich auf gemeinsame bewaffnete Patrouillen in der Straße von Malakka. 2008 schließt sich Thailand dem Abkommen an. Dank der Kontrollen geht die Zahl der Überfälle in der Meeresstraße schon bald zurück. 2010 werden nur zwei Vorfälle gemeldet. Meist greifen die Piraten in Booten an und

zwingen die Besatzung zur Herausgabe von Bargeld und Wertgegenständen.

2008

10. November. Die Europäische Union beschließt die erste maritime Mission ihrer Geschichte und vereinbart die Entsendung von Kriegsschiffen in den Indischen Ozean. Die „Operation Atalanta“ soll die Piraterie vor den Küsten Somalias eindämmen, denn seit dem Sturz des korrumpten Regimes Siad Barres 1991 und dem anschließenden Bürgerkrieg haben sich die Gewässer um das Horn von Afrika zum weltweit gefährlichsten Gebiet für die Seefahrt entwickelt. Immer wieder entführen somalische Piraten Schiffe im Golf von Aden oder entlang der Ostküste des Landes.

Die Bemühungen der EU und anderer Organisationen haben 2011 Erfolg: Erstmals seit 1991 gehen die Entführungen in der Region deutlich zurück.

Doch gleichzeitig nimmt die seeräuberische Tätigkeit in anderen Teilen der Welt zu, so im Südchinesischen Meer, in den indonesischen Gewässern und vor den Küsten Süd- und Westafrikas. Die Piraterie, so scheint es, wird die Menschheit auch weiterhin beschäftigen. Und so ist wohl nur eines sicher: Es wird so lange Raubfahrer geben, wie der Wohlstand unter den Nationen ungleich verteilt ist. □

Andreas Sedlmair, 48, ist Verifikationsredakteur im Team von GEOPOCHE.

PANORAMA einer SUPERMACHT



Immer wieder gibt es in der Geschichte mächtige Staaten, deren Einfluss weit über die eigenen Grenzen hinausreicht. Doch es ist wohl historisch einzigartig, dass der politische, ökonomische und kulturelle Einfluss einer Nation den ganzen Erdball prägt – so wie der der USA im 20. Jahrhundert.

Die zweite Ausgabe von *GEO EPOCHE PANORAMA* widmet sich diesem „Amerikanischen Jahrhundert“ zwischen 1898 und 2001 und zeichnet in Fotos die Geschichte der USA in diesem Zeitraum nach. Die Bilder werden ergänzt um fünf Textessays, die den Aufstieg der USA zu einer Supermacht beschreiben.

Hier laden wir Sie ein zu einer Leseprobe.

Herzlich Ihr

Michael Sauter

GEO EPOCHE PANORAMA

GESCHICHTE IN BILDERN

USA

GEO EPOCHE PANORAMA



Das Amerikanische Jahrhundert 1898–2001

Die Geschichte der Supermacht USA
in historischen Fotos

Wie die Vereinigten Staaten von Amerika
zum einflussreichsten Land unseres Planeten wurden

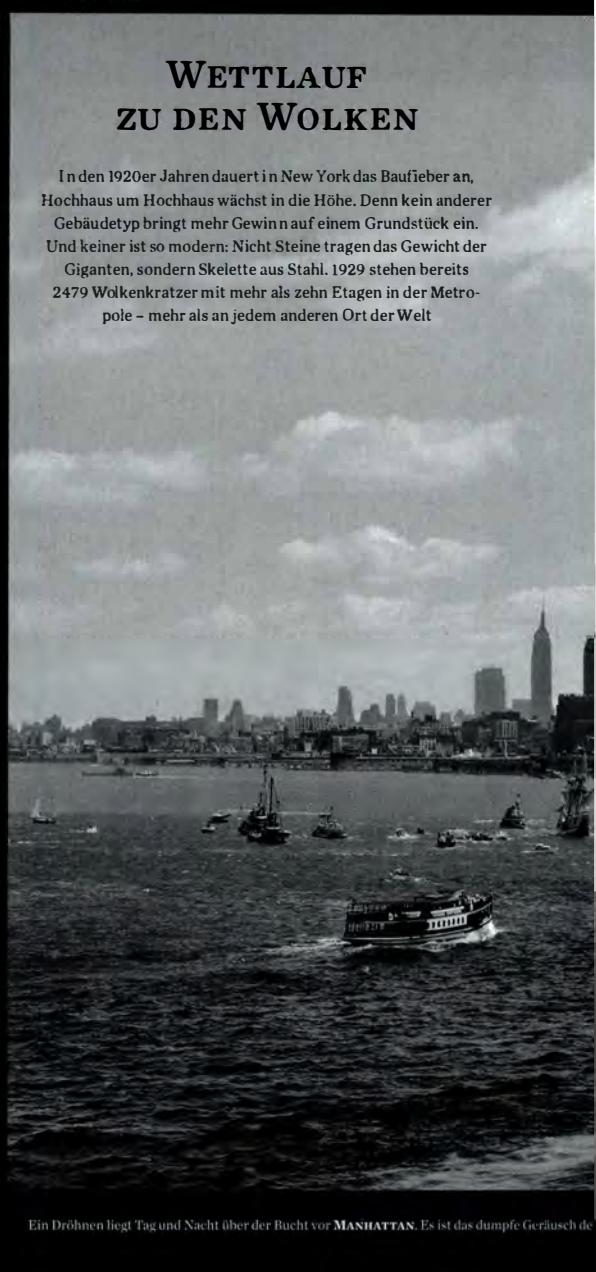
1920-1941

EIN RIESE ERWACHT

Ende des 19. Jahrhunderts beginnt in Amerika eine atemlose Zeit: Zahllose Einwanderer drängen auf den Kontinent, New York wuchert zu einer der größten Städte der Welt heran, Erfindungen wie das Fließband revolutionieren die Industrie. Denn keine Nation hat mehr menschliche und natürliche Ressourcen als die USA. GEOEPOCHE PANORAMA präsentiert die Fotos, die eine kommende Supermacht zeigen

WETTLAUF ZU DEN WOLKEN

In den 1920er Jahren dauert in New York das Baufieber an, Hochhaus um Hochhaus wächst in die Höhe. Denn kein anderer Gebäudetyp bringt mehr Gewinn auf einem Grundstück ein. Und keiner ist so modern: Nicht Steine tragen das Gewicht der Giganten, sondern Skelette aus Stahl. 1929 stehen bereits 2479 Wolkenkratzer mit mehr als zehn Etagen in der Metropole – mehr als an jedem anderen Ort der Welt



IM RAUSCH DES FORTSCHRITTS



Ein Dröhnen liegt Tag und Nacht über der Bucht vor MANHATTAN. Es ist das dumpfe Geräusch de

HERRSCHAFT DES HASSES





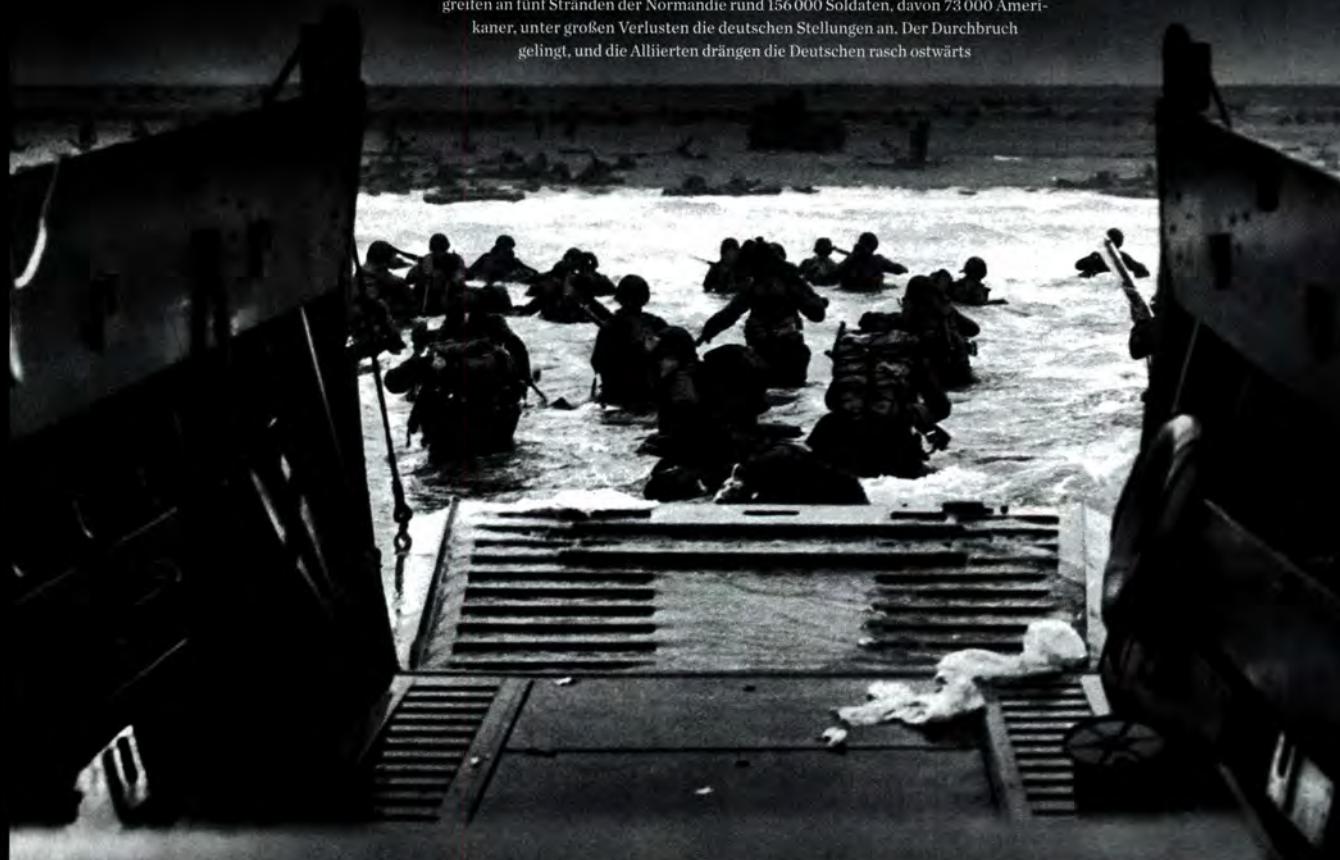
größten Metropole Amerikas: von mehr als sechs Millionen Menschen, von Autos, Fähren, Straßenbahnen und Zügen (das Luftschiff »Mayflower II« über New York)

GEO EPOCHE PANORAMA 35

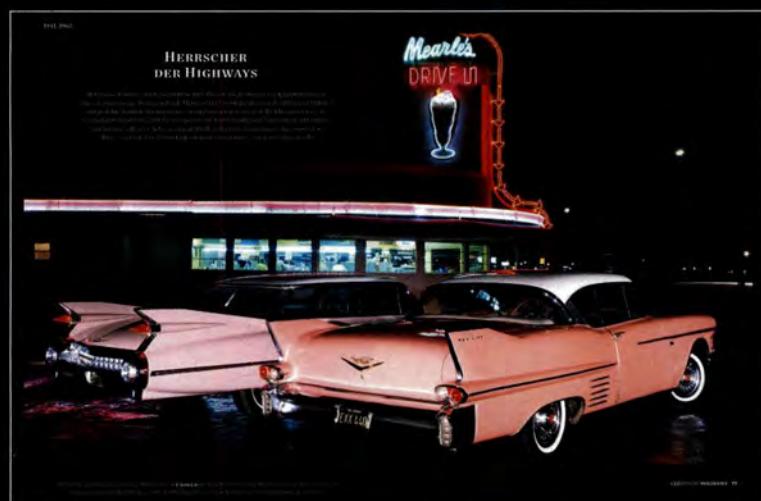


TAG DER ENTSCHEIDUNG

Ab Mai 1943 bereiten die USA und Großbritannien die Invasion Kontinentaleuropas vor. Ein Jahr lang wird geplant und trainiert, werden in Südgeland Truppen zusammengezogen, wird Kriegsgerät bereitgestellt. Am 6. Juni 1944 ist es so weit: Mehr als 4000 Landungsboote und 1200 Kriegsschiffe überqueren im Morgengrauen den Ärmelkanal. Unter dem Oberbefehl des US-Generals Dwight D. Eisenhower greifen an fünf Stränden der Normandie rund 156 000 Soldaten, davon 73 000 Amerikaner, unter großen Verlusten die deutschen Stellungen an. Der Durchbruch gelingt, und die Alliierten drängen die Deutschen rasch ostwärts



6. JUNI 1944, OMAHA BEACH, NORMANDIE: Amerikanische Soldaten waten unter starkem Beschuss durch hüfthohes Atlantikwasser auf die deutschen Stellungen zu. Die Landung findet auf insgesamt 80 Kilometer Breite statt. Gleichzeitig bringen Flugzeuge Truppen hinter die deutsche Verteidigungslinie. Am Abend sind die Alliierten an manchen Küstenabschnitten bereits mehrere Kilometer ins Landesinnere vorgedrungen





BILDER VON KRIEG UND FRIEDEN

Die zahlreichen Konflikte, in die die USA verwickelt werden, kosten große Opfer. Allein im Zweiten Weltkrieg fallen mehr als 400 000 GIs. Doch die Verluste schwächen das Land nicht. Im Gegenteil: Aus dem globalen Ringen gegen Nazi-Deutschland und Japan gehen die Vereinigten Staaten als weltwirtschaftlicher Hegemon hervor. Und in der anschließenden Ära des ökonomischen Booms können sich immer mehr Menschen immer mehr Konsumgüter leisten

A collage of five photographs illustrating the 'American Way of Life': 1. Surfers on a beach. 2. A family picnic in a park. 3. A campsite with a fire. 4. A New York City skyline with a bridge. 5. A small town in winter.

HÖHEPUNKT – UND ENDE EINER ÄRA

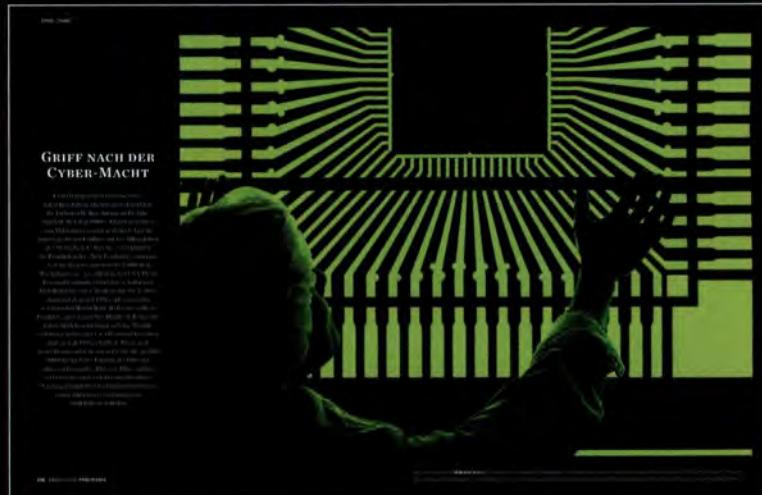
Als am 19. Juli 1969 Astronauten die »Stars and Stripes« auf dem Mond aufpflanzen, scheinen die USA im Zenit ihrer Macht zu stehen – die nun sogar über den Planeten hinausreicht. Die glänzende Pioniertat überstrahlt indessen nur für kurze Zeit innere Probleme, die die Supermacht schwächen. Doch trotz einer zerfallenden Infrastruktur, dramatischer sozialer Gegensätze und eines maroden Gesundheitssystems geben die USA auch im beginnenden Internetzeitalter den Takt der weltweiten technischen Entwicklung vor



TÖDLICHE LIEBE



106 GEO EPOCHE PANORAMA

GRIFF NACH DER
CYBER-MACHT

APOLLO 11



20. Juli 1969, 20.17.40 Uhr koordinierte Weltzeit:
Neil Armstrong und Edwin Aldrin landen mit der Fähre
»Eagle« sanft im Meer der Ruhe auf der Oberfläche
des Mondes. Schätzungsweise eine halbe Milliarde Menschen
schauen an den Fernsehgeräten zu, als die Männer der
Apollo-11-Mission erste Fußabdrücke im Staub hinterlassen.
Mehr als 21 Stunden bleiben die beiden Astronauten
auf dem Erdtrabanten, sammeln Proben, stellen Apparaturen
für Experimente auf, telefonieren mit Präsident
Richard Nixon und entfalten eine amerikanische Flagge:
als Zeichen dafür, dass die Supermacht USA das
Rennen zum Mond gewonnen hat

100 000 Dollar hat allein der Anzug gekostet, in dem Edwin Aldrin vor der **AMERIKANISCHEN FLAGGE** von
seinem Kollegen Neil Armstrong fotografiert wird. Die Kosten für das gesamte Apollo-Programm belaufen sich
auf rund 25 Milliarden Dollar. Im Hintergrund wirft die Landefähre »Eagle« einen langen Schatten



Die zweite Ausgabe von **GEO EPOCHE PANORAMA**
ist seit dem 21. August 2013 im Handel

GEOEPOCHE PANORAMA wird im Großformat gedruckt,
hat pro Ausgabe mindestens 132 Seiten Umfang und kostet
13,50 Euro (im Zwei-Jahres-Abonnement in Deutschland
48,60 Euro, GEOEPOCHE-Abonnenten erhalten 25 Prozent
Preisvorteil). Zu bestellen unter www.geoepochepanorama.de/abo. Bisher ist eine Ausgabe erschienen über »Deutschland zur Kaiserzeit • 1871-1918«. Das Heft kann nach-
bestellt werden unter www.geoshop.de





NEUES AUS DEM NORDEN

GEO Special reist durch Norwegen, das skandinavische Musterland schlechthin



Spitzenmäßige Landschaft: die Trolltunga im südlichen Norwegen

Zwischen Oslo und Tromsø hat wachsender Wohlstand die Menschen verwandelt, von Überlebens- in Lebenskünstler. Und er verwandelt ebenso die einst droge Hauptstadt, die gerade zu einer aufregenden Metropole wird. In seiner aktuellen Ausgabe widmet sich GEO Special den Veränderungen in Norwegen. Aber ebenso auch der beständig grandiosen Natur.

Autoren und Fotografen konzipierten die Idealroute durch Norwegen, sie lernten die jungen, wilden Protagonisten des Wandels in Oslo kennen, recherchierten an den Quellen des norwegischen Reichtums: Bohrinseln, Staueseen und Staatsfonds. Sie nahmen ein Jahr lang am Leben in einer

ganz und gar durchschnittlichen Gemeinde teil, deren alltägliches Dasein sie in aufwendigen Gruppenbildern dokumentierten, sie wanderten auf dem Olavsweg – und sie ergründeten eine der schönsten Möglichkeiten, im Land Urlaub zu machen: in einer Hütte fernab der Zivilisation.

Für noch mehr Vor-Ort-Gefühl erscheint GEO Special regelmäßig auch als digitale Ausgabe für das iPad, die alle Inhalte des Hefts zum Strahlen bringt – und immer ein deutliches Plus bietet: zusätzliche Fotos, 360°-Panorama, eine Vielzahl von Video- und Audio-Beiträgen, animierte Grafiken und Karten sowie noch mehr Reiseservice. Ein Fingertipp, und Sie sind am Fjord.

GEO Special Norwegen kostet 8,50 Euro, die digitale Ausgabe steht unter tinyurl.com/geospecial für 7,99 Euro zum Download bereit. Für Abonnenten gratis

Weitere Themen: Service, Tipps und Tricks – Auch mit kleinem Budget weit kommen • Umwege mit Aussicht – Die 18 neuen Landschaftsrouten Norwegens • Das Geheimnis von Norwegen bestem Stück – Was ist dran am »Schrei« von Edvard Munch?



WOLLEN SIE?

Der Vorteil der Willenskraft: in der aktuellen GEO-Ausgabe

Der Test ist berühmt geworden: Kindern wurde ein Marshmallow vorgesetzt. Dann wurden sie mit dem Versprechen im Raum zurückgelassen, sie erhielten die doppelte Menge Süßigkeiten, wenn sie sich 15 Minuten lang beherrschen könnten und das Marshmallow nicht anrührten. Dass ein Teil der Probanden der Verlockung nicht widerstehen konnte, andere so klug waren, auf die Belohnung zu warten, war zunächst nicht überraschend.

Auffällig aber: Jene, die Verzicht üben konnten, waren später die besseren Schüler. Auf diesem Test baut seither eine Reihe von Studien auf, in denen es um die Frage geht: Welche Lebensvorteile haben Willenskraft und Selbstbeherrschung generell? Wie schwierig ist es, sie zu entwickeln? Und wo sind deren Grenzen? Die September-Ausgabe von GEO berichtet über den gegenwärtigen Forschungsstand.

Ein weiteres Thema in diesem Heft: die überlebenden Kinder des Holocaust. Sie sind den Nazis entkommen, sie leben in Israel, sie haben sehr lange geschwiegen. Nun, in hohem Alter, öffnen sie sich. Konfrontieren sich selber noch einmal mit dem erlebten Schrecken, hinterlassen ihren fragenden Familien Erinnerungsbücher. Ein GEO-Team hat die anrührende Arbeit an diesen Büchern beobachtet.



Was bleibt
Achtzig Jahre nach dem Holocaust überlebt. Als Erwachsene ist auf diese geschwiegerte Geschichte zurückzublicken. Eine Frau, die erstaunlich gut daran verstanden hat, sich nicht aufzuhalten.



«KANN MANA NICHT GLAUEN» • Achtzig Jahre nach dem Holocaust überlebt. Als Erwachsene ist auf diese geschwiegerte Geschichte zurückzublicken. Eine Frau, die erstaunlich gut daran verstanden hat, sich nicht aufzuhalten.

Was geschah ihnen im Holocaust? Die Opfer erzählen nun

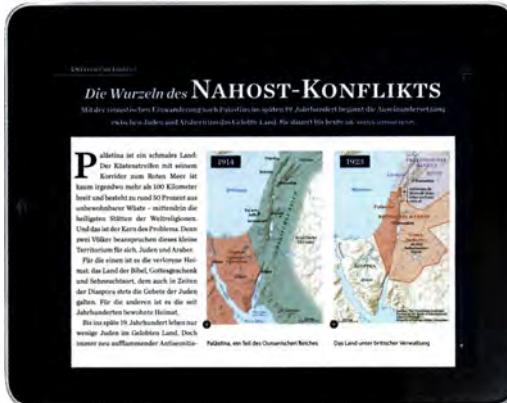
Die GEO-Ausgabe 09/2013 ist bis zum 19. September 2013 zum Preis von 6,60 Euro im Handel

Weitere Themen unter anderem: Die Baumeister – Tiere als Architekten • Achtung Geisterflieger – Was im Orbit alles umher-schwirrt • Berichte vom 15. »GEO-Tag der Artenvielfalt«



DIE GESCHICHTE DES JÜDISCHEN STAATES – DIGITAL ERZÄHLT

Noch mehr Bilder, noch mehr Geschichten, dazu umfangreiches Bonusmaterial: Seit Juni 2013 gibt es eine Ausgabe von **GEOEPOCHE** auch als App für das iPad



Ausführliche Bild-essays stellen in der digitalen Ausgabe von **GEOEPOCHE** unter anderem das Leben der Ultraorthodoxen und ihren Alltag im Israel von heute dar. Karten erläutern die geographischen Dimensionen des Nahost-Konflikts. Und Illustrationen zeigen Nahaufnahmen des antiken Jerusalem zur Zeit Jesu

Die erste – und bislang einzige – App von **GEOEPOCHE** ist im Juni 2013 erschienen und zeichnet, parallel zur gedruckten Ausgabe, die Geschichte eines geliebten und gehassten und stets heftig umkämpften Landes nach: Israel.

Sie erzählt von der jüdischen Neubesiedlung Palästinas seit Ende des 19. Jahrhunderts. Schildert den Alltag im Kibbuz und in Jerusalem, der heiligen Stadt dreier Religionen. Durchleuchtet den Mythos Mossad und die undurchsichtigen Machtkämpfe zwischen Hamas und PLO. Stellt den Wahn fanatischer Siedler vor sowie die mutigen,

immer wieder fruchtlosen Bemühungen, endlich Frieden zu finden zwischen Juden und Arabern.

Die digitale Ausgabe bietet alle Inhalte des gedruckten Heftes sowie als Bonus ein Interview mit einer Historikerin zur Lage und Zukunft des Judentaates sowie mehrere schon früher publizierte Beiträge zur Geschichte des Judentums – eine Spurensuche nach den Ursprüngen dieser ältesten der drei großen monotheistischen Religionen.

Viele Beiträge können sich die Nutzer der App auch vorlesen lassen, so werden die Reportagen zum Hörbuch. Zudem dokumentieren mehrere Videobeiträge

der Veteranen-Organisation „Breaking the Silence“ den Alltag der israelischen Soldaten in den besetzten Gebieten.

Mit mehr als 100 zusätzlichen Fotos ist die App zudem optisch noch opulenter als das Heft. Sechs lange, kommentierte Bildessays öffnen den Blick auf eine Wirklichkeit jenseits der Nachrichtenbilder.

Die Entscheidung, ob **GEOEPOCHE** in Zukunft regelmäßig auch digital erscheint, fällt erst 2014.

Die GEOEPOCHE-App »Die Geschichte Israels« kostet 8,99 Euro und ist im App-Store von Apple erhältlich (www.apple.de/itunes)

Weitere Informationen: www.geo-epoch.de/app

ALEXANDER DER GROSSE



Der junge makedonische König Alexander begibt sich 334 v. Chr. auf einen beispiellosen Feldzug – und wird zum Herrscher eines Weltreichs (Mosaik aus dem 2. Jahrhundert v. Chr.)

Indien, 326 v. Chr.: Nahe dem Ende der Welt wankt schließlich auch der Halbgott. Tausende Kilometer sind die Truppen unter Alexander dem Großen durch die Weiten Asiens gezogen. Haben in den Jahren zuvor scheinbar übermächtige Feinde besiegt, ein Weltreich unterworfen, Gebirge und Wüsten überwunden und Gebiete durchmessen, die noch kein Europäer zuvor betreten hat. Sie haben, vor Kurzem erst, ein Heer voll gewaltiger Kampfelefanten niedergegrenzt. Aber nun, nach 70 Tagen ununterbrochenem Regen, zähstem Morast, gefährlichen Tieren, vor allem aber nach der zermürbenden vergeblichen Suche nach den Ufern des Weltozeans, der irgendwo hier im Osten die Erde begrenzen soll, verweigern sie ihrem Feldherrn die Gefolgschaft. Sie meutern. Und Alexander, der sich fast schon ebenbürtig wähnt mit der von ihm verehrten Gottheit Dionysos, dem alles zu gelingen scheint, muss aufgeben. Nun beginnt der Rückweg nach Westen, Alexanders Marsch geht seinem Ende entgegen.

Und dennoch: Der Feldzug des jungen makedonischen Königs ist einer der größten und folgenreichsten Eroberungszüge der Geschichte. Eine gewaltige, alle damals bekannten Dimensionen und Vorstellungen sprengende, weltumstürzende Expedition, die insgesamt zehn Jahre währt und etwa 25 000 Kilometer Fußmarsch umfasst.

Der Vater schon, Philipp II., legt das Fundament für Alexanders Taten. Er

formt aus Makedonien, einem kleinen, rauen, bäuerlichen Stammesreich am nördlichen Rand der griechischen Welt, die Vormacht in Hellas, macht das makedonische Militär zur schlagkräftigen Truppe. Alexander, hochgebildet und zum Krieger gedrillt, führt diese Streitmacht, nachdem er 336 v. Chr. mit nur 20 Jahren König geworden ist, gegen das persische Imperium, den größten Gegner jener Zeit. Und gewinnt gegen alle Wahrscheinlichkeit: In mehreren Schlachten, darunter dem legendären Gefecht bei Issos 333 v. Chr., unterwirft Alexander – schnell, risikobereit, taktisch genial, aber auch gnadenlos brutal – die Perser, lässt sich zum König Asiens ausrufen, zieht in die Weltmetropole Babylon ein. Doch Ehrgeiz und Neugier treiben ihn weiter, die ganze bekannte Welt zu beherrschen. Bald gebietet er über ein Reich, das sich von Ägypten bis nördlich des Hindukusch, von Makedonien bis nach Indien erstreckt. Ein Reich, in dem er mit neu gegründeten Städten die griechische Zivilisation verbreiten will, in dem Sieger und Besiegte gemeinsam regieren sollen.

Nach seinem rätselhaften frühen Tod im Jahr 323 v. Chr. zerburst dieses Imperium im Streit seiner Nachfolger – und trotzdem prägt Alexanders beispiellose militärische und kulturelle Expansion ein ganzes Zeitalter, den Hellenismus.

Die neue Ausgabe von **GEO EPOCHÉ**: über den bedeutendsten Eroberer der Geschichte.

Surrealismus

Aufstand gegen die Vernunft

Eine Revolution erschüttert Paris in den 1920er Jahren – kein Volksaufstand, sondern eine Umwälzung des Geistes. Eine verschworene Gruppe junger Künstler widersetzt sich der Zensur des Verstandes und stößt in neue Welten vor: in das Reich des Unbewussten.

Angeführt vom Dichter André Breton, experimentieren sie mit Hypnose und willkürlicher Malerei, um so ihrer Psyche alle Geheimnisse zu entlocken und eine „höhere Wirklichkeit“ zu erschaffen: den Surrealismus.

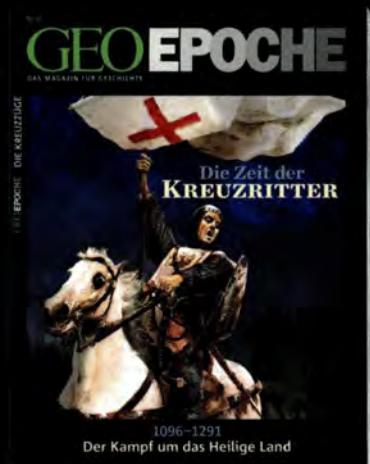
In ihren Werken verschmelzen Vernunft und Wahn, Traum und Realität, Fantasie und Wahrnehmung: Max Ernst malt Monstren, Joan Miró ersinnt filigrane Rätsel, und René Magritte bildet das Unmögliche so präzise ab, als sei es real. Doch bald schon überstrahlt ein Mann sie alle: Salvador Dalí.

Er führt die Bewegung zu Weltruhm – und zerstört sie in den Augen seiner Gefährten zugleich.



Die nächste Ausgabe von
GEO EPOCHÉ
erscheint am
16. Oktober 2013

Die nächste Ausgabe von
GEO EPOCHÉ EDITION
erscheint am
16. Oktober 2013



Alle
Titel auch
mit DVD
erhältlich

Geschichte erleben mit GEO EPOCHE

Jetzt im **ausgesuchten Buch- und Zeitschriftenhandel**. Oder bestellen Sie direkt im GEO Shop unter Tel. 040/5555 89 90 oder Fax 01805/86 18-002*. Natürlich auch im Internet unter www.geoshop.de.

Weitere Produkte im Internet unter www.geoshop.de

GEO EPOCHE