

SPECIAL



NATIONAL
GEOGRAPHIC

SPECIAL

**PIRATEN
DER KARIBIK**

Spurensuche:
Jack Sparrows
Vorbilder

Piraten

**Gesetzlose oder Pioniere?
Wie Seeräuber wirklich lebten.**

Kapern im
Auftrag Ihrer
Majestät:
Die legendären
Sea Dogs

4/2021 DEUTSCHLAND € 9,80 • ÖSTERREICH € 11,30 • SCHWEIZ CHF 15,70
BENELUX € 11,70 • ITALIEN € 12,90 • SPANIEN € 12,90



4 106545 803805

C4



Leinen los für Ihren Piratenurlaub!

Machen Sie die sieben Weltmeere unsicher
mit einem gemieteten Boot

- ✓ +40.000 Boote verfügbar
- ✓ Die besten Preise
- ✓ Schnell und einfach buchen
- ✓ Mit oder ohne Skipper



4.75/5 Sterne

Mehr als 100.000 zufriedene Kunden

www.clickandboat.com



PIRATEN

Schiffswracks, Eroberungszüge
und ein unsterbliches Vermächtnis

Jamie L. H. Goodall

 NATIONAL
GEOGRAPHIC





INHALT

EINFÜHRUNG:
DER URSPRUNG DER PIRATERIE 6

KAPITEL 1

PIRATEN DES ATLANTIKS

8

KAPITEL 2

PIRATENREICHE

22

KAPITEL 3

PIRATEN DER ÖSTLICHEN HEMISPHERE

56

GALERIE

MYTHEN UND LEGENDEN

78

IMPRESSUM UND BILDNACHWEISE 98

Vorige Seite: Die Münzen wurden aus dem Wrack der *Whydah Gally* geborgen, mit der Black Sam Bellamy den größten bekannten Piratenschatz aller Zeiten beförderte.
Links: Schiffbrüche gab es an gefährlichen Küsten häufig.

DER URSPRUNG DER PIRATERIE

Wenn wir an Piraten denken, stellen wir uns meist die legendären Haudegen vor, die im 17. und 18. Jahrhundert, dem „Goldenen Zeitalter der Piraterie“, ihr Unwesen trieben. Doch die Seeräuberei existiert, seit der Mensch die Meere befährt. Der Begriff „Pirat“ leitet sich vom altgriechischen *peiráomai* ab, was so viel heißt wie „Versuch“ – nämlich der Versuch zu stehlen. Später entwickelten sich daraus das griechische *peiratēs* und das lateinische *pirata*.

Die ersten Fälle von Piraterie wurden in der Ägäis und auf dem Mittelmeer im 14. Jahrhundert v. Chr. dokumentiert. Eine Inschrift des ägyptischen Pharaos Amenhotep III. (reg. ca. 1390–1353 v. Chr.) beschreibt die Errichtung von Verteidigungsanlagen gegen Handelsräuber entlang des Nildeltas. Dass die Piraterie sich derart früh in der Region ausbreiten konnte, lässt sich unter anderem darauf zurückführen, dass die Geografie nur begrenzt Landwirtschaft zuließ. An den Küsten verlegten sich die Menschen eher auf den Seehandel mit Fisch, Meeresfrüchten, Algen, Salz und anderer Nahrung. Da Schiffe damals keine weiten Entfernungen auf dem offenen Meer zurücklegten, beschränkte sich der Handel auf die Küstenlinie sowie wenige schiffbare Routen. Den Mittelmeerräu-



Im Tempel von Ramses III. im altägyptischen Ort Tahut, heute Medinet Habu, befindet sich ein Relief, das die Kapitulation von Gefangenen der „Seevölker“ darstellt.



bern kam das zupass. Noch dazu boten ihnen die zerklüfteten Küsten mit zahllosen Buchten ideale Verstecke, in denen sie den Handelsschiffen auflauerten.

Vom Libanon über Griechenland und Ägypten bis nach Rom raubten Piraten bis zum 5. Jahrhundert v. Chr. relativ unbehelligt Handelsschiffe aus. In einem Briefwechsel machen der ägyptische Pharao Echnaton (reg. ca. 1353–1336 v. Chr.) und der König von Alašija (dem heutigen Zypern) ihrem Missmut über die Lukka und die Scherden, zwei prominente Piratenbanden, Luft. Und im Totentempel von Ramses III. (ca. 1221–1156 v. Chr.) in Medinet Habu finden sich Beschreibungen von Ägyptens Kampf gegen die „Seevölker“. Dabei könnte es sich um eine lose Piratenkonföderation im 13. und 12. Jahrhundert v. Chr. gehandelt haben.

Auch die Griechen in Athen, Korinth und Rhodos sahen sich mit der Bedrohung aus dem Mittelmeerraum konfrontiert. Sie versuchten im 5. und 4. Jahrhundert v. Chr., die Piraten mit einer mächtigen Marine zu besiegen. Meist jedoch setzte Griechenland auf weniger kostspielige Mittel, etwa Allianzen und Marineaußenposten. Erst mit dem Aufstieg des Römischen Reiches folgten konzentrierte Aktionen zur Bekämpfung der Raubzüge. Nachdem Piraten im Jahr 67 v. Chr. im römischen Hafen Ostia geplündert hatten, ermächtigte ein Gesetz General Pompeius Magnus (106–48 v. Chr.) dazu, mit aller Härte gegen die Piratenplage vorzugehen. Später begann mit der Herrschaft von Kaiser Augustus (63 v. Chr.–14 n. Chr.) eine Zeit des Friedens, die „Pax Romana“, die der Seeräuberei zusetzte. Ganz niedergeschlagen aber wurden die Piraten nie. Tatsächlich ziehen ihre Erben seit 2000 Jahren weiter über die Weltmeere.

Diese künstlerische Darstellung zeigt den Sieg des römischen Generals Pompeius Magnus über die Kilikischen Seeräuber.



PIRATEN DES ATLANTIKS

Die Piraten der Karibik sind bis heute berühmt-berüchtigt. Mit ihren Schiffen machten sie vor den Küsten Nord- und Südamerikas sowie Westafrikas die Gewässer unsicher. Diese Hochphase im Atlantischen Ozean gilt weithin als das „Goldene Zeitalter der Piraterie“. Besonders in den Jahren 1650 bis 1730 kam es zu großen Raubzügen legendärer Seeräuber – von Black Sam Bellamy über Blackbeard und Stede Bonnet bis zu Anne Bonny und Mary Read.



Links: „The Capture of the Pirate Blackbeard, 1718“ von Jean-Léon Gérôme. *Oben:* Handgranaten wie die hier abgebildeten setzten Piraten ein, um die Schiffe ihrer Feinde manövrierunfähig zu machen.

IM AUFTRAG IHRER MAJESTÄT

Die Zusammenarbeit von Staaten mit Seeräubern besitzt eine lange, häufig zwiespältige Tradition. Bestes Beispiel dafür sind die „Sea Dogs“: Im 16. Jahrhundert waren Piratenschiffe im Auftrag der englischen Königin Elizabeth I. (1533–1603) unterwegs. Die Freibeuter sollten die englische Marine verstärken und beim Ausbau der atlantischen Machtsphäre Englands helfen. Dafür griffen die Kaperer bevorzugt Flotten unter spanischer Flagge an.

Unten: Dieses astronomische Kompendium soll aus dem Besitz von Sir Francis Drake stammen. Zu dem wissenschaftlichen Instrument aus dem 16. Jahrhundert gehören ein Kompass und ein Kalender.

Rechts: Detail aus dem Ölgemälde „Die Verteidigung von Cádiz gegen die Engländer“ von Francisco de Zurbarán (1634).

Die sogenannten Sea Dogs operierten als Kaperer im Auftrag der englischen Königin. Zwei Merkmale unterschieden Sea Dogs und Kaperer von „gewöhnlichen“ Piraten: ihr Ansehen und ein Kaperbrief. Letzterer wurde von der Krone offiziell ausgestellt und machte das Plündern spanischer Schiffe nach englischem Recht legal. Im Krieg befanden sich England und Spanien zwar lange nicht. Aber England wollte den Spaniern die Weltherrschaft, vor allem die Vormachtstellung auf den Weltmeeren, streitig machen.

Aus Sicht der Engländer war ein offizieller Kaperbrief nicht einmal unbedingt erforderlich. Ihre Bemühungen, das Piratenwesen während des Elisabethanischen Zeitalters zu regulieren, fielen allenfalls halbherzig aus. Solange Angriffe auf fremde Schiffe stattfanden, sah die Krone hinterher gerne über einen fehlenden Kaperbrief hinweg. Für die Oberschicht und lokale Amtsträger in Südwestengland galt das genauso: Beamte, die mit der Überwachung der Piraterie betraut waren, ließen verdächtige Piraten regelmäßig frei oder nahmen die Gauner gar nicht erst fest. Vielen Engländern galten die Taten der Sea Dogs als patriotische Akte; als ein probates Mittel, um die protestantische Religion zu verbreiten und die expandierende Royal Navy zu unterstützen. Die Spanier hingegen betrachteten die Sea Dogs schlicht als Piraten – und behandelten Gefangene vor spanischen Gerichten auch so.



Piraten und ihre großzügigen Sponsoren

Jeder Schiffseigner konnte bei Königin Elizabeth I. eine Vollmacht beantragen oder sich von Investoren, Unternehmern und Teilhabern finanzieren lassen, um auf spanische Schiffe Jagd zu machen. Die Kapitäne, die zu Pirateriezwecken in See



SIR FRANCIS DRAKE



„Queen Elizabeth I Knighting Francis Drake“ von Fortunino Matania.

Sir Francis Drake wurde zwischen 1540 und 1543 als Sohn einer Bauernfamilie in der Stadt Tavistock in der englischen Grafschaft Devon geboren. Er arbeitete sich vom Schiffsjungen auf dem Schiff eines Nachbarn zu einem der berühmtesten Freibeuter und Entdecker Englands hoch. In seiner Jugend verbrachte Francis Drake viel Zeit mit seinen Verwandten John und William Hawkins, die als Sklavenhändler bekannt waren. Zugleich versuchten die Hawkins sich in der Piraterie, einer Fertigkeit, die Drake im Dienste von Königin Elisabeth I. (reg. 1558–1603) als einer ihrer sogenannten Sea Dogs noch nützlich werden sollte. Drake war ein derart erfolgreicher Freibeuter, dass die Spanier ihm den Spitznamen „El Draque“ (der Drache) verliehen. Königin Elisabeth war so zufrieden mit seinen Leistungen, dass sie den Piraten 1581 zum Ritter schlug. Am bekanntesten ist Drake vielleicht für seine Weltumsegelung in einer einzigen Expedition von 1577 bis 1580. Piraterie, Sklavenhandel und Entdeckungsreisen bestimmten sein Leben auf See. Drake starb 1596 an der Ruhr.

stachen, hatten häufig eine gute Ausbildung genossen, entstammten höheren Kreisen oder stiegen in diese auf, darunter Sir Francis Drake (ca. 1540–1596), Sir John Hawkins (1532–1595), Sir Martin Frobisher (ca. 1535–1594), Sir Walter Raleigh (ca. 1554–1618) und weitere berühmte Sea Dogs. Versehen mit Mut und wertvollen Kenntnissen in der Seefahrt, widmeten sich die Männer einer „gezielten Piraterie“: Sie operierten überall in der atlantischen Welt, besonders aber in den spanischen Kolonien der sogenannten Neuen Welt. Letztlich waren es die Spanier, die den Kaperfahrern den Spitznamen Sea Dogs verpassten. In ihren Augen waren die Piraten nichts Besseres als (sehr lästige) Köter, die ihrer Herrin, der englischen Königin, blind folgten.

Große Profite waren bei dieser Art „staatlich lizenzierter Piraterie“ nicht garantiert. Tatsächlich verdienten die Schiffsbesatzungen selten eine Heuer. Stattdessen erhielt jeder Mitstreiter einen Teil der „Prise“, also der Beute. Das System „Bezahlung gegen Beute“ bot allerdings auch den Anreiz, Schiffe unter jedweder Flagge – auch der eigenen und in Friedenszeiten – zu überfallen, was der Krone jeweils Gelgenheit gab, sich von den Kaperern zu distanzieren.

Wenn die Sea Dogs nicht direkt von Königin Elisabeth I. beauftragt waren, wurden ihre Fahrten oft von Dritten gesponsert. Trotzdem profitierte die Krone: Sie konnte sich von Freibeutern offiziell lossagen und gleichzeitig ihre nationalen Interessen stärken. Ein prominentes Beispiel für diese Taktik ist Thomas Whites Kaperfahrt an die nordafrikanische „Barbarküste“ im Jahr 1560. Entgegen den Anweisungen seines Geldgebers kaperte White im Alleingang zwei spanische Schatzschiffe mit Silber aus den amerikanischen Kolonien und brachte sie nach England.

Angesichts des äußerst hohen Ertrags aus dem Überfall sah die Londoner Obrigkeit über Whites fehlenden Kaperbrief und den eindeutigen Akt der Piraterie hinweg. Sowohl Whites Geldgeber als auch die Regierung machten lieber ihren Anspruch auf einen Teil der Beute geltend.

Die drei Kaperfahrten des John Hawkins

Spanische Schatzschiffe waren schwer bewaffnet und schwierig anzugreifen. Bald verlegten die Sea Dogs sich parallel auf schwächere Ziele. Dazu gehörten Kolonialhäfen wie Nombre de Dios (Panama), San Juan de Ulúa (Mexiko) und Cartagena (Kolumbien), von denen aus die Schätze verschifft wurden und mit denen man illegal Handel treiben konnte.

Als einer der Ersten ließ John Hawkins sich auf unerlaubten Handel ein. Spanien hatte seinen Kolonien offiziell den Handel mit anderen europäischen Mächten untersagt. Auf einer Reise im Frühjahr 1563, der ersten von insgesamt drei Reisen, erwarb Hawkins 300 versklavte Menschen aus Westafrika und brachte sie nach Hispaniola, wo er sie an einen örtlichen spanischen Armeeoffizier verkaufte. Wenngleich dieses Geschäft illegal war, beförderte der Deal Hawkins zum reichsten Mann im heimischen Plymouth. Königin Elizabeth I. war so angetan von dem Ergebnis, dass sie Hawkins' zweite Sklavenhandelsreise im Jahr 1564 finanzierte.

Die zweite Reise lief jedoch nicht ganz so glatt wie die erste. Hawkins wurde in Margarita (Venezuela) abgewiesen. Also verkaufte er die von ihm auf 400 bis 500 geschätzten Sklaven stattdessen in Borburata (Venezuela) und Riohacha (Kolumbien). Sicherheitshalber hatte er gedroht, die Städte dem Erdboden gleichzumachen, sollten ihre Einwohner sich seinem Angebot verweigern. Die Spanier legten bei Königin Elizabeth I. Beschwerde ein. Unbeeindruckt davon plante Hawkins für das Jahr 1567 eine dritte Reise, die jedoch verhängnisvoll enden sollte.

Zunächst stieß Hawkins bei den Westafrikanern, die er in die Sklaverei unterjochen wollte, auf erbitterten Widerstand. Deshalb konnte er nur einige Menschen in die spanischen Kolonien transportieren. Anschließend segelte er Richtung Florida, wurde aber im Hafen von Veracruz angegriffen, nachdem die Spanier vorgegeben hatten, ihm bei der Reparatur seiner in einem Sturm beschädigten Schiffe zu helfen. Die Spanier töteten englische Matrosen und verfolgten Hawkins, der zum Schluss mit nur zwei seiner einst sechs Schiffe nach Hause kehrte. Die Ereignisse waren der Beginn eines lange währenden Konflikts zwischen England und Spanien, der 1585 letztlich in den Englisch-Spanischen Krieg münden sollte.

Erfolge und Skandale von Seeräubern

Trotz aller Versuche der spanischen Krone, ihre Kolonialhäfen zu schützen, drangen die Engländer immer tiefer in spanisches Territorium vor. Francis Drake nahm die Spanier besonders ins Visier und griff ihre neuralgischen Punkte gezielt an. Im Jahr 1572 stach er in See, um die spanisch besetzte Stadt Nombre de Dios



Englische Sea Dogs, etwa der Pirat John Hawkins, kreuzten mit ihren Schiffen vor Karibikstränden wie dem hier abgebildeten an der kolumbianischen Küste.



Sir Francis Drake hatte 1586 in St. Augustine, Florida, das einst hölzerne Fort Castillo de San Marcos, das älteste der heutigen USA, eingenommen. Später errichteten die Spanier die Festung aus Steinen neu.

Die Überfälle gegen die Spanier setzten sich fort, bis England und Spanien Frieden schlossen. Der Englisch-Spanische Krieg (1585–1604) war beendet, doch die Sea Dogs agierten weiter.

(Panama) zu erobern. Hierher wurden die Silber- und Goldschätze aus Peru gebracht und von der spanischen Flotte abgeholt. Drake traf mit nur 73 Mann auf zwei kleinen Schiffen, der *Pascha* und der *Swan*, ein. Bei dem Versuch, die Stadt einzunehmen, wurde er im Gefecht mit einer örtlichen Miliz verwundet und musste sich zurückziehen. Ein Jahr lang blieb er in der Region. Er verbündete sich mit dem französischen Bukanier Guillaume Le Testu, um gemeinsam Gold und Silber im Wert von 20 000 Pfund aus einer Maultierkarawane zu erbeuten.

Drake führte die Schwächen der spanischen Verteidigung wiederholt vor, als er 1585 und 1586 mit einer Flotte aus sieben großen und 22 kleineren Schiffen durch die Westindischen Inseln segelte. Die Mannschaft plünderte Santiago (Kapverden) und eroberte eine der reichsten Städte der Karibik, Santo Domingo (Hispaniola), gefolgt von der Besetzung Cartagenas (Kolumbien). Schließlich zerstörte Drake St. Augustine in Florida, bevor er nach England zurückkehrte. Zusätzlich zu den Waren und dem Gold, das Drake von der Kaperfahrt mitbrachte, hatte er bei den Plünderungen über 135 000 Dukaten, goldene Handelsmünzen, erbeutet.

Im Jahr 1604 schlossen England und Spanien Frieden. Doch das Vermächtnis der Sea Dogs lebte weiter. Sir Richard Hawkins (ca. 1560–1622), der Sohn von Sir John Hawkins, schrieb 1606 in einem Brief an den britischen Kronrat: „Während



früher durch meine Bemühungen das Handeln mit Piraten unterbunden und Übeltäter bestraft wurden, hören die jetzt selbst zur Mittagszeit nicht damit auf, Handel zu treiben, da diejenigen, die die Autorität haben, entweder an dem Handel beteiligt sind oder mindestens ein Auge zudrücken.“ Indem Regierungsbeamte an den illegalen Machenschaften beteiligt wurden oder selbige stillschweigend akzeptierten, brauchte niemand ernsthaft eine Strafe zu befürchten.

Richard Hawkins derweil verschwieg geschickt seine eigene Verstrickung. Zwei Jahre nachdem der Piratensohn den freien Handel zwischen Seeräubern, Kaufleuten und Kolonisten beklagt hatte, kam heraus, dass er selbst an einem Piraterieskandal beteiligt war: Im Jahr 1608 reichte der normannische Händler Guillaume Bouillon Klage gegen Hawkins ein. Der Gerichtsfall ist ein bemerkenswertes Exempel für die Komplizenschaft von englischen Händlern und der Regierung mit den Piraten. Ähnliche Streitfälle waren nicht ungewöhnlich, vor allem nicht zwischen Franzosen und Engländern, und meist wurden sie durch den Staats- bzw. Kronrat in Paris oder London entschieden. Bouillon jedoch beschwerte sich, der berühmte Pirat Thomas Pin habe sein Schiff *Le François* auf dem Rückweg von einer Reise nach Lissabon vor der englischen Küste überfallen. Die Diebe hätten ihm Leben und Schiff gelassen, nicht aber seine Ware. Kurz darauf habe Bouillon erfahren, dass Pin die Beute im Hafen von Plymouth verhökert hatte.

In der Hoffnung, die Waren wiederzubekommen oder für den Verlust entschädigt zu werden, hatte Bouillon sich an Hawkins gewandt, der damals Vizeadmiral von Plymouth war. Hawkins ließ einen der Piraten festnehmen, zahlte aber kaum Entschädigung. Verärgert ließ Bouillon sich vom Londoner Rat bevollmächtigen, auch die übrigen Piraten festzunehmen. Der Normanne brachte einen Piraten und seinen Proviantmeister auf. Hawkins aber missachtete die Weisung des Rats und ließ Piraten und Hehler weiter unbehelligt anlegen, damit sie das verbliebene Diebesgut löschen und abtransportieren konnten. Aus Angst, seine Intrigen könnten auffliegen, nahm Hawkins einen der Piraten gefangen und ließ ihn stellvertretend exekutieren, wohl um den Anschein zu erwecken, der Gerechtigkeit werde Genüge getan.

In seinem Bericht stellte der Normanne Bouillon klar, dass sowohl Vizeadmiral Hawkins als auch der Bürgermeister von Plymouth sich „mit diesen üblen Absichten gemein“ gemacht hätten. Sie hätten die Güter „für den eigenen Gebrauch“ abgezweigt, „nachdem sie sich mit denen geeinigt hatten, die besagte Waren gekauft und versteckt hatten“. Nach Bouillons Aussage war den örtlichen Beamten nicht nur die eigene gefüllte Tasche wichtig, sondern auch die Gunst derjenigen, die sie in ihren Positionen halten konnten.



Ein Porträt von Sir Richard Hawkins aus dem 16. Jahrhundert.

PIRATEN DER ATLANTISCHEN WELT

Die Hafenstädte der kolonialen atlantischen Welt waren für die Entwicklung der regionalen und globalen Wirtschaft maßgeblich. Ihr eigenes Wachstum wiederum verdankten die Handelszentren auch der Piraterie. Vielerorts waren koloniale und imperiale Amtsträger in illegale Machenschaften verstrickt. Die Aufgabe der Kolonialbeamten, allen voran der Gouverneure, bestand darin, ein Gleichgewicht zwischen den Interessen herzustellen.

Die Wünsche der Nation und die persönlichen Belange der Beamten galt es in Einklang zu bringen mit den Bedürfnissen der Händler und der örtlichen Bevölkerung. Über ihre Teilhabe an Piratengeschäften erfüllten die Gouverneure ihre heikle Pflicht und schützten noch dazu die Interessen all derer, die viel Geld in die kolonialistische Unternehmung investierten.

Die Geschichte der Karibik erzählt vom ständigen Ringen zwischen imperialen und lokalen Auffassungen. In der gesamten Region wurden die aus damaliger Kolonialsicht vielversprechendsten wie auch grausamsten Herrschaftspraktiken

SIR HENRY MORGAN

Sir Henry Morgan wurde Mitte der 1630er-Jahre am Stadtrand von Cardiff in Wales als Sohn eines Bauern in bescheidenen Verhältnissen geboren, trat später jedoch in die ehrbare britische Armee ein. Den meisten Historikern zufolge schloss sich Morgan 1654 Oliver Cromwells Truppen unter General Robert Venables in Portsmouth (England) an, um sich einen Namen zu machen. Nach Ende seiner Dienstzeit begab sich Morgan nach Tortuga, bevor er sich in Jamaika niederließ. Dort erlangte er Berühmtheit als Freibeuter und plünderte Orte wie Portobelo (Panama) und Maracaibo (Venezuela). Ziel seines spektakulärsten Angriffs war die Stadt

Panamá la Vieja um das Jahr 1670, bei deren Zerstörung er ein Vermögen zwischen 140 000 und 400 000 Pesos erbeutete. Dank der Beute und seiner Hochzeit mit einer wohlhabenden Cousine um 1666 konnte Morgan drei Zuckerrohrplantagen auf Jamaika erwerben, die er mithilfe der Zwangsarbeit versklavter Menschen bewirtschaftete; bei seinem Tod lebten auf seinem Anwesen 131 Unfreie. Im November 1674 wurde Morgan zum Knight Bachelor ernannt und kehrte als Vizegouverneur nach Jamaika zurück. Bis zu seinem Tod im Jahr 1688 spielte Morgan eine wichtige Rolle in der jamaikanischen Politik.



ausprobiert. Örtliche Amtsträger und Händler bereicherten sich am transatlantischen Sklavenhandel. Sie forcierten illegale Wirtschaftszweige und eine Gelegenheitsökonomie auf den ihnen unterstellten Inseln. Nationale Handelsmonopole untersagten Geschäfte mit den Schiffen anderer Mächte oder erschufen eigene Handelshäfen zum Nachteil anderer Häfen und Siedlungen.

Die profitablen Allianzen der Piraten

Die Unterscheidung zwischen offiziell beauftragten Kaperfahrern und gesetzeslosen Piraten wandelte sich zusehends, als Allianzen sich verschoben, Verträge missachtet wurden und Kriege ausbrachen oder endeten. Britische Kolonialherren nahmen sich für ihren Umgang mit maritimen Raubzügen die Kooperation zwischen dem Empire und den Sea Dogs zum Vorbild. Wenngleich es den Sea Dogs auch um Territorialansprüche und nicht nur ums Geld gegangen war, hatte ihr Vorgehen immerhin zur Stärke und Reichweite des britischen Empires beigetragen und die Basis gebildet, auf der nachfolgende Generationen den transatlantischen Handel mit versklavten Menschen sowie Gütern betreiben konnten.

Im 17. Jahrhundert änderte das Empire seine Strategie. Künftig war nicht mehr die Krone für die Beziehungen zu den Piraten zuständig, sondern zunächst lokale Beamte und später die Kolonisten selbst. Dadurch entstanden informelle Netzwerke, die das Überleben der Inselkolonien in Zeiten von Kriegen und Fehlschlägen des Empires sicherten – mit harter Währung, Handelsgut und pseudomilitärischer Unterstützung bei Angriffen. Was für den einen ein Schmuggler oder Pirat war, galt dem anderen als rechtmäßiger Kaufmann.

Der zweite Englisch-Niederländische Krieg (1665–1667) führte zu einer Unterbrechung des karibisch-atlantischen Handels. Die Zwangspause hatte verhee-

Piraten fanden in der atlantischen Welt oft willige Absatzmärkte für ihr Raubgut. Der transatlantische Handel war entscheidend für den Erfolg der europäischen Kolonien.

Panamá la Vieja (Panama) war die erste europäische Siedlung am Pazifischen Ozean. Sir Henry Morgan griff die Stadt 1671 an und brannte sie bis auf die Grundmauern nieder.

rende Auswirkungen für Orte wie St. Christopher und Nevis auf den Kleinen Antillen. Colonel James Russell, der Gouverneur von Nevis, reichte bei König Karl II. (reg. 1660–1685) im Namen der Leitungsgremien der Inseln eine Bittschrift ein. Fast 5000 Männer, Frauen und Kinder der Nachbarinseln, schrieb er, hätten auf seinem Eiland Zuflucht gesucht, um den „grausamen Franzosen und den verdammten indischen Kannibalen“ zu entgehen. Nur wenige englische Kolonien in der Karibik seien während des Krieges mit Nahrung versorgt worden, sodass die Bevölkerung sich „von den Kräutern des Feldes, gekocht mit Salz“, ernähren müsse. Aus Verzweiflung hätten sich viele Menschen an die Piraten gewandt, um an Waren zu kommen, die sie zum Leben brauchten.

Örtliche Gouverneure tolerierten den Schwarzhandel von Piraten oder abtrünnigen Freibeutern in ihren Häfen, ließen zu, dass Schmuggler rechtmäßige Märkte umgingen, und tauschten mit verfeindeten Nationen Schmuggelware aus. So vermehrten sie nicht nur ihr eigenes Vermögen. Sie ermöglichten auch die Entstehung halboffizieller Netzwerke, die alle Klassenschranken aufhoben, indem sich in ihnen Regierungsbeamte mit Kriminellen zusammentaten. Beabsichtigt oder nicht, die Akzeptanz und aktive Beteiligung eines Gouverneurs an illegalen Machenschaften verlieh ihm eine gewisse Legitimation.



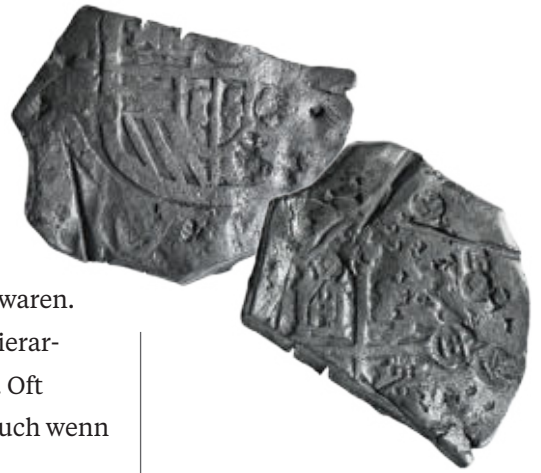
Die Vorteile der Komplizenschaft

Rechtswidrige Geschäftsbeziehungen waren eine gern gesehene Alternative zu den traditionellen Handels- und internationalen Netzwerken, in denen Auflagen wie etwa eine Dokumentation mitsamt Klarnamen, Frachtbriefe und die Zahlung von Steuern und Abgaben unumgänglich waren. Man mied so nicht nur das Gesetz, sondern ließ auch althergebrachte Hierarchien hinter sich und kam mit einer Vielzahl von Menschen zusammen. Oft statteten Gouverneure Schiffe speziell für den Handel mit Piraten aus, auch wenn sich so eine unrechtmäßige Aktion nicht immer nachweisen ließ.

Im Jahr 1684 reichten Bewohner und Kaufleute von mehreren Inseln wie St. Christopher und St. Croix Beschwerden gegen den Gouverneur von St. Thomas, einen Holländer namens Adolphus Esmit, ein und beschuldigten ihn der Beihilfe zur Piraterie. Nach Aussage von Edward Carty, einem Mitglied der Piratencrew von George Bond, bereitete Kapitän Bond sein Schiff für eine Piratenfahrt vor, und Gouverneur Esmit versorgte ihn mit Spieren, Segeln und Proviant. Esmit habe den Piraten seine Schaluppe und sein Lagerhaus für die erbeuteten Waren angeboten und ihnen unter der Hand Schutz angeboten. Bond habe Esmits Mitwirkung belegt, indem er Carty 60 Piaster zeigte, spanische Silbermünzen, die Gouverneur Esmit ihm zum Schiffskauf zur Verfügung gestellt habe. Esmits Hoffnung: Die Piraten würden ihre Beute mit ihm teilen und seine Insel schützen.

Die zwischen Kolonialgouverneuren und Piraten oder Schmugglern geknüpften Netzwerke trugen in der Tat dazu bei, dass der Handel in vielen Teilen des karibisch-atlantischen Raums deutlich hinzugewann. Als Beispiel dienen Edward Mansvelts Invasion von Grenada und Campeche (Mexiko) im Jahr 1663, die im Stillen von jamaikanischen Beamten unterstützt wurde, François L'Olonnais' Vorstoß am Lago de Maracaibo (Venezuela) auf Geheiß des Gouverneurs von Tortuga, Frederick Deschamps de la Place, sowie Henry Morgans aufsehenerregende Plünderung Panamas unter dem Schutz von Jamaikas Gouverneur Sir Thomas Modyford. Sie veranschaulichen das Ausmaß der unorthodoxen Beziehungen im Namen des kolonialen Wirtschaftswachstums. Und sie offenbaren, dass das Vorgehen den imperialen Zielen entsprach. Die pragmatische Übereinkunft verschaffte den an sich eher schwachen Karibikinseln Sklaven, Münzen, Güter und Schutz und füllte Lücken, die langjährige Kriege hinterlassen hatten.

Ein beliebtes Handelsgut, das die Piraten auf die Inseln brachten und das die ansässigen Händler wiederum exportierten oder selbst nutzten, war Blauholz. Aus dem kostbaren Blutholzbaum wurde ein Extrakt gewonnen, das sich mit verschiedenen Beizen kombinieren ließ, um schwarze, graue, marineblaue, purpurrote, violette und lavendelfarbene Färbemittel herzustellen. Die Farben ließen sich für unterschiedlichste Textilsorten verwenden, von feinem Leder bis zu Baumwolle, von Hartfasern bis zu Seide, von Wildleder bis zu Wolle. Englische Holzhändler hielten mit der Nachfrage kaum Schritt, weil der Großteil des Blau-



Diese Silbermünzen, die Prägungen chinesischer Kaufleute tragen, machen deutlich, wie weitreichend Spaniens wirtschaftlicher Einfluss war. Silber aus den lateinamerikanischen Kolonien war für die Spanier ein wichtiges Handelsgut.

Oft statteten Gouverneure Schiffe speziell für den Handel mit Piraten aus, auch wenn sich ihr Vorgehen nicht so einfach nachweisen ließ.

holzes auf spanischem Kolonialgebiet wuchs. Erst Mitte des 18. Jahrhunderts schaffte man Samen des Blutholzbaums auf die englischen Inseln. Danach dauerte es weitere Jahrzehnte, bis die Pflanzen zu ernten waren. In der Zwischenzeit beauftragten die Engländer häufig Piraten damit, das spanische Holz zu ergattern. In einem Brief aus dem Jahr 1672 monierte der englische Botschafter Richard Browne gegenüber Sir Joseph Williamson, einem Mitglied des Unter-

ANNE BONNY UND MARY READ



Auf diesem Kupferstich von ca. 1724 sind die Piratinnen Anne Bonny und Mary Read, wie Männer gekleidet, bereit zum Kampf.

Anne Bonny wurde in der Nähe von Cork in Irland als außereheliche Tochter eines Rechtsanwalts geboren. 1715 heiratete die für ihren „stürmischen und unerschrockenen Charakter“ berühmte junge Frau gegen die Wünsche ihres Vaters einen Matrosen. Mit ihrem Mann James zog sie nach Nassau auf der Insel New Providence, wo er Arbeit zu finden hoffte. Hier lernte sie Jack Rackham kennen, einen Piraten von üblem Ruf. Bald verliebte sich Rackham in die Irin und machte sie um 1718 ihrem Mann abspenstig. Bonny stimmte zu, als Pirat verkleidet mit Rackham zur See zu fahren.

Über Mary Reads frühes Leben ist kaum etwas bekannt. Wahrscheinlich kam sie um 1695 in England

zur Welt und wurde von ihrer alleinstehenden Mutter als Junge namens Mark aufgezogen. In Männerkleidern schloss Read sich Anfang 1720 der Besatzung von Rackham und Bonny an. Als Bonny ihrer Crewkollegin offenbarte, dass sie eine Frau war, gab Read ihre Identität ebenfalls preis. Ein Freibeuter namens Jonathan Barnet nahm die Piratenbande Ende 1720 gefangen. Alle Besatzungsmitglieder wurden zum Tod verurteilt, auch Bonny und Read. Doch beide waren schwanger, sodass der Gouverneur ihre Hinrichtung bis zur Geburt aussetzte. Berichten zufolge starb Read an einem Fieber im Gefängnis. Bonny gelang es dank der Beziehungen ihrer Familie, dem Galgen zu entkommen.

hauses, dass Piraten und ehemalige Freibeuter wie Captain Yellows immer wieder Schiffe mit Blauholz auf dem Weg nach Jamaika überfielen.

Die Seeräuber gehen an Land

Obwohl die Piraterie überwiegend auf dem Wasser ausgeübt wurde, beschränkten sich die Seeräuber nicht allein aufs Meer. Jüngere Forschungen unterstreichen die „Landgebundenheit“ von Piraten und Bukanieren. Bukaniere nannte man die Piraten, die die Karibik und die Küsten Südamerikas im 17. Jahrhundert unsicher machten. Ursprünglich waren Bukaniere zumeist Franzosen, die in den Wäldern und Tälern der Karibikinsel Hispaniola lebten; später attackierten sie von der Küste aus Handelsschiffe.

Die Seeleute liefen regelmäßig Häfen an, um Waren und Geld zu tauschen, ihre Vorräte aufzustocken und sich ins Nachtleben zu stürzen. Gelegentlich plünderten sie Häuser. Bekanntheit erlangten vor allem die Landoperationen von Sir Henry Morgan (um 1635–1688). Um 1667 erhielt der Bukanier den Kaperbrief für spanische Schiffe. Im Zuge seiner Unternehmungen drang Morgan in die Städte Puerto Principe, Cuba und Portobelo (Panama) ein. Im folgenden Jahr überfiel er Maracaibo und Gibraltar (Venezuela) und zerstörte auf dem Rückweg nach Jamaika noch eine spanische Schwadron. Um 1670 nahm Morgan mit 36 Schiffen und 2000 Mann Panamá la Vieja ein, das damalige Goldlager der Neuen Welt. Er steckte die Stadt in Brand, während seine Männer alles plünderten.

Ein Aufenthalt an Land war für Seeräuber fundamental. Viele Piraten machten hier ihre Geschäfte und schlossen in Spelunken neue Bekanntschaften. Auch Anne Bonny und Calico Jack Rackham lernten sich um 1718 in einer Taverne kennen, woraufhin sie sich verbündeten. Als Kompagnons verbrachten sie einen Großteil ihrer Zeit in Jamaika, wo sie sich über Handelsrouten informiert hielten und Angriffspläne schmiedeten.

Die atlantische Welt bildete das Zentrum von im Grunde in sich geschlossenen Räumen, in dem sich legale und kriminelle Handelsinteressen günstig überschneiden konnten. Die Kolonialverwalter verfügten über genügend Flexibilität und Freiheiten, um ihre Geschäfte nach eigenem Gutdünken zu führen, jedenfalls solange sie ihr Handeln verteidigen und rechtfertigen konnten. Letztlich fanden kriminelle Machenschaften an Land und auf See in den Westindischen Inseln eine wohlwollende Heimstatt, vor allem nachdem Spaniens Handelsmacht im 17. Jahrhundert zunehmend schwand und rivalisierende europäische Mächte daraufhin ihre eigenen Stützpunkte in der Karibik errichteten.

Seeräuber beschränkten sich nicht aufs Meer. Sie liefen Häfen an, tauschten Waren, stürzten sich ins Nachtleben und raubten einfache Menschen in ihren Häusern aus.

Sir Francis Drake belagerte die Insel Santiago auf den Kapverden im November 1585, wie auf dieser Karte dargestellt.





PIRATEN- REICHE

Piraten kamen nicht nur durch Überfälle zu schnellem Geld. Beim sogenannten Wrecking zum Beispiel versenkten sie ein Schiff und plünderten das Wrack oder bedienten sich an einem bereits havarierten Schiff. Andere Piraten beteiligten sich am florierenden Sklavenhandel. Was aber machten Seeräuber mit ihrem unrechtmäßigen Gewinn, wenn sie wieder an Land gingen? Viele versackten in Spelunken, doch einige sparten das Geld auch für ihre Familien in der Heimat.



Links: Die „Queen’s Staircase“ im historischen Fort Fincastle in Nassau (Bahamas) wurde zwischen 1793 und 1794 von versklavten Afrikanern in den Stein gehauen. *Oben:* Dieser Teekessel mit schmaler Standfläche passte genau auf den Schiffsherd, sodass er nicht umkippte.



DAS PLÜNDERN VON WRACKS

Das Plündern von aufgelaufenen Schiffen ist eine vergleichsweise einfache und effektive Methode, zu Geld zu kommen. Die Engländer entwickelten ein besonderes Geschick darin, Schiffswracks vor ihrer Küste auszuschlachten. Viele dieser sogenannten Wrecker brachten ihre Fertigkeiten später in die Karibik mit. Sir Thomas Lynch, Gouverneur von Jamaika, klagte über all die üblen Halunken, die im 17. Jahrhundert vor den Bahamainseln schmarotzten.

Die Inselgruppe der Bahamas wurde aus Sicht von Sir Thomas Lynch nur von Ruchlosen besiedelt, die vor der Küste havarierte Schiffe plünderten. Die Westindischen Inseln, klagte der Gouverneur, seien „voller zukunftsloser Schurken“, und die Wracks lockten alle Arten von verwahrlosten Männern in die Gegend. 1688 beschwerte sich auch Edwyn Stede, der Gouverneur von Barbados, dass ein „staatsfreies Piratenvolk“ sich auf New Providence niedergelassen habe, der größten und bevölkerungsreichsten Insel der Bahamas. Und nach Meinung eines französischen Jesuitenpriesters, dessen Schiff am Eingang des Bahama-kanals Schiffbruch erlitt, sei der einzige Grund, warum sich jemand überhaupt für ein Leben auf den abgelegenen Inseln entscheiden würde, der, sich mithilfe von Raubgut aus spanischen Wracks eine goldene Nase zu verdienen.

Nicht nur auf den Bahamas waren Kriminelle auf schnelles Geld aus. Überall in der Karibik wimmelte es von Menschen, die sich auf sogenanntes Wrecking (*wreck* = Englisch für Schiffswrack), Piraterie, Schmuggel und illegale Geschäfte verlegt hatten. Die Versuche der englischen Krone, das Bergen und Ausnehmen von Schiffswracks mit einer Satzung zu regeln, schlugen bis zum 19. Jahrhundert fehl – einfach weil diese Praktik zu lukrativ war.

Die Methoden des Wreckings

Zeitgenössische Quellen beschreiben das Wrecking höchst unterschiedlich, und damalige Rechtsklauseln sind teilweise schwer verständlich. Das macht ein genaues Nachvollziehen schwierig. Englische Rechtstermini wie *trespassing* konnten sich auf verschiedene Sachverhalte, vom gemeinen Diebstahl bis zum Wrackplündern, beziehen. Oft wurde ein Wrecking mit allgemeineren Begriffen

Links: Diese Illustration aus „Adventures of Morgan the Pirate“ (1908) zeigt den Untergang der *Petrel*.

Unten: Hölzerne Schatzkisten wurden zwecks Verstärkung üblicherweise mit Metall beschlagen.





Diese Goldbarren und Münzen stammen aus der spanischen Galeone *Las Maravillas*, die 1656 nahe den Bahamas Schiffbruch erlitt.

Wrecking wurde als eine Form von Piraterie interpretiert – und folglich mit dem Galgen geahndet.

wie Plünderi oder Piraterie umschrieben. In Anklageschriften taucht der Begriff gar nicht erst auf.

Das Ausnehmen von havarierten Schiffen nahm offenbar mannigfache Formen an (mehr ab Seite 30). Zum Beispiel konnten der Kapitän oder die Besatzung meutern, das Schiff zerstören und die Fracht an sich reißen. Genauso gut konnte ein Kapitän zusammen mit dem Schiffseigentümer einen Schiffbruch vortäuschen und die Versicherungssumme unzulässigerweise kassieren. Oder Piraten drängten ein Schiff an die Küste oder auf ein Korallenriff ab, wodurch es strandete; so vermieden die Männer zugleich einen Großangriff auf See. Noch einfacher war das Strandgutsammeln: Die Bevölkerung nahm einfach all die angespülten Güter aus gesunkenen Schiffen im Schutze der Nacht an sich. Dafür brauchte es kein besonderes Wissen, Können oder Rüstzeug. In all den genannten Fällen tat die Obrigkeit sich schwer, geltende Rechtsnormen durchzusetzen.

Piraten agierten als professionelle Wrecker

Für Piraten war es einfach, wenn nicht sogar einfacher, Wrecking anstelle der klassischen Piraterie mit ihren Angriffen und Mann-zu-Mann-Kämpfen zu betreiben. Behörden machten hier meist ohnehin keinen Unterschied: Die eigenmächtige Bergung von Habseligkeiten aus einem Schiffswrack galt als Piraterie. Jeder Wrecker musste die harten Strafen für Piratenaktivitäten fürchten,

was den Galgen einschloss. Im Laufe der Zeit passten die Piraten ihre Wrecking-Methoden an die Verhältnisse in der Karibik an. So fuhren im Jahr 1716 der Pirat Black Sam Bellamy und sein Kompagnon Paulsgrave Williams in die Gewässer Floridas, um die Wracks einer havarierten spanischen Schatzflotte zu plündern. Zwar machten sie nicht viel Beute, weil eine spanische Wachflottille postiert worden war, doch die Erfahrung half Bellamy später, die berühmte *Whydah Gally* aufzubringen und Schiffe wie die *Agnes* zu plündern.

Das Wrecking konnte freilich nicht auf ewig unreguliert bleiben. Im Jahr 1866 erließ der Gouverneur von Bermuda ein Gesetz, mit dem er für Ordnung sorgen wollte. Auch die Regierungen der Bahamas und von Jamaika beehrten auf. Sie untersagten, sich Waren aus Schiffswracks ohne offizielles Einverständnis anzueignen. Stattdessen vergaben die Regierungen Lizenzen für das Ausschlagen. Die Erlasse läuteten tatsächlich das Ende des Wreckings ein. Aus dem unstatthafte Aneignen von havarierten Schiffen und deren Fracht wurde eine regulierte Praxis, und die Piraten und Schmuggler sahen sich um die Wende zum 20. Jahrhundert aus dem Geschäft gedrängt.

Als Folge der Kooperation der Inseln bei der Regulierung von Wrecking entstand ein Umfeld, in dem sich selbst die klassische Piraterie nicht mehr effektiv ausüben ließ. Einstige Sponsoren wandten sich vom Piratengewerbe ab. Fortan konzentrierten sich Geldgeber lieber auf die wachsende Plantagenwirtschaft, die ihnen einen stabileren Profit versprach.



Viele Piraten pflegten, ein Paar von Steinschlosspistolen so wie das hier abgebildete Exemplar an einem Seidenband um den Hals zu tragen.

BLACK SAM BELLAMY

Samuel Bellamy (um 1689–1717), geboren in der Nähe von Plymouth (England), war ein englischer Pirat im frühen 18. Jahrhundert. Wegen seiner langen schwarzen Haare, die er mit einem schwarzen Band zusammenband, wurde er Black Sam genannt. Bellamy war gelegentlich brutal, zeigte aber ebenso oft Barmherzigkeit, was ihm den Spitznamen „Robin Hood der Meere“ einbrachte. Er begann seine Laufbahn auf dem Schiff eines Nachbarn, bevor er im Spanischen Erbfolgekrieg als Matrose in der Royal Navy kämpfte. Nach dem Kriegsende 1714 machte er sich auf den Weg nach Newport auf Rhode Island, wo er seinen Kompagnon, den Juwelier Paulsgrave Williams, kennenlernte. Mit seemännischer Professionalität soll er über 50 Schiffe innerhalb nur eines Jahres erbeutet und ausgeraubt haben. So ging Bellamy als reichster Pirat in die Geschichte ein.



WRECKING-METHODEN

Im Grunde gab es drei Möglichkeiten, wie Seemänner vom Wrecking, also dem Plündern havariertes Schiffe, profitieren konnten. Eine Methode bestand darin, ein mit wertvoller Fracht beladenes Schiff absichtlich zu versenken. Zum Hasardeur wurde mitunter der Kapitän selbst, der ein ihm unterstelltes Schiff mit Vorsatz verwüstete. Das rabiate Vorgehen war natürlich schlecht für den Schiffseigentümer, aber äußerst einträglich für den Meuterer.

Unten: Stangenkugeln dienten Piraten als gängiges Werkzeug. Sie setzten sie etwa im Nahkampf ein, um Takelage und Segel feindlicher Schiffe zu zerstören: Sobald die Stangen aus einer Kanone abgefeuert wurden, begannen sie aufgrund der Gewichte an beiden Enden unkontrolliert zu rotieren.

Rechts: Der Stich aus dem 19. Jahrhundert zeigt, wie Wrecker versuchen, ein Schiff zwischen die Felsen in den Untergang zu locken.

Ein bekanntes Beispiel für die Bereicherung über den Weg der Meuterei war der Schiffbruch der *Phoenix* im Jahr 1675. Das Schiff hatte edles Frachtgut für Händler in Lissabon und auf der portugiesischen Insel Madeira geladen. Die Besatzung plante zu meutern, sich die Waren selbst unter den Nagel zu reißen und in Virginia oder Barbados zu löschen. Ihr Plan scheiterte jedoch. Ersatzweise zerstörten die Männer das Schiff, um einen Vorwand für die „Rettung“ der Fracht zu haben – die sie dann an mächtige Kolonialherren verkauften.

Am Strand auf Angespültes warten

Eine zweite, besonders unaufwendige Methode war das Strandgutsammeln: Potenzielle Plünderer brauchten nicht mühsam ein Wrack zu durchsuchen, sondern sammelten einfach ein, was an Land gespült wurde. Das Treibgut war in der Regel zuvor von Schiffsscrews irgendwo im Meer über Bord geworfen worden. So hatte die Mannschaft der *St. Andrews* in der Nähe von Cape Florida einige Rumfässer abgeworfen, um ihr beschädigtes Schiff wieder so weit fahrtüchtig zu machen, dass sie es bis zum Bestimmungsort Liverpool (England) schaffen konnten. Wurde ein Schiff an der Küste zerschmettert, konnten sich Profiteure auch mal der Takelage, der Masten und des Holzes bemächtigen.

Außer Gefecht setzen und plündern

Eine dritte Form des Wreckings bestand darin, ein fremdes Schiff auf Kollisionskurs mit einem Korallenriff oder der Küste zu bringen. Piraten drängten Schiffe gerne vom Kurs ab und ließen sie stranden, weil sie damit einen Großangriff, Personalverluste und Schäden am eigenen Schiff vermieden. Der Pirat James Kelly war berüchtigt für diese Prak-





BLACKBEARD

Edward Teach (um 1680–1718), besser bekannt als Blackbeard, wurde in Bristol (England) geboren. Über seine jungen Jahre ist wenig bekannt. Unter den Freibeutern machte sich Blackbeard durch seine „ungewöhnliche Kühnheit und seinen persönlichen Mut“ einen Namen. 1716 schloss er sich der Piratencrew des ruchlosen Benjamin Hornigold an, der Blackbeard auf eines seiner Prisenschiffe abkommandierte. Sie segelten von Providence bis zur nordamerikanischen Küste und zurück und brachten mehrere Prisen ein, darunter auch ein französisches Sklavenschiff, das Blackbeard in *Queen Anne's Revenge* umbenannte. 1717 ließ sich Hornigold vom König begnadigen und überließ Blackbeard sich selbst.



Bald wendeten sich die Dinge für Blackbeard zum Schlechten, als ein großer Teil seiner Besatzung krank wurde und starb. Vor der Küste von South Carolina traf Blackbeard auf ein Schiff mit einigen der prominentesten Mitglieder der Gesellschaft aus

Charleston an Bord. Er kaperte das Schiff, nahm die Männer als Geiseln, forderte vom Gouverneur eine Kiste mit Medikamenten und versprach, die Gefangenen freizulassen, wenn seine Forderungen erfüllt würden. Der Gouverneur fügte sich prompt und schickte die verlangte Kiste. Blackbeard hielt sein Versprechen und entließ die Männer an Land – allerdings nicht, ohne ihnen vorher sämtliche Wertsachen wegzunehmen und ihnen zu befehlen, sich nackt auszuziehen.

Begünstigt durch Piraten- und Schmugglernetzwerke, avancierte das Wrecking zu einem fundamentalen Bestandteil der frühmodernen Wirtschaft vieler Karibikinseln.

Im Jahr 1698 wurde er der versuchten Zerstörung eines Schiffs auf den Bahamariffen sowie der Zertrümmerung zweier Schiffe rund 120 Seemeilen (rund 220 Kilometer) von New Providence entfernt an der Küste Floridas beschuldigt, um deren Fracht zu stehlen und sie in der Karibik zu verhökern.

Manchmal versenkten Piraten ein Schiff auch aus Selbstschutz. Der Pirat Joseph Bradish kaperte die aus London kommende *Adventure* und versenkte sie 1699 nahe Nassau (Bahamas), damit die Mannschaft ihm nicht auf Geheiß nachjagen konnte. So wurde er nicht nur sein Verfolgerschiff los, sondern erbeutete auch Geld. Wieder andere Piraten beschädigten fremde Schiffe so weit, dass die Besatzung Teile ihrer Fracht freiwillig über Bord warf, um das Schiff leichter und manövrierfähiger zu machen, oder Schiff und Fracht gleich ganz aufgab. Als etwa die Besatzung der *Edmund and George* auf den Florida Keys Schiffbruch erlitt, hievte sie die Ladung über Bord, um den Piraten zu entkommen, die schon auf der Lauer lagen.

Noch einfacher war das Plündern eines bereits manövrierunfähigen oder havarierten Schiffs. Im Jahr 1702 beschwerte sich ein Bewohner der Bahamas, die Inseln seien mittlerweile voller Piraten, die ihr Raubgut fälschlich als „Wreckware“ deklarieren und unter die nichts ahnende Bevölkerung bringen würden. Das Wrecking, begünstigt durch Piraten- und Schmugglernetzwerke, wurde so zu einem treibenden Faktor in der frühmodernen Inselwirtschaft.



DIE WRACK-ERMITTLER

Unglück auf dem Meer

TV-PREMIERE DER NEUEN SERIE

| AB 6. OKTOBER, MITTWOCHS 21:50



ENTHÜLLT

NEUE STAFFEL

| AB 6. OKTOBER,
MITTWOCHS 21:00

Im TV und auf Abruf:    

 NATIONAL
GEOGRAPHIC

DER ALLTAG DER PIRATEN

Nach den Worten des französischen Historikers Hubert Deschamps waren Piraten „ein unvergleichlicher Menschenschlag, hervorgegangen aus dem Meer und brutalen Träumen, ein freies Volk, losgelöst von menschlichen Gemeinschaften, ohne Zukunft, ohne Kinder und Alte, ohne Häuser und Friedhöfe, ohne Hoffnung, aber nicht ohne Kühnheit, ein Volk, für das die Grausamkeit eine Berufswahl war und der Tod eine Gewissheit des übermorgigen Tages.“



Oben: Diese Münze aus dem 17. Jahrhundert, gefunden auf Rhode Island, soll zu einer Prise des Piraten Henry Avery gehört haben.

Rechts: Auf dem Ölgemälde „The Sailor’s Return“ von Francis Wheatley von 1786 reicht ein Seemann einer Frau, die eine kranke Person pflegt, einen Hut voll Münzen.

Ungeachtet Deschamps’ poetischer Beschreibung gibt es zahlreiche Belege, dass etliche Freibeuter verheiratet waren und enge familiäre oder anders geartete Beziehungen mit Menschen an Land pflegten. Viele der Männer waren gebildet, manche stammten aus hoch angesehenen Familien. Stede Bonnet zum Beispiel, der sogenannte Gentleman-Pirat, war einst ein reicher Plantagenbesitzer aus einer wohlhabenden Familie aus Barbados. Die Brüder William und Benjamin Griffin wiederum sowie Daniel Smith, die alle zu Henry Averys Besatzung gehörten, kauften mit ihrer Piratenbeute im Jahr 1696 Land in Bermuda. Sie stellten sogar

Smiths Vater als Verwalter ein, der ihre Besitztümer vermietete, und betrachteten das Land als Investition. Die oft widersprüchliche Beziehung zwischen Regierung und Piraten zeigt sich in der Verhaftung von Smiths Vater wegen „dringenden Verdachts auf Hilfestellung für Daniel Smith und andere Piraten beim Landerwerb“, wie es der Gouverneur von Bermuda, Samuel Day, formulierte.

Piraten in Gemeinschaft

Familienleben war mitnichten ein Fremdwort für Piraten. Der berühmte Captain Want hinterließ eine Ehefrau auf Rhode Island. Captain John Hoar, der ebenfalls von Rhode Island stammte, taufte sein Schiff, die *John and Rebecca*, auf seinen Namen und den seiner Frau. Im Jahr 1697 wurde der englische Inspektor John Graves entsandt, um Behauptungen zu überprüfen, wonach Generalstaatsanwalt Nicholas Trott den berühmten Piraten Henry Avery unterstützte. Auf den Inseln fand Graves sieben von Averys Männern glücklich verheiratet vor. Einer der Piraten konnte dank seines Anteils an der Beute, die beim Überfall auf Indiens Groß-

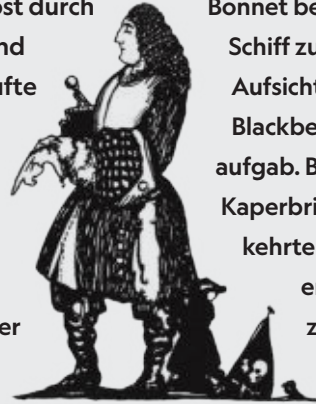


W. Verelst, 1766.

STEDE BONNET

Captain Charles Johnson, Autor des 1724 erschienenen Buches „Eine allgemeine Geschichte der Piraten“, nannte Stede Bonnet (1688–1718) einen gebildeten Gentleman „von gutem Ruf ... und großem Reichtum“, der verheiratet auf Barbados lebte. Einigen Quellen zufolge litt er an einer Art Midlife-Crisis, ausgelöst durch eine „Verwirrung seines Geistes“ aufgrund von „Missbehagen in der Ehe“. Er verkaufte sein Geschäft und erwarb ein Schiff, das er *Revenge* nannte und mit zehn Kanonen ausüstete. Im Sommer 1717 heuerte er eine 70-köpfige Besatzung für seine Piratenunternehmungen an.

Zuerst kaperte er mehrere Schiffe vor der Küste von Virginia. Dann segelte er nach



New York, um seine Beute zu verhökern, und anschließend nach South Carolina. An den Erfolgen der Besatzung hatte Bonnet keinen Anteil – er verbrachte die meiste Zeit in seiner Kajüte, weil die Männer seinen Seefahrerkünsten nicht trauten. Später lernte Bonnet Edward Teach kennen, den berühmten Blackbeard.

Bonnet beschloss, sich nicht mehr selbst um das Schiff zu kümmern, und übergab Blackbeard die Aufsicht über seine Schaluppe. So blieb es, bis Blackbeard gegen Begnadigung die Piraterie aufgab. Bonnet tat es ihm nach und erwarb einen Kaperbrief im Englisch-Spanischen Krieg. Bald kehrte er jedoch zur Piraterie zurück, woraufhin er festgenommen, vor Gericht gestellt und zum Tode verurteilt wurde. Im Dezember 1718 wurde er in South Carolina gehängt.

Nicht selten übergab ein Pirat die Habseligkeiten eines verstorbenen Kameraden persönlich an dessen Familie.

mogul Aurangzeb gemacht worden war, im Jahr 1698 um die Hand der Tochter von Pennsylvanias Gouverneur William Markham anhalten. Später wurde James Brown sogar ins Unterhaus von Pennsylvania berufen. Und 1709 reichten Familienmitglieder einer Gruppe festgenommener und verurteilter englischer Piraten eine Bittschrift bei Königin Anne (reg. 1702–1714) ein. Majestät solle doch bitte ihre Lieben vor dem Galgen retten und ihnen die gestohlenen Waren überlassen, damit die Männer nach Hause kehren und für ihre Familien sorgen konnten.

Die Fälle veranschaulichen die sozioökonomische Realität vieler Seeräuber: Das Piratenwesen bot ihnen eine Chance, ihre Familie durchzubringen, wenn eine seriöse Anstellung schwierig zu bekommen war. Zu gegebener Zeit kehrten sie zu ihren Frauen und Familien zurück. „Einige legten Tabakplantagen an, andere eröffneten Tavernen, sodass jeder seinen Lebensunterhalt verdienen konnte“, schreibt Alexandre Olivier Exquemelin, ein ehemaliger Kaperfahrer und Autor des Buchs „Die amerikanischen Seeräuber“, eines der wichtigsten Bücher des 17. Jahrhunderts über Piraterie.

Piratengemeinschaften verfügten über eine hochgradig organisierte Sozialstruktur, die dazu diente, ihre Beziehungen an Land zu unterstützen und zu erhalten, solange die Männer auf See waren. Nicht selten übergab ein Pirat die Habe eines verstorbenen Kameraden persönlich an dessen Familie. Exquemelin schreibt: Wenn ein Pirat seinen Kameraden überlebt, „muss der Überlebende den Freunden des Toten oder seiner Frau einen Anteil geben“.

Laut der Historikerin Daphne Palmer Geanacopoulos hatten einige Piraten sogar ein Postsystem etabliert, über das sie mit ihren Angehörigen in Verbindung blieben. Im Jahr 1699 wurde die *Margaret* beschlagnahmt, das Schiff des Piratenkapitäns Samuel Burgess. An Bord befand sich eine Seemannskiste mit über 200 Dokumenten, darunter Briefe zwischen Piraten und ihren Liebsten. Wie Geanacopoulos betont, widerlege allein die Existenz dieser Briefe die Vorstellung, dass alle Piraten ungebildete soziale Außenseiter seien, die sich von der Gesellschaft entfremdet hätten. Vielmehr gelang es ihnen, über Zehntausende Kilometer zu kommunizieren, was zeige, wie wichtig Piraten Familie und Gemeinschaft mitunter waren.

Familien, Piraten und das Gesetz

Eine der berühmtesten Freibeuterfrauen war Sarah Bradley Cox Oort Kidd. Bevor sie in die Piraterie einstieg, war Sarahs Leben von Glück und Unglück geprägt – je nachdem, wie man es sah. Ihr erster Ehemann William Cox ertrank nach nur vier Jahren Ehe. Sarah erbt sein Vermögen und heiratete erneut. Ihr zweiter Mann

Der Schoner *Windfall* segelt über das Ocracoke Inlet in North Carolina, wo der Pirat Blackbeard zuletzt Unterschlupf fand.

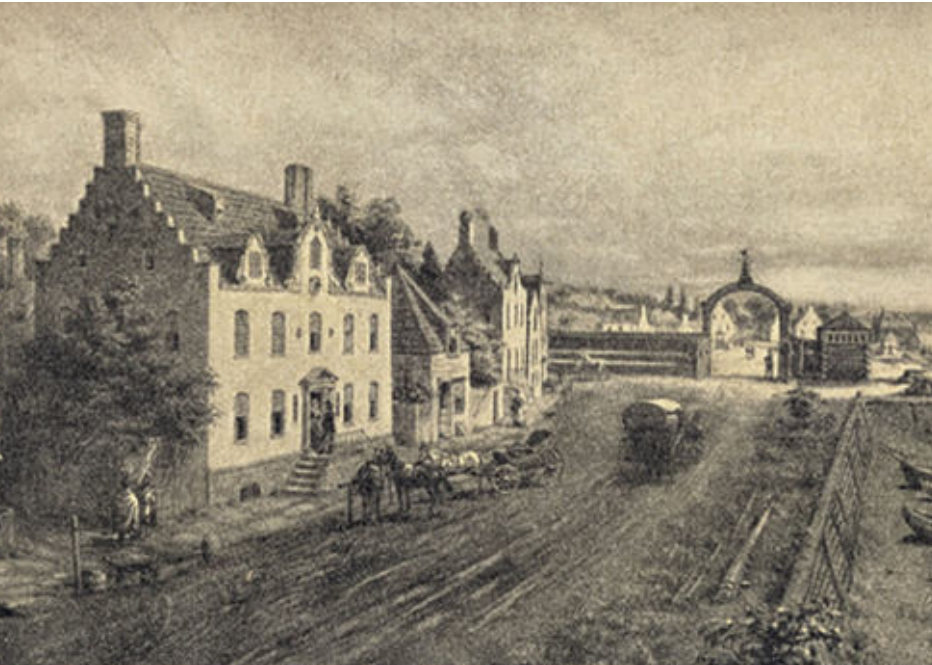


John Oort starb rätselhafterweise wenige Tage, bevor Sarah 1691 eine Heirats-erlaubnis für die Hochzeit mit William Kidd beantragte. Mit Sarahs Vermögen konnte Kidd die *Blessed William* kaufen und anschließend Freibeuter werden.

Captain Kidd begann als angesehener Freibeuter, der mit der Unterstützung des Earl of Bellomont und Gouverneurs der Provinz New York, Richard Coote, operierte. William und Sarah führten ein luxuriöses Leben in New York und

wohnten in einem prächtigen Haus an der Wall Street, üppig ausgestattet mit Wein und türkischem Prunk. William besaß sogar eine eigene Sitzbank in der Trinity Church und lieh der Kirche den Flaschenzug seines Schiffes, um Steine für ihren Aufbau nach oben zu hieven.

Nach acht Jahren Ehe geriet William erstmals in den Verdacht der Piraterie. Als Williams Piraterie auszuarten schien, versuchte Gouverneur Coote, sich von den Kidds zu distanzieren, und half, beide um 1699 verhaften zu lassen. Sarah wurde beschuldigt zu wissen, wo William seine Beute versteckt hielt. Ihre Besitztümer wurden beschlagnahmt, ihre Bediensteten und Bekannten verhört.



Diese Darstellung der Pearl Street in New York aus dem 17. Jahrhundert zeigt das Haus in der Nähe der heutigen Wall Street, in dem Captain William Kidd mit seiner Frau und den beiden Töchtern lebte.

William hielt man zwei Jahre lang in Boston fest, bevor man ihn zur Gerichtsverhandlung nach London schickte. Im Mai 1701 wurde William hingerichtet. Sarah blieb in New York, erhielt ihr Eigentum zurück und heiratete 1703 einen Mann namens Christopher Rouseby, mit dem sie die beiden Töchter aus ihrer Ehe mit Kidd aufzog. Die beiden lebten unauffällig bis zu Rousebys Tod; anschließend eröffnete Sarah eine Taverne, die sie bis zu ihrem eigenen Tod 1744 betrieb.

Für viele Familienmitglieder endete die Verbindung mit einem Piraten tragisch. Auch Black Sam Bellamys junge Geliebte Maria Hallett gehörte dazu. Der Legende nach lernte Maria Bellamy im Frühling 1715 kennen und verliebte sich so sehr in den dunkelhaarigen Gentleman, dass sie sich auf voreheliche Dummheiten einließ. Marias Eltern waren reiche Farmer und weigerten sich, ihre Tochter einem ordinären Seefahrer anzuvertrauen. An der Stelle teilt sich der Mythos in zwei Erzählstränge. Die einen behaupten, Bellamy habe sich einfach aus dem Staub gemacht. Den anderen zufolge gab sich Bellamy mit einem Nein nicht zufrieden. Er fasste den Vorsatz, zu schnellem Reichtum zu gelangen und Maria danach zu heiraten – und kam so überhaupt erst zur Piraterie. Jedenfalls war Maria schwanger geworden. Eines Wintertages traf man sie mit einem toten Baby im Arm, wobei unklar blieb, wie das Baby gestorben war. Maria

wurde öffentlich ausgepeitscht und kam wegen Kindsmord ins Gefängnis. Quellen zufolge verlor sie den Verstand und zog nach Wellfleet in Massachusetts, wo sie fortan als „Hexe von Wellfleet“ lebte. Black Sam erkrank, als sein Schiff in einem Sturm sank.

Die Bande, die verbinden

Paulsgrave Williams, ein enger Kompagnon von Black Sam Bellamy, unterhielt „echte“ familiäre Bindungen während seiner Zeit als Pirat. Sein Vater John Williams, Generalstaatsanwalt von Rhode Island, starb Ende der 1680er-Jahre, da war Paulsgrave etwa elf Jahre alt. Die Mutter heiratete daraufhin einen Mann, der die Familie mit führenden Schmugglern und Piraten der Region bekannt machte. Die Familienbande zur Welt der Piraten blieb über Paulsgraves Kindheit hinaus bestehen: Seine älteste Schwester Mary heiratete Edward Sands, einen engen Freund des berühmten Captain Kidd. Seine jüngste Schwester Elizabeth heiratete Thomas Paine, den Neffen des Piraten Thomas Paine dem Älteren. Beide Schwestern sollen den Kidds geholfen haben, ihre Beute zu verstecken. Williams selbst war ein äußerst wohlhabender Silberschmied, verheiratet und hatte zwei Kinder, als er Bellamy kennenlernte und mit ihm loszog. Die Familie war Williams offenbar so wichtig, dass er an Bord der gekaperten *Whydah Gally* verlangte, einen Umweg zu machen, damit er seiner Mutter und seinen Schwestern einen Besuch abstatten konnte.

Es ist wichtig, Piraten in ihrer Beziehung zu ihren Frauen, Familien und Gemeinschaften zu betrachten. Das macht es uns möglich, die Seeräuber nicht als *hostis humani generis* zu sehen, als „Feinde der Menschheit“, sondern als Menschen, die auch, manchmal sogar vor allem die Bedürfnisse ihrer Familien befriedigen und deren Leben verbessern wollten. Gelegentlich waren die zur Seefahrenden Gauner gar hoch angesehene Mitglieder ihrer Gesellschaften an Land.

WILLIAM KIDD

William Kidd (um 1645–1701) aus Schottland stieg vom Schiffsjungen zum Mitglied einer Piratencrew auf und wurde vom Freibeuter und Piratenjäger zum Piratenkapitän. Aus unbekanntem Gründen nahm Kidd 1689 an einer Meuterei teil. Die Meuterer stahlen das Schiff und brachten es auf die Insel Nevis, wo sie es in *Blessed William* umtaufen. Unter dem Kommando von Captain Kidd wurde das Schiff umgerüstet. Die Besatzung erhielt einen Kaperbrief des Generalgouverneurs der Leeward Islands. Ihren Lohn behielten sie von den Preisen ein, die sie bei den Franzosen machten.

Eine seiner größeren Unternehmungen führte Kidd auf die französische Insel Marie-Galante (Guadeloupe). Sein Geschwader zerstörte die einzige Stadt, brannte alle Zuckerrohrplantagen nieder und raubte, was sich als Zahlungsmittel eignete. Im Frachtraum der *Blessed William* lag Beute im Wert von mindestens 2000 Pfund.

Als Kidds Männer erfuhren, dass sie künftig auch Marineschiffe angreifen sollten, auf denen es weder Waren noch Geld gab, wurden sie unruhig. Bei ihrer Rückkehr nach Nevis kam es zur Meuterei. Kidd entkam an Land. Es folgten weitere Reisen von Captain Kidd, dessen Taten Legendenstatus erreichten und ihn zu einem der bekanntesten Piraten machten.



Auf dieser Gravur aus dem 19. Jahrhundert wirft Kapitän Kidd einen Eimer und verwundet seinen meuternden Kanonier William Moore tödlich, als sie 1697 vor der Küste Indiens kreuzen.

DIE ROLLE DER TAVERNEN

Nirgendwo an Land waren Piraten wohl häufiger anzutreffen als im Pub, also in der örtlichen Spelunke. Einheimische wie Reisende kamen hier auf einen zünftigen Trank und zum Handeln zusammen. „Pub“ leitet sich vom englischen Begriff *public house* ab und war genau das: ein der Öffentlichkeit zugängliches Privathaus. Weil das Brauen von Ale und Bier kaum reguliert und noch dazu steuerfrei war, sparten viele Privatleute Geld, indem sie selbst brauten.

Wer als Privatbrauer Ale übrig hatte, durfte sein Haus für Passanten öffnen. Solche Pubs hatten dann reguläre Öffnungszeiten und verkauften Getränke, allen voran Ale sowie Wein, Rum und Whisky. Häufig boten die Häuser Unterhaltung und Gästezimmer an, mitunter dienten sie auch als Freudenhäuser. Trotz ihres Rufs als raues Pflaster waren die Lokale gut besucht. Zum einen boten sie einen Ort für den Informationsaustausch und politischen Dialog. Neuigkeiten über die jüngsten politischen Skandale oder interessante Vertragsverhandlungen machten hier schnell die Runde. In Barbados traf sich im 17. Jahrhundert beispielsweise das Unterhaus regelmäßig in einer Taverne und nicht in einem Gemeindehaus. Zum anderen waren Spelunken der ideale Ort für zwangloses Geschäftsgebaren.

Die Wirtschaft als Wirtschaftsförderung

Trinklokale förderten die Handelsnetzwerke, vor allem im 17. und 18. Jahrhundert. Personen mit sehr verschiedenen Hintergründen konnten hier Geschäfte

anbahnen und wieder platzen lassen. Aufgrund ihrer Beherrschung von Reisenden aus aller Welt und ihrer Funktion als Handelsplatz waren Tavernen der Ausgangsort für eine regelrechte Verbraucherrevolution: Sie trugen maßgeblich dazu bei, dass sich ein transatlantischer öffentlicher Raum ausbilden und etablieren konnte. Piraten und Schmuggler waren in den Etablissements willkommener Gäste als in den traditionelleren Handelszentren. Selbst als Aussätzige konnten sie hier an der karibischen Gelegenheitswirtschaft teilhaben und ihren Beitrag leisten. Auf ihre Art förderten

Zwei Trinkgefäße aus dem 17. Jahrhundert, gefunden in Port Royal (Jamaika).





Tavernen die Entstehung klassen-, ethnien- und länderübergreifender Verbände. Und die wiederum kamen sogar den damaligen Reichen sehr zupass.

In den Spelunken waren Kungeleien an der Tagesordnung. Mit Alkohol lief es gleich noch einmal so geschmiert. Zweifellos neigten Piraten und Schmuggler zur Trunkenheit, sie werden in Zeitzeugenberichten ausgiebig als betrunken und zügellos beschrieben. Nicht immer aber ging es dabei um Schurkereien und Ausschweifungen. Im Jahr 1709 etwa sagte ein Matrose namens Laurence Waldron vor dem Unterhaus aus, er sei kürzlich auf Faial gewesen, einer portugiesischen Insel auf den Azoren. Captain John Breholt habe dort für alle hörbar seine Pläne verkündet, Pirat zu werden. Mehrere sturzbetrunkene Männer hätten daraufhin Anstalten gemacht, sich ihm als Matrosen anzuschließen. Breholt kam auf die Art also leicht an eine Mannschaft. Besagte Männer allerdings wurden wegen Trunkenheit in der Öffentlichkeit verhaftet, noch bevor sie die Piratenlaufbahn einschlagen konnten.

Bei näherer Betrachtung der Tavernenkultur in der frühmodernen Karibik wird klar, dass Piraten und Schmuggler die lokale Wirtschaft in der atlantischen Welt

Auf dem Gemälde „Filibusters“ von Gustave Alaux aus dem 18. Jahrhundert treffen sich eine Gruppe Piraten und junge Frauen offenkundig in einem Pub auf den Antillen.



Ein Taucher erkundet die Überreste der Hafenstadt Port Royal (Jamaika), die nach einem schweren Erdbeben 1692 im Meer versank.

stark prägten. Auf den Inseln war man dem Genuss von Madeirawein, Punsch, Branntwein und Rum nicht abgeneigt. Der Alkohol baute Hemmungen ab und machte die Menschen zugänglich für Risiken, die sie sonst vielleicht nicht eingegangen wären. Man ließ sich leichter in illegale Aktivitäten verwickeln. Hinzu kommt, dass viele Lokale selbst illegal waren, weil sie nicht die nötige Lizenz hatten. Folglich existierten keinerlei Belege, und es fiel allen Beteiligten leicht, etwaige Vorwürfe aus Mangel an Beweisen abzustreiten.

Zwar lässt sich nicht genau beziffern, wie viele Tavernen oder Pubs ohne Lizenz in der atlantischen Welt operierten, aber die Wichtigkeit dieser Wirkstätten liegt auf der Hand. Ein Jamaika-Besucher namens John Taylor bemerkte im Jahr 1683, dass die Inselbevölkerung wegen der Piraten und Freibeuter, die dort die Spelunken und Freudenhäuser aufsuchten, über großen Wohlstand und reichhaltige Unterhaltung verfügten. Mehr als 40 Lizenzen für Tavernen und tavernenartige Etablissements wurden in Port Royal (Jamaika) im Jahr 1661 in einem einzigen Monat vergeben. Im Jahr 1690 waren ein Viertel aller Gebäude „Freudenhäuser, Spielkasinos, Tavernen und Grogshänken“, schreibt der Bukaniere Alexandre Exquemelin im 18. Jahrhundert.

Im Jahr 1710 wurde dem Gouverneur von Antigua von Gegnern vorgeworfen, er lasse lokale Schankwirtschaften unreguliert und erlaube ausschweifenden Gesellen Geschäfte auf der Insel. Tavernen und Piraten könnten unter seiner Aufsicht ungestraft operieren.

Einiges, was wir über die Tavernen und das Piratenleben in der atlantischen Welt im 17. und 18. Jahrhundert wissen, stammt aus archäologischen Funden und Untersuchungen zur materiellen Kultur. Port Royal (Jamaika) kann als Paradebeispiel dafür dienen, wie Piraten Tavernen zu ihrem Vorteil nutzten. Die Stadt war in der frühen Neuzeit ein wichtiger Hafen für Handelsschiffe, insbesondere aus England, weshalb sie bei Piraten ein begehrtes Ziel war. Der Handel der gesamten Insel beschränkte sich auf wenige Ladenzeilen und umso mehr Wirtshäuser in der Stadt.

Bei einem schweren Erdbeben, das die Insel im Jahr 1692 erschütterte, versanken fast zwei Drittel von Port Royal im Meer. Zwischen 1981 und 1990 führte das Unterwasserarchäologie-Programm der Texas A&M University zwei große Ausgrabungen durch. Dabei offenbarte die erste Stätte, die sogenannte Lime-Street-Ausgrabung in einiger Entfernung zum Hafen, einen faszinierenden Einblick ins damalige Stadtleben. Während der Hafen horizontal ins Wasser abgerutscht war, war jenes Gebiet vertikal versunken, wodurch der archäologische Kontext erhalten blieb. Dank der sauerstoffarmen Unterwasserumgebung bargen die Archäologen viele eigentlich verderbliche organische Artefakte.

Waren, Bares und Beziehungen

Die Lime-Street-Ausgrabung brachte mehrere eng aneinandergereihte Gebäude im Handelszentrum von Port Royal ans Licht. Archäologische Überreste wie Schnapsflaschen aus Onyxglas, Fässchen, Krüge und Humpen unterschiedlichen Stils und Materials zeugen davon, dass in zwei Räumen des ersten Hauses eine Taverne betrieben wurde, die eine recht bunte Klientel bewirtschaftete. Und die günstige Lage innerhalb des Gebäudes deutet darauf hin, dass dieses Etablissement ausgesprochen gut besucht war.

Händler, Matrosen und Piraten bewegten sich vom einen Ende des Gebäudekomplexes zum anderen. So kamen die Piraten mit einer Vielzahl von Menschen in Kontakt. Sie konnten Matrosen anheuern, zu Meutereien auf Handelsschiffen anstiften, die Handelsrouten der verschiedenen Händlerschiffe auskundschaften und die Beute aus ihren letzten Unternehmungen verhökern. Für Piraten war es ein leicht zugänglicher Ort, an dem sie ihr Raubgut verkaufen und den Verkaufserlös bei der Gelegenheit gleich auch wieder ausgeben konnten. Die Tavernenbesitzer konnten ihre Bestände mit dem auffüllen, was die Piraten feilboten, zum Beispiel mit englischer blau-weißer Tonware im Chinoiserie-Stil, deutscher Keramik aus dem Westerwald, chinesischem Blattmuster und Bartmannskrügen.

Piraten trugen zur lokalen Wirtschaft bei, indem sie die Bevölkerung mit einer großen Vielfalt an materieller Kultur versorgten, zu der die Menschen sonst keinen Zugang gehabt hätten oder die sie sich normal nicht hätten leisten können.

Piraten trugen zur Entwicklung von Ortschaften bei, indem sie die Bevölkerung mit einer großen Vielfalt an Gütern versorgten, zu denen sie sonst keinen Zugang gehabt hätten oder die sie sich nicht hätten leisten können.



Diese Taschenuhr wurde bei Ausgrabungen in Port Royal (Jamaika) gefunden.



Bei einem Reenactment im italienischen Piemont 2019 stellen Darsteller nach, wie ein Kapitän des „Goldenen Zeitalters der Piraterie“ seine Besatzung nach einem erfolgreichen Raubzug auszahlt.





Die White Horse Tavern in Newport auf Rhode Island ist seit 1673 in Betrieb und damit die älteste aktive Taverne in den USA. Einst wurde das Pub von dem Piraten William Mayes Jr. betrieben.

Die Anwesenheit von Piraten und Schmugglern auf Jamaika trug dazu bei, dass sich früher als anderswo ein Konsumverhalten bei den Bewohnern ausprägte, da Geschäfte so mühelos in Tavernen stattfinden konnten. Händler, Wirte, Bevölkerung und Piraten erschufen neue Märkte mit jeder Menge spezieller Tavernengüter, von Bargeld bis zum Alkohol.

Im Jahr 1683 staunte ein Besucher von Port Royal namens Francis Hanson, dass in Jamaika im Gegensatz zu anderen Orten, an denen mit Waren wie Zucker oder Tabak bezahlt wurde, fast so viel Bargeld im Umlauf war wie in London. Ein Pirat konnte hier nach einer erfolgreichen Unternehmung in nur einem Monat 1000 spanische Silbermünzen verprassen. Für Wein und Frauen legten Piraten in einer einzigen Nacht schon mal zwei- bis dreitausend Silbermünzen auf den Tisch. Den Tavernenbesitzern waren Einkünfte in jeder Form recht. Manchmal bekamen sie dafür Ärger. Im Jahr 1721 beschuldigten Einwohner von Port Royal den Schankwirt John Dunks, einen Pirat mit Matrosen und Proviant versorgt und einen anderen aus dem Gefängnis befreit zu haben. John Perrie, ein Tavernenbesitzer auf Antigua, wurde angeklagt, in seinem Lokal in St. John's mit Piraten zu handeln und ihnen auch ein Versteck zu bieten.

Selbst gegen gewichtige und populäre Männer wie Sir Henry Morgan wurden Beschwerden laut. Lord Vaughan, der Gouverneur von Jamaika, nannte Morgan

„schamlos und treulos in den Tavernen und in seinem eigenen Haus“. Aus Rache sagte Morgan den von Vaughan verdamnten Piraten seine Unterstützung zu und drängte Einheimische in den Tavernen dazu, französische Kommissionen anzunehmen. Diese Kommissionen ermöglichten ihrem Inhaber, jegliches feindliche Schiff als Prise zu behalten.

Das Gelage als großer Gleichmacher

Frauen spielten im Wirtshausleben eine sehr bedeutende Rolle. In der gesamten Karibik besaßen zahlreiche Frauen eine eigene Schanklizenz, oder sie arbeiteten in von Piraten besonders frequentierten Hafenstädten. Etliche Frauen wurden vor Gericht gestellt, nachdem sie auf den Inseln Schankwirtschaften ohne Lizenz betrieben oder „die öffentliche Ordnung gestört“ hatten. Martha Harris etwa wurde im Jahr 1655 beschuldigt, illegal Alkohol in ihrem Haus verkauft zu haben. Den Behörden gegenüber erklärte die angeklagte Wirtin unbeeindruckt, dass sie bei einer Beschlagnahmung ihrer Vorräte einfach neue besorgen und verkaufen könne, so gut war sie im Milieu vernetzt.

Spelunken erlaubten den Menschen der atlantischen Welt, Geschäfte zu machen, Wissen austauschen sowie wirtschaftliche und soziale Netzwerke zu knüpfen, ohne die Einmischung der Regierung zu fürchten. Ohne Tavernen hätten Piraten es vermutlich wesentlich schwerer gehabt, ihre Beute zu verhökern und ihre Schiffe auszubessern. Auch ihr schmutziges Geld hätten sie nirgendwo besser ausgeben und ihre Freizeit genießen können.

Tavernen bildeten die Basis des sozialen Miteinanders – und zahlreiche Frauen besaßen Schanklizenzen.

KLAUS STÖRTEBEKER

Um Klaus Störtebeker, den Schrecken der Nord- und Ostsee, ranken sich zahlreiche Legenden. Woher Störtebeker stammt, wann er geboren wurde und wie er zu seinem Namen kam, der aus dem Plattdeutschen übersetzt „Stürz den Becher“ heißt, ist unklar. Sicher ist, dass er ein Anführer der „Vitalienbrüder“ war, die zunächst als Freibeuter im Auftrag Schwedens die dänischen Eroberer angriffen. Sie gingen mit erbeuteten Handelskoggen auf Kaperfahrt und verkauften ihre Beute in Rostock und Wismar. Hanseatische Schiffe setzten Störtebeker vor Helgoland fest. Im Oktober 1401 wurde er zusammen mit 73 Gefährten enthauptet. Der Sage nach soll der Geköpfte noch an elf seiner Männer vorbeigelau- fen sein. 1878 wurde auf dem Richtplatz ein Totenschädel gefunden. Ob er zu Störtebekers sterblichen Überresten gehört? Auch das ist fraglich.



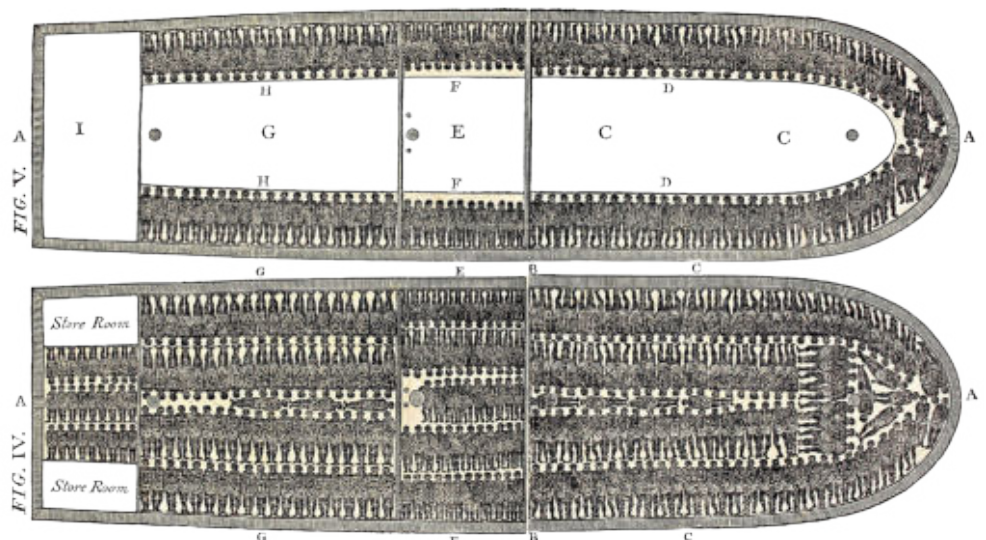
PIRATEN UND SKLAVENHANDEL

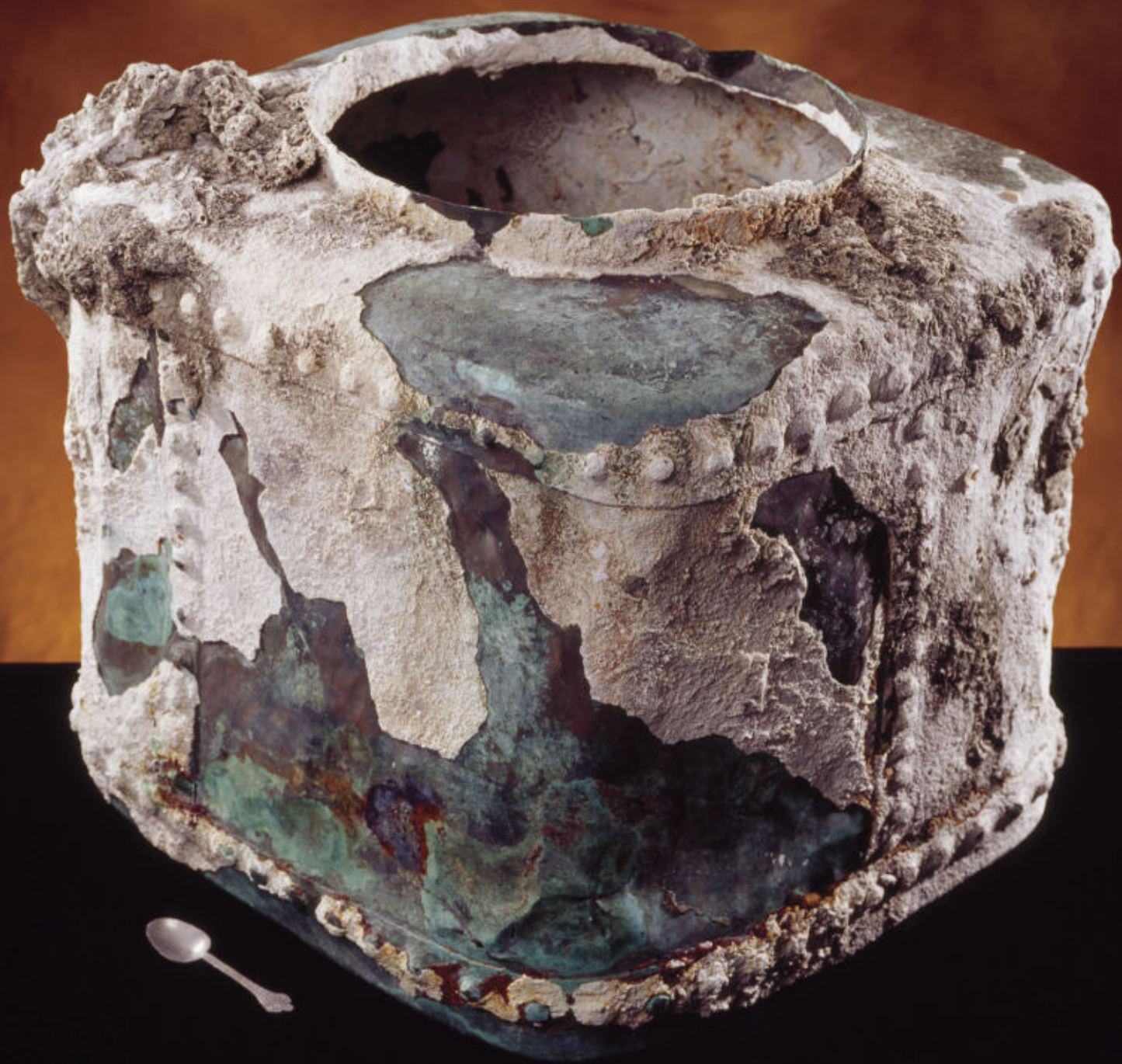
Im Jahr 1719 stach ein Waliser namens Bartholomew Roberts als Zweiter Offizier unter Captain Abraham Plumb an Bord der *Princess* in See. Das Sklavenschiff erreichte Anamboe, eine kleine Hafenstadt an Afrikas Goldküste. Dort ging es neben zwei anderen Sklavenschiffen, der *Royal Hind* und der *Morrice*, vor Anker. Ziel war der Kauf gefangen genommener Menschen, die anschließend in die Sklaverei auf den Westindischen Inseln vermittelt werden sollten.

Nachdem die drei Sklavenschiffe zu den Westindischen Inseln aufgebrochen waren, überrumpelte sie Captain Howell Davis, ein Pirat von üblem Ruf und ehemaliger Nautischer Offizier auf einem Sklavenschiff. Davis kaperte alle drei Schiffe, ohne auf Widerstand zu treffen. Neben beträchtlichen Mengen an Goldstaub und Trockengut befanden sich allein an Bord der *Morrice* etwa 140 ver-sklavte Menschen. Davis und seine Männer brachten sie zusammen mit einigen neuen Rekruten, darunter der zunächst widerstrebende Zweite Offizier Roberts, in die portugiesische Kolonie Principe. Zweifellos hatte Davis' Erfahrung mit Sklavenschiffen die rasche Übernahme der *Princess* ermöglicht. Mit seinen Kenntnissen rund um den Sklavenhandel konnte er eine ordentliche Summe für die gekaperten Waren und Menschen aushandeln. Für die Afrikaner, die ver-sklavt worden waren, sollte ein schrecklicher Leidensweg beginnen.

Rechts: Die Illustration des Sklavenschiffs *Brookes* aus dem Jahr 1787 zeigt die unmenschlich beengten Bedingungen an Bord und verdeutlicht die Qualen der Versklavten, die aus Westafrika über die „Middle Passage“ verschleppt wurden. Die Veröffentlichung dieses Bildes trieb die Abschaffung der Sklaverei voran, indem sie die Kaltblütigkeit des Sklavenhandels offenlegte.

Rechte Seite: In diesem Kupferkessel aus dem Sklavenschiff *Henrietta Marie* wurde das Essen für die Gefangenen zubereitet.







Außenansicht des „Maison des Esclaves“ („Haus der Sklaven“) mit seiner berühmten „Tür ohne Wiederkehr“: Das ehemalige Fort auf Senegals Insel Gorée ist heute eine Gedenkstätte des transatlantischen Menschenhandels.

Der atlantische Dreieckshandel

Die europäischen Kolonien in Nord- und Südamerika standen im Mittelpunkt des sogenannten atlantischen Dreieckshandels: Europäische Schiffe fuhren nach Afrika, um dort Industriegüter gegen versklavte Menschen einzutauschen, die anschließend in die Kolonien in Übersee verschifft und dort weiterverkauft wurden. Dann kehrten die Händler mit Rohstoffen wie Tabak, Zucker und Indigopflanzen, die in Amerika durch Sklavenarbeit produziert worden waren, nach Europa zurück. Selbst nachdem die Kolonien ihre Unabhängigkeit erlangt hatten, wurde der transatlantische Menschenhandel fortgeführt. Die inhumane Praxis dauerte fast 400 Jahre an und führte zur größten erzwungenen Migration der Geschichte. Rund zwölf Millionen Menschen wurden verschleppt, bevor der Sklavenhandel im 19. Jahrhundert offiziell eingestellt wurde.

Piraten beteiligten sich aktiv am transatlantischen Sklavenhandel und trugen dazu bei, dass die Plantagenwirtschaft in Nord- und Südamerika, die auf der Arbeitskraft versklavter Menschen beruhte, weiter gedieh. Oft waren es Piraten, die den Schiffen vorstanden, die all die Unfreien auf einer unerbittlichen Reise über die sogenannte „Middle Passage“ von Afrika nach Amerika transportierten. Auf den Sklavenschiffen wurden die Unseligen in enge und feuchte Laderäume

unter Deck gepfercht. Piratenschiffe waren noch dazu wesentlich kleiner als ein offizielles Sklavenhandelsschiff. So verbrachten die Unfreien 21 bis 90 Tage auf extrem überfüllten Schiffen, auf denen Krankheiten grassierten. Sie wurden aneinandergekettet, um Flucht und Meuterei zu verhindern. Für die Zeit zwischen 1699 und 1845 gibt es lediglich 55 Berichte über Afrikaner auf Sklavenschiffen, die ihre Entführer angriffen.

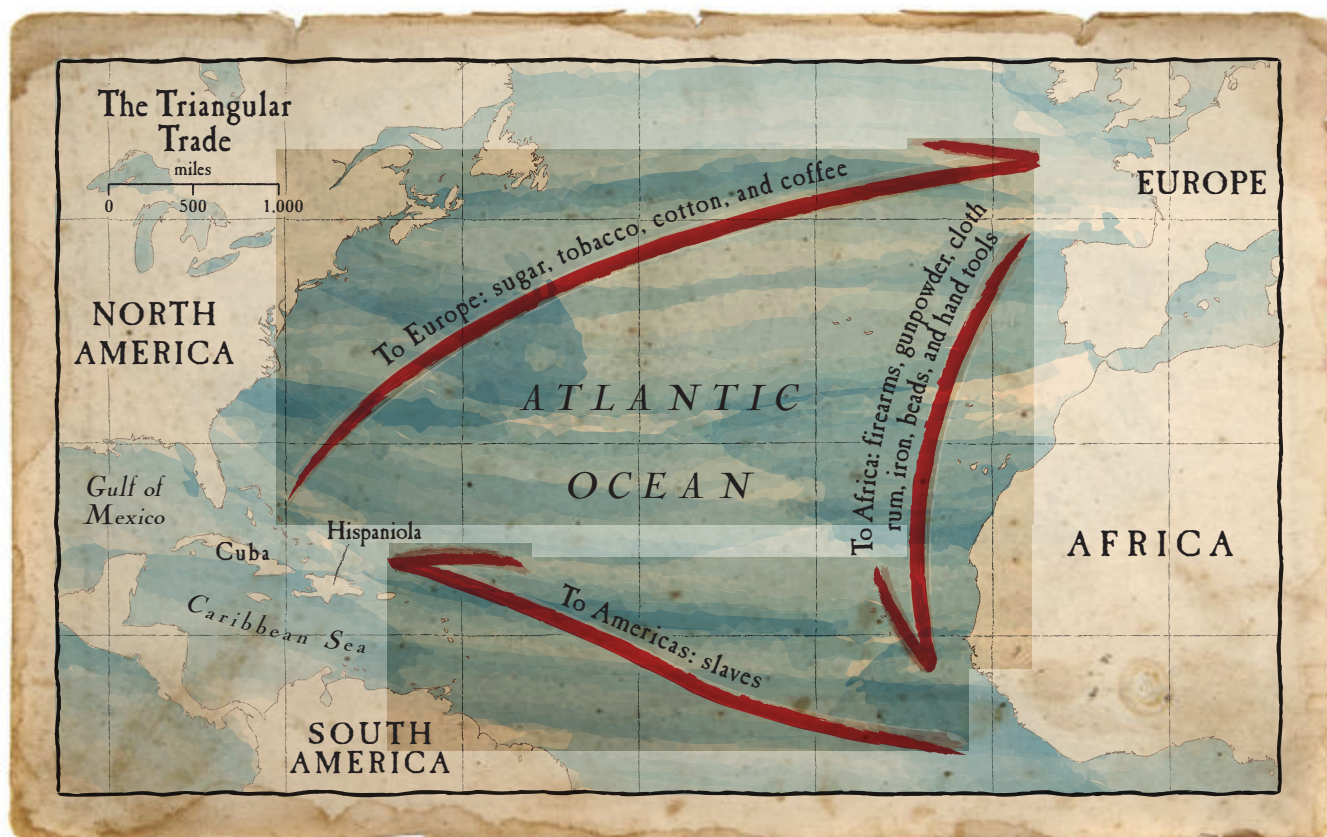
Auch einige der bekanntesten Vorfahren der Piraten des „Goldenen Zeitalters“, die elisabethanischen Sea Dogs, begannen eine zwielichtige Karriere. Sie unterwanderten die Sklavenhandelsmonopole der Spanier und Portugiesen in Afrika. Mit der Unterstützung englischer Händler sowie von Königin Elizabeth I. unternahm John Hawkins drei Reisen, auf denen er für mehr als 700 versklavte Menschen verantwortlich war, bevor er mit der spanischen Obrigkeit wegen illegalen Handels aneinandergeriet (s. S. 13). Die Entführung in die Zwangsarbeit warf enorme Profite ab. Von den betroffenen Menschen, die ihrer Heimat entrisen wurden, forderte sie einen entsetzlich hohen Preis.

Sklaverei in den atlantischen Kolonien

Im Jahr 1617 kaperte Captain John Powell vom Schiff *Hopewell* unter Kommission der Somers Island Company in Bermuda ein portugiesisches Schiff mit einer großen Zahl von Sklaven und brachte sie in die englische Kolonie

Piraten standen oft am Steuer von Schiffen, die Unfreie über die sogenannte „Middle Passage“ transportierten.

Der Begriff „atlantischer Dreieckshandel“ beschreibt den transatlantischen Austausch von versklavten Menschen, Gütern und Agrarprodukten zwischen Westafrika, europäischen Kolonien in Nord- und Südamerika sowie Europa vom 16. bis zum 19. Jahrhundert.





Das zeitgenössische Gemälde von Gregory Manchess veranschaulicht, wie Menschen aus ihrer afrikanischen Heimat verschleppt und mitunter gezwungen wurden, Hunderte von Kilometern bis zur Küste zu laufen, wo sie in Sklavenschiffen verfrachtet wurden.

Bermuda im Nordatlantik. So kam die erste größere Gruppe verschleppter Afrikaner auf die Insel, die dort für den Ausbau von Bermudas starker Tabakindustrie zur Arbeit gezwungen wurden. Für die meisten Zwangsarbeiter in den Kolonien galt, dass sie die Tabakwirtschaft ankurbeln sollten. Da England und Portugal sich im Jahr 1617 nicht im Krieg befanden, erkannten die Portugiesen den Kaperbrief nicht an, den die Somers Island Company ausgestellt hatte, und betrachteten Powells Taten als Akt der Piraterie.

Davon unberührt, konfiszierte Powell über die nächsten Jahrzehnte weitere Sklavenschiffe. Er war bei Weitem nicht der Einzige: Im frühen 17. Jahrhundert



trafen regelmäßig gekaperte Sklavenschiffe und Versklavte in Amerika ein.

Händler, Unternehmer und politische Amtsträger nutzten Piraten, Freibeuter und Bukanier als Mittelsmänner, um das Monopol des Empires oder anderer Metropolen zu umgehen und höhere Profite zu erzielen. Mitglieder der Kolonie Virginia stellten fest, dass Bermuda ein Zufluchtsort geworden sei für „Kriegsleute und Piraten, die die Bevölkerung lieben gelernt hat aufgrund der Waren, die sie bringen“. Allein in einem Jahr wurden nach Schätzungen des Gouverneurs von Jamaika mehr als 1500 Unfreie heimlich auf die Insel geschmuggelt.

Im Jahr 1619 kaperte Daniel Elfrith, ein Freibeuter und Sklavenhändler, der auf dem Schiff *Treasurer* von Bermuda aus operierte, im Dienst des Earl of Warwick das portugiesische Schiff *São João Bautista* auf dem Weg von der portugiesischen Kolonie Angola nach Mexiko. Elfrith teilte sich die Versklavten an Bord mit seinem Geschäftspartner John Jope von der *White Lion* und transportierte die Menschen weiter in die Kolonien Bermuda und Virginia. Der Ausbau einer Plantagenwirtschaft an den beiden Orten zog noch mehr Sklavenhandel nach sich.

Bermuda hatte wie alle Inselkolonien in der Karibik wenig bis gar keine Bedenken, versklavte Menschen aufzunehmen, egal, welchen legalen Status die Sklavenhändler hatten oder mit welchen Methoden sie die Unfreien übernommen hatten. Der Gouverneur von Bermuda

– und ehemalige Freibeuter – Nathaniel Butler berichtete über die Ankunft eines Piraten namens Kirby im Jahr 1619. Kirby hatte Sklaven dabei und bot an, sie dem Gouverneur zu überlassen, wenn dieser über gewisse Gesetzesverstöße hinwegsehen und der Mannschaft erlauben würde, ihren Proviant aufzufüllen und eine weitere Reise zum Sklavenhandel vorzubereiten. Trotz der Bedenken des Gouverneurs, dass die Transaktion in England „schlecht aufgenommen“ werden würde, da Kirby keinen Kaperbrief hatte und daher ein gewöhnlicher Pirat war, überwog die hohe Nachfrage auf den Plantagen die möglichen Konsequenzen. Welche Folgen die barbarische Sklaverei für die unzähligen Männer, Frauen und

Händler und Unternehmer nutzten Piraten, um Sklavenhandelsmonopole zu umgehen und höhere Profite zu erzielen.

Der Stich aus dem 18. Jahrhundert zeigt die Piratenschiffe *Royal Fortune* und *Ranger*. Sie gehörten dem ruchlosen Bartholomew Roberts, der 1722 nahe der Stadt Whydah vor der Küste Westafrikas elf Sklavenschiffe gekapert haben soll.



Kinder hatte, die zur Arbeit im gesamten kolonialen Atlantikraum gezwungen wurden, war bei den Kolonialisten nicht von Interesse.

Die Piraten zogen irgendwann weiter. Ihr Vermächtnis am Sklavenhandel blieb bestehen. Erst zum Ende des 19. Jahrhunderts wurde die Sklaverei in der westlichen Hemisphäre abgeschafft.

Ein Vermächtnis, das überdauert

In den 1690er-Jahren intensivierten die europäischen Eindringlinge die Versklavung von Menschen aus Westafrika. Die menschenverachtende Praxis sollte sich noch über Jahrhunderte fortsetzen. Mit der Etablierung des transatlantischen Sklavenhandels wurden immer häufiger auch Piraten zu einer Bedrohung für Afrikas Einwohner. Historische Quellen belegen, dass Piraten und Freibeuter skrupellos zur Vernichtung ganzer afrikanischer Gemeinschaften beitrugen.

Gleichzeitig fanden manche Unfreie, die aus den Fängen ihrer Peiniger fliehen konnten, Zuflucht auf Piratenschiffen. An Bord erfuhren Piraten von dunkler

Hautfarbe oftmals eine Gleichstellung, die ihnen an Land verwehrt wurde. Sie waren ganz normal an Entscheidungen beteiligt und erhielten einen Anteil der gemachten Beute. Bei einer Gefangennahme wurden sie dann allerdings an Land wesentlich härter bestraft; dazu kam die ständige Angst, doch wieder in die Sklaverei verkauft zu werden.

Ab der Mitte des 18. Jahrhunderts gingen europäische Nationen gemeinsam gegen Piraterie auf dem Atlantik vor. Daraufhin begannen die Piraten sich zunehmend zum Indischen Ozean hin zu orientieren. Hier taten sich insbesondere Seeräuber wie Henry Avery, Thomas Tew und Captain Kidd hervor. Die Verlagerung der Unternehmungen beendete das „Goldene Zeitalter“ der Piraterie in der atlantischen Welt.

Die Seeräuber zogen weiter, doch ihr Vermächtnis im Sklavenhandel dauerte fort. Erst zum Ende des 19. Jahrhunderts wurde die Sklaverei in der westlichen Hemisphäre abgeschafft.

Ein Junge steht am Fuße einer Treppe im „Maison des Esclaves“ („Haus der Sklaven“) auf der Insel Gorée im Senegal.



JETZT TESTEN!

2 AUSGABEN NATIONAL GEOGRAPHIC SPECIAL FÜR 9,80€ LESEN
UND VIELE VORTEILE GENIEßEN



2
AUSGABEN
FÜR
9,80 €

NACHHALTIG LEBEN
Anbauen, einkaufen, Naturmedizin herstellen und mehr

PIRATEN DER KARIBIK
Spurensuche: Jack Sparrows Vorbilder

IHRE VORTEILE

- Sie lesen Sie zwei Ausgaben zum Preis von einer.
- Sie sparen 50% im Vergleich zum Kiosk und testen NATIONAL GEOGRAPHIC SPECIAL in Ruhe.
- Jede Ausgabe kommt sicher, bequem und portofrei zu Ihnen nach Hause.
- Sie können jederzeit abbestellen, wenn Sie keine Lieferungen mehr wünschen.
- Sie profitieren von der NATIONAL GEOGRAPHIC-Vorteilswelt.

JETZT GLEICH BESTELLEN UNTER:

[SHOP.NATIONALGEOGRAPHIC.DE/SPECIAL-TESTEN](https://shop.nationalgeographic.de/special-testen)

VORTEILSWELT

Als Abonnent profitieren Sie von der NATIONAL GEOGRAPHIC-Vorteilswelt: Sie erhalten Bücher von National Geographic exklusiv zum Sonderpreis.

Ob Bestseller wie das Standardwerk über das »Weltwissen« oder der neue Bildband »Unsere Alpen« – als Abonnent sparen Sie deutlich gegenüber dem regulären Preis.

**NEU: IHRE
VORTEILSWELT**
**SHOP.NATIONAL
GEOGRAPHIC.DE**

**JETZT ABO BESTELLEN UND ANSCHLIESSEND AUF
SHOP.NATIONALGEOGRAPHIC.DE BÜCHER ZUM SONDERPREIS BESTELLEN**!**

The screenshot shows the National Geographic website interface. At the top, there is a navigation bar with the logo, a search bar containing "Wonach suchen Sie?", and icons for a heart, a person, and a shopping bag. Below the navigation bar, there are menu items: "KATEGORIEN", "NEUHEITEN", "BESTSELLER", "MAGAZINE", "ABONNEMENTS", and "ANGEBOTE". The main content area features a heading "NATIONAL GEOGRAPHIC VORTEILSWELT" and a welcome message: "Willkommen in der NATIONAL GEOGRAPHIC Vorteilswelt". Below this, it states: "Als Abonnent erhalten Sie zahlreiche NATIONAL GEOGRAPHIC Bücher zum Vorteilspreis". A collection of book covers is displayed, including "TRA", "SPECIAL", "ES WIRD HEISS", "UNSERE ALPEN" by Felix Neureuther, "DIE REISE DEINES LEBENS", "IN 225 REISEN DURCH EUROPA", "WILDE WÄLDER", and "Wild Seas" by Thomas Peschak. At the bottom right of the screenshot, there is a small disclaimer: "** Mit Ihrer Abo-Bestellbestätigung erhalten Sie Ihre Abo-Nummer für Ihre Anmeldung in der NATIONAL GEOGRAPHIC-Vorteilswelt auf shop.nationalgeographic.de."

**NATIONAL
GEOGRAPHIC** **SPECIAL**



PIRATEN DER ÖSTLICHEN HEMISPHERE

Anfangs schlugen die Seeräuber der östlichen Hemisphäre vorrangig von China oder Japan aus zu. Ausländische Akteure wie Portugiesen, Holländer und Briten waren nur vereinzelt in der Region unterwegs. Der große Umbruch begann im Laufe des 17. Jahrhunderts. Immer mehr Piraten zogen sich aus dem Atlantik zurück und verlagerten ihre Aktivitäten auf die östliche Erdhalbkugel. Ihre dortigen Raubzüge erreichten zwischen dem 18. und 19. Jahrhundert ihren Höhepunkt.



Links: Auf dem handkolorierten Holzschnitt greifen chinesische Piraten ein Handelsschiff an.

Oben: Das Kurzschwert mit Scheide stammt aus der Zeit der Moro-Rebellion (1899–1913) auf den Philippinen.

PIRATEN AUS JAPAN

Piraten, die von Japan aus operierten, waren als Wokou (auch *wakō*, *waegu* oder *kaizoku*) bekannt. Sie überfielen vom 13. bis zum 16. Jahrhundert hauptsächlich die chinesischen und koreanischen Küsten, um Handelsgüter und Silber zu erbeuten. Im Frühling 1420 notierte ein koreanischer Botschafter auf einer Mission nach Japan, dass viele der Siedlungen, die er passierte, Piraten beherbergen würden, die sämtliche Wasserstraßen kontrollierten.



Das Bild zeigt eines der vielen Tore im Dorf Xiongyasuo in der chinesischen Provinz Shandong. Es wurde 1388 errichtet, um die Gegend gegen japanische Piraten zu verteidigen.

Ein Jahrhundert später erwähnen auch chinesische und europäische Berichte erstmals autonome Piratengebiete in Japan. Ein europäischer Seefahrer warnte seine Zeitgenossen gar, sie könnten japanische Wasserwege nur mit Erlaubnis und Schutz der örtlichen Piratenanführer befahren; in Europa wurden Teile des japanischen Archipels daher auch als „Pirateninseln“ bezeichnet.

Die Wokou waren zunächst japanischer, später hauptsächlich koreanischer und chinesischer Herkunft. Sie unternahmen von den Inseln Tsushima und Kyushu, der koreani-

schen Halbinsel, der Region Kumano auf der Halbinsel Kii und vor allem von der Seto-Inlandsee aus aggressive Beutezüge auf das chinesische Festland. Den Plünderbanden kam zugute, dass der Großteil des Handels über Wasserwege und nicht über Land erfolgte. Bald kontrollierten die Wokou den gesamten Handel, von der Produktion bis zum Vertrieb. Trotz ihrer Übergriffe waren die Wokou für Japans Integration in globale Schifffahrtsnetze unerlässlich, denn die Seemänner waren häufig die Ersten, auf die ein Seefahrer von auswärts traf. Ausländische Schiffe wurden von den Piraten dabei nicht immer nur angegriffen, sondern teilweise auch geleitet oder beschützt.

Ihre Blütezeit erlebte die Piraterie in Japan zwischen 1300 und 1600. So mancher japanische Seefahrer gab sich als Seefürst aus, der über politische und wirtschaftliche Macht verfügte, und entging so einer Brandmarkung als Pirat. Die

Eliten an Land wurden von den Piraten regelrecht abhängig, nachdem der Seehandel unter den ostasiatischen Ländern zunahm. In der Seto-Inlandsee operierten die selbst ernannten Seefürsten von Stützpunkten auf winzigen Inseln und Küstengemeinden aus und besetzten strategische Positionen an Engpässen entlang der verschiedenen Schifffahrtsrouten. Angesichts ihrer Vernetzung und wachsenden Einflussnahme erließ die japanische Regierung gar eine Reihe von Schifffahrtsregelungen, die *Kaisen shikimoku*, in denen Piratenattacken als „höhere Gewalt“ definiert wurden; als Naturgewalt sozusagen, der man sich kaum entziehen könne.

Wider die Geschlechternormen

Frauen waren in der japanischen Piraterie präsenter als anderswo. Die Geschlechternormen in den Banden unterlagen zwar derselben Entwicklung wie in Japans Gesellschaft insgesamt, wo die Autonomie der Frau mit dem Aufstieg des Feudalismus und des Neokonfuzianismus im Tokugawa-Shogunat schwand.

Ihre Hochphase erlebte die Piraterie in Japan zwischen 1300 und 1600.

Diese Illustration zeigt Wokou - japanische Piraten, die von ihren Booten aus einen Feind angreifen.





Der Druck aus dem 19. Jahrhundert zeigt den Piraten Hakata Kojurō beim Angriff auf den Kaufmann Komachiya Sōshichi unter den Blicken des Schmugglers Kezori Kuemon.

Die Piraterie in China erreichte ihren Höhepunkt während der Jiajing-Wokou-Raubzüge, einer Periode von Piratenangriffen in der Mitte des 16. Jahrhunderts.

Zugleich waren die Banden aber von einem eigenwilligen maritimen Umfeld geprägt. Piratinnen gab es in Japan schon lange. Bereits im Jahr 869 wurden zwei Frauen wegen Piraterie vor Gericht gestellt, und im Jahr 1315 klagte man eine junge Frau an, eigenmächtig eine Zollgrenze, eine *akutō sekisho*, errichtet zu haben. Sie hatte Schiffe vor dem Einlaufen in den Hafen Hyōgo abgefangen und ohne die Erlaubnis des Eigentümers Schutzgeld erpresst. Im gesamten 14. Jahrhundert nahmen Japanerinnen gleichberechtigt an Kriegshandlungen teil. Erst Änderungen in der Erbpraxis beschnitten ihre Unabhängigkeit. Wenn sie sich nicht im Fußvolk verdingten, arbeiteten Frauen als Buchhalterinnen, Quartiermeisterinnen oder Prostituierte.

Regulierung und Zusammenarbeit

Aus Korea zogen sich die Piraten im Zuge der Gihae Eastern Expedition der Joseon, eines Feldzugs gegen Piratenstützpunkte auf der Insel Tsushima in der Koreastraße im Jahr 1419, langsam zurück. China dagegen suchten die Horden noch ein Jahrhundert länger heim. Die Hochphase war während der Jiajing-Epoche mit unzähligen Raubzügen Mitte des 16. Jahrhunderts. Anders als die Wokou der ersten Stunde waren nun nicht mehr nur herrenlose Samurai oder verarmte japanische Fischer auf Beutezug; obwohl weiter als Wokou bezeichnet, taten sich eher chinesische und koreanische Gesetzlose als Bande zusammen.

Den Todesstoß versetzte den Wokou dann allerdings doch ein japanischer Herrscher, wenn auch nicht aus diplomatischen Gründen. Toyotomi Hideyoshi

(reg. 1585–1598) wollte Japans hundertjährigen Bürgerkrieg beenden und schaltete dazu systematisch alle Unruhefaktoren im Land aus. Für sein Ziel heuerte er Piraten als Seestreitkräfte an. Große Anführer erhielten Positionen als Vasallen oder niedere Fürsten. 1588 erließ Hideyoshi zudem ein Edikt, das die Durchsetzung der maritimen Souveränität festlegte: Sollten lokale Fürsten, *ryōshu*, Piraten gewähren lassen, wurden nicht nur die Seeräuber verfolgt, sondern auch den Verantwortlichen ihre Herrschaftsgebiete und Besitztümer entzogen. Die Regulierung des Piratenwesens war kein leichtes Unterfangen. Aber mit Verhandlungsgeschick und Kompromissen wurde der Piraterie bis zum 17. Jahrhundert in japanischen Gewässern sukzessive die Grundlage entzogen.

DIE MURAKAMI-FAMILIEN

Eine der mächtigsten Wokou-Banden war eine Gruppe von Familien, die alle den Nachnamen Murakami trugen. In weniger als einem Jahrhundert entwickelte sich der Seefahrer-Clan von einer disparaten japanischen Ortsmacht zu einer einflussreichen Kraft im gesamten Inselstaat. Noshima Murakami Takeyoshi (um 1533–1604) war als größter Pirat in ganz Japan bekannt, gefolgt von Kurushima Murakami Michifusa (um 1562–1597).

Je weiter Noshima die Macht der Familie über die Seewege ausweitete und konsolidierte, desto wertvoller wurden ihre Fertigkeiten für potenzielle Geldgeber. Immer mehr Japanreisende ersuchten sie um Schutz. Anstatt Schiffe zu überfallen und Beute zu machen, beschützten die Murakami Durchreisende gegen Bezahlung vor anderen Piraten. Außerdem navigierten sie fremde Schiffe durch die mitunter tückischen Strömungen der Inlandsee.



Die Burg Innoshima Suigun auf der japanischen Insel Innoshima war die Basis des Murakami-Familienclans.

VOM ATLANTIK ZUM INDISCHEN OZEAN

Wie Henry Avery, Thomas Tew und Captain Kidd zeigen, verlagerte sich das geografische Zentrum der Piraterie von der atlantischen Welt auf den Indischen Ozean. Die drei prominenten Seeräuber stehen für Tausende Atlantik-Piraten, die im späten 17. und frühen 18. Jahrhundert auf dem Indischen Ozean ihr Glück versuchten. Zusammen erschufen sie ein informelles Handelsnetzwerk, das beide Meeresregionen miteinander verband.

Unten: Getrocknete Tabakblätter waren im 17. und 18. Jahrhundert ein begehrtes Handelsgut.

Rechts: Die Bucht von Saint Augustin vor der Südwestküste von Madagaskar diente Handelsschiffen oft als Zwischenstopp.

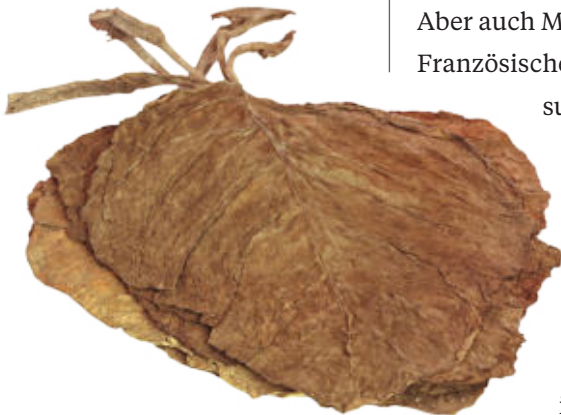
Wer damals auf dem Indischen Ozean auf der Suche nach schnellem, schmutzigem Geld war, hatte die Wahl: Man wurde wahlweise Kaufmann, Sklavenhändler, Pirat oder alles gleichzeitig. Als Operationsbasis nutzten Seeräuber bevorzugt die kleine Insel Sainte Marie vor der Küste Madagaskars. Von hier aus griffen sie Handelsschiffe mit wertvollen Waren aus Ostindien an.

Niederlassung auf der Insel Sainte Marie

Im Jahr 1689 traf Reverend John Ovington, Kaplan auf einem Schiff der Ostindien-Kompanie, auf der Insel St. Helena auf ein Sklavenschiff. Dessen Kapitän warnte vor drei Piratenschiffen, die in der Bucht von Saint Augustin (Madagaskar) vor Anker lagen. Zwei der Schiffe, die *Bachelor's Delight* und die *Cygnnet*, kamen aus England, das dritte aus Holland. Alle drei seien mit Seide und anderen Waren aus Ostindien beladen, die sie auf dem Roten Meer aufgenommen hätten.

Die Bucht von Saint Augustin fungierte als wichtiger Zwischenstopp für Schiffe, die die berühmte Passage um das Kap der Guten Hoffnung antraten. Aber auch Madagaskar war ein recht unwirtlicher Ort für Europäer. Sowohl die Französische als auch die Niederländische Ostindien-Kompanie hatten ver-

sucht, Siedlungen auf der Insel zu errichten, wurden aber jedes Mal von den Foko, den ansässigen Volksstämmen, vertrieben. Piraten dagegen fiel es leicht, auf Madagaskar Fuß zu fassen. Ihnen spielte der Umstand in die Hände, dass es dem englischen Kaufmann Adam Baldrige gelungen war, auf der Insel Sainte Marie 1691 einen Posten zu errichten. Baldrige hatte das Vertrauen der Foko erlangt und bot den Piraten einen sicheren Hafen, in dem sie ihre Schiffe pflegen und ausbessern konnten. Sechs







Das Foto zeigt die Ruinen eines Piratenfriedhofs auf der Insel Sainte Marie vor der Küste von Madagaskar.

Jahre lang tauschte Baldrige seine europäischen Waren wie Tabak und Nahrungsmittel gegen Piratenbeute wie Seide und Gold ein. Am Ende allerdings erlag der Händler seiner Gier. Baldrige brachte einige Einheimische durch List dazu, an Bord eines französischen Sklavenschiffs zu gehen, wo sie gefangen genommen und auf La Réunion als Versklavte verkauft wurden. Aus Rache zerstörten die Foko Baldrigdes Lagerhaus und töteten über 30 Piraten.

Der große Reichtum der Seeräuber

Die Piraten des Indischen Ozeans gehörten zu den erfolgreichsten Seeräubern aller Zeiten. In den 1690er-Jahren wimmelte es in der Region nur so von Handelsschiffen, die ausgesprochen wertvolle Fracht mitführten. Im Gegensatz zum Atlantik, wo die zu machende Beute oft aus Holz, Rum und Stoffen bestand, waren auf dem Indischen Ozean regelmäßig Gold, Silber und Juwelen zu holen.

Jedes Jahr brachten Schiffe wohlhabende muslimische Pilger und mit ihnen Kostbarkeiten wie Seide und Gewürze von Indien nach Mekka. Wenn es an der Zeit war, die Rückreise anzutreten, setzte in Mokka im Jemen der Monsun ein, sodass alle Passagiere in einer einzigen Flotte zurückkehrten, die schwer mit Gold und Silber beladen war. Des Weiteren verkehrten Schiffe aus Portugal und den Ostindien-Kompanien von England, Frankreich und den Niederlanden.

Während die Schiffe mit Kurs auf Osten Bargeld zur Finanzierung von Geschäften geladen hatten, transportierten die Schiffe in Richtung Westen feine Seide, Edelsteine und Gewürze.

Eine bedeutende Figur auf dem Indischen Ozean war Thomas Tew (um 1649–1695). Der aus Rhode Island stammende Pirat machte sich zunächst als Kaperfahrer in der Karibik einen Namen, wo er, auf heutige Verhältnisse umgerechnet, einen Gewinn von 3,4 Millionen Euro erzielte. Von seinem Erfolg angefixt, entschied er, im Osten noch größeren Reichtum zu machen. Im Januar 1695 legte Tew mit einer kleinen Flotte von Freibeuterschiffen (*Amity*, *Dolphin*, *Portsmouth Adventure* und *Susanna*) ab. Ein fünftes Schiff, die *Pearl*, schloss sich später an. Der Kolonialgouverneur Benjamin Fletcher ermächtigte sie, französische Schiffe vor der kanadischen Küste anzugreifen, aber die Crew hatte nicht vor, in Kanada zu bleiben. Stattdessen segelten die Männer unter Tews Kommando nach Osten zum Eingang des Roten Meeres. Dort schloss die Gruppe eine Partnerschaft mit dem berühmten Henry Avery und seiner Besatzung auf der *Fancy*.

Gemeinsam segelten sie zum Roten Meer, um Schiffen islamischer Mekka-Pilger aus Indien aufzulauern: der *Fateh Muhammed* und der *Ganj-i-Sawai*. Tew und einige seiner Männer starben im Kampf um die Schiffe. Keines der Schiffe kehrte nach Europa oder Nordamerika zurück. Für Avery nahm der Coup ein gutes Ende. Tews verbliebene Leute gingen fast leer aus: Die Besatzung von Averys *Fancy* teilte nur einen kleinen Teil ihrer märchenhaften Beute.

Die Piraten des Indischen Ozeans gehörten zu den erfolgreichsten Seeräubern aller Zeiten.

HENRY AVERY

Henry Avery (um 1653–1696) aus Westengland nahe Plymouth war ein englischer Pirat, der in der Mitte der 1690er-Jahre auf dem Atlantischen und Indischen Ozean sein Unwesen trieb. Erst war er Matrose auf einem Handelsschiff, dann Erster Offizier auf der *Charles II*. An Bord dieses Schiffes überredete er die restliche Besatzung, zu meutern und das Schiff zu stehlen. Die Meuterei war ein großer Erfolg, und Berichten zufolge verkündete Avery anschließend: „Ich segle nach Madagaskar und suche dort mein Glück.“ Das Schiff taufte er um in *Fancy*. Der „König der Piraten“ war nur wenige Jahre aktiv.



Besonders bekannt wurde Avery für die Kaperung der *Fateh Muhammed* und der *Ganj-i-Sawai*. Diese spezielle Unternehmung stellte die Engländer, besonders die erfolgreiche Englische Ostindien-

Kompanie, jedoch vor ein Problem: Averys Angriff gefährdete den Handel zwischen England und Indien. Um den Großmogul Aurangzeb zu besänftigen, versprachen die Engländer ihm Ausgleichszahlungen und setzten ein Kopfgeld von 500 Pfund auf Avery aus, das sie später auf 1000 Pfund erhöhten. Avery entkam letztlich der Strafverfolgung; was nach seinen Piratenabenteuern aus ihm wurde, ist jedoch unbekannt.



Solche japanischen Koban-Goldmünzen aus dem 17. Jahrhundert wurden von der Niederländischen Ostindien-Kompanie ausgegeben.

Erfolge auf dem Indischen Ozean

In den Jahren 1695 bis 1699 stachen etliche plündernde Kriegsschiffe von Sainte Marie aus in See, darunter auch zwei der bekanntesten Schiffe der damaligen Zeit. Die *Mocha*, das größte dieser Kriegsschiffe, war 1697 durch den englischen Piraten Robert Culliford von der Ostindien-Kompanie gekapert worden. Die *Soldado* segelte ehemals unter dem Namen *Resolution*, bis die Besatzung meuterte und den Holländer Dirk Chivers zum Kapitän ernannte. Chivers und seine Männer nahmen im Jahr 1696 ihr Piratengeschäft auf, indem sie Schiffe der Ostindien-Kompanie gegen

Lösegeld festsetzten. Ihren kühnsten Schachzug machten sie im November 1696, als sie vier Schiffe im Hafen von Calicut (Kerala) in Südindien in Geiselschiffe nahmen. Chivers verlangte 10 000 Pfund, oder seine Mannschaft würde alle im Hafen liegenden Schiffe in Brand setzen. Der indische Gouverneur und die Vertreter der Ostindien-Kompanie machten ein Gegenangebot über 5000 Pfund. Chivers fühlte sich durch das Angebot beleidigt.

Als tatsächlich nicht das volle geforderte Lösegeld übergeben wurde, hisste die *Soldado* die blutrote Flagge, die den sicheren Tod verhiess (s. S. 90). Um zu demonstrieren, dass er es ernst meinte, steckte Chivers eines der Geiselschiffe in Brand. Es folgte ein weiteres Kompromissangebot über 4000 Pfund, dem Chivers diesmal zustimmte. Als dieses Geld allerdings gar nicht erst auftauchte, zündete die Crew ein zweites Schiff an. Was Chivers nicht ahnte: Die indische Regierung und die Ostindien-Kompanie hatten unterdessen einen anderen Plan ausgeheckt. Sie hatten selbst Piraten in Indien angeheuert, die Chivers und seine Männer angriffen, woraufhin die Erpresser ohne nennenswerte Beute fliehen mussten.

Es waren der englische Pirat John Taylor und sein französischer Kompagnon Olivier Levasseur, auch bekannt als La Buse, die schließlich die größte Beute aller Piraten auf dem Indischen Ozean machten. Die Kapitäne der *Cassandra* und der *Victory* begegneten im Jahr 1721 der *Nossa Senhora de Cabo*. Das Schlachtschiff der portugiesischen Marine wurde speziell für Geschäfte der Ostindien-Kompanie eingesetzt und hatte bedeutende Passagiere wie den Erzbischof von Goa und den Grafen von Ericeira an Bord. Nachdem es in einem Sturm schwere Schäden erlitten hatte, legte es notgedrungen auf der ostafrikanischen Insel La Réunion an. An Bord befanden sich Diamanten im Wert von 500 000 Pfund sowie seltene asiatische Waren wie Seide und Porzellan im Wert von 375 000 Pfund. In dieser misslichen Lage griffen die Freibeuter an. Zusammen mit ihrer Beute aus mehreren kleinen indischen Handelsschiffen entkamen Taylor und La Buse mit Raubgut im Gesamtwert von mehr als 900 000 Pfund.

Kurz darauf trennten sich die beiden Anführer im Streit. Taylor segelte in die Karibik, um Gnade zu erbitten. Als sein Gnadengesuch sowohl auf den Bahamas als auch in Jamaika abgelehnt wurde, segelte der Pirat in die spanische Stadt

Portobelo (Panama), wo er den Gouverneur mit der *Cassandra* sowie 121 Fässern Gold- und Silbermünzen bestach. Einige Jahre später zog er nach Jamaika, wo er heiratete und vier Kinder bekam.

Für La Buse ging die Sache weniger glimpflich aus. Der Franzose tauchte unter, blieb aber im Indischen Ozean, wo er sich unter anderem als Mittelsmann zwischen Sklavenhändlern und den Foko-Oberhäuptern aus Madagaskar verdingte. Im Jahr 1730 wurde er von einem Kapitän erkannt. Der übergab den Piraten dem französischen Gouverneur von La Réunion, welcher kurzen Prozess machte und La Buse hängen ließ.

Gegen Ende des 18. Jahrhunderts begannen die Europäer, in der ganzen Region Kolonien zu errichten. Damit wurde die See für Piraten rauer. Doch ganz verschwunden sind sie nie. Ihre Raubzüge auf dem Indischen Ozean setzen Seeräuber bis ins moderne 21. Jahrhundert fort. Heute lehnen Piraten vor allem vor der Küste von Somalia Schiffsmannschaften aus aller Welt das Fürchten.

„East Indiamen of the South China Seas“ von William John Huggins.



PIRATEN AUF DEM SÜDCHINESISCHEN MEER

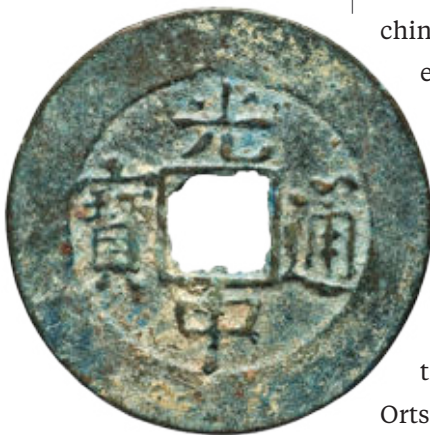
Zwischen 1500 und 1860 waren Piraten auf dem gesamten Südchinesischen Meer aktiv. Anfangs beschränkte sich die Piraterie entlang der südchinesischen Küste auf wenige Einzeltäter, die sporadisch im Schutze der Dunkelheit Schiffe plünderten. Die frühen Piraten hatten nur kleine Schiffe und waren zu wenig an der Zahl, um ernsthaft Schaden anzurichten. In China war die Piraterie lange kaum mehr als ein Ärgernis, das sich leicht bekämpfen ließ.

Unten: Die Münze aus dem 18. Jahrhundert wurde von Nguyễn Huệ während der Tây-Sơn-Rebellion herausgegeben.

Rechts: Heute dienen Dschunken als schwimmende Hotels und bringen Touristen zu den Kalkfelsen in der Halongbucht von Vietnam.

Im Jahr 1771 dann brach in Südvietnam die Tây-Sơn-Rebellion aus. Der Aufstand folgte auf ein Jahrhundert Krieg und erbitterte Rivalität zwischen den im Süden herrschenden Nguyễn und den im Norden herrschenden Trinh. Die Rebellen heuerten chinesische Piraten an, die für sie im Bürgerkrieg kämpften. Einer der Tây-Sơn-Anführer, Nguyễn Huệ, wurde um das Jahr 1788 herum zum Kaiser gekrönt und konnte Vietnam wiedervereinen. 1789 besiegte Huệ die einfallende chinesische Armee. Auch wenn Chinas Kaiser Qiánlóng Nguyễn Huệ als rechtmäßigen Herrscher von Vietnam anerkannte, hielt das Vietnams neuen Machthaber nicht davon ab, die Verluste seines Volks zu rächen. Huệ stattete chinesische Piraten wie Chen Tianbao, Mo Guanfu und Zheng Qi mit Geld aus. Im Zuge seines Rachefeldzugs stieg die Zahl chinesischer Piraten in den Jahren nach 1790 rapide an. Es entstanden große, gut organisierte Dschunkenflotten.

Die chinesische Regierung sah sich plötzlich der größten maritimen Bedrohung seit fast einem Jahrhundert gegenüber. Im Jahr 1805 kontrollierte eine Konföderation von 50 000 bis 70 000 Piraten Handel und Fischerei an der südchinesischen Küste. Schiffe mussten Schutzgeld zahlen, um einem Angriff zu entgehen. Hinzu kamen die komplexe Küstengeografie, Gebietsstreitigkeiten zwischen den Küstenstaaten und eine große Menge an Schiffen auf dem Südchinesischen Meer. Zwischen Vietnam und Japan führten unzählige Wasserwege entlang der Küste in verborgene Brandungsnischen und geschützte Buchten, wo Seeräuber sich vor der Obrigkeit verstecken konnten. Nach einer Weile operierten die Piraten nicht mehr nur an den Küsten, sondern besetzten auch die Wasserstraßen im Inland. An Land trieben sie in Dörfern und Städten halbjährlich große Zwangszahlungen ein. Ortschaften, die sich weigerten, wurden niedergebrannt.







Der Stich zeigt die Schlacht am Fluss Thọ Xương während der Invasion der chinesischen Qing in Vietnam.

Chinas erste Piraten waren Fischer oder Matrosen, die ihre mageren Einkünfte aufbessern wollten. Einer dieser frühen Fischer war der Pirat Ch'en Ya-hui aus Sui-ch'i. Schon einen Tag, nachdem er Pirat und Mitglied einer zwölköpfigen Besatzung geworden war, hatte er ein privat gemietetes Fährboot gekapert. Die Crew brachte ihre Beute zu einem bekannten Fischernetzwerk. Ihr Raubgut bestand aus 15 Yuan ausländischen Silbers, 4500 Kupferstücken und 25 Kleidungs- und Filzstücken, die sie für 3000 Kupferstücke verhökerten.

Chinas Fischerpiraten neigten eher zu kurzen, schnellen Missionen. Viele siedelten dafür nach Giang Bình um. Die Stadt nahe der chinesisch-vietnamesischen Grenze war als Piratennest bekannt. Um 1790 bildete die Piraterie und nicht mehr die Fischerei hier die wichtigste wirtschaftliche Grundlage. Das hatte drei Gründe: Erstens lag die Stadt ideal an den großen Schiffswegen. Zweitens war die Stadt leicht zu verteidigen; dank ihrer Lage an einem Fluss inmitten von undurchdringlich bewachsenem Gelände war sie über Land schwer zugänglich, und nur Schiffe einer bestimmten Größe konnten sich dem Gebiet überhaupt nähern. Drittens war Giang Bình aufgrund seiner Unzugänglichkeit von den Verwaltungszentren in China und Vietnam weit entfernt. Piraten konnten ungestört ihren Geschäften nachgehen.

Bald war Giang Bình nicht mehr die einzige Piratenhochburg. Seit dem späten 18. Jahrhundert wuchs die Bevölkerung in China stark an. Der Staat setzte eine Landnahme durch, wodurch viele Bauern ihr Hab und Gut verloren. Als

Ersatz entdeckten viele Bauern die Piraterie als Einnahmequelle. Auch erfolglose Kaufleute oder gesellschaftliche Außenseiter lockte das Piratenleben. Vietnamesische Küstenstädte wie Nghe An, Doan Mien, Hue sowie die Hafenstadt Hanoi eigneten sich dafür ideal. Und sie konnten auf geschützte Häfen sowie eine kooperationswillige Bevölkerung zählen.

Dschunken voll kostbarer Fracht

Auch die Gewässer waren als Handelswege für Piraten interessant. Auf den Wasserwegen entlang der Küste wimmelte es von seegängigen Dschunken, die Holz, Kohle, Reis, Alkohol und Seide zwischen großen Hafenstädten transportierten. Private Passagierschiffe, die in der Regel von Frauen betrieben wurden, nutzten die Schifffahrtswege für Touren entlang der Küste. Ein lukratives Ziel für Piraten waren die Kaufleute mit ihren hochseetüchtigen Dschunken, die in großem Maßstab Handel mit Japan, den Philippinen und ganz Südostasien trieben. Der Dschunkenhandel erreichte im späten 18. und frühen 19. Jahrhundert seinen Höhepunkt. Piraten erbeuteten parallel allerhand wertvolle Fracht, von Reis über Kokosöl, Tierfelle und Indigoholz bis zu Baumwolle und Elfenbein.

Einer der mächtigsten Seeräuber des 17. Jahrhunderts war Zheng Zhilong, der zur Schlüsselfigur der chinesischen Piraterie wurde. Um 1630 kontrollierte er die gesamte Schifffahrt im Südchinesischen Meer. Zhilong verdankte seinen Erfolg dem Umstand, dass er als Dolmetscher für die Niederländische Ostindien-Kompanie gearbeitet hatte. Mit seinem Vorwissen konnte er gut einschätzen, wann die Schiffe den Hafen verließen und für Angriffe besonders anfällig waren.

Chinesische Piraten waren so erfolgreich, dass um 1790 die Piraterie und nicht die Fischerei die wichtigste wirtschaftliche Grundlage in Giang Binh nahe der Grenze zwischen Vietnam und China war.

CHENG SHI

Cheng Shi (um 1775-1844), auch bekannt als Zheng Yisao, war Prostituierte bzw. Bordellwirtin in einem schwimmenden Bordell in Guangzhou. 1801 heiratete sie den berühmten Piraten Zheng Yi. Zheng Yi und Cheng Shi schmiedeten einen Plan, um die Piraten in der Region in einem gemeinsamen Ziel zu vereinen. Die verschiedenen Piratenbanden taten sich unter dem Kommando von Zheng Yi zusammen. Jede



Unterflotte hatte einen eigenen Kapitän und war nach der Farbe ihrer Flagge benannt. Das Paar erzielte beachtliche Erfolge, bis Zheng Yi im November 1807 starb. Sofort übernahm Cheng Shi die Position ihres Mannes. Innerhalb weniger Jahre wuchsen die Flotten von 50 000 auf 70 000 Männer auf über 800 großen und 1000 kleineren Dschunken an. Trotzdem war Cheng Shis Erfolg nicht von Dauer. 1810 gab sie das Kommando ab.



Diese üppige Landschaft bei Dongxing war einst möglicherweise der Standort der Piratenhochburg Giang Binh.

Piraten erbeuteten wertvolle Fracht, von Reis bis Kokosöl, von Tierfellen bis Indigoholz und von Baumwolle bis Elfenbein.

Sobald die Beute an Bord war, standen die Piraten vor der Aufgabe, das Diebesgut untereinander aufzuteilen. Ch'en Ya-huis dreizehnköpfige Bande löste das Problem mit 15 gleichen Teilen: Jeder bekam einen Teil, und Mo Ya-kuei, dem die Dschunke gehörte, sowie Ch'en Ya-hui als Anführer bekamen zwei Teile. Doppelte Anteile für Piratenanführer und diejenigen, die unverzichtbare Dinge wie das Schiff beisteuerten, waren auf dem Südchinesischen Meer üblich.

Maßnahmen der Regierung gegen Piraterie

Anfang 1810 fasste die Qing-Dynastie den Plan, die Piraterie im Südchinesischen Meer endlich auszurotten. Als Erstes nahmen die Behörden den Piratenführer Zheng Yi ins Visier, der sechs farbcodierte Flotten verantwortete: die „Red Flag Fleet“ an der Spitze, sowie Schwarz, Weiß, Blau, Gelb und Grün, die zu den Nebenflotten gehörten. Als erster prominenter Piratenanführer ergab sich Kuo P'o-tai von der Schwarzen Flotte, der dann als Unterleutnant der Qing-Marine an der Expedition gegen die Piraten teilnahm. Als sich in Piratenkreisen Kuos Erfolg nach seiner Kapitulation herumgesprochen hatte, wollten auch andere den Schutz der Regierung. Im April 1810 ergaben sich weitere 17 318 Piraten mit ihren 226 Dschunken der Qing-Marine. Die Kapitulation der Gelben Flotte im Sommer 1810 setzte der Blütezeit der Piraterie im Südchinesischen Meer ein Ende.

Ab den 1840er-Jahren führte auch die britische Marine Operationen gegen die Piraterie an der südchinesischen Küste durch. Ihre Operationsbasis war die Kolonie Hongkong, die sie im Jahr 1841 erworben hatte und als Hafen für die Lizenzvergabe und Inspektion chinesischer Dschunken nutzte. Britische Kriegsschiffe verfolgten und attackierten Piraten nicht nur auf dem Wasser, sondern griffen auch deren Stützpunkte an Land an. Bis zum Zweiten Weltkrieg hielten die Briten die Region unter ihrer Kontrolle. Damit war die Piraterie im Südchinesischen Meer dauerhaft zerschlagen.

ES GIBT VIEL ZU ENTDECKEN!

Okt./Nov./Dez. 2021 NATIONALGEOGRAPHIC.DE

TRAVELER NATIONAL GEOGRAPHIC

Schlafen mit Stil
COOLE DESIGN- UND KUNSTHOTELS

TRAVELER

WILDES COSTA RICA
Besuch bei den Teufelstänzern im Dschungel

33

PERFEKTE WOCHENENDEN

DIE BESTEN IDEEN FÜR DEN KURZURLAUB
Nordsee, Bayern, Dänemark, Schweden, Frankreich, Berlin, Südtirol, Venedig, Wien & mehr

Kultgetränk
Eine junge Generation erfindet den Pastis neu

Island
Magischer Roadtrip auf der Vulkaninsel

JETZT IM HANDEL

EIN SONDERHEFT VON NATIONAL GEOGRAPHIC
DEUTSCHLAND € 7,80 | ÖSTERREICH € 8,90 | SCHWEIZ CHF 13,00
BENELUX € 9,40 | ITALIEN € 10,40 | PORTUGAL € 10,40

ODER ABO MIT PRÄMIE BESTELLEN UNTER
WWW.NATIONALGEOGRAPHIC.DE/TRAVELER-BESTELLEN

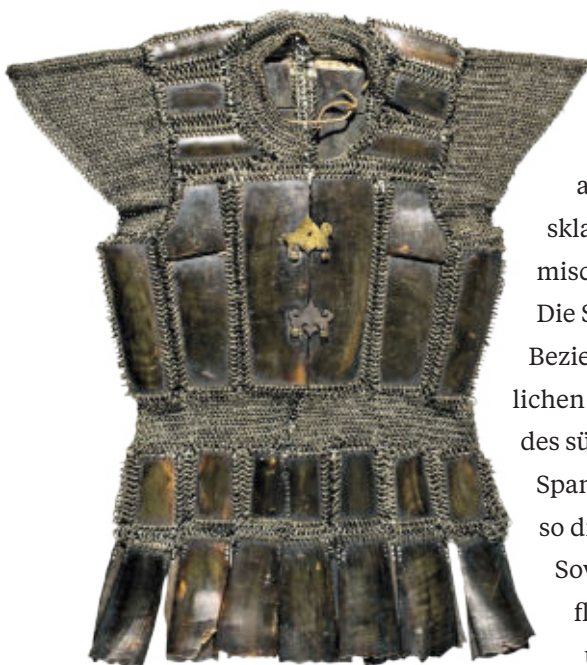
NATIONAL
GEOGRAPHIC

TRAVELER

PIRATEN IN SÜDOSTASIEN

Die unzugängliche Geografie verhalf den Piraten im Südostasien des 18. Jahrhunderts zum Aufstieg. Seinerzeit tobte ein harter Konkurrenzkampf zwischen den europäischen Imperien um die Handelsvormacht in der Region, was sie zu einem Piraten-Hotspot werden ließ. Die Plünderbanden hatten es vor allem auf die Spanier abgesehen, die mehr als 200 Jahre lang Krieg gegen die Moro, eine muslimische Mehrheitengruppe, führten.

Diese Art Plattenharnisch wurde traditionell von Moro-Kriegern getragen. Er bestand aus schweren Platten mit einem Kragen und Ärmeln aus Kettengeflecht.



Piraten auf der Sulusee

Der Spanisch-Moro-Konflikt dauerte von 1565 bis 1876. Auf der Sulusee, einem Seegebiet zwischen den Philippinen und Borneo, waren Handelsraubzüge sowohl für das Sultanat von Sulu als auch für die Spanier eine willkommene Art der Kriegsführung. Als Moros (Mauren) bezeichnete die spanische Kolonialmacht philippinische Muslime, auf die sie während ihrer Invasion im 16. Jahrhundert im Süden des Archipels getroffen war. Im Kriegsverlauf definierte Spanien seine Rivalen immer häufiger als Piraten. Zwar hatte es auf den Philippinen auch schon vorher Plünderungen auf See gegeben, doch durch den Krieg und die Einbindung der Region in den frühmodernen Welt- handel nahmen die Übergriffe stark zu.

Während des jahrhundertelangen Konflikts zwischen den Spaniern und den Bewohnern der Sulusee hatten Raubzüge auf See zwei Ziele: die Anhäufung von Wohlstand und die Versklavung von Völkern. Nebenbei dienten die Attacken den Einheimischen als kraftvolle Waffe im antikolonialistischen Widerstand. Die Seeräuberei in der Sulusee war eindeutig religiös motiviert. Die Beziehungen zwischen den spanischen Kolonialherren auf den nördlichen Philippinen und den überwiegend muslimischen Bewohnern des südlichen Archipels waren vor allem deswegen feindselig, weil Spanien versuchte, die Muslime zum Christentum zu bekehren und so die Kontrolle über ihr Land und ihre Gewässer zu gewinnen. Sowohl die Spanier als auch die Moros interpretierten ihren Konflikt als eine Episode des uralten Kampfes zwischen Christentum und Islam um die Vorherrschaft.



Trotz intensiver Bemühungen der Spanier, die Bedrohung durch die Piraten zu zerschlagen, lebte die Piraterie bis ins frühe 20. Jahrhundert fort. Als Spanien die Philippinen nach dem Spanisch-Amerikanischen Krieg 1898 an die USA abtrat, begaben sich amerikanische Truppen von 1903 bis 1913 auf einen Befriedungsfeldzug, der die amerikanische Herrschaft auf die südlichen Philippinen ausdehnte und die Piratengeschäfte in der Region zunächst wirksam unterband.

Piraterie in der Straße von Malakka

Nach der Sulusee sahen koloniale Beobachter in der Straße von Malakka, einem schmalen Kanal zwischen der indonesischen Insel Sumatra und der Malaiischen Halbinsel, den nächste Piratenbrennpunkt. Die Meerenge in Südostasien ist bis heute eine wichtige Passage zwischen China und Indien, die vom Handelsverkehr stark frequentiert wird. Sie liegt noch dazu auf der Hauptroute zwischen Europa, dem Suezkanal, den Erdöl exportierenden Ländern am Persischen Golf und den geschäftigen Häfen von Ostasien. Eine derart bedeutsame Wasserstraße bot Plünderern jede Menge reich beladener Ziele. Die natürliche Geografie der

Ein Mann steuert ein Boot einen Kanal hinauf nach Tanjung Batu, einem bekannten Piratenrevier.

Die Piraterie auf der Sulusee lebte von einer Kombination aus Handel und Versklavung.



Oben: Die farbenfrohe Karte zeigt Festungen im europäischen Stil, die Kaufleute auf fremdem Boden schützen sollten.

Unten: Solche Bronzehelme trugen Moro-Krieger während des Moro-Aufstands (1899–1913).

Rechts: Drei Piraten von der Insel Jolo im Südwesten der Philippinen (um 1910).

Gegend – viele kleine Inseln, abgelegene Buchten, Flüsse und dicht bewaldete Ufer – eignete sich für blitzschnelle Angriffe und half den Piraten, einer Gefangennahme zu entgehen.

So manche Obrigkeit verdankt den Piraten auch ihre Herrschaft. Im 14. Jahrhundert konnte etwa Parameswara (1344 bis um 1414), der Prinz von Palembang, nur dank der Loyalität der örtlichen Piratengruppen das Sultanat von Malakka errichten, nach dem die Meerenge benannt ist.

Später gewannen Kolonialmächte wie die Portugiesen, Holländer und Briten an Einfluss. Die Niederländische Ostindien-Kompanie etablierte sich im 17. Jahrhundert als vorherrschende Macht in der Straße von Malakka sowie einem Großteil des Malaiischen Archipels. Im 18. und 19. Jahrhundert legte die Piraterie in der Gegend noch einmal kräftig zu. Dahinter steckte die wirtschaftliche Notwendigkeit der Europäer, den profitablen Gewürzhandel zu kontrollieren. Mit der Ankunft europäischer Seefahrer in der Gegend begann eine Periode politischer Instabilität. In den 1830er-Jahren schlossen sich schließlich die Britische und die Niederländische Ostindien-Kompanie zusammen, um der zunehmend ausufernden Piraterie ein Ende zu machen – mit mäßigem Erfolg: In den philippinischen Gewässern ist Piraterie auch heute noch sehr verbreitet.









GALERIE

MYTHEN UND LEGENDEN

Augenklappe, Papagei, Schatzkarte: An plakativen Piratenklischees mangelt es nicht. Mit ihrem abenteuerlichen Lebensstil regen Seeräuber seit jeher die Fantasie an und laden zur Romantisierung ein. Den Anfang machten populäre Klassiker wie Captain Charles Johnsons „Schauplatz der englischen See-Räuber“ und Robert Louis Stevensons „Schatzinsel“. Später schmückten Theaterstücke und Filme die Mythen und Legenden rund ums Piratenleben aus.



Links: Ein rekonstruiertes Piratenschiff segelt in der Karibik nahe der Dominikanischen Republik. *Oben:* Sogenannte Jungfern kommen in der Takelage zum Einsatz.



Darstellungen von Piraten wie hier im Film „Pirates of the Caribbean: Am Ende der Welt“ basieren weitgehend auf fiktiven Beschreibungen ihrer Kleidung und Sprache.

DER PIRAT ALS FIGUR

Welches Bild haben Sie im Kopf, wenn Sie an einen Piraten denken? Vermutlich stellen Sie sich einen Mann in einem verschmutzten Hemd vor, mit Kopftuch, einer Schärpe um die Taille, zerrissenen Hosen und zerschlissenen Stiefeln – ganz so, wie der Kult gewordene Captain Jack Sparrow aus der Filmreihe „Fluch der Karibik“ über die Leinwand schreitet. Sparrows Look ist jedoch genauso fiktiv wie die Filme selbst. Unsere Klischees über Piratenoutfits verdanken wir zu einem großen Teil dem amerikanischen Künstler Howard Pyle, der sich für seine Bilder bei spanischen Banditen des späten 19. Jahrhunderts Inspiration holte. In Wahrheit trugen Matrosen im 18. Jahrhundert, auch Piraten, zum Beispiel eher an den Knien abgeschnittene weite Hosen und Blusen bis zum Oberschenkel.

Männer mit Holzbeinen polterten durchaus übers Schiff, aber sie waren eher die Ausnahme. Eine Amputation auf hoher See bedeutete für die meisten Ver-



wundeten das Todesurteil. Medizinische Eingriffe nahmen in der Regel Mitglieder der Besatzung vor, da ein Chirurg selten mit an Bord war. Infektionen und Blutverlust waren die Folge. Selbst wenn ein Pirat eine stümperhafte Amputation überlebte, war seine Kampfkraft danach eingeschränkt. Viele Amputierte dienten ihrer Mannschaft allenfalls als Koch weiter.

„Ahoi, Landratte! Beim Klabautermann! Arrrr! Klar Schiff, aber im Schweinsgalopp!“ Solche und ähnliche Phrasen sind in Filmen und der Popkultur weit verbreitet. Echte Piraten haben aber wohl nie so geredet. Einige vermeintlich typische Sprüche dachte Robert Louis Stevenson sich für seinen Roman „Die Schatzinsel“ aus, der 1883, über 150 Jahre nach dem „Goldenen Zeitalter der Piraterie“, erschien. Auch Hollywood haben wir einige Sprachbilder zu verdanken. Als besonders kreativ erwies sich der Schauspieler Robert Newton. In der Verfilmung von „Die Schatzinsel“ von 1950 verkörperte der Brite den Pirat Long John Silver. Newton erfand einen markigen Slang, indem er seinen eigenen südwestenglischen Akzent überzog, und machte viele Sprüche so erst populär.

Medizinische Eingriffe wurden oft von Besatzungsmitgliedern ausgeführt, da ein Chirurg selten an Bord war.



„Portrait of a Sailor (Paul Cuffe?)“, um 1800.



In den Illustrationen des Künstlers Howard Pyle aus dem 19. Jahrhundert wurde ein spezifisches Erscheinungsbild der Piraten verewigt.



Standbild aus dem Film „Die Schatzinsel“ von 1950 mit Robert Newton als Long John Silver.



Obwohl es keine belastbaren Belege dafür gibt, dass Piraten ihre Schätze vergraben haben, sind Schatzverstecke in Literatur und Film ein gern genutztes dramaturgisches Element.

DIE REGELN

Vergrabene Schatztruhen, deren Kostbarkeiten eines Tages mithilfe einer kryptischen Schatzkarte gefunden werden, gibt es so wohl nicht. Nur die wenigsten Piraten, abgesehen von Captain Kidd, vergruben ihre Beute. Lieber gaben sie ihr Raubgut schnell für Liebschaften und Alkohol aus oder sparten es für ihre Familien in der Heimat. Abgesehen davon wäre das Vergraben zu riskant gewesen: Der bewegliche Sand und die Gezeiten hätten Preziosen leicht wegspülen können. Zudem konnte man nie wissen, ob nicht jemand anderes klammheimlich zurückkehren und den Schatz auf eigene Faust heben würde. Außerdem bestand ein Großteil der Beute gar nicht aus Silber und Gold. Eher stahl man alle Güter und Handelswaren, die man in die Finger bekam: Holz, Pelze, Seide, Baumwolle, Gewürze, Medikamente, Ambra und vieles mehr. Auch was zur Reparatur am Schiff taugte, etwa Taue, Takelage und Segel, wurde eingesackt.



Rein fiktiv ist gleichfalls die Legende, dass Piraten ihre Opfer über die Planke gehen ließen. Eine solche Disziplinarstrafe ist wenig bis gar nicht belegt. Gebräuchlicher war das sogenannte Kielholen, was aber genau besehen sogar noch grausamer war: Der Verurteilte wurde an einem Tau festgebunden und dann unter dem Rumpf des Schiffes durchgezogen. Durch das Kielholen zog der Bestrafte sich am scharfkantigen Muschelbewuchs am Kiel schwerste Verletzungen zu oder ertrank noch unter Wasser. Andere Formen der Vergeltung reichten vom Über-Bord-Werfen übers Ausbooten bis zum Auspeitschen.

Es gibt Nachweise, dass viele Mannschaften einem Ehrenkodex oder Vertrag folgten, der für Ordnung an Bord sorgte. In solchen Kodizes war festgelegt, wie die Beute aufgeteilt wurde, was mit Piraten passierte, die sich im Dienst verletzten, wie ein Missverhalten bestraft wurde oder wie Gefangene zu behandeln waren. Einige Piratenkodizes sind erhalten geblieben, etwa der des Engländers George Lowther und seiner Besatzung. Hierin ist beispielsweise eine Entschädigung für Piraten vorgesehen, die im Kampf einen Arm oder ein Bein einbüßten.

Mit wenigen Ausnahmen, darunter Captain Kidd, vergruben Piraten keine Beute.

The Articles on Board the *Revenge*.

1.
Every Man shall obey civil Command ; the Captain shall have one full Share and a half in all Prizes ; the Master, Carpenter, Boatswain and Gunner shall have one Share and quarter.

2. If

398 Of Capt. JOHN PHILLIPS.

2.
If any Man shall offer to run away, or keep any Secret from the Company, he shall be marroon'd, with one Bottle of Powder, one Bottle of Water, one small Arm, and Shot.

3.
If any Man shall steal any Thing in the Company, or game, to the Value of a Piece of Eight, he shall be marroon'd or shot.

4.
If at any Time we should meet another Marrooner [that is, Pyrate,] that Man that shall sign his Articles without the Consent of our Company, shall suffer such Punishment as the Captain and Company shall think fit.

5.
That Man that shall strike another whilst these Articles are in force, shall receive Moses's Law (that is, 40 Stripes lacking one) on the bare Back.

6.
That Man that shall snap his Arms, or smook Tobacco in the Hold, without a Cap to his Pipe, or carry a Candle lighted without a Lanthorn, shall suffer the same Punishment as in the former Article.

7.
That Man that shall not keep his Arms clean, fit for an Engagement, or neglect his Business, shall be cut off from his Share, and suffer such other Punishment as the Captain and the Company shall think fit.

8.
If any Man shall lose a Joint in time of an Engagement, shall have 400 Pieces of Eight ; if a Limb, 800.

9.
If at any time you meet with a prudent Woman, that Man that offers to meddle with her, without her Consent, shall suffer present Death.

Der aus dem Jahr 1724 stammende Kodex von Captain John Phillips legt fest, wie auf dem Piratenschiff *Revenge* beispielsweise mit Diebstahl umgegangen wird oder wie hoch die Entschädigung für im Kampf verlorene Gliedmaßen ausfällt.



Rechts: Münzen stammten schon im 17. und 18. Jahrhundert aus aller Welt. Es gab sie in allen möglichen Formen, Größen und Macharten. Ihren Wert bestimmten Gewicht und Zusammensetzung.



Links: Die Glocke aus dem Wrack der *Whydah Gally* besteht aus Bronze mit einem hölzernen Querstück. Eine Schiffsglocke war ein wichtiger Bestandteil von Schiffen. Sie informierte die Piraten, wann es an der Zeit zum Arbeiten, Schlafen, Essen oder Kämpfen war.



Die Illustration des Künstlers Howard Pyle aus dem 19. Jahrhundert zeigt einen Mann, der über die Planke geschickt wird. Obwohl es über diese Form der Bestrafung keine belastbaren Belege gibt, lebt die Strafpraktik im Piratenmythos unverändert weiter.



Dieser Holzstich aus dem 15. oder 16. Jahrhundert zeigt das Kielholen, eine schwere und auf See gängige Strafe etwa für Meuterei. Der Bestrafte wurde an ein Tau gebunden, über Bord geworfen und in Quer- oder Längsrichtung unter dem Schiffskiel durchgezogen.





Das Bild zeigt den Nachbau der spanischen Galeone *Neptune* aus dem 17. Jahrhundert.

SCHIFFE UND WAFFEN

Piraten bevorzugten kleine und wendige Schiffe, mit denen sie den großen Kriegsschiffen leichter entkommen konnten. Im 16. und 17. Jahrhundert fiel die Wahl meist auf Schaluppen. Sie waren recht schnell und hatten wenig Tiefgang, was eine Flucht in seichte Gewässer erleichterte. Auch Schoner waren bei Piraten beliebt. Ähnlich wie Schaluppen waren Schoner flink, leicht zu manövrieren und wegen ihres geringen Tiefgangs gut in Meeresarmen zu verstecken.

Bei der Gestaltung der Schiffsflagge gab es viele Variationen. Die berühmte Totenkopfflagge, genannt Jolly Roger, ist wahrscheinlich an das französische *jolie rouge* angelehnt und ein Verweis auf die rote Flagge der Freibeuter im 17. Jahrhundert. Einigen Quellen zufolge bedeutete eine schwarze Flagge, dass ein Pirat bereit war, Milde walten zu lassen, während eine rote Flagge den sicheren Tod verhieß. Während viele Piraten wie Edward England die traditionelle



Piratenflagge mit Schädel und gekreuzten Knochen einsetzten, verwendeten andere Seeräuber kreativere Flaggen: So zeigte diejenige von Blackbeard ein Skelett, das eine Sanduhr hält und ein blutendes Herz durchsticht. Oft hatten Piratenschiffe auch die Flaggen mehrerer Nationen an Bord, womit sie einem vorbeifahrenden Schiff zunächst „Freundschaft“ vorgaukeln konnten, ehe sie in Reichweite für einen Angriff waren und ihre wahre Flagge hissten.

Piraten liebten vielseitige Waffen. Mit Entermessern etwa, also Kurzschwertern mit leicht gebogener Klinge, ließ sich in der Enge eines Schiffes effektiv kämpfen und bei Bedarf auch Fleisch zerteilen. Genauso beliebt war die Espingole, eine Flinte mit trichterförmiger Mündung, aus der kleine Bleikugeln herausschleuderten. Und Kanonen wurden sowohl mit Kettenkugeln (zwei mit einer Kette verbundenen Kanonenkugeln) als auch Kartätschen (kleinen Kanonenkugeln) und einfachen Kanonenkugeln geladen.

Ob Schiffstyp, Flagge oder Waffe: Piraten wussten ihre Ausstattung mit Erfolg einzusetzen und verbreiteten Angst und Schrecken auf den Meeren dieser Welt.

Einigen Quellen zufolge bedeutete eine schwarze Flagge, dass ein Pirat bereit war, Milde walten zu lassen, während eine rote Flagge den sicheren Tod verhiess.



Kapitäne nutzten Stechzirkel als Hilfsmittel, um die Position ihres Schiffes auf der Karte einzuzichnen und so einen Kurs präzise zu kartieren.



Mit Waagschalen aus Messing wurde alles Erdenkliche gewogen, von Goldmünzen bis Elfenbein.



Piratenflaggen waren ein wichtiges Kommunikationsmittel für Piraten. Die Flagge von Black Sam Bellamy, wie auf dieser zeitgenössischen Darstellung von Gregory Manchess zu sehen, war eine traditionelle Piratenflagge mit Schädel und gekreuzten Knochen in der Mitte.



Im National Museum of the Royal Navy in Portsmouth (England) ist ein Jolly Roger aus dem Besitz von Richard Curry ausgestellt. Der Admiral hatte die Flagge im Jahr 1790 von Piraten vor der nordafrikanischen Küste erbeutet.



Das Bild „Captain Maynard's Sloop Bore Down on the Pirate Ship“ des britischen Künstlers Clive Upton illustriert den Moment, als die Schaluppe von Kapitän Maynard auf das Piratenschiff von Blackbeard zusteuert, um den Piraten dingfest zu machen.





Lauf und Schaft dieser Muskete wurden gekürzt, vermutlich mit dem Zweck, dass ein Pirat sie im Nahkampf besser einsetzen konnte.

Im Unterschied zu diesen großen Kugeln luden Piraten meist kleinere Kugeln in ihre Kanonen, damit sie das anvisierte Schiff und die Ware, die sie zu erbeuten hofften, nicht allzu schwer beschädigten.



Überreste eines Piratenschwerts, von dem noch der Messinggriff erhalten ist.



Das Gemälde von Fortunino Matania aus dem 18. Jh. zeigt Anne Bonny und einen Komplizen bei der Gefangennahme zweier Matrosen.

GESCHICHTE ERLEBEN

NR. 2/2021

HISTORY

HISTORY

 NATIONAL GEOGRAPHIC

**GEHEIMSACHE
AFGHANISTAN**
Die Niedermayer-
Hentig-Expedition
1914-1916

**Fluch der
Karibik**
Die Wahrheit
hinter der
Piratenlegende

Mittelalter
Das Rätsel um
den Kreuzzug
der Kinder

TUTANCHAMUN
Carter und die Intrigen um das Pharaonengrab

2/2021 DEUTSCHLAND € 7,80 • ÖSTERREICH € 8,40 • SCHWEIZ CHF 12,50
BENELUX € 9,00 • ITALIEN € 10,50

ISSN 0763-9849-9239

**JETZT
NEU IM
HANDEL**

ODER DIREKT BESTELLEN UNTER
SHOP.NATIONALGEOGRAPHIC.DE/HISTORY

HISTORY
 NATIONAL GEOGRAPHIC

IMPRESSUM

CHEFREDAKTEUR
Werner Siefer

STELLVERTRETENDE CHEFREDAKTEURIN Claudia Eilers
CREATIVE DIRECTOR Irene Steppan
REDAKTEURIN Eileen Stiller

GRAFIKER Ralph Hellberg
BILDREDAKTEURIN Anja Kellner (fr)

CHEFIN VOM DIENST Grit Häußler

ÜBERSETZUNG UND SATZ Susanne Schmidt-Wussow

WISSENSCHAFTLICHE BERATUNG
Prof. Dr. Robert Bohn, Forschungsstelle für
regionale Zeitgeschichte und Public History

SCHLUSSREDAKTEURIN Helga Peterz

REDAKTIONSMANAGEMENT Marius Rautenberg

HERSTELLUNG
Sandra Kho (Ltg.)
Grit Häußler

LITHOGRAFIE
P.R.O. Medien
Produktion GmbH, Hamburg

DRUCK
Quad/Graphics
Europe Sp. z.o.o.

Titel der US-Ausgabe:
PIRATES
Jamie L. H. Goodall

PRODUCED BY
NATIONAL GEOGRAPHIC PARTNERS, LLC
1145 17th Street NW
Washington, DC 20036-4688, USA

Copyright © 2021 NATIONAL GEOGRAPHIC
PARTNERS, LLC. All rights reserved.

Copyright © 2021 German Edition National
Geographic Partners, LLC. All rights reserved.

NATIONAL GEOGRAPHIC and Yellow
Border Design are trademarks of the National
Geographic Society, used under license.

Published by Meredith Corporation
225 Liberty Street • New York, NY 10281



VERLAG UND SITZ DER REDAKTION
NG Media GmbH
Infanteriestraße 11a, 80797 München
Tel.: (089) 130699-0, Fax: (089) 130699-100

GESCHÄFTSFÜHRER
Oliver Märten, Clemens Schüssler, André Weijde
leserbriefe@nationalgeographic.de



KUNDENSERVICE
Abonnement/Nachbestellung von älteren
Ausgaben: NATIONAL-GEOGRAPHIC-Leser-
service, Gutenbergstraße 1, 82205 Gilching
Tel.: 0180 5321617, (08105) 388329 (normaler Tarif)
Fax: 0180 5321620
E-Mail: leserservice@nationalgeographic.de
Internet: nationalgeographic.de/abo

PREISE
Einzelheft 9,80 € (D), 11,30 € (A), 15,70 sFR (CH),
bei Einzelversand zzgl. Versandkosten.
Jahresabonnement (4 Hefte) 31,20 €
(inkl. MwSt., im Ausland zzgl. Versandkosten)

VERTRIEB/AUSLIEFERUNG
Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel:
MZV Moderner Zeitschriftenvertrieb
Unterschleißheim
VERTRIEBSLEITUNG Dr. Regine Hahn

ANZEIGEN
Ad Alliance GmbH
Am Baumwall 11
20459 Hamburg
VERANTWORTLICH FÜR ANZEIGEN (V.I.S.D.P.)
Daniela Porrmann

NATIONAL GEOGRAPHIC PARTNERS
EDITORIAL DIRECTOR Susan Goldberg
GENERAL MANAGER NG MEDIA David E. Miller
DEPUTY CHIEF COUNSEL Evelyn Miller
GLOBAL NETWORKS CEO Courteney Monroe
HEAD OF TRAVEL AND TOUR OPERATIONS
Nancy Schumacher
CHIEF FINANCIAL OFFICER Akilesh Sridharan

HEADQUARTERS
1145 17th Street NW
Washington, DC 20036-4688, USA

FOTOCREDITS

Cover, Sam Weber; 3, ZUMA Press Inc./Alamy Stock Photo; 4-5, Kenneth Riley; 6, Erich Lessing/Art Resource, NY; 7, Photo © Rava/Bridgeman Images; 8-9, Private Collection/Bridgeman Images; 9, Kenneth Garrett; 10, New York Public Library/Science Source; 11, akg-images/WHA/World History Archive; 12, © Look and Learn/Bridgeman Images; 13, rchphoto/iStock/Getty Images; 14, Tetra Images/robertharding.com; 15, incamerastock/Alamy Stock Photo; 17, Gregory Manchess; 18, Maximilian Müller/Getty Images; 19, © The Trustees of the British Museum; 20, Stefano Bianchetti/Corbis/Getty Images; 21, British Library/Granger; 22-23, Westend61/Getty Images; 23, Kenneth Garrett; 24, © Giancarlo Costa/Bridgeman Images; 25, Andy Roland/iStock/Getty Images; 26, Jeff Rotman/Nature Picture Library/Alamy Stock Photo; 27 (o.), Kenneth Garrett; 27 (u.), Gregory Manchess; 28, Kenneth Garrett; 29, Universal History Archive/Universal Images Group/Getty Images; 30, North Wind Picture Archives/Alamy Stock Photo; 32, © Bob Breidenbach—USA Today Network; 33, akg-images/De Agostini Picture Library; 34, Science History Images/Alamy Stock Photo; 35, Robert Clark/National Geographic Image Collection; 36, The Miriam and Ira D. Wallach Division of Art, Prints and Photographs: Picture Collection, The New York Public Library. „Pearl Street in the Seventeenth Century“, The New York Public Library Digital Collections; 37, Sarin Images/Granger. All rights reserved; 38, Port Royal Project, Texas A&M University; 39, Pierre Barbier/Getty Images; 40, Port Royal Project, Texas A&M University; 41, Willis D. Vaughn; 42-43, Camillo Balossini/Associazione Culturale Crapa de Mort/Mondadori Portfolio/Getty Images; 44, Ian Dagnall/Alamy Stock Photo; 45, picture-alliance/akg-images; 46, AF Fotografie/Alamy Stock Photo; 47, Courtney Platt/National Geographic Image Collection; 48, Curioso. Photography/Shutterstock; 49, National Geographic Maps; 50-51, Gregory Manchess; 52, Lebrecht Music & Arts/Alamy Stock Photo; 53, Gordon Gahan; 56-57, North Wind Picture Archives/Alamy Stock Photo; 57, Photo © Don Troiani/Bridgeman Images; 58, © SIPA Asia/ZUMA Wire/Alamy Live News/Alamy Stock Photo; 59, CPA Media Pte Ltd/Alamy Stock Photo; 60, akg-images; 61, Ekaterina Bespyatova/Alamy Stock Photo; 62, bdsnp/iStock/Getty Images; 63, Chris Hellier/Alamy Stock Photo; 64, jalvarezg/iStock/Getty Images; 65, Peter Newark Historical Pictures/Bridgeman Images; 66, © The Trustees of The British Museum. All rights reserved; 67, Pictures from History/Bridgeman Images; 68, Robert Kawka/Alamy Stock Photo; 69, Reed Kaestner/Corbis/Getty Images; 70, CPA Media Pte Ltd/Alamy Stock Photo; 71, Prismatic Pictures/Bridgeman Images; 73, Imaginechina Limited/Alamy Stock Photo; 74, Interfoto/Alamy Stock Photo; 75, John Stanmeyer/National Geographic Image Collection; 76 (o.), Fotosearch/Stringer/Getty Images; 76 (u.), Photo © Don Troiani/Bridgeman Images; 77, Historia/Shutterstock; 78-79, Thomas Grau/Alamy Stock Photo; 79, Kenneth Garrett; 80-81, © Buena Vista Pictures/Everett Collection, Inc.; 82, akg-images; 83 (o.), North Wind Picture Archives/Alamy Stock Photo; 83 (u.), United Archives GmbH/Alamy Stock Photo; 84-85, Bridgeman Images; 86 (beide), © British Library Board. All rights reserved/Bridgeman Images; 87 (o. l.), Kenneth Garrett; 87 (o. Mitte), British Museum; 87 (o. r.), British Museum; 87 (u.), Bridgeman Images; 88-89, Mary Evans Picture Library/Everett Collection, Inc.; 90-91, Volodymyr Dvornyk/Shutterstock; 92 (alle), Kenneth Garrett; 93 (u.), Gregory Manchess; 93 (u.), Andrew Matthews/Getty Images; 94-95, © Look and Learn/Bridgeman Images; 96 (u.), Kenneth Garrett; 96 (Mitte l.), Kenneth Garrett; 96 (Mitte r.), Kenneth Garrett; 96 (u.), Historia/Shutterstock

DIE WELT ERKUNDEN, WISSEN VERTIEFEN

OKTOBER 2021

DIE ALPEN
Unsere Berge
im Klimawandel

NACHTLEBEN
Meerestiere in
der Dunkelheit

NATIONAL GEOGRAPHIC

WIE GRÜN WIRD
DER VERKEHR?

Die E-Flugzeuge
und E-Autos der
Zukunft

Wildes Deutschland

Wo unberührte Natur zurückkommt.
Und warum wir sie so dringend brauchen.

DEUTSCHLAND € 4,50 | ÖSTERREICH € 7,20 | SCHWEIZ CHF 10,40
BELGIUM 7,50 | ITALIEN SPANIEN PORTUGAL (CONT.) GRIECHENLAND € 9,30

JETZT
AM
KIOSK

ODER TESTABO MIT PRÄMIE BESTELLEN UNTER
WWW.NATIONALGEOGRAPHIC.DE/TESTEN

**NATIONAL
GEOGRAPHIC**

| WEITER VORAN



HOTEL
VICTORY
THERME ERDING

365 TAGE SOMMERGARANTIE!

Erleben Sie Südsee Feeling und grenzenloses Badevergnügen in der größten Therme der Welt mit 27 Rutschen, riesigem Wellenbad und 35 Saunen. Entspannen Sie an Board des Hotel Victory und fühlen Sie sich wie auf einem Großsegler mit maritim gestalteten Zimmern und Frühstücksbuffet im Hafen Restaurant.

HOTEL VICTORY THERME ERDING GmbH • Thermenallee 1a • D-85435 Erding
www.victory-hotel.de

