

Robert Bohn

Ozeane in globalhistorischer Perspektive

Kurseinheit 2:

Seeräbergemeinschaften als koloniale und globale Player
im „Goldenen Zeitalter“ der Piraterie, ca. 1650-1730

Fakultät für
**Kultur- und
Sozialwissen-
schaften**

Das Werk ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere das Recht der Vervielfältigung und Verbreitung sowie der Übersetzung und des Nachdrucks, bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, vorbehalten. Kein Teil des Werkes darf in irgendeiner Form (Druck, Fotokopie, Mikrofilm oder ein anderes Verfahren) ohne schriftliche Genehmigung der FernUniversität reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden. Wir weisen darauf hin, dass die vorgenannten Verwertungsalternativen je nach Ausgestaltung der Nutzungsbedingungen bereits durch Einstellen in Cloud-Systeme verwirklicht sein können. Die FernUniversität bedient sich im Falle der Kenntnis von Urheberrechtsverletzungen sowohl zivil- als auch strafrechtlicher Instrumente, um ihre Rechte geltend zu machen.

Der Inhalt dieses Studienbriefs wird gedruckt auf Recyclingpapier (80 g/m², weiß), hergestellt aus 100 % Altpapier.

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	III
Abbildungsverzeichnis	V
1 Einführung	7
1.1 Erscheinungsformen des Seeraubs.....	7
1.2 Zu den schriftlichen Quellen.....	9
2 Die Bukaniere Westindiens.....	11
2.1 Quellenbetrachtung 1 – Alexandre Olivier Exquemelin: De Americaensche Zee-Rovers, Amsterdam 1678	11
2.2 Die Entstehung der karibischen Seeräubergemeinschaft der Bukaniere	13
2.3 Tortuga und die „Brüder der Küste“ – der erste „Seeräuberstaat“ in der Karibik	15
2.4 Die Bukaniere und der koloniale Umverteilungskampf in der Karibik.....	18
2.5 Jamaika und die Raubzüge des Bukaniers Henry Morgan	22
2.6 Quellenbetrachtung 2 – Die Aufzeichnungen des William Dampier und des Basil Ringrose	29
2.7 Ein mehrjähriger Raubzug durch Mittelamerika und entlang der südamerikanischen Westküste.....	32
3 Madagaskar, das „Arabische-Meer-Fieber“ und die „Piratenrunde“	40
3.1 Die Ausweitung der Raubzone	40
3.2 Quellenbetrachtung 3 – Captain Charles Johnsons Kompendium über das „Goldene Zeitalter der Piraterie	41
3.3 Thomas Tew, Henry Every und die Entstehung der „Piratenrunde“	43
3.4 Madagaskar und die „Piratenrunde“	50
3.5 „Our merchants were as good Pyrates at Land as Avery was at Sea“	53
3.6 Die „Piratenrunde“ und der transkontinentale Warenaustausch.....	58
3.7 Die Geschichte des William Kidd – oder wie einer zum Erzpiraten wurde und es bis heute blieb	59
4 Die Bahama-Piraten des frühen 18. Jahrhunderts.....	66
4.1 New Providence.....	66
4.2 Ein Pirat als Piratenjäger. Woodes Rogers und der Kampf gegen die Bahama-Piraten .	70
5 Westafrika und das Ende des „Goldenen Zeitalters“	75
5.1 Piraten im Golf von Guinea	75
5.2 Quellenbetrachtung 4 – William Snelgrave: New Account of some Parts of Guinea....	77
5.3 Überfall und Plünderung eines Handelsschiffes	77
5.4 Die Beutefahrten des Bartholomew Roberts.....	81

5.5	Das Ende der „Piratenrunde“	84
5.6	Verfolgung und Verurteilung	88
6	Die Gemeinschaft unter der schwarzen Flagge – eine Schlussbetrachtung	92
7	Literaturverzeichnis.....	102

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Titelblatt der deutschsprachigen Erstauflage von Alexandre Exquemelins	12
Abb. 2: Tortuga auf einer Zeichnung des 17. Jahrhunderts	15
Abb. 3: Port Royal vor der Zerstörung durch das Erdbeben und den Tsunami von 1692	19
Abb. 4: Herman Moll, A Map of the West Indies, Anfang 18. Jahrhundert	22
Abb. 5: Henry Morgan, von Exquemelins gezeichnet	24
Abb. 6: Karte der Karibik mit den Raubzügen Henry Morgans	27
Abb. 7: Titelblatt des ersten Bandes der Gesamtausgabe der Schriften William Dampiers	30
Abb. 8: Titelblatt des Berichts die Raubfahrt unter Batholomy Sharp	31
Abb. 9: Karte über die zweijährige Raubfahrt von 1680-1682 von Basil Ringrose	36
Abb. 10: Herman Moll, Weltkarte, 1697	39
Abb. 11: Titelblatt der Erstausgabe der <i>General History</i> von Captain Charles Johnson	42
Abb. 12: Henry Every, Stich von 1702	49
Abb. 13: Titelblatt der Publikation zum Prozess gegen William Kidd, 1702	63
Abb. 14: Titelseite der zweiten Auflage des Berichts von Woodes Rogers, 1713	71
Abb. 15: Karte des Golfs von Guinea, 1734	76
Abb. 16: Titelblatt des <i>New Accounts of Some Parts of Guinea and the Slave Trade</i> , 1734	76
Abb. 17: Das Netzwerk anglo-amerikanischer Piratencrews 1714-1726	88

Diese Seite bleibt aus technischen Gründen frei!

1 Einführung

1.1 Erscheinungsformen des Seeraubs

Im Laufe der frühneuzeitlichen kolonialen Expansion der europäischen Mächte haben Seeräuber-gemeinschaften bei der Inbesitznahme überseeischer Territorien und der Aneignung und Verteilung dortiger Ressourcen einen nicht zu überschätzenden Einfluss ausgeübt. Spanien und Portugal versuchten mit aller Gewalt, die wirtschaftliche Ausbeutung der von ihren Seefahrern neuentdeckten oder neuerreichten Gebiete für sich allein zu sichern. Spanien betrachtete die westliche Hemisphäre als alleiniges Eigentum. Die Aussperrung der nordwesteuropäischen Nationen von der Fahrt nach Amerika konnte Spanien aber nur so lange bewerkstelligen, wie es die Kontrolle über die Seefahrt nach dorthin besaß. Doch die begann schon im Laufe des 16. Jahrhunderts zu bröckeln. Die Folge war, dass sich im Freiraum der Meere ein permanenter Kleinkrieg entwickelte, an dem sich schließlich alle seefahrenden Nationen Nordwesteuropas beteiligten. Deren Herrscher nahmen skrupellos Schiffsführer aller Couleur in ihre Dienste, wenn sie nur Gewähr zu bieten schienen, die Schätze der Gegner in die eigenen Häfen zu leiten. Das sollte mit dem Einsatz möglichst geringer staatlicher Kosten geschehen, und deshalb wurde dieser verdeckte Seekrieg gewissermaßen privatisiert und kommerzialisiert. Es war die Geburtsstunde des euphemistisch als Freibeuterei bezeichneten Seeraubs. Obwohl Elemente des mittelalterlichen, weithin geregelten Kaperwesens in diese frühneuzeitliche Freibeuterei flossen, war sie im rechtlichen Sinne keine Kapererei, auch wenn sich Freibeuter gern Kaperbriefe ausstellen ließen, um ihrem Raub einen legalen Anstrich zu geben.¹ Freibeuterschiffe waren auch keine gewöhnlichen Handelsschiffe wie der Kaperfahrer des Mittelalters, sondern einzig und allein zum Zwecke des Seeraubs ausgerüstete und bemannte Fahrzeuge.

Ein weiteres Charakteristikum dieses Zeitalters war, dass zwischen den Staaten in Europa offiziell Frieden herrschen konnte, während auf den fernen Meeren ein erbitterter Kleinkrieg zwischen Angehörigen dieser Staaten ausgefochten wurde. Zunächst französische und holländische und dann besonders englische Freibeuter stürzten sich mit ihren wendigen Schiffen in immer größerer Zahl vor allem auf die schwerfälligen spanischen Silberschiffe, die in der Inselwelt der Karibik eine leichte Beute wurden. So verließen beispielsweise in den drei Jahren nach dem Untergang der spanischen Armada 1588 nicht weniger als 235 Schiffe englische Häfen, um auf Beutefahrt zu gehen.² Sogar große Hafenstädte wie Cartagena, Maracaibo und Portobelo (Puerto Bello) waren vor den Freibeutern nicht sicher. Diese Art Seeraub sollte insbesondere für England ein bedeutendes Element bei der Erlangung der Seegeltung werden.³ Daher stammen wesentliche Versatzstücke im Gründungsmythos des britischen Empire aus eben diesem Zusammenhang. Es war die Stunde der ersten englischen Seehelden: der Hawkins, Raleighs und natürlich Drakes, um nur die bekanntesten englischen Freibeuter zu nennen.

¹ ANDREWS 1964; STARKEY 1990; THOMSON 1994.

² English Privateering Voyages to the West Indies 1588-1595. The Hakluyt-Society, Second Series No. CXI, 1956.

³ ANDREWS 1984; EARLE 2003.

Zwischen dem 16. und dem 18. Jahrhundert lassen sich drei grundlegende Formen der (euro-amerikanischen) Seeräuberei unterscheiden, die zugleich deren Entwicklung und Veränderung andeuten:

- die gegen die spanische Hegemonie in Mittelamerika gerichteten Freibeuter-Unternehmungen,
- die Bukaniere der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts, deren Treiben in eine erste Blüte der Piraterie mündete,
- und schließlich die piratischen Outlaws, die maritimen Beutenehmer, die seit dem späten 17. Jahrhundert die Ozeane durchstreiften und ihre Aktivitäten von den Küsten Nord- und Südamerikas bis nach Westafrika und um das Kap der Guten Hoffnung herum sogar bis in den Indischen Ozean ausdehnten.

Es waren diese Jahrzehnte um 1700, in denen die meisten Anführer, die nachmalig die Legendenbildung beflügelten, auf den Meeren ihr Unwesen trieben: Thomas Tew, Henry Every, William Kidd, Edward Teach (der gefürchtete Blackbeard), Edward England, John Taylor, Bartholomew Roberts – um nur einige der „most notorious pyrates“ aus dem Kompendium des Captain Johnson zu nennen.⁴ Es waren die Jahre, in denen die europäischen Mächte die Erschließung und koloniale Inbesitznahme der außereuropäischen Welt, insbesondere Amerikas, weitgehend abgeschlossen hatten und in denen sich ein rasant expandierender Seehandel zwischen Europa und den Kolonien entwickelte. Es war aber zugleich die Zeit, in der diese Mächte weiterhin um Machtausweitung und Vorherrschaft rangen. Hinzu traten zunehmend emanzipatorische Bestrebungen der Kolonien, die sich von den Mutterländern in Europa wirtschaftlich gegängelt und ausgenutzt fühlten. In beiden Fällen erlangte die Instrumentalisierung des Seeräuberwesens Bedeutung.

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

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

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

⁴ Zu dieser zeitgenössischen Publikation siehe die Ausführungen weiter unten in Kap. 3.2.

zielgerichtet zur Eindämmung oder Beseitigung des Piratenwesens einsetzen wollte oder konnte. Denn diese Kriegsflotten waren in der frühen Neuzeit erst im Entstehen begriffen.

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

Obgleich Piraten auf allen Weltmeeren anzutreffen waren, gab es im „Goldenen Zeitalter“ der Piraterie, auf das sich der euro-amerikanische Piraten-Mythos immer wieder bezieht, drei regionale Schwerpunkte: an erster Stelle die Karibische Inselwelt bis hinauf zur Ostküste Nordamerikas, dann die westafrikanische Küste mit Schwerpunkt Golf von Guinea sowie der Indische Ozean. Mitunter kam es aus verschiedenen Gründen zu regionalen Verlagerungen, wie beispielsweise nach Ostindien in die Fahrwasser der niederländischen Vereinigten Ostindischen Compagnie (VOC) beziehungsweise der englischen East India Company⁵ oder an die Westküste Süd- und Mittelamerikas.

Den Seeraub hat zu allen Zeiten eine begriffliche Mehrdeutigkeit begleitet, die immer auch damit verknüpft war, ob die maritime Beutenahme mit legalem Anstrich – auch wenn dieser noch so fragwürdig war – vorgenommen wurde oder ob sie im Gegensatz dazu reine Raubaktion war. Sie ist letztlich immer davon abhängig gewesen, ob die Beutenehmer in mehr oder weniger fester Beziehung zu staatlichen oder quasi-staatlichen Mächten operierten, oder ob sie völlig losgelöst von solchen als gewissermaßen freie Unternehmer ihre Tätigkeit der Wegnahme ausübten.

1.2 Zu den schriftlichen Quellen

In einzelne Kapitel dieses Kurses eingestreut, werden zeitgenössische Schriften vorgestellt, die für die in dem jeweiligen Kapitel beschriebenen Ereignisse einerseits von besonderer Relevanz oder exemplarisch sind und andererseits über Bibliotheken auch zugänglich – entweder als Printmedium oder online. Die eingestreuten Quellenbetrachtungen sind auch als Hinweise auf vertiefende Lektüre zu verstehen (Zugang zu den online-Publikationen z.B. über <https://www.nationallizenzen.de>).

Geschichtswissenschaftliche Arbeiten zum Piratenthema sind im Literaturverzeichnis aufgeführt. Sie im Einzelnen vorzustellen, würde den Umfang dieses Studienheftes sprengen.

Zeitgenössische Berichte, Aufzeichnungen etc. – auch in gedruckter Form – über Freibeuter, Bukaniere, Flibustiers und natürlich Piraten aus den Jahrzehnten um 1700 gibt es reichlich. Sie liegen

⁵ Zu den europäischen Fernhandelskompanien NAGEL 2007.

allerdings weit verstreut in verschiedenen Archiven und Bibliotheken – überwiegend im englischsprachigen Raum. Viele davon sind inzwischen im Internet zugänglich. Zwei große Sammlungen können bereits an dieser Stelle genannt werden, nämlich zum einen die sogenannte Sloane Collection der Royal Society im British Museum in London. Sir Hans Sloane war Arzt, der sich in den 1680er Jahren in Port Royal auf Jamaika aufhielt und dessen Tagebücher sowie Schriftensammlung zu den frühesten Erwerbungen des Museums gehören.

Zum anderen die von der 1846 in London gegründeten Hakluyt-Society herausgegebene Quellenedition. Die Gesellschaft trägt ihren Namen nach dem Geographen, Kosmologen und protestantischen Kleriker Richard Hakluyt (1552-1616), der als literarischer Wegbereiter englischer überseeischer Expansion gilt. Sein Hauptwerk *The Principal Navigations, Voyages and Discoveries of the English Nation* erschien 1598-1600. In der seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts von der Hakluyt-Society herausgegeben Editionsreihe sind inzwischen mehr als 300 Bände mit Quellen zur englischen Seefahrts-, Entdeckungs- und Besiedlungsgeschichte erschienen – nicht nur englischsprachige. Die Editionsreihe bildet einen unerschöpflichen Fundus für die maritime Geschichte, nicht zuletzt auch zum Thema Seeraub. Mehrere Bände beinhalten Dokumente über englische Freibeuterfahrten in die Karibik.

Bei den englischen Quellen ist zu beachten, dass in England bzw. Großbritannien bis 1752 der Julianische Kalender in Gebrauch war. Demzufolge lag dieser bis März 1700 zehn Tage hinter dem heutigen Gregorianischen, danach – bis zur Umstellung – elf Tage. Auch der kalendarische Jahreswechsel fiel demnach in den März (25.), deshalb mag es bei der Lektüre zeitgenössischer Berichte verwundern, wenn über den Dezember hinaus bei der Datierung dieselbe Jahreszahl weitergeführt wurde und sich der Eindruck aufdrängt, der Schreiber habe erst im April gemerkt, dass es schon ein Jahr weiter ist. In Unkenntnis dieses Kalendergebrauchs haben Historiker mitunter in diesen Quellen geschilderte Ereignisse zeitlich falsch eingeordnet, indem sie die Datierung übernahmen. So steht beispielsweise in einem Bericht aus dem Jahr 1685 über einen Raubzug in Mittelamerika (in Kap. 2.7. beschrieben), dass die Seeräuber im Januar 1679 an der Ostküste gelandet seien und im April 1680 an der Westküste eine Stadt angegriffen hätten. Natürlich haben sie nicht länger als ein Jahr gebraucht, um den Isthmus von Panama zu durchqueren, sondern nur einige Wochen.

Es gibt nur wenige authentische Selbstzeugnisse von Piraten/Freibeutern über ihre Erlebnisse, Taten usw. Die heutigen – populären – Kenntnisse über die frühneuzeitliche Piraterie sind zu einem großen Teil beeinflusst von literarischen Erzeugnissen, die bereits an der Wende zum 18. Jahrhundert vor allem in England entstanden und im Zuge des dortigen „Strukturwandels der Öffentlichkeit“ (Habermas) durch den florierenden Buchhandel eine große Verbreitung erfuhren (zunächst natürlich in England). In ihnen vermischen sich oft Fakten und Fiktion. Um festzustellen, „wie es wirklich gewesen ist“ (Ranke), ist es für den Historiker wichtig, neben den Selbstzeugnissen das reichlich vorhandene archivalische Quellenmaterial heranzuziehen, das überwiegend aus Gerichtsprotokollen, amtlichen Berichten, Logbüchern und dergleichen besteht. Dass bei diesen Provenienzen die eingeflossene staatliche Perspektive quellenkritisch berücksichtigt werden muss, ist natürlich selbstverständlich.