

nach dem sich die Nationen in ihrem Verhältnis zueinander im Allgemeinen und bei der Regelung von Konflikten im Besonderen richteten, so waren die Meere, insbesondere die außereuropäischen Gewässer, weiterhin ein gleichsam rechtsfreier Raum – oder genauer gesagt: ein Raum, den die kolonisierende Macht gewissermaßen als Privatbesitz betrachtete und rücksichtslos mit eigenem Recht füllte. In den Weltgegenden, in die uns die nachfolgenden Kapitel führen werden, hießen diese Mächte Spanien und Portugal.

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

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

mehr oder weniger munter beteiligten, ohne auf die offiziellen Beziehungen, die in Europa gerade untereinander herrschten, Rücksicht zu nehmen. Die Herrscher nahmen skrupellos Schiffsführer aller Couleur in ihre Dienste, wenn sie nur die Gewähr zu bieten schienen, die Schätze der Gegner in die eigenen Häfen zu leiten.

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

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

In dieser paradoxen Situation betrat der Freibeuter die Bühne der Seefahrtsgeschichte, und der Gebrauch von Euphemismen zu seiner begrifflichen Kennzeichnung zeigt bereits, dass er – wenngleich offiziell ohne Auftrag – mit machtsstaatlicher Duldung unterwegs war. Im Englischen wurde er schlicht *adventurer* oder *freebooter* genannt, die Franzosen nannten ihn *corsair* in Anlehnung an eine Bezeichnung für die arabischen Piraten des Mittelmeeres. Die drei aufstrebenden Seefahrtsnationen und späteren Kolonialmächte Frankreich, England und schließlich die Niederlande waren es vor allem, die kein Interesse an einer Hegemonie Spaniens und Portugals in der Neuen Welt und deren Beherrschung der Seehandelswege hatten.

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

Es entwickelte sich dort in der Folge ein «Krieg mit anderen Mitteln», der darauf zielte, den politischen Gegner und wirtschaftlichen Konkurrenten merkantil zu schädigen. Das sollte – aus Sicht des Staates – mit dem Einsatz möglichst geringer Kosten geschehen, und deshalb wurde dieser unechte Krieg gewissermaßen privatisiert und kommerzialisiert. Der Erfolg heiligte – wie stets – die eingesetzten Mittel. Und weil sich die Hauptkonfliktlinie seit dem 16. Jahrhundert zwischen dem katholischen Spanien und Portugal auf der einen und dem protestantischen England und den Niederlanden auf der anderen Seite

abzeichnete, erhielt dieser Kleinkrieg eine zusätzliche scharfe Note. Denn die Regierungen der beiden Letztgenannten duldeten viele Unternehmungen, weil sie nun auch im Namen des rechten Glaubens (England) oder der staatlichen Emanzipation (Niederlande) durchgeführt wurden.

Die beiden iberischen Königreiche (seit 1580 unter der spanischen Krone vereint) waren in den ersten Jahrzehnten nach 1500 dank ihrer überseeischen Eroberungen zur stärksten Macht Europas aufgestiegen, die über schier endlose Ressourcen verfügte. Ressourcen, die anfangs auf Raub der vorgefundenen Schätze beruhten, dann auf Sklavenarbeit in den mexikanischen und südamerikanischen Gold- und Silberminen. Seit dem 16. Jahrhundert flossen Jahr für Jahr unglaubliche Mengen Silber und Gold sowie andere Schätze und Rohstoffe aus den Kolonien ins Mutterland – nach Spanien allein im 17. Jahrhundert mehr als 26 000 Tonnen Silber. Dessen gemünzter Wert erreichte schwindelerregende Ausmaße und war Grundlage für die Finanzierung der kostspieligen Kriege der spanischen Krone.

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

Das von staatlichen Interessen losgelöste Piratenwesen erreichte einen Höhepunkt in den Jahrzehnten um 1700, in denen die meisten Anführer, die später die Legendenbildung beflügelten, auf den Meeren ihr Unwesen trieben: Henry Every, Thomas Tew, William Kidd, Edward Teach (der gefürchtete Blackbeard),

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

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

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

Ein sicheres Operationsgebiet schließlich bot der weite, schier unendliche Raum zwischen Amerika, den afrikanischen Küsten und dem Indischen Ozean den euro-amerikanischen Seeräubern