

Piraten ohne Freibeuterromantik

In dieser Zwischenzeit, in der es bereits Internet, GPS und ferngesteuerte Drohnen gibt, in der aber auch noch Bücher neu auf Papier gedruckt werden, gab es vor kurzem im Buchhandel ein Angebot Seeräuber im Viererpack: James Fennimore Cooper *Der rote Freibeuter*, Boy Lornsen *Klaus Störtebeker*, Emilio Salgari *Der schwarze Korsar* und Robert Louis Stevenson *Die Schatzinsel*. In einer Zeit, in der man Comics mit Mäusen und Enten aus Entenhausen, mit Rennfahrern und superheldischen Tarzanen und mit Peanuts anschaute, gab es auch eine Comics-Reihe *Schwarzbart der Pirat* mit einem cholerischen und drolligen Piraten, der jede Folge wieder möglichst am Entern gehindert werden sollte. Nicht drollig war der Pirat Captain Blackbeard, der 1718 vor North Carolina von einem Briten bei einem Duell auf dem Schiff getötet wurde. Dieser Captain hatte einmal Jagd auf spanische Schiffe gemacht und wurde durch den Frieden von Utrecht 1713 arbeitslos. Er verlegte sich auf Piraterie, soll in einem Jahr einmal 20 Handelsschiffe aufgebracht und wild ausgelesen haben. Es gab in Filmen Mäntel-und-Degen, aber auch – wie bei Karnevals- bzw. Faschingsveranstaltungen – Männer mit einer Klappe über einem Auge. Selbstverständlich waren regionale Unterschiede zu beachten, im deutschsprachigen Raum ähnlich wie anderswo, Störtebeker war an der Ostsee bekannter als in den Alpen. Gebildete wussten, dass etwa zur Zeit des Caius Iulius Caesar Seeräuber im Mittelmeer eifrig beim Sklavenhandel mitmischten und dass Francis Drake geadelt worden war. Seeräuberei ist aber schließlich etwas Kriminelles, woher dieses Interesse für Piraten?

Fangen wir mit Adelbert von Chamisso (1781-1838) und malaiischen Piraten an. Chamisso drückte sich oft neutral und fremden Ethnien gegenüber verständnisvoll aus, für Südsee-Insulaner und –Insulanerinnen fand er viele lobende Worte. Er lehnte zeitlebens Sklaverei und Sklavenhandel ab und plädierte oft für Toleranz. Im Bericht des Gealterten über die Weltreise, die er als junger Mann auf einem Segelschiff unternommen hatte, heißt es zum Meer vor der Südostküste Sumatras knapp unter dem Äquator: *„in diesem Meere, das nicht für sauber von malayischem Raubgesindel gehalten wird“*. Das war ein hartes Wort bei Chamisso, der wenigstens mit einem Teil seines dichterischen Werks zur Romantik gerechnet wird und 16 Jahre vorher die malaiische Ethnie ein *„kühnes Schiffervolk“* genannt hatte. Hier hat sich anscheinend die Angst von Matrosen vor Seeräubern, das Nagen im Unterbewusstsein eines Kapitäns, dass man immer gegen Piratenüberfälle gewappnet sein müsse, auf einen mitreisenden Passagier übertragen. Chamisso verweist im Anschluss an seine kurze Erwähnung auf den Kapitän Otto von Kotzebue, der in seinen Erinnerungen ausführlicher auf die gemeinte Episode eingeht. *„Rechts von uns ward tief am Horizont ein Schiff unter Segel gesehen, das ich, als es näher kam, seiner Segel und Bauart nach für ein den Malayen gehöriges Raubschiff hielt. Ich bemerkte bald, dass das feindliche Fahrzeug besser segelte als das unsrige, sich aber, indem es uns den Kurs abzuschneiden suchte, immer in einer gewissen Entfernung hielt, wahrscheinlich um keinen Verdacht*

zu erregen und uns erst in der Dunkelheit der Nacht zu überfallen. Mir war bekannt, dass die Bewohner von Banca und Sumatra auf großen Booten, welche dreihundert Mann fassen, in dieser Gegend herumschwärmen und nicht selten Kauffahrtheischiffe entern, die sie dann ausplündern und die Mannschaft ermorden.“ Kotzebue lässt sein Schiff „in Verteidigungszustand“ setzen und vertreibt in der Nacht ein Schiff, das er für das von Räufern hält, durch Kanonenschüsse.

Chamissos Kapitän passierte nicht die Straße von Malakka, sondern die Sundastraße zum Indischen Ozean. Piraterie östlich von Sumatra hat überdauert. In einer Reportage von R. Luyken (1999) wurde von den unterschiedlichsten Überfällen in den letzten Jahren in der Region berichtet. Der Journalist selber reist auf der *Sinar Surya* mit, das ist „ein japanisches Containerschiff unter panamaischer Flagge mit philippinischer Besatzung und koreanischem Kapitän“. Der Kapitän ist „besessen von Sauberkeit und von der Piratengefahr“. Das Schiff fährt einmal wöchentlich von Jakarta über Singapur nach Kelang in Malaysia und dann wieder zurück. „Durch die Straße von Malakka und das südchinesische Meer, den Gaspar-Archipel und die Javasee. Die piratenverseuchtesten Gewässer der Welt.“ Aber: „Die malaysischen Gewässer gelten jetzt als halbwegs sicher.“ Die Motive der Piraten: „Meistens geht es den Piraten des ausgehenden 20. Jahrhunderts um den Schiffstresor und das Hab und Gut der Crew.“ Nicht immer: „Manchmal wenden die modernen Freibeuter modernste Methoden an. Im Januar 1998 pumpten sie kaltschnäuzig eine Million Liter Marinediesel von einem nördlich von Singapur gekaperten Supertanker um. Hin und wieder operieren sie mit urzeitlicher Brutalität. 67 Seeleute wurden 1998 von Piraten ermordet. Niemand weiß, was aus der Crew des im Südchinesischen Meer gekaperten Frachters *Tenyu* wurde. Das Schiff landete drei Monate nach seinem Verschwinden mit komplett neuer Mannschaft in dem chinesischen Hafen *Zhangjigang*, um seine Ladung, 3000 Tonnen Aluminiumbarren zu löschen. Fischer holten Ende letzten Jahres im gleichen Seegebiet 6 von 23 auf dem Schüttgutfrachter *Cheung Son* mit Maschinengewehren niedergemachten und über Bord geworfenen Seeleuten in ihren Netzen auf.“ Handelt es sich bei den Piraten von Batam um „Freibeutersyndikate“ oder um „von Armut und Anarchie ausgespiene Desperados“? „Die berühmten Piraten vergangener Jahrhunderte, die Störtebekers und Sir Francis Drakes plünderten reiche Hanseflotten und spanische Goldgaleeren. Die indonesischen Korsaren wussten anscheinend manchmal nichts mit ihrer Beute anzufangen. Im September letzten Jahres ließ eine Gang den gekaperten Chemikalientanker *Louisa* nach sechseinhalb Tagen wieder frei. Das Schiff hatte Palmitinsäure geladen. Die *Cheung Son*, deren 23 Mann Besatzung im November ermordet wurde, transportierte Hochhofenschlacke.“ Unterschiedliche Vorgehensweisen, unterschiedliche Ziele: „Im vergangenen Oktober enterten mit langen Messern und Pistolen bewaffnete Piraten einen dänischen Frachter. Am 27. Dezember scheiterte

eine Bande bei dem Versuch, an Bord des deutschen Containerschiffs CGM Cizanne zu klettern. In der folgenden Nacht gelangten Seeräuber in das Ruderhaus des panamesischen Schüttguttransporters Rubin Stella, fesselten den Steuerman und den Dritten Offizier, stahlen deren Armbanduhren sowie Schiffsproviand. Am 30. Dezember raubte eine Gang 50 000 Dollar auf dem singapurischen Tanker Pacific Star.“ [R. Luyken]

Heute mehr als 20 Jahre später denkt man im Westen bei internationaler Piratengefahr oft an das Horn von Afrika und die Küste vor Somalia. Inzwischen ist beispielsweise die Meeresgegend westlich von Guinea als neuer Hotspot für Piratengefahr hinzugekommen. Im März 2009 wurde anscheinend ein von einer deutschen Reederei finanziertes Schiff mit zwölf philippinischen Besatzungsmitgliedern unter einem indonesischen Kapitän, das mit hochexplosiver Ladung von Norwegen nach Vietnam unterwegs war, vor der somalischen Küste gekapert. Regelmäßig wird seit einiger Zeit jedes Jahr einmal vom deutschen Bundestag das Mandat für einen Bundeswehreininsatz gegen Piraten vor der somalischen Küste verlängert. Bei den Piraten vor Somalia wurde (nicht unähnlich zu den von Batam aus operierenden) die Frage gestellt, ob es sich bei ihnen um ehemalige Fischer handelt, denen riesige Fischfangflotten den Lebensunterhalt erschwert haben, oder um organisierte Kriminalität, deren Drahtzieher in diversen Städten und Hauptstädten dieser Welt residieren, oder um brutale Abenteurer.

Wieder zurück in der Geschichte: Übertrieben wurde, wenn es um Seeräuber geht, Anfang des 20. Jahrhunderts mit der kleinen Ethnie der Mentawai. Die niederländische Kolonialmacht führte 1902 Krieg gegen die Taikako, d.h. ein paar wenige Leute, eine kleine Untergruppe der Bewohner von Nord-Pagai, einer der vier bewohnten Mentawai-Inseln. Die Taikako hätten als Seeräuber ein Handelsschiff der Minangkabau überfallen (*membajak*). „Seeräuber“ und „Krieg“, das waren nun etwas hochtrabende Worte; die Taikako blieben im Visier der Kolonialmacht; 1908 mussten sie ihre Niederlage eingestehen und von da an untertänig sein. [Panulis Saguntung] Wie oft es in den Gewässern des heutigen Indonesien brutale Piratenüberfälle auch tatsächlich gab, hier im Fall einer kleinen Gruppe der Mentawai wurde anscheinend mit Kanonen auf Spatzen geschossen.

Zurück zu Chamisso. Im Abschnitt über die Philippineninseln, den (anders als die zitierten Worte zu malaiischen Piraten vor Sumatra) nicht der alte, sondern noch der junge Chamisso schrieb, hieß es: *“Die Spanier rechnen zu dem Gebiete dieses Gouvernements die Marianeninseln, die Karolineninseln, von denen verschlagene Schiffe ihnen früh die Kunde überbracht und auf welche sie ihren Glauben und ihr Joch zu verbreiten beabsichtigt haben, und endlich die südlichen Inseln der Philippinen, Mindanao, Jolo usw., Sitze ihrer Erbfeinde, der Mauren oder mohammedanischen Indianer, welche im Piratenkriege*

Schrecken und Verheerung über alle Küsten der Christen zu verbreiten nicht aufhören. Das Presidio von Sanboangan auf der Westspitze von Mindanao soll dieses Gezücht in Zaum halten, ist aber in der Tat, sowie das Gouvernement der Marianeninseln, nur eine Pfründe, die den Kommandanten auf die Jahre seines Amtes berechtigt, sich durch ausschließlichen Handel mit allen für Besatzung und Beamte ausgesetzten Gehalten zu bereichern. Die Expeditionen auf bewaffneten Booten, die von Manila ausgeschiedt werden, um gegen den Feind zu kreuzen, sind nicht zweckmäßiger. Sie frönen nur dem Schleichhandel, und Christen und Mauren weichen dabei einander aus mit gleichem Fleiß. Nur die Bucht von Manila, die nach dem Laperouse als unsicher geschildert ward, scheint jetzt den Seeräubern gesperrt zu sein.“ Mit Laperouse meinte Chamisso hier Jean-François de Galoup Comte de La Pérouse (1741-1788), der 1788 auf einer Reise nach Australien bei Sidney verschollen ist und dessen Tagebücher und Karten 1797 herausgegeben wurden.

Muslimische Piraten (ob die fünfmal am Tag beteten?), die Christen und Christinnen (ob die jeden Sonntag in die Kirche gingen?) raubten: es gab sie tatsächlich und sie waren, zumal in Ländern, die eine Mittelmeerküste hatten, auch ein literarischer Topos. Boccaccio erwähnt sie im *Decamerone* genauso wie Voltaire im *Candide*. Bis ins 19. Jahrhundert waren Seeräuber von den an der nordwestlichen Küste gelegenen Ländern (manchmal „Barbaresken-, Raubstaaten“ genannt) gefürchtet. Sklavenhandel ist ein Thema für sich: die gewaltige und fürchterliche transatlantische Sklavenverschiffung aus Afrika nach Amerika mit den Folgen bis heute; die innerafrikanischen Sklavenjagden, z.T. von Afrikanern selbst mit oder ohne Kriege, z.T. von arabischen Sklavenhändlern in großem Maßstab veranstaltet. Sklavenhaltung in diversen Gegenden Asiens: Man kann blicken, wohin man will, etwa nach Zentralasien, aber auch nach Südostasien. Bei den Minangkabau und Malaien auf Sumatra, ebenso wie auf der relativ unbedeutenden Insel Nias westlich von Sumatra gab es Sklaven – mit unterschiedlichen Bedingungen für Freilassungen dann, die Molukkeninsel Tidore lieferte jahrhundertlang Sklaven an die VOC... Ein Blick in die Südsee: Sklaven und Sklavinnen auf Hawaii (als Ausgestoßene, mögliche Opfer, weniger zum Arbeiten), Versklavung eigener Stammesgenossen auf den Marquesas-Inseln... Gesellschaften wie die klassisch-römische und die klassisch-griechische, die ohne Sklaven und Sklavinnen nicht zu denken sind. Homers Griechen, die Troja belagerten, sind als achäische Piraten bezeichnet worden; Sklavenhaltung ist ihnen etwas Selbstverständliches. Im Buch Exodus der Bibel gelten diverse Vorschriften dem Umgang mit der anscheinend weit verbreiteten Sklaverei.

Mindanao, Piraterie, Sklavenhandel und Kolonialismus: All das findet man in dem historischen Roman *Haie, Thunfische, Köderfische* von Y.B. Mangunwijaya, der in den Jahren 1594 – 1621 spielt. Die zwei prominentesten Berufszeichnungen darin sind Seeräuber und Bootsbauer. Die Seeräuber bei Mangunwijaya haben nichts Romantisches; ihre Brutalität

wird angeklagt, wenn Menschen bei Überfällen getötet werden. Angehörige der eigenen Ethnie werden in die Sklaverei verkauft. Später kundschaften aus, wann ein Handelsschiff zu erwarten ist. Romantisch ist in Mangunwijayas Roman etwas anderes: Als britische und niederländische Kolonialmacht sich ein Seegefecht liefern, gelingt es einem Bootsbauer aus Halmahera, der auf die Bandainseln als Sklave verkauft worden war, zu entkommen – zusammen mit einer Ex-Medizinfrau aus Halmahera, der er einmal das Leben gerettet hatte und die mit dem Sultan von Ternate verheiratet worden war. Dieser Bootsbauer, aus einem von Ternate ausgelöschten Seeräuberdorf stammend, hatte ein eigenes Dorf gegründet, in dem seinem Willen nach keine Seeräuber, sondern Bootsbauer und Menschen mit anderen Berufen heranwachsen sollten.

Gar keine Romantik findet man bei Pierre Poivre (1719-1786), der ab 1741 wiederholt Südostasien und das südliche China bereiste. Er sammelte Erfahrungen mit britischem und niederländischem Kolonialismus (hielt sich auch kurz in Batavia auf) und war in Diensten Frankreichs und des französischen Kolonialismus nicht zuletzt auf der Insel Mauritius als Handelsmann, Agronom und Politiker tätig. Er hat eine ganze Menge von Erzählungen über die Grausamkeit malaiischer Piraten, die auch vor den Küsten Siams gefürchtet seien, aufgesogen und gibt sie wieder. Er selber wurde kurz vor Mergui, einem Hafen an der siamesischen Westküste, Opfer *europäischer* Piraten. Ein Schiff, ursprünglich unter dem Kommando eines französischen Kapitäns und zweier französischer Offiziere, das Holz zwischen der französischen Niederlassung Pondichéry in Indien und Mergui transportierte, wurde von 24 Banditen geentert, *„die aus englischen Diensten desertiert waren und die ihr trauriges Los nach Mergui verschlagen hat. Sie hatten sich zweier großer siamesischer Kanus bemächtigt, eroberten das Schiff und ermordeten seinen Kapitän. Da sie ohne jeden Proviant waren, nahmen sie uns das wenige, das wir noch besaßen. Wären wir weniger arm gewesen, wären wir den Händen dieser Bösewichte nicht entkommen. Aber nachdem sie sich überzeugt hatten, daß wir nichts mehr besaßen, ließen sie uns gehen, nachdem wir zwölf Stunden lang schlimme Ängste ausgestanden hatten.“*

Seine Einleitung zu Pierre Poivres Buch begann J. Osterhammel so: *„Läßt man sich auf ein hegelianisches Gedankenspiel ein und fragt nach der Schauplatzverlagerung weltgeschichtlicher Bedeutsamkeit im Prozeß der maritimen Expansion Europas, dann wird man vielleicht sagen können: Das 16. Jahrhundert ist die Epoche des Atlantiks, das 17. die Ära des Indischen Ozeans, das 18. gehört dem Pazifik.“* Zu Seeräubern in der Neuzeit kann man eine andere Pauschalisierung zitieren: *„Die Zunft der Korsaren war wohl nie so erfolgreich und gefürchtet wie gegen Ende des 17., Anfang des 18. Jahrhunderts.“* Begründet wurde das so: *„Die europäischen Seemächte England, Frankreich und Spanien hatten eine lange Konfliktperiode hinter sich, in der auch Piraten ‚Dienst taten‘: Mit*

dem Segen ihres jeweiligen Königs plünderten sie die Schiffe feindlicher Nationen. Jetzt jedoch waren die ehemaligen ‚Staatspiraten‘ den Herrschenden nicht mehr genehm. Sie verlegten sich daher auf illegale Beutezüge. Ihre Mannschaften rekrutierten die Freibeuterkapitäne aus dem Heer der Seeleute, die nach Ende der Seekriege aus dem Marinedienst entlassen worden waren. Beute gab es reichlich: die Schiffe, auf denen die Schätze der Kolonialmächte aus deren Besitzungen in Übersee nach Hause geschippert wurden.“

Circa vier Jahrzehnte habe „das goldene Zeitalter“ der Piraterie gedauert, bevor ihm die Mächtigen durch Marine und Massenexekutionen ein Ende setzten. Eine der Wurzeln für Freibeuterromantik scheint in dieser Zeit zu liegen. Man habe auf einem Piratenschiff nach strengen Regeln gelebt, „die stark an eine Demokratie erinnern – und das zu einer Zeit, als auf dem europäischen Festland der Absolutismus seine Blüte erlebte. Während das Gros der Menschheit unter der Fuchtel von Kaisern, Königen oder anderen Potentaten litt, segelte man unter dem schwarzen Banner mit einer Verfassung und einer gewählten Führung.“ Beim Angriff auf ein Beuteschiff führte ein demokratisch gewählter Kapitän, ansonsten ein demokratisch gewählter Quartiermeister das Schiff. Bei der Beute erhielt der Kapitän das Doppelte, der Quartiermeister das Eineinhalbfache eines gewöhnlichen Besatzungsmitglieds. Auf den Handelsschiffen hingegen, deren Besitzer weit entfernt auf dem Land lebten, habe eiserne Disziplin und die Willkür des Kapitäns geherrscht; bei der schweren Arbeit verletzte Seeleute wurden nicht versorgt. Im Unterschied zu den Piraten der goldenen Zeit lebten „ihre modernen Spießgesellen“ heute meist an Land „und unternähmen nur kurze Raubzüge mit einem Schnellboot“. „Oft hätten die Seeräuber sogar andere Jobs an Land. Diese Gelegenheitspiraten brauchten darum keine komplexen Regeln zum Zusammenleben wie ihre Vorgänger vor 300 Jahren.“ [Th. Häusler] J. Osterhammel meinte: „Der Indische Ozean wurde im späten 17. Jahrhundert zum Operationsgebiet europäischer (und nicht bloß asiatischer) Piraten. 1721 wurde sogar eine Schwadron der Royal Navy abkommandiert, um sie zu unterdrücken.“

Die Wörter *Pirat*, *Freibeuter*, *Korsar* können ganz unterschiedliche Assoziationen hervorrufen. Der Philosoph und Theologe Sören Kierkegaard, dessen scharfe Pressekritik oft zitiert wurde, war mehrmals in einer Zeitschrift *Der Korsar* angegriffen und geschmäht worden. In nachstudentenbewegten Zeiten wurde in der Bundesrepublik Deutschland eine Zeitschrift *Freibeuter* gegründet. In Internetzeiten wurde eine *Piratenpartei* gegründet. In dem Wort *Produktpiraterie* ist Piraterie ein negativ besetzter Begriff. Um Schatzinseln und versteckte Schätze geht es hier nicht. Aber es gab, wie auch immer formuliert, einen Mythos um Schatzinseln und versteckte Schätze und Freibeuterromantik.

Nimmt man die malayo-polynesischen Sprachen, dann ist darunter die Sprache, die der Geographie nach am weitesten westlich zu finden ist, das Madagassische. Auf der bei Madagaskar gelegenen kleinen Insel Nosy Boraha, von den Franzosen Sainte Marie genannt, trugen sich zur Blütezeit der Freibeuterei seltsame Dinge zu. Sie diente Piraten europäischer Abstammung (für das Ende des 17. Jahrhunderts wurde eine Zahl von über 1500 genannt) mehr als zweihundert Jahre lang als Unterschlupf. *„Die Insel lag nahe an den Handelsrouten nach Asien, sie bot geschützte Häfen, eine unbegrenzte Menge an Trinkwasser, Obst und Fleisch sowie Eier von Seevögeln. Und aus dem Saft der Palmen ließ sich Wein machen oder ein rumartiger Schnaps namens Arrak brennen. Außerdem gab es auf der Insel viele Frauen.“* Die wirtschaftliche Lage war gut. Einige französische Seeräuber ergriffen *„die Initiative zur Gründung der anarchistischen Kolonie Libertatia unter dem Motto ‚Für Gott und die Freiheit!‘/ Mit dem erklärten Ziel, die Reichen zu plündern und die Güter an die Armen zu verteilen, traten sie wie Antikapitalisten auf. Außerdem waren sie erklärte Gegner der Kirche, der Monarchie und jeder Art von Bevormundung. Untereinander praktizierten sie eine Art direkte Demokratie, organisiert durch einen Rat, in dem Repräsentanten der unterschiedlichen Piratenbanden vertreten waren.[...] Auch gab es auf der Insel kein Geld, und die wenige Landwirtschaft wurde kollektiv betrieben. Die Beute der Raubzüge wurde gerecht verteilt und kam auch der Urbevölkerung zugute.“* Sklavenbefreiung gehörte, wenn sie ein Sklavenschiff kaperten, zum Programm der Libertatianer. [B. Berge]

Also: Die Abkömmlinge europäischer Freibeuter, die auf einer idyllischen Insel die westlichsten der Malayo-Polynesierinnen heirateten und Sklaven und Sklavinnen befreiten und nicht unter einer Piraten-Totenkopf-, sondern unter weißer Flagge segelten, gründeten eine Räterepublik. Das hört sich nun wirklich nach vergangener Freibeuterromantik an. Libertatia fiel nach 25 Jahren auseinander. Wie das? Nichts Genaues weiß man nicht. *„Vielleicht war die Ausbeute der Kaperungen nicht mehr ausreichend, nachdem England und andere europäische Länder Kriegsschiffe in die Region geschickt hatten – oder die ganze Geschichte ist nichts als ein Gerücht. Der Wahrheit zuliebe muss nämlich angemerkt werden, dass man nicht mit Sicherheit sagen kann, ob Libertatia je wirklich existiert hat.“* Sicherer weiß man anscheinend, dass die Pirateninsel im Juli 1750 von einem Ehepaar dem französischen König Ludwig XV. (zeitlich zwischen dem Sonnenkönig Ludwig XIV. und dem bei der Französischen Revolution geköpften Ludwig XVI.) geschenkt wurde. Wer war dieses Paar? Sie war die Prinzessin Betia, *„die Tochter König Ratsimilahas – des Sohnes eines britischen Freibeuters“*. Ihr Gatte dann soll ein französischer Offizier gewesen sein und Jean-Onésime Filét geheißen haben. Was wurde aus der madagassisch-britisch-französischen Betia-Onesimischen Schenkung? *„Die Einheimischen waren entsetzt. Sie rebellierten, massakrierten einige der neu angekommenen französischen Siedler*

und nahmen die Macht wieder in die eigene Hand. Was mit Jean-Onésime passierte, ist unbekannt, aber Prinzessin Betia wurde auf Lebenszeit nach Mauritius verbannt.“ Was wurde aus Sainte Marie, als der Korse Napoleon Bonaparte schon auf St. Helena war? 1818 eroberten die Franzosen die Insel und machten daraus eine Strafkolonie. [B. Berge]

In Südostasien war die Seeräubererei ein Dauerthema. Im 16. Jahrhundert hatten die Spanier viel Ärger damit. Auf Cebu, Panay wurden Festungen gegen „Moro-Piraten“ errichtet. Auch in diversen Gegenden des heutigen Indonesien und Malaysia waren Piraten aktiv. Aceh galt noch im 19. Jahrhundert als „Piratenschlupfwinkel“. Die Briten waren um eine Kontrolle der Piraterie in der Malakka-Straße bemüht. Nach dem Ende des Vietnamkriegs hatten zur Zeit ihres Exodus von Vietnam in Richtung etwa nach Malaysia oder Indonesien *boat people* auch z.B. thailändische Piraten zu fürchten. R. Luyken bezeichnete 1999 Batam als „Pirateninsel“. Seeräuber von den philippinischen Sulu-Inseln suchten immer wieder Borneo heim; die Bulongan an der Ostküste Kalimantans verbündeten sich sogar mit den Niederländern gegen immer wieder einfallende Sulu. Noch 1987 schrieb B. Dalton in seinem Indonesien-Handbuch zu Nordost-Borneo: *„Schmugglerschiffe zu den Philippinen legen in Tawau mit dem Ziel Bongao ab; das ist die größte Stadt auf der Insel Tawitawi im Herzen der Sulu-See. Die Ausreise aus Indonesien auf diesem Weg ist natürlich illegal und dauert zwischen 20 Stunden und 3 Tagen. Wenn Sie dieses Risiko eingehen wollen, dann suchen Sie sich ein größeres Schiff aus. Die werden von den Piraten nicht so häufig angegriffen.“* Wenn Dalton die wenigen Orang Laut in Riau (oft „Seenomaden“ genannt), bezogen auf das 16. – 18. Jahrhundert generell als „kriegswütig“ und „Seepiraten“ bezeichnete, dann waren hier auch tradierte Vorurteile mit im Spiel.

Jahrhundertlang war bei dem Thema Piraterie auch Ostasien miteinbezogen. B. Dalton blickte weit zurück: *„Die Herrscher auf Sumatra sandten bereits im Jahr 441 n.Chr. Geschenke nach China. Im 7. Jahrhundert war Sumatra die wichtigste Insel des Archipels und das kulturelle Herzstück von Südost-Asien. Dort, wo heute Palembang und Jambi auf der Landkarte zu finden sind, waren damals zwei seefahrende, aber auch seeräuberische Reiche beheimatet.“* Bei Y.-S. Liem heißt es: *„Während ihres Niedergangs wurde die ehemalige Hauptstadt Sriwidjajas ‚Chin-Kong‘ für zweihundert Jahre von Chinesen besiedelt und beherrscht, die sie zu einem Hauptquartier für Seeräuber machten. Erst mit Ankunft Cheng-Hos, der unter Mitwirkung eines eingewanderten Chinesen namens Shih Chin-Ch’ing den Seeräuberhauptmann Chen Tsu-I verhaftete, wurde der Piraterie ein vorläufiges Ende gesetzt.“* Chiu-Kang bedeutete in chinesischen Quellen Palembang. (In der historischen Literatur war umstritten, ob die Hauptstadt des Srivijaya-Reichs bei dem heutigen Palembang oder heutigen Jambi lag.) *„[...] Die Entwicklung ‚Chiu-Kangs‘ zum Piratennest schien eine Entwicklung vorwegzunehmen, die sich nach dem Ende der Ming-Dynastie wie*

eine Seuche verbreitete. Viele Anhänger der Ming-Dynastie gingen zur Piraterie über und führten auf diese Weise Widerstand gegen das kaiserliche Regime. Beispiel für diesen Typ von Widerstandskämpfer scheint der Seeräuber Cheng Chêng-Kung gewesen zu sein (oder Coxinga), der die holländische Kolonialmacht von der Insel Formosa 1648 vertrieb.“

Die Meerstraßen bei Sumatra wurden immer wieder ein Hotspot für Handel und auch Piraterie. *„In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts begann der Aufstieg des Kanton-Handels das niederländische Handelssystem schwer zu belasten.“* Die Europäer handelten von China Tee gegen Zinn, Pfeffer und essbare Meeresprodukte ein. Riau als Hauptstadt des Königreichs von Johore wurde als Handelszentrum wichtig. *„Doch weitere wichtige Pfeffer-Regionen wie Lampung, Palembang, Jambi und Banjarmasin waren schon in der VOC etabliert. Deshalb musste ein bestimmter Anteil an Pfeffer durch ‚Piraterie‘ und Schmuggel erobert werden.“* Immer wieder gab es bei wechselnden Allianzen Angriffe gegen den VOC-Pfefferhandel. Zur Zeit gegen Ende des 18. Jahrhunderts heißt es: *„Auch das Kidnapping von Menschen war damals schon ein wichtiges Ziel für die Angreifer. Die Angreifer versuchten das immer wieder, einmal wurden 130 Menschen bei einem Überfall gefangen genommen. Einige von ihnen wurden in Bilitung vermutlich in andere Regionen verkauft, andere wurden weiterverkauft nach Lampung als Sklaven auf die Pfefferplantagen.“* Die Angreifer plünderten nicht nur Frachtschiffe, sie raubten bei ihren Attacken auf Dörfer auch Nahrungsmittel. [Ota Atsushi]

Wie ein chinesischer Reisender zu Beginn des 13. Jahrhunderts schrieb, musste im Srivijaya-Reich ein Handelsschiff in den Hafen einfahren, sonst wurde es angegriffen. *„Später entwickelten sich muslimische Sultanate entlang der maritimen Routen – bis ins 19. Jahrhundert lebten ganze Gemeinden von Piraten-Angriffen und wurden von lokalen Autoritäten bewaffnet [...]. Sie trugen bei zur Entstehung strategischer kommerzieller Warenhäuser in Malakka, Johor und im Riau-Archipel im Herzen der Straße von Malakka.“* Noch 2005 wurde von einer Pirateninsel nahe bei der Küste von Batam berichtet. In diesem Zusammenhang meinte der Autor. *„Obwohl weltweit die Zahl der Überfälle auf See zurückgegangen ist, attackieren Piraten mehr und mehr Schiffe im südchinesischen Meer und in der Singapur-Straße. Nach den letzten Nachrichten bedrohen die Piraten, die heftig und ohne Skrupel auftreten, kleine, lokale Schiffe, solche die Nachschub bringen und Fischerei-Schiffe.“* Unterschieden wurde zwischen „kleinen“ Piraten, die tagsüber oft anderen Berufen nachgingen, die weder GPS noch Scheinwerfer hatten, und solchen mit schweren Waffen. *„In der Sulu-See besitzen die Piraten M-16 und Bazookas, im Riau-Archipel muss man mit Parang zufrieden sein, langen malaiischen Messern und Pistolen.“* [E. Frécon]

Zu einer ganz anderen Region des indonesischen Archipels: Alfred Russel Wallace (1823–1913), Sammler naturwissenschaftlicher Objekte, der sich selber zum Naturwissenschaftler und Evolutionsbiologen entwickelte, hatte 1857 Probleme, Bootsleute zu finden, die ihn von der Insel Kai weiter ins Innere der Aru-Inseln weit im Osten des heutigen Indonesien bringen sollten. *„Denn in diesen Tagen verunsichern Seeräuber in den Gewässern rund um Aru Händler wie Einheimische. Tatsächlich plündern Piraten hier immer wieder die reich mit Waren beladenen Schiffe, bringen die Mannschaften um und kommen sogar gelegentlich an Land, wo sie Siedlungen niederbrennen, die Männer morden und Frauen und Kinder verschleppen.“* In Singapur trifft Wallace den ihm aus London bekannten Ex-Offizier Sir James Brooke, der sich zum Herrscher von Sarawak aufgeschwungen hatte. *„Brooke ist nicht unumstritten und beschäftigte mehrere Regierungskommissionen mit Untersuchungen zur Art seiner Regierungsfähigkeit. Einmal säubert er den Norden Borneos von Piraten, die die Region unsicher machen. Dazu verhandelt er mit der britischen Krone, die er um Unterstützung bittet; er vereinbart, dass diese für jeden Piraten eine Prämie zahlt. Als Brookes kleine Armee an Kopffägern daraufhin mehr als fünfhundert Köpfe abliefert, fragte sich mancher, ob alle tatsächlich einem Piraten gehörten.“* [M. Glaubrecht]

In dem in einer ganz anderen Weltgegend angesiedelten *Faust II* lässt Goethe Mephistopheles sagen: *„Ich müßte keine Schiffahrt kennen./ Krieg, Handel und Piraterie,/ Dreieinig sind sie, nicht zu trennen.“* (V. 11 186–8) Diese Dreieinigkeit war nun nicht, obwohl in einem sich als christlich oder wenigstens zu einem großen Teil als christlich verstehenden Land geäußert, die christliche. Handel, Piraterie, Krieg, man kann noch Schmuggel hinzunehmen: Das gab es einzeln und alles zusammen in den unterschiedlichsten Kulturen mit den unterschiedlichsten Ausprägungen – und mit *unterschiedlichem Personal*, was soziale und ethnische Herkunft angeht. In Geschichtsbüchern ist hier viel unromantisches Material zusammengetragen worden, und man könnte viele Beispiele zitieren. Das Interessante ist, wie diese einmal gewichtet wurden und wie sie heute (von wem?) gewichtet werden können. Es handelt sich bei Mephistopheles um eine zynische Nebeneinanderstellung, der, was unterschiedliche Zeiten und Regionen angeht, mehr als ein Körnchen Wahrheit zugesprochen werden muss. Man kann dem Tauschtraditionen entgegenstellen, die nichts mit Piraterie zu tun haben. Ein Beispiel dafür ist das *Kula-System*, das B. Malinowski bei den Trobriandern festgestellt hatte. Bei Tausch immer Profitinteressen zu unterstellen, traf bei einigen Ethnien einfach nicht zu. Man denke z.B. an traditionelle Mentawai, die etwas hilflos meinten, die Händler aus Sumatra äßen sogar den Schweiß der Leute. [R. Schefold, zit. bei G. Heinsohn]

Schmuggel und Piraterie, eigentlich ganz unterschiedliche Tätigkeiten, wurden öfter zusammengebracht oder zusammengesehen. Macht man einen Sprung ins 20. Jahrhun-

dert, kann man Reflexe in der Literatur z.B. bei Nasjah Djamin finden. In der Geschichte *Penyelundup risau* (Unruhe stiftender Schmuggler) will ein frustrierter Literat, der 1945 bis 1949 gegen die wieder nach Indonesien zurückgekehrten Niederländer gekämpft und es anschließend nicht auch nur zu bescheidenem Wohlstand gebracht hat, Schmuggler oder Seeräuber werden. Gemeint waren hier die Gewässer vor Singapur. In dieser Meeresgegend trieben immer wieder Piraten ihr Unwesen, auch noch zu einer Zeit, als es bereits Aufklärungsflugzeuge und Helikopter von Küstenwachen gab. Weltweit aber wurden und werden immer wieder wechselnde Hotspots für Piratengefahr ausgemacht. Einerseits handelt es sich noch um Piraten im klassischen Sinn, sie entern Schiffe (sind keine Hacker, die vom Schreibtisch oder sonstwo aus in die Computer anderer eindringen), aber ein Teil von ihnen nutze GPS und moderne Waffen wie Granatenwerfer. Andere Piraten können oder konnten nach dem Rat des *International Maritime Board (IMB)* 2003 noch durch Stromschläge an der Reling gegen die Eindringlinge und durch die größere Schnelligkeit eines angegriffenen, gejagten Schiffes abgewehrt werden. [W. Germund] Bei den von Piraten angegriffenen Schiffen handelte es sich in mehreren Gegenden der Welt oft nicht um Kutter, auch nicht um schwimmende Fischfabriken, sondern um Containerschiffe, die Erdöl, Chemikalien usw. transportierten. Es ging um die Erpressung von Lösegeld.

Journalisten, die auf einem Schiff mitreisten, dessen Kapitän und Besatzung Angst vor Piraten oder sogar Erfahrungen mit Piraten hatten: Wenn die von ganz unterschiedlichen Typen von Piraten, sehr unterschiedlicher Ausrüstung und Bewaffnung und unterschiedlichen Zielen (Raub „nur“ von Wertgegenständen und Geld oder Raub des Transportierten oder Erpressung von Lösegeld eventuell mit Geiselnahme) berichten, wie soll da ein völlig Außenstehender einen größeren Rahmen zu dem Thema skizzieren? Es muss bei allgemeinen Aussagen und einzelnen Beispielen bleiben. Indonesier waren über Jahrhunderte hinweg manchmal Täter und manchmal Opfer. Es waren in neuerer Zeit nicht zuletzt Filipinos, Malaysier und Indonesier, die neben z.B. Osteuropäern und Ukrainern als Seeleute bzw. Besatzungsmitglieder auf den riesigen Containerschiffen angeheuert hatten, die Opfer von Piratenüberfällen geworden sind. Aber man kann bei dem Thema Piraterie, wie erwähnt, weit in der Zeit zurückgehen, zu Srivijaya, zu Mykene...

Freibeuterromantik war sehr oft eine sehr falsche Romantik. Das konnte sogar bei Spielen von Jungen indirekt zum Vorschein kommen. Im zweiten Teil seiner Tetralogie zur *Regenbogentruppe* erzählt Andrea Hirata (auf der Insel Belitung großgeworden) ganz kurz von Spielen, die er als Kind mit einem Freund spielte. Eins davon: „*Wenn wir Kampf gegen die Piraten in der Straße von Malakka spielten und ich Hang Tuah war, dann war er Hang Lekir.*“ Der Malaie Hang Tuah (der öfter in der indonesischen Literatur als Sujet gewählt wurde) kämpft hier gerade *gegen* Piraten.

Literatur

- Atsushi, Ota (2014): *Von „Piraterie“ zu interregionalem Handel: Die Sundastraße 1750-1800 (2005)*. In: *Kita 2/14*, 7-11.
- Berge, Björn (2018): *Atlas der verschwundenen Länder. Weltgeschichte in 50 Briefmarken*. München: dtv.
- Chamisso, Adelbert von (o.J.): *Adelbert von Chamissos sämtliche Werke in vier Bänden. Mit biographisch-kritischer Einleitung v. R. Böttcher*. Berlin: A.Wiechert.
- Dalton, Bill (1987): *Indonesien-Handbuch*. 2. Aufl. Bremen: Verlag Gisela E. Walther.
- Djamin, Nasjah (1986): *Penyelundup Risau*. In: Ders.: *Di Bawah Kaki Pak Dirman*. Jakarta: Balai Pustaka, 80-86.
- Frécon, Eric (2014): *Piraterie in der Straße von Malakka (2005)*: In: *Kita 2/14*, 12-14.
- Germund, Willi (2003): *Stromschläge an der Reling als Mittel gegen Piratenüberfälle*. In: *Kita 3/03*, 87-89 [übernommen aus: *Kölner Stadtanzeiger 5./4.5.2003*].
- Glaubrecht, Matthias (2013): *Am Ende des Archipels. Alfred Russel Wallace*. Berlin: Galiani.
- Häusler, Thomas (2008): *Die gerechten Rüpel*. In: *Die Zeit*, Nr. 42/ 2008.
- Heinsohn, Gunnar (1984): *Privateigentum, Patriarchat, Geldwirtschaft. Eine sozialtheoretische Rekonstruktion zur Antike*. Frankfurt/M.: Suhrkamp.
- Hirata, Andrea (2008): *Sang Pemimpi*. Cet. 24. Yogyakarta: Bentang.
- Kotzebue, Otto von (2004): *Zu Eisbergen und Palmenstränden. Mit der „Rurik“ um die Welt 1815-1818*. Hg. v. D. Brennecke. Lenningen: Erdmann.
- Liem, Yoe-Sioe (1986): *Überseechinesen – eine Minderheit. Zur Erforschung interethnischer Vorurteile in Indonesien*. Aachen: Edition Herodot im Rader-Verlag.
- Luyken, Reiner (1999): *Piraten an Bord*. In: *Die Zeit*. Nr. 12/ 1999.
- Malinowski, Bronislaw (1979): *Argonauten des westlichen Pazifik. Ein Bericht über Unternehmungen und Abenteuer der Eingeborenen in den Inselwelten von Melanesisch-Neuguinea*. Frankfurt/M.: Syndikat.
- Mangunwijaya, Y.B. (1987): *Ikan-ikan Hiu, Ido, Homa*. Sebuah Novel Sejarah. Cet. 2. Jakarta: Djambatan.
- Osterhammel, Jürgen (1997): *Einleitung*. In *Pierre Poivre*, 7-40.
- Poivre, Pierre (1997): *Reisen eines Philosophen 1768. Eingel., übers. u. erläut. v. J. Osterhammel*. Sigmaringen: Jan Thorbecke.
- Saguntung, Panulis (2017): *Orang Mentawai, Misi dan Gereja. Sejarah Seratus Tahun Gereja Kristen Protestan di Mentawai (GKPM)*. Nemnemleleu: Kantor Pusat GKPM.