Piraterie

Populäres Piratensymbol: Der Jolly Roger

Bei **Piraterie** (von griechisch πειρᾶν peiran, „versuchen, unternehmen, auskundschaften“, und πεῖρα peira, „Wagnis, Unternehmen, Überfall“ über πειρατής, peirātḗs und lateinisch pirata, „Seeräuber“) oder **Seeräuberei** handelt es sich um Gewalttaten, Eigentumsdelikte oder Freiheitsberaubungen, die zu eigennützigen Zwecken unter Gebrauch eines See- oder Luftfahrzeugs auf hoher See oder in anderen Gebieten verübt werden, die keiner staatlichen Gewalt unterliegen. Bis zu einer völkerrechtlichen Vertragsregelung 1958 wurden unter Piraterie meist dieselben Taten verstanden, soweit sie überhaupt auf See oder auch von See aus begangen wurden. Staatliche Maßnahmen stellen, selbst wenn sie unrechtmäßig sind, keine Piraterie dar. Heute sind solche Maßnahmen Kriegs- und Behördenschiffen vorbehalten, im Rahmen der Kaperei wurden sie bis 1856 jedoch auch von staatlich autorisierten Privaten (Freibeuter, Kaperfahrer) vorgenommen und waren dadurch in ihrer äußeren Erscheinungsform häufig nicht von Piraterie zu unterscheiden. Keine Piraterie im eigentlichen

Status

Piraterie ist international geächtet. Alle Staaten sind daher unabhängig von der Nationalität der Täter und ihrer Fahrzeuge sowie vom Tatort zu ihrer Bekämpfung und Verfolgung berechtigt und dabei zur Zusammenarbeit verpflichtet. Im Altertum waren Piraten meist nicht von Kriegführenden unterschieden, ihre Beschäftigung galt häufig als ehrbar. Entsprechend erfolgte ihre Bekämpfung oder auch Insoldnahme nach Gesichtspunkten der Opportunität. Etwa seit 1400–1200 v. Chr. existierte im Mittelmeer ein Seevölkerrecht, aber erst um die Zeit des attisch-delischen Seebundes im 5. Jahrhundert v. Chr. änderte sich darin die Auffassung des Piraten vom Feind zum Verbrecher. Im ersten Jahrhundert v. Chr. bezeichnete Cicero die Piraten als Feinde der Menschheit, gegenüber denen kein Versprechen und kein Schwur zu halten sei. Nach einer Periode relativer Bedeutungslosigkeit des Seerechts verfestigte sich diese Ansicht im Hochmittelalter in der pauschalen Friedloserklärung des vermeintlich außerhalb der christlichen Gemeinschaft stehenden Piraten. Dies wirkte noch bis ins 19. Jahrhundert fort im Recht, Piraten auf See jederzeit ohne weiteres töten zu dürfen.

Dennoch tritt Piraterie als überdauerndes Phänomen der Kulturgeschichte immer auf, wenn die Voraussetzungen dazu gegeben sind. Dies ist überall dort der Fall, wo der

Seehandel ein ausreichend großes Aufkommen erreicht, gleichzeitig die Intensität der Überwachung und Bekämpfung ein bestimmtes Maß im Verhältnis zur Küstenlänge nicht überschreitet und ein Teil der Bevölkerung in der Piraterie eine lohnende Alternative zu anderer Beschäftigung sieht. Heute trifft dies vor allem auf Schwellenländer und einzelne große Häfen mit wenig effizienten Behörden zu sowie auf Seegebiete, wo wichtige internationale Schifffahrtsrouten an Küsten entlangführen, an denen dadurch die Kapazitäten der lokalen Behörden überfordert sind. Relativ hohe Risiken für die Schifffahrt bestehen im Gebiet um Indonesien und in der Straße von Malakka, vor West- und Ostafrika einschließlich des Golfes von Aden sowie vor Chittagong. Daneben gibt es noch in der Karibik und in Indien nennenswerte Piraterie. Betroffen ist weit überwiegend die Frachtschifffahrt, die meist ihres Bargeldes und der Wertgegenstände, seltener des Schiffes oder der Ladung beraubt wird. Um Somalia finden in jüngerer Zeit zunehmend Entführungen von Schiff und Besatzung mit Erpressung der Reedereien statt.

Die Piraterie breitete sich in der Geschichte vor allem in der Folge von Aufschwüngen des Seehandels aus, wurde dann aber jeweils bald unterdrückt. Der vermeintlich heldenhafte und ruhmreiche Charakter der Piraterie im herrschaftsfreien Raum der hohen See und die Vorstellung von zusammengetragenen Reichtümern haben wesentlich zur bleibenden Faszination der literarisch-medialen Figur des Piraten beigetragen. Die Darstellung der Piraten schwankt hierbei zwischen Dämonisierung und romantisch verklärter Überhöhung.

Geschichte der Piraterie

Die erste dokumentierte Piraterie stammt aus dem 14. Jahrhundert v. Chr. in Ägypten.

Europa

In der Antike betrieben alle seefahrenden Völker Piraterie. Es überwog Küstenpiraterie, bei der mit Ruderbooten und ungedeckten Galeeren Küstenorte überfallen und küstennah fahrende oder rastende Schiffe bei günstigen Gelegenheiten überfallen wurden. Erst mit der Entwicklung der Triere im 6. Jahrhundert v. Chr. wurde es technisch möglich, auch andere Schiffe zu verfolgen und Piraterie auf See effektiv zu betreiben. Insgesamt folgte die Entwicklung der Piraterie den technischen Möglichkeiten des jeweiligen Zeitalters.

In einer Schwächephase der römischen Republik im letzten Jahrhundert v. Chr. wurde die Bedrohung der ägyptischen Kornlieferungen durch kilikische Piraten sogar für Rom zu einer nahezu existentiellen Bedrohung. Erst die entschiedene Kampagne unter Gnaeus Pompeius, 67 v. Chr., stellte die Sicherheit der Seewege im Mittelmeer wieder her. In der weiteren Geschichte ist nie wieder in so kurzer Zeit ein so vollständiger und dauerhafter Sieg über das organisierte Piratentum errungen worden.

Vom Ende des 8. bis zum Beginn des 11. Jahrhunderts suchten skandinavische Seeräuber (Wikinger) die Küsten Nordeuropas heim. Mit ihren typischen schnellen

Wikingerschiffen drangen sie entlang der großen Flüsse bis tief ins Binnenland vor und plünderten nach verheerenden Überraschungsangriffen zahlreiche Klöster, Städte und Handelsplätze.

Bereits im Spätmittelalter begannen Landesherren und Städte im Rahmen des Fehdewesens damit, Schiffskapitäne mit Kaperbriefen auszustatten. Dadurch erhielten die Kaperfahrer theoretisch einen legalen Anspruch, von der Gegenseite als Kombattanten behandelt zu werden, allerdings nur so lange, wie der kriegerische Konflikt andauerte. Setzten sie ihre Räubereien in Friedenszeiten fort – was leicht geschah, da sie im Gegensatz zu Söldnern keinen festen Sold erhielten, sondern nur einen Anteil an der Beute (Prise) –, machte dies sie umgehend zu gewöhnlichen Piraten. So kam es im letzten Viertel des 14. Jahrhunderts in Nord- und Ostsee zu einem bedeutenden Anstieg des Piratenwesens. Die Likedeeler oder Vitalienbrüder bedrohten und schädigten den Handel der Hanse zeitweilig ernsthaft. Wie einige spätere Seeräuber im so genannten „Goldenen Zeitalter" teilten sie ihre Beute zu gleichen Teilen. Daher die Bezeichnung als Likedeeler (Niederdeutsch für „Gleichteiler").

Allein mindestens 428 Seeräuber wurden auf dem Grasbrook, einer Insel vor den Toren Hamburgs, hingerichtet. Unter ihnen waren auch die Vitalienbrüder Klaus Störtebeker und Gödeke Michels.

Im Mittelmeer wurde die halblegale Praxis der Kaperfahrt, die dem Missbrauch und der Willkür Tür und Tor öffnete, nicht nur von christlichen Fürsten und den aufstrebenden Handelsmetropolen wie der Republik Venedig bis weit in die Neuzeit hinein betrieben, sondern auch von den Malteser-Ordensrittern und den moslemischen Herrschern Nordafrikas. Hierbei spielte neben dem Raub auch die Erbeutung von Sklaven sowie die Erpressung von Tribut- und Lösegeldzahlungen eine wichtige Rolle. Die Korsaren der moslemischen Barbareskenstaaten stellten besonders seit dem 16. Jahrhundert eine Bedrohung für den Seehandel und die Küsten des gesamten Mittelmeeres und für Teile des Atlantiks dar. Erst Mitte des 19. Jahrhunderts wurden die Barbaresken durch die Flotten verschiedener europäischer Nationen und der US Navy endgültig besiegt.

Ostasien

Etwa zur selben Zeit nahm die Piraterie in Ostasien eine ganz andere Entwicklungsrichtung. Im 13. und 14. Jahrhundert überfielen besonders japanische Soldaten und Händler (die so genannten Wōkòu) auf eigene Faust die Küsten von Korea und Nord-China. Nur in den Zeiten der versuchten Mongoleninvasionen in Japan kehrten die Soldaten kurzfristig unter das Kommando des Shogunats zurück. Im 16. Jahrhundert verlagerte sich die Piraterie vermehrt auf chinesische Gewässer. Obwohl weiterhin der Name „Wokou" benutzt wurde, handelte es sich jetzt eher um einheimische Banditen und Schmuggler, die gelegentlich, entlang der großen Flüsse, sogar Raubzüge bis weit ins Hinterland unternahmen. Die Mannschaften wurden hierbei meist in den verarmten südchinesischen Fischerdörfern rekrutiert.

Seit den Wirren der Übergangszeit von der Ming- zur Qing-Dynastie im 17. Jahrhundert gelang es bestimmten chinesischen Kaufleuten bis ins 19. Jahrhundert

hinein, mehrfach regelrechte „Piraten-Dynastien" zu begründen, wie etwa die Familien Zheng, die nicht nur von konkurrierenden (auch europäischen) Händlern Schutzgelder erpressen konnten, sondern mit ihren riesigen Flotten auch selbst zu einem politischen Machtfaktor in China, der Mandschurei und Vietnam wurden. Die Verteilung der Beute unter die Mannschaften erfolgte ebenfalls nach einem festen Schlüssel – im Gegensatz zu den euro-amerikanischen Piraten derselben Zeit waren die chinesischen Piratenflotten hingegen streng hierarchisch organisiert.

Karibik und „Goldenes Zeitalter"

Nach der Eroberung und während der Kolonisierung Amerikas durch Spanien und Portugal entwickelte sich in der Zeit vom 16. bis ins 18. Jahrhundert besonders in der Karibik und in den Küstengebieten Südamerikas eine Form der Piraterie, die noch heute das Bild der Piraten in der populären Vorstellung, im Film und in der Belletristik, maßgeblich bestimmt.

Ein Charakteristikum dieser Epoche bestand darin, dass alle seefahrenden europäischen Nationen dazu neigten, sich auf See einen permanenten, hartnäckigen Krieg zu liefern, ohne Rücksicht darauf, ob sich dieselben Nationen zu Lande gerade im Krieg befanden oder nicht. So verwischte sich die ohnehin schon verschwommene Grenze zwischen mehr oder weniger legalen Kaperfahrern und illegalen Piraten vollständig, und es entwickelte sich das Phänomen des Freibeuters im eigentlichen Sinn. Das geopolitische Ziel der zunächst französischen und englischen, später auch niederländischen Regierungen bestand vorrangig darin, an den Reichtümern der Neuen Welt Teil zu haben, und nachrangig, den Handel ihrer Konkurrenten zu stören. Zusätzlich verschärft wurden diese Auseinandersetzungen durch die konfessionellen Unterschiede zwischen katholischen und protestantischen Nationen.

Ziel der Freibeuter war zunächst vor allem die spanische Silberflotte, mit der die jährliche Ausbeute der süd- und mittelamerikanischen Bergwerke nach Spanien geschafft wurde. Die Mannschaften wurden hierbei unter den einheimischen Bukanieren rekrutiert, die einen ganz eigenen Lebensstil mit eigenen Gesetzen entwickelten, und die bei ihren Raubzügen bald auch auf solche Äußerlichkeiten wie Kaperbriefe verzichteten. Diese Ära endete um 1690, als alle damaligen Großmächte das Interesse an einem gesicherten Seehandel höher zu schätzen begannen als die Schwächung anderer Staaten. In der Folge kam es zu verstärkten Maßnahmen aller Seemächte gegen Seeräuberei. Die zahlreichen, aber nun von aller Welt geächteten, Piraten suchten sich zunächst andere Zufluchtsstätten außerhalb der Karibik, wie die Häfen Nordamerikas, die Küsten Westafrikas oder Madagaskar. Aber auch hier wurden sie nach und nach, bis etwa 1730, vertrieben.

Piraterie in der Gegenwart

Mit der zunehmenden Entwicklung und Durchsetzung des internationalen Seerechts durch die Marinen der Überseehandel treibenden Nationen und mit der Erfindung und Verbreitung der Dampfschifffahrt wurde die klassische Piraterie im Einflussbereich der westlichen Industrienationen im Laufe des 19. und 20. Jahrhunderts immer mehr zurückgedrängt. Dennoch stellt die Piraterie in einigen

Regionen heute wieder eine ernsthafte Gefahr dar und nimmt, bedingt durch Globalisierung und politische Umwälzungen, sogar wieder zu. Und es muss davon ausgegangen werden, dass die Dunkelziffer recht hoch ist. Häufig geben die Reedereien (tatsächlich begangene oder nur versuchte) Übergriffe nicht an, weil sonst die Versicherungsprämien steigen würden oder auch das Ansehen Schaden nehmen könnte.

Aufsehenerregende Vorfälle

Der übriggebliebene Treibsatz einer RPG nach dem Angriff auf die Seabourn Spirit (2005)

1991 kam es zum Zusammenstoß zwischen der Ocean Blessing und dem Tanker Nagasaki Spirit. Letzterer war nach einem Piratenüberfall führerlos durch die Straße von Malakka gefahren. Es gab 51 Tote, 12.000 Tonnen Öl gelangten ins Meer.

Am 6. Dezember 2001 wurde der bekannte neuseeländische Regattasegler und Umweltschützer Sir Peter Blake auf seinem Boot von Flusspiraten in der Amazonasmündung erschossen, als er seiner Besatzung mit einem Gewehr zu Hilfe eilte.

2005 wurde das Passagierschiff Seabourn Spirit vor Somalia von mit Maschinengewehren und Panzerfäusten bewaffneten Booten angegriffen, wobei es zu einem Verletzten an Bord kam. Das Schiff entkam dem Angriff jedoch auf die hohe See.

Am 4. April 2008 überfielen Piraten die französische Yacht Le Ponant vor der Küste Somalias und nahmen etwa 30 Seeleute als Geiseln. Nach einer Woche wurden die Seeleute freigelassen, die sechs Piraten wurden von französischen Streitkräften in einem Hubschrauberangriff überwältigt. Vier der Piraten gehörten dem Clan des damaligen Präsidenten Somalias Abdullahi Yusuf Ahmed an.

Im September 2008 gelang es Piraten vor der somalischen Küste, den unter der Flagge Belizes fahrenden ukrainischen Frachter Faina mit 30 schweren Panzern an Bord zu kapern.

Am 15. November 2008 kaperten Piraten den unter liberianischer Flagge fahrenden Supertanker „Sirius Star" mit nach US-Angaben 25 Besatzungsmitgliedern. Bemerkenswert war hierbei die Entfernung des saudischen Tankers zur Küste,

nämlich 800 km südöstlich der kenianischen Hafenstadt Mombasa. Diese Distanz ist für Piratenangriffe bisher sehr ungewöhnlich gewesen, weil die Entfernung zur Basis der Piraten überaus groß ist, welche in der autonomen somalischen Region Puntland vermutet wird.

Bemerkenswert war auch die Beute der Piraten, denn die „Sirius Star" hatte als neueste Generation von Supertankern einen Wert von über 150 Millionen Euro. Zusätzlich hatte sie als Schiffsladung zwei Millionen Barrel Rohöl im Wert von ca. 80–90 Millionen Euro (ca. 110 Millionen US-Dollar) geladen.

Der von einer deutschen Reederei verwaltete Tanker Longchamp wurde gegen 2.30 Uhr am 29. Januar 2009 vor der Küste Somalias gekapert. Wegen des Vorfalls kam es erstmals in Hamburg zu Ermittlungen der Staatsanwaltschaft wegen Angriffs auf den Luft- und Seeverkehr.

Im Juli 2009 wurde die Arctic Sea in der Ostsee gekapert. Es gibt Vermutungen, dass das Schiff illegalerweise Waffen lieferte und im Zuge einer Geheimdienstaktion gekapert wurde.

Rechtliche Situation

Völkerrecht

Der von Hugo Grotius Anfang des 17. Jahrhunderts eingeführte Grundsatz der Freiheit der Meere beschränkt die Ausübung staatlicher Gewalt auf Hoher See auf Schiffe unter eigener Flagge. Piraterie blieb von diesem Grundsatz jedoch ausgenommen, da ihr Verbot schon lange vorher als zwingendes Recht angesehen wurde. Dieses Völkergewohnheitsrecht wurde im 20. Jahrhundert in die zum Seerecht geschlossenen völkerrechtlichen Abkommen übernommen.

Das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen vom 10. Dezember 1982 verpflichtet wie schon das Übereinkommen über die Hohe See vom 29. April 1958 die Staaten zur gemeinschaftlichen Bekämpfung der Piraterie und erlaubt ihnen hierzu auf hoher See das Aufbringen von Piratenfahrzeugen und die Festnahme der an Bord befindlichen Personen sowie die Beschlagnahme vorhandener Werte. Die weiteren Maßnahmen unterliegen der Rechtsprechung des aufbringenden Staates. Auch innerhalb ihrer Hoheitsgewässer besteht die Verpflichtung der einzelnen Staaten zur Bekämpfung der Piraterie. Ihre Souveränität bleibt hier jedoch unberührt. Piraten können von Kräften fremder Staaten daher nur bis an die Grenze der Hoheitsgewässer verfolgt werden, wenn die Anrainerstaaten keine weitere Kooperation wünschen.

Art. 101 des Seerechtsübereinkommens definiert dazu gleichlautend mit Art. 15 des Übereinkommens über die Hohe See:

„Seeräuberei ist jede der folgenden Handlungen:

a) jede rechtswidrige Gewalttat oder Freiheitsberaubung oder jede Plünderung, welche die Besatzung oder die Fahrgäste eines privaten Schiffes oder Luftfahrzeugs zu privaten Zwecken begehen und die gerichtet ist
i) auf Hoher See gegen ein anderes Schiff oder Luftfahrzeug oder gegen Personen oder Vermögenswerte an Bord dieses Schiffes oder Luftfahrzeugs;
ii) an einem Ort, der keiner staatlichen Hoheitsgewalt untersteht, gegen ein Schiff, ein Luftfahrzeug, Personen oder Vermögenswerte;
b) jede freiwillige Beteiligung am Einsatz eines Schiffes oder Luftfahrzeugs in Kenntnis von Tatsachen, aus denen sich ergibt, daß es ein Seeräuberschiff oder -luftfahrzeug ist;
c) jede Anstiftung zu einer unter Buchstabe a oder b bezeichneten Handlung oder jede absichtliche Erleichterung einer solchen Handlung."

Diese Definition grenzt Seeräuberei explizit ab gegen vergleichbare Handlungen staatlich beauftragter Akteure. Hierbei handelt es sich völkerrechtlich um Maßnahmen eines Staates. Wenn eine solche Maßnahme nicht rechtmäßig ist, kann im Extremfall eine Angriffshandlung dieses Staates im Sinne des Art. 39 der Charta der Vereinten Nationen vorliegen.

Zuständigkeit im deutschen Staatsrecht

In Deutschland sind die sich aus den völkerrechtlichen Regelungen ergebenden Aufgaben auf Grund des Seeaufgabengesetzes durch die Zuständigkeitsbezeichnungs-Verordnung See der Bundespolizei und dem Zoll übertragen, die seit 1994 im Koordinierungsverbund Küstenwache kooperieren.

Zum Einsatz der Marine gibt es unterschiedliche Rechtspositionen: Die eine meint, dass eine Wahrnehmung der Piratenbekämpfung durch die Deutsche Marine bereits durch Art. 87a Grundgesetz (GG) ausgeschlossen ist, durch den die Funktion der Streitkräfte auf die Verteidigung und wenige, ausdrücklich genannte, weitere Aufgaben beschränkt wird. Die Deutsche Marine ist damit auf die Gewährung von Nothilfe bei gegenwärtigen Angriffen beschränkt. Die Aufbringung eines Piratenfahrzeugs oder die Festnahme von Piraten wäre nach deutschem Recht eine Amtsanmaßung, entsprechende Befehle rechtswidrig.

Die Gegenmeinung beruft sich auf Art. 25 GG, in dem die allgemein anerkannten Regeln des Völkerrechts dem Bundesrecht vorangehen. Art. 110 des Seerechtsübereinkommens nennt ausdrücklich Kriegsschiffe als die Schiffe, die auf hoher See Piratenschiffe kontrollieren dürfen. Dieses Recht wird dann auch anderen „staatlichen Schiffen" (z. B. Küstenwache, Zoll) eingeräumt.

Da im Völkerrecht die Piratenbekämpfung durch Seestreitkräfte erlaubt ist, dürfte die Bundesmarine tätig werden. Außerdem führt die Bundeswehr in Auslandseinsätzen (Afghanistan, Kosovo) klassische Polizeiaufgaben (Streifen, Personenkontrollen) durch und wird auch dafür ausgebildet (z. B. Einsatzausbildung gegen Demonstranten). In der Regel sind alle diese Auslandseinsätze gerade keine Verteidigungseinsätze im Sinne von Art. 87a GG, sondern durch das Völkerrecht und UN-Resolutionen veranlasste Friedensmissionen und Überwachungseinsätze.

Strafrecht

Piraterie kann nach dem Weltrechtsprinzip von jedem Land strafrechtlich verfolgt werden. Bei einer Verurteilung kommen neben Freiheitsstrafen für die Täter auch Einziehung bzw. Verfall von Tatwerkzeugen, insbesondere der verwendeten Fahrzeuge, sowie von rechtswidrig erlangten Vorteilen, insbesondere Vermögensvorteilen, in Frage, soweit nicht den Geschädigten Ansprüche hierauf zustehen.

In Deutschland ist Piraterie in der Regel nach § 316c StGB als Angriff auf den Luft- oder Seeverkehr strafbar, ggf. in Verbindung mit § 6 StGB, der die Gültigkeit deutschen Rechts für Taten gegen international geschützte Rechtsgüter unabhängig vom Recht des Tatortes regelt. Die Strafandrohung ist Freiheitsstrafe nicht unter fünf Jahren. Wenn mindestens leichtfertig der Tod eines Menschen verursacht wurde, beträgt sie nicht unter zehn Jahren oder lebenslänglich.

Viele andere Staaten kennen keine entsprechenden besonderen Regelungen. Ihre Rechtsprechung beurteilt die bei seeräuberischen Akten verwirklichten Straftatbestände im Einzelnen. In der Regel kommen dabei schwerer Raub, Freiheitsberaubung, Körperverletzung und ähnliche in Frage.

Schifffahrtsrecht

Ein Angriff durch Piraten ist ein Seenotfall. Zur Alarmierung sind die in der Seefahrt üblichen Seenotsignale zu nutzen. Alle Schiffe, die von einem Notfall erfahren, sind, soweit sie sich nicht selbst in Gefahr bringen, zur Hilfeleistung verpflichtet. Zuständige offizielle Stellen sind, wie bei anderen Seenotfällen auch, die Maritime Rescue Coordination Centers, die den Einsatz der Rettungskräfte einschließlich Seestreitkräfte und Küstenwache koordinieren.

Zuständig für die Sicherheit auf See ist die International Maritime Organisation. Seit 2004 gelten im Rahmen des SOLAS-Übereinkommens die Sicherheitsvorschriften des International Ship and Port Facility Security Code (ISPS-Code), die für Schiffe der Berufsschifffahrt mit einer Bruttoraumzahl von 500 oder höher auch Maßnahmen zum Schutz vor Piraterie festlegen.

Haftungs- und Zivilrecht

Obwohl zur Abwehr von Piratenangriffen das Hausrecht des Reeders eine hinreichende Rechtsgrundlage bildet (§ 903 Satz 1 BGB), ergeben sich aus dem zunehmenden Einsatz privater Sicherheitskräfte und dem dafür vorgesehenen Zertifizierungsverfahren komplizierte haftungsrechtliche Fragen. So müssen Kapitän und Sicherheitskräfte beweisen, dass sie bei einem Piratenangriff, bei dem Personen zu Schaden kamen, in Notwehr (§§ 227 bzw. 904) gehandelt haben.

Heute von Piraterie betroffene Gebiete

1992 wurde das Piracy Reporting Centre des International Maritime Bureau in Kuala Lumpur gegründet. Es sammelt Meldungen über Piraterie und wertet sie aus.

Außerdem hilft es bei der Suche nach geraubten Schiffen. Was täglich auf See und in Häfen passiert, lässt sich in den täglichen Berichten der IMB nachlesen. Daneben gibt der IMB viertel- und ganzjährliche Zusammenfassungen seiner Berichte mit weltweiten Übersichtskarten heraus.

Nach Mitteilung des IMB sind 2004 bei Seeräuberüberfällen mindestens 30 Menschen ums Leben gekommen – neun mehr als im Vorjahr. 2003 hatte sich die Zahl der Todesopfer durch Piratenangriffe gegenüber dem Vorjahr mehr als verdoppelt. Das IMB registrierte 2004 445 Überfälle (2003: 329). Brennpunkt der Seeräuberei waren dabei die Gewässer Indonesiens, wo 2004 93 Angriffe bekannt wurden. 37 Angriffe in der Straße von Malakka (zwischen der Insel Sumatra und der Malaiischen Halbinsel) wurden 2004 bekannt.

2005 wurden insgesamt 274 Angriffe bekannt, 2007 waren es 263. Dabei wurden 440 (2007 292) Besatzungsmitglieder gekidnappt, meist um Lösegelder zu erpressen. Neben dem Seeraum um Indonesien waren nun (2007) auch die Küsten von Somalia und dem Jemen von Piraterie (mit teils hohen Lösegeldforderungen) betroffen. Im Jahr 2006 entstanden durch Piraterie weltweite Schäden in Höhe von geschätzt etwa 16 Milliarden US-Dollar (das entsprach damals etwa 12,8 Milliarden Euro). Andere Schätzungen vermuten niedrigere Summen.

Heute von Piraterie betroffene Gebiete

Nach dem IMB-Bericht für 2006 lag der Schwerpunkt der Piraterie immer noch in den Gewässern Indonesiens (mehr als 40 gemeldete Überfälle). Man nahm an, dass viele Zwischenfälle nicht berichtet wurden. In der Straße von Malakka gab es wegen der verstärkten Patrouillen der Anrainerstaaten nur noch 8 Überfälle. Aus der Straße von Singapur (sie verbindet die Straße von Malakka mit dem Südchinesischen Meer) wurden 9 Zwischenfälle berichtet. Ein zweiter Schwerpunkt war mit 33 Meldungen die Reede von Chittagong (Bangladesch). Auch hier sank die Zahl der Überfälle; die Zufahrtsstrecken zum Hafen waren Risikogebiete.

Im afrikanischen Bereich kommt es praktisch in allen größeren Häfen zu gelegentlichen Überfällen. Zu einer überraschenden Zunahme kam es im Hafen von Daressalam in Tansania. Seit dem 5. Juni 2006 ereigneten sich 16 Überfälle auf ankernde Schiffe. Weitere Schwerpunkte waren Lagos und die umliegende Küste von Nigeria sowie das Gebiet des Roten Meeres, mit jeweils 9 Berichten.

US-Karte der Angriffe auf Schiffe im Golf von Aden von Mai bis September 2008

Ein besonderes Problem stellt die Piraterie vor der Küste Somalias dar. Somalia galt oder gilt als ein Gescheiterter Staat. Die Piraten benutzen Maschinengewehre und andere automatische Schusswaffen. Gelegentlich werden Granaten abgefeuert, um Schiffe zu stoppen. Die Ostküste von Somalia ist ein Hochrisikogebiet für Überfälle und Entführungen. Schiffen, welche keine somalischen Häfen anlaufen müssen, wird empfohlen, sich mehr als 200 Seemeilen von der Küste entfernt zu halten. Das deutsche Auswärtige Amt hat für die gesamte Region eine Reisewarnung herausgegeben. Besonderes Problem im Golf von Aden ist, dass die somalische Übergangsregierung im angrenzenden nördlichen Somalia faktisch über keinerlei Macht verfügt und daher auch weder die Häfen noch die somalischen Hoheitsgewässer in diesem Bereich kontrollieren kann. Mit Zustimmung der Übergangsregierung hat der Sicherheitsrat der Vereinten Nationen daher am 2. Juni 2008 kraft seiner Vollmachten nach Kapitel VII der Charta der Vereinten Nationen für zunächst sechs Monate mit der Übergangsregierung kooperierende Staaten ermächtigt, auch in somalischen Hoheitsgewässern die Maßnahmen gegen Piraten zu ergreifen, die das geltende Völkerrecht für die hohe See vorsieht. Zwischen 2005 und 2008 erhöhte sich nach Schätzungen des Gulf Research Centre in Dubai die Zahl der somalischen Piraten von etwa hundert auf etwa tausend. Es bestehen keine direkten Verbindungen zu somalischen Terroristen oder Islamisten, vielmehr handelt es sich um eine Form der wirtschaftlich ausgerichteten organisierten Kriminalität, welche sich die bürgerkriegsartigen Zustände in Somalia zu Nutze mache. Es bestünden jedoch Verbindungen zur Regierung Abdullahi Yusuf Ahmeds, dessen Darod-Clan teilweise in die Piraterie involviert sei. In der Folge der Bekämpfung der Piraten durch Schari'a-Gerichte in Mogadischu und wegen der französischen und amerikanischen Flottenpräsenz in Dschibuti hat sich das Zentrum der Seeräuber Somalias weiter nach Süden in den Golf von Aden und um die Stadt Eyl verlegt. Das Operationsgebiet erstreckt sich mittlerweile bis tief in den Indischen Ozean. Ermöglicht wird dies durch den Einsatz von Mutterschiffen.

Aus Südamerika wurden jeweils sechs Überfälle in der Bucht von Santos in Brasilien und im Hafen von Callao in Peru gemeldet.

Sportsegler werden Opfer von Gelegenheitspiraten oder von organisierten Piratengruppen. Mögliche Ziele sind neben Kidnapping und/oder Ausrauben des Schiffes das Segelboot oder die Yacht;geraubte Wasserfahrzeuge werden meist nicht wiedergefunden.

Neben den bereits genannten Gebieten wurden Blauwassersegler 2002 auch vor verschiedenen Seegebieten vor Südamerika und in der Karibik gewarnt, wie dem Delta des Amazonas, der Ostküste von Venezuela, dem Golf zwischen Kolumbien und Panama (Golf von Darién), dem Hafen von Guayaquil (Ecuador) sowie vor mehreren mittelamerikanischen Ländern.

Als Tätergruppen gelten armen Einheimische (z.B. Fischer), Drogenschmuggler und korrupte Angehörige nationaler Sicherheitskräfte (z.B. Marinesoldaten, Küstenwache, Schifffahrtspolizei).

Klassifizierung

Generell werden drei Arten von Piratenangriffen unterschieden:

- low level armed robbery (LLAR), der Angriff von leichtbewaffneten Piraten mit Kleinstbooten mit dem Ziel, die persönlichen Habseligkeiten der Besatzung und das Geld an Bord in ihren Besitz zu bringen
- medium level armed assault and robbery (MLAAR), gewaltsame Angriffe von gut organisierten Banden, die Diebstähle in größerem Umfang durchführen und vor der Tötung von Besatzungsmitgliedern nicht zurückschrecken
- major criminal highjack (MCHJ), internationale, gut organisierte Großbanden, bewaffnet mit Maschinenpistolen, Molotowcocktails und schweren Handwaffen, die ganze Schiffe stehlen und die Besatzungen aussetzen oder töten.

Vorgehen moderner Piraten

Für organisierte Piratenbanden, die auf ein Lösegeld abzielen, ist vorrangig die Berufsschifffahrt von Interesse. Dabei werden Schiffe samt Besatzung gekapert und nur gegen Zahlung eines Lösegelds durch die Reederei wieder freigegeben. Die Verhandlungen und Zahlungen werden meist professionell über Unterhändler in anderen Regionen abgewickelt. Die Banden sind sehr gut organisiert, die Piraten operieren in der Regel mit kleinen, hochmotorisierten Booten. In Somalia leben – begünstigt durch das Fehlen staatlicher Autorität – ganze Stammesgemeinschaften von der wirtschaftlichen Piraterie.

In den meisten Fällen sind die modernen Piraten nicht an der Ladung, sondern am Inhalt des Schiffstresors interessiert, der häufig große Bargeldsummen für die Bezahlung von Gehältern und Hafengebühren enthält. Daneben zielen derartige Überfälle auch auf sonstige schnell transportierbare und wertvolle Gegenstände, zum Beispiel Navigationsinstrumente, ab. Derartige Überfälle finden meistens zwischen 1:00 Uhr und 6:00 Uhr morgens statt. Der Wert der Beute bei solchen Überfällen beträgt im Regelfall 10.000 bis 20.000 US-Dollar. In einigen Fällen zwangen die Piraten die Besatzung zum Verlassen des Schiffs und fuhren mit dem gekaperten Schiff in einen Hafen, wo es falsche Papiere bekam und unter anderem Namen weitergenutzt wurde. Der bekannteste derartige Fall war der Tanker Petro Ranger, der 1998 auf der Fahrt von Singapur nach Ho-Chi-Minh-Stadt gekapert und in MV Wilby umbenannt wurde.

Müssen die großen Schiffe wegen Defekten, der Wetterlage oder aus Zeitgründen in den Meerengen beziehungsweise in Küstennähe fahren, verringern sie ihre Geschwindigkeit und können dann leichter von Piraten mit Schnellbooten geentert werden. Bei voller Fahrt ist dies aufgrund der Geschwindigkeit moderner Schiffe, der hohen Bordwände sowie der Wellenbildung am und besonders hinter dem Schiff nicht möglich. Trotzdem gibt es auch Überfälle auf hoher See. Es wird vermutet, dass Mutterschiffe die Schnellboote in Position bringen. Die Piraten sind teilweise so stark bewaffnet, dass die Schiffe zum Anhalten gezwungen werden können.

Mitunter arbeiten Piraten mit Informationen offizieller Behörden. So ist zu erklären, dass teilweise Überfälle genau dann stattfinden, wenn Gelder für die Heuerauszahlung an Bord

genommen wurden. Gerade Seeleute aus Entwicklungsländern, wie den Philippinen, sind hiervon betroffen. Überfälle aus materieller Notlage erfolgen meist mit kleinen offenen Fischerbooten in Küstennähe oder auf Schiffe vor Anker. Die Männer sind mit Messern oder Macheten, seltener mit Schusswaffen ausgerüstet und suchen vor allem Lebensmittel, Bargeld und Schmuck.

Am Beispiel China zeigt sich, dass selbst Gesetzeshüter zu lizenzierten Piraten werden können: In einigen Regionen erlaubte man in den 1990er Jahren der Küstenwache, die Hälfte aller aufgebrachten Schmuggelware privat unter sich zu verteilen. Im Ergebnis kam es zu wahllosen Beschlagnahmungen auch außerhalb der chinesischen Hoheitsgewässer. Auch wurden teils Kauffahrer unter Waffengewalt gezwungen, chinesische Häfen anzulaufen und dort die Schiffe samt Mannschaften und Ladung so lange interniert, bis die Schiffseigner erhebliche Strafgelder zahlten.

Seit einigen Jahren werden auch Übernahmen von Schiffen unter Beteiligung wichtiger Mitglieder der Crew gemeldet. Etwa gab es Berichte, nach denen abtrünnige Mitglieder der Bewegung Freies Aceh vereinzelte Operationen in der Straße von Malakka durchgeführt hatten. Die Beute bei derartigen Operationen kann bis zu 200.000 US-Dollar betragen, wovon an die beteiligten Crew-Mitglieder Summen von 10.000 bis 20.000 US-Dollar gezahlt werden.

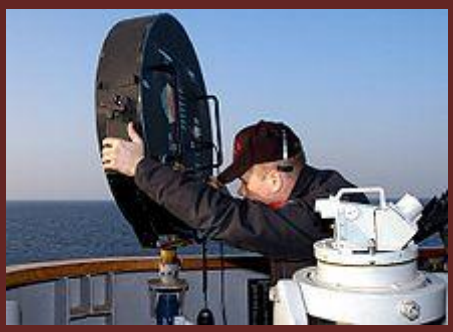
Erfüllung der Forderungen

Der als Vermittler bei Geiselnahmen tätige ehemalige FBI-Agent Jack Cloonan beschrieb dem Nachrichtenmagazin der Spiegel: „Werde ein Schiff gekapert, beauftragten die betroffenen Reedereien in der Regel Spezialisten wie ihn, in der Praxis jedoch stehen die Jungs dann da oben, bis an die Zähne bewaffnet. Und du sitzt da unten in deinem Schlauchboot mit den Säcken.“ Inzwischen würden die Geldsäcke aber auch oft von Flugzeugen aus an Fallschirmen abgeworfen.

FDP-Verteidigungsexperte Rainer Stinner forderte ein Verbot von Lösegeldzahlungen an somalische Piraten. Im Gespräch mit der „Neuen Osnabrücker Zeitung“ kritisierte er im April 2009, dass auch deutsche Reeder sich bei Seeräubern vor der Küste Afrikas mit Millionensummen freikaufen mussten, weil die Politik nicht handlungsfähig gewesen sei. „Durch das Lösegeld konnten sich die Piraten in den letzten Monaten mit immer besseren Waffen und neuen, noch schnelleren Booten ausrüsten. Das macht ihre Bekämpfung immer schwieriger.“

Maßnahmen gegen moderne Piraterie

Schiffssicherung



Long Range Acoustic Device im Einsatz

Spezialeinheiten üben das Durchsuchen von Schiffen

Zum Schutz vor Piraten schließen Schiffsbesatzungen auf großen Schiffen, sobald die Gefahr eines Überfalls besteht, alle offenen Türen und Luken; auf den unteren Decks werden Türen teilweise verschweißt. Die eigentliche Abwehr erfolgt mit Wasserschläuchen, aus denen mit hohem Druck Wasser auf die Angreifer gespritzt wird. Es existieren auch Elektrozaun-Systeme, die das Erklettern von Bordwänden unmöglich machen sollen. Zudem weisen manche Reeder ihre Mannschaften an, leere Flaschen auf dem Wetterdeck zu zerschlagen, weil viele Piraten die Schiffe barfuß entern.

Große Schiffe mit starker Besatzung nutzen einen Hochspannungszaun um das Schiff herum, außerdem wurde auch eine „akustische Kanone“ (Schallkanone) genutzt, mit der die Angreifer durch hochenergetische gebündelte Hochfrequenztöne vertrieben werden, das so genannte Long Range Acoustic Device (LRAD).

Direkte Bekämpfung

Weitere Maßnahmen auch gegen moderne Piraterie ist die direkte Bekämpfung mit Kriegsschiffen, die den Piraten von Bewaffnung und Ausrüstung weit überlegen sind. Piratenangriffe werden durch Warnschüsse oder direkten Beschuss der Angreifer abgewehrt. Weiter in der Diskussion sind insbesondere bei der Bekämpfung von Piraten am Horn von Afrika (siehe nächster Absatz) der Einsatz von Bodentruppen an Land, um die Rückzugsorte der Seeräuber zu zerstören oder auch die Abwehr von Piraten durch kleine mobile Lenkwaffenteams die auf den Frachtern selbst stationiert werden. Langfristig gegen Piraterie soll weiterhin die Staatsgewalt über deren Heimatregion wieder hergestellt werden, da Piraten meist aus rechtsfreien Räumen heraus operieren.

Eine Bewaffnung von Handelsschiffen (z. B. mit Geschützen) ist nach internationalem Seerecht nicht geregelt. Die Handelsschiffe wären bei einer Bewaffnung in Kriegsschiffe umzuwandeln und verlören damit ihren Status als Handelsschiffe, bzw. wären ohne die Umwandlung ohne Völkerrechtsstatus.

Horn von Afrika

Operationsgebiet der Marine in der Operation Enduring Freedom

Vom Suezkanal verlaufen einige der wichtigsten Seehandelsrouten der Welt durch das Rote Meer und den Golf von Aden und verzweigen sich am Horn von Afrika Richtung Persischer Golf, Ostasien und Australien. Sie verbinden somit diese Gebiete mit Europa. Aufgrund der politischen Lage in einigen angrenzenden Ländern, insbesondere in Somalia, wo jegliche durchsetzungsfähige Staatlichkeit zusammengebrochen ist, und im Jemen sind die angrenzenden Seegebiete stark durch Piraterie bedroht.

Die Vereinigten Staaten (USA) und ihre Verbündeten engagieren sich seit 2001 in Reaktion auf die Terroranschläge am 11. September an der militärischen Bekämpfung des Terrorismus und damit auch der Piraterie, u. a. mit der zur Operation Enduring Freedom gehörenden Marineoperation am Horn von Afrika, an der auch die Deutsche Marine beteiligt ist. Ziel ist die Bekämpfung der Versorgung oder Unterstützung über See von Terroristen in den an das Operationsgebiet angrenzenden Gebieten, außerdem die Sicherung der Schifffahrtslinien. Aufgrund dieser Präsenz wird auch die Piraterie eingedämmt. Vereinzelt kommt es auch zur direkten Bekämpfung von Piraten. Außerdem ist für den bekämpften Waffen- und Drogenhandel ebenfalls ein personeller Zusammenhang zur Piraterie zu vermuten. Die Teilnahme der Bundesmarine wirft allerdings verfassungsrechtliche Probleme wegen der strengen Trennung zwischen polizeilichen und militärischen Aufgaben im Grundgesetz auf.

Dennoch ist seit 2005 ein starker Anstieg besonders der von Somalia ausgehenden Piraterie zu verzeichnen, der zu entsprechenden Vorsichtsmaßnahmen der Schifffahrt führte. Bereits 2007 empfahl das International Maritime Bureau einen Sicherheitsabstand von 200 Seemeilen zur somalischen Küste. Die Zunahme von Piratenangriffen im Golf von Aden führte im August 2008 zur Einrichtung eines als „Maritime Security Patrol Area“ bezeichneten, durch den internationalen Flottenverband besonders gesicherten Korridors durch dieses Gewässer.

Wirtschaftliche Folgen

Durch die zunehmende Piraterie hat sich 2009 die größte Containerschiffsreederei der Welt, die Mærsk Line, dazu entschieden, den Sueskanal nicht mehr zu befahren und stattdessen wie Schiffe vor 1869 wieder den weiten Umweg um ganz Afrika und das Kap der Guten

Hoffnung zu fahren. Dadurch verspäten sich voraussichtlich bis zu 1200 Schiffe jährlich um bis zu zwei Wochen für die Kunden auf der Route zwischen Europa und Fernost.

Ökonomen gehen davon aus, dass diese Entwicklung eine empfindliche Störung des Welthandels bedeutet, sich Waren weltweit verteuern und die gegenwärtige Weltwirtschaftskrise dadurch noch angeheizt wird. Wie sich ein Ausfall der Haupteinnahmequelle für Ägypten und damit den Sueskanal selbst auswirkt, ist auf lange Sicht noch nicht abzusehen.

Piraterie in der Kunst

Die klassische Piraterie wurde in der Kunst vielseitig verarbeitet, oft realistisch dargestellt, doch auch häufig verklärt und romantisiert. Es haben sich zahlreiche Klischees entwickelt, die heute mit diesem Begriff verbunden werden. Dazu zählt beispielsweise die Augenklappe. Eine Studie hochrangiger britischer Seeleute, weshalb schiffsführende Piraten mit Augenklappen ausgestattet waren, kommt zum Ergebnis, daß durch den häufig nötigen Aufenthaltswechsel des Schiffsführers zwischen Ober- und Unterdeck die Lichtblindheit dadurch vermindert wurde, daß immer ein Auge den jeweiligen Lichtverhältnissen angepasst war. Dies könnte durch den Gebrauch einer Augenklappe erfolgt sein. Auch abgerissene Kleidung, eingekerbte Hieb- und Stichwaffen, eine gewaltlüsterne Erscheinung oder eine eigensinnige Standesmoral gehören hierzu. Obwohl Seeräuber zu allen Zeiten im Rahmen ihrer verfügbaren Möglichkeiten modern ausgerüstet waren und berechnend agiert haben, entwickelte sich das Sujet eines typischen Piraten in Literatur, Film und Comic auf einige markante, aber oft unrealistische Merkmale.

Literatur

Die literarische Bearbeitung von Seefahrerabenteuern lässt sich mindestens bis zur Odyssee von Homer zurückverfolgen. Ein antiker Roman, der auch Seeräuberei thematisierte, war Heliodors Aethiopica („Die äthiopischen Abenteuer von Theagenes und Charikleia“). Auch in der späteren Weltliteratur ist Seeräuberei immer wieder Thema – so etwa in Tausendundeiner Nacht bei den Erzählungen über Sindbad den Seefahrer.

Klassischer Piratenroman

Der Piratenroman in seiner heutigen Form wurde im 18. Jahrhundert entwickelt. Nachdem Tatsachenberichte, wie etwa Alexandre Olivier Exquemelins 1678 unter dem Titel De Americaensche Zee-Rovers („Die Amerikanischen See-Räuber“, 1681) oder das 1724 veröffentlichte Buch A General History of the Robberies and Murders of the Most Notorious Pyrates, and also their Policies, Discipline and Government eines gewissen Captain Charles Johnson erhebliche kommerzielle Erfolge erzielten, veröffentlichte Daniel Defoe 1720 mit Life, Adventures and Piracies of Captain Singleton den ersten fiktiven Roman über die Piraten der Karibik.

Illustration von Georges Roux (1850–1929) für die 1885er-Ausgabe von Die Schatzinsel von Robert Louis Stevenson

Die Piraten in der heutigen Literatur hatten ihre Vorläufer vor allem in englischen Groschenheften, wie sie seit Mitte des 19. Jahrhunderts aufkamen, den sogenannten Penny Dreadfuls. Diese in der Regel wöchentlich erscheinenden Periodika schwankten zwischen literarisch durchaus anspruchsvollen Veröffentlichungen und Schundliteratur. Nach dem Aufkommen der Dampfschiffe und dem damit verbundenen Rückgang der Piraterie konnte die karibische Piraterie thematisiert und ohne Rücksicht auf eine allzu große Realitätsnähe auch romantisch-abenteuerlich aufbereitet werden. Allerdings dominierten bis 1860 eher die muslimischen Korsare des Mittelmeeres die Piratenromane. Um 1890 konnten die Groschenhefte Auflagen von bis zu 665.000 wöchentlich verkauften Exemplaren erreichen.

Zielgruppe dieser Abenteuerromane waren Jungen und junge Männer. Die Hefte behandelten die gesamte Bandbreite der maritimen Abenteuer: Schiffbruch, Robinsonaden, Kolonial- und andere Seekriege, Sklavenhandel und Piratenabenteuer. Im Zusammenhang hiermit erschien 1881/1882 der berühmteste Piratenroman Treasure Island („Die Schatzinsel“) von Robert Louis Stevenson unter dem Pseudonym „Captain George North“.

Weitere bekannte Beispiele sind die jeweils fünf- und elfbändigen Romanzyklen von Emilio Salgari um Die Piraten der Antillen (1898–1908) und den malaysischen Piraten Sandokan (1895–1913). Letzterer wurde 1976 in der erfolgreichen italienischen Fernsehserie Sandokan – Der Tiger von Malaysia adaptiert. Prägend für unser heutiges Klischee des Piraten und Vorbild für zahlreiche Hollywood-Adaptationen ist auch Rafael Sabatinis Captain Blood (1922). Er gilt als authentischster Piratenroman.

Diese Literaturform bediente sich – wie moderne Groschenhefte noch heute – erheblicher Klischees. Neuestes Beispiel, das nahezu alle klassischen Elemente der Penny Dreadful aufgreift, ist der 2006 erschienene Roman Die Erben der schwarzen Flagge von Michael Peinkofer. In ihm wird der von Spaniern versklavte jugendliche Held Anführer von Piraten, deren ehemaliger Kapitän sich als sein Vater erweist, der nur Pirat wurde, um ihn, den jugendlichen Helden, zu suchen; der „Sohn“ des besonders brutalen gegnerischen Piratenkapitäns erweist sich als sein Bruder, und der Held rettet die schöne Tochter eines spanischen Gouverneurs aus den Händen dieses brutalen Piratenkapitäns.

Ebenfalls aufgegriffen wurde dieses Erzählmuster in der ZDF-Weihnachtsserie Jack Holborn von 1982 mit dem Piraten Captain Sharingham.

Modernere Adaptionen

Bekannt ist auch das Lied „Die Seeräuber-Jenny“ in der Dreigroschenoper von Bertolt Brecht. Das erzählt vom Tagtraum des Zimmermädchens Jenny, die sich aus ihrer mickrigen Existenz herausträumt, da sie sich unbeachtet fühlt. Befreiung soll ihr dabei ein Piratenschiff „mit acht Segeln“ bringen, das sie mitnimmt.

Der amerikanische Schriftsteller William S. Burroughs, Vertreter der Beatnik- und Hippie-Kultur mit existenzialistischem Einschlag, hat in einer Reihe von Romanen die Geschichte der Piraten verarbeitet. Basierend auf der Cut-up Methode spinnt Burroughs ein Geflecht aus historischen und fantastischen Handlungsfäden, so zuletzt in Städte der roten Nacht (Cities of the red night). Sein Interesse gilt dabei Piraten-Gemeinschaften, die sich bereits im 18. Jahrhundert eigenen, fortschrittlichen, nach heutigem Maßstab liberal-demokratischen Prinzipien verschrieben hatten. Seine Helden zeichnen anfangs den Weg und das Leben in diesen Gruppen nach, verbinden sich dann mit anderen Untergrundbewegungen, um mit Guerilla- und PSI-Techniken die bürgerliche Gesellschaft zu überwinden.

Der Autor Fritz Graßhoff schrieb Piratenlieder-Lyrik, die (z. B. von Lotar Olias vertont) von vielen Interpreten (Heinz Reincke, Ingrid van Bergen, Günter Pfitzmann, Hannes Messemer u. a.) als Chanson oder Rezitation vorgetragen und auf Tonträgern aufgenommen wurde.[33]

Operette

- Die Piraten von Penzance von Arthur Sullivan und W. S. Gilbert, England 1879.

Film

Der Piratenfilm stellt eines der ältesten Filmgenres dar und ist eine Unterform des Abenteuerfilms. In der Regel behandelt er die Piraterie des 17. bis 19. Jahrhunderts, wobei der jeweilige Film mehr oder weniger an historische Begebenheiten angelehnt sein kann. Der Piratenfilm zeichnet sich meist durch Kampfszenen, exotische Schauplätze und häufig die Rebellion eines Einzelnen gegen eine Übermacht, sowie die Reduzierung der Frauen auf ein eher dekoratives, umworbenes oder in Not befindliches Beiwerk aus.

Beispiel für die dämonisierende Darstellung eines Piraten: Anthony Quinn in Der Seeräuber (The Black Swan, 1942).

Der Pirat als romantischer Verführer, Tyrone Power mit Maureen O'Hara im selben Film

Die Piraten erscheinen häufig als böse Antagonisten der Hauptfigur (beispielsweise Captain Hook bei Peter Pan), können allerdings auch selbst Hauptdarsteller und Sympathieträger sein. Oft wird der Pirat als betont männlicher Draufgänger dargestellt, wie schon von Douglas Fairbanks in dem Stummfilm Der Schwarze Pirat von 1926, der als der erste kommerziell erfolgreiche Piratenfilm gilt, oder Errol Flynn als Captain Blood in dem 1935 nach dem Roman von Rafael Sabatini entstandenen Film Unter Piratenflagge. Weitere Klassiker, wie Der rote Korsar von 1952 mit Burt Lancaster als Captain Vallo, prägten das heutige romantisierte Bild der Piraterie maßgeblich.

Dramaturgische Beschränkungen und häufige Wiederholungen ähnlicher Handlungsabläufe in den klassischen Piratenfilmen führten ab den 1940er Jahren zur ironischen Verfremdung bis hin zur Satire oder zur Verarbeitung des Stoffes als Musical. Beispiele hierfür sind The Princess and the Pirate von 1944 mit Bob Hope, das Musical Der Pirat oder aus jüngerer Zeit Roman Polańskis Piraten (1986). Auch kamen neue Rollenbilder auf, weshalb Geena Davis in dem 1995 entstandenen Film Die Piratenbraut einen weiblichen Kapitän spielen konnte.

Nachdem die Piraten-Thematik im Film schon nahezu totgesagt worden war, hat sie in Filmen wie denen der Reihe Pirates of the Caribbean wieder beachtliche Erfolge erzielt. Hier treten u. a. Johnny Depp als Captain Jack Sparrow und Geoffrey Rush als Captain Hector Barbossa auf.

Einige Vorlagen wurden mehrfach verfilmt, so geht die Anzahl der Verfilmungen des Romans Die Schatzinsel von Robert Louis Stevenson mit unterschiedlichsten Abwandlungen in den zweistelligen Bereich; Peter Pan mit der Figur des Piraten Captain Hook wurde mindestens neunmal verfilmt.

Berühmte Piraten

:

A

- Black Jack Anderson

F

- Captain Flint

G

- Gerd der Mutige

P

- Marten Pechlin
- Perieres von Chalkis

R

- Arudsch
- Louis Michel Aury
- Awilda (Legende)
- Azor

B

- Balthasar von Esens
- Khair ad-Din Barbarossa
- Jean Bart
- Samuel Bellamy
- Blackbeard
- Stede Bonnet
- Anne Bonny
- La Buse

C

- Çaka Bey
- Jacques Cassard
- Jean Baptiste du Casse
- Thomas Cavendish
- Chui A-poo
- John Clipperton
- William Condon (Pirat)
- William Cowley
- Robert Culliford

D

- William Dampier
- Simon de Danser
- Edward Davis (Pirat)
- René Duguay-Trouin

E

- Edward England
- Enrico de Candia
- Eustache le Moine
- Henry Every
- Alexandre Olivier Exquemelin

- John Gow
- Pierre le Grand
- Michel de Granmont

H

- Hamidu Reis
- Magnus Heinason
- Hugh le Despenser
- William Hutchinson

J

- Jan Janszoon
- Henry Jennings

K

- William Kidd
- Kilic Ali Pascha
- Claus Kniphoff

L

- Jean Laffite
- Pierre Laffite
- François Le Clerc
- Lin Feng
- François l'Olonnais
- Edward Low

M

- Margaritos von Brindisi
- Martin von Golin
- Menodoros
- Gödeke Michels
- Nikolaus Milies
- Monbars

N

- Christopher Newport

O

- Jakob von

- Jack Rackham
- Mary Read
- Kemal Reis
- Süleyman Reis
- Jean Ribault
- Bartholomew Roberts
- Roche Braziliano

S

- Klaus Scheld
- Richard Sievers
- Jacques de Sores
- Klaus Störtebeker
- Henry Strangways
- Arnd Stuke
- Robert Surcouf

T

- Tarkondimotos I.
- Thomas Tew
- François Thurot
- Turgut Reis

V

- Charles Vane
- Iwan Varvakis

W

- John Warde
- John Watling
- Hennig Wichmann
- Magister Wigbold
- Witwe Cheng
- Emanuel Wynne

Y

- Dominique You (Pirat)

Z

- Zeniketes

Oldenburg-Delmenhorst
- Grace O'Malley
- Maio I. Orsini

- Zheng Chenggong

P

- Samuel Pallache
- Amaro Pargo

Goldenes Zeitalter (Piraterie)

Blackbeard im Kampf mit Robert Maynard auf dem Höhepunkt des Goldenen Zeitalters (Gemälde von Jean Leon Gerome Ferris)

Die Redewendung vom **Goldenen Zeitalter** der Piraterie wurde bereits 1724 von Captain Charles Johnson in seinem Buch A General History of the Pyrates eingeführt. (Hinter dem Pseudonym wird zuweilen der Schriftsteller Daniel Defoe vermutet.) Seitdem bezieht sich der Ausdruck in etwa auf den Zeitraum zwischen 1690 und 1730, mit einem kurzen aber spektakulären Höhepunkt in den wenigen Jahren von 1714 bis 1722. Die heutigen Vorstellungen über die Welt der Piraten basieren aber auch wesentlich auf den Schilderungen des Alexandre Olivier Exquemelin über die Piraten und Freibeuter des 17. Jahrhunderts in der Karibik. Diese Ära trug ganz wesentlich zum romantisch verklärten oder dämonisch überzeichneten Bild des Piraten bei, wie es bis in die Gegenwart in Romanen und Hollywood-Filmen popularisiert wird.

Sozialer Hintergrund

Während die karibischen Bukaniere ihre Überfälle auf die spanischen Kolonien noch mehr oder weniger im Auftrag, oder zumindest mit Duldung, der englischen, französischen oder niederländischen Herrscher unternommen hatten, so entzogen ihnen die europäischen Regierungen ab ca. 1690 ihre Unterstützung. Die Gouverneure in den Kolonien, besonders auf Jamaika, die lange vom Schmuggel mit geraubten Gütern profitiert hatten, begannen nun selbst unter den unsicheren Handelswegen und den steigenden Versicherungssummen zu leiden und gingen deshalb gegen die nun unerwünschten Bukaniere vor. Viele Freibeuter gaben die Jagd auf spanische Schatzschiffe auf und verlegten sich statt dessen auf die Handelswege im Atlantik und im Indischen Ozean, wo sie besonders Sklavenschiffe mit Kurs auf Nord- oder Südamerika, oder Handelsschiffe mit Kolonialwaren für Europa überfielen. Nach dem Ende des Spanischen Erbfolgekrieges zwischen Spanien, Großbritannien und den Niederlanden einerseits und Frankreich andererseits wurden 1714 viele Freibeuter „arbeitslos" und gingen zur offenen Piraterie über.

Der nordamerikanische Historiker und Aktivist Marcus Rediker datiert in seinem Buch Villains of all Nations das „Goldene Zeitalter der Piraterie" in die Jahre von 1716 bis 1726. In diesem Zeitraum sollen zum ersten Mal Seeleute in größerem Maßstab aus den unmenschlichen Arbeitsbedingungen auf den Handels- und Kriegsschiffen ausgebrochen sein, um sich ein „besseres Leben" in einer egalitären, klassenlosen und multinationalen Gesellschaft zu erkämpfen. Rediker sieht dies vor dem Hintergrund der Ausbreitung des „atlantischen Kapitalismus" seit Ende des 16. Jahrhunderts (Linebaugh & Rediker: The Many-Headed Hydra), und den daraus folgenden Aufständen, Streiks und Meutereien der verarmten Massen, wie Sklaven, Schuldknechte, Arbeiter und Bauern. Weil die Piraten die vorherrschenden Konventionen über Rasse, Klasse, Geschlecht und Nation herausforderten und untergruben, wurden sie nun von den staatlichen Autoritäten mit aller Härte verfolgt.

Kritiker[1] bezweifeln die Einmaligkeit dieses Prozesses. Rediker vernachlässige die langsame Entwicklung einer gemeinsamen Kultur in der Karibik seit dem Ende des 16. Jahrhunderts. Anstatt der postulierten Abfolge der Besitzverhältnisse, vom Freibeuter (Eigner ist der Landesherr), über den Bukanier (Eigner sind Gouverneure und Aktionäre) zum Piraten (Eigner ist der Pirat selbst), habe es stets Übergänge in

die eine oder andere Richtung gegeben. Auch Piraten hätten nicht gezögert, Geschäfte mit Kapitalisten zu machen, oder selbst in den Sklavenhandel einzusteigen. Somit habe auch die Piraterie selbst eine wichtige Rolle in der Ausbreitung des Kapitalismus und der Festigung des Nationalstaats gespielt, und könne nicht als ein Klassenkampf avant la lettre angesehen werden.

Recht, Gesetz und Politik in der Piraterie

Marcus Rediker hat ebenfalls die Beziehungen zwischen den Besatzungen von Piratenschiffen untersucht. Nach seiner Schätzung lassen sich bis zu 70 Prozent der Piraten in zwei Gruppen einteilen. Der eine Kreis: die häufigen Treffen der Piraten auf den Bahamas, der andere Kreis traf sich meist lose auf offener See. Diese Treffen erklären, warum die Verhaltensregeln und Satzungen der Piraten einander so ähnlich sind. Nach Rediker ermöglichten sie die lose und sporadische Bildung von Piratengeschwadern, sorgten für eine gewisse soziale Uniformität und erzeugten ein Gefühl der Zusammengehörigkeit unter den Piraten.

Die Befugnisse von Kapitän, Maat und Piratenrat

Ein gemeinsamer Zug von Piratengemeinschaften waren die weitgehenden Mitspracherechte, die der Einzelne genoss, und die man durchaus als "protodemokratische" Strukturen ansehen kann. Im Gegensatz zur zeitgenössischen ständischen Gesellschaftsordnung, wählten die Seeräuber ihren Kapitän und ihre Offiziere selbst, teilten die Beute zu gleichen Teilen unter sich auf und setzten ein anderes Strafsystem ein, als auf Marine- oder Handelsschiffen. Sie begrenzten die Autorität des Kapitäns, der bei der Verfolgung einer Prise und im Kampf absolute Autorität besaß, aber ansonsten durch die Mehrheit regiert wurde. Außer einem größeren Anteil an der Beute genoss er kaum Privilegien: kein besseres Essen, keine Offiziersmesse, keine spezielle Unterbringung. Mehr noch, was die Mehrheit gab, konnte sie auch nehmen, und daher war es keine Seltenheit, dass Kapitäne abgesetzt wurden, zum Beispiel wegen Feigheit, Grausamkeit, der Weigerung, bestimmte Schiffe zu kapern und zu plündern, wie im Fall von Charles Vane 1718, oder sogar, wenn sie zu sehr Gentleman waren, wie es Edward England 1721 passierte. Nur selten blieb ein Kapitän länger als drei oder vier Jahre in seiner Position.

Eine weitere Einschränkung der Macht des Kapitäns garantierte der Maat, der gewählt wurde, um die Interessen der Mannschaft zu vertreten und zu schützen. Der Rat, eine Versammlung, bei der alle Männer eines Schiffes Mitspracherecht hatten, stellte die höchste Autorität dar. Bei Meinungsverschiedenheiten über das weitere Vorgehen, besonders nach Ausbleiben von Beute, führte dies oft zu Konflikten und zum Auseinanderbrechen der Piratengemeinschaft.

Gegenüber den Satzungen, die sich die Piraten selbst gaben, wurde dem Einzelnen nicht weniger Gehorsam abverlangt, wie sie auch die europäischen Nationen gegenüber ihren Gesetzen forderten. Von Bartholomew Roberts (Karibik, später Westafrika; 1718–1722), auch Black Barty genannt ist zum Beispiel bekannt, dass er zur Aufrechterhaltung der Ordnung an Bord folgende Regeln aufgestellt hat:

- Jeder Mann hat in wichtigen Angelegenheiten ein Mitspracherecht, deshalb hat er das Recht, zu allen Zeiten in Sachen des Frischproviants und des Branntwein davon nach Belieben Gebrauch zu machen, sofern nicht eine Hungersnot zum Wohle Aller Einschränkungen notwendig macht.
- Wer mit Würfeln oder Karten oder überhaupt um Geld spielt, ist mit dem Tod zu bestrafen.
- Wer nach Dunkelwerden unter Deck Alkohol trinkt, ist mit dem Tod zu bestrafen. Die Lichter und Kerzen müssen um acht Uhr abends gelöscht sein.
- Kein Mann hat das Recht auszuspringen, bevor er 1000 Livres verdient hat.
- Streitigkeiten und Raufereien an Bord sind mit dem Tod zu bestrafen. Die Zwistigkeiten werden an Land ausgetragen, und zwar mit dem Degen oder der Pistole.
- Wer an Land über vergangene oder geplante Unternehmungen schwatzt, ist mit dem Tod zu bestrafen.
- Wer sich ohne Erlaubnis des Kapitäns an Land begibt, ist mit dem Tod zu bestrafen.
- Wer in schmutziger oder abgerissener Kleidung auf dem Schiff oder an Land angetroffen wird, ist mit Aussetzen auf einer einsamen Insel zu bestrafen.

Chasse Partie und Härtefallregelungen

Aufteilung der Beute unter den Piraten. Illustration aus Howard Pyle's Book of Pirates.

Die Chasse Partie (fr.: la chasse – die Jagd, la partie – der Teil, hier: der Anteil. Also etwa: Der Anteil an der Jagdbeute) war ein anerkannter Vertrag, nach dem der Anteil an Gemeingut und Beute geregelt wurden. Vor der Verteilung des Beutegutes musste jeder feierlich schwören, dass er nichts von der Beute für sich beiseitegeschafft hatte. Wer einen Meineid schwor, wurde auf einer einsamen Insel ausgesetzt oder hingerichtet. Aus diesem Vertrag zahlte man auch Sonderprämien und Entschädigungen für die Verwundeten aus, so zum Beispiel für den Schiffsarzt 200 Piaster für die Behandlung nach Verwundungen. Jeder Verwundete hatte außerdem noch sechs Wochen nach Ende der Fahrt Anspruch auf Behandlung.

Alexandre Olivier Exquemelin erwähnt in seinem erstmals 1678 in Amsterdam erschienenen Buch De Americaensche Zee-Rovers aus dem Umkreis der Bukaniere von einer Vereinbarung nach folgendem Muster:

- 100 bis 150 Piaster für den Schiffszimmermann
- 100 Piaster für den Mann, der als erster das Beuteschiff gesichtet hat

- 50 Piaster für den, der die feindliche Flagge niedergeholt hat.

Verwundungen wurden nach dieser Vereinbarung wie folgt entschädigt:

- 100 Piaster für einen Finger
- 100 Piaster für ein Ohr
- 100 Piaster für ein Auge
- 100 Piaster für eine Hand
- 400 Piaster für den linken Arm
- 500 Piaster für den rechten Arm
- 600 Piaster für den Verlust eines Beines
- 1000 Piaster für beide Augen
- 1500 Piaster für den Verlust beider Beine
- 1800 Piaster für den Verlust beider Hände

Der Rest wurde zu gleichen Teilen an die Männer – bzw. bei Gefallenen an deren Angehörige – ausgezahlt. Der Kapitän erhielt den doppelten, der Schiffsjunge einen halben Anteil.

Ein spanischer Piaster hatte im 18. Jahrhundert etwa eine Kaufkraft von 100 DM im Jahre 1997.

Politische Utopien

Im zweiten Band seiner General History of the Pyrates erzählt Charles Johnson 1728 die Geschichte eines gewissen Kapitäns Misson und seiner Freunde. Johnsons Erzählung zufolge hatten sie auf Madagaskar eine utopische Republik errichtet, die den Namen Libertalia trug und auf den Idealen von Freiheit, Gleichheit und Brüderlichkeit gründen sollte. Die Piraten von Libertalia sollten wachsame Hüter der Rechte und Freiheiten der Völker sein sowie eine Schutzmauer gegen die Reichen und Mächtigen ihrer Zeit. Indem sie um der Unterdrückten willen in den Krieg gegen die Unterdrücker zogen, wollten sie dafür sorgen, dass die Gerechtigkeit gleich verteilt wurde. In puncto Selbstverwaltung orientierten sich Missons Piraten angeblich an einer demokratischen Form, bei der das Volk selbst Urheber und Richter seiner eigenen Gesetze war. Die Monarchie, damals die vorherrschende Staatsform, lehnten sie ab. Verwundete Piraten wurden gepflegt, gefangene Sklaven wurden befreit und es herrschte allgemeine Religionsfreiheit.

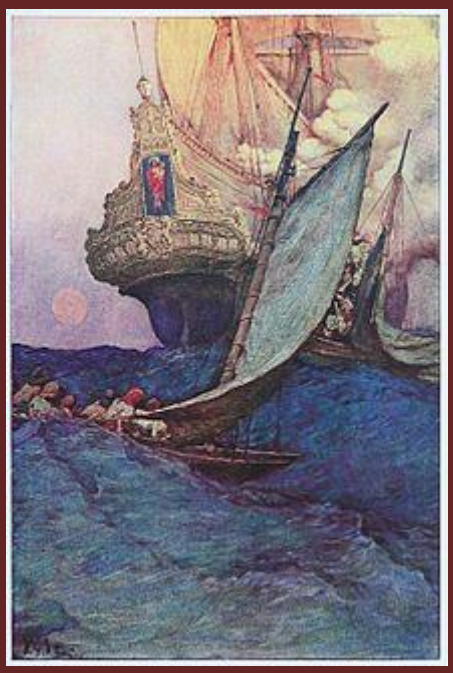
Wahrscheinlich hat die Geschichte von Libertalia keinen historischen Kern, sondern stellt nur ein, als Piratengeschichte getarntes, politisches Essay dar, wie der Historiker Christopher Hill meint. Dennoch inspiriert sie noch heute Anhänger von basisdemokratischen und anarchischen Gesellschaftsmodellen.

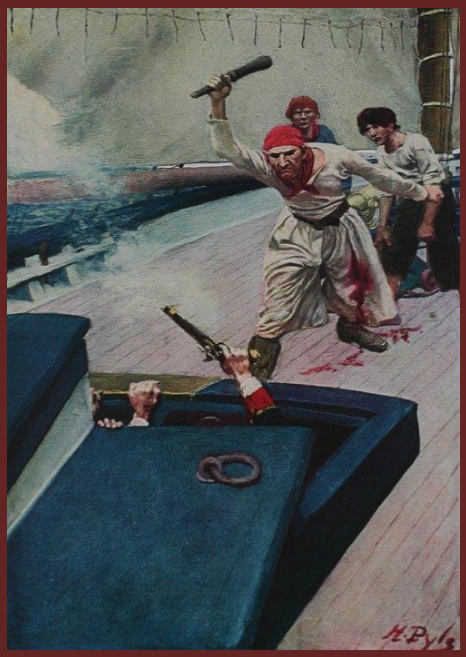
Enter- und Kapertaktik

Piraten wie Korsaren hatten kein Interesse an aussichtslosen Gefechten. Der Zweck ihrer Fahrten bestand ausschließlich darin, Schiffe zu kapern und Beute zu machen.

Kriegsschiffen aller Art ging man aus dem Weg, da sie meist größer und besser bewaffnet waren und es auf ihnen nichts zu holen gab.

Das Kapern kleiner, schlecht bewaffneter Handelsschiffe war hingegen selbstverständlich – so selbstverständlich, dass bis ins 18. Jahrhundert auch Kaufleute nicht immer der Versuchung widerstehen konnten, schwächere Konkurrenten zu kapern. Anders als in populären Darstellungen vermieden Piraten dabei das Schießen, denn es war relativ schwer, an Schießpulver zu kommen. Im Gegensatz zu den Seegefechten staatlicher Kriegsflotten, die sich immer mehr zu Artillerieduellen entwickelten, verfolgten die Piraten deshalb eine Taktik, die sie fast ohne Geschützfeuer auskommen ließ. Wer in guter Schussposition ist, kann außerdem nur schwer verhindern, selbst getroffen zu werden, und allzu heftiger Beschuss konnte dazu führen, dass das angegriffene Schiff, mitsamt der erhofften Beute, in Brand geriet, explodierte oder vorzeitig sank.





Piraten nähern sich einem Schiff.

Meist wurden Schiffe im Enterkampf erobert; Kauffahrer waren den erfahrenen Piraten im Nahkampf in der Regel unterlegen. Diese mussten nur mit ihren kleineren und schnelleren Schiffen das kaum bewaffnete Heck des Kauffahrers erreichen. Hierbei benutzten sie auch ungelöschten Kalk, um die Angegriffenen zu blenden, denn der achterliche Wind blies ihnen das Pulver in die Augen. Einmal an Bord wurden zuerst die Fallen gekappt, so dass die Segel samt Rah herunterfielen und die Besatzungen unter sich begruben.

Eine andere Taktik bestand darin, die Kauffahrer „im Rudel" anzugreifen, so dass sich ein Schiff heranpirschen konnte. Oder man versteckte sich in Buchten oder der Nähe einer Insel, um überfallartig auf das Ziel zuzufahren und es zu entern.

Zuweilen beschossen die Piraten die gegnerische Takelage mit Kettenkugeln, zwei Eisenkugeln, die durch eine Kette verbunden waren. Aus einer einzelnen Kanone

abgeschossen, sollten sie die Seile durchtrennen oder die Masten einreißen und das angegriffene Schiff dadurch bewegungsunfähig machen. Scharfschützen in den Masten sollten an Deck und in den Masten befindliche Gegner ausschalten, insbesondere den Kapitän. Sobald der Gegner langsamer wurde, näherte man sich, warf Enterhaken, die sich an Deck und Reling verfingen, und zog das Schiff dicht heran. Danach wurde mit Musketen und Entermessern gestürmt.

Entermesser

Die Piraten wandten auch eine Art Psychologische Kriegführung an. Infernalisches Gebrüll, geschwungene Entermesser gehörten zum Standardrepertoire der Einschüchterung. Oder die „weiche Welle", wenn der Kauffahrer freundlich aufgefordert wurde, nur seine Ladung samt privatem Eigentum abzuliefern, nachdem ihm zuvor mit Höllenspektakel demonstriert wurde, dass man auch anders könnte.

Die Kauffahrer und Kriegsschiffe wappneten sich andererseits gegen die Piraten, indem sie im Hauptdeck schmaler gebaut wurden, so dass die Schiffe im Längsschnitt bauchiger aussahen. Dies hatte den Vorteil, dass der Weg von Schiff zu Schiff (längsseits zueinander) länger wurde, außerdem spannte man zwischen den Wanten sogenannte Finkennetze (Enternetze), so dass die Angreifer beim Entern erst über dieses Hindernis hinüber mussten, wodurch man für die Verteidigung Zeit gewann. Ferner wurden auch im angreifbaren Heckbereich Kanonen aufgestellt.

Schatzverstecke

Nachempfundene Karte für die Verfilmung der Schatzinsel

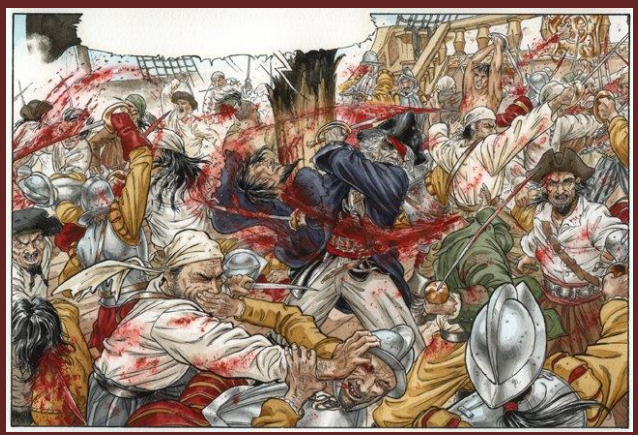
Tatsächlich ist aus der hohen Zeit der Piraterie nur von William Kidd (1645–1701)[6] gesichert überliefert, dass er einen Schatz auf einer Insel versteckte und hierzu eine Schatzkarte anfertigte. Im Allgemeinen konnte zur Zeit der klassischen Piraterie die Beute entweder auf Piratenstützpunkten wie Tortuga oder Jamaika oder in den Häfen der Nationen, die jeweils die Kaperbriefe ausgestellt hatten, umgesetzt werden – beispielsweise war in Port Royal auf Jamaika zeitweilig wegen der dort verkehrenden Piraten der Geldumlauf größer als zur gleichen Zeit in London. Das Schatzversteck von Captain William Kidd war das Vorbild für Edgar Allan Poes Erzählung Der Goldkäfer (wobei der Protagonist ein Kryptogramm entziffert und keine Karte). Robert Louis Stevensons Roman Die Schatzinsel kanonisierte hingegen die Vorstellung von Schatzkarten mit einem „X" als Markierung.

Gleichwohl gab es Piraten, die Schätze versteckten. Für Schatzsucher gelten die Galápagos-Inseln, die Revillagigedo-Inseln und die Clipperton-Insel als interessant. Ein Piratenschatz wird auch auf den Oak Islands vermutet.[7] Am aussichtsreichsten dürfte aber die Kokos-Insel (Isla de Cocos) sein. Angeblich soll der Pirat Edward Davis (verschollen 1702) als erster hier einen Schatz versteckt haben. Zumindest blieb er sein ganzes Leben lang ein reicher Mann, der in Ruhe und Luxus auf Jamaika lebte. Nur wenn sein Vermögen zur Neige ging, brach er zu einer geheimnisvollen Seereise auf, von der er, jeweils mit dem nötigen Geld für die nächsten Jahre versehen, wieder zurückkam. Ebenso wird vermutet, dass der Pirat Benito Benito (Bennet Graham) einen Teil seiner Beute auf der Insel vergrub und nie wieder abholte. Die Mehrzahl der Piraten, ob in der Karibik oder andernorts, dürfte aber nicht genug Reichtümer besessen haben, dass es sich lohnte, dafür ein Loch in die Erde zu graben.

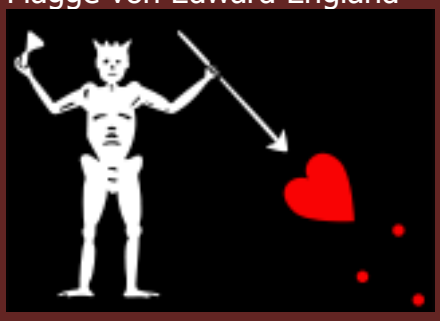
Dem Bibliothekar Charles de le Roncière gelang es hingegen, ein Kryptogramm des in Réunion gehängten Piraten La Buse (um 1680–1730) zu entziffern. Als er dann an der angegebenen Stelle ankam, in der Anse de Forbans (Piratenbucht) auf der Seychelleninsel Mahé, stand er vor einem frisch ausgehobenen Loch – jemand anderer hatte von der Suche erfahren und war schneller gewesen.

Der Legende nach soll Klaus Störtebeker in der Stubbenkammerauf Rügen einen großen Piratenschatz versteckt haben. Die Störtebeker-Kuhle in der Nähe von Heringsdorf wird auch als Schatzversteck genannt, und die goldene Kette, mit der er sich in Hamburg freikaufen wollte, soll im Burggraben von Venz liegen. Belege gibt es für diese Angaben nicht.

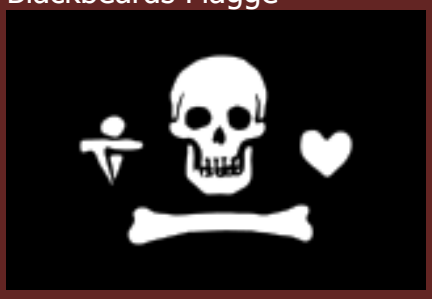
Symbole und Flaggen



Flagge von Edward England



Blackbeards Flagge



Flagge von Stede Bonnet (um 1670–1718)

Die bis heute verbreitete Küsten- und Gelegenheitspiraterie kam weitgehend ohne Flaggen aus. Die Bukaniere führten bei ihren Überfällen, wie die meisten Freibeuter, ihre Nationalflagge. Daneben zeigten sie aber oft noch eine weitere Flagge. Deren Farbe war meist Rot, als Symbol für einen Kampf auf Leben und Tod. Wenn sich die Verteidiger nicht sofort ergaben, so durften sie nicht auf Gnade hoffen. Andererseits wurden zu Tarnungszwecken auch Flaggen fremder Nationen gehisst. Selbst auf offiziellen Kriegsschiffen galt dies als legitime Kriegslist, wenn man sie im letzten Moment niederholte und durch die korrekte Beflaggung ersetzte.

Als Jolly Roger wird meist die schwarze Flagge (mit einem Totenkopf) bezeichnet. Sie wurde angeblich erstmals 1700 am Mast des Piraten Emanuel Wynne gesichtet, der aber historisch keine große Rolle spielte. Bis 1714 hatte sich die schwarze Flagge zu einem allgemein bekannten Symbol entwickelt.

Edward England († 1720) war anfänglich der einzige Pirat, der in seiner Flagge den bekannten Totenkopf mit gekreuzten Knochen zeigte. Da die Flagge zur Identifikation der Piraten diente, hatte jede Mannschaft ein individuelles Zeichen. Kombinationen Schiffsbeflaggung gehisst werden konnte.

Bounty Club

Bounty Club