

Islamische Korsaren im Mittelmeer und im Atlantik

Islamische Seefahrt im Westen – die Vorgeschichte

In seinem Buch *L'Islam et la mer*, worin er sich mit der Seefahrt in islamisch geprägtem Umfeld beschäftigt, äußert Xavier de Planhol einen Verdacht: ob der Islam in seinem Inneren nicht gerade jene Religion sei, die der Freiheit des zur See fahrenden Individuums und der Ungebundenheit, wie sie mit der Lebensweise von Matrosen einhergeht, am meisten misstraut. Könnte es nicht sein, so fragt er seine Leser, dass jene ‚Wüstenreligion‘ bei ihren Anhängern eine echte und rückhaltlose Hinwendung zum Meer stets verhindert hat? Ist die religiös-kulturelle Prägung seiner Anhänger womöglich der eigentliche, der tiefste Grund für ihr Zurückfallen hinter die christliche Seefahrt, und das, obwohl sie weder in den Taktiken noch was die Bewaffnung und Ausrüstung der Schiffe betraf, den Christen gegenüber im Hintertreffen gewesen wären?² Weder ein Hinterherhinken im Schiffbau, noch die Schwierigkeiten bei der Bauholzbeschaffung hätten „den maritimen Niedergang ab einem bestimmten Zeitpunkt [so sehr] beschleunigt“ wie besagte kulturell-religiöse Disposition.³ Ja, schon in der Art und Weise, wie die Muslime an Fragen des Schiffbaues und der Seefahrt herangingen, äußerten sich deutlich „die Ursachen eines Scheiterns.“ Wenn man Planhol Glauben schenkt, so zeigt sich hier kein technisch-soziologisches Problem sondern etwas, das der Ethnologe Marcel Mauss einst als *fait total social* beschrieben hat – eine „kulturelle Atmosphäre“.⁴

Freilich hat die Geschichte der Seefahrt auf der praktischen Ebene andere Spuren gelegt, indem sie nämlich Hinweise auf eine Entwicklung gibt, worin der Religion beziehungsweise der ‚kulturellen‘ Prägung gerade nicht das alles entscheidende letzte Wort überlassen bleibt. Die Geschichte lenkt das Augenmerk auf das Vorhandensein oder Fehlen geeigneter Hafenstädte, auf den konkreten ‚Bedarf‘ an Seefahrt, auf traditionelle Fernhandelsrouten, auf eine mehr oder weniger geeignete Küstenlandschaft mit der dazu gehörigen Bevölkerung von Fischern und Seefahrern, ja Hochseefahrern. Sie zeigt eine kriegerische Kultur zur See, die sich entwickelt hat, lange bevor diese Kultur ‚islamisch‘ wurde – und so weiter und so fort. Dies sind die ‚Prägungen‘, auf die es zu achten gilt, jedenfalls wenn man der Geschichte und ihren Artefakten folgt. Zur See fahrende Gemeinschaften sind seit der Antike rund um das Mittelmeer, ja selbst an den atlantischen Küsten des Kontinents zahlreich genug vorhanden gewesen, um die dazu gehörige ‚mentale Ausstattung‘ ihrer Fischer- und Händlerbevölkerungen zu garantieren. Als der Islam an jene Küsten kam, fand er diese Gemeinschaften fertig vor. Und auch unter dem neuen religiösen Regime produzierten die Küsten weiterhin ihre Seeleute und Schiffbauer.

In dieses ‚fertige‘, das heißt aus der Antike überkommene Szenario hat sich die Geschichte der islamischen Seefahrt eingepasst. Langsamer, aber unaufhaltsamer Entwicklungsprozess im Osten der Méditerranée auf Kosten der Byzantiner, rasanter Auftritt im Westen des Mittelmeeres und an den Küsten des Atlantiks. Dies mag dann vielleicht sogar eine

¹ Abgedruckt in: Obenaus, Andreas / Pfister, Eugen / Tremml, Birgit (Hg.): Schrecken der Händler und Herrscher. Piratengemeinschaften in der Geschichte. Mandelbaum Verlag: Wien 2012, 100-121

² Planhol 2000, 33.

³ Planhol 2000, 40.

⁴ Planhol 2000, 41.

entsprechende ‚mentale Ausstattung‘ der Andalusier (wie Planhol suggeriert) befördert haben, allein entscheidend für die *Longue durée* einer Seefahrerkultur im Westen der islamischen Hemisphäre ist ‚das Mentale‘ wohl nicht. Ohne Unterbrechung, bis in die Frühe Neuzeit, bis zur Dominanz der Barbareskenstaaten und ihrer Korsarenrepubliken, reicht die ‚islamische‘ Seefahrtsgeschichte und sie schließt auch den Atlantik mit ein. Das Beispiel der Korsarenrepublik Salé spricht hier eine deutliche Sprache. Planhol scheint dies ja auch anzuerkennen. Es war, wie er wörtlich sagt, „der Beitrag der [muslimischen] Andalusier“,⁵ der den Nordafrikanern den entscheidenden Anstoß gab und ihnen half, in die *Community of seafarers* einzutreten.

In einem raschen Durchgang sei daher die Entwicklung skizziert, welche die ‚islamische‘ Seefahrt – notabene ihr militärischer Zweig – im Mittelalter genommen hat. Nach ersten massiven Vorstößen gegen Byzanz im 7. und 8. Jahrhundert werden im 9. Jahrhundert die Inseln Kreta, Zypern und Sizilien erobert. Der Westen des Mittelmeeres erscheint vom Beginn des 9. bis zur Mitte des 11. Jahrhunderts geradezu als ein islamisches Binnengewässer; erst mit dem Erstarren der Italiener – vor allem Pisas – und der Ankunft der Normannen in Süditalien ändert sich das. Außerdem ermöglicht das westliche Mittelmeer schon früh den Ausgriff auf den Atlantik, was einerseits zusätzliche Humanressourcen – die Seefahrt-geübten Küstenbewohner der Iberischen Halbinsel –, andererseits technologische Impulse für die islamische Seefahrt bedeutet. Das Befahren des Atlantiks erfolgt nämlich mit Segelschiffen, die ihren ‚mittelmeerischen‘ Pendanten, den Galeeren, an Hochseetauglichkeit überlegen sind. Der Chronist beschreibt eine solche Ausfahrt auf die Hohe See: „Kaum war der Leuchtturm von Cadix hinter dem Horizont verschwunden, hissten die Matrosen die Segel und nahmen Kurs auf den äußersten Süden Marokkos. Die Fahrt ging über Salé, Anfâ, das Kap Azammûr bis ins Gebiet von Sûs.“⁶ Die Palme gebührt jenen Andalusiern, die lange vor Portugals bekannten Versuchen, sich an der afrikanischen Westküste nach Süden vorzutasten, regelmäßig bis nach Nûl Lamta beziehungsweise nach Mâssa segelten. Hier, im Süden des Sûs, auf der Höhe des 28. Breitengrades, also fast schon am berühmt-berüchtigten Kap Bojador (*Boujdour*), nahmen sie Sklaven, Gold und Spezialprodukte für das Textilgewerbe an Bord.⁷ Im Gegenzug transportierten sie Waren „von beträchtlichem Gewicht“, wie der Gewährsmann aus dem 12. Jahrhundert berichtet,⁸ von al-Andalus zur nordwestafrikanischen Atlantikküste – beispielsweise Teer, aber auch Safran, was ein gutes Indiz für den Herkunftshafen dieser Hochseeschiffe ist: Safran wurde im Hinterland von Almería angebaut. Aus dem Sûs bezog Islamisch Spanien seinen Zucker, bevor es diesen selbst erzeugte. Ebenfalls auf dem Seeweg bezogen die Leute von Granada bis zum Beginn der Neuzeit einen Teil ihres afrikanischen Getreides. Obwohl ein großer Teil der Südküste der Iberischen Halbinsel – von Silves in Portugal über Cadix bis Sevilla – seit Mitte des 13. Jahrhunderts in christlicher Hand war, liefen von den Hafentädten des islamisch gebliebenen Teils der Iberischen Halbinsel offenbar immer noch Hochseeschiffe nach der marokkanischen Atlantikküste aus.⁹

Mit dem Niedergang der Almohadenmacht zu Beginn des 13. Jahrhunderts hatte sich zwar die Straße von Gibraltar der ‚christlichen‘ Seefahrt geöffnet, wovon vor allem die Genuesen profitierten. Das bedeutete aber nicht automatisch die Eliminierung ‚muslimischer‘ Präsenz zur See, im Gegenteil. Ein perfektes Beispiel hierfür ist die nordafrikanische Seefahrer- und

⁵ Planhol 2000, 157.

⁶ Az-Zuhrî 1968, 216f.

⁷ Az-Zuhrî 1968, 190; zur Stellung Nûl Lamtas im politischen Kontext der Berber-Konföderationen siehe Bosch Vilá 1956, 45.

⁸ Az-Zuhrî 1968, 180f.

⁹ At-Tâdilî 1985, 169; Picard 1997, 406.

Handelsrepublik Ceuta und deren südspanisches Pendant, das Emirat von Granada. Deren Aufstieg kam nicht überraschend, verfügten sie ja beide über eine Schlüsselposition am Eingang zur Straße von Gibraltar. Ceuta und Granada sind ausgezeichnete Beispiele dafür, wie wenig ‚religiös induziert‘ die Seefahrt ist (das gilt übrigens auch für andere Aspekte des Handels). Man schließt sich nicht vom Gegenüber ab, unbeschadet der Religion. Das gilt auch für die Italiener, allen voran die Genuesen, von denen sich so mancher als Renegat, als religiöser Überläufer entpuppt. Wenig überraschend daher, dass Genua in der Politik Ceutas und Granadas unübersehbare Spuren hinterlassen hat. Auch was Granadas Präsenz zur See betrifft, kann sich das Emirat auf seine italienischen Bundesgenossen verlassen und noch in den 70-er und 80-er Jahren des 14. Jahrhunderts, in einer alles in allem glücklichen Interventionspolitik jenseits der Straße von Gibraltar, Einfluss auf die Politik seiner nordafrikanischen Konkurrenten nehmen.¹⁰ So macht sich Muhammad V. nicht nur in Europa einen Namen – als Rückeroberer von Algeciras –, sondern auch in Afrika, wo er als ‚Königsmacher‘ im Sultanat der Meriniden auftritt. Seinen Triumph dürfte er auch der Tatsache zu verdanken gehabt haben, dass sein kleines andalusisches Reich im Spätmittelalter immer noch eine respektable Seemacht gewesen ist.

Die maritime Sendung der Andalusier reichte aber noch über das Ende der islamischen Präsenz auf der Iberischen Halbinsel hinaus. Ihre diesbezügliche ‚Begabung‘ hat sich in der frühen Neuzeit mit großem Nachdruck in Erinnerung gerufen. Als nach 1492, nach dem Fall des Reichs von Granada, das christliche Spanien auch nach Nordafrika auszugreifen begann, stieß es alsbald wieder auf die aus Andalusien vertriebenen Araber: als Matrosen, Seesoldaten und Kapitäne, als Ausrüster und Finanziere von Korsarenflotten.¹¹

Hilfsmittel der Seefahrt – Erfindungen und Fortschritte

Die immer wieder bezeugten intensiven Kontakte muslimischer und christlicher Seefahrer legen eine wichtige Frage nahe, nämlich die nach den Auswirkungen gegenseitiger Wissensvermittlung. Die Muslime im Westen waren weit davon entfernt, abgekoppelt zu sein von den Neuerungen auf dem Gebiet der Seefahrt, welche schon im Spätmittelalter jene technologisch–ideologische Revolution vorbereiten halfen, die dann in der frühen Neuzeit die Hochseeschiffahrt auszeichnen sollte. Was uns beispielsweise spanisch-arabische Dokumente aus dem 14. Jahrhundert in dieser Hinsicht bieten, zeugt von großer Vertrautheit mit nautischen Dingen. Offensichtlich weiß man über die Typenverschiedenheit traditionell mittelmeerischer und modern–atlantischer, das heißt ‚hochseetüchtiger‘ Schiffstypen gut Bescheid. *Khâridja* nennt sich beispielsweise ein Schiffstyp – die Bezeichnung selbst verweist auf eine technologische Spur, die sich in den Wellen des Atlantiks verliert, linguistisch aber auf die nordwesteuropäische ‚Karacke‘ verweist. Nimmt man den linguistischen Wink ernst, so war es offenbar die arabische Seite, die jenem bauchigen, stabilen Segler, der als Handels-, später auch Kriegsschiff Furore gemacht hat, seinen Namen gab: *Khâridja* – Karacke – ist wörtlich das ‚(Schiff) des äußeren (Meeres)‘.¹²

Die Unterscheidungsfähigkeit des Experten, der von der Seefahrt etwas versteht, schlägt sich in gewissen Dokumenten auch insofern nieder, als Begriffe der ‚christlichen‘ Seefahrt mit ziemlicher Treue zum Wortlaut wieder gegeben werden. „Euer Gesandter, Ramón Boil,“ heißt es in einem Brief des Sultans Yusuf I. an König Alfons IV. von Aragón, „hat Uns über die Beschwerden informiert, die von Leuten Eures Landes erhoben wurden. Eine davon bezieht

¹⁰ Ladero Quesada 1979, 128.

¹¹ Siehe Planhol 2000, 68f., 160f., 167ff.

¹² Vgl. Liedl 1993, 186 (Anm.5), 189 (Anm.4, 6, 7).

sich auf die *Galeota*, die im vergangenen Jahr von Männern aus Almería gekapert wurde. Dieser Fall ist bereits geregelt – die gesamte Ausrüstung und Ladung der *Galeota* wurde Euch zurückgegeben“.¹³ Weitere Differenzierungen – aus dem selben Brief – betreffen einen Schiffstyp, den Korsaren gern verwenden, die *Saetia*. Eine andere Beschreibung verwendet dagegen den allgemeinen Terminus *Djifna harbiyya*, ‚Kriegsschiff‘,¹⁴ und man darf durchaus eine Absicht dahinter vermuten, zum Beispiel die Unterstellung, die Angreifer wären Mitglieder der Kriegsmarine gewesen, hätten jedenfalls mit Wissen oder Zustimmung von offizieller Seite gehandelt. Möglicher Weise hatte sich die Terminologie seit den Zeiten der Klassik sogar verfeinert. Die Berichte werden einerseits prosaischer, dafür sind sie aber treffsicherer und präziser als in früheren Jahrhunderten, wo man als Chronist noch wenig Vorstellung von den unterschiedlichen Verhältnissen im Mittelmeer und im Atlantik hatte.¹⁵

Was das Gebiet des Schiffbaues betrifft, so mag Planhol ja Recht haben mit seiner Vermutung, die muslimische Seite hätte alles in allem von der christlichen mehr übernommen als umgekehrt. Ganz anders liegen die Dinge aber beim Kompass und bei jenem anderen für die Hochseeschifffahrt unabdingbaren Gegenstand, der Seekarte. Hier war die Begabung für Mathematik und Geometrie, die man den Muslimen nachsagt, ein Atout, das sich in der Übergangszeit vom Mittelalter zur Neuzeit auf so manchen Gebieten praktisch auswirkte – etwa im Vermessungswesen und in der Trigonometrie, bei deren Entwicklung sich übrigens ein ‚Araber‘ aus Spanien, Ibn Mas’ūd, ausgezeichnet hat. Jahrhunderte lang hatte sich der Seefahrer mit Handbüchern – den Portolanen – begnügt. Die verbalisierte Darstellung der Welt war exakt, die bildliche Darstellung der Welt, die ‚Karte‘, dagegen hemmungslos ungenau, pure Schematik. Hochseeschifffahrt im eigentlichen Sinn war damit zwar keine Unmöglichkeit, aber ein Hasardspiel. Nur dort, wo parallel zu den Jahreszeiten voraussagbare Hauptwindrichtungen oder Strömungen vorherrschen, wie im Indischen Ozean, war auch ‚kartenlose‘ Hochseeschifffahrt möglich. Der Erste, der es verstünde, eine ‚exakte‘, weil maßstäbliche Küstenlinie zu zeichnen, würde der Erste sein, der die Hochseeschifffahrt zu einer halbwegs voraussagbaren Tätigkeit gemacht hätte – bei Kenntnis des Kompasses natürlich. Der erste Kartograph dieses Typs war nun aber ein Angehöriger des islamischen Kulturkreises: Al-Idrisi. Des arabischen Sizilianers Weltkarte von 1154 – *Kitâb Rudjâr*¹⁶ – ist mit ihren 70 detaillierten Einzelkarten das erste maßstäbliche Abbild der Erde, an dem die Messpunkte der Küstenverläufe im Sinne eines trigonometrisch nachvollziehbaren Realismus sozusagen ‚stimmen‘.¹⁷ Es war die Verbindung von ersten Porulankarten, die nach heutigem Wissensstand aus Italien stammen – Pisa war hier einer der Vorreiter –, Kompass und ‚islamischer‘ Mathematik, Trigonometrie und Kartographie, die zur Seekarte modernen Typs, das heißt zur maßstabsgerechten Darstellung von Küstenlinien, somit aber auch zu halbwegs realistischen Entfernungsangaben auf besagten Karten führte. Die neue Freiheit auf den Meeren war der Emanzipation vom Augenschein geschuldet – oder nüchterner formuliert: der neuen Verlässlichkeit von Seekarten, welche es den Seefahrern erlaubte, sich von der Küstenlinie zu lösen und die kürzeste Verbindung über das offene Meer zu wählen.

Zeugnis für die Internationalität jener Fortschritte legen jene Seekarten ab, die schon an ihrer Gestalt (Beschriftung, Ausstattung, Ästhetik) den interkulturellen Austausch, dem sie ihr Dasein verdanken, erkennen lassen. Da ist beispielsweise das schöne Exemplar maghrebisch-andalusischen Ursprungs, das es in die *Biblioteca Ambrosiana* (Mailand) verschlagen hat. Seine Verwandtschaft mit den ‚klassischen‘ italienischen Potolanen,

¹³ Liedl 1993, 174.

¹⁴ Liedl 1993, 189.

¹⁵ Picard 1997, 405f., 314; Planhol 200

¹⁶ Allgemein zu Al-Idrisi ‚Buch für König Roger‘: Kretschmer / Dörflinger / Wawrik 1986, C/1, 332.

¹⁷ Gesamtkarte und Einzelkarte bei Meissner o.J., 32ff. (Farbbildteil).

besonders aber mit den Erzeugnissen der berühmten katalanischen Kartographenschule der Brüder Cresques ist unübersehbar. Besagte Karte spanisch-arabischen Ursprungs, *Carta náutica Magrebina* genannt, stammt wohl aus der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts und ist, was die Darstellung der Südküste Spaniens betrifft, von bewundernswerter Exaktheit: auf einer Länge von 300 Kilometern weicht die Küstenlänge lediglich um 5,8 Kilometer von der tatsächlichen Gestalt ab (bei einer durchschnittlichen Deviation von 2,91 Kilometern, gemessen an zwölf Punkten zwischen den Orten Marbella und Motril).¹⁸ Doch ist die verblüffende Maßstabstreuung nicht das einzig Bemerkenswerte an diesem frühen Produkt ‚islamischer‘ Kartographie,¹⁹ nicht weniger auffällig ist ihre kulturelle Durchlässigkeit. Das hinter dieser Kartographie stehende *Know how* verdankt sich ganz offensichtlich einem internationalen Austausch. Der konstruktive Aufbau dieser *Carta náutica Magrebina* ist klassisch italienisch, er beruht auf dem erstmals in Pisa dokumentierten Prinzip des sogenannten *marteloío*: einer symbolistisch-symmetrischen Anordnung von Rumbenlinien (zwei um 45 Grad gegen einander gedrehte Gitternetze), in die zur Richtungsbestimmung ‚Windrosen‘ eingesetzt sind. Die Beschriftung der Karte ist arabisch, wobei aber gewisse Ortsnamen eindeutig als Übersetzungen erkennbar sind. So heißt etwa Britannien *djazira inghiltira* (‚Insel England‘), wohinter sich natürlich das italienische *Inghilterra* verbirgt. Spanien, die Iberische Halbinsel, figuriert natürlich als *al-Andalus* und Gibraltar als *djabal al-fat(a)h* (‚Berg der Eroberung, des Sieges‘) – in Würdigung der Tatsache ihrer kürzlichen Rückeroberung aus den Händen der Christen.²⁰ Mit diesem ihrem Prinzip der kulturellen Doppelverortung ist die *Carta náutica Magrebina* ein schönes Beispiel in einer ganzen Kategorie von Seekarten mit ‚akkulturativem Background‘. Mehrsprachige Seekarten waren offenbar weit verbreitet. Selbst Karten eindeutig ‚christlicher‘ Herkunft, sofern sie aus Südwesteuropa stammen, sind von beträchtlicher kultureller Spannweite. So setzt zum Beispiel die im wesentlichen konventionell, nämlich in lateinischer Schrift gehaltene *Carta náutica del Mediterráneo* des Jacobo Bertrán (von 1482) neben bestimmte lateinische Ortsnamen das lokale Äquivalent – und zwar in arabischer Schrift.²¹ Wenn also im 16. Jahrhundert der osmanische Kartograph Piri Reis ungeniert Karten eines christlichen Kollegen kopiert – Karten, die noch dazu von einer erfolgreichen Kaperfahrt stammen²² – und auf diese Weise vom erweiterten Weltbild einer Entdeckergeographie profitiert, so setzt er bloß eine altbewährte mediterrane Übung fort.

Abenteurer und Individualisten – die Renegaten

Gehen wir jetzt von der Karte zu denen, die sie benützen, den Seefahrern. Im Mittelpunkt des neuen Weltbilds steht der Mensch. Im Mittelpunkt der neuen Kartographie steht das zur See fahrende Individuum. Es sind die Bewohner der Küstenregionen, die Fischer und Matrosen, welche den Wissenstransfer ermöglichen, indem sie eine persönliche Beweglichkeit an den Tag legen, die uns erlaubt, von einem ganz neuen, einem ‚modernen‘ Typus zu sprechen. Die Zugehörigkeit zur *Community of seafarers* ist das einzig Feststehende, dass für jene Küstenbewohner Süd- und Westeuropas (aber auch Nordafrikas) Geltung hat. Alles Andere – Religion und ‚kulturelle‘ Besonderheiten – sind angesichts solch professioneller Identität zweitrangig. Mediterran oder auch atlantisch – der Wissenstransfer an den Küsten Südwesteuropas hatte daher auch seine ‚islamischen‘ Vorläuferschaften. Was etwa Portugals

¹⁸ Zum ‚Katalanischen Atlas‘: Nebenzahl 1990, 6f.; zur Darstellungsgenauigkeit dieser Karte: Liedl 1992, 22 (Anm.15); zur *Carta náutica Magrebina*: Vernet 1992, 183 (Abb.6), 185; ausführliche Beschreibung und Merkmalsanalyse: Liedl 1995, 24ff., bsdrs. 27 (Abb.3).

¹⁹ Vernet 1992, 185.

²⁰ Siehe das Schreiben des Granadiners Ibn Abd Allah an Alfons IV. von Aragón: Liedl 1993, 161ff.

²¹ Siehe Vernet 1992, 184 (Abb.7).

²² Planhol 2000, 206ff., bsdrs. 207.

maritimes Ausgreifen betrifft, auf den Atlantik hinaus und entlang der afrikanischen Küste nach Süden, so gibt es genügend Indizien dafür, dass sich darin eine Kontinuität ausdrückt, die in islamische Zeiten zurück reicht. Der Spezialist für die maritime Welt des westlichen Islam deutet es ziemlich unverblümt an: „Gewisse Überlegungen lassen den Schluss zu,“ sagt Christophe Picard,²³ „dass von den Erfolgen der Christen, insbesondere der Portugiesen bei ihren Bemühungen, Afrika zu umrunden, zur maritimen Meisterschaft der Muslime in der Vergangenheit eine Brücke führt. Das war nicht nur die Idee, dass man [den muslimischen Feind] besser bekämpfen könne, wenn man ihm in den Rücken fällt, auch nicht das Anheuern von Lotsen, die einem den Weg Richtung Kap der Guten Hoffnung zeigen würden – nein. Mindestens ebenso stark, wenn nicht stärker hat sich da eine lange Tradition bemerkbar gemacht. Eine Tradition der Küstenschifffahrt Richtung Süden, die ihren Ursprung in al-Andalus hat, in Sevilla, Tarifa oder Silves [in Portugal], und bereits im 9. Jahrhundert beginnt. Vergessen wir nicht, Heinrich der Seefahrer hat sich in Sagres installiert, genau dort, wo 536 Jahre lang die Seeleute – in erster Linie *Mozárabes* und *Muwalladûn* –, unter der Aufsicht arabischer Autoritäten und von diesen entsprechend gefördert, als Fischer zur See gefahren waren, die Wikinger bekämpft und mit den verschleierten Männern der Wüste Handel getrieben hatten, bei Nûl an der [afrikanischen] Küste, die sie mit ihren Booten regelmäßig anliefen.“

Ein anderes, früheres Zeugnis ist nicht weniger explizit. „Zu guten Muselmanen fehlt den Engländern nichts,“ heißt es zu Königin Elisabeths Zeiten. „Sie brauchen nur noch einen Finger zu rühren, um mit den Türken eins zu sein – so sehr gleichen sie ihnen bereits in Erscheinung, Glaube und Charakter.“²⁴ In diesem Urteil von Katholiken – in englisch-elisabethanischer Diktion ‚Papisten‘ – über Anglikaner und andere ‚Ketzer‘ wird die Monstrosität behauptet, alle Engländer wären geborene Renegaten und stünden auf dem Sprung, ‚Muselmanen‘ zu werden. Dennoch ist die Behauptung in einem höheren Sinn nicht falsch. Der Abschied vom Papst, der am Beginn der Neuzeit schon längst den Geruch des Ungeheuerlichen abgestreift hat, signalisiert eine grundsätzliche Bereitschaft zur ‚selbstherrlichen‘ (wie die Katholiken gesagt haben würden) beziehungsweise ‚selbstverantwortlichen‘ Entscheidung des Christenmenschen – eine Entscheidungsfreiheit, welche dem modernen Individuum sozusagen naturrechtlich verbürgt ist und sogar die Möglichkeit nicht mehr ausschließt, der Gewissensfreiheit einen ‚muselmanischen‘ Anstrich zu geben. Auf unterster und banalster Ebene zeigt sich das Individuum der beginnenden Moderne sogleich als Abenteurer, dem als Einsatz seiner Neugier nicht einmal das Seelenheil zu groß ist. So ist das Renegatentum (lateinisch *renegare*, ‚verneinen‘, ‚abschwören‘) in Wahrheit gar kein theologisches sondern ein kulturhistorisches Phänomen und nicht zu trennen von jener Revolution der Denkungsart, mit der dem Philosophen Hans Blumenberg zufolge der Eintritt Europas in die Moderne vorbereitet und ermöglicht wurde. Die ‚Neuzeit‘ ist auch insofern eine neue Zeit, als in ihr die Säkularisierung der Theologie konsequent zu Ende gedacht ist – als das verbrieftete Recht des Individuums auf das Bezweifeln aller Tatsachen, selbst solcher, die von religiöser Natur sind. Das soll nach Blumenberg ihre ‚Legitimität‘ sein.²⁵ Vom Standpunkt des Individuums betrachtet, also auf der banalsten respektive realsten Stufe, werden Renegaten somit nicht bekehrt – sie bekehren sich. Renegaten nehmen sich die Freiheit, einfach den Staub von den Füßen zu schütteln und nicht nur Kultur sondern auch Religion zu ‚wechseln‘ – was im Grunde immer heißt, areligiös zu werden.

²³ Picard 1997, 518.

²⁴ Klarwill 1926, 164

²⁵ Blumenberg 1974, 112 ff.

Für die abenteuernden Zeitgenossen Elisabeths von England ist das muslimisch-Werden somit keine Katastrophe. Auch sind sie ja durch die neuen Entdeckungen und neu entdeckten Welten an ein Weltbild gewöhnt, dessen Grenzen nicht mehr feststehen, was natürlich auch die ‚islamische‘ Kultur einschließt, die ‚den Christen‘ in einem Maße vertraut und verwandt erscheint, wie das noch ein paar Jahrhunderte zuvor undenkbar war. Ganz anders als manchem Orientalisten, der sie Jahrhunderte später beurteilen und bewerten zu müssen glaubt, erscheinen sie sich selbst weder als ‚Abenteurer‘ noch als religiöse Amokläufer²⁶ und schon gar nicht als Fahnenflüchtige ihrer Kultur. Im Gegenteil. Jene Renegaten sind nie fester in ihrer ‚europäischen‘ Konglomerat-Kultur verwurzelt, als wenn sie die Seiten wechseln. Das ‚islamische Aufregungspotential‘, wie es Seitens der Orientalisten für die politisch-religiöse Situation Europas in der frühen Neuzeit konstatiert wird, mochte jenen Renegaten als praktischen Vollstreckern der individuellen Wahlfreiheit somit eher wie eine Verlockung denn als Bedrohung erschienen sein. Wie es um „die Stabilität des Christentums“²⁷ damals wirklich stand, mag aus den Äußerungen von Zeitgenossen besagter Renegaten erhellen, wonach es für erfolgshungrige Anhänger der neuen Denkungsart gegenüber den Verlockungen des Großen Anderen eigentlich kein vernünftiges Argument gab. Für Sir Walter Raleigh beispielsweise sind *Renegados* eine Klasse für sich – weder Christen noch ‚Türken‘ (Muslime). Das ergibt eine erstaunliche Übereinstimmung mit dem Genus des *Uomo nuovo*, des Renaissance-Menschen, zu welcher Gattung Mensch sich der Autor selbst wohl ebenfalls zählte.²⁸ Ein anderer Engländer, Francis Knight, versteigt sich gar zum pathetischen Ausruf: „Wer sind denn die Höflinge im Serail des Großtürken? Wer seine Ratgeber, Wezire und Paschahs? Woher nähme er seine treuesten Diener, gäbe es nicht all diese Apostaten und verlorenen Söhne des Christentums!“²⁹ Angefügt ist diesem Lamento eine lange Liste von Würdenträgern europäisch-christlichen Ursprungs, womit aber erst ein Bruchteil jener 200.000 christlichen „Renegados und Apostaten“ erfasst war, von denen Algier im 16. und 17. Jahrhundert wimmelte.³⁰ Vergleichbare Zahlen für andere Teile des Osmanischen Reichs gibt der österreichische Baron Wenceslas Wratislaw.³¹ Übrigens hatte es ein ähnliches Phänomen schon früher einmal gegeben, am Ende der arabischen Ära auf der Iberischen Halbinsel, im spanisch-arabischen Sultanat von Granada. Allein in der Residenz, so der Bericht des aragonesischen Gesandten am päpstlichen Hof zu Avignon im Jahre 1311, soll jeder vierte Einwohner ein Renegat gewesen sein, und wie es heißt, waren „viele Genuesen und sogar Kastilier“ darunter.³² Diese *Renegados* sind etwas Anderes als die *Muwalladûn* früherer Jahrhunderte, denn im Gegensatz zu jenen als ‚Adoptierte‘ bezeichneten Neumuslimen bleiben die *Renegados* „eine Klasse für sich“, wie Sir Walter Raleigh sagt. Es ist ein Maß an Subjektivität in dieser Apostasie, wie wir es jenen massenhaft Konvertierten früherer Jahrhunderte nicht zutrauen können. Die Apostasie ist ein ‚modernes‘ Phänomen, das der Unschuld des Konformismus entbehrt. Wenn am Beginn der Neuzeit aus einem „John“ ein „Ramadan“ wird, wie eine nicht unwitzige Formulierung lautet,³³ ist das ein freiwilliger Akt aus (theologisch gesehen) ‚niederen‘ Motiven. Den Überläufern des Elisabethanischen Zeitalters ist die islamische Hemisphäre ein Ort, wo man schon zu Lebzeiten sein Glück machen kann.

²⁶ Clark 1945, 35

²⁷ Diesbezügliche Blütenlese bei Lewis 1993, 14, 25; Schwoebel 1967, 212

²⁸ Sir Walter Raleigh: *The Life and Death of Mahomet, The Conquest of Spaine Together with the Rysing and Ruine of the Sarazen Empire* (1637), zit. nach: Matar 1999, 17

²⁹ Francis Knight: *A Relation of Seaven Yeares Slaverie Vnder the Turkes of Argeire, suffered by an English Captive Merchant* (1640), zit. nach: Matar 1999, 15

³⁰ J. B. Gramaye: *Relations of the Christianitie of Africa, and especially of Barbarie, and Algier* (1619). In: Purchas 1965, Bd.IX, 268, 272 ff.

³¹ Wratislaw 1862, 53

³² Zurita, IV, Kap.93, und Lafuente Alcántara: *El viajero en Granada*, zitiert bei: Bosque Maurel 1988, 79

³³ Matar 1999, 15

Was den kriegerischen Aspekt dieses individuellen Strebens nach Glück betrifft, so muss es jemanden geben, der die Freiheit besitzt, sich seinen Feind ‚auszusuchen‘ – selbst gegen die Interessen eigener Herkunft, Kultur oder Religion. Das Renegatentum ist der Ort, wo sich ein solcher kriegerischer Typus individuell entfalten kann. Für Europa in der beginnenden Neuzeit bedeutet das somit einen *Point of no return*, den definitiven Abschied vom Primat der Religionen. Den Übergang dazu bilden jene Epochen und Regionen, wo bereits eine gewisse Häufigkeit im Erscheinen religiös indifferenter Individuen konstatiert werden kann, freilich noch ganz im Familien- oder Sippenverband, wo es durch den Glaubensabfall einiger ihrer Angehörigen zum Zerfall in christliche und muslimische Hälften kommt.³⁴ Aus der spanischen Gesellschaft des Spätmittelalters ragen die christlich-islamischen Familien der Venegas, Zegrí, Fez Muley, León, Castillo, Albotodo, Palacios, Belvís, Fustero und wie sie alle heißen, als Vorboten einer gar nicht mehr unschuldigen ‚Rasse‘ heraus, einer Rasse, die das ganze Gegenteil sein wird von dem, was eben diese spanische Gesellschaft unter der Chiffre *pureza de raza, limpieza de sangre* verstehen wird. Eine ‚Rasse unreinen Blutes‘ (und weder rechten noch unrechten sondern gar keines Glaubens) – also in Wahrheit das Gegenteil von ‚Rasse‘, nämlich ein Typus. Der Renegat, so massenhaft er auftreten wird, ist niemals geeignet, einer Rasse zum Urbild zu dienen, im Gegenteil – er ist und bleibt die lediglich erfolgsorientierte und erfolgsabhängige Vereinigung unabhängiger Individuen zum gemeinsamen temporären Zweck. Es ist absolut kein Zufall sondern strukturelle Notwendigkeit, dass sich die aus Renegaten zusammen gesetzten Korsarenstaaten der frühen Neuzeit von Anfang an und ausschließlich als Republiken konstituieren.

Für die *Renegados* der Frühen Neuzeit haben deren Zeitgenossen dergleichen Haltungen ein wenig banaler und brutaler auf den Punkt gebracht – als das Fasziniertsein von Macht: „Die Türkei ist das größte und vollkommenste Imperium, das die Sonne jemals sah – einschließlich des Römischen Weltreichs zur Zeit seiner Hochblüte“, stellt der Zeitgenosse fest. „Nehmt Meere und Länder zusammen (wie Knochen und Fleisch einen Körper bilden), und von Buda im Westen bis Tauris im Osten erstreckt es sich über dreitausend Meilen; nur wenig schmaler ist seine Ausdehnung von Norden nach Süden. Im Herzen der Welt gelegen, ein kühner Herausforderer all seiner Nachbarn, herrscht es über die fruchtbarsten Länder Europas, Asiens und Afrikas. Nur das entlegene Amerika vermag ihm seinen Reichtum glücklich vorzuenthalten und entzieht sich seinem Einfluss.“³⁵ Daraus lässt sich unschwer ein logischer Schluss ziehen. „Im Vergleich zur christlichen Welt repräsentierte das Osmanische Reich im sechzehnten und siebzehnten Jahrhundert ganz einfach die höhere Zivilisation und bot zahlreichen Christen Lebensunterhalt und gesellschaftlichen Aufstieg.“ Vor allem für die Armen und Ungebildeten unter ihnen „bedeutete der Übertritt zum Islam keinen traumatischen Wechsel“, versah er sie doch „mit dem Hochgefühl der Macht und mit vielversprechenden Zukunftsaussichten.“³⁶ Denn „nirgends wurden über eines Mannes Vergangenheit weniger Fragen gestellt. Und nirgends waren die Chancen auf ein ersprießliches und abenteuerliches Leben größer.“³⁷

Atlantik und Mittelmeer am Beginn der Neuzeit: Die Rolle der Barbareskenstaaten

Mit der Eroberung Granadas durch die Katholischen Könige war die respektable Rolle Andalusien zur See nur scheinbar zu Ende. Wie die Geschichte bald zeigen sollte, setzte ‚der

³⁴ Ladero Quesada 1979, 220.

³⁵ Thomas Fuller: *The Historie of the Holy Warre* (1639), zit. nach Matar 1999, 14

³⁶ Matar 1999, 15 f.

³⁷ Earle 1970, 92 f.

Islam‘ im Westen der Méditerranée und – was in Puncto Geschichtsmächtigkeit vielleicht noch mehr erstaunt – auch auf dem Atlantik sein Spiel fort. Von den Barbareskenstaaten, wie man die islamischen Mächte im westlichen Nordafrika – von Tripolis bis Marokko – zu nennen pflegt, waren es vor allem die Korsarenrepubliken Algier am Mittelmeer und Salé am Atlantik, die der Entwicklung neuen Schwung verliehen. Seefahrtstechnisch und logistisch waren diese Stadtstaaten so gut aufgestellt, dass es nicht übertrieben erscheint, ihnen einige bedeutende Anstöße in der Weiterentwicklung der Hochseeschifffahrt zu Gute zu halten. Eine interessante Renaissance ‚islamischer‘ Seefahrt ereignete sich hier im Westen – eine Renaissance, die einen genaueren Blick auf die politischen und ökonomischen Voraussetzungen des Phänomens ‚Korsarenrepublik‘ rechtfertigt.

Piraterie hat, wie man weiß, am Mittelmeer ein lange Geschichte. Bezüglich Nordafrikas gibt es darüber hinaus – darin darf man Planhol ohne Weiteres folgen – eine besondere Eigenheit: das gut funktionierende Zusammenspiel der Korsaren „mit den berberischen Küstenbewohnern, welche sie nicht selten sogar ausdrücklich herbeirufen, weil sie in ihnen ein Bollwerk gegen Raubzüge der Christen sehen.“³⁸ Der Historiker könnte hier eine logische Brücke zu den Erfolgen der christlichen *Reconquista* herstellen. Erstens, weil die Sieger durchaus Miene machen, von der Iberischen Halbinsel auch nach Nordafrika überzusetzen, dann aber auch, weil die besiegten Muslime Spaniens in Scharen nach Nordafrika kommen, wo sie, „nach Rache dürstend, alles befördern, was geeignet ist, den Krieg zurück an die Küsten zu tragen, von denen man sie vertrieben hatte.“³⁹

Dieses Bild erscheint jedoch zu holzschnittartig. Besondere was das unterstellte Rachemotiv betrifft. Unbestritten sind die Emigranten aus den eroberten Gebieten Andalusiens eine Säule des Korsarentums neuen Typs. Aber nicht als Muslime sondern als bereits wieder zum Christentum rückbekehrte ‚Morisken‘ betrat die Mehrheit jener Vertriebenen nordafrikanischen Boden. Dass dies in ideologischer Hinsicht einen gewaltigen Unterschied zur simplen Vorstellung von nach Rache dürstenden ‚Verdammten dieser Erde‘ macht, scheinen Planhol und viele Andere nicht gesehen zu haben. Dass Morisken nicht, wie eine teils wohl-, teils übelwollende Interpretation sie sieht, klandestine Anhänger ihrer angestammten Religion waren, die nach ihrer Ausweisung glücklich die Maske abwarfen und zum Krieg gegen die Christen, ihre Feinde, zurück kehrten, sondern *Renegados* im Sinne Sir Walter Raleighs, dass sie also nicht unter dem Aspekt ihres (wieder)-muslimisch-Werdens sondern als „eine Klasse für sich“ zu verstehen sind, zeigt die Geschichte ihres Neuanfangs in Nordafrika. Nicht mit ihren alten/neuen Glaubensbrüdern verbinden und verbünden sie sich sondern in erster Liie mit Ihresgleichen, mit christlichen Renegaten. In Algier und Salé von den ‚eigentlichen Muslimen‘, den ‚Einheimischen‘ wohl separiert, betreiben sie eine besondere Politik, die mit dem *Djihād* (auch wenn sie es so nennen: *Djihād al-bahr*, ‚Heiliger Krieg auf dem Meere‘) nur den Namen gemein hat. Sie spielen ihr eigenes Spiel, bei welchem ihnen die Neumuslime abendländischer Herkunft viel näher stehen und viel nützlicher sind als die – womöglich noch dazu fanatisch orthodoxen – Autochthonen.

Dieser ‚europäische‘ Charakter, seine innovative, individualistische, zielorientierte und abenteuerliche Natur findet in der letzten großen Vertreibungswelle aus Spanien, 1609, das angemessene Betätigungsfeld. Die von Philipp III. aus ihrer iberischen Heimat vertriebenen Morisken geben den unmittelbaren Anstoß zum Aufschwung des atlantischen Zweiges der muslimischen Piraterie, indem sie der Korsarenrepublik Salé ihr Geld und ihre *Craftsmanship* zur Verfügung stellen. Erst die Andalusier bringen jenen kriegerisch-unternehmenden Geist an die Atlantikküste, der aus der „sehr traditionalistischen, frommen, bourgeoisen

³⁸ Planhol 2000, 158.

³⁹ Planhol 2000, 158.

Händlerstadt“⁴⁰ Salé eine aggressive, selbstbewusste, Neuerungen gegenüber aufgeschlossene ‚Republik‘ macht. Wohlgeremt – in perfekter, auch räumlicher Separation zu besagten „frommen, bourgeoisen“ Autochthonen, denen schon im Spätmittelalter von den Religionsgenossen in al-Andalus nicht eben viel Respekt entgegen gebracht wurde, wie der köstliche „Wettstreit“ aus der Feder des granadinischen Dichters, Historikers und Politikers Ibn al-Khatib zeigt. Zwischen dem andalusischen Málaga und der marokkanischen Atlantikstadt Salé könne es, genau genommen, gar keinen Vergleich geben, denn „was macht es für einen Sinn, Ähnlichkeiten zu suchen zwischen Gazelle und Pavian, Mensch und Monster, Engel und Teufel?“⁴¹

250 Jahre später, bei der Neugründung Salés durch die spanischen Renegaten, sind die Verhältnisse noch immer die gleichen. Man bedenke, dass es gerade nicht ‚die Mühseligen und Beladenen‘ waren, die jene Korsarenrepublik Rabat-Salé erfanden und beherrschten, sondern die Privilegiertesten ihrer Zunft, die *Hornacheros* – Morisken der Estremadura, die auch nach ihrer Konversion zum Christentum stets persönlich frei gewesen waren und Waffen tragen durften. Dem Ausweisungsdekret des spanischen Königs zuvorkommend, waren sie rechtzeitig, das heißt unter Mitnahme ihrer Waffen und vor allem ihres Vermögens, nach Marokko ausgewandert und hatten ihr Geld in die neue Garnison Rabat investiert – die Schwesterstadt von Salé; mit anderen Worten in hochseetüchtige Schiffe des modernsten Typs, bemannt mit Matrosen aus aller Herren Ländern und geführt von Kaperkapitänen – in der Mehrzahl übergelaufene Europäer. Nirgendwo sonst zeigt sich unverstellter und zielorientierter, wie man sich die Schnittstelle ‚muslimischer‘ Seekriegsführung mit der europäischen Kultur vorzustellen hat: politisch, sozial und natürlich technisch-praktisch.

Wenn bei europäischen *Renegados* von außerhalb der Iberischen Halbinsel, als der zweiten Säule des muslimischen Korsarentums, von religiösen Aspekten die Rede sein kann, dann höchstens von solchen inner-christlicher Art. Also in Wahrheit von politischen Aspekten. Das Interesse der Protestanten auf der Suche nach Verbündeten gegen den gemeinsamen katholischen Feind – Spanien – kreuzt sich mit den Interessen der aus Spanien Vertriebenen und derer, die in Spanien primär einen politischen Feind, eine politische Bedrohung sehen: der Staaten Nordafrikas und des expandierenden Osmanischen Reichs. Bereits 1568 und 1570 hatte der Osmanensultan Selim III. die Revolte der andalusischen Moriscos unterstützt und ihnen geraten, sich mit den Protestanten Europas zusammen zu schließen.⁴² Rabat seinerseits wurde seit 1624 von ‚Gouverneuren‘ regiert, die einem Diwân, einem Staatsrat vorstanden. Das Element der *Renegados* war in jener „Republik der Oligarchen und Plutokraten“ (Planhol) überproportional stark vertreten, und aus dem Kreis der erfolgreichsten, sprich reichsten Kaperkapitäne rekrutierten sich die 12 beziehungsweise 14 Mitglieder besagten Staatsrates. Der sogenannte Großadmiral hatte den Vorsitz.

Unter den Admirälen und Gouverneuren Rabat-Salés ragte der Holländer Jan Janssen (Murat Ra’is) aus Harlem hervor, ein Korsar, der ursprünglich in holländischen Diensten seinen Geschäften nachgegangen war, von islamischen Freibeutern gefangen genommen wurde und nach seinem Übertritt zum Islam (1619) einige große Expeditionen der atlantischen Korsarenrepublik ausrüstete und leitete – 1627 nach Island, 1631 an die Küsten Irlands. Unnötig zu betonen, dass Jan Janssens Karriere (auf die noch zurückzukommen sein wird), nichts Ungewöhnliches darstellt. Muslimische Piratenkapitäne und ihre Mannschaften rekrutierten sich „aus allen Nationen Europas: Franzosen, Engländern, Holländern, Spaniern,

⁴⁰ Planhol 2000, 167.

⁴¹ Ibn al-Khatib 1993, 230ff.

⁴² Cardini 2000, 208.

Portugiesen, Italienern.“⁴³ Die republikanische Verfassung ihrer Staatswesen spiegelte den Individualismus dieser selbstbewussten Akteure. Dem Sultan von Marokko zahlte die Republik Rabat-Salé nicht einmal das übliche Zehntel der aufgebrachten Prise sondern lediglich einen symbolischen Tribut in Form einiger ‚Geschenke‘. Im Gegensatz dazu konnten die Osmanen in Algier ihrer Oberherrschaft mit einer Steuer von 12 Prozent auf die Prise plus 1 Prozent Hafengebühr und einem weiteren Prozent für die Erhaltung der Moscheen einigen Nachdruck verleihen.⁴⁴

Nordafrika, das westliche Mittelmeer und der Atlantik sind die neue ‚Frontera‘ – wobei mit diesem Begriff die Jahrhunderte lang lebendig gebliebene Austausch- und Friktionszone zwischen christlichen und muslimischen Bewohnern der Iberischen Halbinsel gemeint ist. Austausch und Friktion kennzeichnen auch die Barbareskenstaaten. Sie bilden das Vorfeld großer Reiche – in erster Linie natürlich des Osmanischen Reichs –, sie sind Aneignungs- und Durchgangszonen für nachgefragte Waren, worunter nicht zuletzt Menschen zu verstehen sind: Menschen in großer Zahl, die freiwillig, als Renegaten, aber auch unfreiwillig als potentielle Lösegeldbeschaffer oder *enforced labourers* – im Klartext Sklaven – den enormen Hunger nach Arbeitskräften in einer boomenden islamischen Wirtschaftszone stillen helfen. Angesichts einer Ökonomie der steigenden Nachfrage nach qualifizierten Arbeitskräften sollte sich die Frage nach dem ‚genuin islamischen‘ Anteil an der neuzeitlichen Renaissance islamischer Seeherrschaft leicht beantworten lassen. Ja – natürlich stammen *Manpower* und ein Gutteil des *Know How* von der Gegenseite, aus Europa. Aber ebenso stimmt, dass in diesem Nachfrage-induzierten Wissenstransfer die ganze Vitalität der ‚islamischen‘ Staatenwelt und ihrer ‚islamischen‘ Gesellschaften, mit einem Wort deren kulturelle Anziehungskraft erscheint.

So darf man Planhol zugleich zustimmen und ihn sich selbst widersprechen lassen, wenn er die Situation der ‚islamischen‘ Seefahrt in der frühen Neuzeit zusammenfasst und auf die Frage, woher der Input kam, antwortet: „Von außen. Alles kommt von außen.“⁴⁵ Den inneren Widerspruch, der in Planhols lakonischer Expertise liegt, kann man allgemein mit Blick auf die ökonomische Gesamtsituation erahnen, man kann ihn aber auch mit Händen greifen, sofern man nur ein wenig auf die technischen Details achtet. Schiffe werden erbeutet oder von Renegaten mitgebracht, studiert werden ihre Baupläne aber vor Ort. Studiert, kopiert – und verbessert! Es gibt eine nicht unbedeutende technologische Weiterentwicklung im Schiffbau, die eindeutig von den islamischen Korsaren Nordafrikas ausgeht. Bei voller Berücksichtigung der zeitgenössischen Standards, wie sie an den ‚atlantischen‘ Schiffstypen entwickelt worden sind, wurde eine wichtige Differenzierung vorgenommen.

Die Piraten hatten die Vorzüge der ‚atlantischen‘ Segelschiffe erkannt, bemerkten aber auch deren spezifische Nachteile im Einsatz als Kaperschiffe. Diese Nachteile korrigierten sie perfekt. Sie entfernten alle unnötigen Aufbauten, die das an sich hochseetüchtige Schiff unhandlich, schwerfällig und langsam gemacht hatten. Und – voilà der genuin ‚islamische‘ Beitrag – an ihrer eigenen Tradition des schnittigen Seglers nach Art der arabischen Dhau Maß nehmend, verbesserten sie auch die Takelage, indem sie sie vereinfachten: Effizienzsteigerung durch Reduktion.⁴⁶ So entstand der *Sambuk*, italienisch *Sciabeco*, für den der Fachmann nur rühmende Worte findet: „Ein schnelles und manövrierfähiges Schiff, gleichsam ein Sinnbild für die Epoche der Barbaresken. Ab dem 17. Jahrhundert wird es von

⁴³ Planhol 2000, 169.

⁴⁴ Vgl. Dan 1637/1649, 264ff.; Grammont 1884, 24f.; Bono 1964, 112ff.

⁴⁵ Planhol 2000, 157.

⁴⁶ Lo Jacono 1983, 202f. (Abb.1-7); siehe dazu auch Planhol 2000, 179ff.

den Seeräubern der nordafrikanischen Küste für ihre Enterfahrten benutzt.“⁴⁷ So erfolgreich ist der Schiffstyp auf muslimischer Seite, dass er nun seinerseits von der christlichen Seefahrt kopiert wird. Noch heute stellt er das eigentliche ‚Segelschiff des Mittelmeeres‘ dar. Einen ähnlichen Schiffstyp verwendete der holländisch-islamische Korsar Murad Ra’is aus Rabat-Salé: sein Flaggschiff war eine sogenannte *Polaka*, ein schnittiger Dreimaster, zwei Masten Lateiner-besegelt, mit 75 Mann Besatzung und 24 Kanonen an Bord.

Männer- und Frauenschicksale in der atlantischen Epoche islamischer Seefahrt

Man wird den Aufschwung des Korsarentums am Beginn der Neuzeit – deren fast schon weltweite Bedeutung – überhaupt nicht verstehen, wenn man ihn nur unter dem Aspekt seiner entwickeltsten Formen ansieht, also vor der Folie jener ‚klassischen‘ Piraterie in der Karibik, die sich der Nachwelt als prototypisch eingprägt hat. Im Gegensatz dazu ist die Entstehungsgeschichte komplex, hoch politisch und alles andere als einheitlich, was eine Typologie zusätzlich erschwert. Wenn es einen gemeinsamen Nenner gibt zwischen den Korsaren des Ritterordens von Rhodos, den Freibeutern der englischen Krone, den hugenottischen Korsaren Frankreichs, den Niederländern und den muslimischen Seesoldaten des *Djihād al-bahr*, dann jenen, dass deren eminente weltpolitische Bedeutung in einer Art Lückenbüßerfunktion besteht. Es ist die relative Schwäche der zur See fahrenden Nationen oder ‚Staaten‘, die entgegen dem, was eine oberflächliche Historiographie suggeriert, zu jener Zeit noch nicht oder nur ansatzweise über permanente Kriegsflotten von nennenswerter Größe verfügen. Mit Ausnahme vielleicht der Spanischen Krone und Venedigs müssen die Staaten am Mittelmeer und am Atlantik Kriegsflotten immer wieder neu zusammenstellen beziehungsweise ausrüsten, zumindest aber aufrüsten, wenn konkreter Bedarf besteht. Das ist der eine Aspekt – die nur im Ansatz bestehende Trennung von Kriegs- und Friedensflotten.

Der zweite Aspekt betrifft die staatspolitische Bedeutung der individuellen Kriegsführung zur See – mit anderen Worten die Korsaren. Denn nur die sind ständig, zu jeder Stunde und nicht bloß anlassbezogen gerüstet und imstande, den Seekrieg, muslimisch gesprochen *Djihād al-bahr* zu wagen. Individualismus, permanente Bereitschaft und Verfügbarkeit von Professionisten des Krieges bieten nicht nur zu Lande sondern auch auf dem Meer dem relativ schwachen Staat die Möglichkeit, Machtansprüche gegen Dritte durchzusetzen. Ohne Söldner keine Landsknechtheere, ohne Kaperkapitäne keine Marine. „Die Unterscheidung zwischen Korsaren und Kriegsmarine ist problematisch, wenn auch nicht unmöglich,“ stellt die Expertin fest.⁴⁸ Jedenfalls hätten zu Beginn des 16. Jahrhunderts nur Venedig, das Osmanenreich und der Ritterorden von Rhodos reguläre Flottenverbände zur Verfügung gehabt. Selbst die Mamluken besaßen um 1500 keine Kriegsmarine im eigentlichen Wortsinn, sondern mussten ihre Kampagnen gegen die Portugiesen mit Flottenunterstützung der Osmanen und Gudjaratis führen. Man muss die Abwesenheit von staatlich ausgehaltenen Kriegsflotten nicht unbedingt als Defizit sehen. Für die meisten Aufgaben war es wesentlich vernünftiger, von den zahlreichen Korsarenverbänden Gebrauch zu machen: „Piraterie und Überfälle waren Unternehmungen zur See, die sich unmittelbar rechneten. Echte Seeschlachten wie die von Lepanto 1571 zahlten sich nur dann aus, wenn durch sie Territorialgewinne zu verzeichnen waren. Und selbst derartigen Landgewinnen gingen für gewöhnlich langwierige Belagerungen voraus, mit kostspieligen Flottenmanövern, bei denen beide Seiten Schiffe, Ausrüstung und Besatzungen in großer Zahl einbüßten. [...] Dagegen waren von Korsaren ausgeführte Aktionen normaler Weise weniger riskant.“⁴⁹

⁴⁷ Lo Jacono 1983, 202 (zu Abb.1).

⁴⁸ Brummett 1994, 96.

⁴⁹ Brummett 1994, 98.

Was an dieser Stelle interessiert, ist die Tatsache, wie leicht sich die Perspektiven verschieben lassen: zu Zeiten, wo an individuellen Piratenaktionen kein Bedarf ist, scheinen die Behörden – etwa des Osmanischen Reichs – private Aktivitäten von Korsaren, meist durchgeführt in kleinen Flotteneinheiten von drei oder vier Schiffen und mit dem Ziel, leicht vermarktbar Beute zu machen, nach Kräften behindert und auch bestraft zu haben. Was die Unterscheidung zwischen ‚Piraterie‘ und ‚Seekrieg‘ so schwierig macht, was sie in Wahrheit obsolet macht – dass nicht selten gewisse Personen „einen Teil ihrer Karriere als Kommandanten im Sold und Auftrag des Staates durchlaufen, zu anderen Zeiten aber als Korsaren – private Unternehmer, die sich der staatlichen Autorität widersetzen.“⁵⁰ Das erinnert frappant an ähnliche Ambiguitäten im Bereich der christlichen Seefahrt, wenn etwa die englische Krone das eine Mal Kaperbriefe ausstellt – natürlich, wie man gleich dazu sagen muss, um ihren entsprechenden Anteil an der Prise zu kassieren –, das andere Mal am ‚unbotmäßigen‘ Freibeuter ein blutiges Exempel statuiert.

Wie immer man die Sache auch dreht – es war die relative Schwäche der frühneuzeitlichen Staaten zur See, welche die Korsaren zu jener „Klasse für sich“ gemacht hat, mit anderen Worten zu geschichtsmächtigen Playern. Sei es als unverzichtbare Stellvertreter des Staates diesem die Kastanien aus dem Feuer holend und dafür mit Privilegien und Freiheiten belohnt, sei es als Spieler auf eigene Faust und Rechnung, die, wie es in der plastischen Formulierung der Expertin heißt, „unbekümmert um Religion, Nation oder Heimathafen ihre Ziele angreifen. Ein Getreideschiff war ein Getreideschiff und somit profitabel, egal ob sein Eigentümer Türke war oder Italiener.“⁵¹ Dem trägt die zeitgenössische Indifferenz, mit welcher die diplomatische und sonstige Korrespondenz Übergriffe von der Seeseite her je nach Bedarf dem *Capudan* (Kommandanten einer staatlichen Flotte) oder dem *Corsaro* in die Schuhe schiebt, Rechnung. Wenn nicht überhaupt gleich unterschiedslos von allen zur See fahrenden Feinden als *Turchi* – ‚Türken‘ – oder *Banda* – ‚Bande‘ – gesprochen wird.⁵²

Grausam, skrupellos, gierig – vor allem aber ohne Vorurteile sind die Helden des Korsarenzeitalters – welches, wie nicht genug betont werden kann, mit der Ära des sich emanzipierenden Individuums, des ‚renaissancistischen‘ *Uomo universale* zusammenfällt. Der Vergleich mit dem Renaissancemenschen ist nicht so weit hergeholt, wie es scheint, dazu genügt es, sich Menschen wie den Kaperkapitän und Flottenadmiral Piri Reis vor Augen zu führen. Dieser Neffe eines christlichen Überläufers, des Renegaten griechischer Herkunft Kemal Reis, hatte offenbar das gleiche organisatorische Talent wie sein Onkel, welcher sich um den Aufbau der osmanischen Kriegsflotte verdient gemacht hatte und als erster türkischer Admiral ins westliche Mittelmeer vorgestoßen war. Wie sein Onkel verstand er es auch, aus einem bunten zusammengewürfelten Haufen jüdischer, griechischer und albanischer Matrosen ein schlagkräftiges Kontingent an Seeleuten zu schaffen und ein erstes verlässliches Rekrutierungswesen von Seesoldaten (sogenannten *azabs*) in die Praxis umzusetzen. Piri Reis war aber auch ein Kind seiner Zeit, ein echter *Uomo universale*, Schöpfer eines Kartenwerks, das technisch und inhaltlich den Standards der frühen Neuzeit entsprach. Jenes *Kitab-i bahriye* war ja nicht bloß eine Seekarte des Mittelmeeres sondern zeigte – in verblüffender maßstäblicher Exaktheit – Teile des Atlantiks bis hin zu den jüngst entdeckten amerikanischen Küsten. Wahrscheinlich sind in den *Kitab-i bahriye* von 1525 auch Details aus jener 1501 bei der Seeschlacht von Valencia von seinem Onkel erbeuteten Seekarte der

⁵⁰ Brummett 1994, 99.

⁵¹ Brummett 1994, 101.

⁵² Brummett 1994, 101; Gianetti / Tosi 1992, 56, 69 f.; Pittioni 2010, 57 / 205: Dokument 8.

‚westlichen Region‘ mit eingeflossen, die noch von Kolumbus selbst stammen soll.⁵³ 1528 folgte ein zweites Kartenwerk, ebenfalls dem Sultan Süleyman I. gewidmet. Als wahrer Renaissancemensch beherrschte er neben Türkisch auch Griechisch, Italienisch, Portugiesisch und Spanisch, was ihm die Erschließung fremdsprachiger Quellen erleichterte.

Seinen theoretischen Leistungen standen die praktischen Erfolge im Seekrieg nicht nach. Schon im Krieg von 1481 gegen die Republik Venedig hatte er wertvolle Erfahrungen machen können. Ab 1516 war er als Kapitän der osmanischen Flotte im Mittelmeer und in den Gewässern um die Arabische Halbinsel unterwegs. Er nahm am Feldzug gegen Ägypten, der mit der Eroberung des Mamlukenreichs endete, teil. 1522 beteiligte er sich an der erfolgreichen Belagerung der Insel Rhodos, wurde 1547 zum Oberbefehlshaber der osmanischen Flotte im Indischen Ozean (*Hind Kapudan-i Derya*) und Admiral der Flotte in Ägypten (*Misir Kapudan-i Derya*) ernannt. In dieser Eigenschaft leitete er mit glücklicher Hand die Operation von 1548 zur Rückeroberung der von den Portugiesen besetzten Stadt Aden, 1552 nahm er den Portugiesen auch noch ihren wichtigen Stützpunkt Maskat weg. Sein Ende entsprach dem kometenhaften Aufstieg. Nach einem größeren militärischen Misserfolg wurde er 1554 oder 1555 auf Befehl des Sultans enthauptet.

Dem Typus des ‚Staatsdieners zur See‘ diametral entgegen gesetzt, dennoch nicht weniger wichtig und bisweilen sogar eminent staatstragend, sind die unzähligen auf eigene Rechnung und Gefahr agierenden Renegaten-Korsaren, die vor allem den Westen des Mittelmeeres und den Atlantik zu ihrem Operationsgebiet erkoren. So machte etwa Arudsch, ein mytilenischer Grieche 1504 von sich reden, als er dem Hafsidenherrscher von Tunis die Erlaubnis abtrotzte, den Hafen von La Goulette anzulaufen und die Insel Djerba als seine Basis zu benutzen. Sein Bruder war ein gewisser Chidir oder Chaireddin, besser bekannt unter seinem ‚internationalen‘ Namen Barbarossa. Dieser offerierte dem Sultan von Konstantinopel die Oberhoheit über seine Eroberungen Algier, Ténès, Tlemcen, Djidjelli und Cherchel und bot 1518 technischen Beistand für den Ausbau der osmanischen Marine an. Zum Dank erhielt er von Sultan Selim I. den Titel eines *beylerbey*, eines hochrangigen Provinzgouverneurs von Algier. Als Gegenspieler des in habsburgischen Diensten stehenden Admirals Andrea Doria war er Teil eines diplomatischen Husarenstücks: ein Bündnis der Hohen Pforte mit dem französischen König Franz I. machte es möglich, dass die osmanische Flotte 1543/44 in der französischen Hafenstadt Toulon überwinterte.

Man könnte das *Name dropping* beliebig fortsetzen – die Liste christlicher Überläufer ist lang. Besonders spektakulär – oder skandalös, je nach Blickwinkel – sind natürlich jene muslimischen Korsaren, die den ‚neuen‘ Nationen, den ‚jungen hungrigen Wölfen‘ Europas entstammen: die Engländer, Holländer, Franzosen. Denn sie repräsentieren zugleich den innereuropäischen Widerstand gegen die Hegemonie der katholischen Mächte, verkörpert in den iberischen Aufsteigern Portugal und Spanien. Wie diese richtet sich ihr Begehren auf die Schätze des Atlantiks und der Neuen Welt. Aber nochmals: dieses Begehren der Korsaren ist ein höchst individuelles. Wenn sie mit einer staatlichen Macht teilen, dann bloß als Gegenleistung für Kaperbriefe, *lettres de marque*, die eine Art Schutzbrief gegenüber den Behörden des Ausstellerstaates darstellen und später sogar im internationalen Seerecht Anerkennung finden. In jedem Falle aber gilt das Gesetz der Wahlfreiheit: der typische Freibeuter wechselt gern die Fronten. Er ist jeweils dort zu finden, wo ihm das größere Glück winkt.

⁵³ Zum Kartenwerk des Piri Reis siehe Gabrieli 1983, 185 (Abbildung); desgl. Caretto / Ventura 1983, 181ff. den Beitrag von Giacomo E. Caretto / Alberto Ventura: ‚Sindbad der Seefahrer‘, in: Gabrieli 1983, 181-191

„Wahrscheinlich waren die meisten Renegaten, die mit den Korsaren der Barbaresken zur See fuhren, Männer holländischer Abkunft. Diese hatten schon vorher entsprechend Karriere als Piraten – ‚Privateers‘ – gemacht.“⁵⁴ Diese Feststellung, die sich im wesentlichen auf die Situation in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts bezieht, mag in ihrer Radikalität überraschen, wird aber durch bedeutende historische Figuren wie den Admiral in osmanischen Diensten, Suleyman Ra'is De Veenboer, gestützt. Seit 1617 befehligte er ein Kaperschiff der osmanischen Flotte, seine politische Begabung zeigte sich unter anderem daran, dass er bei der Auswahl seiner Angriffsziele stets ein Auge auf die diplomatische Großwetterlage hatte: holländische Schiffe – als potenzielle Verbündete des Sultans – verschonte er in der Regel. Im übrigen rekrutierte sich ja auch der Großteil seiner Mannschaft aus zum Islam übergetretenen Holländern. Wie ein Treppenwitz der Geschichte mutet daher sein Ende an. Ausgerechnet beim Angriff auf eine holländisch-englisch-französische Flotte wurden ihm durch einen Kanonenschuss beide Beine zerschmettert, eine Verwundung, an deren Folgen er starb.

Suleyman Ra'is De Veenboer sollte sich als die entscheidende Figur für die ‚islamische Karriere‘ eines anderen Holländers herausstellen. Jan Janszoon Van Haarlem, über dessen Jugend in Holland außer dem ungefähren Datum seiner Geburt (um 1575) und der Tatsache, dass ihm von seiner holländischen Frau 1596 eine Tochter geboren wurde, wenig bekannt ist, ging im Sold holländischer Piraten zur See. Um die Jahrhundertwende finden wir ihn in Cartagena, Spanien, wo er zum Islam konvertiert zu sein scheint – jedenfalls nimmt er in zweiter Ehe eine Morisca zur Frau, eine spanische Araberin, deren männliche Nachkommen später international eine Rolle spielen werden, mit geschichtsträchtigem Ergebnis.

Ab diesem Zeitpunkt tritt Jan Janszoon sozusagen ins Licht der Geschichte. Als Kapitän unter dem Kommando seines Kompatrioten Suleyman Ra'is De Veenboer „wurde er einer der erfolgreichsten Kapitäne in dessen Flotte. Er nahm den islamischen Namen Murad Ra'is an und baute sich seine eigene kleine Flotte von achtzehn Barbareskenschiffen auf. In der Folge machte er Salé in Marokko zu seinem Heimathafen, von wo aus er den Seeverkehr im westlichen Mittelmeer und entlang der Atlantikküste terrorisierte.“⁵⁵ Dabei scheint er vor allem auf eigene Rechnung gearbeitet und, wie es heißt, nicht selten „die Grenzen seiner Kapererlaubnis überschritten“ zu haben. Jedenfalls scheint er in der Wahl seiner Mittel nicht zimperlich gewesen zu sein: griff er spanische Schiffe an, tat er das unter holländischer Flagge – bei Holländern und anderen Schiffen ließ er das türkische Banner hissen. Durch die Wahllosigkeit seiner Attacken geriet er sogar ins Visier seiner eigenen – neuen – Religionsgenossen: 1618 wurde sein Schiff vor Lanzarote von algerischen Korsaren aufgebracht, nur seine Bekanntschaft mit Suleyman Ra'is De Veenboer, damals bereits Großadmiral der Flotte des Sultans, rettete ihn vor weiterem Ungemach.

Im Gegensatz zum Atlantik, dem Jan Janszoon Murad Ra'is seinen Reichtum und seine politische Karriere verdankte, scheint ihm das Mittelmeer weniger Glück gebracht zu haben. Zuerst hatte ihn der Frieden, den der Sultans mit den meisten europäischen Nationen schloss, der osmanischen Kaperbriefe beraubt. Der Tiefpunkt aber war – nach etlichen Raubzügen zwischen Korsika, Sardinien, Sizilien, der Adria und der Ägäis – seine Gefangennahme durch den Malteserorden im Jahr 1635. Erst 1640 gelang ihm mit Hilfe einer osmanisch-tunesischen Flottenmacht, welche die Malteserhochburg belagerte (letztlich vergeblich), die Flucht aus den Verliesen von Malta. Wie es scheint, war das Mittelmeer seitdem tabu für ihn. Seine Bedeutung für die Geschichte – und nicht nur für die Geschichte des Korsarentums – ergab sich ohnehin aus der Position, die er weit weg von den alten Querelen, im äußersten Westen

⁵⁴ Karg / Spaite 2007, 35.

⁵⁵ Karg / Spaite 2007, 36.

der islamischen Welt bekleidete, im *gharb al-aqsa*, im ‚hohen‘ Westen, wie der arabische Ausdruck für Marokko lautet. Rabat-Salé war der Ort, wo sein Stern aufging, wo er seine Reichtümer erwarb und seine Macht festigte. Wo er schließlich – wir nehmen es vorweg – eine regelrechte Dynastie begründet hat, die ihre Fortüne aber noch weiter westlich suchen und finden würde: in der Neuen Welt!

Rabat-Salé hat dem konvertierten Holländer eine Karriere geschenkt, die ihn einen historischen Augenblick lang zum wichtigen Ansprechpartner der internationalen Politik werden ließ. 1619–1627 Großadmiral der Korsarenrepublik am Bou Regreg, wurde er vom marokkanischen Sultan auch noch zum Gouverneur der Stadt ernannt, ein Posten, den er 1623–1627 bekleidete. Als Schwiegersohn des Sultans und einer der reichsten Männer im Westen der *Dar ul-Islam* bekleidete er am Ende seines Lebens den Gouverneursposten von Oualidia (1640-1641). Schon 1631 hatte er einen Frieden zwischen dem Sultan von Marokko und König Ludwig XIII. von Frankreich vermittelt. 1641 sehen wir ihn mit der Vorbereitung eines Friedensvertrages mit den Niederlanden und den Verhandlungen über die Freilassung einer in die Sklaverei verkauften holländischen Schiffsbesatzung beschäftigt. Über diese Verhandlungen, an denen neben dem holländischen Gesandten Admiral Liedekerke auch Murad Ra’is‘ holländische Tochter Lijsbeth Jans teilnahm (die ihren Vater zur Rückkehr nach Holland überreden wollte, was dieser jedoch ablehnte), existiert ein Bericht des Malers Adriaen Matham.

Der ungeheure Reichtum, letztlich die Grundlage der politischen Bedeutung jenes Korsarenadmirals Jan Janszoon alias Murad Ra’is, resultierte zum größten Teil aus dem internationalen Sklavenhandel. Die Ziele der Kaperkapitäne aus der Korsarenrepublik Salé lagen im Norden – am Ärmelkanal, in Cornwall, in Irland und sogar im fernen Island – und im Westen – und zwar im fernen Westen, das heißt in der Karibik.⁵⁶ Aber während man in Westindien vor allem den spanischen Silberschiffen auflauerte, lieferte der Norden eine mindestens ebenso kostbare Ware, vielleicht sogar die kostbarere – weiße Sklaven! Von Barnaby Rogerson stammt der zynische Kalauer, dass es im 16. und 17. Jahrhundert wahrscheinlich mehr Briten gab „labouring away as slaves and concubines in North Africa than as settlers in all of the colonies of North America put together“. Und andere Historiker vergessen nicht darauf hinzuweisen, „dass der enorme Umfang des Handels mit Sklaven, die vom europäischen Festland stammten, gerne übersehen wird. Zwar gibt es keine exakten Zahlen bezüglich der [weißen] Sklaven, die geraubt oder von Korsaren gekapert worden sind, doch ergeben plausible Schätzungen für die Zeit von 1600 bis 1800 eine Ziffer von mehr als 100.000, ja manche Schätzungen gehen bis über eine Million.“⁵⁷ Teilweise werden die im Nordwesten des Kontinents erbeuteten Männer, Frauen und Kinder – allein im Jahr 1627 beim Überfall des Murad Ra’is auf Island waren es etwa 400 und 1631 beim Angriff auf englische Kolonisten in Irland (Baltimore) rund 100 Personen – auf dem Landwege transportiert. Ein Route führt zum Beispiel mitten durch das Reich des allerchristlichsten französischen Königs zum Sklavenmarkt von Marseille. Denn die Ware Mensch ist auf hoher See wenig sicher, wie man als guter Korsar natürlich weiß. Die in den Haushalten der blühenden Städte Nordafrikas – Algier, Tunis, Tripolis – oder in Konstantinopel als Diener und Mätressen gehaltenen Sklaven und Sklavinnen aus Europa bezahlen den Preis für die Freiheiten, die sich ihre zur See fahrenden Kompatrioten herausnehmen.

Aber manchmal kreuzen sich die Wege von Beute und Jäger auf unvorhergesehene Weise. Manchmal schwimmt die Grenze, und der Beobachter weiß buchstäblich nicht mehr, wer von beiden das Opfer ist und wer der Täter. So geschehen auf hoher See zwischen Holland

⁵⁶ Matar 1999, 14ff.

⁵⁷ Karg / Spaite 2007, 35.

und der Neuen Welt – oder soll man sagen, zwischen Nordafrika und Neu Amsterdam? Irgendwo dazwischen gab es den Punkt, wo aus der Sklavin die Herrin wurde und aus dem Sklavenjäger ein wohlbestallter Bürger. Das kennt man von Karrieren à la Mainwaring, „jenem notorischen und gnadenlosen britischen *Privateer*, der nacheinander unter der Flagge des Beys von Tunis, des Herzogs der Toskana, der Lagunenstadt Venedig und des Sultans von Marokko gesegelt war [... und] genügend Reichtümer angehäuft hatte, um seine Transformation in einen *English gentleman* – Offizier der Marine und Mitglied des Parlaments – zu inszenieren. Dasselbe lässt sich auch von Morgan nach seiner Rückkehr von den blutgetränkten Campagnen in der Karibik sagen, und von Siamese White und dessen *Retirement* als Mitglied der feinen Gesellschaft von Bath“ (Barnaby Rogerson). Nur dass es in unserem Fall noch eine Pointe gibt: der Korsar-als-Gentleman, von dem im folgenden die Rede sein wird, ist muslimischen Glaubens.

Ein Gründervater der anderen Art

Die Geschichte – vielmehr das eine Ende der sich verschlingenden Fäden einer Geschichte *in statu nascendi* – beginnt, wie denn auch nicht, auf hoher See. „In Amsterdam hatte Griet Reyniers [...] als Schankmädchen gearbeitet. [Als das Schiff *De Zoutberg* von Amsterdam auslief], war Griet jedenfalls auch an Bord, um auf der anderen Seite des Atlantiks ihr Glück zu machen. Es war eine gefährliche Überfahrt, das Schiff wäre fast von ‚Türken‘ aufgebracht worden, doch es entkam und kaperte anschließend sogar eine spanische Bark, die schwer mit Zucker beladen war. Griet ließ sich von alledem nicht stören und ging auch auf See unbeeindruckt ihrem Geschäft nach – die Mitreisenden beobachteten, wie sie ‚einigen Seeleuten das Hemd aus der Hose‘ zog. In Manhattan fand sie, bildlich gesprochen, jungfräulichen Boden vor und stürzte sich voller Elan ins Geschäft.“⁵⁸ Für den zweiten Part muss man wieder in die Alte Welt zurück gehen, genau genommen nach Nordafrika, in die Korsarenrepublik Salé.

Jan Janszoon alias Murad Ra'is, Gouverneur dieser Stadt und einer ihrer reichsten Bürger, lebte dort mit seiner ‚maurischen‘ Frau aus zweiter Ehe und deren Söhnen Abraham Jansen Van Salee (1602-1659), Phillip Jansz Van Haarlem (1604-?), Anthony Jansen Van Salee (1607-1676) und Cornelis Jansen Van Salee (1608-?). Drei seiner Söhne emigrierten 1629 in die Neue Welt nach Neu Amsterdam, dem späteren New York, wo Abraham mit seinem Bruder Phillip gemeinsam ein Kaperschiff besaß. Der dritte Bruder, Anthony, genannt ‚der Türke‘, ist der eigentliche Protagonist jener Geschichte, die ja zugleich die Geschichte einer veritablen ‚Dynastie‘ seines erfolgreichen Vaters Murad Ra'is ist, welche dieser durch seine Liäson mit Margrietje, der ‚Maurin‘ aus Cartagena begründet hatte.

Über diesen Anthony Jansen Van Salee, den der Vater – zur Absicherung seines internationalen Einflusses? – in die jüngst gegründete amerikanische Kolonie der Holländisch-Westindischen Companie geschickt hatte, heißt es vielsagend:

„Anthonis war muskulös, dunkelhäutig und als Krimineller eine Klasse für sich. Vom Zeitpunkt seiner Ankunft in Manhattan [...] an machte er Ärger: Er bedrohte Leute mit geladenen Pistolen, er torkelte betrunken und fluchend durch die Stadt, er wurde des Diebstahls beschuldigt, und als Hendrick der Schneider ihn als ‚einen Türken, einen Schuft und ein gehörntes Biest‘ bezeichnete, sprach er wohl vielen Bewohnern aus dem Herzen.“⁵⁹ Eine sich etwas weniger bildhaft ausdrückende Historiographie hat in ihm neuerdings nicht so

⁵⁸ Shorto 2004, 109 f.

⁵⁹ Shorto 2004, 110.

sehr den *Troublemaker* sehen wollen, als der er in den Gerichtsakten der Westindischen Compagnie erscheint, als vielmehr den „ersten amerikanischen Muslim“, der seinem Glauben noch dazu bis zum Schluss nicht abgeschworen habe. Dass er aber der erste Bordellbetreiber Neu Amsterdams und – in Folge dessen? – einer der ganz großen Grundbesitzer der jungen holländischen Kolonie war, kann auch der wohlmeinendste Historiker nicht leugnen.⁶⁰ Weniger wohlmeinend aber durchaus unterhaltsam hört sich die Schilderung der Begründung einer Dynastie in der literarischen Fassung an:

„Es war wohl unvermeidlich, dass Griet und Anthonis einander fanden. Sie heirateten und hatten Kinder, doch da sie weiterhin ihrer Profession nachging, war es nicht immer klar, wer der Vater war. Unmittelbar nach der Geburt [...] fragte sie einmal die Hebamme, wem das Neugeborene ähnele. Die Hebamme entgegnete: ‚Wenn du nicht weißt, wer der Vater ist, wie soll ich es wissen? Das Kind ist jedenfalls eher bräunlich.‘“⁶¹

Tatsache ist, dass ‚der Türke‘ mit Griet Reyniers vier Töchter hatte, die er bestens, nämlich an Söhne der holländisch-amerikanischen Oberschicht verheiratete. Eine spezialisierte Ahnenforschung zählt unter Antonis, ‚des Türken‘ Nachfahren – somit als moderne Vertreter der Dynastie, die Murad Ra’is einst in Cartagena begründete – das Who is who des amerikanischen Ostküsten-Establishments auf; und nicht nur dieses. Von den Vanderbilts über die Bouviers zu Jacqueline Kennedy-Onassis; von Prinzessin Lee Radziwill zur Duchess of Marlborough; von Jamie Spencer-Churchill, Marquess of Blandford, zu Lady Henrietta Spencer-Churchill, John Spencer-Churchill, dem 10. Herzog von Marlborough und zu Lord Ivor Spencer-Churchill, von diesem zu John Spencer-Churchill, dem 11. Herzog von Marlborough und zu Anderson Cooper reicht der Stammbaum, an dessen Wurzel sich ein dreister holländischer Renegat befindet, der sein christliches Seelenheil dem islamischen Glück auf Erden geopfert hat.

Das Schicksal der Stadt, die diesem *Renegado* Sprungbrett zu Reichtum und Ruhm gewesen war, verlief nicht so glücklich. Das heißt, es verlief genau nach der Gesetzmäßigkeit welthistorischer Konjunkturen. Mit dem Erstarken der modernen Staaten und dem Beginn einer wirksamen Flottenpolitik waren deren frühmoderne Platzhalter überflüssig geworden. Und diese Konjunktur traf und betraf nicht nur die westlichen Piraten, sie zeigte sich auch am Schicksal der islamischer Korsaren, die in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts ihre Geschichtsmächtigkeit einbüßten. Rabat-Salé, das den Sultanen Marokkos jahrzehntelang die Stirn geboten hatte, musste sich 1666 Sultan Moulay Rashid aus der Dynastie der Alawiten beugen. Zur See von den neuen, weiter reichenden Kanonen der englischen und französischen Marine in Schach gehalten, sahen sich die Korsaren auch in der Heimat um den Gewinn gebracht: 66 Prozent von jeder Prise war dem Gouverneur, das heißt dem Sultan abzuliefern. Reichtümer und große Macht in den Händen Einzelner, wie seinerzeit unter Jan Janszoon Murad Ra’is, waren nun definitiv Geschichte.

⁶⁰ Siehe dazu Gomez 2005, 131 f.; Historical Magazine 1862; Greer 2009; Wilson 2003.

⁶¹ Shorto 2004, 111.

Literatur

- At-Tâdilî 1985 = At-Tâdilî: Kitâb at-tashawwuf ilâ ridjâl at-tasawwuf. Hgg. von A. Faure: Collection de textes arabes publiée par l'Institut des Hautes Etudes marocaines, XII (1958). Neuausg.: Toufiq. Rabat 1985
- Az-Zuhrî 1968 = Az-Zuhrî: Kitâb al-Dja'râfiyya. Hgg. von M. Hadj Sadok, in: Bulletin des Etudes Orientales, 21 (1968), 9-312
- Bono 1964 = S. Bono: I corsari barbareschi. Rom 1964
- Bosch Vilá 1956 = Jacinto Bosch Vilá: Historia de Marruecos. Los Almorávides. Tetuán 1956
- Bosque Maurel 1988 = Joaquín Bosque Maurel: Geografía urbana de Granada. Granada 1988 (Erstausg. Zaragoza 1962)
- Brummett 1994 = Palmira Brummett: Ottoman Seapower and the Levantine Diplomacy in the Age of Discovery. Albany, New York 1994
- Cardini 2000 = Franco Cardini: Europa und der Islam. Geschichte eines Missverständnisses. München 2000
- Caretto / Ventura 1983 = Giacomo E. Caretto / Alberto Ventura: Sindbad der Seefahrer. In: Francesco Gabrieli (Hg.): Mohammed in Europa. 1300 Jahre Geschichte, Kunst, Kultur. München 1983, 181-191
- Dan 1637/1649 = Pierre Dan: Histoire de Barbarie et de ses corsaires. Paris 1637 (2. erw. Aufl. 1649)
- Gabrieli 1983 = Francesco Gabrieli (Hg.): Mohammed in Europa. 1300 Jahre Geschichte, Kunst, Kultur. München 1983
- Gianetti / Tosi 1992 = Elio Gianetti / Luciano Tosi: Turchi e Berbereschi in Adriatico. Atti del convegno di studi – Ortona 10 – 11 ottobre 1992. Ortona 1992
- Gomez 2005 = Michael Angelo Gomez: Black Crescent. The Experience and Legacy of African Muslims in the Americas. Cambridge-New York-Madrid-Cape Town 2005
- Grammont 1884 = H. D. de Grammont: Etudes algériennes. La course, l'esclavage et la rédemption à Alger. Ire partie: la course. In: Revue Historique, XXV (1884), 1-42
- Greer 2009 = Bill Greer: Sex and the City: The Early Years. A Bawdy Look at Dutch Manhattan. New York 2009
- Historical Magazine 1862 = The Historical Magazine and Notes and Queries concerning the Antiquities, History and Biography of America. Vol. VI. New York 1862
- Ibn al-Khatib 1993 = Ibn al-Khatib: Vergleich zwischen Málaga und Salé – ein spanisch-afrikanischer Streit, Edition: A. M. al-'Abbádi, dt. Übersetzung Gottfried Liedl: Dokumente der Araber in Spanien. Zur Geschichte der spanisch-arabischen Renaissance in Granada, Band 2. Wien 1993, 230ff.
- Karg / Spaite 2007 = Barbara Karg / Arjean Spaite: The Everything Pirates Book: A Swashbuckling History of Adventure on the High Seas. Avon (Maryland) 2007
- Kretschmer / Dörflinger / Wawrik 1986 = Ingrid Kretschmer / Johannes Dörflinger / Franz Wawrik (Hg.): Lexikon zur Geschichte der Kartographie. Von den Anfängen bis zum Ersten Weltkrieg. Wien 1986
- Ladero Quesada 1979 = Miguel Ángel Ladero Quesada: Granada. Historia de un país Islámico (1232-1571). Madrid 1979
- Liedl 1992 = Gottfried Liedl: Confrontation and Interchange. The Spanish-Arab ‚Frontera‘ at the Beginning of the Modern Age (1232-1492). In: Virginia Guedea / Jaime E. Rodriguez (Hg.):

- Five Centuries of Mexican History (Proceedings of the VIII Conference of Mexican and North American Historians). Mexico - Irvine (Calif.) 1992, 15-26
- Liedl 1993 = Gottfried Liedl: Dokumente der Araber in Spanien. Zur Geschichte der spanisch-arabischen Renaissance in Granada, Band 2. Wien 1993
- Liedl 1995 = Gottfried Liedl: Der Palast, der ein Land ist. Überlegungen zum Grundriß der Alhambra. In: Alfons Hug / Haus der Kulturen der Welt (Hg.): Die Rote Burg. Zehn künstlerische Positionen zur Alhambra. Berlin – Milano 1995, 21-37
- Lo Jacono 1983 = Claudio Lo Jacono: Piraten und Korsaren im Mittelmeer. In: Francesco Gabrieli (Hg.): Mohammed in Europa. 1300 Jahre Geschichte, Kunst, Kultur. München 1983, 193-207
- Matar 1999 = Nabil Matar: Islam in Britain 1558-1685. Cambridge 1999
- Meissner o.J. = Marek Meissner: Das goldene Zeitalter Arabiens unter den Abbasiden. Leipzig – Weimar o.J.
- Nebenzahl 1990 = Kenneth Nebenzahl: Der Kolumbusatlas: Karten aus der Frühzeit der Entdeckungsreisen. Braunschweig 1990
- Picard 1997 = Christophe Picard: L’océan Atlantique musulman. De la conquête arabe à l’époque almohade. Navigation et mise en valeur des côtes d’al-Andalus et du Maghreb occidental (Portugal-Espagne-Maroc). Paris 1997
- Pittioni / Liedl 2002 = Manfred Pittioni / Gottfried Liedl: Eine Renaissance islamischer Seeherrschaft. In: Gottfried Liedl / Manfred Pittioni / Thomas Kolnberger: Im Zeichen der Kanone. Islamisch-christlicher Kulturtransfer am Beginn der Neuzeit. Wien 2002, 123-158
- Pittioni 2010 = Manfred Pittioni: Korrespondenz mit dem Sultanshof. Dokumente genuesischer Gesandter des 16.Jahrhunderts (Mittelmeerstudien 2). Wien – Berlin 2010
- Planhol 2000 = Xavier de Planhol: L’Islam et la mer – La mosquée et le matelot, VIIe – XX siècle. Paris 2000
- Purchas 1965 = Samuel Purchas: Purchas His Pilgrimes (20 Bde.), repr. New York 1965
- Shorto 2004 = Russell Shorto: New York – Insel in der Mitte der Welt. Wie die Stadt der Städte entstand. Reinbek bei Hamburg 2004
- Vernet 1992 = Juan Vernet: El legado del Islam en España. In: Jerrilyn D. Dodds (Hg.): Al-Andalus. Las artes islámicas en España. Madrid 1992, 173-187
- Wilson 2003 = Peter Lamborn Wilson: Pirate utopias: Moorish corsairs & European Renegadoes. Brooklyn (New York) 1995, 2003
- Wratislaw 1862 = A. H. Wratislaw (Hg.): Adventures of Baron Wenceslas Wratislaw of Mitrowitz. London 1862