Buchbesprechungen

Frühe Neuzeit

Magnus Ressel, Zwischen Sklavenkassen und Türkenpässen. Nordeuropa und die Barbaresken in der Frühen Neuzeit, Berlin, Boston: De Gruyter 2012, 834 S. (= Pluralisierung & Autorität, 31), EUR 159,95 [ISBN 978-3-11-028249-8]

Besprochen von **Martin Rink**: Potsdam, E-Mail: PhilipMartinRink@bundeswehr.org

DOI 10.1515/mgzs-2017-0020

Bis vor Kurzem galt die Wahrnehmung einer Geschichte der Korsaren eher der Täterperspektive, etwa hinsichtlich des Beitrags der englischen Merchant Adventurers oder der niederländischen Geusen zum Aufstieg ihrer Heimatländer zu Seemächten. Damit wurde tendenziell die Gefahr ausgeblendet, dass nordeuropäische Seefahrer selbst zu Opfern wurden, wenn sie von Schiffen aus den nordafrikanischen Korsarenmetropolen Algier, Tunis, Tripolis und dem marokkanischen Salé gekapert wurden. Dies war kein Randphänomen: Immerhin reichen die Schätzungen der Gesamtzahl von nach Nordafrika verschleppten Europäern während der Frühen Neuzeit von 350 000 bis 1,2 Millionen Menschen (S. 32). Parallel zum Ausgriff der spanisch-habsburgischen Monarchie ins Mittelmeer ab dem Jahr 1500 erfuhr der nordeuropäische Seehandel mit Südeuropa einen Aufschwung, sodass für deren Schiffe und Besatzungen die folgenden 260 Jahre das Risiko einer Kaperung und Versklavung bestand. Dabei gingen über 90 Prozent dieser Verschleppungen auf das Konto Algiers (S. 56). Neben der direkten Bekämpfung nordafrikanischer Schiffe oder ihrer Häfen existierte eine breite Palette weiterer Formen der Risikominimierung: von Kriegen über Tribute bis hin zu diplomatischen Beziehungen und Bündnissen. Auf der individuellen Ebene war die Gefangennahme von Europäern integriert in ein transkontinentales Austauschgeschäft: Die »provisorischen Sklaven« (Wolfgang Kaiser) waren Gegenstand für Lösegeldforderungen. Während in den südeuropäischen Territorien vor allem die katholische Kirche, so der Trinitarierorden, die Spenden über etablierte Freikaufsnetzwerke nach Nordafrika leitete, mussten solche Auslösesysteme für die nordeuropäischen Seefahrenden erst geschaffen werden. Als Alternative für diese »humane Sicherheit« verblieb die Schaffung »materieller Sicherheit«, also der bewaffnete Schutz.

Magnus Ressels umfangreiche Studie zu den Optionen der Risikominimierung gegenüber der nordafrikanischen Seebeutefahrt und ihrer Lösegeldökonomie strukturiert sich anhand dieser Unterscheidung. Beide Arten der Risikovorsorge waren kostenträchtig: Die materielle Sicherheit bedeutete die Bewaffnung der Handelsschiffe oder deren Eskortierung durch Kriegsschiffe. Beides führte zu Kostennachteilen gegenüber nordeuropäischen Handelskonkurrenten. Auch die

humane Sicherheit verschlang erhebliche Summen. Eine diplomatische Absicherung konnte durch vertragliche Regelungen mit den Barbareskenstaaten erwirkt werden, die dafür »Türkenpässe« ausstellten. Die Alternative eines direkten Freikaufs überstieg zumeist die Zahlungskraft der Familienangehörigen, Reeder und Heimatgemeinden, weshalb die Mittel nur selten vollständig und zeitnah aufgebracht werden konnten. All diese Möglichkeiten, das zeigt das Werk Ressels nuancenreich und quellennah, erforderten finanzielle, administrative und politische Aktivitäten seitens der Heimatterritorien.

Der Autor schöpft aus einem reichhaltigen Quellenfundus – aus Bordeaux, Danzig, Florenz, London und Paris, vor allem aber aus hamburgischen und dänischen Archiven sowie einer ganzen Reihe weiterer Hansestädte. Trotz seiner eingehenden Darlegung der nordeuropäischen Gesamtstrukturen von Seefahrt und Seehandel fokussiert sich Ressel also vor allem auf die Aspekte, die deutschsprachige Seefahrer direkt oder indirekt betrafen, wenn sie auf niederländischen oder »dänischen« Schiffen angeheuert hatten. Wenn er insofern die Rolle der bisweilen von einer vaterländisch argumentierenden älteren Geschichtsschreibung geschmähten Hansestädte rehabilitiert, dann deswegen, weil er die engen Verflechtungen und Wechselspiele zwischen der Seefahrt unter niederländischer, dänischer und den hansischen Flaggen hervorhebt. Zumal sich in der dänischen Gesamtmonarchie, Norwegen und Schleswig-Holstein eingeschlossen, und in den Hansestädten die Möglichkeiten materieller und humaner Sicherheitsproduktion in komplexer Weise miteinander verbanden.

Im ersten Kapitel des Buches zeichnet der Autor die Forschungslinien zu den Barbaresken und der aktuellen Freikaufforschung nach. Es folgen die drei sehr umfangreichen Kernkapitel. Während der ersten Betrachtungsphase, dem Zeitabschnitt 1547 bis 1662, war die Korsarengefahr aus Nordafrika manifest, Gegenmaßnahmen waren noch kaum entwickelt. In der großen Zeit der nordafrikanischen Korsaren fielen diesen allein im Zeitraum von 1578 bis 1644 jährlich 200 Schiffe mit christlicher Besatzung zum Opfer. Zwischen 1610 und 1630 wurden mehr als 200 deutsche Schiffe von Nordafrikanern erbeutet, also zehn pro Jahr (S. 109). Gleichzeitig entwickelten sich die wichtigsten Korsarenhäfen ab dem Jahr 1600 als von der osmanischen Zentralgewalt weitgehend unabhängige Regenttschaften, weshalb sie auch von den europäischen Mächten zunehmend als völkerrechtsfähige – und hinsichtlich der Friedensschlüsse autonome – Rechtssubjekte anerkannt wurden. Gleichzeitig aber, und das zeigen Ressels wirtschaftshistorische Betrachtungen sehr plausibel, entfaltete sich zwischen 1590 und 1621 eine »wirtschaftliche Glanzzeit der deutschen Seefahrt in der Frühen Neuzeit«, die auch während der Zeit des Dreißigjährigen Krieges anhielt (S. 114–126).

Das zweite Großkapitel zeigt die »europäischen Seekriege als Schutz vor den Barbaresken: 1663–1726«, das dritte das »Ende der Barbareskengefahr durch die

Umkonfiguration der Handelslinien: 1727–1758«. Als Epilog folgt eine Betrachtung zu den »Barbaresken und Nordeuropa 1759–1845«, die das Fortbestehen der Freikaufinstitutionen bei allmählicher Obsoleszenz infolge der maritimen Dominanz europäischer Flotten schildert.

Im Ergebnis ist dem Autor eine sehr umfassende und auf beeindruckend breiter und polyglotter Quellenbasis erstellte Arbeit gelungen, die den Verflechtungen der Seefahrtgeschichte völlig gerecht wird. Dabei tritt die bislang wohl unterschätzte Rolle der hanseatischen Südeuropaseefahrt in einem neuen Licht hervor. Denn die Institution der Sklavenkassen selbst trug erheblich zur Ausprägung von Formen der Herrschaftsverdichtung einschließlich sozialdisziplinärer Faktoren bei. So konnten die Obrigkeiten die jeweilige Seefahrt in dem Maße steuern, in dem sie zunehmende Kontrolle an das Schutzversprechen koppelten. Im Prozess der langen Dauer erwuchs zu Ende der Betrachtungszeit die Anspruchshaltung der Seefahrenden auf Auslösung, die nun auch tatsächlich weitgehend eingelöst wurde.

Die in der Einleitung gestellte Frage nach einer konfessionellen Codierung greift der Autor am Schluss des Werks auf. Tendenziell oblag in reformierten Gemeinwesen, so in den Niederlanden, aber auch in von reformierten Eliten dominierten Städten wie Emden und Bremen das Freikaufwesen weniger »staatlichen« Stellen, sondern der Eigeninitiative von Familien und dezentralen Akteuren. Ungeachtet dessen gab es, zumal im 18. Jahrhundert, auch hier Versuche (etwa in Amsterdam) eine Sklavenkasse nach hanseatischem Vorbild einzurichten, die letztlich scheiterten. Ressel kommt zum Ergebnis, dass lutheranische Territorien eher dazu neigten, ein Auslösesystem in offizielle Hände zu legen als reformierte Gemeinwesen. Die Sklavenkasse in Kopenhagen war eine staatlich-administrative Angelegenheit, die für lange Zeit vom Bischof von Seeland geleitet wurde; die früher eingerichteten hamburgischen Sklavenkassen waren von den Schiffen ins Leben gerufen worden, weshalb hier auch eher ein System mehrerer ineinandergreifender Versicherungen denn eine territorialstaatliche Verwaltungsorganisation bestand. Zu Ende der Betrachtungszeit wurden die Finanzmittel dementsprechend, so in Lübeck, kommunalen Immobilienfonds übereignet, während sie in Dänemark in die Staatsfinanzen integriert wurden.

Ressels Gesamtpanorama widerlegt die – mittlerweile auch in anderen Studien bezweifelte – These vom *homo oeconomicus* als Leitbild im nord- und westeuropäischen Wirtschaftssystem. Denn am Ende waren es vor allem humanitäre Erwägungen, die es den nordeuropäischen Bevölkerungen als Skandal erscheinen ließen, ihre Seefahrer ohne Auslösung in der Sklaverei zu lassen. Das unterscheidet das 16. und 17. erheblich vom späten 18. Jahrhundert. Der Loskauf von in die Sklaverei verschleppten Seeleuten war, so die stetig wiederholte und

mit einer Fülle von Belegen ausgestattete These, keine Nebensache für die Wirtschaft der Nordseeanrainer.

So aufschlussreich die Ergebnisse der wahrhaften Kärnerarbeit Ressels für die interessierte Leserschaft sind, so sehr ist deren Durchhaltefähigkeit gefordert. Das auf über 750 reinen Textseiten ausgebreitete Wissen hätte ohne Einbußen an Erkenntnis wohl auch auf die Hälfte dieses Platzes komprimiert werden können. Zu kritisieren sind die häufigen Wiederholungen im Text, die teilweise auch durch zahlreiche Vorwegnahmen des im Folgenden Gesagten entstehen. Angesichts der immensen Archivarbeit nachvollziehbar, doch für die Leserin oder den Leser teils ermüdend, ist die detaillierte Nacherzählung der zutage geförderten Quellen. So tappt der Autor allzu oft in die Detailfalle. Überdies werden stellenweise andere Aspekte, die eine historische Einordnung erleichtert hätten, unter Verweis auf bestehende Literatur übergangen. So sind es letztlich die methodischen Skrupel gegenüber Generalisierungen, die zu den Schwächen des Werks zählen (so etwa auf S. 49, 63, 79). Diese Einwände sollen aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass Magnus Ressel ein eindrucksvolles Werk gelungen ist, dessen Ergebnisse auch jenseits der reinen Seefahrtsgeschichte Beachtung verdienen.