

Magnus Ressel

Zwischen Sklavenkassen und Türkenpässen Die nordeuropäische Seefahrt im Zeichen der Barbareskengefahr¹

Zusammenfassung:

In einer diachronen Vergleichsstudie sollen die Probleme des frühneuzeitlichen Seehandels Dänemarks und der Hansestädte gegenüber den Barbaresken beschrieben und verschiedene Lösungsmodelle wie auch die Implementierung derselben herausgearbeitet werden. Die Gefährdung der Schifffahrt auf dem vogelperspektivisch konzipierten Raum *Meer* mit einem nach Süden hin steigenden Risiko führte zu einer kartographischen Einteilung von Risikozonen. Die institutionelle Antwort auf diese Entwicklung kann mit den Begriffen *Sklavenkasse* und *Türkenpässe* idealtypisch zusammengefasst werden.

Résumé:

Il convient de décrire dans une étude diachronique les problèmes du commerce maritime du Danemark et des villes Hanséatiques face aux États barbaresques à l'époque moderne, ainsi que d'étoffer les différentes solutions envisagées et leurs mises en oeuvre. Le fait de naviguer vers le sud était devenu dans les esprits synonyme de danger, ainsi on observe la naissance d'une sorte de cartographie du risque perçu pour l'espace maritime. Cette perception spatiale a trouvé des réponses concrètes et institutionnelles que l'on peut rassembler dans les termes de caisse de rachat (*Sklavenkasse*) et de passeport turc (*Türkenpässe*).

Forschungsstand und Quellenlage

<1>

Seit den achtziger Jahren des letzten Jahrhunderts hat die Forschung zur frühneuzeitlichen Sklaverei und insbesondere zum Phänomen des Sklavenfreikaufs im Mittelmeer einen bedeutenden Aufschwung verzeichnen können. Einer der eminentesten Forscher auf diesem Gebiet, der italienische Historiker Salvatore Bono sprach in einem Forschungsüberblick 2002 von einer »*esplosione*«, si può dire, dell'interesse per questo tema«². Nach intensiver Forschungsarbeit herrscht inzwischen weitgehende Einigkeit über das hohe Ausmaß der Sklaverei im Mittelmeer, an der nördlichen wie der südlichen Küste, und über die zentrale Bedeutung dieses Faktums für viele Aspekte des Lebens der Menschen in der Vormoderne. Bislang konzentrierten sich die beteiligten Historiker hauptsächlich auf die muslimischen wie katholischen direkten Mittelmeeranrainer, Länder, aus denen sie zumeist auch selbst stammen. Das protestantische Europa nordöstlich von Frankreich

¹ Dieser Artikel entstand im Rahmen des DFG-Projekts ›Risikozähmung zwischen Eigenvorsorge und obrigkeitlicher Fürsorge in der Frühen Neuzeit‹ an der Ruhr-Universität Bochum, siehe URL: <http://www.ruhr-uni-bochum.de/umweltgeschichte/forschung.html> <13.5.2010>. Mein Dank gilt für Anregung zur Bewerbung und Hilfe bei der Erstellung meinem Betreuer Cornel Zwielerlein.

² Salvatore Bono, La schiavitù nel mediterraneo – moderna storia di una storia, in: Cahiers de la méditerranée 65 (2002), S. 1.

blieb bislang eher ausgespart.

<2>

Hier setzt das Dissertationsprojekt an. Das Phänomen der Versklavung und des Freikaufes von Matrosen auf Schiffen im Mittelmeer- und Iberienhandel, und insbesondere die Gegenmaßnahmen, sollen unter einem nordeuropäischen Blickwinkel betrachtet und in ihren Spezifika herausgearbeitet werden. Im Bild der europäischen Gesamtdimension des Sklavereiphänomens soll dabei *keineswegs* nur eine primär protestantisch-nordeuropäische Forschungslücke geschlossen werden, sondern vor allem ein eigenständiges Thema untersucht werden, da sich das Problem der Versklavung von Landsleuten für die Nordeuropäer deutlich anders darstellte und andere Reaktionen hervorrief als in Südeuropa. Den Kern der Dissertation bildet eine vergleichende Untersuchung drei nordeuropäischer sogenannter *Sklavenkassen* und deren Einbettung in ein gesamt-nordeuropäisches Panorama der Barbareskenpolitik.

<3>

Sklavenkassen hatten in Lübeck, Hamburg und Kopenhagen ihren jeweiligen Sitz und organisierten den Freikauf von Amts wegen. Über die Dänische Sklavenkasse existiert ein solides Kapitel von zehn Seiten innerhalb einer generellen Geschichte des Dänischen Versicherungswesens³. Über die Lübecker und Hamburger Sklavenkasse wurden zuletzt vor über 100 Jahren einschlägige, relativ schmale Standardtitel verfasst, im Falle Hamburgs als Unterkapitel in einer politischen Geschichte des Verhältnisses Hamburgs mit den Barbaresken⁴. In einem jüngeren Aufsatz bestätigt einer der wenigen deutschen Historiker, die sich mit Nordeuropa und der Mittelmeersklaverei beschäftigt haben, den Stand der einschlägigen deutschen Forschung: »Zuletzt hat sich Ernst Baasch vor über 100 Jahren mit dem Thema Barbaresken und Hansestädte umfassend befasst«⁵. In der skandinavischen historischen Forschung sieht es kaum anders aus⁶. Es gibt innerhalb Deutschlands derzeit nur einen

³ Bro Jørgensen, *Forsikringsvæsenets historie i Danmark indtil det 19. Aarhundrede*, Kopenhagen 1935, S. 157–167; Ein jüngerer dänischer Aufsatz geht auf einen Randaspekt der dänischen Sklavenkasse ein: F.S. Grove-Stephensen, *Slavekassen og de slesvigske søfartsforhold*, in: *Sønderjysk Månedsskrift* 53 (1977), S. 410–417. Die Anfänge der Kopenhagener Sklavenkasse sind dagegen sehr gut dargestellt in: Anders Monrad Møller, *Oprettelsen af Slavekommissionen*, in: *Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, Årbog* 1998, S. 100–115.

⁴ Zur Hamburger Sklavenkasse vgl. Ernst Baasch, *Die Hansestädte und die Barbaresken*, Kassel 1897, S. 202–238; zur Lübecker Sklavenkasse vgl. Carl Wehrmann, *Geschichte der Sklavenkasse*, in: *Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Alterthumskunde* 4 (1884), S. 158–193.

⁵ Robert Bohn, *Von Sklavenkassen und Konvoifahrten. Die arabischen Seeräuber und die deutsche Seefahrt im 17. und 18. Jahrhundert*, in: Thomas Stamm-Kuhlmann, Jürgen Evert u.a. (Hg.), *Geschichtsbilder. Festschrift für Michael Salewski zum 65. Geburtstag*, Stuttgart 2003, S. 25–37, hier S. 25, Anm. 3.

⁶ Die Standardtitel für das Verhältnis Dänemarks und Schwedens zu den Barbaresken sind über 90 Jahre alt: Carl Frederik Wandel, *Danmark og Barbareskerne 1746–1845*, Kopenhagen 1919; Johan Henrik Kreüger, *Sveriges förhållanden till barbaresk staterna i Afrika, Delen 1&2*, Stockholm 1858. Zwei jüngere Titel zur schwedischen und dänischen Seefahrtsgeschichte befassen sich teilweise mit den Barbaresken, jedoch nicht mit dem Sklavenfreikauf: Dan Andersen, *The Danish Flag in the Mediterranean. Shipping and Trade, 1747–1807*,

jüngerer Forschungsansatz zu den Barbaresken, welcher in den letzten Jahren durch einige Publikationen auffiel. Dieser befasst sich mit der Auswertung von Ego-Dokumenten in Form von Briefen und Memoiren von Sklaven und ehemaligen Sklaven. Das kann man als eine Art historische Kulturkontakt-Forschung bezeichnen, welche hauptsächlich von Ernstpeter Ruhe⁷ und Martin Rheinheimer⁸ betrieben wird. Insgesamt jedoch scheint der deutsche wie auch der skandinavische Beitrag zum Thema Mittelmeersklaverei bisher vernachlässigbar, als fernes Gebiet weit weg von Nordafrika wirkt Nordeuropa für dieses Thema zu peripher. Im Gegensatz zu dieser naheliegenden Vermutung soll in meiner Dissertation die zentrale Bedeutung des Barbareskenproblems gerade für die nordeuropäische Geschichte herausgestellt werden.

<4>

Bereits ein oberflächlicher Blick in die nordeuropäischen Archive untermauert diesen Anspruch. Hier finden sich große Mengen an einschlägigen Archivalien, da die Akten der als staatliche Behörden agierenden Sklavenkassen, Admiralitäten oder Commerzkollegien meist als vollständige Korpora erhalten sind. Diese Akten beinhalten häufig Korrespondenzen mit oder Interventionen von den höchsten politischen Instanzen des frühneuzeitlichen Nordeuropa. Neben diesen geschlossenen Überlieferungen haben sich auch Recherchen in diplomatischen Korrespondenzen zwischen den nordeuropäischen Staaten als fruchtbar für das Projekt erwiesen. Gedruckte wie handschriftliche Erinnerungen von ehemaligen Sklaven und Reisebeschreibungen von Zeitgenossen stellen einen weiteren ergiebigen Fundus für die gewählte Fragestellung dar.

Fragestellung und Raumkonzept

<5>

In einem kürzlich erschienenen Aufsatz haben die zwei Mittelmeerhistoriker Peregrine Horden und Nicholas Purcell eine »new thalassology«, also das Konzept einer neuen, global gedachten, See- und Meeresgeschichte skizziert und anhand des Beispiels des Mittelmeeres auch ausgefüllt. Ausgehend von vielfacher Kritik am Konzept eines älteren Braudelschen *Mediterraneanism* haben sie vier Aspekte identifiziert, die durch ihre hohe Dichte dem Mittelmeer einen einzigartigen Charakter verliehen haben

Kopenhagen 2000; Leos Müller, *Consuls, corsairs, and commerce. The Swedish consular service and long-distance shipping, 1720–1815*, Uppsala 2004.

⁷ Ernstpeter Ruhe, Christensklaven als Beute nordafrikanischer Piraten. Das Bild des Maghreb im Europa des 16.–19. Jahrhunderts, in: ders. (Hg.), *Europas islamische Nachbarn. Studien zur Literatur und Geschichte des Maghreb*. Bd. 1, Würzburg 1993, S. 159–186; ders., Dire et ne pas dire. Les récits de captifs germanophones et les cérémonies de retour, in: François Moureau (Hg.), *Captifs en Méditerranée. Histoires, récits et légendes*. Paris 2008, S. 119–136; ders., L'aire du soupçon. Les récits de captivité en langue allemande (XVI^e–XIX^e siècles), in: Anne Duprat, Emilie Picherot (Hg.), *Récits d'Orient dans les littératures d'Europe (XVI^e–XVII^e siècles)*, Paris 2008, S. 185–200.

⁸ Martin Rheinheimer, Identität und Kulturkonflikt. Selbstzeugnisse schleswig-holsteinischer Sklaven in den Barbareskenstaaten, in: *Historische Zeitschrift* 269 (1999), S. 317–369; ders., Der fremde Sohn. Hark Olufs' Wiederkehr aus der Sklaverei, Neumünster 2001.

sollen. Der erste Aspekt sei ein vorherrschendes *Risikoregime*, in welchem sich häufig schlechte und gute Ernten abwechselten. Der zweite Aspekt seien die Versuche der Einwohner gewesen, diesem Risikoregime durch Diversifikation, Lagerung und überlegte Verteilung landwirtschaftlicher Erzeugnisse entgegenzuwirken. Als dritten Aspekt identifizieren sie eine topographische Fragmentierung, welche so genannte *Mikroökologien* begünstigte. Zuletzt heben sie die *Vernetzung* der Regionen hervor, welche durch die Seefahrt zwischen den Küsten hergestellt wurde⁹.

<6>

Beide Historiker sehen ihr Konzept offen für weitere Seeräume. An diese Aufforderung anknüpfend, sollen die nordeuropäischen Gewässer als Zonen betrachtet werden, die seit dem 16. Jahrhundert mit dem Mittelmeer eine unauflösbare Einheit entlang der vier Konzeptlinien bildeten. Schon Braudel hat in seinem Monumentalwerk das Mittelmeer bis nach Amsterdam und darüber hinaus verlängert¹⁰. Seit etwa 1570 sah man mehr und mehr nordeuropäische Schiffe im Mittelmeer auftauchen, deren hauptsächliche Rolle die Minderung des jahrtausendealten Risikoregimes durch Getreidelieferungen war. Das Baltikum mag ab diesem Zeitpunkt genauso zu einem Raum des größeren Mittelmeers gerechnet werden wie Skandinavien mit seinem großen Angebot an Teer, Hölzern oder Flachs. Die Herstellung des wirtschaftlichen Einheitsraumes Mittelmeer – Nordsee – Ostsee durch den ersten wirklich massenhaften Güteraustausch seit den letzten Jahren des 16. Jahrhunderts war einer derjenigen säkularen Epochenschnitte, durch den das Mittelalter von der Neuzeit abgelöst wurde¹¹.

<7>

Horden und Purcell haben in ihrem oben genannten Aufsatz als einen impliziten fünften Aspekt des Mittelmeeres geschrieben: »And it [das Mittelmeer, MR] was the place where the rhythms of redistribution were threatened by endemic piracy«¹², ein Punkt, der verdient, expliziter herausgestellt zu werden¹³. Seit 1585 dehnten nordafrikanische Korsaren ihren Aktionsradius immer weiter in den Atlantik und zeitweise sogar bis in die Nordsee aus¹⁴. Mit einer immer höheren Reichweite der

⁹ Peregrine Horden, Nicholas Purcell, *The Mediterranean and »The new thalassology«*, in: *American Historical Review* 111 (2006), S. 722–740. Der Aufsatz basiert auf ihrem Monumentalwerk, dessen Grundzüge dort weiterentwickelt werden: Peregrine Horden, Nicholas Purcell, *The corrupting sea. A study of mediterranean history*, Oxford 2001.

¹⁰ Vgl. Fernand Braudel, *La méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II.*, Tome II, 9. Aufl., Paris 1990, S. 301–359.

¹¹ Der französische Wirtschaftshistoriker Pierre Jeannin gab diesem Wandel die treffende Bezeichnung »le victoire des routes maritimes«. Vgl. Pierre Jeannin, *Marchands du nord. Espaces et trafics à l'époque moderne*, Paris 1996, S. 127.

¹² Horden, Purcell, *Thalassology* (wie Anm. 9), S. 736.

¹³ Der schwedische Seehistoriker Jan Glete sieht den wirtschaftlichen Niedergang des Mittelmeers ursächlich durch die anhaltende Unsicherheit auf See während der Frühen Neuzeit begründet: Jan Glete, *Warfare at sea. Maritime conflicts and the transformation of Europe*, London 2000, S. 107–111.

¹⁴ Joseph Morgan, *A complete history of Algiers*, London 1731, S. 588; Knut Clement, *Gefangennahme des von*

nordeuropäischen Seefahrer in das Mittelmeer und dem gleichzeitigen Ausgreifen der muslimischen Korsaren in den Atlantik erreichte auch dieser Aspekt des Mittelmeeres die Nordeuropäer.

<8>

Ausgehend vom bisher Gesagten, soll in der Dissertation versucht werden, entlang einer dreiteiligen Fragestellung das Phänomen der Barbaresken in seinen Wirkungen auf Nordeuropa zu analysieren. Die erste Frage geht dem nordeuropäischen Barbareskendiskurs nach. Im Zuge jenes Diskurses wurde ein spezieller Raum auf der Landkarte spezifisch konnotiert, was die Voraussetzung dafür war, dass kartographisch operationalisierte Lösungsmodelle entwickelt werden konnten. Um diese Maßnahmen der Nordeuropäer geht es in der zweiten zentralen Frage der Dissertation. Um ihre südeuropäischen Handelsrouten zu schützen, versuchten sie mit raumrelationalen Lösungsmodellen wie Konvoifahrten, Sklavenkassen oder durch tributgestützte Friedensverträge, mit mehr oder minder großem Erfolg, die Barbareskengefahr zu minimieren. Die Auswirkungen dieser Anstrengungen sind Thema des dritten Schwerpunkts, welcher auf einer Neuinterpretation der nordeuropäisch-südeuropäischen Handelsgeschichte unter stärkerer Berücksichtigung der Barbaresken und des Umganges mit der von ihnen ausgehenden Gefahr liegt. Aspekte aller drei Themenschwerpunkte sollen im Folgenden dargelegt werden.

Historischer Kontext und Diskurs

<9>

Bevor der Diskurs über die Barbaresken¹⁵ analysiert wird, sollen diese kurz selbst historisch charakterisiert werden. Nachdem der Versuch Kastiliens, aus der Reconquista Spaniens in die Conquista Nordafrikas überzugehen, in den frühen Jahrzehnten des 16. Jahrhunderts gescheitert war, hatten sich als Reaktion auf den spanischen Angriff die osmanisch beherrschten Barbareskenstaaten Algier, Tunis und Tripolis gebildet¹⁶. Auch Marokko operierte als Korsarenstaat, der jedoch unabhängig von osmanischer Herrschaft blieb. Die Korsarenflotten kreuzten seit der ersten Hälfte des 16.

Jahrhunderts beständig im Mittelmeer, kaperten christliche Schiffe und führten

Kommandounternehmen an den feindlichen Küsten durch. Große Schlachten waren hierbei die Ausnahme, hauptsächlich handelte es sich um einen andauernden Zermübungskrieg. Ein für beide Seiten selbstverständlicher Teil der Kriegführung war in diesem Konflikt die Versklavung von vielen tausenden ›Glaubensfeinden‹. Seit dem späten 16. Jahrhundert führen die muslimischen

Korsarenflotten auch in den Atlantik, wo sie in einem Kernbereich, der von den kanarischen Inseln bis

Westfriesen geführten Schiffs Oranje Boom am 20. Juni 1687 auf Doggerbank von dem türkischen Kaper "Die drei halben Monde", in: ders. (Hg.), Der Lappenkorb, Leipzig 1847, S. 262–278.

¹⁵ Zur Etymologie des Begriffes ›Barbaresken‹ vgl. Guy Turbet-Delof, La Presse périodique française et l'Afrique barbaresque au XVII^e siècle 1611–1715, Genf 1973, S. 3–31.

¹⁶ Einen historischen Überblick auf dem aktuellen Forschungsstand bietet: Jacques Heers, Les Barbaresques, Paris 2001, S. 1-107.

Kap Finistère reichte, eine dauernde Präsenz zeigten.

<10>

Unter dem Eindruck der Kaperungen der eigenen Schiffe durch nordafrikanische Korsaren und der Ankunft von Briefen der versklavten Mannschaften begannen sich ab der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts in Nordeuropa ein Bewusstsein und ein Diskurs um die sogenannten Barbareskenstaaten zu entwickeln. Was man zuvor an Nord- und Ostsee wie ein exotisches Problem an der fernen Peripherie des Mittelmeers ausgemacht hatte, wandelte sich angesichts der Profitabilität der Südeuropafahrt zu einem der zentralsten Probleme, dem sich die nordeuropäischen Seefahrer ausgesetzt sahen.

<11>

Dieser Diskurs soll in zwei sich gegenseitig beeinflussende Ebenen getrennt werden. Zum einen gab es den durch voluminöse Druckpublikationen bestimmten ›gelehrten‹ Diskurs, zum anderen einen mehr durch Briefe, Predigten, Erzählungen ehemaliger Sklaven und Flugblätter geprägten ›populären‹ Diskurs. Während der ›gelehrte‹ Diskurs sich im Laufe der Jahrhunderte stark wandelte¹⁷, blieb das Bild der Barbaresken in der großen Mehrheit der Bevölkerung über die Jahrhunderte eher beständig.

<12>

In diesem ›populären‹ Diskurs warf man den Barbaresken vielerlei Arten von Grausamkeit gegenüber den christlichen Sklaven vor. Hierzu soll aus einer deutschen Flugschrift, im Jahr 1623 von einem katholischen Geistlichen verfasst, zitiert werden¹⁸:

»Dann wann sich der Erbfeind eines Christlichen Schiffs / es sey gleich der mit ihme confoederirten / oder andern Ländern bemächtiget / so ist nach außbeutung und beraubung aller Güter das erste / die armen Gefangnen ohne unterschied / jung / oder alt / Weib oder manspersonen / mit unauffhörlichen schlägen / zu unmöglicher verheissung allein darumben zu tringen / damit sie alßdann / wann ihnen der verheissung halbe nit zugehalten wirt / zu mehrer Tiranney ein ursach erfinden und fürwenden können. Zu welchem end sie dann die gedachte arme Gefangen mit groben stricken hartiglich / und biß auff verletzung der Peiner umbfangen / mit zusammen gebunden Hend und Fuß in die höch hangen / bald fangen sie an dieselben zu Geißlen / bald die solen an füssen zuspalten unnd bey dem Fewr zu braten / jetzt einem gesalzenes Mehrwasser in den mund / biß daß er zerspringne möchte zu giessen / andern in die Negel und Finger nagel zutrucken / die Nasen mit schwäffel rauch einzufüllen / vnnd dann mit einem Strick voller knöpff die Hirnschal mit gewalt so lang zusammen zuziehen / biß daß ihme das Hirn unnd Augen aus dem Kopff springen

¹⁷ Vgl. beispielsweise: Ann Thomson, *Barbary and Enlightenment. European Attitudes towards the Maghreb in the 18th Century*, Leiden 1987; Salvatore Bono, *Lumi e corsari. Europa e Maghreb nel Settecento*, Perugia 2005.

¹⁸ Quelle: Archiv der Hansestadt Lübeck, ASA Interna, Sklavenkasse 1-1.

möchten«.

<13>

Die Christen aber sahen sich nicht nur körperlich bedroht, wie hier in drastischen Worten beschrieben, die Bedrohung hatte häufig auch eine sexuelle Komponente. Man warf den Muslimen regelmäßig Homosexualität¹⁹, Vergewaltigung und Kinderschändung vor:

»Ebensowenig wirt der jungen unerzogenen Knaben verschont / dann da einer auß ihnen / auff schmeichlerische wort der Türcken / oder verheissung grosser Geschencknüßen und Ehren / sich mit verläugnung seines Christlichen Glaubens / zu dem Mahometismo nit bekennen will / so werden sie täglich hartiglich geschlagen in den Gefengnussen oder Brunnen etlich jahr / und so lang gemartert / biß daß sie zu renegirung oder zu andern abschwelichen Sodomitischen Lastern getrungen«.

<14>

Einige Seiten später, nach der Beschreibung weiterer Folterungen, schließt der Autor mit der Bedrohung für die Seele, also mit der Gefahr des Abfalls vom christlichen Glauben und der Konversion zum Islam:

»Nun wehre dieses alles was bißhero vermelt / deßwegen noch leichtlich in den windt zu schlagen / weilen der sterbliche leib / dasselbe allein auß zustehen / es werden aber die armen gefangenen Christen / (deren sich allein in hartester dienstbarkeit des Argelischen Königreich in die hundert und zwanzig tausent befinden) durch die unerträgliche marter / besorgung des bittern todts / und einige / nit ubrige hoffnung der erlösung / auß menschlicher fragilitet und schwachheit dahin gedrungen / daß sie entlich zu entfliehung solcher Tyraney ihres Christlichen nahmens verlaugnen / sich zu dem mahometismo bekennen / und also nicht allein ihren Leib sondern auch der Seelenheil (leider mehr als zu viel) verlieren«.²⁰

<15>

Dieses Flugblatt fand eine weite Verbreitung in Nordeuropa, auch über die rein deutschsprachigen Gebiete hinaus²¹. Es brachte keinerlei neue Informationen, sondern fasste nur wesentliche bekannte Anklagepunkte aus dem zu diesem Zeitpunkt noch strikt konfrontativ ausgerichteten Gelehrten Diskurs zusammen und präsentierte sie in der Volkssprache. Der Fluchtpunkt all dieser Diskurse war die Aufforderung zum Kreuzzug nach Nordafrika.

¹⁹ Zum Vorwurf der Homosexualität bei Muslimen in der Frühen Neuzeit vgl. Nabil Matar, *Turks, Moors & Englishmen in the Age of Discovery*, New York 1999, S. 109–129.

²⁰ Archiv der Hansestadt Lübeck, ASA Interna, Sklavenkasse 1-1.

²¹ Als Druckort des Flugblattes wird das deutsch-polnische Thorn angegeben, ein weiteres Exemplar findet sich neben dem Lübecker in der Kongelige Bibliotek København unter der Signatur: Afr., 665 kvart 40257.



Abb. 1: Titelkuper von Johann Frischs »Schauplatz Barbarischer Slavery«²².

<16>

Die angebliche Gefahr der Barbaresken wurde auch graphisch mit detaillierter Plastizität dargestellt. Der Altonaer Pastor Johann Frisch verfasste 1666 das Werk *Schauplatz Barbarischer Slavery*, welches zwei Jahre nach dessen Tod 1694 von seinem Verleger neu aufgelegt und dabei stark erweitert wurde²³. Dieses Buch trug das Frontispiz der 1684 erschienenen niederländischen Übersetzung²⁴ eines vom katholischen Trinitariermönch Pierre Dan 1635–37 verfassten Geschichtswerks über die Barbaresken²⁵. Auf diesem Stich sieht man Folterungen und Hinrichtungen von Sklaven im Hintergrund, während im Vordergrund ein Trinitariermönch die Christen aus der Gewalt ihrer muslimischen Herren freikaufft. Die Verwendung von eindeutig katholischem Bildmaterial in der protestantischen Welt steht symptomatisch für eine Reihe überkonfessionell geteilter Bilder und Vorstellungen im Europa des 17. Jahrhunderts bezüglich der nordafrikanischen Korsaren.

²² Johann Frisch, *Schau-Platz Barbarischer Slavery* [...], Hamburg 1694.

²³ Paul Theodor Hoffmann, *Politik und Geistesleben in Altona vom 17. bis zum 19. Jahrhundert*, in: *Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte* 39 (1940), S. 41–85, hier S. 49f.

²⁴ Simon de Vries, *Historie van Barbaryen, en des zelfs zee-roovers*[...], Amsterdam 1684.

²⁵ Pierre Dan, *Histoire de Barbarie, et de ses corsaires* [...], Paris 1637.

<17>

Für die Nordeuropäer war diese Gefahr zwar relativ weit entfernt und besaß niemals die existenzbedrohende Dimension, die sie in Südeuropa aufwies. Allerdings bedrohten die muslimischen Korsaren einen ihrer profitabelsten Erwerbszweige, die Seefahrt nach Südeuropa. Auf dieser Route wurden fast ausschließlich die größten Schiffe Nordeuropas eingesetzt, meist mit relativ teuren Ladungen und zahlreicher Besatzung, so dass Verluste immer besonders schmerzhaft waren.

<18>

Neben seiner Bedeutung als wirtschaftliche Ertragszone war das Mittelmeer zudem immer ein religiös überhöhter Raum, der auch im protestantischen Nordeuropa Sehnsüchte nach einer Rückeroberung evozierte. Hierzu ein Auszug aus einer Lübecker Predigt von 1638:

»Cyprus ist eine herliche / schöne / vnd grosse Insel / im grossen Mittel-Meer der Welt [...] In dieser Insel gräbt man köstlich Ertz / daher AEs Cyprium, vnd der Nahme des Kupffers [...] Im Jahre 1570. aber ist zwischen den Venedigern / vnd dem Türckischen Kayser Selimo, vber die schöne Insel Cypem / ein gewaltiger Krieg angangen / und hat der Türcke die Insel mit grosser Gewalt angegriffen [...] am 1. Augusti / Famagusta, die Hauptstadt in Cypem zu diesen Zeiten / erobert / vnd darin gantz Vnmenschlich / Trewloß / Meineidig / vnd Tyrannisch gehauset. Dann es ließ der Türckische Bluthund Mustapha die Venedigsche Befehlshaber / vngeachtet er ihnen sicher Geleit zugesagt / nebenst vielen tapffern Rittern und Soldaten / in sein Lager führen / vnd daselbst jämmerlich niedermachen. Den Obersten der Insel M. Antonium Bragadenum, einen trefflichen / streitbahren / vnd frommen Fürsten / ließ er dreymahl niedersitzen / alß wann man ihm solte das Haupt abschlagen / darauff ließ er ihm Nasen und Ohren abschneiden / vnd zum Specktakel / mit grossem Hohn vnd Spott / in der Stadt herumb führen / vnd endlich / da man ihn gantz gemartert / gepeiniget / vnd schimpfieret / ließ er ihn Lebendig schinden / vnd die Haupt abziehen«²⁶.

<19>

In Lübeck predigte man während des Dreißigjährigen Krieges über das schöne Mittelmeer und die grausamen Türken. Der Eskapismus aus dem als selbsterstörerisch empfundenen Krieg zwischen Christen in Zentraleuropa hin zum Mittelmeer, wo klare Feinde ständen und altchristliche Inseln zu befreien wären, ist überdeutlich. Dabei besitzt die Verlockung des Mittelmeers selbst in einem rein religiösen Text neben der psychologisch-religiösen auch eine materielle Dimension.

<20>

Der Effekt solcher Aufrufe bestand in der Konstruktion des ›Raumes Nordafrika‹ als Gefahrenraum. Hier stellte man sich eine Zone vor, in der wehrlose Christen wegen ihres Glaubens schwer bedrängt

²⁶ Jacob Stolterfoht, Die Gefährliche Schiffarth [...], in: Staats- und Universitätsbibliothek Hamburg, Teg. A/110, S. 127–129.

wurden, einen Raum, der tausende Korsaren beherbergte, welche ausfuhren, um Gewalt und Sklaverei über die Christenheit zu bringen. Wäre dieser Ort im Pazifik gewesen, so wäre der Effekt wohl unbedeutend gewesen. Tatsächlich lag er nur unweit von Europa und stellte damit als mächtige politische und religiöse Macht eine Bedrohung für dessen südliche Flanke dar. Die Gefahr wurde durch tausende Briefe von in die Sklaverei geratenen Christen an ihre Angehörigen in ganz Europa andauernd bestätigt und gab dem Diskurs seinen harten Kern.

Sklavenkassen

<21>

Im Falle der Kaperung eines europäischen Schiffes durch die Barbaresken existierten vier geschädigte Parteien. Zunächst war das Schiff verloren, was den Reeder traf. Zweitens erlitt der Kaufmann durch den Verlust der Ladung Schaden. Drittens wurde die Mannschaft versklavt; deren Angehörige verloren damit häufig ihren Ernährer. Zuletzt war der Staat geschädigt, unter dessen Flagge das Schiff gefahren war. An seine Obrigkeit wandten sich die Verwandten mit der Bitte um Geld; unterdessen stiegen die Prämien der Seeversicherung für Schiffe unter seiner Flagge an, was ein beträchtlicher Standortnachteil werden konnte.

<22>

Alle Problemebenen waren durch das Korsarenrisiko miteinander verbunden. Reeder und Kaufleute versuchten günstige Prämien für die Kasko- und die Warenversicherung zu erlangen. Diese Prämien hingen hauptsächlich von dem Risiko ab, welches gemeinhin mit einer gewählten Flagge verknüpft war. Befand sich ein Staat mit mehreren europäischen Seemächten im Krieg, so stiegen die Prämien und die Kaufleute suchten sich Schiffe anderer Nationen zur Spedition ihrer Waren. Wenn viele Kaufleute die Reeder einer bestimmten Nation bevorzugten, so wuchs langfristig der wichtige Wirtschaftszweig der Reederei hier stark an.

<23>

Von zwei variablen Faktoren hingen Reeder essenziell ab. Einerseits brauchten sie selbstverständlich Transportaufträge, andererseits – und dies wird bis dato in seiner Wichtigkeit unterschätzt – hatten sie einen dauernden Bedarf an gut ausgebildeten Seeleuten²⁷. Da diese in hohem Grade zwischenstaatlich mobil waren, konkurrierten die Reeder um diese faktisch auf einem globalen Arbeitsmarkt. Man konnte diese begehrten Arbeitskräfte vor allem mit einer europaweit konkurrenzfähigen Heuer und mit einem hinreichenden Angebot an Sicherheit für die eigene Flagge

²⁷ Dass an solch gut ausgebildeten Seeleuten während der gesamten Frühen Neuzeit ein Mangel herrschte, ist verstreut in der Literatur zu finden, vgl. beispielsweise: Ernst Baasch, Hamburgs Convoyschiffahrt und Convoywesen. Ein Beitrag zur Geschichte der Schiffahrt und Schiffahrtseinrichtungen im 17. und 18. Jahrhundert, Hamburg: 1896, S. 52f.; Genauere Zahlen für das späte 18. Jahrhundert bietet Jean Meyer, Forces navales et puissances économiques, in: Paul Adam (Hg.), Gens de mer en société, Paris 1980, S. 75–90.

locken²⁸.

<24>

Auf der Ebene der Staaten bedeutete dies folglich einen Wettbewerb um zwei Standortfaktoren, wollte man die eigenen Reeder stärken. Erstens erstrebte man möglichst geringe Prämienraten für die Kasko- und Frachtversicherungen unter eigener Flagge. Zweitens musste die international fluide Gruppe der gut ausgebildeten Seeleute unter die eigene Flagge gelockt werden. Der erste Standortfaktor soll hier als ein *materieller*, der zweite als *personeller* bezeichnet werden. Bezüglich beider Faktoren waren Reeder nur dann wettbewerbsfähig, wenn von staatlicher Seite hinreichend Sicherheit für Schiffe wie Besatzungen produziert wurde.

<25>

Wie konnten nun die europäischen Staaten für höhere Sicherheit sorgen? Maßnahmen der *materiellen* Sicherheitserhöhung umfassten die stärkere Bewaffnung der Handelsschiffe im Südeuropahandel sowie die Fahrt im Konvoi. Die beste tatsächlich realisierbare Vorsorgemaßnahme bestand während der Frühen Neuzeit in tributgestützten Verträgen mit den Barbaresken, welche die Schiffe der eigenen Flagge dauerhaft vor den muslimischen Korsaren schützten.

<26>

Die Verbesserung der Sicherheitslage in personeller Hinsicht war natürlich in Maßnahmen gegen Kaperung inbegriffen. Völlige Sicherheit für die Seeleute konnte jedoch nur durch die Garantie eines Freikaufes aus Nordafrika nach der Kaperung hergestellt werden. Dieser Freikauf konnte als Aufgabe in unterschiedlichen Mischformen an die weltliche Obrigkeit, die Kirche oder die Bevölkerung insgesamt delegiert sein oder, womit sich diese Arbeit hauptsächlich befasst, in einer staatlich kontrollierten Versicherungsform auftreten. Solche frühmodernen Proto-Sozialversicherungen hat es hauptsächlich im protestantischen Europa gegeben, wo sie unter den Namen *Argiers-Tax* in England²⁹, *Sklavenkassen* in Deutschland und Dänemark, *Konvojkommisariatet* in Schweden³⁰ und, die einzige mir bekannte katholische Ausnahme, *Cassa del riscatto* im Großherzogtum Toskana³¹

²⁸ Als ein Beispiel mag die Aussage des Hamburger Wasserschouts von 1791 in seinem Musterungsprotokoll erhalten: »Da der Rehder H. Peter Elders des oben bemeldten Schiffes de jonge Eldert bey mir gekommen und nachricht ertheilt durch producierung eines Briefes von oben bemeldeten Capt. Staghouwer, des einhalts, daß der Steuermann benebßt einer dessen Matrosen sich wegerten die Reise auf Port a Port mit zu machen Vielleicht aus besorgniß wegen Türckengefahr.« Erst nach geschehener Versicherung fuhren die Matrosen auf dem Schiff, in: Staatsarchiv Hamburg 371-1 ›Wasserschout‹, III A, fol. 92f.

²⁹ Nabil Matar, *Britain and Barbary 1589-1689*, Gainesville 2005, S. 38–76.

³⁰ Kreüger, *Sveriges förhållanden till barbaresk staterna* (wie Anm. 6), S. 24–41.

³¹ Paolo Castignoli, *La cassa granducale del riscatto a Livorno nel Settecento. Prime note*, in: *Nuovi Studi Livornesi* 8 (2000), S. 149–154. Es mag hierbei angemerkt werden, dass diese »katholische« Sklavenkasse erst nach Beginn der Herrschaft der österreichischen Habsburger 1739 eingeführt wurde.

bekannt geworden sind.

<27>

Es mag lohnen, an dieser Stelle einen vergleichenden Blick auf die südeuropäisch-katholische Welt zu werfen, welche schon seit dem Mittelalter mit dem Problem der muslimischen Kaperfahrer konfrontiert war. Hier wurde der militärische Konflikt von großen Bevölkerungskreisen gespürt und staatlicherseits mit viel größerem Engagement geführt. Trotz der viel bedrohlicheren Problemlage bemühten sich die südeuropäischen Staaten über Jahrhunderte um den Freikauf von gefangenen Landsleuten, sei es durch die in Italien vorherrschenden *Case di redenzione* oder die vor allem in Spanien und Frankreich aktiven Mönchsorden der Trinitarier oder Mercedarier³². Diesen Freikaufsinstitutionen auf der »offiziellen« Ebene war gemein, dass sie hauptsächlich durch freiwillige Sammlungen finanziert wurden. Im Gegensatz zu Nordeuropa waren diese Freikäufe jedoch wegen der hohen Gefangenzahlen und zu geringer Einnahmen durch jahrelange Wartezeiten charakterisiert³³.

<28>

Im Hinblick auf die Erhöhung der persönlichen Sicherheit der Seeleute kann man folglich unterschiedliche Herangehensweisen feststellen. Während in Südeuropa der Freikauf hauptsächlich durch Almosen finanziert wurde, so spielte die Sammlung von Freikaufsgeldern durch die Kirchen in Nordeuropa eine eher untergeordnete Rolle. Die zwei dominanten Modelle, die sich in diesem Raum durchsetzten und bis weit in das 19. Jahrhundert den Umgang der Protestanten mit dem Barbareskenrisiko bestimmen sollten, waren einerseits die Sklavenkassen in Kombination mit Konvoifahrten oder anderen Maßnahmen zur Erlangung materieller Sicherheit, andererseits Verträge mit den Nordafrikanern, welche grundsätzlich beides, materielle und personelle Sicherheit gewährleisteten. Die Vereinbarungen mit den Barbaresken beinhalteten immer als zentrales Steuerungs- und Finanzierungselement sogenannte Türkenpässe³⁴, daher wird hier dieser Begriff als Gegenstück zu den Sklavenkassen gebraucht.

<29>

Zunächst soll das Modell der Sklavenkassen erklärt werden. Diese gab es seit 1624 bzw. 1627 in den

³² Einen kurzen Überblick zum Freikauf in der Mittelmeerwelt bietet Salvatore Bono, *Corsari nel mediterraneo. Cristiani e musulmani fra guerra, schiavitù e commercio*, Mailand 1993, S. 202–212. Es muss dazu angemerkt werden, dass diese »offiziellen« Freikaufsinstitutionen auf lokaler Ebene durch eine unüberschaubare Anzahl an Vereinigungen und Bruderschaften ergänzt wurden. So existierten beispielsweise in Genua vier solche Institutionen neben dem offiziellen »Magistrato del riscatto«, siehe: Enrica Lucchini, *La merce umana. Schiavitù e riscatto dei Liguri nel seicento*, Rom 1990, S. 32–33.

³³ Vgl. Jacques Heers, *Les Barbaresques: La course et la guerre en Méditerranée XIVE–XVIE siècle*, Paris 2001, S. 246; Bartolomé Bennassar, *Les Chrétiens d'Allah*, Paris 1989, S. 427–433; Claude Larquie, *La Méditerranée, L'Espagne et le Maghreb au XVIIe siècle. Le rachat des chrétiens et le commerce des hommes*, in: *Les Cahiers de Tunisie* 43 (1991), S. 75–90, hier S. 82.

³⁴ Offiziell: Algerischer Seepass

zwei Hansestädten Hamburg und Lübeck, aber auch in Schweden, Dänemark und Livorno existierten im 18. Jahrhundert zeitweise solche oder sehr ähnliche Institutionen. Die letzte Sklavenkasse wurde erst 1861 in Lübeck geschlossen. Eine Sklavenkasse kann man in einem Satz als eine obligatorische Sozialversicherung gegen Sklaverei definieren. Die einzelnen Seeleute zahlten gestaffelte Beiträge an die Verwalter der Sklavenkasse, die meist auch noch staatlich subventioniert wurde. Der Reeder musste noch für sein Schiff eine Abgabe in Abhängigkeit von der Lastkapazität des Schiffes abführen. Im Falle der Versklavung der Mannschaft hatte diese die Garantie, dass ihre jeweilige Sklavenkasse Gelder einsetzen würde, um sie aus Nordafrika freizukaufen.

<30>

Der Einzahlungsmodus war bei jeder Sklavenkasse destinations- und sozialabhängig organisiert. Als Beispiel mag hier die dänische Sklavenordnung von 1747 angeführt werden, in welcher die Einzahlung nach fünf Zielregionen gestaffelt wurde, die hier in preislich steigender Reihenfolge wiedergegeben werden³⁵:

Ziel	Kosten pro Last
Innerhalb Dänemarks außerhalb Norwegens	8 Schilling
Ostsee und Norwegen	12 Schilling
Frankreich, England oder Holland	1 Mark = 16 Schilling
Portugal und Spanien diesseits von Gibraltar	2 Mark = 32 Schilling
Mittelmeer	3 Mark = 48 Schilling

<31>

Die Zahlungspflicht für kleine Fahrten zwischen dänischen Orten mag erstaunen, wurde aber konsequent eingefordert. Zudem wurde die Einzahlung noch nach Rängen gestaffelt, Offiziere zahlten das Doppelte eines einfachen Mannschaftsmitglieds.

³⁵ Abgedruckt in: Friedrich Detlef Carl von Cronhelm, Corpus Constitutionum Regio-Holsaticarum. Band I, Altona 1749, S. 718–720.



Abb. 2: Die fünf Risikozonen der dänischen Sklavenkasse. Grafik: GoogleEarth.

Türkenpässe

<32>

Das Risiko einer Kaperung konnte nur durch Verträge, welche das sogenannte Prinzip *navire libre – cargaison libre* achteten, völlig ausgeräumt werden. Die Verträge europäischer Staaten mit den Barbaresken bis in die 1670er Jahre beinhalteten Klauseln, die den Korsaren erlaubten, die Fracht einer Nation, mit der sie nicht in Frieden standen, auf Schiffen, mit denen sie in Frieden standen, zu beschlagnahmen. So bedeutete ein Vertrag zwischen den Generalstaaten und Algier faktisch einen Wettbewerbsnachteil für die Niederländer als Befrachter, da mit solch einem Friedensvertrag die spanischen, portugiesischen oder italienischen Kaufleute nicht mehr von der Verteidigung ihrer Waren durch die niederländischen Seeleute ausgingen³⁶.

<33>

Just um jenes Prinzip wurden daher im 17. Jahrhundert mehrere Kriege zwischen den europäischen Seemächten und den Barbaresken ausgetragen, bis Letztere dieses Prinzip seit dem Ende des 17. Jahrhunderts in ihren Verträgen anerkannten. Im Ausgleich für die Anerkennung dieses Prinzips

³⁶ Vgl. beispielsweise Gerard van Krieken, *Corsaires & marchands. Les relations entre Alger et les Pays-Pas*, Paris 2002, S. 59.

verpflichtete sich der jeweilige europäische Staat zu Geschenken oder sogar Tributen an die Barbaren. Die Ausgaben für die Tribute oder die Konsuln wurden durch den gesetzlich vorgeschriebenen Kauf von Türkenpässen durch die Reeder für ihre Fahrten nach Westen finanziert.

<34>

Die Türkenpässe hatten strukturell gewisse Ähnlichkeiten mit Sklavenkassen, aus denen sie in manchen Fällen auch hervorgegangen waren. Genau wie bei diesen wurde hier der Seeraum in Gefahrenzonen eingeteilt. Hier soll das Beispiel der niederländischen Tarifordnung präsentiert werden. Die Tarife und die Gültigkeitsdauer für die Türkenpässe waren nach Regionen gestaffelt, und werden hier in preislich steigender Reihenfolge wiedergegeben³⁷:

Zielregion	Kosten pro Pass
Europa nordöstlich der Niederlande	nicht passpflichtig
Innerhalb des englischen Kanals	2 Gulden
Bis Kap Finis terrae	4 Gulden
Iberische Atlantikküste (Galizien und Portugal)	6 Gulden
Bis einschließlich Cadiz	10 Gulden
Das gesamte Mittelmeer bis zu den Azoren und Kanaren	15 Gulden
Ziele in Surinam	15 Gulden
Ziele in Westindien, Afrika oder Amerika	15 Gulden
Schiffe der Westindischen Compagnie	15 Gulden
Schiffe der Ostindischen Compagnie	30 Gulden

<35>

Türkenpässe waren aus Pergament erstellt und wurden in zwei ungleich große Teile entlang einer festgelegten, gewellten Linie, welche durch ein gezeichnetes Schiff lief, zerschnitten. In den unteren Teil wurden in einem vorgedruckten Text in einige Lücken der Schiffsname, der Name des Kapitäns, der Herkunftsort, die Tragekapazität gemessen in Lasten, die Passnummer, die Destination und das Datum der Passvergabe eingetragen. Bei der Rückkehr wurde am linken Rand genau notiert, wann der Pass zurückgegeben wurde. All dies wurde in großen, zentral geführten Registern genau vermerkt³⁸.

³⁷ Nach der Passverordnung vom 4. Januar 1727, abgedruckt in: Isaac Scheltus, Groot Placat Boek VI, 's Gravenhage 1746, S. 1475.

³⁸ Zum dänischen Passregister vgl.: Erik Gøbel, De algierske søpasprotokoller, in: Arkiv. Tidskrift for Arkivforskning 9 (1982/83), S. 65–108.

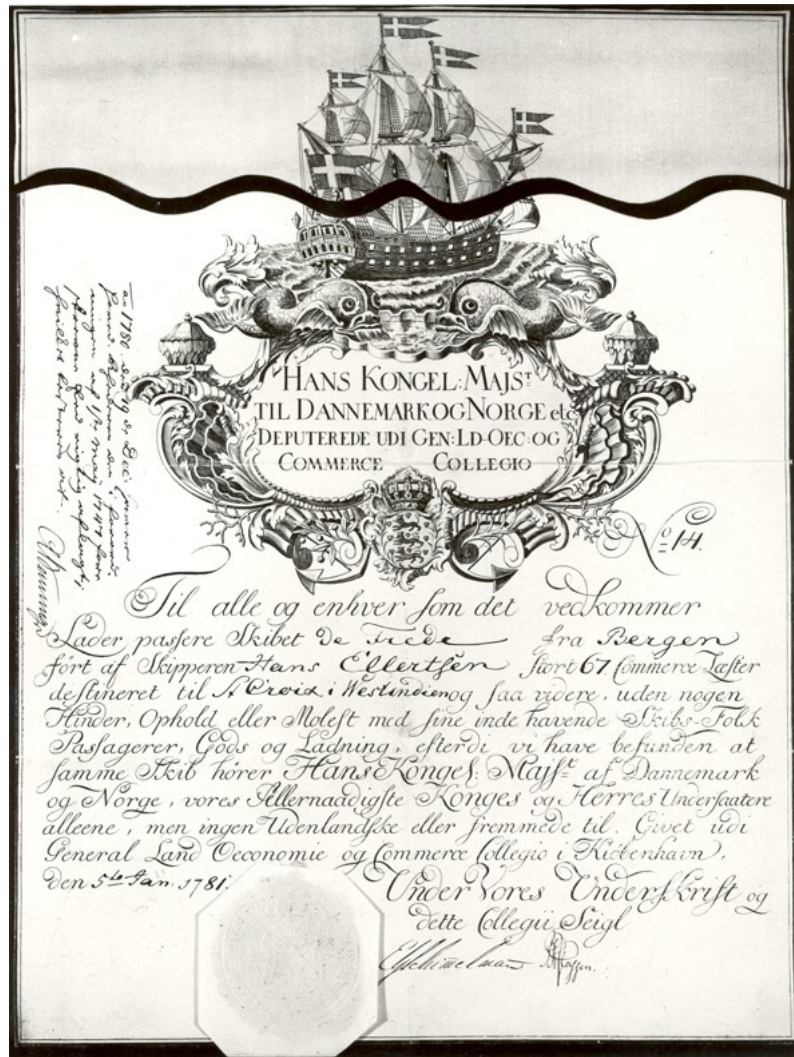


Abb. 3: Algerischer Seepass von Dänemark aus dem Jahr 1781³⁹.

<36>

Die Türkenpässe pressten die Schifffahrt vieler Staaten in sehr genau bestimmbare und kontrollierbare Bahnen, die die Handelsschifffahrt enger als je zuvor an die eigene Nation und eigene Matrosen banden. So bestimmten beispielsweise die ersten Paragraphen der englischen Türkenpassordnung, dass die Mannschaft, das Schiff und der Kapitän so englisch wie möglich sein sollten⁴⁰:

»2. Noe such Passe to be granted to any Ships, but English built Ships, or Forraigne built Ships, made free, untill further Order.

3. Noe Passe to be granted to any Ship whereof ye master is not his Ma(jesties) Naturall

³⁹ Rigsarkivet København – Reviderede regnskaver 24 und Departementet for de Udenlandske Anliggender – Tripolis 13. Mein Dank gilt dem Rigsarkivet København für die Erlaubnis zur Nutzung der Abbildung in diesem Beitrag.

⁴⁰ Auszug aus der englischen Türkenpassordnung von 1683, in: Public Records Office London. Admiralty 7–76, fol. 1.

Subject, or Forreign Protestant made Denizon [Resident, MR], and whereof two thirds of the marriners are not his Ma(jesties) Subjects.

4. Noe Master of a Ship shall haue any Such Pass, untill he shall haue given Bond to his Ma(jesties) (as in the Case of granting other Passes) in the sume of Fifty pounds penalty, if such Ship be under the burthen of a 100 Tunns, & in the penalty of 100 pounds, if such Ship be of the burthen of 100 Tunns or more, for the delivering up of his Passe, upon the returne of such Ship, & her being unladen in England, Wales or Towne of Berwick, upon Tweed, unlesse in the Case of Capture, or Shipwreckage.«

<37>

Da diese Vergabe sich so eng an die eigene Schifffahrt anlehnte, muss sie als protektionistische Maßnahme des jeweiligen Staates begriffen werden. Die Barbaresken fungierten somit als Hebel, um über Türkenpassordnungen die eigene Schifffahrt auf Kosten anderer Staaten zu nationalisieren und gleichzeitig zu stärken. Um diesen Effekt zu erreichen, strebten in einem zunehmend merkantilistisch denkenden Europa mehr und mehr nordeuropäische Staaten danach, einen Vertrag mit den Barbaresken zu schließen.

<38>

Diese Form der Türkenpässe war das Ergebnis jahrzehntelanger Konflikte zwischen den europäischen Seemächten und den Barbaresken. 1662 wurde das erste komplexe Türkenpasssystem in einem Friedensvertrag zwischen Algier und Großbritannien eingeführt⁴¹. Zwar waren Seepässe schon seit dem Mittelalter im Seeverkehr Europas üblich geworden. Es ist jedoch keine Übertreibung, wenn man die Einführung der Türkenpässe als eine der einschneidendsten Zäsuren in der Geschichte der Seefahrt Europas begreift. Im Laufe der nächsten Jahrzehnte wurden diese Pässe immer ausgefeilter und das System ihrer Vergabe immer strikter. Die strenge Reglementierung konnten sich die Staaten leisten, da nur ein Besitzer eines solchen Passes günstige Versicherungskonditionen bekam und so die Preise der Konkurrenz unterbieten konnte.

<39>

Die intensive Verschriftlichung, Normierung und Bürokratisierung der Seefahrt von Seiten verschiedenster Beteiligten ist in diesem System deutlich spürbar. Komplizierte Reglements, strenge Kontrollen, schwere Strafbestimmungen und ein bürokratisches Prozedere waren Elemente, denen sich der Schiffer oder Reeder bei der Beschaffung der Türkenpässe unterwerfen musste. So bleibt zu konstatieren, dass das System der Türkenpässe einen wesentlichen Schritt zur Normierung und Nationalisierung der eigenen Schifffahrt darstellte.

⁴¹ John Wolfe, *The Barbary Coast. Algiers under the Turks, 1500–1830*, New York 1979, S. 229–230; Robert Playfair, *The Scourge of Christendom. Annals of British relations with Algiers prior to the French conquest*, London 1884, S. 85.

Barbaresken und Handelsgeschichte

<40>

Die Fahrten der nordafrikanischen Korsaren hatten einen entscheidenden Einfluss auf die Seefahrt der Nordeuropäer. Mit den Sklavenkassen-Rechnungsbüchern sowie den Türkenpass-Registern sind uns Quellenbestände und damit Datenmengen an die Hand gegeben, anhand derer der Fernhandel Nordeuropas oftmals detailliert nachgezeichnet und die Wirkung der Korsaren bestimmt werden kann⁴². Ein aussagekräftiges Beispiel soll im Folgenden gegeben werden.

<41>

Den Niederländern gelang es 1726, einen dauerhaften Frieden mit den Barbaresken zu schließen. Damit war ihr Seehandel in materieller und personeller Hinsicht gesichert. Als Befrachter waren ihre Angebotskonditionen von nun an unschlagbar günstig im Vergleich zu den Angeboten der Hansestädte oder Dänemarks. Das ist auch statistisch evident, wie ein Blick auf die Ausgaben der Hamburger Sklavenkasse von 1718–1729 zeigt⁴³:

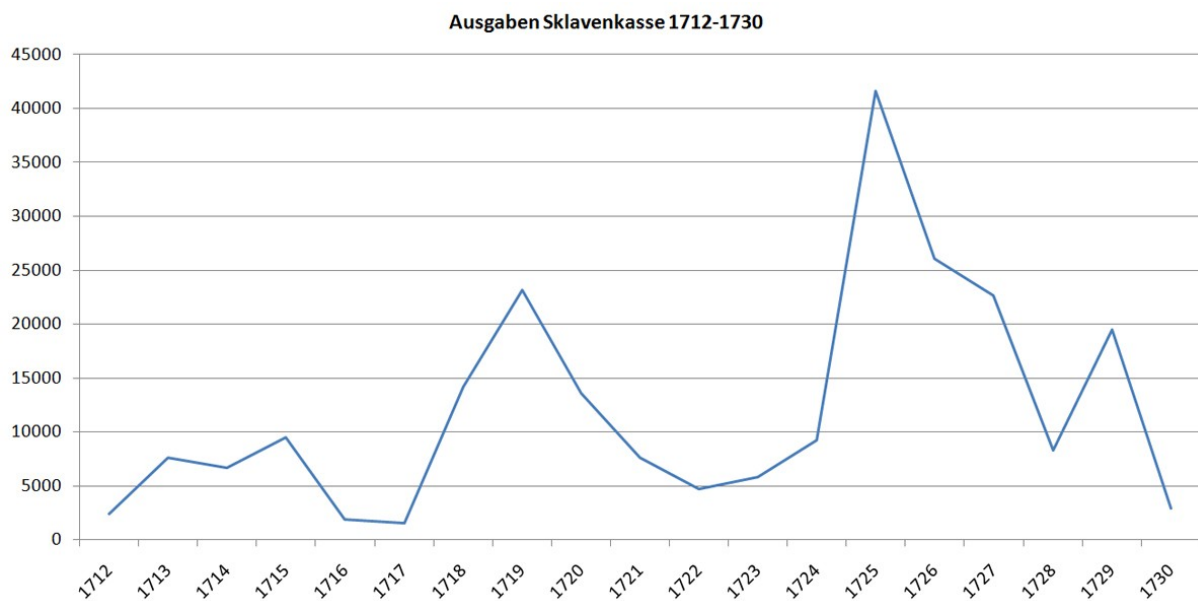


Abb. 4: Ausgaben Sklavenkasse 1712-1730

<42>

In den Ausgabenentwicklung der Hamburger Sklavenkasse spiegelt sich partiell die Handelsgeschichte der Hansestadt wider. Bei einer starken Schifffahrt Hamburgischer Schiffe nach Südeuropa entstanden hohe Verluste durch die Barbaresken und dementsprechend stiegen die Zahlungsverpflichtungen. Ging die Schifffahrt in die Gefahrenzonen deutlich zurück, so konnten die

⁴² Eine detaillierte Auswertung wurde durchgeführt von Andersen, The Danish Flag (wie Anm. 6).

⁴³ Staatsarchiv Hamburg. 111-1 Senat Cl. VII Lit. Ca Nr.1 Vol. 4a.

Korsaren kaum mehr Schiffe kapern und die Zahlungsverpflichtungen sanken. So gibt die Ausgabenkurve der Sklavenkasse deutliche Hinweise auf die Konjunktur Hamburger Schiffe im Fernhandel⁴⁴.

<43>

Wir wollen die Kurve interpretieren: Seit dem Ende des Spanischen Erbfolgekrieges und des Großen Nordischen Krieges gewann die Hamburger Westfahrt wieder an Frequenz, was sich in den Ausgaben der Sklavenkasse sofort niederschlug. Die weit ausgreifende Wirtschaftskrise in Folge der sogenannten »South-Sea-Bubble« der Jahre 1720–1725 ist als Ausgabenrückgang ebenfalls klar erkennbar⁴⁵. Der Einbruch der Hamburger Westfahrt nach 1726 ist jedoch hauptsächlich auf die Wirkung des zwei Jahre zuvor geschlossenen Friedens zwischen den Generalstaaten und den Barbaresken zurückzuführen⁴⁶. Niederländische Reeder konnten seither als Befrachter der Hamburger Reederei das Wasser abgraben, so dass dessen Südeuropafahrt in den nächsten Jahren zusammenbrach.⁴⁷

<44>

Der Erfolg dieses Modells, welches nur kurze Zeit nach seinem Inkrafttreten die Südeuropafahrt der reichen hamburgischen Konkurrenz weitgehend unrentabel gemacht hatte, lockte Nachahmer an. Das kriegsgeschwächte Schweden suchte wirtschaftlichen Erfolg im Außenhandel und schloss nach niederländischem Vorbild seit 1729 Verträge mit den Barbaresken⁴⁸. Gerade schwedische Schiffe sollten in den nächsten Jahrzehnten bevorzugt von Hamburger Kaufleuten befrachtet werden.⁴⁹

⁴⁴ Das Fehlen von durchgängigen Datenreihen für die Hamburger Seehandelsgeschichte wurde schon oft bemerkt, daher sind die Rechnungsbücher der Sklavenkasse als neues und präzises statistisches Material eine wertvolle Quelle zur Erstellung von repräsentativen Statistiken. Vgl. hierzu Walther Vogel, Handelskonjunkturen und Wirtschaftskrisen in ihrer Auswirkung auf den Seehandel der Hansestädte 1560–1806, in: Hansische Geschichtsblätter 74 (1956), S. 50–64.

⁴⁵ Diese »erste Wirtschaftskrise« der Neuzeit, welche von 1720-1725 die Märkte Europas in eine schwere Rezession stürzte hat kürzlich eine intensive Untersuchung erfahren: Richard Dale, *The First Crash: Lessons from the South Sea Bubble*, Princeton 2004.

⁴⁶ Ein Embargo Dänemarks gegen Hamburg von 1726 bis 1736 hatte dabei sicherlich auch einen wichtigen Einfluss. Doch muss bedacht werden, dass die Sklavenkasse ausschließlich Einnahmen durch Seefahrten mit Zielen westlich der Niederlande bekam, mithin das Embargo diesen Zweig des Fernhandels nicht berührte. Ein genereller nachteiliger Effekt auf den Hamburger Gesamthandel soll damit jedoch nicht geleugnet werden, siehe hierzu: Walter Oellrich, *Der hamburgisch-dänische Währungsstreit 1717-1736*, in: Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte 52 (1966), S. 23-54.

⁴⁷ Dies wurde zeitgenössisch in der *Commerzdeputation Hamburgs* auch kommentiert: »Weil die Algirer bis etwan Anno 1735, jährlich einige Hamburger Schiffe weglagerten, ermüdeten hiesige Rehder, ihre Schiffe denenselben ferner zu exponieren und ein jeder ablahder der Kauffmanns Waaren gab denen Engländ. und Holl. Schiffen wegen der Sicherheit für den Türckengefahr und der daher erhaltenden wohlfeilen Assurance, den Vorzug.«, in: *Commerzbibliothek Hamburg* S-422, Nr. 78.

⁴⁸ Kreüger, *Sveriges förhållanden till barbaresk staterna* (wie Anm. 9), S. 225–235.

⁴⁹ Johann Georg Büch, *Versuch einer Geschichte der Hamburger Handlung*, Hamburg 1797, S. 106-108.

<45>

Dies nahm sich Dänemark zum Vorbild und schloss seit 1746 ebenfalls eigene Verträge mit den Barbaresken, wodurch Altona in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts enorm emporkam. Um den dauerhaften Verlust der Fahrt nach Südeuropa zu verhindern, nahm Hamburg hohe Kosten auf sich und schloss 1751 einen teuren Vertrag mit Algier. Nachdem das Königreich Spanien daraufhin ein Handelsembargo gegen Hamburg verhängte, musste die Hansestadt diesen Frieden jedoch aufkündigen⁵⁰.

<46>

Drei Jahre später reformierte Hamburg das überholte Modell seiner Sklavenkasse fundamental. Man wandelte sie in eine Pflicht-Loskaufversicherung bei nicht-staatlichen Versicherern für die Matrosen um und bezahlte die Hälfte der Prämienkosten aus dem Etat der Admiralität. Dieses neue Modell ist unter dem Namen *Versicherung vor Türckengefahr* bekannt geworden. Die Möglichkeit der Reeder, nun dank staatlicher Subventionen zu geringeren Kosten ›Sicherheit‹ bieten zu können, sollte die Kaufleute wieder zur Hamburger Reederei bringen, wie auch den Hamburger Versicherungsmarkt stärken⁵¹. Da die Versicherung gegen die sogenannte Türckengefahr ausdrücklich nur bei Abschluss mit einem Hamburger Versicherer gefördert wurde, kann man diese neue Verordnung auch als eine merkantilistische Maßnahme begreifen, verglichen mit den Türkenpass-Systemen allerdings in stark abgeschwächter Form. Die Admiralität konzipierte diese völlig neue ›Sklavenkasse‹ dann auch ausdrücklich als Konkurrenzmodell gegen jene Staaten, die mit den Barbaresken Verträge geschlossen hatten⁵².

<47>

Damit wurde das Risiko auf der Ebene der Individuen entlang einer sich dynamisch anpassenden Risikowahrnehmung im Seeraum ausgerichtet. In der historischen Realität oszillierten die Prämien für diese *Versicherung vor Türckengefahr* je nach dauernd neu eingeschätztem Risiko und anvisierter Destination in einem Bereich zwischen einem halben und fünf Prozent. Da es in Hamburg keine Fixkosten für Türkenpässe gab, konnte die dortige Obrigkeit hoffen, dass bei einer hinreichend geringen Risikoeinschätzung die Hamburger Südeuropafahrt wieder konkurrenzfähig würde.

⁵⁰ Baasch, *Hansestädte und Barbaresken* (wie Anm. 4), S. 29–59.

⁵¹ Baasch, *Hansestädte und Barbaresken* (wie Anm. 4), S. 228f.

⁵² So heißt es am 5. Februar 1753 im Admiralitätsprotokoll zu dieser Reform: »Und ob es zwar wohl nicht zu läugnen das die jährlich zu zahlende Premie nach dieser neuen Einrichtung leicht bey gewissen Umständen übersteigen dürffte welche für gelösete Slaven sonst zu entrichten; so könne doch dabey dieses in Betrachtung, das die Errichtung der Admiralitaet Hauptsächlich die Sicherheit der Schiffahrt zum Endzweck gehabt; und das da bey gegenwärtigen Zeiten, die Abschickung von Convojen nicht leicht Statt greiffen würde, auch der Frieden mit Algier ohne Hoffnung ihr auf irgend eine Art wieder zu erlangen aufgegeben worden, nunmehr seiner Bestimmung nach nicht besser als auf die vorgeschlagene Art angewendet werden könne.« In: Staatsarchiv Hamburg 371-2 Admiralitätskollegium A2 Band 3, fol. 84–86.

<48>

Bis 1806 jedoch konnte vor allem Dänemark den Hamburger Händlern mit seinem Elbhafen Altona einen Standort anbieten, von dem aus sie ihre Waren unter dänischer Flagge mit absoluter Sicherheit versenden konnten⁵³. Mit Dänemarks Schiffen fuhr die garantierte Sicherheit in jeglichen Seeraum, was sich direkt in Gewinnen für dänische Reeder und damit das gesamte Königreich niederschlug. Es ist kein Zufall, dass am Ende des 18. Jahrhunderts die Handelsflotte Altonas diejenige Hamburgs überflügelte⁵⁴.

<49>

Dänemark sah sein Modell daher auch nicht von hamburgischer, sondern vielmehr von niederländischer Konkurrenz bedroht. Am 14. April 1783 entthob man daher die Türkenpassordnung ihrer europäischen Beschränkungen und stattete sie mit einer vereinfachten und global orientierten Tarifordnung aus⁵⁵:

Zielregion	Kosten pro Kommerzlast
Europa inklusive Mittelmeer	24 Schilling
Westafrikanische Küste oder Amerika	32 Schilling
China oder Ostindien	1 Reichstaler = 96 Schilling

<50>

Damit hatte Dänemark sein Türkenpass-System dem Weltmaßstab, auf welchem es jetzt operierte, angepasst. Das Königreich baute basierend auf dem System der Türkenpässe eine Handelsflotte von Weltrang auf, die ihre Profite nun auch weit außerhalb des Mittelmeers suchen konnte.

Zusammenfassung

<51>

Mit was für Einrichtungen haben wir es bei Sklavenkassen und Türkenpässen zu tun? Beide waren Schutzmechanismen nordeuropäischer Seemächte für ihre Matrosen gegen die Barbaren, wobei Sklavenkassen nur die personelle, Türkenpässe darüber hinaus auch noch die materielle Sicherheit garantierten. Beide beruhten auf dem Prinzip einer vollständig angestrebten Risikobewältigung durch Einteilung des Raumes, des kartographisch betrachteten Meeres in verschiedene Gefahrenzonen. Beide waren spezifische Reaktionen auf die seit Beginn der Frühen Neuzeit gestiegenen Chancen und Risiken im südeuropäischen Seeraum. Äquivalent zur Realität wurden Gefahrenpotenziale und

⁵³ Andersen, The Danish Flag (wie Anm. 6), S. 88–92.

⁵⁴ Hans Berlage, Altona. Ein Stadtschicksal von den Anfängen bis zur Vereinigung mit Hamburg, Hamburg 1937, S. 130.

⁵⁵ Abgedruckt in: Systematische Sammlung der Verordnungen für die Herzogthümer Schleswig und Holstein. Band 7, Kiel 1834, S. 349–350.

Chancen im Raum bei der Sklavenkassen- und Türkenpassordnung konzeptionell berücksichtigt.

<52>

Beide Phänomene können daher als *Risikokalibrierung und -steuerung durch Raumeinteilung* adäquat bezeichnet werden. Ähnliche Konzepte gab es zwar schon vor Einführung der Sklavenkassen und Türkenpässe in Form von individuell ausgehandelten Seeversicherungen. Der Grad an Komplexität und das wirkmächtige Eingreifen eines ›zwangsausübenden‹ Staates für alle an der Seefahrt Beteiligten sind jedoch Elemente, die hier eine qualitativ und quantitativ neue Entwicklung begründen.

<53>

Auf eine schwerwiegende Gefahr, welche eine der zentralen Lebensadern des internationalen Handels bedrohte, antwortete man von Nordeuropa aus mit einer spatialen Markierung der eigenen Seefahrt anhand von Seekarten. Die Einschreibung des Risikos in den Seeraum erfolgte in den Admiralitäten Hamburgs, der Niederlande und Dänemarks anhand einer durch Erfahrung gespeisten Risikoanalyse. Das Konzept hatte, wie oben gezeigt wurde, fundamentale Konsequenzen für die eigene Seefahrt und für das gesamte eigene Staatswesen. Wer das Risiko im Seeraum besser beherrschte, der wurde zum *global player*, wer hier versagte, dessen Südeuropahandel verfiel in Stagnation.

Autor:

Magnus Ressel

Ruhr-Universität Bochum

Magnus.Ressel@rub.de