



Hartmut Roder (Hg.)

# Piraten

Abenteurer oder Bedrohung?

EDITION TEMMEN

# Inhalt

## **Hartmut Roder**

- 10** Piratenabwehr heute: Heldentat oder sinnloses Unterfangen?

## **David J. Starkey/Kevin Payne**

- 20** »Beide vom gleichen Schlag?« Piraten und Kaperfahrer, 1560 – 1856

## **John C. Appleby**

- 42** Die Profite des Krieges:  
Englisches Freibeutertum während der spanisch-französischen Kriege, 1625 bis 1630

## **Mark C. Hunter**

- 52** Piraten im Golf von Mexiko im frühen 19. Jahrhundert

## **Renate Niemann**

- 66** Piratengesellschaften – Vorläufer der Demokratie oder Sodom und Gomorrha?

## **Bettina v. Briskorn**

- 76** Eine kurze Geschichte der Piraten auf Madagaskar

## **Ken Kinkor**

- 96** Sklaven auf Piratenschiffen

## **Jörgen Bracker**

- 111** Die Kopfgeldjagd als ein Mittel der Seeräuberbekämpfung um 1400

## **Jann M. Witt**

- 119** Meuterei und Piraterie

## **Detlev Quintern**

- 132** To the Shores of Tripoli  
Die USA im Mittelmeer um 1800 – Zum Entstehungsmythos der US-Navy

## **Maria Christina Chatzioannou/Gelina Harlaftis**

- 148** Griechische Freibeuter und Piraten im Zeitalter der Aufklärung

## **Heide Gerstenberger/Ulrich Welke**

- 163** Piraterie und Logistik



Kartenausschnitt aus Andrees »Allgemeiner Handatlas«, 1924

Maria Christina Chatzioannou/Gelina Harlaftis

## Griechische Freibeuter und Piraten im Zeitalter der Aufklärung

Legale und illegale Kaperei gehen Hand in Hand mit erfolgreichem Seehandel der jeweiligen Nation. Im 18. Jahrhundert tauchten griechische Freibeuter und Piraten aus der Dunkelheit der Anonymität auf und erwiesen sich als besonders umtriebig. Eben dieses Jahrhundert erlebte ein beeindruckendes Wachstum von See- und Landhandel, betrieben von griechischen Kaufleuten und Seefahrern, deren Aktivitäten einen selbstverständlichen Bestandteil des Osmanischen Reichs darstellten, besonders im östlichen Mittelmeer, in der Levante<sup>1</sup>, wie es im Westen hieß. Darüber hinaus war das 18. Jh. der Schauplatz eines feindlichen Wettstreits zwischen Europas Großmächten. Es ging ihnen um die Kontrolle über das untergehende Osmanische Reich und die Zerstörung der venezianischen Handelsmacht. Die Österreicher und Russen operierten von Land, die Franzosen und Briten von See. Der legale und der illegale griechische Seehandel profitierte von den Krisen und Konflikten und vom Expansionsdrang der westeuropäischen Mächte in Richtung Osten.

Zunächst und in direkter Korrelation mit dem Verfall der venezianischen Handelsflotte transportierten Schiffe unter griechischen Kapitänen Frachten von den Ionischen Inseln in die Hafenstädte der Adria. Griechische Schiffe unter osmanischer, griechisch-osmanischer, venezianischer,

venezianisch-britischer, französischer, österreichischer, toskanischer, raguzischer, neapolitanischer, mahonianischer, maltesischer, russischer Flagge oder unter der Flagge von Jerusalem reisten so vom Archipel und dem Schwarzen Meer zu den Städten der italienischen Halbinsel, also nach Triest, Ancona, Livorno und weiter nach Marseilles, Menorca, Malaga, Cadiz und zurück. Parallel mit der Entwicklung des legalen Handels erblühte im östlichen Mittelmeer der illegale Handel. Es waren vor allem die westeuropäischen Großmächte, die das Wachstum der griechischen Freibeuter-Flotten als eine besondere Branche von käuflichen Seefahrern unterstützten. Zu denselben Konditionen, die sie ihren bewaffneten Kauffahrern boten, heuerten alle westeuropäischen Großmächte ausnahmslos griechische Kaperer als Söldner an.

Wir unterscheiden drei historische Perioden: die erste umfasst den Zeitraum der 1750er- bis zu den 1790er-Jahren, den Siebenjährigen Krieg und die Russisch-Türkischen Kriege inbegriffen, die zweite die Napoleonischen Kriege der 1790er- bis 1810er-Jahre, die dritte bezieht sich auf den griechischen Unabhängigkeitskrieg in den 1820er-Jahren. Während des ersten Zeitabschnittes, für den es nur spärliche Daten gibt, waren es die Venezianer und Österreicher, die Griechen als Freibeuter anheuerten, um unter ihren Flaggen den Feind zu besiegen. Die ersten, die griechische Freibeuter anheuerten, waren die Venezianer. Sie halfen dabei, kleine piratische Familiendynastien aufzubauen, die bereits eine Tradition im Handel hatten. Die erste bekannte Dynastie, mit dem Spitznamen Manetas versehen, kommt aus Stathis Romanos von der ionischen Insel Zakynthos. Laut der griechischen Historikerin Alexandra Krandonelli<sup>2</sup> markieren die Aktivitäten der Familie Manetas einen wichtigen Wendepunkt in der Geschichte des griechischen Freibeutertums. Die Griechen dienten nicht länger als Mannschaften auf anonymen Freibeuterschiffen, sondern waren Freibeuter mit eigenem Namen und Kapital, die unter österreichischer Flagge segelnd besonders in den österreichischen Kriegen präsent waren.

Es war jedoch die englisch-französische Rivalität, die in der zweiten Hälfte des 18. Jh. einen entscheidenden Impuls für die griechische Seefahrt gab und die Möglichkeit verbesserte, Handel und Kaperei zu verbinden, indem man Freibeuter-Expeditionen in größerem Maße initiierte. Merkwürdigerweise erwies sich der Erwerb der Insel Menorca durch die Briten im Vertrag von Utrecht von großer Bedeutung für die griechische Freibeuterei. Bei ihrem Versuch, nicht-katholische, nicht-spanische Seefahrer-Gemeinschaften auf der Insel zu etablieren, unterstützten die Briten die Bildung von griechischen Gemeinschaften auf der Insel Menorca. Die ersten griechischen Siedler kamen 1733 nach Port Mahon. Mitte des 18. Jh. hatten sich 250 - 300 Griechen in Port Mahon auf Menorca niedergelassen. Die Griechen waren alle hocherfahrene Segler aus Orten, in denen die Schifffahrt florierte und die eine lange Tradition im Handel und in der Kaperei hatten<sup>3</sup> Sie durften die britische Flagge benutzen und eine der ersten »Flaggen für den Vorteil« im 18. Jh. war die mahonische. Innerhalb von 20 Jahren kriege-

<sup>1</sup> Inalcik H. and Quataert D. (eds), *An Economic History of the Ottoman Empire, 1300–1914*, Cambridge University Press; N.G. Svoronos, *Le commerce de Salonique au XVII*, Presses Universitaires de France, Paris 1956; Vassilis Kremmydas, *Sygyria kai emporio sthn proepanastatikh Peloponnhsou, 1793–1821*, Themelio 1980; Gelina Harlaftis, *A History of Greek-owned Shipping, 1830 to the present day*, Routledge 1996, chpt.1.

<sup>2</sup> Krandonelli, Alexandra: *Ellhnikh peirateia kai koursos ton 180 aiwna kai mehri thn ellhnikh epanastash*, Athen 1998.

<sup>3</sup> Chassiotis, I.: »Oi Alexiani tis Minorkas. Simvoli stin Istoría ton ellinikon apodimion kata ton 18 eona« in: *Podonia*, v. II, 649–660. (griechisch)



Die Piraten von Maina

rischer Auseinandersetzungen zwischen England und Frankreich von 1740 bis 1760 wurden sie zu den berühmten und für die Franzosen berüchtigten Angli-Grecs, die französische Schiffe wenige Meilen vor der französischen Küste aufbrachten, vor Port Mahon auf Menorca.

Nach den Venezianern und Österreichern, den Briten und Franzosen kooperierten die Russen mit den Griechen. Tatsächlich erwiesen sich die Russisch-Türkischen Kriege 1768–1774 und 1787–1792 und ihr Ausgang als ein weiterer Wendepunkt für die griechischen Aktivitäten auf

See. 1769 tauchten zum ersten Mal russische Kriegsschiffe nach der Kriegserklärung des Sultans gegen Russland auf. Bis März 1770 war die Flotte unter dem russischen Hauptkommandeur Graf Orlov in Maina auf dem südlichen Peloponnes stationiert. Die nächsten vier Jahre des Russisch-Türkischen Krieges sind in der griechischen Nationalgeschichte als die »Orlofika« bekannt. Die gemeinsame orthodoxe Religion und die Nähe des großen russischen Reiches veranlasste die Griechen, für Jahrhunderte zu diesem »blonden Geschlecht« aufzublicken, wie es in populären Liedern zur Befreiung von den Ungläubigen besungen wurde.

Die Russen und Graf Orlov zählten sehr auf die Hilfe einer aufrührerischen griechischen Halbinsel und auf griechische Seefahrer, um ihre Mission zum Erfolg zu führen. Maina war natürlich keine zufällige Wahl. Maina als berühmtestes griechisches Piratennest bildete die zentrale Halbinsel des Peloponnes und war eines der unfruchtbarsten, wildesten, felsigsten und dennoch dicht besiedeltsten Gebiete des Peloponnes. In einer Landschaft, die die Briten an »Land's End« in Cornwall oder die Malteser an Malta erinnerten machten die Mainotes ihr Glück mit »erfolgreichen« piratischen Plünderungen. Ihre Grausamkeit zerstörte noch die letzte Planke und ihrer Schnelligkeit entkam kaum eines der unglückseligen Schiffe, die Zuflucht in den gut geschützten Buchten suchten.

Diese Banditengemeinschaft zu Wasser mit ihrem Basislager an Land war gut eingebettet in das Netz der Seerouten ins östliche und westliche Mittelmeer. Ein gedeihlicher Markt für den Verkauf von Beutestücken blieb in ihren Händen, und scheinbar wurden auch besondere Beziehungen zu den Maltesern gepflegt, wie der Name »kleines Malta« andeutet. Lebten auch keine Osmanen in ihrem Land, so zahlten doch die Einwohner von Maina Steuern an ihre osmanischen Herrscher. Sie behielten ihre Unabhängigkeit und die Freiheit für illegale Geschäfte für Jahrhunderte. Genau an diesem Punkt der Unabhängigkeit konnte Graf Orlov ihr Vertrauen gewinnen und an ihren patriotischen Ehrgeiz

appellieren. Viele Bewohner von Maina und andere Griechen rebellierten zur Unterstützung der Russen im ersten, nicht erfolgreichen und unorganisierten Versuch, Griechenland von den Osmanen zu befreien. Die Russen konnten das wertvolle maritime Wissen nutzen, welches von diesem ersten Zentrum illegaler Handlungen auf See ausging und dem viele andere griechische Seeleute mit ihren Segelschiffen von den Ägäischen und Ionischen Inseln zuströmten.

Der russische Sieg nach vier Jahren, der die Nordküste des Schwarzen Meeres den Russen zuschlug und somit den Schwarzmeerhandel für russische Flaggschiffe eröffnete, erwies sich als enorm wichtig für Handel und Schifffahrt in der Region. Mit dem Vertrag von Kainartzi 1774 konnten die Griechen eine viel weitreichendere Protektion durch einen souveränen Staat erlangen: Sie konnten die russische Flagge auf ihren Schiffen hissen. Unterstützt von Katharina der Großen setzte zur selben Zeit eine umfangreiche Auswanderungswelle ein von den Ionischen und Ägäischen Inseln zu den neu eroberten russischen Gebieten am Schwarzen Meer.

Inzwischen folgten viele Griechen, die der russischen Marine und Armee beigetreten waren, nach 1774 den Russen, um Vergeltungsmaßnahmen durch die Türken zu vermeiden. Schließlich ließen sie sich auf der Krim nieder. Unter ihnen war ein bemerkenswerter Mensch, Lambros Katsonis, ein berühmter Held der griechischen Nationalgeschichte und eine ziemlich widersprüchliche Persönlichkeit dazu. Er war 18 Jahre alt, als er der Flotte von Graf Orlov beitrug, und er war bei allen Seeschlachten auf russischer Seite dabei. Nach dem Vertrag folgte er den anderen auf dem Weg zur Krim. Er wurde russischer Offizier, kämpfte schließlich im Russisch-Persischen Krieg von 1785 unter Prinz Potemkin und wurde zum Kapitän befördert. Wir werden ihn wenige Jahre später im zweiten Russisch-Türkischen Krieg treffen. Eine weitere herausragende Persönlichkeit im ersten Russisch-Türkischen Krieg war Kapitän Ioannis Varvakis von der Insel Psara, Mitte des 18. Jahrhundert geboren. Er war schon in den Seehandel involviert, durchkämmte mit seinen Schiffen die Mittelmeerrouten und setzte sich den Angriffen der Barbarischen Korsaren aus, bevor er 1770 ein erfolgreicher Freibeuter für die Russen unter dem Befehl von Graf Alexios Orlov wurde. Nach der Zerstörung der osmanischen Flotte durch die Russen in Cesme baute er einen großen Dreimaster mit 18 Kanonen und setzte seine freibeuterischen Aktivitäten fort. Varvakis hatte nicht viel Glück mit seinem neuen Schiff, weil die Russen Verträge mit den Osmanen unterzeichneten. Varvakis wurde deutlich, dass die Zeiten des Seehandels vorbei waren. Denn bei dem Versuch, von Livorno nach Konstantinopel zu reisen, wurde sein Schiff von den Osmanen überwältigt, er selbst entging knapp einer Gefangennahme und Bestrafung für seine Freibeutertätigkeit. Daraufhin zog es ihn nach Russland, wo er eine bessere Zukunft zu finden hoffte. Er ging nicht auf die Krim wie Katsonis, sondern begab sich über Moskau und das Kaspische Meer auf den Weg zum Schwarzen Meer und wurde auch ein Protegé von Potemkin. Von der Kaiserin erhielt er Fischerei-Privilegien für Astrakhan am Kaspischen Meer, wo er die meiste Zeit seines abenteuerlustigen Lebens als Unternehmer verbrachte. 1815 ließ er sich schließlich in Tangarog im Azov nieder und erlangte den Ruf, einer der reichsten grie-



Ioannis Varvakis (1747 – 1825), Kapitän,  
Freibeuter und Kaufmann

chischen Kaufleute seiner Zeit zu sein; ihm wird nachgesagt, einer der ersten Hersteller und Verreiber des russischen Kaviars gewesen zu sein<sup>4</sup>. Varvakis begründete eine Tradition von erfolgreichen griechischen Kaufleuten in Azov, die die nächsten 100 Jahre anhielt. In Griechenland wurde er als nationaler Wohltäter berühmt, seine Freibeuterei geriet in Vergessenheit.

Der zweite Russisch-Türkische Krieg (1787–92) konsolidierte die russische Souveränität im Schwarzen Meer. Verschiedene griechische Freibeuter trugen dazu bei. Der Mann jedoch, der sich über alle Maßen während dieser Zeit hervorgetan hat, war der dann russische Offizier Lambros Katsonis. Seine Männer waren zuerst aktiv als Freibeuter in Diensten von Katharina der Großen, dann als Kämpfer für die Befreiung von den Türken und außerdem als Piraten zu eigenem Nutzen. Lambros Katsonis ist

ein griechischer Nationalheld, ein

Seekrieger, der niemals mit Freibeutern in Verbindung gebracht wurde; Freibeuterei war lange ein Synonym für die Machenschaften der barbarischen Korsaren und gleichbedeutend mit dem Bösen und der Piraterie. Die griechische Festlandsküste und die Inseln haben lange unter den barbarischen muslimischen Korsaren gelitten, obwohl diese zu demselben Staat gehörten, dem Osmanischen Reich. Zur selben Zeit setzten ihnen auch die maltesischen christlichen Korsaren zu, die im Mittelmeerhandel eine Rolle spielten. Unnötig zu sagen, dass die Mainotes, die Sfakiots oder die unzähligen kleinen Piratenaktivitäten der Griechen in der griechischen Nationalgeschichte heruntergespielt werden. Freibeuterei des 18. Jahrhunderts in ihrer legitimen und reglementierten Form, wie sie David Starkey<sup>5</sup> so treffend für die nordeuropäischen Staaten, für England im besonderen, analysiert und beschrieben hat, ist in griechischer Geschichtsschreibung nicht bekannt. Aber hier zeigen sich natürlich die Ähnlichkeiten der komplexen mediterranen Piraterie und Freibeuterei mit den Verhältnissen in Nordeuropa.

Beim Ausbruch des zweiten Russisch-Türkischen Krieges bat Katsonis Potemkin um Erlaubnis, eine Freibeuter-Mission unter russischer Flagge zu organisieren. Reiche griechische Kaufleute aus Triest wollten diese Mission finanzieren, und osmanische Schiffe sollten angegriffen werden; aufgebrachte Prisen sollten in Triest verkauft werden und verspra-

chen ebenfalls Profit. Die ganze Expedition sollte auch im Geiste der griechischen Befreiungsbewegung stattfinden, die im österreichischen Hafen Triest eine große Rolle spielte. Dies ist eine Ära, in der erfolgreiche Handelsaktivitäten griechischer Kaufleute in Diaspora-Gemeinschaften Ost und West verband. Ein neues griechisches Bürgertum trat hervor, welches seine griechische Identität wiederentdeckte in einer Welle, die als griechische Aufklärung bezeichnet wurde und die mit der Bildung des griechischen Staates in den späten 1820er-Jahren beendet wurde.

Katsonis Flaggschiff wurde die Brigg Athena von Arktos, die, wie auch einige andere Schiffe, alle mit Kapital von griechischen Kaufleuten aus der Diaspora finanziert waren.<sup>6</sup> Sie alle waren als private Kriegsschiffe ausgestattet und bemannt. Die Vorbereitung fand in der Zeit von Januar bis März 1788 statt. Katsonis begann seine Aktivitäten im Frühling 1788. Innerhalb eines Monats hatte er eine Flotte von 10 bis 15 Schiffen aus türkischen Prisen im Ionischen Meer zusammen, eine kleine Anzahl von hydriotischen Schiffen kam hinzu. Mitte Juni befuhr Katsonis Flotte das Ägäische Meer und errang eine Serie von Siegen gegen die türkische Flotte vor der kleinasiatischen Küste, die ihm großes Ansehen unter den griechischen Inselbewohnern einbrachte. Ende 1788 kehrte er während der Winterzeit nach Triest zurück, wo er von russischen Agenten angeklagt wurde, nicht nur türkische Prisen, sondern auch französische und venezianische Schiffe genommen zu haben. Er unterließ es, seine Finanziere zu entschädigen und ging so einen Konflikt mit den griechischen Kaufleuten und Kapitänen ein, die ihn finanziert hatten<sup>7</sup>. Man forderte ihn zunächst auf, zum russischen Prisen-Gericht in Syrakus zu kommen, erlaubte ihm aber dann, nach Triest zu segeln. Dort kam er ins Gefängnis, und seine Finanziere brachten ihn vor das Handelsgericht von Triest. Katsonis wurde schließlich im März 1789 durch die Intervention des russischen General Zaborovskij befreit.

1789 kollaborierte er mit der venezianischen Flotte und befuhr im Juni wieder die Ägäis. Er baute seine Basis in Kea auf und kontrollierte von hier aus die Kykladen. Der Sultan und die osmanische Flotte griffen ihn natürlich von allen Fronten an, bei einer Attacke entkam er nur knapp. Klüger geworden, ging er im Winter 1789–90 nicht nach Triest zurück, sondern blieb auf den unter venezianischer Besetzung stehenden Ionischen Inseln, wo er seine Flotte reparierte und vorbereitete. Im Frühjahr war er wieder in seinem Ausgangslager in Kea und kämpfte in der Ägäis. Dieses Mal kannte die osmanische Flotte ihren Feind besser und zerstörte bis auf zwei alle seine Schiffe. Im Frühjahr 1791 kam es zu einer Übereinkunft mit Griechenlands grausamsten Kämpfern und den wichtigsten Piratenlagern in Maina. Im Sommer 1791 war er wieder für neue Expeditionen von Maina aus bereit, mit privaten Kriegsschiffen und bewaffneten Kaufmannsschiffen. Aber im August 1791 unterzeichnete Russland einen Vertrag mit dem Osmanischen Reich. Die russische Flotte zog sich aus den levantinischen Ländern und Lambros Gebieten zurück und er verblieb ohne Flagge und ohne Protektor. Mit Maina als Ausgangslager setzte er 1791 und 1792 seine Aktivitäten unter eigener Flagge fort und gab

<sup>4</sup> Gudas, A.: *Vioi paraliloi*, v. 3, Athen 1870, 155–192. (griechisch)

<sup>5</sup> Starkey, D.: *British Privateering Enterprise in the Eighteenth Century*, Exeter 1990. D. Starkey, E.S. van Eyck van Heslinga, J.A. Moor (edit.), *Pirates and Privateers. New Perspectives on the War on Trade in the eighteenth and nineteenth Centuries*, Exeter, 1997.

<sup>6</sup> Georgiou, Elias: *O thalassomaxos Lambros Katsonis*, Athen 1971.

<sup>7</sup> Katsiardi-Hering, Olga: »Mythos kai Istoría. O Lambros Katsonis, Oi chrimatodotes tou kai i politiki taktiki« in: *Rodonia*, v. I.p. 206–207 (griechisch)

eine öffentliche Erklärung ab, dass er ein griechischer Unabhängigkeitskämpfer wäre und nicht nur türkische Schiffe angreife, sondern alle Schiffe, auch die der griechischen Inselbewohner, um seine Aktionen finanzieren zu können. In den Archiven von Hydra fanden wir Hinweise auf vier hydriotische Schiffe, die von Katsonis als Preisen genommen wurden. Wenn er auch gute Absichten öffentlich bekundete, machten ihn seine Piratentaten unpopulär und eine besser organisierte griechische Revolution ließ noch weitere 30 Jahre auf sich warten, bis sie Realität wurde. Schließlich zerstörte die osmanische Kriegsmarine mit 27 Schiffen Katsonis Flotte in einer der Buchten von Mani, wo er sein Lager hatte. Lambros Katsonis überlebte, und nach langer und turbulenter Fahrt gelang es ihm, 1794 St. Petersburg mit seiner Familie zu erreichen. Er erschien bei Katharina und bat um Entlohnung für seine Dienste für Russland. Aber erst ihr Nachfolger, Paul der A'gab Katsonis 1799 seinen Rang zurück. Lambros zog sich auf die Krim zurück, zu seinen eigenen Leuten und starb 5 Jahre später, im Jahr 1804.

War Lambros Katsonis nun ein Freibeuter, ein Pirat oder ein Freiheitskämpfer? Wenn er ein Freibeuter war, welches Prisengericht sollte entscheiden, wem seine Beute gehörte? Unter welchen Statuten kämpfte er? Denjenigen Russlands? Aber das russische Prisengericht mit Sitz in Syrakus handelte nicht im Namen der griechischen Kaufleute in Triest, die nicht wussten, vor welches Gericht sie ihn stellen sollten, wenn sie ihn finden konnten. Und als er kein Freibeuter für Rußland mehr war, war er dann ein Pirat oder ein Kämpfer für die griechische Unabhängigkeit? Hier kommt sicher auch Eric Hobsbawms Auffassung von den Banditen an Land ins Spiel. Die Banditen waren die Keimzelle für die Revolution der Armen in manch einem Land am Mittelmeer. Vielleicht könnte man Landbanditen und Piraten vergleichen. Die Grenzen zwischen Legitimität und Unrechtmäßigkeit, zwischen Freibeutertum und Piratentum waren in den turbulenten Wassern des Mittelmeeres, auch noch am Ende des 18. Jahrhunderts, ziemlich fließend.

Es war das Zeitalter der Vernunft, das Zeitalter der sozialen und ökonomischen Revolutionen im Norden, die Zeit der Bildung von effizienten Handelsnetzwerken, welche die östlichen Mittelmeerlande mit Westeuropa verbanden. Die Integration des Osmanischen Reiches in die Weltökonomie, der alte Hass zwischen Muslimen und Christen, der das innere Meer noch immer trennte, löste ein Pathos aus, das Jahrhunderte dauern sollte. Es lieferte Rechtfertigungen für jegliche Aktionen. Lambros Katsonis war alles: Freibeuter, Pirat und Kämpfer für die griechische Unabhängigkeit. Wahrscheinlich verkörpert er den bekanntesten griechischen Freibeuter und Piraten des späten 18. Jahrhunderts. Die Seefahrer-Aktivitäten der Inseln haben ihre eigenen Legenden und Mythen über Freibeuter und Piraten hervorgebracht, während die griechische Nationalgeschichtsschreibung oft Helden geschaffen hat, besonders solche wie Lambros Katsonis, die am Krieg für die nationale Unabhängigkeit teilgenommen haben. In diesem wie in allen ähnlichen Fällen<sup>8</sup> ist

die Biographie der Hauptakteure von unangenehmen Details bereinigt.

<sup>8</sup> Die amerikanische Geschichte bietet gute Beispiele von Helden aus dem amerikanischen Wilden Westen.



### Teil III – Griechische Schifffahrtsaktivitäten während der Französischen Kriege

Der nächste Zeitabschnitt, den wir diskutieren werden, bezieht die Schifffahrtsaktivitäten der Griechen während der französischen Kriege ein, welche die Konsolidierung der Mittelmeerrouten für die Griechen brachten. Die der französischen Revolution folgenden Kriege von den 1790er- bis zu den 1810er-Jahren vertrieben die Flotten von Venedig, von Malta und die der Franzosen ein für alle Mal aus den Gewässern der östlichen Mittelmeerlande. Die Neutralität der osmanischen Flagge bis zur Eroberung Ägyptens brachten die Entwicklung der griechischen Inselflotten voran. Sie waren in den Handel der Levantländer involviert, von Nord nach Süd, von Odessa nach Alexandria, von Ost nach West, von Smyrna nach Cadix.

Tatsächlich gab es in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts einen außergewöhnlichen Anstieg von Handelsaktivitäten griechischer Kaufleute auf den Landrouten des Balkans, von wo aus sich Verbindungen nach Russland, Österreich und zur italienischen Halbinsel entwickelten. Im Wirtschaftsraum der Adria waren die Ionischen Inseln und die Hafenstädte des westlichen griechischen Festlandes die erste Plattform nach Westen. Nach den 1790er-Jahren und in den ersten Jahrzehnten des 19. Jh. fand der große Sprung nach vorn statt. Innerhalb von weniger als 30 Jahren verdoppelte sich die griechische Flotte: aus 400 Schiffen 1786 wurden mehr als 800 Schiffe 1813.

Die Geschichte der griechischen Flotte während der französischen Kriege von 1790 bis 1815 wurde vom Getreide bestimmt. Die Griechen

Brigg »Athena von Arktos«, Flaggschiff des Freibeuters Lambros Katsonis (1752 – 1804)



Andreas Miaoulis (1769 – 1835), Handelskapitän und Admiral. Gemälde von P. van Hess.

120 Segelschiffen, hauptsächlich Briggs, neben einer vergleichbaren Anzahl von kleineren Schiffen. Dies ist eine erstaunliche Flotte, wenn man bedenkt, dass in den Inselhafen nur einige wenige Dutzend Schiffe pasten.

Die Archive der Gemeinde von Hydra sind voll von Informationen über die schwierigen Beziehungen zwischen hydriotischen Schiffen unter verschiedenen Flaggen. Sie alle kämpften ums Überleben in den turbulenten Gewässern des Mittelmeeres. Regelmäßige Seerouten hydriotischer Schiffe, beladen mit Getreide und anderen Frachten wie Öl, Baumwolle, Trauben oder Seife, sind dokumentiert in Richtung Schwarzes Meer, nach Konstantinopel, Alexandria, zu Häfen der italienischen Halbinsel und den nahen Inseln, Triest, Venedig, Neapel, Livorno, Genua, Sizilien, Korsika, zu den Barbaresken Staaten besonders nach Tunis<sup>10</sup>, nach Malta, zu den französischen Häfen von Marseilles und Toulon, nach Mallorca und Menorca und den Hafenstädten der Iberischen Halbinsel Tarragona, Barcelona, Valencia, Carthage, Almerie, Malaga, Gibraltar, Argazile, Cadiz und Lissabon<sup>11</sup>. Ihre wichtigen Seehandelsaktivitäten forderten natürlich ihren Tribut. 52 Angriffe auf hydriotische und spetsiotische Schiffe fanden von 1793 bis 1807 statt. Die Hälfte der Attacken gingen von den Barbaresken Korsaren und griechischen Pira-

brachten, besser schmuggelten durch die britischen Flottenlinien Getreide von den expandierenden Märkten des schwarzen Meeres zu den Franzosen, entlang der Küstenlinie von Venedig nach Cadiz, und durchbrachen damit die Kontinental Sperre<sup>9</sup>. Während dieser Zeit werden wir die Griechen nicht als Freibeuter und Piraten betrachten, sondern hauptsächlich als Händler, die von anderen Korsaren und Piraten angegriffen werden.

Unsere Daten stammen aus den wertvollen Archiven der Gemeinden auf der Insel Hydra. Sie sind einzigartig, was ihren Umfang und ihren guten Zustand anbelangt. In dieser Zeit erlebten von allen griechischen Inseln diejenigen in der südwestlichen Ägäis, besonders Hydra, einen spektakulären Anstieg der pan-mittelmeerischen Aktivitäten. Die Nachbarinsel Spetses folgte dieser Entwicklung. Hydra jedoch allein hielt eine Flotte von ungefähr 100 bis

ten aus, namentlich von den Einwohnern Mainas und anderen, unter ihnen der uns inzwischen bekannte Lambros Katsonis. Von 1798 bis 1803 eskalierten die Angriffe der Barbaresken Korsaren; dies war ein Resultat des plötzlichen Versiegens der Maghreb-Ressourcen, was wiederum zurückzuführen war auf das Ende der lange aufgebauten Handelsbeziehungen mit Frankreich und den Angriff der neuerdings in Erscheinung tretenden amerikanischen Marine. Diese unternahm ihren ersten imperialistischen Versuche im Mittelmeer von 1801 bis 1815. Daniel Panzac bestätigt in seinem letzten Buch die Angriffe der Barbaresken Korsaren auf griechische Schiffe; die griechisch hydriotischen Archive sind so durch die Archive der anderen Seite, der französischen und maghrebischen abgesichert. Laut dieser Belege haben allein die Algerier 211 Schiffe aller Nationalitäten überfallen; die größte Prise von allen war ein griechisches Schiff, das einen Ertrag von 339.880 Francs brachte<sup>12</sup>.

Überdies machte die Zerstörung des Johanniterordens auf Malta durch Napoleon 1798 den Weg frei für die traditionelle Berufung der Barbaresken Staaten, nämlich die Plünderi<sup>13</sup>. Den Amerikanern gelang es, neben den Russen (wahrscheinlich auch Griechen), Franzosen und Briten, hydriotische Schiffe im Mittelmeer anzugreifen. Die Angriffsorte auf der Landkarte sind Indikatoren für die geographische Reichweite der griechischen Aktivitäten: 31 der Fälle waren Angriffe in der gut bekannten Gegend um den südlichen Peloponnes, auf dem Weg nach Westen. 14 Fälle sind in westlichen Mittelmeer bis zur spanischen Küste verzeichnet. Während der osmanischen Herrschaft war die Insel Hydra wie der Rest der Ägäischen Inseln unter der Rechtsprechung von Kapudan pasha. Wegen ihrer Kaufmannsflotten und den erfahrenen Seeleuten an Bord der regulären osmanischen Flotte genossen die Inseln eine gewisse Unabhängigkeit und Protektion von den Osmanen. Es war Kapudan pasha, der die Hydrioten vor den Übergriffen der barbaresken Korsaren zu schützen suchte, indem er die Autoritäten in Tunis, Algerien und Tripolis warnte, hydriotische Schiffe auf dem Weg zu europäischen Häfen nicht zu stören<sup>14</sup>. Diese Handelstransaktionen stellten sich kompliziert dar, wie der Fall dreier hydriotischer Schiffe unter osmanischer Flagge zeigte. Sie brachten Getreide von Spanien und wurden in Tunis und Tripoli von den Amerikanern, die gerade dort waren, gekapert. Zu der Zeit befanden sich Tunis und Tripoli in einer ziemlich turbulenten Situation<sup>15</sup>. Die Amerikaner erklärten jedes Schiff unter osmanischer Flagge zum Feind. Die Hydrioten unter griechisch-osmanischer Flagge fürchteten, von den Amerikanern gefangen genommen zu werden, zumal ein Gerücht kursierte, dass ein amerikanisches Schiff ein kleines levantinisches Schiff<sup>16</sup> versenkt hatte.

Hier wird klar, dass es im Mittelmeerhandel zu der Zeit keine klaren interregionalen Regeln gegeben hat. So etwa auch, als ein tunesisches

<sup>9</sup> Kremmydas, V.: *Elliniki naftilia 1776–1835*, v. I. Athen 1985. (griechisch)

<sup>10</sup> Chatzioannou, Maria Christina: »Tunis as a pole of commercial attraction for Greek merchants in the Mediterranean world during the 18<sup>th</sup> and 19<sup>th</sup> centuries«, in: *Les communautes mediterraneenes en Tunisie* (proceedings in print).

<sup>11</sup> *Archeion Koinotitos Hydras*, Bd.6 (1818–1821), Pireaus 1925, S.45 (griechisch)

<sup>12</sup> Panzac, Daniel: *Les Corsaires Barbaresques. La fin d'une epee*, 1800–1820, CNRS editions, 1999, S.93

<sup>13</sup> *Ibid.*, S. 63–76

<sup>14</sup> *Archion Kinotitos Hydras 1778–1832*, Bd.2 (1803–1806), Pireus 1921, S. 141–142 (griechisch)

<sup>15</sup> Die Jahre der amerikanischen Flottenaufstellung ab 1794 waren begleitet von dem ständigen Streben, eine Mittelmeerroute in Beschlag zu nehmen. Field, J.A., jr.: *America and the Mediterranean World 1776–1882*, Princeton University press, 1969, S. 42–58

<sup>16</sup> vgl. Brief aus Hydra, 16. Sept. 1804, *Archion Kinotitos Hydras 1778–1832*, Bd. 2 (1803–1806, Pireua 1921, S. 176. (griechisch)

Schiff an den Felsen der Insel Hydra nach einem Sturm strandete und der Kapitän, um sein Schiff zu reparieren, von einem hydriotischen Offizier einen Kredit erhielt. Der Offizier wiederum akzeptierte Wechsel, die in Smyrna<sup>17</sup> beglichen werden mussten.

Durch die Handelsaktivitäten während der Napoleonischen Kriege erlangten die Griechen große Erfahrung im Kampf. Die Grenzen zwischen Handel und Kaperei wurden oftmals überschritten. Vielleicht ist der Fall des Handelskapitäns Andreas Miaoulis ganz aufschlussreich. Andreas Miaoulis wurde 1769 in Hydra geboren und begann sehr jung, auf Segelschiffen zu arbeiten. In seiner Biographie, die sein Sohn herausgegeben hat, wird berichtet, dass er in seiner Jugend nach Smyrna gereist ist, um ein eigenes Schiffsunternehmen zu gründen, unabhängig von seiner Familie<sup>18</sup>. Er erwarb dort ein Segelschiff, welches er selbst betrieb, und war erfolgreich im Transportgeschäft zwischen dem östlichen und dem westlichen Mittelmeer. Es wird ebenfalls berichtet, dass zu diesem frühen Zeitpunkt (in den 1780er-Jahren) sein Schiff von Malteser Korsaren vor dem südlichen Peloponnes gekapert wurde und er knapp entkam. Dementsprechend muss er sein Geschäft ziemlich schnell entwickelt und ausgedehnt haben, weil er - wie berichtet wird - in Genua ein großes Schiff (das 9.000 koilos befördern konnte) teilweise auf Kredit erwerben konnte. Nun folgte Miaoulis den Routen der hydriotischen Schiffe, die während der ganzen Napoleonischen Kriege die Kontinentalsperre durchbrachen und von Italien Getreidefrachten zur Iberischen Halbinsel transportierten. Getreidehandel brachte Miaoulis bis nach Cadiz, und er scheint seine eigenen Netzwerke und Kontakte zu den Häfen im westlichen Mittelmeer aufgebaut zu haben. Neben Genua hatte er Kontakte zu Malta, wo er mit dem Malteser Kaufmann Thomas Wilson zusammengearbeitet haben soll. Aber was die Geschichte besonders interessant werden lässt, ist die enge Zusammenarbeit des hydriotischen Kapitäns mit der griechischen Gemeinschaft der Segelschiffbesitzer und Kaufleute, die in Port Mahon auf Menorca etabliert waren. Diese müssen wahrscheinlich eine Art Handelsnetzwerk eingerichtet haben, welches Seehandel, Freibeuterei und Piraterie im westlichen Mittelmeer ermöglichte und sich ins östliche Mittelmeer ausdehnte. Berichten zufolge hat Miaoulis bereits 1789 mit einem gewissen Hadji Manolis zusammengearbeitet, der als »Kaufmannskorsar« von Port Mahon<sup>19</sup> beschrieben wurde. All jene griechischen Seeleute, die Christen, aber osmanische Untertanen waren, brachten den Handel vom östlichen zum westlichen Mittelmeer, nutzten wenigstens 10 Flaggen zu ihrem Vorteil, hatten wenigstens eine doppelte Bürgerschaft mit gültigen

Papieren ( Miaoulis war russischer und osmanischer Untertan), bekämpften Korsaren und Piraten, schmuggelten Getreidefrachten zu den Franzosen, indem sie der Britischen Marine entkamen. Sie waren erfolgreiche Protagonisten einer Ära mit undefinierten Grenzen auf allen Ebenen. Und natürlich erwarben alle diese griechischen Kaufleute und Kapitäne erstaunliche Erfahrungen im Kampf und eine Fähigkeit, physisch und ökonomisch auf See neben den Großmächten Frankreich und England zu überleben.

<sup>17</sup> vgl. Brief aus Smyrna, März 1814, Ibid., Bd. 5 (1813–1817), Pireus 1924, S. 97–98. (griechisch)

<sup>18</sup> Dieser biographische Hinweis ist für den britischen Historiker Th. Gordon, *A History of the Greek Revolution*, Edinburgh, London, 1832. Es ist natürlich sicher, dass viele Aspekte seines Geschäftes nicht vermittelt wurden, um sein Ansehen nicht zu gefährden. Vgl. Aglaia-Nelli Kasdagli, »Andreas Miaoulis biografooumenos apo ton gio tou. Selides apo to archeio tou Tomas Gordon«, *Mnemon*, 17 (1995), 163–174 (griechisch)

<sup>19</sup> Ibid. und I. Chassiotis, »Oi Alexiani tis Minorkas. Simvoli stin Istorია ton ellinikon apodimion kata ton 18 eona«, in: *Rodonia*, Bad. II, 649–660. (griechisch)



## Teil IV- Der Griechische Unabhängigkeitskrieg

Der letzte Zeitabschnitt, der zur Diskussion steht, betrifft die Dekade der 1820er-Jahre, die Jahre des griechischen Unabhängigkeitskrieges. Dies ist die Hochzeit griechischen Freibeutertums und piratischer Aktivität, auch die Zeit, in der die griechische Marine auftaucht, der griechische Staat gegründet wird und ein regelgebender Rahmen alle illegale Kaperei auf griechischen Meeren beendete. Die Unternehmungen griechischer Reedereien und jene der mächtiger werdenden Marinen der westeuropäischen Länder waren letztlich alle verbunden mit dem allmählichen Zerfall des osmanischen Reiches, mit einer neuen Ära von Nationalstaaten und mit der Einrichtung der Staatsmarinen als Polizei der Weltmeere.

Der griechische Unabhängigkeitskrieg begann 1821 und endete offiziell 1828. Während der ersten drei Kriegsjahre spielten griechische Kaufmannsschiffe eine primäre Rolle, besonders die Flotten der drei Inseln Hydra, Spetses und Psara. Diese drei Inseln mit einer gemeinsamen Flotte von 250 Schiffen, ein Drittel der griechischen Flotte, bildeten einen homogenen und soliden Schiffsverband. Sie waren die erfahrensten im Langstreckenhandel und im großen Gefecht. Mit der Unabhängigkeitserklärung wurden die Kaufmannsschiffe – größtenteils Briggs mit ungefähr 250 Tonnen – in Kriegsschiffe mit durchschnittlich 15 Kanonen umgewandelt. Sie wurden geteilt in zwei Flottengeschwader mit je ungefähr 60 Schiffen unter dem Befehl von zwei Handelskapitänen von Hydra, die zu Admirälen ernannt wurden und schließlich griechische Nationalhelden wurden. Jacob Tombazis und Andreas Miaoulis wurden die führenden Köp-

Die Ermordung des ersten griechischen Premierministers Ioannis Kapodistrias 1831, Gemälde aus dem Benaki-Museum, Athen.



Konstantinos Mavromichalis (1797 – 1831), ausgezeichnet wegen seiner Tapferkeit im griechischen Unabhängigkeitskrieg. Während des Kapodistrias-Regimes wurde er wegen piratischer Aktivitäten verurteilt. Er ermordete Kapodistrias 1831. Gemälde des nationalhistorischen Museums, Athen.

fe der neuen griechischen revolutionären Marine. Sie stammten beide aus Familien, die zu den 20 größten auf Hydra gehörten und hatten eine wenigstens 30-jährige Erfahrung auf See<sup>20</sup>. Man schätzt, dass 1/5 der Vorkriegssegelschiffe nach dem griechischen Unabhängigkeitskrieg als Kaufmannschiffe weiterfuhren.

Die jahrhundertealte maritime Tradition der Inseln versiegte, als die Bevölkerung zu den großen ökonomischen Zentren auswanderte und daraus folgend ihre traditionellen Berufe konsequent vernachlässigte<sup>21</sup>.

Kurz nach der Unabhängigkeitserklärung wurde ein Ministerium für Marineangelegenheiten eingerichtet und ein Seegerichtshof wurde zum Prisengericht. Neben der Entstehung einer aufständischen Marine, gewährte der revolutionäre Staat Kaperbriefe, die privaten Kaufmännern erlaubten, wie Freibeuter zu agieren und so wie eine zweite Armee gegen den

Feind zu kämpfen. Auf diese Weise

wurden viele Kaufmannschiffe von den Inseln in den Krieg einbezogen. Abgesehen von den als Kaperer angestellten, gab es kaum kleine Segelschiffe, die intensiv und unablässig Piraterie betrieben.

Im Vertrag von London am 6. Juli 1827 beschlossen die drei Großmächte Britannien, Frankreich und Russland zu intervenieren und stimmten öffentlich zu, die Autonomie für Griechenland zu sichern. Der Befehl über beide Streitkräfte, zu Land und zu Wasser, ging in britische Hände über. Sir Richard Church wurde Oberbefehlshaber der Armeen. Cochrane, der letzte Anführer der revolutionären Marine in Südamerika wurde zum Admiral erklärt<sup>22</sup>. Als erster Präsident der griechischen Republik wurde ein Grieche ernannt; auf Korfu geboren, ein Offizier in der russischen Armee und ein erfahrener Diplomat, Graf Ioannis Kapodistrias (Capo d'Istria). Die Türkische Flotte wurde in der Schlacht von Navarino durch die Verbundkräfte Britannien, Frankreich und Russland geschlagen. Kapodistrias hatte nun die Aufgabe, mit der Hilfe der drei Schutzmächte eine gesetzliche, politische und ökonomische Infrastruktur für den neuen griechischen Staat einzurichten. Aber noch wichtiger und schwieriger: Kapodistrias musste den griechischen Bürgern einen institutionellen und legislativen Rahmen auferlegen.

Eine der ersten legislativen Verfügungen, die verkündet wurden, betraf die Kaperei und die Friedensschaffung auf See. Die britische und die französische Marine halfen, Horden von halbpiratistischen Schiffen, die unter griechischer Flagge operierten, auszulöschen. Diese versteckten sich auf griechisch bewohnten Inseln, die noch unter osmanischer Rechtsprechung standen<sup>23</sup>. Kapodistrias wurde selbst das Oberhaupt des erheblich angezweifelten Seegerichtshofes oder Prisengerichtes, welches vollständig umgestaltet wurde. Innerhalb eines Jahres von 1828 bis 1829 wurden 145 Fälle verhandelt und verurteilt<sup>24</sup>. Alle diese Fälle, einige von den ersten offiziellen Dokumenten des griechischen Staates befinden sich in den Allgemeinen Staatsarchiven und halten eine Fülle von Informationen bereit. 57 der Fälle befassten sich mit dem Embargobbruch des griechischen Festlandes zur Belieferung der Osmanen.

In unserem Zusammenhang gibt es die höchst interessanten Fälle griechischer Privatsoldaten, die vom griechischen revolutionären Staat beauftragt waren, gegen andere griechische Schiffe unter z.B. ionischer, österreichischer, russischer, osmanischer Flagge das Embargo des griechischen Festlandes zu brechen, um die osmanische Marine zu beliefern. Von 57 Fällen wurden 16 abgewiesen. Weitere acht behandelten Prisen von neutralen Schiffen mit Getreidefrachten unter österreichischer, sizilianischer, toskanischer oder schwedischer Flagge. Es gab 30 Fälle von Piraterie; Piratenschiffe, von Kapitän Miaoulis im Norden der Ägäis gekapert. Der Rest der Fälle betraf die Kosten und Schäden, die hauptsächlich gegen fremde Personen verursacht worden waren, die Vergeltung für die Übergriffe griechischer Freibeuter oder Piraten suchten. Gerechtigkeit hielt Einzug, und mit den Verbundkräften von Kapodistrias, der zivilen Seite, und der griechischen, französischen und russischen Marine von der militärischen Seite wurde die Piraterie bis 1830 von den griechischen Gewässern verbannt.

Aber diese unkonventionelle Vergangenheit Griechenlands war nicht beendet, bevor nicht besonders wichtiges Blut vergossen wurde. Die Einwohner von Maina holten zum letzten Schlag aus, bevor sie sich für immer zurückzogen. Während des Unabhängigkeitskrieges spielten sie eine herausragende Rolle auf dem Peloponnes. Die mächtigsten Familien errangen höchste politische Machtbefugnisse im neu etablierten Staat. Unter diesen Familien traten besonders die Mavromichalis hervor. Sie waren der Typ Familienclan, bei dem Blutsverwandtschaft primäre Bedeutung hatte. Lokaler Einfluss wurde ermöglicht durch ein System gegenseitiger Solidarität, die auf einer Vielzahl von ökonomischen und sozialen Gegenleistungen basierte. Seit Petros Mavromichalis 1816 den Titel Bey von Mani erhalten hatte, beanspruchte die Familie lokale Im- und Exportsteuern in ihrer Region und genoss so spezielle Privilegien, die ihr Reichtum und Ansehen unter der Herrschaft der Osmanen einbrachten<sup>25</sup>. Die griechische Revolution, bei der sie tapfer mitmachten, brachte auf der einen Seite die lang ersehnte Unabhängigkeit von den

<sup>20</sup> H Ellhnikh Epanastash kai h Idrysh tou Ellhnikou kratous (1821–1832). Istoría tou Ellhnikou Ethnous, Bd. 12, Athen, Ekdotiki Athinwn, 1975, S. 241–249, 365–370, 429–430.

<sup>21</sup> Chatzioannou, Maria Christina, Oi emporokapetanioi meta ton epanastasi. Merikes paratirisis, in: H epanastasi tu 1821. Meletes sti mnimi tis Despinas Themeli- Katifore, Athn, Mnimon, 1994, 157–160 (griechisch)

<sup>22</sup> Anderson, R.C.: Naval Wars in the Levant, 1559–1853. Liverpool, 1952. S. 150

<sup>23</sup> Ibid., S. 536.

<sup>24</sup> Themeli-Katifori, Despina: H diwksis ths peirateiaskai to thalassio Dikasthron kata thn prwthn Kapodistriaskhn periodon, 1828–29, Meros B', Athen, 1973.

<sup>25</sup> Lukos, Chr.: I ensomatosi mias paradosiakis arhontikis oikogenias sto elliniko kratos: I ripeptosi ton Mavröomihaleon, Ta Istorika, 2 (1984), 283–296. (griechisch)

Türken, auf der anderen Seite den Verlust der persönlichen Einkommen der Familie, sowohl über die Steuern als auch über piratische Aktivitäten.

Dennoch behielt die Familie Mavromichalis eine kleine Flotte, die Piraterie unter dem Deckmantel der befugten griechischen Freibeuter weiter fortsetzten. Angehörige fremder Staaten brachten die Fälle vor das griechische Seegericht. Es scheint, dass die Leute von Maina ihrer jahrhundertelangen Reputation gemäß weiter lebten. So ist in Dokumenten des Seegerichtshofes vom Januar 1827 zu lesen: »... Die Piraten von Mani, die Männer von Mavromichali Bey griffen ein Schiff an, nahmen Ladung und Schiff in Besitz, und sie brachten die Mannschaft um und warfen sie ins Meer.«<sup>26</sup>

Ein sehr bekannter Prozess beschäftigt sich mit dem Überfall auf das Sardinische Schiff Constanza, das im August 1827 für eine Reise von Kreta nach Triest gechartert worden war und das eine sehr wertvolle Ladung von Öl und Seife an Bord hatte. Anfang September 1827 beim Anlaufen von Zante, wurde sie von der Hera, aus dem Besitz der Familie Mavromichlis<sup>27</sup>, gekapert und nach Mani gebracht, wo sie von Ioannis, Elias und Constantinos Mavromichalis entladen wurde. Die Fracht wurde teilweise sofort von den Einheimischen in Beschlag genommen, ein wesentlicher Teil jedoch wurde von der Familie Mavromichalis sichergestellt. Der Besitzer der Fracht war zufällig der französische Konsul auf Kreta, der Kaufmann Louis Godebout, der die Mavromichalis beim Seegerichtshof anklagte. Neben diesem bedeutenden Fall gab es eine Anzahl von anderen Gerichtsverfahren in Sachen Piraterie gegen die Familie.

Auf Kapodistrias wurde Druck ausgeübt, Forderungen zu vertuschen, aber die Fälle, die von auswärtigen Personen vor Gericht gebracht wurden, waren zu wichtig, als dass man sie nicht beachten konnte. Das Gericht sprach die Familie Mavromichalis schuldig bezüglich mehrerer Vergehen und verurteilte sie, Tausende zu zahlen für Kosten und Schäden. Offenbar stand die Frage des persönlichen Ansehens für jene stolze mainotische Familie auf dem Spiel, die heftig gekämpft hatte für die Befreiung Griechenlands und die sich selbst für die Herrscherin im eigenen Land hielt. Rache war die Antwort. So wurde der erste Gouverneur von Griechenland auf dem Weg zum Sonntagsgottesdienst von Constantine und George Mavromichalis vor der Kirche von St. Spyridon im September 1831 meuchlings ermordet, erstochen und erschossen. Obgleich dies eine pure Folge von Familienblutrache zu sein scheint, war die Ermordung nicht nur eine Frage persönlicher Zwietracht, tief verwurzelt in den traditionellen sozialen Strukturen, sondern sie war auch das Ergebnis tiefer Konflikte während jener höchst turbulenten Zeit der Staatsgründung. Dies ist die dramatische Reaktion der alten gesellschaftlichen Formationen auf die neue Ära, ein Resultat der neuen ökonomischen und sozialen Bedingungen, die das »Zeitalter der Revolution«<sup>28</sup> mit sich

brachte. Alle piratischen und freibeuterischen Handlungen gehörten zu einem alten Muster von ökonomischen Aktivitäten, die nicht weiter existieren konnten in der Realität des modernen Europa.

<sup>26</sup> Themeli-Katifori, Despina *ibid.* S. 261

<sup>27</sup> *Ibid.*, S. 249–255

<sup>28</sup> Kremmydas, V.: H dolofonia tou kiverniti Ioannis Kapodistrias«, O Eranistis, 14 (1977), 217–281. (griechisch)