

# Diplomarbeit

Titel der Diplomarbeit

„Seeräuberalltag in der Karibik –  
Über das Leben in frühneuzeitlichen  
Freibeuterkommunen“

Verfasser

Florian Hartl

angestrebter akademischer Grad

Magister der Philosophie (Mag. phil.)

Wien, im April 2008

Matrikelnummer:

0000816

Studienkennzahlen lt. Studienblatt:

A 190 313 344

Diplomarbeit laut Studiengebiet:

Geschichte

Betreuer:

Ao. Univ.-Prof. Mag. Dr. Friedrich Edelmayer, MAS

**Inhaltsverzeichnis**

<b>Einleitung</b> .....	<b>4</b>
<b>Quellenlage</b> .....	<b>5</b>
<b>Begriffsdefinitionen</b> .....	<b>6</b>
<b>1. Geschichtlicher Abriss – von Sir John Hawkins bis Captain Woodes Rogers.</b>	<b>8</b>
<b>2. Die Karibik als Lebensraum</b> .....	<b>11</b>
<b>2.1. Geographische Umstände</b> .....	<b>12</b>
<b>2.1.1. Klima</b> .....	<b>14</b>
<b>2.1.2. Flora</b> .....	<b>15</b>
<b>2.1.3. Fauna</b> .....	<b>16</b>
<b>2.2. Soziale Gegebenheiten</b> .....	<b>17</b>
<b>2.2.1. Indigene Bevölkerung</b> .....	<b>17</b>
<b>2.2.2. Europäische Siedlungen</b> .....	<b>19</b>
<b>3. Piratenkolonien entstehen</b> .....	<b>21</b>
<b>3.1. Niederlassungen</b> .....	<b>21</b>
<b>3.1.1. Tortuga</b> .....	<b>21</b>
<b>3.1.2. Port Royal</b> .....	<b>22</b>
<b>3.1.3. New Providence</b> .....	<b>24</b>
<b>3.1.4. Bucht von Campeche</b> .....	<b>26</b>
<b>3.2. Herkunft und kulturelle Hintergründe</b> .....	<b>27</b>
<b>3.2.1. Zur Entstehung der Küstenbruderschaft</b> .....	<b>27</b>
<b>3.2.2. Frankreichs Hugenotten</b> .....	<b>28</b>
<b>3.2.3. Englische Abenteurer</b> .....	<b>29</b>
<b>3.2.4. Andere Gründe für die Piraterie</b> .....	<b>30</b>
<b>3.2.5. Wer fuhr zur See?</b> .....	<b>30</b>
<b>3.2.6. Kontakt mit den Indios</b> .....	<b>31</b>
<b>4. Regeln und Verhaltenscodizes</b> .....	<b>32</b>
<b>4.1. Pioniere der Unfallversicherung</b> .....	<b>36</b>
<b>4.2. Regeln auf dem Schiff</b> .....	<b>37</b>
<b>Exkurs: <i>Pieces of Eight</i> - Währung der Piraten</b> .....	<b>38</b>
<b>5. Der Piratenkapitän – Autoritätsperson oder Marionette?</b> .....	<b>40</b>

<b>6. Ess- und Trinkgewohnheiten – der Speiseplan .....</b>	<b>43</b>
<b>6.1. Feste Nahrung .....</b>	<b>44</b>
<b>6.2. Flüssige Nahrung.....</b>	<b>48</b>
<b>6.3. Nahrungsmangel .....</b>	<b>49</b>
<b>Exkurs: Alkoholismus bei Piraten.....</b>	<b>52</b>
<b>7. What shall we do with the drunken sailor? – Musik der Piraten.....</b>	<b>55</b>
<b>8. Glücksspiel.....</b>	<b>58</b>
<b>9. Von gläubigen Christen und Teufelsanbetern.....</b>	<b>59</b>
<b>9.1. Religiöse Hintergründe.....</b>	<b>60</b>
<b>9.2. Aberglauben .....</b>	<b>62</b>
<b>9.2.1. Blackbeard – die Reinkarnation des Bösen .....</b>	<b>62</b>
<b>9.2.2. Von guten und schlechten Omen .....</b>	<b>63</b>
<b>9.3. Die letzten Stunden eines Piraten .....</b>	<b>65</b>
<b>10. Krankheiten und Medizin .....</b>	<b>66</b>
<b>10.1. Hygiene.....</b>	<b>66</b>
<b>10.2. Der Schiffsarzt.....</b>	<b>67</b>
<b>10.3. Krankheiten.....</b>	<b>68</b>
<b>10.3.1. Skorbut – „the biggest killer at sea“.....</b>	<b>68</b>
<b>10.3.2. Pocken .....</b>	<b>69</b>
<b>10.3.3. Malaria.....</b>	<b>70</b>
<b>10.3.4. Syphilis .....</b>	<b>72</b>
<b>10.3.5. Körperliche Überanstrengung .....</b>	<b>73</b>
<b>10.4. Behandlung von Verletzungen.....</b>	<b>74</b>
<b>10.5. Amputationen .....</b>	<b>76</b>
<b>10.6. Die beliebteste Heilungsmethode – der Aderlass .....</b>	<b>77</b>
<b>11. Piraten und Frauen .....</b>	<b>79</b>
<b>11.1. Ehe und andere Formen von Beziehung.....</b>	<b>79</b>
<b>11.2. Prostitution .....</b>	<b>83</b>
<b>12. Seemannssprache .....</b>	<b>84</b>
<b>13. Kleidung und allgemeine Erscheinung .....</b>	<b>87</b>
<b>14. Der Pirat als Krieger.....</b>	<b>91</b>
<b>14.1. Die Meisterschützen von Hispaniola .....</b>	<b>91</b>

<b>14.2. Die Kampfausrüstung eines Piraten.....</b>	<b>92</b>
<b>14.3. Das Aufbringen einer Prise - die Seeschlacht.....</b>	<b>95</b>
<b>14.4. Die Schlacht an Land .....</b>	<b>98</b>
<b>14.5. Folter und andere Grausamkeiten .....</b>	<b>99</b>
<b>Schlusswort .....</b>	<b>102</b>
<b>Appendix I: Schiffsgesetze von Captain Bartholomew Roberts .....</b>	<b>104</b>
<b>Appendix II: Traditionelles shanty „Homeward Bound“ .....</b>	<b>106</b>
<b>Literaturverzeichnis: .....</b>	<b>107</b>
<b>Zusammenfassung der Diplomarbeit .....</b>	<b>115</b>
<b>Lebenslauf.....</b>	<b>116</b>

### **Einleitung**

Die vorliegende Arbeit soll einen ersten Einblick in das alltägliche Leben von westindischen Piraten bieten. Zeitlich gesehen konzentriere ich mich auf das 17. und frühe 18. Jahrhundert, da die karibische Piraterie in dieser Zeit ihren Höhepunkt erlebte und die verschiedensten Formen entwickelte. Ob ihm Dienste einer europäischen Großmacht operierend oder auf eigene Faust in den Gewässern der karibischen See ihr Unwesen treibend, die meisten der Piraten waren Abtrünnige und gesellschaftlich Verstoßene, deren Lebensstile sich nur geringfügig voneinander unterschieden. Sie alle teilten jedoch den gleichen Lebensraum, die karibische Inselwelt. Diese „Neue Welt“, die zur Zeit der Piraten noch nicht zur Gänze erforscht war und deren Natur einem irdischen Paradies glich, bot nicht nur eine Vielzahl von Pflanzen und Tieren, die den Seeräubern als Lebensgrundlage dienten, sondern sie barg auch tödliche Gefahren, wie Wirbelstürme, feindliche Eingeborene und vor allem spanische Kriegsschiffe, die versuchten, die Schatzflotte, schwer beladen mit Edelmetallen aus Süd- und Mittelamerika, vor eben jenen Seeräubern zu beschützen.

Ein Grund, wieso ich mich für dieses Thema entschieden habe, ist, dass so gut wie kein Werk über Piraterie existiert, welches sich ausschließlich alltagsgeschichtlichen Themen widmet. Deswegen werde ich so weit wie möglich auf Ereignisgeschichte verzichten und lediglich zur Veranschaulichung von diversen Aspekten auf bestimmte Geschehnisse eingehen. Ein weiteres Ziel ist die Darstellung des Lebens des einfachen Piraten. In der Fachliteratur wird hauptsächlich von den großen und für die Geschichte relevanten Freibeuterkapitänen berichtet, und so gut wie gar nichts über die Mannschaft, die in der Piratengesellschaft einen mindestens genauso hohen Stellenwert besaß. Im Laufe der 14 Großkapitel soll der Leser einen Überblick über das tägliche Leben eines karibischen Freibeuters in der frühen Neuzeit erhalten. Es werden diverse Seiten des Piratendaseins beleuchtet, die einerseits ein durchaus positives und romantisches, andererseits ein sehr ernüchterndes und schockierendes Bild des Seeräubers liefern.

Folgende Fragestellungen liegen meiner Arbeit zu Grunde: Wie lebten die karibischen Piraten der frühen Neuzeit? Würden sie dem romantischen Image, das sie bis heute prägt, gerecht werden, oder sah die Wirklichkeit ganz anders aus?

### Quellenlage

Was Primärquellen betrifft, so werde ich in meiner Arbeit hauptsächlich auf englische Literatur bzw. die deutschen Übersetzungen von französischen Werken stützen. Es gibt sicher noch jede Menge Quellen auf Spanisch, Portugiesisch oder Holländisch, die für mich jedoch wegen meiner Unkenntnis dieser Sprachen leider verborgen bleiben werden.

Eine sehr wichtige Quelle wird die englische Übersetzung des Reiseberichts des aus Frankreich stammenden Wundarztes Alexander Olivier Exquemelin<sup>1</sup> sein, der im Jahre 1666 an Bord eines Schiffs der französischen Westindienkompanie in die Neue Welt kam und dort das Leben, die Bräuche und Riten der Seeräuber dokumentierte, und blutrünstige Augenzeugenberichte niederschrieb.<sup>2</sup> Das Werk wurde 1678 erstmals unter dem Titel *De Americaensche Zee-Rovers* in Amsterdam auf Holländisch veröffentlicht. Sechs Jahre später erschien die englische Übersetzung in London, welche auf große Begeisterung in der Leserschaft stieß.<sup>3</sup>

Weiters werde ich die *General History of the Robberies & Murders of the most notorious Pirates*<sup>4</sup> von Captain Charles Johnson zu Rate ziehen. Dieses Werk, das ein Kompendium an Biografien einer Reihe von Piratenkapitänen des frühen 18. Jahrhunderts beinhaltet, erschien zum ersten Mal in London im Jahre 1724. Die Identität des Autors ist nicht geklärt und gibt so manchem Wissenschaftler Rätsel auf. Fakt ist, dass dieses Werk zu den populärsten Quellen über die karibischen Seeräuber überhaupt gilt und dass es einen großen Teil zur heutigen Vorstellung über Piraten beigetragen hat.

Eine andere Quelle, die das Leben der Piraten sehr anschaulich und bis ins kleinste Detail wiedergibt, ist der Bericht des französischen Jesuitenpaters Jean-Baptiste Labat. Als Missionar besuchte er eine Vielzahl von westindischen Inseln und begegnete dabei auch einigen dubiosen Seefahrern. Diese Eindrücke schrieb er in seinem Tagebuch nieder, welches als *Nouveau Voyage aux Isles de l'Amerique*

---

<sup>1</sup> Exquemelin, *Buccaneers*.

<sup>2</sup> Neukirchen, *Piraten*, S. 129.

<sup>3</sup> Cordingly, *Black Flag*, S. 40.

<sup>4</sup> Johnson, *General History*.

1742 veröffentlicht wurde. Die deutsche Übersetzung, die fragmentarisch in Janusz Piekalkiewicz's Buch *Freibeuter*<sup>5</sup> zu finden ist, wird meine Grundlage sein.

Weitere Quellen, derer ich mich bedienen werde, sind die Aufzeichnungen des Piraten und Entdeckers William Dampier<sup>6</sup>, der zwölf Jahre lang als Seeräuber auf den Weltmeeren unterwegs war und genau Buch führte, und jene des Jesuiten Le Pers<sup>7</sup>, der zu Beginn des 18. Jahrhunderts in der Karibik tätig war und in seiner *Tragique Histoire des Fliebustiers* ein zeitgenössisches Bild der Bukaniere, wie die Piraten der Karibik auch bezeichnet wurden, liefert.

Letztlich möchte ich noch die Monografien von Personen wie David Cordingly, Jenifer Marx, Marcus Rediker und Kris E. Lane erwähnen, die in ihren Werken verstärkt auf soziale Aspekte des Piratendaseins eingehen, was mich bei meiner Arbeit sehr unterstützt hat.<sup>8</sup>

### **Begriffsdefinitionen**

Bevor ich mich in großem Rahmen den Protagonisten meiner Arbeit widmen werde, bedarf es der Erklärung einiger wichtiger Begriffe. Im allgemeinen Sprachgebrauch tauchen folgende Begriffe auf, die zum Teil differenziert werden müssen: **Pirat**, **Seeräuber**, **Korsar**, **Kaperfahrer**, **Freibeuter** und **Bukanier**.

Als Piraten werden Kriminelle bezeichnet, die raubend und plündernd auf offener See ihr Unwesen treiben.<sup>9</sup> Das Wort „Pirat“ lässt sich vom griechischen Wort *peiran* ableiten, was soviel wie „Angriff“ bedeutet.<sup>10</sup> Im Lateinischen steht das Wort *pirata* bereits für „Seeräuber“.<sup>11</sup> Daran kann man erkennen, dass schon in der Antike organisierte Piraterie weit verbreitet war. Die Begriffe Pirat und Seeräuber, die auch als Überbegriffe der weiteren Termini gelten, sind wohl die populärsten und können von ihrer Bedeutung her gleichgesetzt werden.

---

<sup>5</sup> Piekalkiewicz, *Freibeuter*.

<sup>6</sup> Dampier, *Freibeuter*.

<sup>7</sup> Schmitt, *Leben in den Kolonien*.

<sup>8</sup> Cordingly, *Black Flag*; Marx, *Buccaneers*; Rediker, *Villains of all Nations, Devil and the Deep Blue Sea*; Lane, *Blood & Silver, Pillaging the Empire*.

<sup>9</sup> Cordingly, *Black Flag*, S. XVII.

<sup>10</sup> Marx, *Pirates and Privateers*, S. 13.

<sup>11</sup> Lošek, *Stowasser*, S. 384.

Eine bestimmte Kategorie von Piraten sind die Korsaren, welche von Stützpunkten im Mittelmeer aus operierten und sich auch auf dieses beschränkten. Hauptsächlich handelte es sich hierbei um muslimische Seeräuber, die die Handelsrouten der christlichen Seefahrer terrorisierten.<sup>12</sup> Wenn man französische Quellen in Betracht zieht, so handelt es sich beim Wort „Korsaren“ (im Französischen *corsaire*) um europäische Kaperfahrer, die auch in der Karibik zu finden waren.<sup>13</sup>

Kaperfahrer oder *privateers* gab es seit dem Mittelalter und sie waren in der Regel Seefahrer, die von ihren Heimathäfen mit Kaperbriefen (*letters of marque*) ausgestattet wurden, welche ihnen in Kriegszeiten erlaubten, im Namen ihrer Nation gegnerische Schiffe zu entern.<sup>14</sup> Viele Kaperfahrer unterschieden jedoch nicht zwischen Krieg und Frieden. Einfache Piraterie und willkürliche Überfälle auf feindliche Handelsschiffe auch in friedlichen Zeiten waren die Folge. Selbst Francis Drake, der im Auftrag Königin Elisabeths I. von England gegen deren Erzfeind Spanien segelte, überfiel in Friedenszeiten diverse spanische Schiffe und Küstenstädte, und kann spätestens seit diesen Aktionen als Pirat bezeichnet werden.<sup>15</sup>

Ein weiterer Typ von Pirat ist der Freibeuter. Ähnlich wie der Kaperfahrer war er im Auftrag einer Obrigkeit unterwegs, jedoch ohne offizielle Genehmigung wie einem Kaperbrief. Freibeuter waren in erster Linie im karibischen Raum zu finden bzw. überall dort, wo Spanier oder Portugiesen Gebietsansprüche erhoben.<sup>16</sup>

Die letzte wesentliche Gruppe von Piraten, die auch Protagonisten meiner Arbeit sein werden, sind die Bukaniere. Hierbei handelt es sich um Jäger und Pflanzler, vorwiegend französischen Ursprungs, die auf der Insel Hispaniola beheimatet waren und die vor allem durch ihre wilde, verwahrloste Art auffielen.<sup>17</sup> Das Wort Bukanier leitet sich vom indianischen Wort *boucan* ab und bedeutet soviel wie Holzofen, bezieht sich also auf die traditionelle Art des Räucherns von

---

<sup>12</sup> Cordingly, *Black Flag*, S. XVIII.

<sup>13</sup> Pfister, *Kulturtransfer*, S. 12.

<sup>14</sup> Bohn, *Piraten*, S. 15.

<sup>15</sup> Cordingly, *Piraten*, S. 8-9.

<sup>16</sup> Bohn, *Piraten*, S. 15-16.

<sup>17</sup> Schmitt, *Leben in den Kolonien*, S. 448.

Dörrfleisch.<sup>18</sup> Ab der Mitte des 17. Jahrhundert wird der Begriff für alle in der Karibik ansässigen Piraten und Freibeuter gebraucht.

Im Laufe meiner Arbeit werde ich hauptsächlich die Termini Bukaniere, Seeräuber, Piraten und Freibeuter verwenden und mich dabei auf ein und dieselbe Gruppe von Menschen beziehen.

### **1. Geschichtlicher Abriss – von Sir John Hawkins bis Captain Woodes Rogers**

Im folgenden Abschnitt soll ein Überblick über die wichtigsten Persönlichkeiten und historischen Ereignisse gegeben werden, die sich im karibischen Raum während der Zeitspanne, die diese Arbeit umfasst, zugetragen haben. Der Bogen spannt sich von den Expeditionen des englischen Schmugglers und Freibeuters John Hawkins über die Kaperfahrten und Plünderungen des Henry Morgan bis hin zur systematischen Verfolgung der westindischen Freibeuter durch Piratenjäger wie Woodes Rogers.

Seit die Krone von Kastilien ab dem Jahre 1492 die Neue Welt als ihr Eigen sah und den Handel mit den amerikanischen Kolonien mit einem strengen Monopol belegte, welches von Sevilla aus überwacht wurde, gab es auch Piraterie in den Gewässern der karibischen See bzw. entlang der Schifffahrtsrouten, welche von der spanischen Flotte benutzt wurden. Als Folge dieses Monopols entsandten nordwesteuropäischen Handelsmächte wie England, Frankreich oder die Niederlande so genannte Kaperfahrer in die Neue Welt, um dort ihren angeblich gerechten Anteil am Amerikahandel auf schmutzige Art und Weise einzufordern.<sup>19</sup>

Der erste namhafte Freibeuter, der das spanische Monopol durchbrach und in der Karibik sein Unwesen trieb, war der Engländer John Hawkins. Er kam, wie einige spätere Seeräuber auch, über den Sklavenhandel in die Freibeuterei und segelte im Jahre 1562 zum ersten Mal in die Karibik.<sup>20</sup> Hawkins witterte in der Nachfrage nach afrikanischen Sklaven, die die Spanier für den Einsatz in den Bergwerken Mittel- und Südamerikas benötigten, seine Chance. Obwohl er als Engländer protestantischer Konfession und somit nicht befugt war, mit den

---

<sup>18</sup> Marx, *Pirates and Privateers*, S. 129.

<sup>19</sup> Hausberger, *Piraten*, S. 29-xx.

<sup>20</sup> Williams, *Sea Dogs*, S. 33.

katholischen Iberern Geschäfte zu machen, gelang es ihm, durch geheime Aktionen mit spanischen Großgrundbesitzern Handel zu treiben. Ein unglücklicher Zwischenfall nahe der mexikanischen Hafenstadt Vera Cruz, bei dem Hawkins Flotte von jener des spanischen Vizekönigs aufgerieben wurde<sup>21</sup>, markierte nicht nur das Ende von Hawkins Karriere in Westindien, sondern hatte auch den vorübergehenden Ausstieg Englands aus dem Sklavenhandel als Folge.<sup>22</sup>

Als Reaktion auf die Niederlage bei Vera Cruz wurde 1572 ein Mann von England aus in die Neue Welt geschickt, dessen Raubfahrten zu den legendärsten und sagenumwobensten nicht nur in der Geschichte der Piraterie, sondern der gesamten Seefahrt zählen. Francis Drake, der oft als „königlicher Pirat“ bezeichnet wird, weil er auf direktem Befehl von Königin Elisabeth I. mit Kaperbriefen ausgestattet wurde, setzte neue Maßstäbe in der karibischen Piraterie. Obwohl seine ersten Angriffe auf spanische Hafenstädte misslangen, kaperte er einige reich beladene Handelsschiffe, sodass sich bald darauf so viele Schätze in den Laderäumen seiner Schiffe befanden, dass er bereits 1573 erfolgreich nach England zurückkehren konnte. Seinen größten Coup landete Drake im Jahre 1579, als er das spanische Schiff *Nuestra Señora de la Concepción* kaperte, welches sich auf dem Weg nach Panama befand. Der Wert der Beute, die sechs Tage lang auf Drakes Schiff umgeladen werden musste, lag bei 500.000 Pfund (ca. 100 Millionen Euro), einem Betrag, der noch nie da gewesen war und auch nachher kaum erreicht wurde.<sup>23</sup> Um nach England zurückzukommen, segelte er westwärts über den Pazifik und umrundete nach Magellan als zweiter die Erde. Einen weiteren großen Sieg für England trug Drake im Jahre 1588 bei der Schlacht gegen die spanische Armada davon. Überlegene Technik und beste nautische Kenntnisse ließen ihn und seine Flotte gegen die spanische Übermacht triumphieren.<sup>24</sup> Nachdem er weitere Raubzüge in den Gewässern der Karibik unternahm, erlag er im Jahre 1596 bei Nombre de Dios einem Tropenfieber.<sup>25</sup>

Nicht nur in England, sondern auch in den Niederlanden organisierte man in großem Rahmen Freibeuterexpeditionen in die Neue Welt. Die „Westindische

---

<sup>21</sup> Bühnau, Piraten und Korsaren, S. 157.

<sup>22</sup> Bohn, Piraten, S. 30.

<sup>23</sup> Kelsey, Sir Francis Drake, S. 158-160; Bohn, Piraten, S. 32.

<sup>24</sup> Williams, Sea Dogs, S. 180.

<sup>25</sup> Kelsey, Sir Francis Drake, S. 389.

Compagnie“ war einerseits die wichtigste niederländische Handelsgesellschaft in Übersee, andererseits rüstete sie auch Piratenschiffe aus, die in ihrem Namen Kaperkrieg in der karibischen See betrieben.<sup>26</sup> Im Jahre 1628 gelang es dem niederländischen Kommandanten Piet Heyn, den Konvoi der spanischen Silberflotte abzufangen. Eine Reihe von taktischen Fehlern seitens der Spanier ermöglichte der niederländischen Freibeuterflotte binnen kurzer Zeit und ohne größere kriegerische Auseinandersetzungen, vier schwer beladene Silber- und neun Handelsschiffe zu kapern.<sup>27</sup> Wie Drake in England, wurde Heyn bei seiner Rückkehr in die Niederlande als Held gefeiert.

Zu Beginn des 17. Jahrhunderts entstanden mit der Festsetzung nichtiberischer Seemächte im karibischen Raum lokale Seeräuberhochburgen. Es wurde nun nicht mehr von Europa aus operiert, sondern von strategisch positionierten Basen in der Neuen Welt. Die Engländer starteten ihre Raubfahrten meist von Jamaika und die Franzosen von der kleinen Insel Tortuga aus. Auf Hispaniola formierten sich in den 1620er Jahren die Bukaniere, eine Gruppe von meist französischen Jägern und Sammlern, die die Küsten der großen Antillen mit ihren Überfällen unsicher machten. Etwa zwanzig Jahre später entstand durch die Vereinigung von Bukanieren aller Nationen, mit Ausnahme Spaniens, die „Bruderschaft der Küste“. Damit begann die organisierte Piraterie in der Karibik. Aus diesem Bund gingen Freibeuterkapitäne wie Pierre le Grand, François L'Ollonais, oder Henry Morgan hervor. Letzterer kann als einer der berühmtesten und vielseitigsten Freibeuterkapitäne, die jemals die karibische See heimsuchten, gelten, nicht nur, weil er ein brillanter Anführer gewesen ist, sondern auch, weil es ihm als einem von wenigen gelang, als Bukanier dem Tod durch Erhängen zu entgehen.

Mit der Plünderung Panamas durch ein gewaltiges Freibeuterheer unter dem Kommando von Henry Morgan im Jahre 1671 wurde das so genannte „Goldene Zeitalter“ der Piraterie eingeleitet.<sup>28</sup> In den folgenden fünf Jahrzehnten erlebte das Freibeuterwesen in der Karibik Hochkonjunktur. Man beschränkte sich nun nicht mehr nur auf spanische oder portugiesische Schiffe, sondern enterte ohne Rücksicht

---

<sup>26</sup> Marx, *Pirates and Privateers*, S. 97.

<sup>27</sup> Marley, *Lockruf des Spanischen Goldes*, S. 36-37.

<sup>28</sup> Botting, *Piraten*, S. 24.

auf die Landesflagge alles, was halbwegs lukrativ aussah und Ladung an Bord hatte.<sup>29</sup> Neue Freibeuternester wie New Providence auf den Bahamas boomten und wurden zu Stützpunkten von Piraten wie Captain John Rackham alias „Calico Jack“, der mit den Piratinnen Mary Read und Anne Bonny an seiner Seite die Gewässer um Kuba unsicher machte.<sup>30</sup> Auch Major Stede Bonnet oder Captain Edward Teach alias „Black Beard“, welcher durch sein furchterregendes Auftreten zur Legende wurde, operierten von den Bahamas aus.

Im Jahre 1717 wurde in England als eine von mehreren Reaktion auf die Gefahr der karibischen Piraterie für den Handel der so genannte „Act of Grace“ formuliert. Die englische Regierung erhoffte sich mit diesem Gnadenakt, eine Verbesserung der Lage. Seeräubern, die innerhalb einer gewissen Zeit ihrem Gewerbe abschworen und einen Teil ihrer Beute dem Staat ablieferten, sollte ein Generalpardon gewährt werden.<sup>31</sup> Jedoch wechselten nur wenige Piraten zur „guten“ Seite. Erst mit der Bestellung des einstigen Kaperfahrers Woodes Rogers zum Gouverneur der Bahamas begann sich ein Ende der Piraterie abzuzeichnen. Mit den Praktiken eines Freibeuters vertraut, griff Rogers hart durch und verfolgte all jene Piraten, die den Generalpardon ablehnten.<sup>32</sup> Die erfolgreiche und effiziente Jagd nach Seeräubern im karibischen Meer durch Rogers führte zu einer hohen Zahl an öffentlichen Hinrichtungen von „kleinen“ sowie von „großen“ Piraten, wie jener von Calico Jack. Diese Zeit markiert auch das Ende des „Goldenen Zeitalters“ der Piraterie.

## 2. Die Karibik als Lebensraum

Das zweite Großkapitel beleuchtet die geographischen und sozialen Gegebenheiten des karibischen Raumes. Es soll einen Überblick über die Region geben, in der die Piraten und Freibeuter aktiv waren und ihre Stützpunkte und Gemeinschaften begründeten. Dieses Kapitel dient einerseits als geographische Orientierung und

---

<sup>29</sup> Bohn, Piraten, S. 70.

<sup>30</sup> Neukirchen, Piraten, S. 204-xx.

<sup>31</sup> Cordingly, Black Flag, S. 205.

<sup>32</sup> Hausberger, Piraten, S. 39.

andererseits zur Veranschaulichung der Gründe, weshalb gerade jenes Gebiet für Freibeuter und Seeräuber prädestiniert war.

### 2.1. Geographische Umstände

Die Karibik oder der karibische Raum bezeichnet die Inselwelt, die im Norden von Nordamerika, im Westen von Mittelamerika, im Süden von Südamerika und im Osten vom Atlantischen Ozean begrenzt wird. Auch der Meeresraum, der diese Inseln umgibt, wird zur Karibik gezählt. Dabei handelt es sich in erster Linie um das karibische Meer oder die karibische See. Oft werden auch die Küsten des angrenzenden Festlandes als Karibik bezeichnet.<sup>33</sup> Eine weitere Bezeichnung für die karibischen Inseln ist „westindische Inseln“. Diese Benennung geht auf Christoph Kolumbus zurück, der bei seiner Ankunft in der Neuen Welt und bis zu seinem Tode der Meinung war, er hätte die Indien vorgelagerte Inselwelt entdeckt.<sup>34</sup>

Das karibische Meer bedeckt eine Fläche von 2,64 Mio. km<sup>2</sup> und es bildet den südlichen Teil des Amerikanischen Mittelmeers, zu dem unter anderem der Golf von Mexiko zählt.<sup>35</sup> Während es an einigen Stellen seicht ist und mit für die Schifffahrt tückischen Sandbänken aufwartet, erreicht es an anderen Stellen, wie dem Cayman-Graben, Tiefen von bis zu 7680 m.<sup>36</sup> Charakteristisch für das karibische Meer ist sein System aus Meeresströmen, das die Region das ganze Jahr über mit warmen Wassermassen versorgt. Der so genannte *Karibenstrom* beginnt bereits im Atlantik und fließt zwischen der Inselgruppe, die als kleine Antillen bezeichnet werden, in die karibische See.<sup>37</sup> Von dort aus bewegt er sich weiter durch die Straße von Yukatan bis in den Golf von Mexiko. Weiter geht es vorbei an der Insel Kuba durch die Florida-Straße, in welcher die Oberflächenströmung Geschwindigkeiten von bis 3,7 Knoten erreichen kann, was so viel wie 7 km/h ist.<sup>38</sup> Verantwortlich für diese Meeresströmungen sind die Passatwinde, oder auch *Trade Winds* genannt, welche ganzjährlich ununterbrochen westwärts blasen. Daran ist bereits die Bedeutung

---

<sup>33</sup> Art: „Karibik“, in: Brockhaus, S. 491.

<sup>34</sup> Edelmayr, Lateinamerika, S. 41.

<sup>35</sup> Art: „Karibisches Meer“, in: Brockhaus, S. 493.

<sup>36</sup> Ebenda.

<sup>37</sup> Blume, Karibik, S. 16.

<sup>38</sup> Ebenda S. 16.

dieses Wind- und Strömungssystems für die damalige Schifffahrt, die auf die natürlichen Gegebenheiten der Region angewiesen war, zu erkennen.<sup>39</sup> Nutzte man die Kräfte der Winde optimal aus, so trugen sie einen relativ mühelos durch die gesamte Karibik. Lediglich die Richtung, in die man segelte, war durch das natürliche „Einbahnsystem“<sup>40</sup>, das auf Grund der Passatwinde herrschte, vorgegeben.

Die Inselwelt, die das karibische Meer ziert, kann in drei Gruppen gegliedert werden: die großen Antillen, bestehend aus Kuba, Jamaika, der Insel Hispaniola und Puerto Rico, den kleinen Antillen, die sich aus dem sichelförmig angeordneten Inselkomplex zusammensetzen, welcher von den Jungferninseln im Norden bis zu den so genannten ABC-Inseln (Aruba, Bonaire und Curacao) im Süden reicht, und den Bahamainseln. Die kleinen Antillen unterscheiden sich von den großen, wie der Name schon sagt, durch die Größe. Obwohl die großen Antillen zahlenmäßig weit weniger sind, decken sie circa neunzig Prozent der Fläche der karibischen Inseln ab.<sup>41</sup>

Die Landschaftsbilder der Inseln variieren zwischen hohen Gebirgsgebenden und flachen, wüstenähnlichen Ebenen. Auf Kuba erreichen die Gebirge der *Sierra Maestra* Höhen von bis zu 1970 m, und auf Hispaniola sind die fünf höchsten Berge der westindischen Inseln zu finden (unter anderem der *Pico Duarte* mit einer Höhe von 3175 m). All diese Gebirgszüge sind die Ausläufer der nordamerikanischen Kordilleren, eines alpinen Massivs, das sich im karibischen Raum erst in geologisch junger Vergangenheit zu einem Bruchfaltengebirge formte.<sup>42</sup>

Dazu kommt seine instabile geologische Lage, die durch permanente Bewegung der so genannten karibischen Platte bedingt ist. Diese ozeanische tektonische Platte grenzt im karibischen Raum an drei weitere Platten, was in den Grenzregionen zu häufigen seismischen Aktivitäten wie Eruptionen oder Erdbeben führt. Da auf den kleinen Antillen die karibische auf die südamerikanische Platte trifft, sind vor allem hier einige aktive Vulkane zu finden. Der letzte große und folgenschwere Vulkanausbruch, welcher eine Massenflucht von 75% der einheimischen Bevölkerung auslöste, erfolgte im Jahre 1995 auf der Insel

---

<sup>39</sup> Pfister, Kulturtransfer, S. 14.

<sup>40</sup> Bohn, Piraten, S. 23.

<sup>41</sup> Blume, Karibik, S. 12.

<sup>42</sup> Ebenda, S. 13.

Montserrat. Weitere Phänomene seismischer Aktivität sind Erdbeben, die entlang der Plattengrenzen auftreten. Ein Ereignis, das in den Zeitraum dieser Arbeit fällt, ist das große Beben von 1692, welches die Seeräuberhochburg Port Royal auf Jamaika vernichtete.<sup>43</sup>

Neben den Gebirgsregionen sind auch weite steppenartige Ebenen auf so mancher karibischen Insel zu finden. Vor allem die Inseln Hispaniola und Kuba verfügen über diese trockenen Landstriche, die sich in erster Linie in Küstennähe und an den Unterläufen der Flüsse ausbreiten. Im kolonialen Zeitalter dienten diese Steppen als Weideland für Vieh, das dort von den Europäern in großen Herden gehalten wurde.<sup>44</sup>

Als dritte Landschaftsart trifft man im Süden der Karibik, vor allem auf den ABC-Inseln sowie auf Trinidad, auf wüstenähnliche Gebiete. Diese nahezu ausgetrockneten Landstriche, in denen nur die robustesten Pflanzen und Tiere überleben können, sind die Konsequenz des Passatwindes, der ständig über diese Regionen sowie die angrenzenden Küstenregionen Südamerikas hinwegweht.

### **2.1.1. Klima**

Da sich die karibischen Inseln, bis auf wenige Ausnahmen wie die nördlichen Bahamainseln, in den Tropen befinden, herrscht das ganze Jahr über das selbe milde Klima. Charakteristisch sind nicht die Jahreszeiten, sondern die Regen- und Trockenzeit, die von der Niederschlagsmenge abhängen. Ein weiteres Merkmal für das karibische Klima sind die bereits erwähnten Passatwinde, die vor allem im Schiffsverkehr eine große Rolle spielten. Sie transportieren Luftmassen weit über den Atlantischen Ozean. Diese absorbieren auf ihrem Weg über das Meer sehr viel Feuchtigkeit, was zu häufigen Niederschlägen im karibischen Raum führt.<sup>45</sup>

Ein weiteres Wetterphänomen, das für diese Region typisch ist, sind Hurrikane, Wirbelstürme, die Windgeschwindigkeiten von bis zu 250 km/h erreichen und verheerende Folgen für die Inseln und deren Bevölkerung haben können. Die

---

<sup>43</sup> Bohn, Piraten, S. 52.

<sup>44</sup> Exquemelin, Buccaneers, S. 49.

<sup>45</sup> Blume, Karibik, S. 18-19.

Zeit, in der die häufigsten Hurrikane auftreten, ist zwischen Juni und November.<sup>46</sup> Die Insel Jamaika wurde in der Vergangenheit und wird es bis heute noch regelmäßig von diesen Naturkatastrophen heimgesucht. Im Jahre 1712 berichtete der Gouverneur von Jamaika, dass ein Hurrikan 38 Schiffe im Hafen von Port Royal, der wichtigsten Stadt der Insel, und 9 Schiffe, die vor Kingston vor Anker lagen, zerstörte. Eine Dekade später traf ein weiterer Wirbelsturm die Antilleninsel und überflutete fast das gesamte Stadtgebiet von Port Royal.<sup>47</sup> Stürme von gigantischer Stärke stellten eine ernsthafte Gefahr für den Schiffsverkehr im karibischen Raum da. Vor allem waren es die meist unförmigen und überladenen Handelsschiffe der spanischen Silberflotte, die den Hurrikanen häufig zum Opfer fielen.<sup>48</sup>

### 2.1.2. Flora

Die Vegetation der Karibik ist vielseitig und reicht von Savannen bis hin zu immergrünen Regenwäldern. Fruchtbare vulkanische Erde, die auf den meisten westindischen Inseln zu finden ist, trägt zur üppigen Vegetation und zur Artenvielfalt bei. Zu den charakteristischsten Gewächsen der karibischen Flora zählen wohl die Palmen, die hier in allen Formen und Arten verbreitet sind.<sup>49</sup> In den Regenwäldern sind aber auch Edelhölzer wie Mahagoni, Palisander oder Zedern zu finden, die schon damals nicht nur bei den Einheimischen, sondern auch bei den Kolonisten vor allem für den Schiffsbau sehr beliebt waren.<sup>50</sup>

Eine der ausführlichsten Beschreibungen der Flora und auch Fauna auf den Inseln Tortuga, Hispaniola und Kuba wurde vom französisch-flämischen Abenteurer Alexandre Olivier Exquemelin verfasst. Er, der die karibische Inselwelt des späten 17. Jahrhunderts mit eigenen Augen gesehen hat, liefert detaillierte Berichte über die Pflanzen und Tiere, die er auf seinen Abenteuern zu Gesicht bekam. In seinen Aufzeichnungen notierte Exquemelin eine Vielzahl von Palmen samt deren Früchten, spricht von diversesten Holzarten und vergleicht die karibische Vegetation mit der

---

<sup>46</sup> Stuart B. Schwartz, Art: Hurricanes, in: Tenenbaum, Encyclopedia, Band 3, S.226-227.

<sup>47</sup> Cordingley, Black Flag, S. 80.

<sup>48</sup> Bohn, Piraten, S. 24.

<sup>49</sup> Blume, Karibik, S. 24.

<sup>50</sup> Exquemelin, Piratenbuch, S. 86.

europäischen.<sup>51</sup> Die mit Abstand wichtigsten Nutzpflanzen, die auf den karibischen Inseln kultiviert wurden, waren Zuckerrohr und Tabak. Das von den Europäern in die Neue Welt eingeführte und in großen Mengen kultivierte Zuckerrohr wurde später zu Rohrzucker oder Rum weiterverarbeitet.<sup>52</sup> Tabak jedoch war bereits im karibischen Raum heimisch und wurde dort schon seit langer Zeit von der indigenen Bevölkerung in erster Linie für kultische Zwecke aber auch für den Alltagsgebrauch angebaut.<sup>53</sup> Weitere wichtige Nutzpflanzen, die in der Karibik beheimatet waren und bis heute dort angebaut werden, sind Bananen, Mais, Maniok, Bohnen, Erdnüsse, Kokosnüsse oder Baumwolle.<sup>54</sup>

### 2.1.3. Fauna

Was die Fauna der westindischen Inseln betrifft, so ist die Artenvielfalt, wie auf vielen Archipelen, eher gering. Bedingt durch die ozeanische Lage der Region entwickelten sich im Laufe der Evolution eher wenige Säugetiere und dafür eine Fülle von Reptilien und Amphibien.<sup>55</sup> Zu den wenigen Säugetierarten, die heute noch auf den Inseln leben, gehören unter anderem der Ameisenbär, das Gürteltier, diverse Ratten und Mäusearten sowie Affen, Fledermäuse und Waschbären.<sup>56</sup> Im 16. und 17. Jahrhundert gab es auf Kuba und Hispaniola auch noch Populationen von Wildschweinen, wilden Pferden und wilden Hunden. Dazu kamen Rinder, die von den Eroberern gehalten wurden und auf den weiten Ebenen der Inseln grasten.<sup>57</sup>

Die Vogelwelt der karibischen Inseln ist im Gegensatz zur Landfauna artenreich. Zu den zahlreichen Zugvögeln, die hier überwintern, gesellen sich diverse Papageienarten, Kolibris oder Flamingos. Letztere kommen vor allem auf der Insel Bonaire vor.<sup>58</sup> In den Meeresgebieten, die die westindischen Inseln umgeben, herrscht ebenfalls eine große Artenvielfalt. Neben Raubfischen wie Haien oder Barrakudas leben hier Delphine und vor allem Wasserschildkröten wie die

---

<sup>51</sup> Exquemelin, *Buccaneers*, S. 38-41.

<sup>52</sup> Blume, *Karibik*, S. 29.

<sup>53</sup> Annerose Menninger, *Lateinamerika*, S. 117.

<sup>54</sup> Lachner, *Karibik*, S. 219.

<sup>55</sup> Blume, *Karibik*, S. 31.

<sup>56</sup> Lachner, *Karibik*, S. 210-216.

<sup>57</sup> Exquemelin, *Buccaneers*, S. 47-50.

<sup>58</sup> Blume, *Karibik*, S. 31.

Suppenschildkröte, die bereits in der frühen Neuzeit wegen ihres delikaten Fleisches, des Panzers und der Eier sehr geschätzt wurde.<sup>59</sup> Heute ist die Anzahl der Suppenschildkröten stark dezimiert, was zu einer systematischen Züchtung, vor allem auf Grand Cayman, führte.<sup>60</sup>

## 2.2. Soziale Gegebenheiten

### 2.2.1. Indigene Bevölkerung

Schätzungen zu Folge waren am Ende des 15. Jahrhunderts circa 10 Millionen „Indios“ in der Karibik beheimatet, die in unzähligen Stammesverbänden zusammenlebten.<sup>61</sup> Diese wiederum gehörten bestimmten Völkern an, die nach und nach im Laufe der letzten Jahrtausende in den karibischen Raum gezogen waren. Zu ihnen gehörten die *Arawaken* auf den Bahamas, die *Igneri* auf Trinidad, die *Taino* auf den großen Antillen sowie die *Kariben*, welche über Südamerika zunächst die kleinen Antillen und später auch die anderen Inseln besiedeln sollten.<sup>62</sup> Das Volk der Kariben, von deren Namen sich die Bezeichnung der Region ableitet, war im Gegensatz zu den anderen Völkern, die eher friedliebend waren, wegen seiner kriegerischen und kannibalischen Tradition gefürchtet.<sup>63</sup>

An der Spitze der Stammeshierarchie standen Häuptlinge und Priester. Sie waren die spirituellen und politischen Anführer. Während die Männer in erster Linie fürs Fischen, den Handel und den Krieg zuständig waren, war die wichtigste Aufgabe der Frauen die Feldarbeit. Die Indios verfügten über eine effiziente Technik, mit der sie das fruchtbare Land umzugestalten vermochten. Nachdem Anbauflächen durch gezieltes Roden und Abbrennen des Urwaldes geschaffen wurden, konnten die diversesten Nutzpflanzen<sup>64</sup> kultiviert werden.<sup>65</sup> Vor allem dem Tabak-, Maniok- und Baumwollanbau kam große Bedeutung zu. Sogar eine

---

<sup>59</sup> Sued-Badillo, General History of the Caribbean, S. 59.

<sup>60</sup> Blume, Karibik, S. 32.

<sup>61</sup> Lachner, Karibik, S. 218.

<sup>62</sup> Ebenda, S. 219-220.

<sup>63</sup> Hausberger, S. 12.

<sup>64</sup> Siehe dazu Kap. Flora S. 15

<sup>65</sup> Nancie L. Gonzalez, Art: Caribs, in: Tenenbaum, Encyclopedia, Band 1, S. 564-565.

primitive Form der künstlichen Bewässerung der Äcker war bekannt.<sup>66</sup> Neben diversen Nutzpflanzen standen in erster Linie Meerestiere wie Krabben, Hummer oder Suppenschildkröten auf dem Speiseplan der Indios. Später bereicherten von den Europäern importierte Schweine und Rinder den Ernährungsplan.

Die Einfuhr von europäischem Vieh war jedoch zu gleich einer der Gründe, der zum drastischen Rückgang der Indio population führte. Um den Rinderherden genügend Platz zu bieten, wurden die Äcker der indigenen Bevölkerung umfunktioniert und entweder als Weidefläche oder als Felder für die von den Europäern bevorzugten Nutzpflanzen verwendet. Dies bewirkte eine Umstellung der Ernährungsgewohnheiten, der die Indios nicht gewachsen waren, und die gemeinsam mit eingeschleppten Krankheiten wie Pocken, Masern oder Grippe, und der militärtechnischen Überlegenheit der Konquistadoren zur beinahe Ausrottung der karibischen Urbevölkerung führte. Innerhalb von 28 Jahren, zwischen 1492 und 1520, wurde die indigene Bevölkerung der Insel Hispaniola von ein bis drei Millionen auf 16.000 dezimiert.<sup>67</sup>

Zur Zeit der Freibeuter gab es durchaus noch einzelne Stämme von Indios auf den westindischen Inseln. Generell waren diese den Europäern – verständlicherweise - schlecht gesinnt und ein kultureller Austausch fand nur selten statt. Des Öfteren überfielen die Indios Plantagen und raubten dabei nicht nur Vieh, sondern auch Sklaven, die sie später in ihre Gesellschaft integrierten.<sup>68</sup> Ab und zu fand jedoch auch Handel mit den Europäern statt. Vor allem mit den Piraten, die gerne Beutegegenstände gegen frische Nahrungsmittel als Verpflegung für den Aufenthalt auf dem Schiff eintauschten.<sup>69</sup> Manche Indios verbündeten sich sogar mit den Freibeutern und lebten in sehr engem und gutem Kontakt mit ihnen. Es kam vor, dass Ureinwohner, wie zum Beispiel jene, die an der Ostküste Nicaraguas lebten, die englische und französische Sprache erlernten und im Gegenzug den Europäern ihre Stammsprachen beibrachten.<sup>70</sup>

---

<sup>66</sup> Lachner, Karibik, S. 219.

<sup>67</sup> Edelmayer, Lateinamerika, S. 49-50.

<sup>68</sup> Nancie L. Gonzalez, Art: Caribs, in: Tenenbaum, Encyclopedia, Band 1, S. 565.

<sup>69</sup> Exquemelin, Buccaneers, S. 145.

<sup>70</sup> Marx, Pirates and Privateers, S. 145.

### 2.2.2. Europäische Siedlungen

Obwohl Christoph Kolumbus, der für die spanische Monarchie in See stach, als erster Europäer in der Karibik Fuß fasste, gelang es erst Nicolás de Ovando, eine dauerhafte Siedlung für die Spanier zu installieren. Im Jahre 1502 segelte er mit einer Flotte, die 2.500 Siedler an Bord hatte, von Sevilla aus in die Neue Welt und gründete dort eine Kolonie auf der Insel Hispaniola. Im Gegensatz zur sinkenden Anzahl der indigenen Bevölkerung kamen immer mehr Spanier in die neue Kolonie, sodass im Jahre 1506 bereits 12.000 Europäer auf der Insel lebten.<sup>71</sup> Bis 1509 hatten die Spanier auch die restlichen großen Antilleninseln Jamaika, Kuba und Puerto Rico unter ihre Kontrolle gebracht. Bevor die Eroberer begannen, ihre gewohnten Produkte aus der Alten Welt in großem Rahmen auch in den amerikanischen Kolonien anzubauen, waren sie meist auf die Nahrungsmittel der Urbevölkerung angewiesen. Dabei erwies sich das aus Maniok gewonnene Cassava-Brot als äußerst hilfreich, da es über lange Zeit genießbar blieb.<sup>72</sup> Auch die indianische Kunst des Anbaus von Tabak wurde von den Europäern übernommen und bald intensiv praktiziert. Bald begann man mit dem Anbau von Zuckerrohr, welches von den Kanarischen Inseln mitgebracht wurde und dessen Zucker zu den wichtigsten Exportprodukten der spanischen Kolonien zählte. Bereits in den 1520er Jahren wurden schwarze Sklaven aus Afrika in die Karibik gebracht, um dort auf den Zuckerplantagen zu arbeiten und die zahlreichen Zuckermühlen mit Rohstoffen zu versorgen.<sup>73</sup> Weiters zählte die Viehwirtschaft zu den bedeutendsten Wirtschaftssektoren in den spanischen Kolonien. Das Fleisch wurde meist gepökelt und vor allem als Proviant für die Silberflotte genutzt. Auch das Fell und die Häute, die zu Leder verarbeitet wurden, fanden hohen Absatz, auch in der Alten Welt.<sup>74</sup> Neben La Habana und Santiago auf Kuba zählten jene Siedlungen auf Puerto Rico und Santo Domingo zu den wichtigsten Handelsniederlassungen der Spanier im karibischen Raum.<sup>75</sup>

---

<sup>71</sup> Newton, *European Nations*, S. 17-18.

<sup>72</sup> Heuman, *Caribbean*, S. 1.

<sup>73</sup> Ebenda, S. 5-6.

<sup>74</sup> Böttcher, *Neue Welt*, S. 159.

<sup>75</sup> Ebenda, S. 155.

Im Laufe des 16. Jahrhunderts versuchten auch die anderen großen Seemächte England, Frankreich und die Niederlande sich in der Karibik festzusetzen und das spanische Monopol auf die neu entdeckten Länder zu brechen. Die fünfte wesentliche Seemacht Portugal war auf Grund des Vertrags von Tordesillas<sup>76</sup> von 1494, bei dem die damals bekannte Welt zwischen der spanischen Monarchie und Portugal aufgeteilt wurde, nicht berechtigt, sich in der Karibik zu etablieren. Erst 1624 gelang es englischen und französischen Siedlern, sich auf der Insel St. Kitts auf den kleinen Antillen dauerhaft niederzulassen. Von dort aus kolonisierten die Engländer im Jahre 1625 Barbados und 1626 Nevis, Antigua und Montserrat. Im Jahre 1655 fiel auch Jamaika an die Engländer, was sich zu deren wohlhabendster Kolonie entwickeln sollte.<sup>77</sup> Den Franzosen gelang es 1635, die Inseln Guadeloupe und Martinique zu besiedeln.<sup>78</sup> Auch die Insel Tortuga nördlich von Hispaniola wurde französisch und sollte in der Geschichte der Freibeuter eine wesentliche Rolle spielen. Niederländische Siedler ließen sich in erster Linie auf den südlichen Karibikinseln, wie den ABC Inseln oder Tobago, nieder, welche sie ab den 1630er Jahren nach und nach kolonisierten,<sup>79</sup> und welche vor allem wegen der üppigen Salzvorkommen attraktiv waren.<sup>80</sup> Wegen der geringen wirtschaftlichen Ausbeute der englischen, französischen und holländischen Kolonien, und weil sie ständig mit den Spaniern verfeindet waren, schlugen jene Nationen andere Wege ein, um ihre Existenz in der Neuen Welt zu sichern. Sie widmeten sich der Piraterie.

Das nächste Kapitel soll in erster Linie einen Überblick über die wichtigsten Freibeuterzentren im karibischen Raum, deren geografische Bedeutung sowie historische Entwicklung, geben. Danach werden die Bewohner dieser Kolonien und ihr Weg in die Piraterie genauer unter die Lupe genommen.

---

<sup>76</sup> Edelmayer, Geschichte Spaniens, S. 135.

<sup>77</sup> Böttcher, Neue Welt, S. 150.

<sup>78</sup> Heuman, Caribbean, S. 6.

<sup>79</sup> Blume, Karibik, S. 39.

<sup>80</sup> Marx, Pirates and Privateers, S. 100.

### 3. Piratenkolonien entstehen

#### 3.1. Niederlassungen

Wie bereits im vorherigen Kapitel erläutert wurde, versuchten viele europäische Seemächte in der Zeit zwischen 1620 und 1640 in der Karibik Fuß zu fassen und dauerhafte Stützpunkte zu installieren. Dabei konzentrierten sie sich auf die kleinen Antilleninseln, die erstens dünn besiedelt und zweitens außerhalb der Routen der spanischen Patrouillen lagen.<sup>81</sup> Obwohl die Spanier alle Nationen, die in ihr Interessensgebiet eindringen und versuchten, ihnen ihr Monopol streitig zu machen, als Piraten (spanisch *piratas*) bezeichneten,<sup>82</sup> waren nur wenige der nicht-spanischen Kolonien richtige Piratennester.

Die unten erwähnten Städte, Inseln und Regionen können zu den wichtigsten Seeräberhochburgen des 17. und frühen 18. Jahrhunderts gezählt werden. Sie galten als „Piratenparadiese“, bevor die Freibeuter auf die Unterstützung der Gouverneure verzichten mussten, geächtet wurden und das Schiff zu ihrem Hauptquartier machten.

##### 3.1.1. Tortuga

Die erste namhafte Siedlung, die in unmittelbarer Nähe der spanischen Interessenssphäre lag und über Jahrzehnte unzähliger Seeräuber beherbergte, war auf der Insel **Tortuga** entstanden. Im Jahre 1625 stach eine französische Expedition von der Insel St. Christopher (unter englischer Herrschaft auf St. Kitts umbenannt)<sup>83</sup> aus in See, um die westlich gelegene Inselwelt zu erkunden. Dabei stieß sie auf die Insel Hispaniola, die jedoch von spanischen Siedlern bewohnt war und kontrolliert wurde. Die fruchtbare Natur der Insel und die vielen wilden Tiere fielen den Franzosen auf und sie schmiedeten Pläne, sich auf Hispaniola niederzulassen. Zahlenmäßig unterlegen, mussten die französischen Siedler jedoch von der Insel weichen, und somit beschlossen sie, ein kleines Eiland vor der Nordküste Hispaniolas, das wegen

---

<sup>81</sup> Marx, *Pirates and Privateers*, S. 99.

<sup>82</sup> Marx, *Brüder der Küste*, S. 39.

<sup>83</sup> Lane, *Bood & Silver*, S. 96.

seiner schildkröten-artigen Form von den Spaniern *Tortuga* (französisch *Isle de la Tortue*) genannt wurde, zu okkupieren.<sup>84</sup> Im Jahre 1630 gelang es ihnen, die wenigen spanischen Siedler von der Insel zu vertreiben und eine französische Kolonie auf Tortuga zu gründen.<sup>85</sup> Von dort aus unternahmen sie regelmäßige Beutezüge auf die Hauptinsel, um dort das verwilderte Vieh zu jagen. Daraufhin entsandten die Spanier einige Truppenkontingente, die die Franzosen von Tortuga vertreiben sollten. Der erste Versuch gelang und brachte die Insel kurzfristig wieder unter spanische Kontrolle. Nicht lange danach schafften es die Franzosen durch eine List, Tortuga wieder für sich zu gewinnen, nun aber endgültig. Weitere Invasionsversuche der Spanier misslangen, da der erste Gouverneur Tortugas, Levasseur, ein stabiles Fort errichtete, das jedem Ansturm trotzte.<sup>86</sup>

Die strategisch erstklassige geographische Lage Tortugas und ihre gut zu verteidigenden Häfen machten die Insel zur Basis vieler Kaperfahrer und Piraten.<sup>87</sup> Seeräuber aus der ganzen Karibik kamen hier zusammen und planten ihre Raubzüge gegen die spanische Silberflotte, deren Route in unmittelbarer Nähe Tortugas, entlang der *Windward Passage* zwischen Hispaniola und Kuba, vorbeiführte.<sup>88</sup>

### 3.1.2. Port Royal

Ein weiteres Zentrum der karibischen Piraterie war **Port Royal** auf Jamaika, das vor allem im letzten Drittel des 17. Jahrhunderts von englischen Seeräubern als Haupthafen genutzt wurde.<sup>89</sup> Im Jahre 1655 eroberten die Engländer Jamaika, das zuvor spanisch gewesen war, und begannen in einer Bucht an der Südküste der Insel eine Hafenfestung zu errichten, der sie zunächst den Namen Fort Cromwell und danach Fort Charles, bezogen auf den jeweiligen englischen Herrscher, gaben. Die umliegende Stadt, Port Royal, sollte zu einer der lebhaftesten und geschäftigsten „Metropolen“ der Karibik werden. Um eine spanische Rückeroberung zu verhindern, war der erste Gouverneur Jamaikas, D’Oyley, neben einem ausgereiften und stabilen

---

<sup>84</sup> Exquemelin, Piratenbuch, S. 73.

<sup>85</sup> Marx, Pirates and Privateers, S. 130.

<sup>86</sup> Exquemelin, Piratenbuch, S. 74.

<sup>87</sup> Bridenbaugh, No Peace Beyond the Line, S. 62.

<sup>88</sup> Marx, Pirates and Privateers, S. 130.

<sup>89</sup> Hausberger, Karibik, S. 36.

Verteidigungssystem, bestehend aus schwer bewaffneten Festungsanlagen an Land, auch auf die Unterstützung der Bukanierflotten angewiesen.<sup>90</sup> Viele Bukaniere von Hispaniola und Tortuga folgten der Anfrage nach Unterstützung D'Oyleys, da er ihnen im Gegenzug die Infrastruktur Port Royals anbot. Sie konnten den gut bewachten Hafen als Ankerplatz und die Werften zur Reparatur ihrer Schiffe nutzen. Weiters durften sie auf den Märkten der Stadt mit ihren Beutegütern handeln.<sup>91</sup>

Um das Jahr 1692 lebten etwa 4.000 Menschen in Port Royal, mit einem überwiegenden Anteil an Männern (1.600) und einem sehr hohen Anteil an Kindern (1.000). Wie viele Sklaven sich zu dieser Zeit in der Stadt befanden, ist unklar. Aus der Volkszählung im Jahre 1680 geht hervor, dass etwa 850 schwarze Sklaven in diesem Jahr in Port Royal lebten.<sup>92</sup>

Bei der Stadtplanung orientierten sich die Engländer an ihren Heimathäfen wie Bristol oder Boston, das zu jener Zeit noch zu England gehörte.<sup>93</sup> Neben diversen Handwerksbetrieben wie Tischlern, Goldschmieden oder Segelmachern, gab es drei verschiedene Märkte in Port Royal: einen für Geflügel, Früchte und Gewürze, einen, auf dem Fleisch, vor allem von Schildkröten, angeboten wurde, und einen dritten, auf dem man Fisch aller Art kaufen konnte.<sup>94</sup> Eine weitere wichtige Einrichtung der Stadt war die öffentliche Latrine oder „*house of office*“, wie es die Einwohner Port Royals nannten. Dabei handelte es sich um eine solide Holzkonstruktion, die über einer Grube errichtet wurde. Klarerweise änderte die Latrine oft ihren Standort, da die Grube irgendwann voll war.<sup>95</sup>

Port Royal gewann unter anderem auch durch seine Bedeutung für den Sklavenhandel an internationalem Interesse. Zwischen 1671 und 1679 wurden beinahe 12.000 afrikanische Sklaven nach Jamaika verschifft, was Port Royal zu einem der wichtigsten Sklavenumschlagplätze der karibischen Inseln machte.<sup>96</sup>

Da sich in dieser Stadt sehr viele Freibeuter mit häufig *primitivem* und exzessivem Lebensstil aufhielten, die ihre Beute verprassen wollten, entstanden bald etliche zweifelhafte Einrichtungen, zu denen vor allem Spielhöhlen, Gasthäuser und

---

<sup>90</sup> Buisseret, Port Royal, S. 27.

<sup>91</sup> Ebenda, S. 25.

<sup>92</sup> Ebenda, S. 136.

<sup>93</sup> Cordingly, Black Flag, S. 142.

<sup>94</sup> Buisseret, Port Royal, S. 140-141.

<sup>95</sup> Ebenda, S. 145.

<sup>96</sup> Cordingly, Black Flag, S. 142.

Bordelle zählten. Das in Port Royal nicht immer alles mit rechten Dingen zugeht, war allerorts bekannt, und führte dazu, dass man es als das „Sodom der Neuen Welt“ bezeichnete.<sup>97</sup>

Große Piratenkapitäne wie Sir Christopher Myngs oder Henry Morgan starteten von Port Royal aus ihre gefürchteten Plünderungszüge auf spanische Handelsniederlassungen im karibischen Raum. Oft kehrten sie reich beladen nach Jamaika zurück und versorgten so die lokale Wirtschaft ausreichend mit Edelmetall. Die meisten Piraten investierten noch am Abend der Heimkehr ihren Anteil in den Vergnügungsvierteln Port Royals in Rum, Glücksspiel und/oder Prostituierte.<sup>98</sup> Dem Dominikanerpater Labat zu Folge war es unter allen Seefahrern, und somit auch unter Freibeutern der Brauch, all sein Geld vor Antritt einer neuen Expedition auszugeben, da nichts Kostbares auf See mitgenommen werden durfte.<sup>99</sup>

### 3.1.3. New Providence

Eine weitere Seeräuberhochburg war die Insel New Providence auf den Bahamas. Vor allem gegen Ende des 17. Jahrhunderts siedelten sich hier jede Menge Freibeuter an, die den Hafen der Hauptstadt Nassau als Ausgangspunkt für ihre Raubzüge in die Karibik und den nahen Atlantik nutzten.

Am 30. Oktober 1629 beanspruchten die Engländer im Auftrag König Charles I. die Inselgruppe für sich und setzten Sir Robert Heath als ersten Verwaltungsbeamten ein.<sup>100</sup> Erst 18 Jahre später zog es die ersten englischen Siedler, die von der wohlhabenden Kolonie auf den Bermudainseln stammten, auf die Bahamas. Sie landeten 1648 auf der Insel Eleuthera und gründeten dort eine puritanische Kolonie.<sup>101</sup> Obwohl die Inseln allgemein eher dünn besiedelt blieben, entwickelte sich auf New Providence eine stattliche Gemeinde, die nicht nur „anständige“ Leute anlockte.

---

<sup>97</sup> Bohn, Piraten, S. 52.

<sup>98</sup> Marx, Brüder der Küste, S. 52.

<sup>99</sup> Piekalkiewicz, Freibeuter, S. 302.

<sup>100</sup> Craton, History of the Bahamas, S. 51.

<sup>101</sup> Ebenda, S. 57.

Gouverneur Robert Clarke war bekannt dafür, ab den 1680er Jahren auf Grund von Zwischenfällen in den Gewässern der Floridastraße in großem Stil Kaperbriefe gegen spanische Schiffe auszustellen.<sup>102</sup> Dies zog natürlich eine ganze Menge an Piraten an, die mit der Kommission (Kaperbrief) des Gouverneurs wieder „offiziell“ berechtigt waren, ihrer seeräuberischen Tätigkeit nachzugehen.<sup>103</sup>

Ein weiterer Grund für Piraten, sich auf den Bahamas niederzulassen, waren die gesunkenen und auf Riff gelaufenen spanischen Handelsschiffe. Die heimtückischen Passagen der Floridastraße mit ihren Untiefen und gefährlichen Riffs wurden so mancher Silbergalleone zum Verhängnis. Einige Freibeuter waren auf das Bergen von versunkenen Schätzen und Handelsgütern spezialisiert, und sogar von London aus kamen Schatzsucher und durchsuchten die Gewässer um die Bahamas.<sup>104</sup>

Ähnlich wie in Port Royal auf Jamaika wurde New Providence regelmäßig von Horden von Piraten frequentiert. Optimale Bedingungen sorgten dafür, dass sich die Freibeuter hier wohl fühlten. Der gut gesicherte Hafen, in dem bis zu 500 Schiffe ankern konnten, war eine der Hauptargumente für New Providence. Dazu war das Meer in der Hafengebucht so seicht, dass keine großen Kriegsschiffe einlaufen und so den Piraten zur Gefahr werden konnten. Auch die Infrastruktur der Stadt, die sich vor allem durch die unzähligen Gasthäuser am Strand auszeichnete, war wie maßgeschneidert für die Freibeuter.<sup>105</sup>

Den Höhepunkt der seeräuberischen Aktivitäten erlebte New Providence zweifellos in den Jahren zwischen 1715 und 1718. Zwei hochrangige Piraten, Thomas Barrow und Benjamin Hornigold, vertrieben den englischen Gouverneur, der sich ohne jeglichen Widerstand in die nordamerikanischen Kolonien flüchtete, und installierten eine Regierungsform, die oft als „Piratenrepublik“ bezeichnet wird.<sup>106</sup> In dieser Zeit wurde New Providence von Freibeutern aus allen Teilen der Karibik geradezu überflutet. Vor allem waren es angloamerikanische Seeräuber, die in Scharen die Bahamas aufsuchten, wo sie relativ ungestört ihre Schiffe warten,

---

<sup>102</sup> Lane, *Blood & Silver*, S. 168.

<sup>103</sup> Marx, *Zeitalter der Piraterie*, S. 110.

<sup>104</sup> Craton, *History of the Bahamas*, S. 80-81.

<sup>105</sup> Marx, *Zeitalter der Piraterie*, S. 111.

<sup>106</sup> Marx, *Pirates and Privateers*, S. 231.

gestohlenes Beutegut verkaufen und ihren Bedürfnissen, in erster Linie dem Suff, nachgehen konnten.<sup>107</sup>

Diesem Paradies für Piraten machte erst der neu eingesetzte Gouverneur und selbst ehemaliger Kaperfahrer Woodes Rogers ein Ende. Sein primärer Befehl war es, den Piraten der Bahamas eine Generalamnestie vom englischen König George I., wonach jeder Seeräuber innerhalb einer bestimmten Frist in Form eines Eides seiner kriminellen Tätigkeit abschwören musste, zu gewähren, und jene die diese ablehnten zu fangen und hinzurichten. Bis auf wenige Ausnahmen, wie Captain Edward Teach alias Blackbeard oder Captain Charles Vane, widersagte der Großteil der Freibeuter von New Providence seinem Gewerbe, was auch das Ende des „Goldenen Zeitalters der Piraterie“ einleitete.<sup>108</sup>

### 3.1.4. Bucht von Campeche

Weitere weniger bedeutende Piratennester waren entlang der Bucht von Campeche und der Bucht von Honduras zu finden. Hier handelte es sich in erster Linie um ehemalige Piraten oder Seeleute, die sich den Blauholzfällern, die in den küstennahen Wäldern Zentralamerikas arbeiteten, anschlossen.

Diese Holzfällerkommunen organisierten sich und führten regelmäßig Kleinkriege mit den lokalen spanischen Siedlern. Die harte Arbeit und das gefährliche Leben in dieser Region, in der es von Alligatoren und Mosquitos nur so wimmelte, veranlasste viele der Arbeiter dazu, sich hauptberuflich der Piraterie zu widmen und entweder auf vorbeikommenden Piratenschiffen anzuheuern oder gleich in die großen Seeräuberhochburgen auszuwandern.<sup>109</sup> Viele dieser Holzfäller waren auch schon zuvor Piraten gewesen und nutzten das Holzfällen zur Überbrückung der lauen Saison.

---

<sup>107</sup> Lane, Blood & Silver, S. 188-189.

<sup>108</sup> Marx, Zeitalter der Piraterie, S. 113.

<sup>109</sup> Cordingly, Black Flag, S. 149-150.

### 3.2. Herkunft und kulturelle Hintergründe

Die karibischen Freibeuterkommunen des 17. Jahrhunderts setzten sich aus Menschen der verschiedensten „Nationalitäten“ zusammen. Hauptsächlich waren es jedoch Seeleute, die auf den Schiffen der bedeutenden europäischen Seemächte dieser Zeit in die Neue Welt reisten oder durch gewisse Umstände dort landeten. Abenteuerlust, die Hoffnung auf einen Neuanfang aber auch religiöse Verfolgung waren die häufigsten Motive für die Immigration in die karibischen Kolonien. Am Besten lässt sich die Multikulturalität von Freibeuterkommunen anhand des Beispiels der „Küstenbrüder“ illustrieren, denen große Namen wie Francois L'Ollonais oder Henry Morgan angehörten.

#### 3.2.1. Zur Entstehung der Küstenbruderschaft

Die Vereinigung der „Brüder der Küste“, *brethren of the coast*<sup>110</sup> oder *frères de la côte*<sup>111</sup> entstand um 1640 zunächst in den von den Spaniern vernachlässigten und wegen zu wenig Ertrag aufgegebenen Gebieten auf der Insel Hispaniola. Vor allem die Küstengebiete im Nordwesten der Insel, die *banda del norte*, waren das Hauptrückzugsgebiet der Bruderschaft, von wo aus sie mit passierenden Schiffen Handel trieben.<sup>112</sup> Der Kern dieser Union waren die Bukaniere, größtenteils französische Jäger, die die großen Herden von verwildertem Vieh jagten, die von den Spaniern nach ihrem Rückzug im Jahre 1605 auf Hispaniola zurückgelassen wurden. Das Fleisch wurde zu Dörrfleisch verarbeitet und gemeinsam mit Fellen und Trockenfrüchten gegen Waffen, Alkohol, Tabak und andere Gebrauchsgegenstände, die auf der Insel nicht zur Verfügung standen, eingetauscht.<sup>113</sup> Gelegentlich machten die Bukaniere auch die küstennahen Gewässer unsicher, indem sie mit ihrem selbstgebauten Kanus über kleine Handelsschiffe und Fischerboote herfielen.<sup>114</sup>

Um die Bukaniere ihrer Lebensgrundlage zu berauben und sie von Hispaniola zu vertreiben, sandten die Spanier von der Stadt Santo Domingo im Süden der Insel

---

<sup>110</sup> Lane, *Blood & Silver*, S. 99.

<sup>111</sup> Bohn, *Piraten*, S. 42.

<sup>112</sup> Marx, *Pirates and Privateers*, S. 127.

<sup>113</sup> Charlevoix, in: Bardelle, *Freibeuter der Karibischen See*, S. 33; Piekalkiewicz, *Freibeuter*, S. 278.

<sup>114</sup> Lane, *Blood & Silver*, S. 99.

einige Expeditionen in das Gebiet der Bukaniere, mit dem Auftrag, die wilden Rinder, Pferde und Schweine auszurotten.<sup>115</sup> Diese groß angelegte Aktion war äußerst erfolgreich für die Spanier, da Exquemelin in seinem Bericht über die Insel Hispaniola den starken Rückgang an wildem Vieh berichtet.<sup>116</sup> Da die Bukaniere nun ihrer Nahrungs- und Einnahmequelle beraubt waren, mussten sie sich anderweitig Beschäftigung suchen. Sie wanderten nach Tortuga und Port Royal, wo sie sich nun gezielt der Piraterie, die sie zuvor schon in kleinem Rahmen praktiziert hatten, und dem Freibeutertum widmeten.<sup>117</sup>

Jenifer Marx fasst in ihrem Werk *Pirates of the Caribbean* die wichtigsten Herkunftsländer der Küstenbrüder zusammen. Sie spricht dabei von einer „...*confederation of English, Irish, French and Dutch buccaneers with a sprinkling of Portuguese, Scots, Indians, mulattoes, blacks and a Turk or two...*“.<sup>118</sup> Ein Grund für diesen multinationalen Charakter der Küstenbruderschaft waren die vielen Seeleute und entlaufenen Sklaven, die aus allen möglichen Ecken der Welt nach Westindien kamen und sich dort den Bukanieren anschlossen, weil sie sich eine Aufwertung ihrer Lebensqualität erhofften.<sup>119</sup> Gelegentlich traten sogar spanische Siedler und Soldaten, die dem oft brutalen Herrschaftsverhältnis ihrer Obrigkeit entfliehen wollten, den Küstenbrüdern bei.<sup>120</sup>

### 3.2.2. Frankreichs Hugenotten

Wie bereits erwähnt, war ein großer Teil der Bukaniere französischer Abstammung. Einer der Hauptgründe, wieso es so viele Franzosen in die Neue Welt verschlug, war wohl der Aufruf des damaligen Staatsmannes Kardinal Richelieu (1585-1642), wonach Frankreich vorherbestimmt sei, sich überseeische Kolonien anzueignen und für sein Recht als Seemacht einzustehen. Diesem Aufruf folgten eine Vielzahl von Unternehmern, Abenteurern und Militärs, und es kam zur Gründung der schon genannten französischen Handelsstützpunkte in der Karibik. Ein weiterer Grund für

---

<sup>115</sup> Marx, *Pirates and Privateers*, S. 130.

<sup>116</sup> Exquemelin, *Buccaneers*, S. 50.

<sup>117</sup> Marx, *Brüder der Küste*, S. 42.

<sup>118</sup> Marx, *Pirates and Privateers*, S. 128.

<sup>119</sup> Ebenda.

<sup>120</sup> Bardelle, *Freibeuter der Karibischen See*, S. 34.

die Auswanderung zahlreicher Franzosen in die Neue Welt waren die Religionskonflikte in Europa und speziell in ihrem Heimatland, die mit der sogenannten Bartholomäusnacht im Jahre 1572 ihren vorläufigen Höhepunkt fanden. Daraufhin flüchtete ein großer Teil der französischen Protestanten, der Hugenotten, in die westindischen Kolonien, wo sie vor religiöser Verfolgung relativ sicher waren.<sup>121</sup> Die Konfession war auf jeden Fall ein wichtiger Faktor, der die Küstenbrüder, seien es französische Hugenotten oder protestantische Engländer, vereinte und zu ihrem gemeinsamen Hass gegen die erzkatholischen Spanier beitrug.<sup>122</sup> Ein gutes Beispiel dafür, welche wichtige Rolle die konfessionellen Unterschiede der Kolonisten spielten, war der erste französische Kommandant auf Tortuga, Le Vasseur. Genauso, wie es die Spanier mit ihren Religionsfeinden handhabten, verfuhr der überzeugte Hugenotte Le Vasseur auch mit seinen spanischen Kriegsgefangenen. In den Höhlen unter Tortuga hatte er Verließe errichtet, in denen die Gefangenen einer Folter, ähnlich dem System der spanischen Inquisition, unterzogen wurden.<sup>123</sup>

### 3.2.3. Englische Abenteurer

Neben den Franzosen waren es vor allem englische Seefahrer, die es in die Karibik verschlug. Viele waren Besatzungsmitglieder von Schiffen, die meist auf Schmuggel-, Kaper- oder Entdeckungsfahrten waren. Der Großteil der Piraten verließ ihr Heimatland von London aus, oder von Häfen der Westküste wie Bristol. Andere wiederum kamen aus den englischen Kolonien Nordamerikas und stammten aus Städten wie Boston, Charleston oder New York.<sup>124</sup> Die meisten legendären Piratenkapitäne des „Goldenen Zeitalters der Piraterie“ stammten von den Britischen Inseln. Henry Morgan war geborener Waliser<sup>125</sup>, der gefürchtete Edward Teach alias

---

<sup>121</sup> Bohn, Piraten, S. 39.

<sup>122</sup> Jack Beeching, in: Exquemelin, Buccaneers, S. 9.

<sup>123</sup> Lane, Blood & Silver, S. 100.

<sup>124</sup> Cordingly, Black Flag, S. 15.

<sup>125</sup> Exquemelin, Buccaneers, S. 119.

Blackbeard stammte aus Bristol<sup>126</sup>, und die berühmte Seeräuberin Anne Bonney war geborene Irin aus dem County Cork.<sup>127</sup>

### 3.2.4. Andere Gründe für die Piraterie

Abgesehen von der Kolonisierung gab es neben den bereits erwähnten Glaubensverfolgungen noch andere Gründe, wieso es Europäer auf die westindischen Inseln verschlug, wie zum Beispiel Meutereien. Da das Leben auf einem Schiff der Marine oft sehr hart war, kam es häufig zu Aufständen und Revolten von Teilen der Besatzung. Die Kapitäne der englischen Navy waren besonders gefürchtet, vor allem wegen ihrer sadistischen Natur. Die Disziplin an Bord eines Schiffes musste sehr hoch sein, deshalb wurden Verstöße dementsprechend hart bestraft. Peitschenhiebe gehörten zu den häufigsten Disziplinierungsmaßnahmen an Bord von Marine und Handelsschiffen. Oft kam es zu äußerst gravierenden Zwischenfällen, bei denen die Seeleute nicht lebend davon kamen. Dieses brutale Verhalten der tyrannischen Kapitäne führte in sehr vielen Fällen dazu, dass viele Seemänner desertierten und den Weg in die Piraterie wählten, wo sie wegen ihres Berufs gerne gesehen waren, und wo das Leben viel erträglicher war als in der Marine.<sup>128</sup>

Großteils handelte es sich bei diesen Immigranten, die teils gewollt, teils ungewollt durch Schiffbruch, in die Karibik gelangten, um Menschen aus durchaus angesehenen Kreisen, die jedoch moralisch und sozial nicht auf dem höchsten Stand waren. Frank Bardelle bezeichnet sie als „... ‚Bodensatz‘ der englischen, holländischen und französischen Gesellschaft“.<sup>129</sup>

### 3.2.5. Wer fuhr zur See?

Schiffsbesatzungen setzten sich überwiegend aus jungen und kräftigen Männern im Alter zwischen 20 und 40 Jahren zusammen.<sup>130</sup> Nur Männer im besten Alter waren

---

<sup>126</sup> Johnson, General History, S. 46.

<sup>127</sup> Ebenda, S. 125.

<sup>128</sup> Cordingly, Black Flag, S. 134.

<sup>129</sup> Bardelle, Freibeuter der Karibischen See, S. 78.

<sup>130</sup> Rediker, Devil and the Deep Blue Sea, S. 156.

dem strapaziösen Leben an Bord eines Schiffes gewachsen. Tätigkeiten wie das Einholen der Segel bei einem Sturm oder das Schleppen des Schiffes bei einer Flaute erforderten vollen Einsatz und maximalen Kraftaufwand. Auf Piratenschiffen ging man jedoch nicht so wählerisch bei der Auswahl der Crew um. Jeder Freiwillige, der halbwegs in der Lage war, einen Säbel oder eine Muskete zu bedienen, wurde in die Mannschaft aufgenommen, denn bei einer Schlacht zählte jeder Mann. Da die Besatzung eines Piratenschiffes auch größer war als jene eines Handels- oder Marineschiffs, hatte man mehr Arbeitskräfte zur Verfügung und schwere Tätigkeiten wurden dadurch erleichtert.

Vom mittel- und südamerikanischen Festland trieb es gegen Ende des 16. Jahrhunderts auch immer mehr Kriminelle, abgebrannte Abenteurer und vor allem entlaufene afrikanische Sklaven auf die Inseln der karibischen See, wo sie sich im Laufe der Zeit ebenfalls mit den Bukanieren vermischten.<sup>131</sup> Auf so manchen Piratenschiffen war ein beträchtlicher Teil der Crew schwarz. Einige Theorien vertreten den Gedanken, dass die entflohenen Sklaven wegen der demokratischen Einstellung der Piraten in den Freibeuterkommunen freundlich aufgenommen wurden. Dabei handelt es sich jedoch um ein Missverständnis, da die Bukaniere genauso voller Vorurteile waren, wie die übrigen Europäer auch. Somit entsteht Grund zur Annahme, dass die schwarze Besatzung eines Piratenschiffes hauptsächlich Tätigkeiten verrichtete, die der Rest der Crew gerne ablehnte; wie zum Beispiel das betreiben der Pumpen oder diverse Reinigungsarbeiten.<sup>132</sup>

### **3.2.6. Kontakt mit den Indios**

Was die übrig gebliebenen Ureinwohner auf den karibischen Inseln anbelangte, die von den Europäern verschont und nicht von den eingeschleppten Krankheiten dahingerafft wurden, so gab es einige, die sich Kommunen von Bukanieren anschlossen. Die Beziehung zwischen Küstenbrüdern und Indios war meistens friedlich. Da sie von spanischer Seite keine Hilfe erwarten konnten, waren die Europäer nach ihrer Ankunft in der Neuen Welt auf den Handel und auch auf das

---

<sup>131</sup> Bohn, Piraten, S. 40.

<sup>132</sup> Cordingly, Black Flag, S. 16.

Wissen und Handwerk der Ureinwohner angewiesen. Des Öfteren gingen Bukaniere mit Frauen der indigenen Stämme ernsthafte Beziehungen ein, was zu einer Vermischung von Indios und Europäern führte.

Zu dem Zeitpunkt, als die Brüder der Küste schließlich zu Seeräubern wurden, gehörten häufig auch Indios zur Crew der Piratenschiffe.<sup>133</sup> Es ist anzunehmen, dass sie diejenigen waren, die die Landschaft am Besten kannten und somit, im Falle eines Raubzuges an Land, über geheime Wege, die durch das oft unwegsame Terrain führten, Bescheid wussten.

Um innerhalb dieser Kommunen von größtenteils unzivilisierten Menschen, die aus den verschiedensten Teilen der Welt kamen, eine halbwegs geordnete Koexistenz zu ermöglichen bzw. überhaupt überleben zu können, bedurfte es gewisser Regeln und Verordnungen, die im folgenden Kapitel veranschaulicht werden sollen.

#### 4. Regeln und Verhaltenscodizes

Kurz nach der Entstehung der Küstenbruderschaft auf Hispaniola wurde von den Mitgliedern eine Art Regelwerk aufgestellt, welches das Leben innerhalb einer Kommune von Bukanieren und später Freibeutern entscheidend bestimmen sollte. Dieser Codex war eine Reihe von Verhaltensregeln, die zwischen den Freibeuterkommunen meist nur geringfügig unterschiedlich war, *custom of the coast*<sup>134</sup> oder „Gesetz der Küste“<sup>135</sup> genannt wurde, und er sollte in einer gewissen Art und Weise die Gesetze des Heimatlandes ersetzen. Für die Mitglieder der Bruderschaft stand dieser Codex über allen Landesgesetzen. Dem Aberglauben der Bukaniere zufolge legte man beim überqueren des Wendekreises des Krebses seine frühere Identität ab, was dazu führte, dass Nachnamen tabuisiert wurden.<sup>136</sup> Gesetzesbrüche wurden mit harten Strafen geahndet, vor allem dann, wenn es um das Allgemeinwohl der Kommune ging. Bei den Bukanieren, die zunächst als Jäger

---

<sup>133</sup> Exquemelin, Piratenbuch, S. 220.

<sup>134</sup> Marx, Pirates and Privateers, S. 152.

<sup>135</sup> Marx, Brüder der Küste, S. 43.

<sup>136</sup> Schmitt, Leben in den Kolonien, S. 449.

durch die Wälder und über die Steppen Hispaniolas zogen und die normalerweise in Gruppen von sechs bis acht Personen zusammenlebten<sup>137</sup>, war es Brauch, dass „*No one, ..., on a hunting trip would eat a mouthful of food until as many beasts had been killed that day as there were hunters in the company.*“<sup>138</sup>

Als sich die Bukaniere schließlich zu größeren Verbänden organisierten und von Tortuga bzw. später von den anderen bereits erwähnten Basen aus, ihre berüchtigten Raubfahrten durchführten, bedurfte es noch mehr und härterer Gesetze, um das Leben auf dem Schiff für eine Besatzung von unzivilisierten Jägern und abtrünnigen Seefahrern zu erleichtern bzw. überhaupt zu ermöglichen. Bei den meisten Regeln ging es in erster Linie um den Ablauf und die Bedingungen vor, während und nach einem Unternehmen.

Zunächst wurden im Rahmen einer Versammlung die Bedingungen, die so genannte *chasse-partie*, für die bevorstehende Expedition auf demokratische Art und Weise festgelegt.<sup>139</sup> Bei diesem Seeräuberrat handelte es sich um eine Art Kriegsrat, ähnlich jenem, der auf Marineschiffen abgehalten wurde. Nur waren bei den Bukanieren nicht bloß die Offiziere stimmberechtigt, wie es bei der Marine der Fall war, sondern jedes Crewmitglied besaß ein gleichwertiges Stimmrecht.<sup>140</sup>

Bevor man in See stach, war es unabdinglich, einen Anführer zu ernennen, welcher den Oberbefehl während der Operation haben sollte. Dieses Prozedere wurde in so manchen Freibeuterkreisen bis in die Mitte des 18. Jahrhunderts beibehalten. Im Falle von großen Piratenkapitänen wie Henry Morgan oder Francois L'Ollonais waren sie selbst diejenigen, die Expeditionen organisierten und ihre Crew zusammentrommelten.<sup>141</sup>

Nachdem ein Anführer bestimmt worden war, kamen alle an Deck des Schiffes zusammen und entschieden, wohin sie fahren sollten, um Proviant zu besorgen und sich mit Nahrungsmitteln für die gesamte Expedition auszustatten. Dabei ging es in erster Linie um das Organisieren von Fleisch. Vor allem Schweinefleisch von den Wildschweinen auf Hispaniola war sehr beliebt. Um an ihren Proviant zu kommen, überfielen die Bukaniere oft auch spanische Siedler, die

---

<sup>137</sup> Schmitt, *Leben in den Kolonien*, S. 129.

<sup>138</sup> Jack Beeching, in: Exquemelin, *Buccaneers*, S. 9.

<sup>139</sup> Marx, *Brüder der Küste*, S. 43.

<sup>140</sup> Marx, *Zeitalter der Piraterie*, S. 107.

<sup>141</sup> Marx, *Pirates and Privateers*, S. 152.

Schweine züchteten. Weiters zählte das delikate Fleisch von Wasserschildkröten und Seekühen zum Kernbestand der Verpflegung. Dafür reisten die Freibeuter häufig extra zu den Cayman Inseln, wo große Populationen von Wasserschildkröten zu finden waren.<sup>142</sup> Um den Verbrauch des Proviantes zu regulieren, wurden bestimmte Mengen für die täglichen Rationen festgelegt.<sup>143</sup>

Die nächste Abstimmung betraf das Ziel der Expedition. Gemeinsam wurde entschieden, welche Siedlung oder Stadt geplündert oder welche Galeonen überfallen werden sollten.<sup>144</sup> Dabei konnte sich der eigentlich Auftrag im Laufe einer Fahrt durchaus ändern. Es soll vorgekommen sein, dass sich so manche Crew auf halbem Weg zum Ziel entschied, wegen zu hohem Risiko ein anderes Ziel anzugreifen, und ohne Rücksicht auf die Meinung des Kapitäns den Kurs änderte.<sup>145</sup>

Als viertes wurde die Aufteilung der gemachten Beute fixiert. Im Allgemeinen agierten die Bukaniere unter dem Motto „*no prey, no pay*“: keine Beute, keine Bezahlung. Diese Einstellung förderte natürlich den Ehrgeiz und die Motivation der Freibeuter bei der Expedition, denn wer wollte schon mit leeren Händen in den Heimathafen zurückkehren. Zunächst wurde festgelegt, wie viel der Kapitän für die Finanzierung des Schiffes bekommen sollte. Danach wurde über die Anteile anderer wichtiger Personen entschieden, wie jene des Zimmermanns, der für die Erhaltung des Schiffes zuständig war, der Proviantmeister, der sich um die Verpflegung kümmern musste, sowie die des Schiffsarztes, dessen Aufgabe es war, Krankheiten zu behandeln und die Verwundeten an Bord zu versorgen. Dies waren fixe Anteile, die unabhängig von der Höhe des Werts der Beute waren.<sup>146</sup> Exquemelin schrieb darüber:

*„Vom Erlös der anfallenden Beute wird der Jägersold abgezogen, der für gewöhnlich zweihundert Peseten beträgt, hundert bis hundertundfünfzig Pesetenerhält der Schiffszimmermann, der Wundarzt*

---

<sup>142</sup> Marx, *Pirates and Privateers*, S. 152.

<sup>143</sup> Cordingly, *Black Flag*, S. 97.

<sup>144</sup> Exquemelin, *Buccaneers*, S. 71.

<sup>145</sup> Bottinger, *Piraten*, S. 47.

<sup>146</sup> Marx, *Pirates and Privateers*, S. 152-153.

*wird mit zweihundert bis zweihundertundfünfzig Peseten, je nach Größe des Schiffes, abgefunden.*”<sup>147</sup>

Alles, was im Pot übrig blieb, wurde je nach Rang des jeweiligen Seemannes aufgeteilt. Der Anführer, der während der Expedition die meiste Verantwortung zu tragen hatte, bekam den fünf- bis sechsfachen Anteil eines normalen Crewmitglieds. Danach kamen die Offiziere und als letztes die einfachen Bootsjungen, die sich mit einem halben Anteil begnügen mussten.<sup>148</sup>

Bevor die gesamte Beute jedoch in die verschiedenen Teile zerlegt wurde, musste sich der Kapitän versichern, dass jeder Seeräuber, der an einem Überfall beteiligt war, nichts von den erbeuteten Wertgegenständen, seien es Münzen, Juwelen oder Schmuck, zurückhielt oder versteckte. Nach der Plünderung der Stadt Maracaibo durch Henry Morgan forderte dieser jeden seiner Piraten auf, einen Eid mit der Hand auf der Bibel abzulegen, dass nichts an Beute zurückgehalten worden sei. Jeder Freibeuter schwor, nicht mehr als *„six pennyworth, be it in gold, silver, jewels, pearls or precious stones such as diamonds, emeralds and bezoar-stones“*<sup>149</sup> vor den anderen zu verbergen. Obwohl dieses Misstrauen durchaus berechtigt war, folgte jeder diesem Schwur, da die Strafen sehr grausam waren. Diebstahl wurde mit dem Abhacken von Nase und Ohren geahndet und jedes weitere Verbrechen mit dem Aussetzen, dem *marooning*, auf einer einsamen Insel.<sup>150</sup>

Zu guter Letzt musste jeder Pirat die Artikel mit seinem persönlichen Zeichen signieren und damit sein Einverständnis signalisieren.<sup>151</sup> Dieses mehr oder weniger persönliche Zeichen war die Alternative zur gängigen Unterschrift, da das Gros der Freibeuter Analphabeten waren. Schiffsärzte, hohe Offiziere und Kapitäne konnten lesen und schreiben, was für die Besatzung meist nicht zutraf. Es ist schwer, den Analphabetismus in der frühneuzeitlichen Seefahrt in Zahlen zu fassen, da dieser von Schiff zu Schiff variierte. Dennoch behauptet Marcus Rediker, dass gerade einmal zwei von drei einfachen Seeleuten ihren Namen schreiben konnten.<sup>152</sup> Was die Lese-

---

<sup>147</sup> Exquemelin, Piratenbuch, S. 122.

<sup>148</sup> Cordingly, Black Flag, S. 97.

<sup>149</sup> Exquemelin, Buccaneers, S. 161-162.

<sup>150</sup> Marx, Pirates and Privateers, S. 153.

<sup>151</sup> Bohn, Piraten, S. 44.

<sup>152</sup> Rediker, Devil and the Deep Blue Sea, S. 158.

und Schreibfähigkeiten von Piratenkapitänen betrifft, so kann man durchaus annehmen, dass wegen des demokratischen Wahlverfahrens, bei dem theoretisch auch ein ungebildeter Schiffsjunge zum Kommandanten ernannt werden konnte, die Quote an Analphabetismus relativ hoch war.

### 4.1. Pioniere der Unfallversicherung

Wie ausgeprägt der Sinn für Gerechtigkeit und „Nächstenliebe“ unter den Freibeutern war, wird in dem Beispiel des Entschädigungsfonds für Verwundete von Raubzügen demonstriert. Dies waren Anteile der Beute, die je nach Grad der Verletzung des Betroffenen fix ausbezahlt wurden. Dabei handelte es sich nicht immer nur um Geld, sondern je nach Umfang der Beute auch um Sklaven. Im folgenden Exzerpt beschreibt Exquemelin den Schlüssel dieses Entschädigungsfonds:

*„...für den rechten Arm 600 Peseten oder sechs Sklaven, für den linken Arm 500 Peseten oder fünf Sklaven. Für ein verlorenes rechtes Bein erhält man 500 Peseten oder fünf Sklaven, für ein linkes 400 Peseten oder vier Sklaven. Für ein eingebüßtes Auge erhält man ebensoviel wie für einen verlorenen Finger, nämlich 100 Peseten oder einen Sklaven. Ein steifer Arm wird ebenso hoch bewertet wie ein verlorener. Für eine Wunde im Leib, aus der der Eiter mit einer Röhre abgeleitet werden muss, wird man mit 500 Peseten oder fünf Sklaven entschädigt.“<sup>153</sup>*

Auch der Regelkatalog von Bartholomew Roberts, einem der „größten“ Piraten des „Goldenen Zeitalters“, erwähnt eine Art Entschädigungszahlung. Der neunte Artikel besagt, dass im Falle einer Verkrüppelung im Rahmen einer Expedition dem Verwundeten eine entsprechende finanzielle Unterstützung garantiert sein sollte. Bei Verlust einer Gliedmaße, so berichtet Johnson, erhält der betroffene Seemann 800

---

<sup>153</sup> Exquemelin, Piratenbuch, S. 122.

Dollar, und die Entschädigung für alle weniger schweren Verletzungen sollte entsprechend angepasst werden.<sup>154</sup>

### 4.2. Regeln auf dem Schiff

Für das Verhalten an Bord des Piratenschiffes wurden ebenfalls Richtlinien erlassen. Diese variierten von Schiff zu Schiff nur leicht und sollten im Großen und Ganzen für halbwegs geordnete Verhältnisse an Bord sorgen. Einige dieser Artikel sind überliefert und verraten auch einiges über die Persönlichkeit jener Kapitäne, die sie verfasst haben. Captain Charles Johnson listet in seiner *General History* elf Gesetze<sup>155</sup> des bereits erwähnten Seeräuberkapitäns Bartholomew Roberts auf. Es wird angenommen, dass das Regelbuch von Roberts ursprünglich mehr als elf Artikel umfasste, einige aber wegen ihrer Radikalität verworfen wurden. Jeder Pirat, der sich seiner Crew anschließen wollte, musste sein Zeichen unter einen Regelkatalog von diversen Artikeln setzen, und damit schwören, sich für die Dauer seines Aufenthalts an Bord des Schiffes an dieses Regelwerk zu halten.

Von Roberts weiß man, dass er ein sehr ordnungsliebender Mensch war, der weder zu Alkohol griff noch durch Gedanken an Frauen von seiner Mission abgelenkt wurde, und somit definitiv eine Ausnahmeerscheinung war. Er hatte angeblich, um vor seiner dominanten Ehefrau zu fliehen, den Weg in die Piraterie gewählt<sup>156</sup>. Dementsprechend gestaltete er seinen Verhaltenscodex, der in erster Linie demokratische Werte, Gleichheit und Disziplin hoch hielt.<sup>157</sup> Durch das Verbot von Glückspiel und Frauen an Bord sollte für Disziplin gesorgt werden. Um ständige Einsatzfähigkeit zu gewährleisten, mussten Waffen sauber und in Ordnung gehalten und die nächtliche Bettruhe streng eingehalten werden. Die Strafen bei Gesetzesbrüchen reichten von *marooning* für das Zurückhalten von Beute bis zur Todesstrafe für Deserteure und das Verführen von Frauen an Bord.<sup>158</sup>

---

<sup>154</sup> Johnson, *General History*, S. 181.

<sup>155</sup> Siehe Appendix I.

<sup>156</sup> Lane, *Blood & Silver*, S. 194.

<sup>157</sup> Marx, *Zeitalter der Piraterie*, S. 107.

<sup>158</sup> Johnson, *General History*, S. 180-181.

Vielleicht konnte man den „Erfolg“ von Rogers und seiner Mannschaft, denen am Anfang des 18. Jahrhunderts innerhalb von drei Jahren immerhin circa 400 Schiffe zum Opfer fielen, durch die erfolgreiche Exekution dieser vom Kapitän aufgestellten Regeln zurückführen.<sup>159</sup>

In Johnsons Geschichte der Piraterie werden auch noch die Regelkataloge der Kapitäne George Lowthers<sup>160</sup> und John Philips<sup>161</sup>, beide Freibeuter des frühen 18. Jahrhunderts, erwähnt, welche sich aber nur geringfügig von jenem des Bartholomew Roberts unterschieden.

Zusammenfassend kann man zu diesem Kapitel sagen, dass die durchaus erfolgreiche Geschichte der karibischen Piraterie vor allem durch das von Regeln bestimmte Leben innerhalb der Freibeuterkommunen geprägt war. Ohne jegliche Verhaltensvorschriften, sei es auf dem Schiff oder im Rahmen einer Expedition an Land, wäre es unmöglich gewesen einen Haufen von willkürlich zusammengetrommelten Seefahrern und Abenteurern anzuführen, geschweige denn sie in einer Schlacht zu befehligen. Wie das Beispiel der Plünderung Maracaibos durch Henry Morgan zeigt, wurden Verhaltenscodices von Mannschaft und Kapitänen größtenteils respektiert. Das Leben eines Piraten war sowieso gefährlich, unberechenbar und meistens kurz, und so wollte man es nicht riskieren, durch einen Regelbruch, eine der grausamen Strafen zu erleiden.

### **Exkurs: *Pieces of Eight* - Währung der Piraten**

*„And then, all of a sudden, a shrill voice broke forth out of the darkness: ‘Pieces of eight! pieces of eight! pieces of eight! pieces of eight! pieces of eight!’ and so forth, without pause or change, like the clacking of a tiny mill.”*<sup>162</sup>

---

<sup>159</sup> Bohn, Piraten, S. 98.

<sup>160</sup> Vgl. Johnson, General History, S. 278.

<sup>161</sup> Vgl. ebenda, S. 314-315.

<sup>162</sup> Stevenson, Treasure Island, S. 172.

Diese Worte, mit denen der Papagei des Piraten Long John Silver in der Robert Louis Stevensons Roman *Treasure Island* den jungen Jim Hawkins auffliegen ließ, verraten, wonach sich ein Seeräuberherz wirklich sehnten, spanische Silbermünzen mit dem umgangssprachlichen Namen *peso de a ocho* („Peso zu acht Reales“) oder *pieces of eight* („Stücke zu acht Teilen“<sup>163</sup>).

Dabei handelte es sich um eine Münzenart, die ab dem späten 16. Jahrhundert in allen großen Münzprägestätten der spanischen Kolonien in Mittel- und Südamerika wie Potosí, Lima oder Mexiko hergestellt wurde.<sup>164</sup> Dazu ist zu wissen, dass die Grundrecheneinheit der Spanier ein *maravedí* war, eine Bezeichnung, die aus dem Mittelalter stammte und sich von einer arabischen Recheneinheit herleitete.<sup>165</sup> Die nächste größere Einheit waren die *reales*, die den Wert von 34 *maravedíes* hatten. Um die Bezeichnung *pieces of eight* erklären zu können, muss man wissen, dass jene Silbermünze den achtfachen Wert eines *real* hatte, also 272 *maravedíes*. Diese Währung war jedoch nicht nur in der Karibik Zahlungsmittel Nummer eins, sondern sie war vor allem im 18. Jahrhundert auf der ganzen Welt verbreitet, was nicht zuletzt den Kaperfahrern und Piraten zu verdanken war. Man neigt sogar dazu, den *real de a ocho*, wie die Münze ebenfalls genannt wurde, als erste internationale Währung zu bezeichnen. Menschen, die über dieses Zahlungsmittel verfügten, konnten damit beinahe überall auf der Welt bezahlen und handeln. Große Bedeutung erlangte der *real de a ocho* für die Europäer in Zusammenhang mit dem Orienthandel. Da die Nachfrage nach orientalischen Waren in Europa sehr hoch war, flossen Unmengen an Silbermünzen auch in Länder wie China, Indien oder Japan, wo sie meist eingeschmolzen oder bearbeitet wurden, um den Währungen dieser Länder zu entsprechen. Wegen des einseitigen Geldflusses des *real de a ocho* – die Länder des Orients und Asiens hatten kein Interesse an europäischen Waren – stieg die Nachfrage und Wertschätzung dieser Münze trotz Sättigung und Überproduktion ständig an.<sup>166</sup>

Um den Einfluss und die lang andauernde Präsenz der *pieces of eight* zu veranschaulichen, wäre zu erwähnen, dass an der New Yorker Börse bis vor einigen

---

<sup>163</sup> Bohn, Piraten, S. 44.

<sup>164</sup> Lane, Blood & Silver, S. 29.

<sup>165</sup> Vilar, Gold und Geld, S. 33.

<sup>166</sup> Cipolla, Odyssee, S. 92-97.

Jahren immer noch mit einer bestimmten Währung gehandelt wurde, die ihren Ursprung in der einstigen Währung der Piraten hatte. Die ersten *peso de a ocho* gelangten an Bord von angloamerikanischen Freibeutern in die nordamerikanische Metropolen an der Ostküste.<sup>167</sup> Dort wurden sie in Umlauf gebracht, was sie bis zum Jahre 1857 auch in den Vereinigten Staaten zu einer legalen Währung machte. Der „spanische Dollar“, eine weitere Bezeichnung für den *peso de a ocho*, übte dadurch einen direkten Einfluss auf den amerikanischen Dollar aus, was sich an der Wallstreet bis zum Jahre 1997 – bis dahin wurde mit dem spanischen Dollar gehandelt – nachvollziehen ließ.<sup>168</sup>

Mit einem Zahlungsmittel ausgestattet, dass beinahe auf der ganzen Welt gern gesehen wurde, war es den Piraten möglich nicht nur in der Karibik, sondern auch in anderen Teilen der Erde vor Anker zu gehen und ihren Lebensunterhalt zu finanzieren. Es ist anzunehmen, dass vor allem gegen Ende des goldenen Zeitalters der Piraterie, als das Seeräuberdasein in der karibischen See immer riskanter wurde, viele Piraten in entferntere Gewässer wie auswichen um dort ihre wertvolle Beute unters Volk zu bringen. Dennoch war es vor allem die Wirtschaft der Piratennester im karibischen Raum, die regelmäßig von an Land gehenden Freibeutern mit *peso de a ocho* versorgt wurde.

### **5. Der Piratenkapitän – Autoritätsperson oder Marionette?**

In Literatur und Film wird der typische Piratenkapitän meistens als unantastbarer Anführer gezeigt, dem seine Mannschaft blind in jedes Abenteuer folgt. Die Realität sah jedoch etwas anders aus. Wie bereits erwähnt, wurden die Piratenkapitäne von einer Gruppe von Freibeutern auf demokratische Art und Weise gewählt. Jeder Kapitän war nur solange in seiner Position sicher, solange er es der Mannschaft Recht machte und diese mit seinen Leistungen zufrieden war.<sup>169</sup> Folgende Fähigkeiten waren ausschlaggebend bei der Wahl eines Piratenkapitäns: „...*seine Kompetenz als Seemann, Navigator und Kaperer ... [sowie] ...die Fähigkeit, offensive und defensive*

---

<sup>167</sup> Lane, *Blood & Silver*, S. 29.

<sup>168</sup> Art: „peso“, in: *The New Encyclopaedia Britannica*, S. 322.

<sup>169</sup> Schmitt, *Leben in den Kolonien*, S. 450-451.

*Operationen zur See erfolgreich zu planen und durchzuführen.*<sup>170</sup> In wenigen Fällen, wie zum Beispiel bei Henry Morgan, war die Mannschaft das Instrument des Kapitäns. Meistens erfüllte der Kapitän den Zweck, die Ziele der Mannschaft erfolgreich umzusetzen.

Waren sie gerade nicht in Gefahr bzw. auf Expedition, konnte die Mannschaft den Kapitän jederzeit abwählen und einen neuen bestimmen. Es soll vorgekommen sein, dass so manches Piratenschiff binnen weniger Monate ungefähr ein dutzend Mal den Kapitän wechselte.<sup>171</sup> Bis auf wenige Privilegien, wie zum Beispiel das Mehrfache des Anteils der Beute, war der Kapitän mit der Mannschaft völlig gleichberechtigt. Dies zeigte sich bereits beim Essen, denn wie Exquemelin schreibt, bekam der Kapitän genau die gleiche Ration wie der einfachste Bootsjunge. Und sollte jemand aus der Crew feststellen, dass die Ration des Kapitäns von besserer Qualität als seine war, so durfte das Mannschaftsmitglied sein Essen mit dem des Anführers austauschen.<sup>172</sup> Nicht einmal in seiner eigenen Kajüte war der Kapitän sicher. Von der Crew des Bartholomew Roberts weiß man, dass sie es sich erlauben konnte, zu jeder Tageszeit, auch bei Nacht, die Kapitänskajüte zu betreten und sich am wertvollen Geschirr und Besteck von Roberts nach Lust und Laune zu bedienen, wogegen der Kapitän machtlos war.<sup>173</sup>

Dass der Kapitän nicht immer als Respektsperson gesehen wurde, zeigt der Zwischenfall auf Roberts Schiff, als er vor Afrika lag. Ein Crewmitglied, das offensichtlich schwer betrunken war, beleidigte den Kapitän höchstpersönlich, woraufhin dieser zur Waffe griff und den Seemann auf der Stelle erschoss. Dies führte zu Aufruhr innerhalb der Mannschaft und ein großer Teil verließ daraufhin den Kapitän.<sup>174</sup>

Im Kampf war jedoch der Kapitän der uneingeschränkte Anführer, der den obersten Befehl über die Mission besaß und die Kampfhandlungen überblicken und koordinieren musste.<sup>175</sup> Er besaß sogar das Recht, ein Mitglied seiner Mannschaft bei

---

<sup>170</sup> Bardelle, Freibeuter der Karibischen See, S. 49.

<sup>171</sup> Botting, Piraten, S. 50.

<sup>172</sup> Exquemelin, Buccaneers, S. 71.

<sup>173</sup> Botting, Piraten, S. 47.

<sup>174</sup> Johnson, General History, S. 194-195.

<sup>175</sup> Bardelle, Freibeuter der Karibischen See, S. 49.

Befehlsverweigerung unverzüglich zu erschießen.<sup>176</sup> Am anschaulichsten präsentierte François L'Ollonais seine Führungsqualitäten beim Angriff seines Freibeuterheeres auf die spanische Festung der Antilleninsel Gibraltar. Nachdem jeder einzelne Pirat geschworen hatte, lieber für eine reiche Beute zu kämpfen als umsonst so weit gereist zu sein, antwortete L'Ollonais: „*I will lead you – and the first man to show lack of courage in battle, I will shoot him down.*“<sup>177</sup> Auch Captain Edward Teach benutzte eine sehr brutale Methode, um sich den Respekt der Mannschaft zu sichern. Damit sie nicht vergessen würden, wer ihr Anführer war, erschoss Teach in regelmäßigen Abständen einen seiner Männer.<sup>178</sup>

Dies erinnert an die despotische und diktatorische Art von Kapitänen der englischen Marine, die im 17. Jahrhundert weit verbreitet war. Wenn man jedoch die Lage der Piraten berücksichtigt, die all ihre Hoffnung auf den erfolgreichen Ausgang einer Expedition legten, ist es nur verständlich, dass sie einen Kapitän an der Spitze wollten, der bis zum Äußersten ging, um an das gemeinsame Ziel zu gelangen.

Um zu verhindern, dass der Kapitän die ihm zuerkannte Autorität nicht missbrauchte, ernannten die Piraten gleichzeitig einen *quartermaster*, dessen Verfügungsgewalt sich mit jener des Kapitäns die Waage halten sollte. Obwohl diese Position in der Handelsmarine recht gering geschätzt wurde, erhielt sie auf Piratenschiffen eine essentielle Signifikanz. Wie ein Tribun im alten Rom war der *quartermaster* das Sprachrohr der Mannschaft, dem großes Vertrauen und ein gehöriges Maß an Respekt entgegen gebracht wurde. Charles Johnson schrieb, dass der Kapitän eine Aktion nur mit Zustimmung des *quartermasters* durchführen durfte.<sup>179</sup>

War das Amt des Kapitäns nun eigentlich erstrebenswert? Wahrscheinlich gab es mehr Nachteile als Vorteile an dieser Tätigkeit, was eine Verneinung der Frage zulässt. Ständige Kontrollen und anhaltendes Misstrauen durch die Mannschaft, der man gegenüber keine Müdigkeit oder Schwäche vortäuschen durfte, standen bei einem Piratenkapitän an der Tagesordnung. Sein Titel hing an einem seidenen Faden und nur eine charismatische und skrupellose Persönlichkeit war diesem Amt

---

<sup>176</sup> Bardelle, Freibeuter der Karibischen See, S. 49.

<sup>177</sup> Exquemelin, Buccaneers, S. 100.

<sup>178</sup> Marx, Zeitalter der Piraterie, S. 117.

<sup>179</sup> Rediker, Villains of all Nations, S. 66.

gewachsen. Und war man schließlich am Höhepunkt seiner Macht angelangt, wurde man mit ziemlicher Wahrscheinlichkeit von einem Piratenjäger aufgerieben, was zu einem traurigen Ende am Strick führte, wie es unter anderem Calico Jack erging.

Machte man jedoch seine Arbeit gut und hatte man eine gewisse Begabung dafür, so konnte man, wie man es anhand des Beispiels von Henry Morgan sieht, zu Ruhm, Ehre und Vermögen schaffen.

Egal, ob man ein glorreicher Kapitän oder nur ein einfacher Bootsmann war, etwas, was sie alle gemeinsam hatten, war ihre unappetitliche Art zu essen und ihr Speiseplan. Das anschließende Kapitel widmet sich ganz den Ess- und Trinkgewohnheiten der karibischen Piraten, denen sich ein durchaus reichhaltiges Angebot an exotischen Nahrungsmitteln aller Art bot.

### **6. Ess- und Trinkgewohnheiten – der Speiseplan**

*„...they eat in a very disorderly manner, more like kennel of hounds, than like men, snatching and catching the victuals from one another...“*<sup>180</sup>

Dieser Beschreibung der Essgewohnheiten von Seeräubern kann man entnehmen, dass relativ wenig Wert auf Tischmanieren gelegt wurde. Ein Grund dafür könnte gewesen sein, dass Piraten teilweise lange Zeit auf See verbrachten ohne ausreichend Verpflegung zu bekommen. Dass der Hunger und die Gier bei der Heimkehr im Heimathafen bzw. bei der Sichtung von Land, dessen Nahrungsmittelressourcen genutzt werden konnten, überdurchschnittlich groß waren, und man auf jegliche Etikette verzichtete, ist nachvollziehbar. Dennoch ging es den Seemännern auf einem Piratenschiff wesentlich besser wie jenen, die auf Marineschiffen dienten.<sup>181</sup>

Der französische Dominikanerpater Labat war mit den Essgewohnheiten der Bukaniere bestens vertraut. Als er einmal einige seiner Ordensbrüder zu Besuch hatte, beschloss er zur Feier des Tages ein *boucan* im Stil der wilden Jäger und Pflanzler zu

---

<sup>180</sup> Dow/Edmonds, *Pirates of the New England Coast*, S. 168.

<sup>181</sup> Rediker, *Villains of all Nations*, S. 9.

veranstalten. Dafür wurde ein Schwein geschlachtet und auf einer offenen Feuerstelle, die extra für dieses Ereignis angefertigt worden war, auf spezielle Art gegrillt. Was das Prozedere und die Regeln betraf, so musste sich jeder strikt nach den Vorgaben der Bukaniere richten. Vom Aufstellen des Grills, bis hin zur Etikette musste alles so primitiv wie möglich sein. Labat berichtet:

*„Es ist nämlich gegen alle Sitten der Buccaneers, irgendeinen Metallgegenstand, wie Schaufeln, Zangen oder Platten, geschweige denn Besteck oder Geschirr, zu benutzen. Sogar Tafeltücher sind verboten, da sie sich zu sehr von der Einfachheit der Buccaneers unterscheiden.“<sup>182</sup>*

Wie bereits das einleitende Zitat, illustriert auch dieses das Nichtvorhandensein von modernen Tischmanieren bei den frühen Bukanieren. Man kann davon ausgehen, dass nicht jeder Freibeuter die gleichen primitiven Essgewohnheiten hatte, von denen Eingangs die Rede war. Im vorherigen Kapitel erwähnte ich, dass auf dem Schiff von Bartholomew Roberts durchaus wertvolles Geschirr und Besteck zu finden war, dass von Zeit zu Zeit sowohl vom Kapitän als auch von der Crew benutzt worden sein sollte.

### **6.1. Feste Nahrung**

Wie schon im ersten Kapitel ersichtlich war, bot die karibische Inselwelt den Europäern eine Unmenge von natürlichen Nahrungsmitteln. Tiere und Pflanzen waren in Hülle und Fülle vorhanden und sorgten für einen äußerst ausgewogenen Speiseplan. Im Gegensatz zu den Piraten auf See, die oft nach langer Fahrt mit Nahrungsmittelknappheit zu kämpfen hatten, konnten sich die Freibeuter an Land meistens an der reichhaltigen Kost erfreuen. Hierbei ist zu betonen, dass auch im Rahmen von Expedition und Raubzügen an Land des Öfteren Nahrungsmangel herrschte, der in erster Linie auf eine schlechte Organisation zurückzuführen war.

---

<sup>182</sup> Piekalkiewicz, Freibeuter, S. 241.

Natürlich brachten die europäischen Seefahrer ihre Essgewohnheiten in die Neue Welt mit und praktizierten sie in hohem Maße. Dennoch waren ihnen die exotische Flora und Fauna neu, und sie mussten sie zunächst verstehen und mit ihnen umgehen lernen. Dabei solidarisierten sie sich mit der indigenen Bevölkerung, die ihnen Praktiken und Techniken der Verarbeitung von Pflanzen und Tieren beibrachte.<sup>183</sup>

Das beste Beispiel für die Übernahme einer indianischen Praxis war das Räuchern von getrocknetem Rind- und Schweinefleisch von Taino Indios auf Hispaniola. Das Zubereitungsverfahren, das, wie die bereits beschriebene Methode des offenen Grills *boucan* genannt wurde, sollte schlussendlich den Bukanieren ihren Namen geben.<sup>184</sup>

Eine weitere Technik, die von der Urbevölkerung übernommen wurde, war die Kultivierung und Zubereitung von Maniok. Aus den Wurzeln dieser Pflanze wurde unter anderem das Cassava-Brot erzeugt.<sup>185</sup> Das beim Zubereiten übrig gebliebene Teigmaterial wurde zu einem bierähnlichen Getränk weiterverarbeitet, welches laut Exquemelin „...*very good...and most nourishing*“<sup>186</sup> war.

Weiters standen Süßkartoffeln am täglichen Speiseplan der Bukaniere. Bereits zum Frühstück wurden die weich gekochten Kartoffeln in Kombination mit Butter und einer Sauce aus Zitronensaft, Schmalz und rotem Pfeffer konsumiert. Wenn man die Kartoffeln mit Bohnen, die ebenfalls seit eh und je von der karibischen Urbevölkerung kultiviert wurden, und mit Fleisch kocht und dazu Eier serviert, so ergab dies ein Gericht, das ebenfalls sehr beliebt war.<sup>187</sup> Wie Maniok und die Früchte diverser Palmenarten wurden auch Süßkartoffeln zu alkoholhaltigen Getränken weiter verarbeitet. Über einen besonderen „Cocktail“, der in erster Linie aus Bananen gemacht wurde, berichtet Exquemelin, er sei „...*strong as wine and, if you take too much, makes you drunk and gives you a severe headache.*“<sup>188</sup>

Prinzipiell kann man sagen, dass sich die frühen Jäger Hispaniolas, aus denen die „Brüder der Küste“ hervorgehen sollten, in erster Linie und am Liebsten von

---

<sup>183</sup> Bohn, Piraten, S. 39.

<sup>184</sup> Hausberger, Karibik, S. 29.

<sup>185</sup> Bardelle, Freibeuter der Karibischen See, S. 90.

<sup>186</sup> Exquemelin, Buccaneers, S. 61.

<sup>187</sup> Ebenda, S. 60.

<sup>188</sup> Ebenda, S. 61.

Fleisch ernährten und dieses auch später auf den Schiffen zum Kern ihres Proviantes machten. In der Zeit, als die Bukaniere noch in kleinen Gruppen an der Nordküste Hispaniolas lebten, galten ihre Lebensumstände als sehr primitiv. Dementsprechend hielten sie es auch mit dem Umgang mit Nahrung. Die Rinder und Schweine, die sie erlegten, wurden oft ohne entsprechende Zubereitung konsumiert; häufig sogar in rohem Zustand. Auch das Knochenmark wurde verzehrt, und zwar, indem man es direkt aus dem noch warmen Knochen des frisch erlegten Tieres heraussaugte.<sup>189</sup> Diese archaische Technik wurde zumindest bis zu dem Zeitpunkt beibehalten, als sich die Freibeuter zu größeren Gruppen vereinigten und vom Dasein als Jäger zum Seeräuber wurden.

Exquemelin berichtet davon, wie eine Gruppe von Bukanieren ihr Schiff ausrüstet und dafür hauptsächlich Wildschweinefleisch und Schildkrötenfleisch besorgte. Dieses Fleisch wurde zunächst zu kleinen Portionen verarbeitet, danach gesalzen und geräuchert, bevor es auf dem Schiff eingelagert wurde. Während der Fahrt bereiteten die Bukaniere täglich zwei fleischige Mahlzeiten für die gesamte Crew zu. Dabei gingen sie folgendermaßen vor:

*„They cook two meals a day of this meat, without rationing. When it is boiled, the fat is skimmed off the cauldron and put into little calabashes, for dipping the meat in. The meal consists of only one course, and often tastes better than the food to be found on a gentleman’s table.”<sup>190</sup>*

Wie bereits erwähnt, galt das Fleisch der Wasserschildkröten bei den Piraten als besondere Leibspeise. Dadurch, dass diese Tiere im gesamten karibischen Raum verbreitet waren und meist in großen Mengen auftraten, waren sie leichte Beute für die Seeräuber und somit ideal als Proviant für die teilweise langen Expeditionen geeignet. Auch an Bord des Schiffes, mit dem William Dampier reiste und seinen berühmten Reisenbericht verfasste, waren Seeschildkröten sehr beliebt. In einer Episode, bei der sie auf den Galapagosinseln eine Zwischenstation machten, schildert Dampier, wie die Crew samt Kapitän mehrere Monate lang nichts anderes als Schildkröten aß, da diese Tiere dort in so großen Mengen vorhanden waren. Auch

---

<sup>189</sup> Bardelle, Freibeuter der Karibischen See, S. 95.

<sup>190</sup> Exquemelin, Buccaneers, S.70.

Land- oder Erdschildkröten galten als Delikatesse, wie man dem anschließenden Kommentar Dampiers entnehmen kann: „Sie sind gar sonderlich groß und fett und so köstlich, dass kein junges Huhn besser schmecken kann.“<sup>191</sup> Das Öl dieser äußerst fetten Tiere wurde aufgehoben und an Stelle von Butter zu Gebäck gegessen.<sup>192</sup> Obwohl Schildkröten allseits beliebt waren, hatte der Verzehr des extrem fetthaltigen Fleisches auch seine Nachteile. Magenverstimmung und Durchfallerkrankungen waren die Folgen, über die sich viele Seeleute beklagten. Trotz der allgemeinen Kenntnis von den Begleiterscheinungen ließen sich die meist überaus hungrigen Piraten nicht davon abbringen, das köstliche Schildkrötenfleisch zu konsumieren.<sup>193</sup>

Das Gericht, das in den Gasthäusern von Port Royal und von Schiffsköchen am häufigsten serviert wurde, war das so genannte *salamagundi*, später „Solomon Grundy“ genannt. Von den Engländern im 17. Jahrhundert in die Neue Welt mitgebracht, setzte es sich bald in den europäischen Freibeuterkommunen durch und bekam somit auch einen französischen Namen. Das Wort *salmigondis* steht für eine Mischung von ungleichen Teilen, in diesem Fall Zutaten.<sup>194</sup> Diese sehr würzige und einfach zuzubereitende Salatspeise zeichnete sich durch ihre Schärfe aus und sie enthielt so gut wie Alles, was es auf Jamaika an Essbarem zu finden gab. Verschiedene Fleisch- und Fischarten wurden vermischt und mit einer Marinade aus Knoblauch, Wein und Öl verfeinert. Dazu wurden unter anderem hart gekochte Eier, Zwiebel und Kohl serviert.<sup>195</sup> Auch Captain Bartholomew Roberts wusste den Geschmack von Solomon Grundy zu schätzen. Captain Johnson berichtet, dass Roberts an einem der letzten Tage, bevor seine Flotte in einer spektakulären Seeschlacht aufgerieben wurde, gemeinsam mit einem seiner Kapitäne des Morgens genüsslich Solomon Grundy speiste und dazu Bier trank.<sup>196</sup>

Um ihren Durst zu stillen, griffen die Freibeuter fast ausschließlich zu sehr hochprozentigen Getränken. Wie hoch die Nachfrage nach Spirituosen war, lässt sich an der Tatsache festhalten, dass alleine im Juli des Jahres 1661 40 neue Lizenzen für Wirtshäuser in Port Royal ausgestellt wurden. König Charles von England nutzte diese

---

<sup>191</sup> Dampier, Freibeuter, S. 24.

<sup>192</sup> Ebenda, S. 26.

<sup>193</sup> Bialuschewski, Piratenleben, S. 30.

<sup>194</sup> <http://www.m-w.com/cgi-bin/dictionary?va=salamagundi> (23. Mai 2007).

<sup>195</sup> Houston, Food Culture, S. 86-87.

<sup>196</sup> Johnson, General History, S. 211.

Situation um den Verkauf von alkoholischen Getränken mit einem königlichen Monopol zu belegen. Mit den hohen Einnahmen wurde die Aufrüstung der Befestigungsanlagen Port Royals finanziert.<sup>197</sup>

### 6.2. Flüssige Nahrung

Neben den schon erwähnten selbstgebrauten Likören aus diversen Pflanzenarten, gehörte wohl der Rum zu den „Piratengeränten“ schlechthin. Mit den Zeilen „*Fifteen men on The Dead Man's Chest – Yo-ho-ho, and a bottle of rum!*“<sup>198</sup> in *Treasure Island* verband Robert Louis Stevenson das Bild des Piraten für immer mit dem hochprozentigen Zuckerwasser aus der Karibik. Und tatsächlich war Rum das mit Abstand am häufigsten konsumierte Getränk der westindischen Freibeuter. Der Name Rum leitet sich höchstwahrscheinlich vom Wort *rumbullion* ab, was im 16. Jahrhundert soviel wie Rauflust bedeutete. Letztlich kürzte man das Wort ab und nannte das alkoholhaltige Getränk, das dieses aggressive Verhalten auslöst, von da an Rum. Hergestellt wurde der Rum aus den Rückständen, die bei der Zuckergewinnung entstanden.<sup>199</sup> Da das Zuckerrohr auf den karibischen Inseln vor allem auf Jamaika und Kuba, in Unmengen kultiviert wurde, war Rum äußerst billig und zählte daher zu den gängigsten Spirituosen, nicht nur auf Piratenschiffen. Im Gegensatz zu anderen Getränken wie Wasser oder Bier, die sehr bald zu faulen begannen, konnte der Rum auch auf längere Expeditionen mitgenommen werden, da er seine Qualität für lange Zeit beibehielt.<sup>200</sup>

Auch der Grog war ein Getränk, das durch die Piraten bekannt wurde. Diese Mischung aus Rum und Wasser, die entweder kalt oder heiß getrunken wurde<sup>201</sup>, hatte ihren Ursprünge wahrscheinlich in der englischen Marine des 17. Jahrhunderts, wo der Rum für die Moral der Crew immens wichtig war. Um einem Missbrauch und exzessivem Konsum vorzubeugen, wurde der Rum vor der Ausgabe der Rationen mit Wasser angereichert.<sup>202</sup> Der Name „Grog“ geht höchstwahrscheinlich auf den

---

<sup>197</sup> Marx, *Pirates and Privateers*, S. 157-158.

<sup>198</sup> Stevenson, *Treasure Island*, S. 1.

<sup>199</sup> Houston, *Food Culture*, S. 79.

<sup>200</sup> <http://hegewisch.net/blindkat/pirates/odd.html> (24. Mai 2007).

<sup>201</sup> Rediker, *Villains of all Nations*, S. 73.

<sup>202</sup> <http://hegewisch.net/blindkat/pirates/odd.html> (24. Mai 2007).

Marinekapitän Lord Edward Vernon zurück, welcher atypisch für die Marineoffiziere seiner Zeit war und sich stark für bessere Lebensbedingungen der Seeleute einsetzte. Von seiner Crew wurde er „Old Grog“ genannt, was in Beziehung zu seinem wasserfesten Bootsmantel stand, der aus *grogam* gefertigt war, einem Material aus Seide und Angorawolle, das mit einer Gummischicht imprägniert wurde.<sup>203</sup>

Ein weiteres Getränk, das sehr beliebt war und in jedem Wirtshaus Port Royals ausgeschenkt wurde, war der „Bombo“ (spanisch für Trommel). Wie der Grog bestand auch dieses Getränk hauptsächlich aus Rum. Zusätzlich wurde es noch mit viel Zucker und Muskat angereichert. Auch der so genannte „Kill-Devil“ war einer der beliebtesten Cocktails der Freibeuter, und so gefährlich sein Name klang, so heimtückisch war seine Wirkung.<sup>204</sup> Der absolut härteste Cocktail war jedoch wohl der „Rumfustian“, ein Getränk, das eine Mischung aus fast allen alkoholhaltigen Essenzen war, die in der Karibik zu finden waren. Vor allem Sherry, Gin und Bier gehörten zu den Hauptbestandteilen des „Rumfustian“.<sup>205</sup>

An Bord der Piratenschiffe wurden zusätzlich zu Rum, Bier und Wasser häufig Spirituosen konsumiert, die von anderen Schiffen erbeutet wurden. Darunter befanden sich oft aus Europa importierter Portwein, der sehr beliebt war, sowie edle Brandweine wie Brandy oder Sherry.<sup>206</sup> Um das oft minderwertige und abgestandene Wasser, das an Bord mitgeführt wurde, trinkbar zu machen, kombinierte man es mit Tee oder Kaffee.<sup>207</sup>

### 6.3. Nahrungsmangel

Häufig kam es auch vor, dass die Mannschaft über längere Zeit nur sehr eingeschränkte Rationen bekam, wenn nicht sogar leer ausgehen und hungern musste.<sup>208</sup> Grund dafür waren die teils unkoordinierten und schlecht organisierten Expeditionen an Land sowie ausgedehnte Raubfahrten, die häufig von

---

<sup>203</sup> <http://www.contemplator.com/history/grog.html> (25. Mai 2007).

<sup>204</sup> Marx, *Pirates and Privateers*, S. 157.

<sup>205</sup> Marx, *Zeitalter der Piraterie*, S. 111.

<sup>206</sup> Ebenda.

<sup>207</sup> <http://hegewisch.net/blindkat/pirates/odd.html> (24. Mai 2007).

<sup>208</sup> Schmitt, *Leben in den Kolonien*, S. 451.

unvorhergesehenen Kurskorrekturen in unbekannte, abgeschiedene Winkel des Ozeans begleitet wurden.<sup>209</sup>

Als Henry Morgan 1671 die spanische Stadt Panama überfallen wollte, hatte er 1200 Mann<sup>210</sup> in seinem Gefolge, die mit ihm über die Landenge marschierten. Dies war die größte seeräuberische Operation, die in der Karibik je stattgefunden hat. Natürlich war für eine Expedition dieses Ausmaßes eine gut durchdachte und organisierte Logistik erforderlich. Man beschloss, wenig Proviant mitzunehmen und stattdessen die Dörfer am Weg zu plündern, was sich als schwerer Fehler herausstellen sollte.<sup>211</sup> Die spanischen Siedler konnten noch rechtzeitig ihre Dörfer verlassen und ließen dabei keine Lebensmittel oder Tiere zurück.<sup>212</sup> Somit musste Morgans Heer während der anstrengenden Märsche durch das unwegsame Terrain Mittelamerikas acht Tage lang auf Nahrung verzichten. Stattdessen aßen die Männer alles, was sie am Weg fanden, wie Beeren, Grassamen oder Blätter. Der Hunger, der vielen den Schlaf raubte, führte dazu, dass man auf sehr unkonventionelle Alternativen zurückgriff und das Leder von Säcken und ihren Schuhen verspeiste und diese mit Wasser hinunterspülte. Exquemelin beschreibt die Umstände folgendermaßen:

*„Sie klopften es [das Leder] am Flußufer in feuchtem Zustand zwischen zwei Steinen, bis es weich war; dann reinigten sie es vom Haar, brietten es auf einem Kohlenfeuer, schnitten es in kleine Stücke und schluckten es hinunter.“*<sup>213</sup>

Auch William Dampier berichtet von einer katastrophalen Expedition, der eine schlechte Vorbereitung vorausging. Als sich Dampiers Schiff einmal in der Nähe von Kuba befand, machte sich eine Nahrungsmittelknappheit bemerkbar. Grund dafür war jener, dass die Offiziere und der Kapitän, der von Dampier als inkompetent

---

<sup>209</sup> Botting, Piraten, S. 45.

<sup>210</sup> Exquemelin, Buccaneers, S. 185.

<sup>211</sup> Marx, Pirates and Privateers, S. 163.

<sup>212</sup> Lane, Blood & Silver, S. 119.

<sup>213</sup> Exquemelin, Piratenbuch, S. 227.

bezeichnet wird, seinem Rat nicht nachgekommen waren, vor dem Ablegen so viel frisches Fleisch wie möglich an Bord zu bringen.<sup>214</sup>

In den Jahren, in denen die Piraten gejagt wurden und wirklich nur mehr von ihren Schiffen aus operierten, war es schwer und nicht ungefährlich, an Land zu gehen und Proviant zu beschaffen. Da kam es durchaus vor, dass die Mannschaft einige Tage lang hungern musste, bis das nächste Schiff geentert wurde oder ein sicherer Hafen angelaufen werden konnte. Falls vorhanden, musste man sich mit Zwieback oder anderen Teigwaren zufrieden geben, welche häufig mit Maden gespickt und von schlechtester Qualität waren.<sup>215</sup>

Im Jahre 1691 versuchte ein Freibeuterkapitän, dessen Identität unbekannt ist und dessen Mannschaft wegen Nahrungsmangels kurz vor dem Meutern war und unbedingt frischen Proviant benötigte, auf legale Weise, einen von Engländern kontrollierten Hafen anzulaufen, und verfasste diesbezüglich einen Brief, der folgende Passagen beinhaltete:

*„Obgleich wir nicht miteinander bekannt sind, erlaube ich mir als Landsmann, Euch zu schreiben, um Euch wissen zu lassen, dass wir beabsichtigen, unser Schiff in Eurem Hafen zu reinigen und Holz und Wasser sowie Proviant zur Stärkung unserer Männer zu besorgen, wofür wir ehrlich zu bezahlen die Absicht haben, ebenso wie für einen Zentner Zitronellen.“<sup>216</sup>*

Gezeichnet wurde der Brief mit „Euer unbekannter Freund“. Leider fand das Bittgesuch des Piraten kein Gehör bei der englischen Verwaltung und anstatt einer Einfahrgenehmigung wurde das Piratenschiff verjagt.

Alles in allem kann man sagen, dass Essen und Trinken zu den Lieblingsbeschäftigungen der Freibeuter zählten. Wenn genügend Appetit und vor allem Proviant vorhanden war griff man zu fast allem nur Erdenklichen, um seinen Hunger und seinen Durst zu stillen. Letzteres wurde vielen Seeräubern zum Verhängnis. Da fast ausschließlich Hochprozentiges in den Tavernen der

---

<sup>214</sup> Preston/Preston, *Pirate of Exquisite Mind*, S. 37.

<sup>215</sup> Cuppage, *James Cook*, S. 5; Bialuschewski, *Piratenleben*, S. 25.

<sup>216</sup> Botting, *Piraten*, S. 45.

Piratenhochburgen serviert wurde bzw. in den Fässern der Laderäume zu finden war, verfielen zahlreiche Freibeuter dem Alkoholismus. Der folgende Exkurs berichtet davon.

### **Exkurs: Alkoholismus bei Piraten**

Der Mythos des Piraten ist untrennbar mit dessen Obsession nach Alkohol verbunden. Die Realität zeigt, dass Alkoholismus innerhalb von Freibeuterkommunen in der Tat ein gängiges Phänomen war. In seinem Regelwerk für das Verhalten auf dem Schiff weist Bartholomew Roberts, der selbst Antialkoholiker war, gleich im ersten Artikel darauf hin, dass jeder Pirat freien Zugang zu „*strong Liquors*“ haben sollte.<sup>217</sup> Mit Ausnahme des Trinkverbots bei Nacht unter Deck gab es keinerlei Einschränkungen, wann getrunken werden durfte. Diese Regel sollte Roberts schlussendlich zum Verhängnis werden, denn bei der Seeschlacht gegen Captain Ogle war die Crew von Roberts dermaßen betrunken, dass sie sich nicht mit den Männern des Gegners messen konnte und die Schlacht verlor.<sup>218</sup> Für viele Seeleute, die den Weg in die Piraterie wählten, war der freizügige Umgang mit Alkohol das Hauptkriterium, um für einen Platz an Bord eines Piratenschiffes anzuheuern.<sup>219</sup> Wie groß der Durst eines Piraten war, zeigt folgende Beobachtung:

*„...sie bringen nicht die Geduld auf, Flaschen mit Korkenziehern zu öffnen, sondern pflegen ihnen mit dem Säbel den Hals abzuschlagen und schütten den Inhalt in einem Zug hinunter...“<sup>220</sup>*

Dies führte logischerweise zu unkontrolliertem Alkoholkonsum, was wiederum in einigen katastrophalen Ereignissen resultierte, auf die ich im späteren Verlauf dieses Exkurses zurückkommen werde.

---

<sup>217</sup> Johnson, General History, S. 180.

<sup>218</sup> Rediker, Villains of all Nations, S. 143.

<sup>219</sup> Ebenda, S. 71.

<sup>220</sup> Jameson, Privateering, in: Bardelle, Freibeuter der Karibischen See, S. 79.

Was waren nun die Ursachen für diesen exzessiven Konsum von stark alkoholhaltigen Getränken? Marcus Rediker gibt in seinem Werk *Between the Devil and the Deep Blue Sea* einige Gründe an, die den Alkoholismus unter Freibeutern erklären. Zunächst wäre einmal die Tatsache, dass auf Schiffen oft Nahrungsmittelknappheit herrschte, welche auf Planungsfehler bzw. auf unvorhergesehene Ereignisse während der Expedition zurückzuführen war, und man sich stattdessen an den eingelagerten Spirituosen vergriff, die im Überfluss vorhanden waren. Weiters wurden die Männer durch den Alkohol abgehärtet und resistent gegen die Nässe und Kälte. Auch ließ sie der Fusel die Anstrengungen des harten Lebens an Bord des Schiffes für einige Zeit vergessen.<sup>221</sup> Neben der „positiven“ Wirkung auf jeden einzelnen erfüllte der Alkohol auch eine wesentliche soziale Funktion. Die Seeleute tranken oft gemeinsam, um sich zu entspannen, um zu feiern oder einfach nur, um miteinander Geschichten auszutauschen. Natürlich durfte auch bei jeder Mahlzeit ein ordentlicher Becher voll Wein, Rum oder Grog nicht fehlen. Dabei wurden die diversesten Toasts ausgesprochen, vor allem für den König, Ehefrauen und Verehrerinnen und für die geglückte Expedition.<sup>222</sup> Die Eigenschaft, konsequent betrunken zu sein, war in vielen Freibeuterkommunen Gang und Gebe, sodass jemand, der längere Zeit einen nüchternen Eindruck machte, verdächtigt wurde, etwas im Schilde zu führen.<sup>223</sup>

Dieser unkontrollierte und ununterbrochene Alkoholkonsum beeinträchtigte die Crew in so hohem Maße, dass sie häufig zu unberechenbaren Taten neigte, welche katastrophale Ausmaße annahmen. Die Besatzung des Schiffes von Captain Sam Bellamy war einst so mit dem Saufen beschäftigt, dass das Schiff, ohne kompetenten Steuermann, auf einem Riff oder Strand auflief.<sup>224</sup>

Bereits dem vornehmen Sir Francis Drake wurde der Suff seiner Mannschaft zum Verhängnis. Als Drake im Jahre 1573 Panama plündern wollte, vereitelte ein betrunkenener Pirat seiner Mannschaft einen Überraschungsangriff. Das Freibeuterheer verschanzte sich an einer Stelle entlang des Pfades, an der der Maultierkonvoi mit dem Schatz vorbeikommen sollte und wollte ihm auflauern.<sup>225</sup> Die Aktion scheiterte

---

<sup>221</sup> Rediker, *Devil and the Deep Blue Sea*, S. 191-193.

<sup>222</sup> Cordingly, *Black Flag*, S. 93.

<sup>223</sup> Rediker, *Villains of all Nations*, S. 131.

<sup>224</sup> Ebenda, S. 73.

<sup>225</sup> Kelsey, *Sir Francis Drake*, S. 62.

daran, dass einer der Piraten, einen verfrühten Angriff auf ein paar unbedeutende Esel machte, wodurch der eigentliche Konvoi vorgewarnt wurde. Das Versteck flog auf und monatelanges Warten war umsonst gewesen.<sup>226</sup>

Einer der schlimmsten Zwischenfälle, welcher durch zu hohen Alkoholspiegel verursacht wurde, ereignete sich am Neujahrstag des Jahres 1669. Henry Morgan hatte alle Kapitäne seiner Flotte auf sein Schiff, die *Oxford*, geladen, um den Start einer Plünderungsfahrt nach Cartagena zu feiern. Die ganze Besatzung wurde ausreichend verköstigt und der Alkohol floss in Strömen. Zur Feier des Tages wurden auch einige Kanonen abgefeuert. Unglücklicherweise entzündete der Funkenflug von Musketen, die unter Deck abgefeuert wurden, das Munitionsdepot, was zu einer enormen Explosion führte. Die *Oxford* wurde buchstäblich in Stücke gerissen und von den circa 260 Mann, die sich an Bord befanden, überlebten gerade einmal 10 diese Katastrophe, unter ihnen Henry Morgan.<sup>227</sup>

Wenn ein Pirat nicht schon früher seiner Trunksucht erlag, kam es oft vor, dass er spätestens bei seinem Prozess dem Alkohol die Schuld an seinen seeräuberischen Verbrechen gab. John Archer zum Beispiel behauptete am Tag seiner Hinrichtung:

*„One wickedness that has led me as much as any, to all the rest, has been my brutish drunkenness. By strong drink I have been heated and hardened into the crimes that are now more bitter than death unto me.“*<sup>228</sup>

Zusammenfassend wäre zu sagen, dass ein Piratenleben ohne regelmäßigem Alkoholkonsum unvorstellbar wäre. Die Anstrengungen des Alltags waren in den meistens Fällen nur in einem beeinträchtigten Zustand zu bewältigen. So wie der Alkohol und das gemeinsame Trinken, war auch die Musik bzw. das kollektive Singen und Musizieren ein essentieller Bestandteil der Seeräberkultur. Das anschließende Kapitel widmet sich dieser beliebten

---

<sup>226</sup> Cordingly, *Black Flag*, S. 28.

<sup>227</sup> *Black, Pirates*, S. 32.

<sup>228</sup> Dow/Edmonds, *Pirates of the New England Coast*, S. 325.

Freizeitbeschäftigung, der die Piraten nicht nur in ihren ruhigen Minuten nachgingen.

## 7. What shall we do with the drunken sailor? – Musik der Piraten

Wie musikalisch die Freibeuter waren, lässt sich wegen der mangelhaften Quellenlage, was dieses Thema betrifft, schwer sagen. Man weiß jedoch, dass auf Marineschiffen das Tanzen, Singen und das Spielen der Geige oder *fiddle* verbreitet war und zur Auflockerung des harten Lebens an Bord beitrug. Anzunehmen ist, dass daher diese Tradition auch auf den Piratenschiffen weiter gepflogen wurde.<sup>229</sup>

Wie bereits erwähnt, war der Gesang in erster Linie ein Hilfsmittel, um den harten Schiffsalltag erträglicher zu machen. Da vor allem während schwerer körperlicher Tätigkeiten, wie beim Einholen des Ankers oder beim Setzen der Segel, gesungen wurde, ist anzunehmen, dass die Seemänner die Lieder eher in einem gewissen Arbeitstakt hinausschrieten, als sie gefühlvoll zu singen. Das gemeinsame Singen an Bord eines Schiffes erfüllte wie das Trinken auch eine gewisse soziale Funktion, indem es die Moral hob, die Zusammenarbeit förderte und den Männern die Möglichkeit bot, ihre Probleme zu äußern.<sup>230</sup> Vor allem, wenn große Beute gemacht wurde und anlässlich dieses Ereignisses ausgelassen gefeiert wurde, ließen es sich die Freibeuter nicht nehmen, den einen oder anderen Song anzustimmen. Beim Prozess über Captain Stede Bonnet und dessen Mannschaft sagte eines der Opfer, James Killing, aus, dass er durchaus human behandelt worden sei, nachdem sein Schiff in die Hände Bonnets gefallen war, und dass ihn die Piraten eingeladen hätten, mit ihnen zu speisen und zu trinken, was mit dem Singen mehrerer Lieder einherging.<sup>231</sup>

Die Seemannslieder wurden generell als *shanties* bezeichnet. Wahrscheinlich geht dieser englische Terminus auf das französische Wort für singen, *chanter*, zurück. Diese Art von Gesang beruhte auf dem Frage-Antwort-Prinzip, wonach eine Person, der so genannte *shantyman*, mit Teil A begann, und der Rest der Crew mit Teil B darauf reagierte; ähnlich den heutigen Militärgesängen, wie man sie aus Filmen wie

---

<sup>229</sup> Cordingly, *Black Flag*, S. 94.

<sup>230</sup> <http://www.elizabethan-era.org.uk/the-pirate-song.htm> (25. Mai 2007).

<sup>231</sup> Rediker, *Villains of all Nations*, S. 72.

*Full Metal Jacket*<sup>232</sup> von Stanley Kubrick kennt. Die Präsenz eines talentierten *shantymans* an Bord war immens wichtig für die Moral der Crew, denn er koordinierte die Arbeitsbewegungen der Mannschaft und hielt sie mit seinen Gesängen bei Laune.<sup>233</sup>

Es gab verschiedene Arten von *shanties* oder auch *worksongs* genannt, die zu unterschiedlichen Tätigkeiten oder Anlässen gesungen wurden. Vor allem aber sollten sie die schweren Arbeiten begleiten und diese somit erträglicher machen und erleichtern.<sup>234</sup> Dabei spielte der Rhythmus eine extrem wichtige Rolle, da er sich jenem der Arbeitstätigkeit anpasste. Zum Beispiel gab es eigene *shanties* für das Einholen des Ankers. Um die Ankerwinde zu bewegen, war beinahe die gesamte Crew eingeteilt. Für diese zähe und lange dauernde Arbeit bedurfte es eines *shantys*, dass in einem langsamen Tempo war und sehr viele Strophen und Refrains hatte, wie das Stück „*Homeward Bound*“<sup>235</sup>. Meistens waren ein Geigenspieler und ein Trommler anwesend, die die Männer musikalisch begleiteten und das Tempo vorgaben.

Eine andere Art von *shanty* erforderte das Auspumpen der Schiffe. Das Wasser, das sich im Rumpf des Schiffes ansammelte, musste regelmäßig abgepumpt werden. Dafür mussten die Seemänner die Hebel der Pumpen in relativ kurzen Takten auf und ab bewegen, wodurch das Wasser aus dem Schiff transportiert wurde. Die passenden Lieder, auch „*pumping shanties*“ genannt, hatten ebenfalls einen kurzen Rhythmus und waren nicht so umfangreich wie die „*capstan shanties*“, die beim Einholen des Ankers gesungen wurden.<sup>236</sup>

Spezielle *shanties* gab es auch für das Setzen und Einholen der Segel, die je nach Größe des Segels entweder „*long drag shanties*“ oder „*short drag shanties*“ genannt wurden. Gerade bei diesen Tätigkeiten war das Können des *shantymans* ausschlaggebend, der hier im Frage-Antwort-System mit der arbeitenden Mannschaft interagierte.<sup>237</sup>

---

<sup>232</sup> Stanley Kubrick's *Full Metal Jacket* (Warner Bros. Pictures, USA, 1987).

<sup>233</sup> Proctor, *Music of the Sea*, S. 91.

<sup>234</sup> Rediker, *Devil and Deep Blue Sea*, S. 189.

<sup>235</sup> Siehe Appendix II.

<sup>236</sup> Proctor, *Music of the Sea*, S. 91.

<sup>237</sup> <http://musicanet.org/robokopp/shanty/seasong.html#3> (30. Mai 2007).

Wenn ein Seemann Freizeit hatte, was eher selten der Fall war und nur dann, wenn optimale Windbedingungen herrschten und das Schiff voll einsatzfähig war, wurde auch gerne gesungen. Das Singen galt für die Besatzung eines Schiffes als die bevorzugte Weise, sich zu entspannen und die Zeit zu vertreiben. Jeder Seefahrer hatte sich im Lauf seiner Arbeit auf See ein Repertoire an Liedern angeeignet, die am Liebsten gemeinsam mit den Kollegen gesungen wurden.<sup>238</sup> Dabei ging es in erster Linie um Stücke, deren Texte von großen Abenteuern, der Liebe oder berühmten Persönlichkeiten oder Schlachten handelten.<sup>239</sup>

Dass Musiker zum fixen Bestandteil der Besatzung eines Piratenschiffes gehörten, ist spätestens seit den Tagen von Bartholomew Roberts Tatsache. Im elften Artikel seines Codex weist Roberts darauf hin, dass das Musizieren an Bord jeden Tag gestattet ist, mit Ausnahme des Samstags. Die besagte Regel lautete: „*The Musicians to have Rest on the Sabbath Day, but the other six Days & Nights, none without special Favour.*“<sup>240</sup> Mit dem Begriff *musicians* waren hauptsächlich Violinisten gemeint. Aus dem Gerichtsprotokoll des Prozesses der Crew von Bartholomew Roberts geht hervor, dass sich zur Zeit der Gefangennahme zwei Geiger an Bord befanden. Der eine, Nicholas Brattler, sagte aus, er habe sich gezwungenermaßen den Seeräubern angeschlossen und seine einzige Aufgabe sei es gewesen, für die musikalische Untermalung an Bord des Schiffes zu sorgen. Er und der zweite Geiger, James White, wurden vom Gericht freigesprochen, da sie sich beide nie aktiv an den Verbrechen der restlichen Mannschaft beteiligt hatten.<sup>241</sup>

Auf manchen Schiffen befanden sich auch Piratenorchester, die mit Oboen oder Trommeln ausgestattet waren. Beim Angriff spielten und sangen sie Lieder, die von blutrünstigen Ereignissen handelten, mit den Zielen, den Gegner einzuschüchtern und den eigenen Männern Mut zu machen.<sup>242</sup>

Im nächsten Kapitel wird eine weitere Freizeitbeschäftigung bzw. ein weiteres Laster der Seeräuber, welches in der ganzen Karibik praktiziert wurde, genauer unter die Lupe genommen, das Glücksspiel.

---

<sup>238</sup> Proctor, *Music of the Sea*, S. 93-94.

<sup>239</sup> <http://musicanet.org/robokopp/shanty/seasong.html#3> (30. Mai 2007).

<sup>240</sup> Johnson, *General History*, S. 181.

<sup>241</sup> Cordingly, *Black Flag*, S. 94-95.

<sup>242</sup> Bottinger, *Piraten*, S. 50.

## 8. Glücksspiel

Beinahe genauso populär wie das Trinken und Musizieren war das Glücksspiel. Ob als Zeitvertreib an Bord der Schiffe oder als simples Verprassen der Beute in den Spielhöllen Port Royals, Glücksspiele, auf deren Ausgang gewettet wurde, waren das Um und Auf in jeder Freibeuterkommune.

Von Schiffen der englischen Royal Navy weiß man, dass sich die ranghohen Offiziere des 17. Jahrhunderts gerne mit „Backgammon“ die Zeit vertrieben.<sup>243</sup> Jeder Seemann, egal welchen Ranges, war jedoch ein Meister im Spielen mit Karten und Würfeln. Beim „Inn and Inn“, einem Würfelspiel, bei dem entweder zwei oder drei Spieler gegen einander antraten, wurden vier Würfel verwendet. Ähnlich wie beim Poker wurde vor jedem Wurf ein Betrag gesetzt, den jener Spieler mit dem höchsten Wurf gewann.<sup>244</sup> Dabei kam es vor, dass einzelne Crewmitgliedern, denen das Glück kaum hold war, beinahe ihr gesamtes Hab und Gut während einer Expedition verspielten. Als Captain Woodes Rogers im Jahre 1703 entlang der Küste Kaliforniens segelte und Teile seiner Mannschaft fast ihren gesamten Besitz wegen ihrer exzessiven Spielsucht verloren hatten, sah er sich gezwungen, ein Gesetz zu verfassen, das das Glücksspiel an Bord soweit einschränken sollte, dass kein Seemann mehr bis auf sein letztes Hemd abgezockt werden konnte.<sup>245</sup>

Viele Freibeuter investierten ihren Teil der Beute unverzüglich in Glücksspiel. Was darauf hinauslief, dass innerhalb kürzester Zeit die gesamten erbeuteten Wertgegenstände verspielt wurden und der Pirat von einem Moment auf den anderen so arm war wie vor der Expedition. Exquemelin berichtet, dass am Ende eines der Raubzüge des berühmten François L'Ollonais, bei dem 260.000 *pieces of eight* erbeutet wurden, ein Teil der Mannschaft sofort nach Tortuga segelte, um den erfolgreichen Abschluss der Fahrt ausgiebig zu feiern. Einigen Seemännern wurde dies zum Verhängnis, und drei Tage später hatten sie den gesamten Anteil, der oft ein Vermögen wert war, in den Spielhöllen verprasst.<sup>246</sup>

In seinen Memoiren erzählt Pater Labat von einem spanischen Kartenspiel mit dem Namen „Para und Pinto“. Dieses Spiel wurde zumeist zu zweit gespielt und war

---

<sup>243</sup> Cordingly, *Black Flag*, S. 94.

<sup>244</sup> Lane, *Blood & Silver*, S. 131.

<sup>245</sup> Cordingly, *Black Flag*, S. 94.

<sup>246</sup> Exquemelin, *Buccaneers*, S. 104.

vor allem unter spanischen Seefahrern sehr populär. Interessant dabei ist der Brauch des *bararto*, den Labat beobachten konnte. Als *bararto* wird das Geschenk in Form von Geld bezeichnet, welches einer der Spieler einem Zuseher gibt, von dem er annimmt, er bringe ihm Glück und würde den Spielgang positiv beeinflussen. Angeblich seien so manche Zuseher, so wie Labat, auf diese Art und Weise reich beschenkt worden und konnten sich, ohne überhaupt am Glücksspiel teilgenommen zu haben, als Gewinner feiern.<sup>247</sup>

Captain Bartholomew Roberts war sich der Spielsucht seiner Mannschaft offensichtlich bewusst. Der dritte Artikel seines Regelwerkes verbietet das Spielen mit Karten und Würfeln um Geld: „*No Person to game at Cards or Dice for Money*“.<sup>248</sup> Wie sehr sich dieses Verbot auf das gesamte Spielverhalten der Besatzung auswirkte, vor allem nachdem sie wieder an Land waren, sei dahin gestellt.

Das lasterhafte Leben der meisten Freibeuter, geprägt von Glücksspiel, Alkoholismus sowie Prostitution, von der später noch die Rede sein wird, lässt auf eine sehr unreligiöse Einstellung bzw. auf ein mangelndes Interesse an Religion bzw. religiösen Praktiken schließen. Das folgende Großkapitel geht diesen Vermutungen auf den Grund.

### **9. Von gläubigen Christen und Teufelsanbetern**

Piraterie und Religion sind zwei Begriffe, die nicht immer in Einklang zu bringen sind. Auf der einen Seite gab es Freibeuter, die ehrfürchtige Christen waren und beim Anblick einer geistlichen Person reumütig auf die Knie fielen<sup>249</sup>. Im Gegensatz dazu gab es Piraten, die mit Gott abgeschlossen und die Hoffnung auf ein Nachleben im Paradies längst aufgegeben hatten. Dazu kam religiöse Intoleranz, die nicht nur im frühneuzeitlichen Europa eine große Rolle spielte, sondern auch in der Karibik an der Tagesordnung war.

---

<sup>247</sup> Piekalkiewicz, Freibeuter, S. 290-291.

<sup>248</sup> Johnson, General History, S. 180.

<sup>249</sup> Piekalkiewicz, Freibeuter, S. 281.

## 9.1. Religiöse Hintergründe

Wie bereits im Kapitel zur Herkunft und den kulturellen Hintergründen der Piraten erwähnt wurde, stammten die meisten Freibeuter aus stark protestantischen Regionen Europas. Zum einen gab es die französischen Hugenotten, die sich auf Hispaniola und Tortuga niederließen,<sup>250</sup> und zum anderen machten englische Protestanten einen Großteil der Seeräberkommunen aus. Ihr Glaube, dessen Wurzeln ähnlich waren, war ein wichtiges Instrument im Kampf gegen die katholischen Spanier, die mit ihrer Politik jeden verfolgten, der nicht ihren Glauben teilen wollte.<sup>251</sup>

Eine entscheidende Rolle spielte die Konfession der karibischen Freibeuter vor allem im 16. Jahrhundert, jener Zeit, in der auch Europa von Glaubenskriegen aufgewühlt wurde.<sup>252</sup> Vor allem Kaperfahrer wie Francis Drake wurden eingesetzt, um die Glaubenskriege unter anderem in den Gewässern der karibischen See auszutragen. Dies ging soweit, dass Drake bei seinen Plünderungen spanischer Niederlassungen Dominikanermönche aufhängen ließ und dabei deren Kirchen schändete.<sup>253</sup> Auch kalvinistische Piratenkapitäne wie François Le Clerc oder Jacques de Sores nutzen jede Gelegenheit, um ihren Hass gegen die katholischen Kleriker zu demonstrieren, was dazu führte, dass bei der Belagerung von Havanna 1555 durch die Männer von Sores einige spanische Kirchen verwüstet wurden.<sup>254</sup> Wie wichtig das aktive Praktizieren der Religion im 16. Jahrhundert war, kann man daran erkennen, dass an Bord von Drakes Schiffen eine strenge Anwesenheitspflicht bei Bordmessen herrschte.<sup>255</sup>

Im 17. Jahrhundert, vor allem nach 1621, dem Waffenstillstand zwischen Spanien und den Niederlanden, verlor die Religiosität innerhalb von Freibeuterkommunen immer mehr an Bedeutung.<sup>256</sup> Vor allem innerhalb der Bukaniergemeinschaften Hispaniolas war so gut wie gar kein Religionsbewusstsein vorhanden. Auch wenn sich berühmte Piratenkapitäne wie Drake, Le Clerc oder de Sores durch ihren religiösen Fanatismus auszeichneten, war doch das Gros der

---

<sup>250</sup> Bühnau, Piraten, S. 187-188.

<sup>251</sup> Bohn, Piraten, S. 31.

<sup>252</sup> Pfister, Kulturtransfer, S. 120.

<sup>253</sup> Kelsey, Sir Francis Drake, S. 262 und 298.

<sup>254</sup> Lane, Blood & Silver, S. 24.

<sup>255</sup> Pfister, Kulturtransfer, S. 121.

<sup>256</sup> Ebenda.

Freibeuter relativ wenig an Religion und der Kirche an sich interessiert.<sup>257</sup> Das bedeutete jedoch nicht, dass sie keinen Glauben hatten. Sie praktizierten ihn nur nicht mehr aktiv.

Anhand der Symbolik auf Piratenflaggen, den *Jolly Rogers*, die ab dem frühen 18. Jahrhundert in Gebrauch waren, lässt sich die Auffassung von Religion und Aberglauben der jeweiligen Zeit gut erkennen. Abbildungen von Totenköpfen, gekreuzten Knochen, Skeletten oder Sanduhren waren Sinnbilder des Todes und der Vergänglichkeit des Lebens. Schon lange Zeit vor den Piraten der Karibik galten Totenkopf und gekreuzte Knochen als Symbol für den Tod. Oft waren diese Insignien an sakralen Orten und Gegenständen wie Kirchen, Grabsteinen oder Särgen zu finden. So mancher Schiffskapitän benutzte dieses Zeichen, um damit in seinem Logbuch den Tod eines Besatzungsmitgliedes auf See zu notieren.<sup>258</sup> Wie man an der heutigen Popkultur sehen kann, hat das Totenkopfsymbol jeglichen sakralen Charakter verloren und ist bloß zu einem Modetrend geworden.

Das Skelett konnte sowohl den Tod („*Grim Reaper*“) als auch den Teufel repräsentieren.<sup>259</sup> Die Flaggen von Edward Teach und Bartholomew Rogers zeigen zum Beispiel jeweils einen Knochenmann, der in der einen Hand eine Sanduhr und in der anderen einen Speer hält, welcher die Grausamkeit der jeweiligen Kapitäne noch stärker zum Ausdruck bringen sollte.<sup>260</sup>

Wenn jemand auf See verstarb oder in der Schlacht umkam, wurde er nach alter Tradition bestattet. Seine Überreste wurden in einen Leinensack eingenäht, welcher anschließend mit Kanonenkugeln beschwert und im Meer versenkt wurde. Im Film *Master and Commander*<sup>261</sup>, welcher das Leben auf einem Segelschiff im frühen 19. Jahrhundert zeigt, existiert der Brauch, dass der letzte Stich beim Zunehmen des Leichensackes durch die Nase des Verstorbenen gesetzt werden muss, um sich dessen Todes zu versichern. Falls der Tote kein Testament hinterlassen hatte, wurden seine Habseligkeiten nach einigen Tagen unter der Mannschaft versteigert, und mit den Einnahmen wurde Proviant eingekauft.<sup>262</sup>

---

<sup>257</sup> Cordingly, *Black Flag*, S. 234.

<sup>258</sup> Ebenda, S. 116.

<sup>259</sup> Rediker, *Villains of all Nations*, S. 166.

<sup>260</sup> Bohn, *Piraten*, S. 84.

<sup>261</sup> *Master and Commander: The Far Side of the World* (Twentieth Century-Fox, USA, 2003).

<sup>262</sup> Bialuschewski, *Piratenleben*, S. 34.

## **9.2. Aberglauben**

Die Freibeuter waren in höchstem Maße abergläubisch und eine Vorstellung von einem Leben nach dem Tod war ebenfalls gegeben. Auch die Bibel war ein fixer Bestandteil der Ausrüstung eines Piratenkapitäns. Auf sie wurden diverse Schwüre abgelegt, wie jener, bei dem sich die Freibeuter verpflichteten, ihre gesamte Beute abzuliefern und Nichts vor der Gemeinschaft zurückzuhalten.

Da sie sich ihrer Verbrechen, ihrer schurkischen Taten und ihres lasterhaften Lebenswandels bewusst waren, erwarteten sie sich kein frohes Nachleben im Himmel, sondern sie waren wahre Teufelsanbeter, was auch den satanistischen Motiven auf ihren Fahnen zu entnehmen war. Luzifer, der als rebellierender Engel aus dem Himmel verstoßen wurde, war eine Figur, mit der sich die Seeräuber nur zu gut identifizieren konnten.<sup>263</sup> Die Hölle war für die Freibeuter ein viel interessanterer Ort als der Himmel, denn dort konnten sie bis in alle Ewigkeit ihr ausgelassenes Leben weiter führen. Folglich hatten die meisten auch keine Angst vor dem Tod, was sich am besten in ihrer Art zu kämpfen zeigte. Einigen zeitgenössischen Priestern war das nur recht, denn so hatten sie ein Feindbild, das sie dem Teufel gleich setzten, und somit genug Zündstoff für ihre Predigten.

### **9.2.1. Blackbeard – die Reinkarnation des Bösen**

Um viele Piraten rankten sich teuflische Legenden, die sie in den Augen der Zeitgenossen noch Furcht erregender erscheinen ließen. Das beste Beispiel dafür war der legendäre Captain Edward Teach alias Blackbeard. Schon alleine sein erschreckendes Aussehen ließ auf eine infernale Abstammung schließen. Beim Entern eines Schiffes entzündete er die in Salpeter getränkten Hanfschnüre, die er in sein langes schwarzes Haar eingeflochten hatte, sodass sein Anblick alleine die Opfer zum kapitulieren bewegt haben sollte. Blackbeard verstärkte die Auffassung des Piraten als jemand der mit Satan im Bunde steht, indem er oft sehr antichristliche Bemerkungen äußerte. In der Nacht vor der Entscheidungsschlacht fragte ihn seine Mannschaft, wo er denn sein ganzes Vermögen versteckt hätte, worauf er antwortete,

---

<sup>263</sup> Rediker, Villains of all Nations, S. 152.

dass nur er selbst und der Teufel wussten wo es war.<sup>264</sup> Als er einmal nach seiner Herkunft gefragt wurde, erwiderte er, dass er aus der Hölle käme.<sup>265</sup> Auch die Crew musste die teuflischen Anwandlungen Blackbeards am eigenen Leib ertragen. So soll er eines Tages höllenähnliche Bedingungen im Laderaum seines Schiffes simuliert haben, indem er Kessel mit Schwefel unter Deck schaffen ließ. Einige seiner Männer gingen mit ihm eine Wette ein, in der es darum ging, wer länger diesen Bedingungen standhielt. Wie zu erwarten war, ging die Wette zu Gunsten des Kapitäns aus, der den Schwefeldampf am längsten ertrug.<sup>266</sup> Captain Johnson berichtet von einer Legende, die die Überlebenden von Blackbeards Crew bei ihrem Prozess erzählten. Dabei ging es um ein mysteriöses Mannschaftsmitglied, von dem behauptet wurde, es habe sich um den Teufel höchstpersönlich gehandelt. Johnson erzählt:

*„Once upon a cruize, they found out that they had a man on board more than their crew, such a one was seen several days amongst them, sometimes below, and sometimes upon deck, yet no man in the ship could give an account of who he was, or from whence he came, but that he disappeared a little before they were cast away in their great ship; but, it seems, they verily believed it was the Devil.“*<sup>267</sup>

Diese Geschichte illustriert nur zu gut, wie abergläubisch die Seeräuber waren. Sie zeigt aber auch, dass der Teufel nicht nur als unsichtbarer Anführer der Piraten gesehen wurde, sondern, dass er von vielen noch so antichristlichen Freibeutern durchaus gefürchtet wurde.

### 9.2.2. Von guten und schlechten Omen

Das Motiv des Teufels fand sich auch im alltäglichen Sprachgebrauch der Freibeuter wieder. Mit dem Namen „Davy Jones“ waren sowohl der Satan als auch die bösen Geister der Ozeane gemeint. Die ersten schriftlichen Überlieferungen dieses

---

<sup>264</sup> Johnson, General History, S. 61

<sup>265</sup> Rediker, Villains of all Nations, S. 153.

<sup>266</sup> Botting, Piraten, S. 146.

<sup>267</sup> Johnson, General History, S. 61.

Ausdrucks stammen aus der Mitte des 18. Jahrhunderts, wobei angenommen wird, dass die mündliche Tradition des Begriffs Davy Jones noch viel weiter in die Vergangenheit reicht. Wenn man jemanden zu Davy Jones schicken wollte, dann beabsichtigte man, diese Person umzubringen. Dies implizierte auch, dass dieser „Jemand“ bestimmt nicht in den Himmel kam, sondern für immer am Grund des Meeres, in „*Davy Jones's Locker*“, gefangen war. Im zweiten und dritten Teil der Filmtrilogie *Pirates of the Caribbean*<sup>268</sup> wurde dem Mythos von Davy Jones Gestalt verliehen, wobei diese filmische Darstellung mit dem klassischen Mythos wenig zu tun hat.<sup>269</sup>

Ein weiteres Phänomen, das die Seefahrer auf ihren Reisen begleitete und von ihnen auf positive Weise gedeutet wurde, war „*St. Elmo's Fire*“. Hierbei handelte es sich um eine Wettererscheinung, die meistens kurz vor oder nach einem Sturm auftrat und vor allem in Gebieten, wo große Mengen an atmosphärischer Elektrizität zu finden waren. An den Spitzen und entlang der Masten erschienen blaue Flammen, die, ohne Hitze zu erzeugen, einige Minuten an den höchsten Stellen des Schiffes herumtanzten. Ohne es sich erklären zu können, sahen die Seefahrer dieses Phänomen als gutes Omen. Sie meinten, in den Flammen die Geister von verunglückten Kameraden zu erkennen, oder man deutete die Flammen als Finger Gottes, der selbst Hand anlegte und das Schiff vor den Gefahren der Meere beschützte.<sup>270</sup>

Das biblische Motiv des Jonas spielte seit eh und je eine wichtige Rolle auf See. Im Jahre 1611 zum ersten Mal schriftlich überliefert, wurde die Bezeichnung Jonas für eine Person an Bord benutzt, die ständiges Unglück über das Schiff und seine Besatzung brachte. Wenn sich die Crew einig war, dass sich so ein Jonas unter ihnen befand, musste dieser unverzüglich über Bord geworfen werden. Dabei kam es vor, dass nicht immer der Richtige erwischt wurde. Falls das Unglück andauerte, sagte man sich, dass der Geist des Unschuldigen das Schiff heimsuchte, was dazu führte, dass derjenige, der ihn denunzierte, bestraft werden musste.<sup>271</sup>

---

<sup>268</sup> *Pirates of the Caribbean (Fluch der Karibik): Dead Man's Chest/ At World's End* (Walt Disney, USA, 2006/2007).

<sup>269</sup> [http://hegewisch.net/blindkat/pirates/Nautical\\_Myths.html](http://hegewisch.net/blindkat/pirates/Nautical_Myths.html) (10. November 2007).

<sup>270</sup> Talty, *Empire of Blue Water*, S. 176.

<sup>271</sup> [http://hegewisch.net/blindkat/pirates/Nautical\\_Myths.html](http://hegewisch.net/blindkat/pirates/Nautical_Myths.html). (10. November 2007).

### 9.3. Die letzten Stunden eines Piraten

Viele Piraten waren bis zur Stunde ihres Todes von ihrer Lebenseinstellung überzeugt und ließen sich auch nicht von speziell angestellten Gefängnisgeistlichen, die den Verbrechern Geständnisse entlocken und sie auf den „richtigen Pfad“ zurückbringen sollten, bekehren. Besonders uneinsichtig zeigte sich Captain Alexander Dolzell bei seinem Prozess im Jahre 1715. Während seiner Haft im Newgate Prison, dem berühmtesten Piratengefängnis Englands, mussten er und seine Zellengenossen regelmäßig den Priester Paul Lorrain besuchen. Der zweiundvierzigjährige Freibeuterkapitän aus Schottland, der sich vehement weigerte, in die Bibel zu schauen, ließ sich jedoch von Lorrain nicht bekehren und drohte ihm sogar einmal, dass er ihn die Stiegen hinunter treten würde.<sup>272</sup>

Captain Johnson berichtet von einem Dialog zweier Piraten, die, im Gefängnis auf ihren Prozess wartend, unterschiedlicher Meinung waren, was ihren Aufenthaltsort nach dem Tod betraf. Der eine verbrachte seine Wartezeit in der Zelle mit Beten, während ihm der andere erklärte, dass kein Pirat jemals in den Himmel gekommen sei. Danach meinte der zweite Freibeuter: „*Give me H-ll, it's a merrier Place: I'll give Roberts a salute of 13 Guns at Entrance.*“<sup>273</sup>

Egal ob Religion oder Aberglaube, übersinnliche und unerklärliche Phänomene waren immer ein gewisser Bestandteil des Lebens eines Freibeuters. Obwohl in der Anfangszeit der karibischen Piraterie teilweise aus konfessionellen Gründen geraubt und geplündert wurde, steckte jedoch meistens ein politisches bzw. wirtschaftliches Interesse dahinter. Der Aberglaube scheint stärker als die Religion entwickelt gewesen zu sein und er existiert in Seefahrerkreisen zum Teil heute noch.

Eine ständige Bedrohung, der alle Seeleute der damaligen Zeit ausgesetzt waren und die einer Vielzahl von Freibeutern das Leben kostete, stellten Krankheiten an Bord der Schiffe dar. Oft gefürchteter als bewaffnete Auseinandersetzungen galten Krankheiten als schlimmste Sache, die einem Seefahrer passieren konnte. Das nächste Kapitel beschäftigt sich nicht nur mit den weitverbreitetsten Leiden auf See, sondern

---

<sup>272</sup> Cordingly, *Black Flag*, S. 234.

<sup>273</sup> Rediker, *Villains of all Nations*, S. 153.

auch mit deren Behandlung, sowie den hygienischen Umständen, die an Bord eines Schiffes vorzufinden waren.

### 10. Krankheiten und Medizin

#### 10.1. Hygiene

Es sind leider nur sehr wenige Aufzeichnungen zu den hygienischen Umständen an Bord von Piratenschiffen bzw. Marineschiffen erhalten. Man kann jedoch davon ausgehen, dass die „einfachen“ Seemänner, im Gegensatz zu den Offizieren, so gut wie keinen Wert auf Körperpflege legten. Angewohnheiten wie das Rasieren, das Waschen oder das Putzen der Zähne waren eine Seltenheit auf See, und noch schlimmer war die Situation auf Piratenschiffen. Der Grund dafür war sicherlich die mangelnde Disziplin, die in Freibeuterkreisen herrschte.

Für die Mannschaft gab es keine Toiletten im herkömmlichen Sinn, sondern nur spezielle Vorrichtungen, die an den hinteren Seiten der Schiffe befestigt waren. Eine primitive Sitzfläche mit einem Loch in der Mitte, welche über die Reling hinausragte, war jener Ort, den die Piraten aufsuchten, um gewissen Bedürfnissen nach zukommen, im Seefahrerjargon „*seats of easement*“ genannt.<sup>274</sup> Der Kapitän und die Offiziere hatten meistens einen Nachttopf, auf dem sie ihre Geschäfte verrichten konnten.<sup>275</sup> Ungewiss ist, was auf See als Toilettenpapier genutzt wurde, da dieses erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts aufkam.

Die einzige Gelegenheit, wo die Schiffsbesatzung geschlossen abgeduscht und gleichzeitig deren Kleidung durchgespült wurde, war bei einem Sturm. Obwohl man in vielen Kreisen im 18. Jahrhundert bereits die Zusammenhänge zwischen mangelnder Hygiene und der Entwicklung und Ausbreitung von Krankheiten erkannte, war dieses Wissen bis zu den Freibeuterkommunen noch nicht durchgedrungen. Es besteht auch Grund zur Annahme, dass viele Kapitäne den

---

<sup>274</sup> Cordingly, Black Flag, S. 69.

<sup>275</sup> [http://hegewisch.net/blindkat/pirates/Pestilence\\_Pain.html#disease](http://hegewisch.net/blindkat/pirates/Pestilence_Pain.html#disease) (10. November 2007).

Aspekt Sauberkeit verdrängten, da sie nicht in der Lage waren, diesem Problem Herr zu werden.<sup>276</sup>

Ein weiteres Problem, das zu einer raschen Ausbreitung von Krankheiten und Seuchen auf dem Schiff beitrug, war die überdurchschnittlich hohe Zahl an Seemännern auf einem Piratenschiff. Im Unterschied zu Handels- oder Marineschiffen hatten Piratenschiffe eine drei bis viermal so hohe Besatzung. Diese war notwendig, um das Schiff so einsatzfähig wie möglich zu halten und ein optimales Ergebnis bei Raubzügen und Schlachten zu erzielen. Es herrschte Überbelegung und bei Nacht lag die Crew in engem Abstand auf dem Boden der Decks.<sup>277</sup> Auch die Hitze und das schwüle Klima der karibischen See, der ständig feuchte Arbeitsplatz sowie die beschwerliche Art der Arbeitstätigkeiten an sich waren Aspekte, die sich negativ auf die Gesundheit der Seemänner auswirkten. Die Unterdecks waren kaum belüftet, was einen permanenten Gestank verursachte, der sich aus den „Düften“ von faulender Luft, verdorbenem Proviant und des Öfteren auch toten Menschen zusammensetzte.<sup>278</sup> Dazu kam noch, dass auf Grund der mangelnden Hygiene Parasiten wie Flöhe oder Läuse auftraten, die als klassische Überträger von Krankheiten galten.

### 10.2. Der Schiffsarzt

Die Stelle des Schiffsarztes war vor allem in Freibeuterkreisen sehr angesehen. Das riskante und gefährliche Leben erforderte immer wieder die Anwesenheit einer Person, die sich um Verletzungen und Krankheiten kümmerte. Wie wesentlich die Position des Schiffsarztes war, wird bei der Prozedur des Aufteilens der Beute sichtbar. Exquemelin, der selber als Wundarzt in der Karibik tätig war, und in diversen Seeräuberkommunen verkehrte, berichtet, dass der Schiffsarzt einen Fixbetrag der Beute für sich und zur Finanzierung seiner Gerätschaften kassierte. Dieser Betrag lag meist zwischen 200 und 250 Stücken von Achten, je nach Größe des Schiffes, sprich der Besatzung.<sup>279</sup>

---

<sup>276</sup> [http://hegewisch.net/blindkat/pirates/Pestilence\\_Pain.html#disease](http://hegewisch.net/blindkat/pirates/Pestilence_Pain.html#disease) (10. November 2007).

<sup>277</sup> Botting, Piraten, S. 44.

<sup>278</sup> Cuppage, James Cook, S. 4.

<sup>279</sup> Exquemelin, Buccaneers, S. 71.

Eines der begehrtesten Beutestücke, auf das man es beim Entern eines Schiffes abgesehen hatte, war der Arztkoffer des Schiffsarztes. Darin befanden sich Instrumente, Tinkturen und Medikamente, die nicht auf jedem Schiff bzw. nicht überall in der Karibik zu finden und die notwendig für die Versorgung der Verwundeten waren. Angefangen von Wundsalben, Elixieren und Quecksilberpräparaten für die Behandlung von Syphilis, bis hin zu Chirurgenbesteck wie Spiegel zum Betrachten von Wunden, Zangen zur Extrahierung von Kugeln oder Sägen zum Amputieren von Gliedmaßen.<sup>280</sup>

Der Arbeitsplatz eines Schiffsarztes war alles andere als steril und hygienisch. Meistens wurden die Operationen in kleinen Räumen unter Deck durchgeführt, die weder über ausreichend Licht, Ventilation und Platz verfügten. Die so genannten „cockpits“ waren meistens so niedrig, dass die Assistenten nicht aufrecht stehen konnten.<sup>281</sup> Dazu kam, dass die meist unruhige karibische See ein genaues Operieren so gut wie unmöglich machte.

Obwohl der Schiffsarzt als vertrauenswürdige und seriöse Person galt, kam es vor, dass auch er vom Alkoholismus nicht verschont blieb, was sich negativ auf seine Tätigkeit auswirkte. Als Captain Edward Low einmal unabsichtlich von einem Crewmitglied schwer im Gesicht verletzt wurde, sandte er nach dem Schiffsarzt, welcher so betrunken war, dass dieser im Gesicht des Kapitäns eine so schlampige Naht hinterließ, was Low dazu veranlasste, sich selbst, nach dem Auftrennen der Naht, wieder zusammenzuflicken.<sup>282</sup>

### 10.3. Krankheiten

#### 10.3.1. Skorbut – „the biggest killer at sea“<sup>283</sup>

Eine der häufigsten Krankheiten, von denen Seeleute heimgesucht wurden, war Skorbut. Die Symptome dieser Krankheit, die durch den Mangel von Vitamin C ausgelöst wurde, waren oft grauenvoller und schmerzhafter Natur. Sie reichten vom

---

<sup>280</sup> Preston/Preston, *Pirate of Exquisite Mind*, S. 78.

<sup>281</sup> Grell, *Healing Arts*, S. 260.

<sup>282</sup> Johnson, *General History*, S. 296.

<sup>283</sup> Preston/Preston, *Pirate of Exquisite Mind*, S. 74.

Zahnausfall über das Anschwellen des Körpers bis hin zum lebendigen Verfaulen. Das verfaulte Zahnfleisch wurde herausgeschnitten und mit Urin desinfiziert. Schiffsärzte wussten meistens darauf keine Antwort und wandten den Aderlass als Heilmethode an, was den Zustand der Patienten häufig bloß verschlechterte.<sup>284</sup>

Im Jahre 1617 beschrieb der Mediziner John Woodall, der im Dienste der East India Company stand, das Krankheitsbild der Skorbut genauer und empfahl als Behandlungsmethode das Einnehmen von Zitrusfrüchten. Leider waren die Menschen zu dieser Zeit noch nicht in der Lage, die logische Schlussfolgerung zu ziehen, dass man durch den regelmäßigen Konsum von Zitrusfrüchten, die wichtiges Vitamin C enthalten, der Krankheit überhaupt vorbeugen konnte. Der Aberglaube der Menschen veranlasste sie zu der Meinung, dass diese, so wie andere Krankheiten auch, eine Strafe Gottes seien.<sup>285</sup>

Erst durch James Lind, der mit seiner 1753 veröffentlichten *Treatise on the Scurvy*, einer medizinischen Abhandlung über Skorbut, berühmt wurde, wurde man auch auf die Ursachen dieser Krankheit aufmerksam. Lind beschrieb sie als typische Seefahrerkrankheit, die sich durch die Bedingungen an Bord eines Schiffes „optimal“ entwickeln kann. Die Hauptursachen neben dem Vitamin C-Mangel lagen in der einseitigen Ernährung und in der Minderwertigkeit des Proviantes.<sup>286</sup> Die Freibeuter der Karibik, denen sich wegen der geografischen Umstände eine Vielzahl von Zitrusfrüchten anbot, waren genauso von Skorbut betroffen wie andere Seefahrer. Man war sich der heilenden Wirkung von Obst und Gemüse nicht bewusst und ein gesunder Lebensstil war unbekannt.

### 10.3.2. Pocken

*„There was the pox above-board, the plaque between decks, hell in the forecastle, and the devil at the helm.“*<sup>287</sup>

---

<sup>284</sup> Bialuschewski, Piratenleben, S. 32-34.

<sup>285</sup> Preston/Preston, Pirate of Exquisite Mind, S. 74.

<sup>286</sup> Cuppage, James Cook, S. 25.

<sup>287</sup> Rediker, Villains of all Nations, S. 58.

Diese Redewendung, die unter Seemännern sehr verbreitet war, spricht eine weitere sehr heimtückische Krankheit an, die in Seefahrerkreisen kursierte, die Pocken. Einst durch die spanischen Eroberer in die Neue Welt geschleppt, waren sie seit dem 16. Jahrhundert im gesamten karibischen Raum zu finden. Neben den Ureinwohnern, die durch die Pocken beinahe ausgerottet wurden, blieben auch die Seefahrer nicht verschont.

Diese hoch ansteckende und tödliche Krankheit basierte auf einem Virus und wurde durch Tröpfcheninfektion, durch Körpersekretströpfchen, die beim Husten, Niesen oder Sprechen in die Luft gelangten, übertragen. Das Krankheitsbild wies beim Patienten hohes Fieber und einen Hautausschlag auf, der in der Bildung von Pusteln und Bläschen gipfelte, die extremen Juckreiz verursachen. Durch das Ansteigen des Fiebers kam es zu Wahnvorstellungen, Delirien und Desorientierung. Falls der Patient überlebte, hinterließ die Krankheit Narben am gesamten Körper und vor allem im Gesicht.<sup>288</sup> Die tödlichste Form der Pocken waren die schwarzen Pocken. Bei dieser Form bildeten sich keine Pusteln, sondern der Patient verblutete innerlich. Die häufigsten sichtbaren Symptome waren schwarze Punkte auf der Haut, die von aufgeplatzten Blutgefäßen herrühren.<sup>289</sup>

Um eine Ansteckung zu verhindern, sollte der Patient isoliert werden. Da dies auf einem Schiff so gut wie unmöglich war, und andere Umstände, wie das enge Zusammenleben, gegeben waren, konnten sich die Pocken auf See extrem schnell verbreiten. Dazu kam, dass sich das Virus auch in Textilien wie Kleidung, Decken oder Leinentüchern versteckte und somit selbst nach dem Tod des Patienten zur Gefahr für andere Personen werden konnte.<sup>290</sup>

### 10.3.3. Malaria

Diese grausame Fieberkrankheit, die schon vor der Ankunft der Europäer in der Neuen Welt vorkam, war in der Karibik weit verbreitet. Vor allem aber waren es die feuchten Sümpfe entlang der Küsten des mittelamerikanischen Festlandes, die dem

---

<sup>288</sup> Hopkins, Greatest Killer, S. 3-4.

<sup>289</sup> [http://hegewisch.net/blindkat/pirates/Pestilence\\_Pain.html#skin](http://hegewisch.net/blindkat/pirates/Pestilence_Pain.html#skin) (10. November 2007).

<sup>290</sup> Hopkins, Greatest Killer, S. 3.

Virenüberträger der Malaria, der weiblichen Anophelesstechmücke, als Brutplätze dienten.

Besonders grassierte diese Krankheit in den niederschlagsreichen Monaten des Jahres, sprich im Sommer und im Herbst. Die Symptome reichen von Schüttelfrost, hohem Fieber, das in mehreren Etappen auftritt, bis hin zu Schmerzen der Milz, welche im Laufe der Krankheit anschwillt.<sup>291</sup> Der Name „Malaria“ wurde als erstes von einem italienischen Arzt geprägt, und er setzt sich aus den beiden Wörtern *mala* und *aria* zusammen, was soviel wie schlechte Luft bedeutet, und auf den Zusammenhang der Krankheit mit den Witterungsbedingungen hinweist.<sup>292</sup> Erst am Ende des 19. Jahrhunderts wurde der Erreger vom französischen Wissenschaftler Alphonse Laveran entdeckt.

Als bekanntestes Mittel zur Behandlung der Malaria galt die Chinarinde, auch unter den Bezeichnungen „Jesuitenpulver“ oder „Fieberrinde“ bekannt. Von den Inkastämmen erlernten die Europäer den Umgang mit diesem Medikament, das aus der Rinde des Cinchona-Baumes gewonnen wird. Trotz des Wissens über die heilende Kraft der Chinarinde kam es häufig zu falschem Gebrauch, welcher auf schlechte Dosierung zurückging, und somit keine Wirkung zeigte.<sup>293</sup>

Dass Fieberkrankheiten wie die Malaria auch in den Piratennestern häufig zu finden waren, verrät das Zitat eines Bewohners von Bybrook auf Jamaika aus dem Jahre 1672, dem auch William Dampier einen Besuch abstattete:

*„The diseases generally are here, at first coming, the flux, which turns to the bloody flux and a violent fever, which seldom keeps any one above 4 days, for in that space of time they either recover or die.“*<sup>294</sup>

Um wütenden Seuchen und Krankheiten Herr zu werden, war es auf Schiffen der Brauch, dass die Decks entweder mit Essig oder Salzwasser regelmäßig abgewaschen wurden. Auf Piratenschiffen soll sogar französischer Cognac, welcher in großen Mengen erbeutet worden war, für Desinfektionszwecke

---

<sup>291</sup> Ruffié/Sourmia, Seuchen in der Geschichte der Menschheit, S. 148.

<sup>292</sup> Ebenda, S. 153.

<sup>293</sup> Ruffié/Sourmia, Seuchen in der Geschichte der Menschheit, S. 154-155.

<sup>294</sup> Preston/Preston, Pirate of Exquisite Mind, S. 203.

gebraucht wurden sein. Das Ungeziefer, das sich in allen Ecken und Winkeln des Schiffes ausbreitete, wurde mit Pech und Schwefel ausgeräuchert. Trotz dieser Maßnahmen befanden sich die Decks der Schiffe, vor allem jene der Freibeuter, oft in so katastrophalen hygienischen Zuständen, dass alle Maßnahmen, die Ausbreitung von Schmutz und Ungeziefer wie Käfer oder Ratten zu stoppen, erfolglos waren.<sup>295</sup>

### 10.3.4. Syphilis

Da Piratenschiffe fast ausschließlich Männergesellschaften waren, galt Homosexualität als ein gängiges Phänomen, um den menschlichen Trieben im Laufe einer langen Zeit auf See nachzukommen.<sup>296</sup> Folglich führte dies zur Verbreitung von Geschlechtskrankheiten, wie der Syphilis, die nach Skurbut als Seefahrerkrankheit schlechthin galt. Anstatt die gekaperten Schiffe nach Gold, Silber oder Edelsteinen zu durchsuchen, legten die meisten Freibeuter ihr Augenmerk auf die Bordapotheke des Schiffsarztes, und durchstöberten diese auf der Suche nach Quecksilberpräparaten, die zur Behandlung von Syphilis angewandt wurden.<sup>297</sup>

Die Syphilis wurde erstmals zu Beginn des 16. Jahrhunderts in Europa dokumentiert, von wo aus sie sich bald unkontrolliert auf der ganzen Welt verbreitete, höchstwahrscheinlich deswegen, weil sie von Seefahrern in alle Windrichtungen verstreut wurde. Wo auch immer die Krankheit auftrat, wurden Ausländer beschuldigt, sie eingeschleppt zu haben. Daher hatte die Syphilis auch in vielen Ländern unterschiedliche Namen, die meistens genutzt wurden, um dem Erzfeind eines auszuwischen. Im angloamerikanischen und im germanischen Sprachraum, sowie im Italienischen wurde die Syphilis auch als „Franzosenkrankheit“ („*French disease*“) bezeichnet. Wohingegen sie in Frankreich zum Beispiel „*Italian disease*“ und in Russland „*Polish disease*“ genannt wurde.<sup>298</sup>

Vom Krankheitsbild her ähnelte die Syphilis den Pocken, mit der Ausnahme, dass der Patient kein Fieber aufwies. Dadurch, dass die Krankheit in erster Linie

---

<sup>295</sup> Botting, Piraten, S. 44.

<sup>296</sup> Cordingly, Black Flag, S. 102.

<sup>297</sup> Botting, Piraten, S. 45.

<sup>298</sup> Andreski, Syphilis, S. 7.

durch Geschlechtsverkehr bzw. engen Körperkontakt übertragen wurde, bildeten sich die ersten Symptome in Form von Pusteln und Geschwüren im Bereich der Geschlechtsorgane. Von dort breitete sich ein Ausschlag auf den gesamten Körper aus, der diesen mit pockenähnlichen Bläschen überzog. Einer der unangenehmsten Nebenerscheinungen der Syphilis nicht nur für den Patienten, sondern auch für seine unmittelbare Umgebung, war ein fürchterlicher Gestank, der von der langsam verfaulenden Haut ausging.

Wie viele andere Krankheiten auch, bei denen man sich ihre Ursache nicht erklären konnte, wurde die Syphilis als Strafe Gottes für die Unzucht der Menschen gedeutet. Die Behandlung mit hochgiftigem Quecksilber, was zu massivem Haar- und Zahnausfall führte, wurde bis ins 20. Jahrhundert praktiziert.<sup>299</sup> Da die Kenntnis der Ursachen bzw. Behandlung von Krankheiten wie Malaria oder Skorbut noch nicht verbreitet war, und die Schiffsärzte gegen diese Plagen quasi hilflos waren, waren sie in erster Linie mit der Behandlung von Syphilis beschäftigt.<sup>300</sup>

### 10.3.5. Körperliche Überanstrengung

Obwohl Skorbut und Malaria immer wieder zu den häufigsten Krankheiten der Seefahrt gezählt werden, waren es jedoch in erster Linie Beschwerden, die durch körperliche Überanstrengung bei der Arbeit entstanden waren, die den Seemännern am meisten zu schaffen machten.

Die schwere körperliche Arbeit an Bord eines Schiffes, angefangen vom Aufziehen und Wechseln der Segel bis hin zum Wasserauspumpen und Einholen des Ankers, verursachte rasch Überdehnungen der Muskeln, Bänderzerrungen sowie äußere und innere Brüche.<sup>301</sup> Muskelkrämpfe gehörten zum täglichen Leiden eines Seemanns. Im Gegensatz zu Marine- und Handelsschiffen hatte es die Besatzung eines Piratenschiffs etwas besser, da durch die überdurchschnittliche Größe der Mannschaft die Arbeit leichter fiel und man sich gegenseitig zur Hand ging.

---

<sup>299</sup> De Renzi, *Healing Arts*, S. 146.

<sup>300</sup> Botting, *Piraten*, S. 50.

<sup>301</sup> Proctor, *Music of the Sea*, S. 89.

#### 10.4. Behandlung von Verletzungen

Eine ganze Reihe von Verletzungen konnte einem Piraten im Lauf seiner Karriere begegnen. Abgesehen von Raubfahrten, bei denen das Verletzungsrisiko durch Schlachten noch erhöht wurde, konnte auch der Aufenthalt an Land zu diversen Blessuren führen. Die Bukaniere von Hispaniola verwendeten eine Reihe von Balsamen, um ihre Wunden zu versorgen. Als hoch wirksam erwiesen sich Mittel wie der Peru-Balsam, Terpentinöl oder der Amberbaum-Balsam. Die Zutaten für diese Medikamente waren auf der Insel zu finden und für die Zubereitung bediente man sich des Wissens der Ureinwohner.<sup>302</sup>

Das gefährliche Leben auf dem Schiff und vor allem der riskante und lebensgefährliche Einsatz während einer Schlacht brachten ständige Gefahren mit sich. Es war die Aufgabe des Schiffsarztes, während einer Schlacht die Wunden der verletzten Crewmitglieder zu versorgen und im schlimmsten Falle Amputationen vorzunehmen.<sup>303</sup> Zu den häufigsten Verletzungstypen zählten Verbrennungen, Schussverletzungen von Musketen oder Pistolen und Splitterverletzungen, verursacht durch Kanonenkugeleinschläge.

Zur Zeit der Freibeuter und Bukaniere gab es so gut wie kein wirksames Narkosemittel, das in Medizinerkreisen als das Mittel schlechthin galt. Grund dafür könnte die mangelnde Kenntnis von der Funktion des menschlichen Nervensystems gewesen sein. Als wichtigstes und am weitesten verbreitetes Schmerzmittel galten hochprozentige Spirituosen wie Whiskey und vor allem Rum. Der Alkohol lies den Schmerz in relativ kurzer Zeit auf ein geringes Maß schwinden und stabilisierte dabei das Nervensystem. Oft passierte es, dass der Patient vor lauter Schmerzen so viel Alkohol in sich hinein leerte, dass er schließlich nicht an der Verletzung, sondern an einer Alkoholvergiftung verstarb.<sup>304</sup> Schiffsärzte wandten als Narkotikum meistens Opium an, welches sie in ihren Arzttaschen bei sich hatten, und welches als Beutegut sehr beliebt war.<sup>305</sup>

Durch den ansteigenden Gebrauch von Schwarzpulver in der frühen Neuzeit waren die Schiffsärzte mit einer hohen Zahl von Brandwunden konfrontiert. Kanonen

---

<sup>302</sup> Schmitt, *Leben in den Kolonien*, S. 448.

<sup>303</sup> Botting, *Piraten*, S. 50.

<sup>304</sup> [http://hegewisch.net/blindkat/pirates/Pestilence\\_Pain.html#surgery](http://hegewisch.net/blindkat/pirates/Pestilence_Pain.html#surgery) (10. November 2007).

<sup>305</sup> Preston/Preston, *Pirate of Exquisite Mind*, S. 78.

waren häufig schlecht verarbeitet und unzuverlässig, so dass sie oft, anstatt einen Schuss abzufeuern, auf der Stelle explodierten, was viele Geschützmeister umbrachte oder zumindest ernsthafte Verbrennungen hinterließ. Auch die Verunreinigung des Kanonenlaufs konnte Stichflammen auslösen und somit zu schweren Verbrennungen führen. In der Hitze des Gefechts konnte es passieren, dass ein Mann in der Eile zu wenig Schießpulver in die Zündpfanne seiner Muskete tat, was zu Explosionen führte, die wiederum ernsthafte Brandverletzungen im Gesicht verursachten.<sup>306</sup>

Splitterverletzungen traten im Seekrieg wesentlich häufiger auf als an Land. Einfacher Grund dafür war die Holzkonstruktion des Schiffes. Das Kanonenfeuer des Gegners, das meistens aus unmittelbarer Nähe erfolgte, zermalmte Masten, Relings und ganze Decks. Beim Einschlag der Kanonenkugel wurden die Splitter mit hoher Geschwindigkeit durch die Luft geschleudert und konnten dabei die Mannschaft treffen.<sup>307</sup> Der beste Weg, Holzsplitter aus dem Körper zu extrahieren, war, sie mit dem Messer herauszuschneiden. Falls der Splitter zu tief saß, bestand noch die Möglichkeit, zu versuchen, ihn mit den Fingern zu entfernen. Dies war erstens ein riskantes Unterfangen, da dadurch die Gefahr von Infektionen noch größer wurde, und zweitens konnte der Splitter dann bereits innere Organe verletzt haben, was einen sicheren und schmerzvollen Tod zur Folge hatte.<sup>308</sup> Pater Labat, der einmal an Bord eines Piratenschiffes nach Guadeloupe unterwegs war und dabei Augenzeuge eines Gefechts wurde, berichtet: „Wir erhielten einen Schuss in den Rumpf, der die Splitter nur so fliegen ließ und zwei unserer Leute verwundete...“<sup>309</sup>

Wenn ein Seemann beim Kampf von einer Musketen- oder Pistolenkugel getroffen wurde, waren die Überlebenschancen sehr gering. Die Kugeln waren meist aus unreinem Blei gegossen, was eine häufige Ursache für Blutvergiftungen war. Zusätzlich gelangten beim Eintritt der Kugel kleine Stücke der Kleidung in den Körper, sodass sich die Wunde noch mehr entzündete.<sup>310</sup> Grundsätzlich hatte man nur dann eine reelle Überlebenschance, wenn die Kugel nur so weit im Körper steckte, dass sie vom Schiffsarzt herausgeholt werden konnte. Dies geschah auf meist brutale Weise, entweder mit den Fingern oder mit einem Messer. War die Kugel jedoch

---

<sup>306</sup> Grell, *Healing Arts*, S. 266.

<sup>307</sup> Ebenda, S. 260.

<sup>308</sup> [http://hegewisch.net/blindkat/pirates/Pestilence\\_Pain.html#splinters](http://hegewisch.net/blindkat/pirates/Pestilence_Pain.html#splinters) (10. November 2007).

<sup>309</sup> Piekalkiewicz, *Freibeuter*, S. 315.

<sup>310</sup> Grell, *Healing Arts*, S. 263.

soweit in den Körper eingedrungen, dass die inneren Organe verletzt waren, so war es für damalige Verhältnisse unmöglich, die Kugel so zu entfernen, dass der Patient überlebt hätte. Die einzige Möglichkeit war, für den Patienten zu beten und zu hoffen, dass er schnell und ohne zu große Schmerzen starb.

Wurde ein Seemann am Arm oder am Bein angeschossen und traf die Kugel dabei den Knochen, so war in diesem Fall die häufigste Maßnahme die rasche Amputation der jeweiligen Gliedmaße.<sup>311</sup>

### 10.5. Amputationen

Eine der berühmtesten Persönlichkeiten aus der Piratengeschichte, der ein Bein amputiert wurde, wenn auch nur fiktiv, ist der Schiffskoch aus *Treasure Island*, Long John Silver. Er verlor sein Bein, als er an der Seite von Captain Flint vor Malabar diente und das Schiff von heftigem Kanonenfeuer getroffen wurde.<sup>312</sup> Im Gegensatz zu vielen modernen Seeräuberdarstellungen hatte Silver nicht die Möglichkeit bzw. den Komfort einer Prothese in Form eines Holzbeins, sondern er bewegte sich durchaus flink mit Hilfe von Krücken voran.

Amputationen im 17. und 18. Jahrhundert waren ein durchwegs risikoreiches Unterfangen. Es bedurfte ausgebildeter Ärzte, die Gliedmaßen so geschickt und innerhalb so kurzer Zeit abtrennen konnten, dass der Patient weder verblutete noch dem Schock des Schmerzes erlag. Während einer Schlacht und vor allem auf Piratenschiffen, wo die sanitären und hygienischen Bedingungen unter jeder Kritik waren, führte verschmutztes Chirurgenbesteck zu Infektionen.

Vor der Erfindung des Tourniquets, der Abschnürbinde, war es unmöglich, Beine über dem Knie zu amputieren, da durch das Durchtrennen der Oberschenkelarterie der Patient zu viel Blut verlor. Der Arzt benötigte einige Assistenten für diese Prozedur, da sich der Patient diesem schmerzhaften Verfahren oft nicht freiwillig unterzog bzw. dabei nicht still saß. Im „besten Fall“ benutzte der Arzt Brenneisen oder kochendes Öl, um die Blutungen zu stoppen. Jedoch reichte die Zeit meistens nur, um das Bein oder den Arm provisorisch abzubinden und den

---

<sup>311</sup> [http://hegewisch.net/blindkat/pirates/Pestilence\\_Pain.html#surgery](http://hegewisch.net/blindkat/pirates/Pestilence_Pain.html#surgery) (10. November 2007).

<sup>312</sup> Stevenson, *Treasure Island*, S. 66.

Stumpf mit Haut- und Muskelfetzen zu bedecken, was Infektionen vorbeugen sollte.<sup>313</sup>

Auf Schiffen, auf denen kein Arzt anwesend war, übernahm der Schiffszimmermann die Aufgabe des Amputierens, da sein Werkzeug dafür durchaus geeignet war. Als einer der Piraten von Captain William Phillips am Bein schwer verletzt wurde und kein Schiffsarzt zugegen war, teilte man nach kurzem Überlegen den Zimmermann ein, welcher ohne zu zögern an die Arbeit ging: „...*he fetched up the biggest saw, and taking the limb under his arm, [...] and seperated it from the body of the patient, in as little time as he could have cut a deal board in two...*“<sup>314</sup>

Die Praktik des Amputierens spiegelt sehr gut die grausame Realität des Seeräuberlebens wieder. Speziell das oben erwähnte Zitat zeigt auf äußerst lebhaft Weise, wie in solchen medizinischen Notfallsituationen auf einem Piratenschiff gehandelt wurde. Man versuchte alles Mögliche um das Leben eines Seefahrerkameraden zu retten, auch wenn dies das Abtrennen einer Gliedmaße mit einer stumpfen Zimmermannssäge bedeutete.

### 10.6. Die beliebteste Heilungsmethode – der Aderlass

Zu den häufigsten Heilungsmethoden, die bei Verletzungen und unergründlichen Krankheiten angewandt wurden, gehörte der Aderlass. Obwohl zur Zeit der Freibeuter und Bukaniere, sprich im 17. und frühen 18. Jahrhundert, bereits relativ moderne Behandlungsmethoden praktiziert wurden, wie jene des Mediziners William Harvey<sup>315</sup>, war der Aderlass das gängigste und beliebteste Heilmittel der zeitgenössischen Ärzte.<sup>316</sup> Menschen aus allen Schichten mussten Blut lassen, oft nur wegen trivialer Beschwerden. Nicht selten kam es vor, dass der Blutfluss außer Kontrolle geriet und der Patient verblutete.

Das Prinzip des Aderlasses geht auf den griechischen Arzt Galenus von Pergamon zurück, der mit seiner Viersäftelehre die Medizin und einige andere

---

<sup>313</sup> Grell, *Healing Arts*, S. 267-268.

<sup>314</sup> Johnson, *General History*, S. 316.

<sup>315</sup> Harvey gilt als Begründer der neuzeitlichen Medizin und Physiologie und Entdecker des Blutkreislaufes. Er basierte seine Erkenntnisse auf Fakten und Versuchen und kritisierte das medizinische System. In: Elmer, *Healing Arts*, S. xii.

<sup>316</sup> Preston/Preston, *Pirate of Exquisite Mind*, S. 203.

Wissenschaften bis in die Neuzeit hinein maßgeblich beeinflusste. Diese Lehre besagt, dass alle vier Säfte des menschlichen Körpers, Blut, Schleim, gelbe und schwarze Galle, im Einklang sein müssen, um die vollkommene Gesundheit des Menschen zu garantieren. Geraten die Säfte aus der Balance, erkrankt der Mensch. Es liegt nun am Arzt, herauszufinden, welcher der vier Körpersäfte überschüssig war, und gegebenen Falls das System durch das Ablassen von Blut wieder in Einklang zu bringen. Galenus und seine Anhänger vertraten auch die Ansicht, dass das Blut ein Produkt der Nahrung des Menschen sei. Man war der Meinung, dass sich die Nahrung im Magen zu einer Flüssigkeit verwandelt, diese anschließend in die Leber gelangt und von dort aus ins Blut.<sup>317</sup>

Obwohl man sich im 17. Jahrhundert bereits bewusst war, dass ungesunde und einseitige Ernährung die Körpersäfte aus dem Gleichgewicht bringen konnte, scherte man sich nicht darum, sondern aß und trank nach Belieben. Weiters war man der Meinung, dass das tropische Klima mit seinen kühlen Nächten die Säfte durcheinander bringen würde, und es wurde empfohlen, sich ständig warm zu halten.<sup>318</sup>

Trotz der Entdeckung der Zirkulation des Blutes im Jahre 1628 durch den bereits genannten William Harvey, blieb der Aderlass bis ins 19. Jahrhundert eine gängige und häufig praktizierte Behandlungsmethode. Sogar namhafte Ärzte, wie der Franzose Broussais und seine Anhänger, die jegliche wissenschaftliche Kritik an dieser veralteten antiken Art zu Heilen ablehnten, empfahlen den Aderlass mit Blutegeln bis weit ins 19. Jahrhundert hinein.<sup>319</sup>

Wie man diesem Kapitel entnehmen konnte, war das Leben in einer Freibeuterkommune oft grausam und schmerzhaft. Die größten Feinde der Piraten waren wohl nicht die Spanier, sondern viel mehr die zahlreichen unheilbaren und qualvollen Krankheiten, die oft ohne Vorwarnung zuschlügen und ganze Piratencrews dahinrafften. Diese lautlosen Killer stellten in Kombination mit den meist katastrophalen hygienischen Bedingungen an Bord der Schiffe eine Bedrohung da, mit der die gesamte Schifffahrt bis weit in die Neuzeit hinein zu kämpfen hatte.

---

<sup>317</sup> Kusakawa, *Healing Arts*, S. 61.

<sup>318</sup> Preston/Preston, *Pirate of Exquisite Mind*, S. 203.

<sup>319</sup> Singer/Underwood, *Short History of Medicine*, S. 281-282.

Im folgenden Kapitel soll auf einen eher positiven Aspekt des Freibeuterdaseins eingegangen werden. Obwohl Seeräberkommunen im karibischen Raum immer von Männern dominiert wurden, gab es gelegentlich auch mutige und äußerst charismatische Frauen, die es als Kämpferinnen in der Piratenhierarchy bis weit hinauf schafften. Frauen spielten immer eine große Rolle im Leben eines Piraten. Meist jedoch beschränkte sich diese Rolle auf Prostituierte und kurzfristige Affären. Viele der oft so blutrünstigen Piratenkapitäne hatten sogar eine oder mehrere Ehefrauen in dem einen oder anderen Hafen. Ob sie ihnen die Treue hielten, wird das kommende Kapitel verraten.

## **11. Piraten und Frauen**

### **11.1. Ehe und andere Formen von Beziehung**

Trotz der Tatsache, dass viele Piraten als wild, anarchistisch und asozial galten, gab es einige, die verheiratet waren und Kinder in die Welt setzten. In seiner *General History* schreibt Charles Johnson, dass der berühmte Edward Teach alias Blackbeard angeblich vierzehn Mal geheiratet haben soll. Seine letzte Frau soll erst 16 Jahre jung gewesen sein, was ihr das Leben mit Teach nicht erleichterte. Im Gegenteil, sie musste sich so manche abartigen und kranken Anwandlungen ihres Gemahls gefallen lassen. So heißt es bei Johnson, dass Teach eines Nachts ein paar von seinen Seeräberkumpanen zu sich nachhause einlud, wo sich seine Frau zur Blackbeards Unterhaltung mit den anderen Piraten prostituieren musste.<sup>320</sup>

Ebenso wie Bartholomew Roberts waren auch Edward Low und Major Stede Bonnet verheiratet, bevor sie ihre fulminanten Karrieren im Dienste des Jolly Roger starteten. Als Familienväter galten auch Thomas Tew und Captain Kidd, die beide zwei Töchter hatten. Sogar der große Henry Morgan schloss einst den Bund der Ehe, jedoch zeugte er keine Nachkommen.<sup>321</sup> Auch Henry Avery, der in erster Linie den indischen Ozean unsicher machte, soll laut Charles Johnson angeblich mit der

---

<sup>320</sup> Johnson, *General History*, S. 50-51.

<sup>321</sup> Cordingly, *Black Flag*, S. 71.

Tochter des Großmoguls verheiratet gewesen sein, die ihm eine große Zahl von Kindern gebar.<sup>322</sup>

Prinzipiell galt die Frau in der Seefahrt seit jeher als Störfaktor, und ihre Anwesenheit auf einem Schiff soll Unglück über die Crew und die Expedition gebracht haben. Diese Einstellung resultierte aus der Tradition, dass Frauen diejenigen waren, die, während der Mann auf See war und Fischfang betrieb, sich um den Haushalt und die Kinder kümmerten. Dazu kam die Tatsache, dass die harte Arbeit und die beinahe unmenschlichen Lebensbedingungen auf See für eine Frau dieser Zeit mehr als ungeeignet waren. Zusätzlich war die Gefahr gegeben, dass eine Frau an Bord Eifersucht innerhalb der rein männlichen Mannschaft auslösen konnte, welche die Moral senkte und Konflikte provozierte.<sup>323</sup> Wenn durch bestimmte Umstände, wie zum Beispiel Sklaverei, trotzdem weibliche Personen auf ein Schiff gelangten, wurden diese vom Kapitän im Vorhinein gewarnt, sie mögen sich davor hüten, den Crewmitgliedern schöne Augen zu machen oder sich ihnen anzubieten. Schwere Strafmaßnahmen wie das Auspeitschen auf Deck waren die Konsequenz.<sup>324</sup>

In seinem Regelbuch legte Bartholomew Roberts, der selber auf eine wahrscheinlich nicht so glückliche Ehe zurückblicken konnte<sup>325</sup>, ein Gesetz fest, welches als Reaktion auf das Thema „Frauen auf See“ verstanden werden kann: *„No Boy or Woman to be allowed amongst them. If any Man were found seducing any of the later Sex, and carry'd her to Sea, disguised, he was to suffer Death.“*<sup>326</sup> Obwohl diese Regelung für die meisten Piratenschiffe galt und von den Kapitänen strikt kontrolliert und durchgesetzt wurde, gab es immer wieder Fälle, bei denen Kapitäne ihre Frauen oder Liebhaberinnen an Bord schmuggelten.<sup>327</sup> Das mit Abstand prominenteste Beispiel dafür war John Rackham, dessen schrilles und farbenfrohes Outfit ihm den Spitznamen „Calico Jack“ bescherte.<sup>328</sup> Gemeinsam mit seinen Konkubinen Anne Bonny und Mary Read, die sich als Männer verkleidet unter die Mannschaft mischten, machte er die Gewässer um die großen Antillen und die Bahamas unsicher.

---

<sup>322</sup> Johnson, General History, S. 23.

<sup>323</sup> Cordingly, Black Flag, S. 67.

<sup>324</sup> Preston/Preston, Pirate of Exquisite Mind, S. 318.

<sup>325</sup> Lane, Blood & Silver, S. 194.

<sup>326</sup> Johnson, General History, S. 180.

<sup>327</sup> Rodger, Wooden World, S. 75-80.

<sup>328</sup> Botting, Piraten, S. 11.

Calico Jack war im Gegensatz zu Seeräberkapitänen wie Henry Morgan oder François L'Ollonais ein „kleiner“ Pirat, der mit seiner Schaluppe von Kuba aus operierte und hauptsächlich Jagd auf Fischerboote machte. Es wird behauptet, seine Vorliebe für das andere Geschlecht habe sich in Form eines Harems manifestiert, den er an der Küste Kubas hatte.<sup>329</sup> Charles Johnson berichtet davon, dass Rackham auch eine kleine Familie auf Kuba gehabt haben soll, der er in regelmäßigen Abständen einen Besuch abstattete, solange, bis das Geld und die Verpflegung aufgebraucht waren, und er wieder auf Raubzug gehen musste.<sup>330</sup> Anhand dieser Beispiele lässt sich erkennen, dass Polygamie, jedoch nur an Land, in Piratenkreisen ein gängiges Phänomen war. Berühmt geworden ist Calico Jack jedoch durch die beiden Frauen Mary Read und Anne Bonny.

Die bizarre Geschichte dieser beiden Amazonen gilt als Ausnahmeerscheinung für die damalige Zeit und der Stoff inspirierte zahlreiche Literaten und Filmemacher der Moderne.<sup>331</sup> Anne Bonny fand sich schon sehr früh im Piratenmilieu. Als Ehefrau von James Bonny, einem erfolglosen Abenteurer, machte sie sich in New Providence einen Namen. Mit der Ankunft des Woodes Rogers, der die Aufgabe hatte, die Karibik von Piraten zu säubern, änderte sich die Situation für James und Anne Bonny, und James begann als Spitzel für Rogers zu arbeiten. Daraufhin verließ ihn Anne und ging eine Beziehung mit Calico Jack ein. Um stets an der Seite ihres Liebhabers und Mitglied seiner Mannschaft sein zu können, schlüpfte Anne in Männerkleidung, was sie angeblich ohne Bedenken getan haben soll.<sup>332</sup>

Mary Read musste schon in Kindesjahren Bubenkleidung tragen, da sich ihre Mutter dadurch bessere Konditionen innerhalb der Familie erhoffte. Nachdem sie kurze Zeit als Laufbursche für eine Französin gearbeitet hatte, beschloss Mary, als Kabinenjunge auf einem Kriegsschiff anzuheuern, was den Beginn ihrer Karriere als „Seemann“ markierte. Im Laufe der Zeit verliebte sie sich in einen Holländer, dem sie schließlich vorübergehend ihre wahre Identität verraten sollte. Nach dessen frühem Tod stach sie erneut als Mann verkleidet an Bord eines holländischen Handelsschiffes

---

<sup>329</sup> Cordingly, *Black Flag*, S. 57.

<sup>330</sup> Johnson, *General History*, S. 112.

<sup>331</sup> Cordingly, *Black Flag*, S. 171-177.

<sup>332</sup> Bohn, *Piraten*, S. 106.

in See. Als dieses in der karibischen See von John Rackhams Schiff geentert wurde, schloss sich Read dessen Crew an.<sup>333</sup>

Von der Schönheit des neuen Mannschaftsmitglieds begeistert, wollte Anne Bonny mehr über den neuen „Mann“ herausfinden. Mit Bedauern musste Bonny jedoch feststellen, dass es sich bei dem Neuling um eine Frau handelte. Captain Rackham, der von der Sache Wind bekam, wurde furchterlich eifersüchtig und drohte, dem Neuling die Kehle durchzuschneiden. Daraufhin weihte ihn Anne in die Geschichte ein und sie lebten von da an bis zu ihrem Prozess in einer glücklichen Dreierbeziehung.<sup>334</sup> Weil es auf Schiffen üblich war, dass junge Männer ab 14 zur Crew gehörten<sup>335</sup>, die von ihren körperlichen Merkmalen her kaum von Frauen ihres Alters zu unterscheiden waren, gelang es den beiden Amazonen für die Dauer ihres Piratendaseins, ihre wahre Identität zu verschleiern. Auch im Kampf stellten sie sich als wahre Kriegerinnen heraus, die durch ihren Mut und ihre Aggressivität überzeugten und so manches Crewmitglied alt aussehen ließen.<sup>336</sup>

Während es vorkam, dass Kommandanten in irgendeinem Hafen eine Ehefrau hatten, waren die gemeinen Bootsmänner selten liiert. Dies rührte daher, dass Piratenkapitäne hauptsächlich Männer in ihre Crew aufnahmen, die unverheiratet waren, und daher keine Verpflichtungen hatten oder auf sonst irgendeine Art abgelenkt sein konnten.<sup>337</sup>

Jedoch kann man durchaus behaupten, dass so mancher karibische Seeräuber das eine oder andere Frauenherz brach bzw. ab und zu selbst mit gebrochenem Herzen auf Kaperfahrt gehen musste. Mit der Treue hielten sie es nicht so streng, was die Beispiele von Calico Jack und Blackbeard beweisen. Grund dafür war sicherlich das große Angebot an Prostituierten, die bei jeder Ankunft eines Piratenschiffes im Hafen warteten und in den kürzlich reich gewordenen Seeräubern eine lukrative Einnahmequelle sahen.

---

<sup>333</sup> Marx, *Pirates and Privateers*, S. 252-253.

<sup>334</sup> Johnson, *General History*, S. 122.

<sup>335</sup> Rediker, *Villains of all Nations*, S. 49.

<sup>336</sup> Marx, *Zeitalter der Piraterie*, S. 120.

<sup>337</sup> Cordingley, *Black Flag*, S. 69.

## 11.2. Prostitution

Neben Alkohol und Glücksspiel gehörte die Prostitution zu den Hauptlastern der Freibeuter. Der Drang, den menschlichen Trieben nachzukommen und die sexuelle Lust zu befriedigen, wurde bei jedem Landgang in vollen Zügen ausgelebt.

Da es zu Beginn der europäischen Expansion in den westindischen Kolonien an weißen Frauen mangelte, starteten die großen Seemächte im 17. Jahrhundert umfangreiche Programme zur Ansiedelung von Europäerinnen in der Neuen Welt. Neben irischen Katholikinnen, die auf Befehl von Oliver Cromwell zwangsausgesiedelt wurden, waren es vor allem vorbestrafte Prostituierte und andere weibliche Kriminelle, die nach Übersee verschifft wurden.<sup>338</sup> In der Zeit zwischen 1680 und 1686 trafen rund 600 französische Prostituierte in der Karibik ein. Manche von ihnen fanden dort einen Partner fürs Leben und entwickelten sich zu ansehnlichen Hausfrauen.<sup>339</sup> Viele jedoch endeten in den Freudenhäusern und Kneipen der karibischen Hafenstädte.

Es kam oft vor, dass ein Pirat nach einem erfolgreichen Raubzug seinen Teil der Beute bis auf die letzte Münze in den Bordellen der Piratenhochburgen verprasste. Vor allem in Port Royal soll das älteste Gewerbe der Welt extrem floriert haben. Es gab so viele Prostituierte in der Stadt, dass man sie als „*walking plaque*“<sup>340</sup> bezeichnete, einer Plage, der man nicht Herr werden konnte. Das größte Freudenhaus wurde von einem Mann namens John Starr betrieben, welcher zeitgenössischen Angaben zu Folge, 21 weiße und 2 schwarze Frauen in seinem Betrieb angestellt hatte.<sup>341</sup>

Am prominentesten von allen Prostituierten, die jemals in Port Royal tätig waren, war die Schauspielerin Mary Carleton. Bevor sie den Versuch unternahm, in der Londoner Theaterszene Fuß zu fassen, war sie bereits als Kind in kriminelle Machenschaften verwickelt. Als Trickbetrügerin, die regelmäßig ihre Identitäten wechselte, gelang sie vieler Orts zu zweifelhaftem Ruhm, bis sie schließlich erwischt und mit einem Straftransport nach Jamaika verbannt wurde. Zwei Jahre lang

---

<sup>338</sup> Marx, *Pirates and Privateers*, S. 156.

<sup>339</sup> Oppens, *Karibik*, S. 366.

<sup>340</sup> Pawson/Buisseret, *Port Royal*, S. 161.

<sup>341</sup> Ebenda.

etablierte sich Mary Carleton als Prostituierte in Port Royal, wo sie ein wildes und skandalträchtiges Leben führte, bevor sie von der Bildfläche verschwand.<sup>342</sup>

Das obsessive Verlangen der Freibeuter nach dem weiblichen Geschlecht wird bei Exquemelin sehr deutlich beschrieben. Als die Crew von Kapitän Roche Brasiliano von einer Expedition nach Port Royal zurückkehrte, investierte ein Seemann seinen gesamten Beuteanteil in das Vergnügen mit einer Prostituierten. Exquemelin notierte: „*I have seen a man in Jamaica give 500 pieces of eight to a whore, just to see her naked. Yes, and many other impieties.*“<sup>343</sup> Binnen dreier Monate soll dieser Pirat 8.000 Stücke von Achten ausgegeben und sich in so tiefe Schulden gestürzt haben, dass er selbst von dem Zuhälter, in dessen Etablissement er das meiste Geld gelassen hatte, als Sklave verkauft wurde.

Wie in allen anderen kulturellen Zentren auf der Welt, in denen viel Geld zusammenkam und eine große Nachfrage an Unterhaltung vorhanden war, war auch in der Karibik die Prostitution ein fixer Bestandteil der Gesellschaft. Da sich die Piraten wenig um Moral und mehr um ihr Vergnügen kümmerten, gab es immer ausreichend Kundschaft und das Gewerbe florierte. Wie man dem vorherigen Beispiel entnehmen kann, bedeutete dies des Öfteren den Ruin für so manchen Seeräuber.

Das nächste Kapitel beschäftigt sich mit einem weiteren charakteristischen Merkmal der Piraten, ihrer Ausdrucksweise und Sprache. Wenn man sich in den Kneipen der Freibeuterhochburgen umhörte konnte man einen Seefahrer relativ einfach nur durch seine Art, wie er sich artikulierte bzw. mit anderen Menschen kommunizierte, identifizieren. Wie man die Seemannssprache erlernte bzw. warum diese für einen Seefahrer furchtbar wichtig war soll nun verraten werden.

## 12. Seemannssprache

Ein weiteres Attribut, das ständig mit dem Seeräuber in Verbindung gebracht wird, ist seine Art, sich zu artikulieren. Bis heute dominiert das Bild des wilden Seebären,

---

<sup>342</sup> <http://tarlton.law.utexas.edu/lpop/etext/newgate/carleton.htm> (28. Juni 2007).

<sup>343</sup> Exquemelin, *Buccaneers*, S. 82.

der sich auf raue Art und Weise mit seinen Kameraden verständigt und dabei keine Gelegenheit auslässt, den einen oder anderen Fluch loszulassen bzw. ein Schimpfwort aus seinem reichen Repertoire loszulassen. Mit gutem Gewissen kann man sagen, dass dieser Stereotyp des großmäuligen Freibeuters berechtigt ist, da dieser tatsächlich existiert hat.

Der Berufsstand des Seemannes, der im 17. Jahrhundert vor allem in England aufblühte, nutzte seine eigenwillige und charakteristische Sprache, um sich von der Bevölkerung an Land zu distanzieren und abzuschotten. In Bord eines Schiffes, welches als eigener Lebensraum gesehen werden kann, der die meiste Zeit von jeder Zivilisation getrennt war, entstand eine Fachsprache, die zu einer der komplexesten der damaligen Zeit zählte.<sup>344</sup> Jeder, der sich entschied, Seemann zu werden, musste mit der Fachterminologie der Crew so schnell wie möglich zurecht kommen, um als gleichwertiges Mitglied der Gemeinschaft anerkannt zu werden.<sup>345</sup>

Ein wesentliches Charakteristikum der Seemannssprache war ihre Klarheit und Unmissverständlichkeit. Um eine einwandfreie Kommunikation zwischen Kapitän, Offizieren und Mannschaft zu gewährleisten, bedurfte man einer Sprache, die sich durch kurze, prägnante und eindeutige Bezeichnungen für Dinge, Eigenschaften oder Handlungen auszeichnete. Dazu gehörten unter anderem spezielle Wörter für nautisches Werkzeug und Technik, Eigenschaften von Wind und Wetter bis hin zu den diversen Schiffstypen und deren Charakteristika.<sup>346</sup> Erst wenn man den Wortschatz des Seemannsjargons halbwegs beherrschte, konnte man seinen Pflichten an Bord ordnungsgemäß nachkommen. Folgender Auszug stammt aus den Schriften des einstigen Piraten Sir Henry Mainwaring und soll der Illustration der Komplexität der Seemannssprache dienen:

*“If the ship go before the wind, or as they term it, betwixt two sheets, then he who conds uses these terms to him at the helm: Starboard, larboard, the helm amidship ... If the ship go by the wind, or quarter winds, they say aloof, or keep your loof, or fall not off, wear no more, keep her to, touch the wind, have a care of the lee-latch; all*

---

<sup>344</sup> Cordingly, Black Flag, S. 10.

<sup>345</sup> Rediker, Devil and the Deep Blue Sea, S. 164.

<sup>346</sup> Ebenda, S. 163.

*these do imply the same in a manner, and are to bid him at the helm to keep her near the wind.*”<sup>347</sup>

Wie bereits angedeutet, wurde die Sprache der Seeleute von einem hohen Maß an Flüchen und Schimpfwörtern geprägt. Durch diese schmutzige und rebellische Art zu kommunizieren standen die Seeleute in Opposition mit der gängigen eleganten und höflichen Sprachform der bürgerlichen Mittelklasse des 17. Jahrhunderts. Speziell seit der Revolution in England wurde es immer gängiger, seine Abneigung der Bourgeoisie gegenüber durch derbe Ausdrucksform und Blasphemie kund zu tun.<sup>348</sup>

Noch schlimmer als an Bord von Handels- oder Marineschiffen ging es mit Sicherheit in den Freibeuterkommunen zu, sei es an Land oder auf See. Dabei kam es vor, dass nicht nur innerhalb der Mannschaft geschimpft wurde, sondern oft wurde auch der Kapitän selbst das Ziel verbaler Attacken von Seiten seiner Männer. Philip Ashton, der im Jahre 1722 von einer Meute Piraten gefangen genommen wurde, berichtete, dass folgende Tätigkeiten zu den Lieblingsbeschäftigungen seiner Entführer gehörten: „...*monstrous cursing and swearing, hideous blasphemy, and open defiance of heaven, and contempt of hell itself...*“<sup>349</sup> Ihr größtenteils respektloser Umgang mit Religion schuf Platz für unzählige blasphemische Redewendungen, die fixer Bestandteil ihres Umgangstones wurden. Vor allem Flüche, bei denen der Teufel erwähnt wird, waren weit verbreitet und beliebt in Freibeuterkreisen.

Teilweise wurde streng gegen derbe und respektlose Umgangssprache an Bord von Schiffen vorgegangen. Woodes Rogers, der zunächst Freibeuter gewesen war und später Piratenjäger wurde, ging erfolgreich, jedoch mit brutaler Gewalt gegen exzessives Fluchen vor. Andere Offiziere der Navy wandten das „speculum oris“, eine Art Mundöffner, der ursprünglich für Sklaven, die auf Hungerstreik waren, konzipiert wurde, bei unkorrektem Umgangston von Besatzungsmitgliedern an.<sup>350</sup>

Trotz dieser Versuche, die Besatzung zu einem vernünftigen Umgangston zu bringen, ließen sich die wenigsten Seeräuber den Mund verbieten. Ihre primitive Ausdrucksweise gespickt mit Flüchen und Obszönitäten, die sie bei jeder Gelegenheit

---

<sup>347</sup> Harland, *Seamanship in the Age of Sail*, S. 177.

<sup>348</sup> Rediker, *Devil and the Deep Blue Sea*, S. 166.

<sup>349</sup> Dow/Edmonds, *Pirates of the New England Coast*, S. 231.

<sup>350</sup> Rediker, *Devil and the Deep Blue Sea*, S. 167.

auslebten, war Teil ihrer abtrünnigen Persönlichkeit, die sie unverkennbar machte. Ebenso wie die Sprache, war auch die Art und Weise sich zu kleiden ein typisches Merkmal eines Piraten. Das folgende Kapitel zeigt, wie es Seeräuber zu Trendsettern der modernen Modewelt schafften.

### 13. Kleidung und allgemeine Erscheinung

Spätestens nach der Walt Disney Trilogie von *Pirates of the Caribbean* mit den aufwendig gestalteten Kostümen hat jeder eine ungefähre Ahnung von der Gardarobe eines Freibeuters. Viele Piraten, allen voran Blackbeard, wussten sich in Szene zu setzen und wählten ihre Kleidung mit Bedacht. Mit einem rebellischen Hintergedanken wollte man auf die europäischen Trends reagieren, und so versuchte man durch teils bizarre Outfits den Manierismus der vornehmen englischen und französischen Gesellschaft an Pomp zu übertreffen.<sup>351</sup> Man kleidete sich mit Gewand ein, das aus den edelsten Stoffen gefertigt, reich verziert und bestickt, und mit Knöpfen aus Gold, Silber oder Elfenbein dekoriert war.<sup>352</sup>

Jedoch galten in erster Linie die Kapitäne und Piratenkommandanten als äußerst modebewusst. Der gemeine Seeräuber hatte meistens andere Sorgen, als sich um sein Aussehen zu kümmern, und wenn er nicht gerade wertvolle Kleidungsstücke oder kostbaren Schmuck erbeutete, investierte er seinen Beuteanteil lieber in Glücksspiel, Alkohol oder Prostituierte.

Von den Bukanieren Hispaniolas weiß man, dass sie keinerlei modischen Trends entsprachen und sich, im Gegenteil, gerade mit dem Notwendigsten bekleideten, was auf ihre primitiven Lebensumstände zurückzuführen ist. Der folgende Auszug stammt vom Jesuitenmissionar Le Pers, der zu Beginn der 18. Jahrhunderts auf Hispaniola Seelsorge betrieb und sich so ein Bild verschaffen konnte:

---

<sup>351</sup> Marx, Zeitalter der Piraterie, S. 112-113.

<sup>352</sup> Cordingly, Black Flag, S. 11.

*„So einzigartig wie ihr Name und ihre Lebensweise war auch ihre Kleidung. Sie bestand gerade aus einem Hemd, das ganz getränkt war vom Blut der Tiere, die sie ständig töteten, und ganz voll geschmiert damit; und weiter aus einer Unterhose, die noch schmutziger war, nach unten ganz offen in Form eines kurzen Rocks [...]. Den Kopf bedeckten sie mit einer primitiven Art von Hut, der nur eine kleine Krempe hatte, die spitz nach vorn lief, was ihnen ein ganz und gar groteskes Aussehen gab. Gegen die Dornen nähten sie sich Schuhe aus Schweinsleder zu Recht. Strümpfe hatten sie überhaupt keine ...“<sup>353</sup>*

Auch Exquemelin erwähnt in seinem Bericht über Henry Morgans Plünderung von Panama die Kleidung jener Piraten, die sich in seinem Gefolge befanden. Er berichtet, dass die Seeräuber des Nachts oft frieren mussten, da sie mit nichts anderem als einem Hemd und einem Paar Hosen bekleidet waren. Ein paar trugen Schuhe oder Stiefel, die aber auf Grund ihres maroden Zustandes das Marschieren kaum erleichterten.<sup>354</sup>

Einen Seefahrer konnte man vor allem an seinem typischen wankenden Gang, der vom Balancehalten auf den unruhigen Schiffsdecks her rührte, und an seiner rauhen und durch die Sonneneinstrahlung stark gebräunten Haut erkennen.<sup>355</sup> Auch Tätowierungen am Unterarm in Form von populären Symbolen, wie dem Jerusalem Kreuz oder dem Anker, waren sehr beliebt. Dabei wurde, ähnlich dem heutigen Prinzip, die Haut mit einer Nadel angestochen und entweder Tinte oder, wegen seiner Häufigkeit, Schießpulver eingerieben.<sup>356</sup>

Da viele Piraten und Bukaniere zuvor in der Handels- oder Kriegsmarine tätig gewesen waren, trugen sie zu meist die gängigen Matrosenuniformen. Diese umfassten zunächst die weiten Hosen, die ein paar Zentimeter über dem Knöchel abgeschnitten und aus rauem, rotem und reißfestem Material gefertigt waren, welches auch für die Schiffssegel benutzt wurde. Die Hose sowie auch die Jacke, waren geteert, um der Feuchtigkeit und Kälte auf See vorzubeugen. Seinen Oberkörper

---

<sup>353</sup> Schmitt, *Leben in den Kolonien*, S. 448.

<sup>354</sup> Exquemelin, *Buccaneers*, S. 175.

<sup>355</sup> Cordingly, *Black Flag*, S. 11.

<sup>356</sup> Rediker, *Devil and the Deep Blue Sea*, S. 12.

bedeckte ein frühneuzeitlicher Seefahrer mit einem blauweiß gemusterten Hemd aus Leinen und einer blauen oder grauen Jacke. Dazu kamen noch graue Strümpfe und das so genannte *Monmouth Cap* für den Kopf, eine Wollhaube, die auf eine charakteristische Art und Weise nach oben gestülpt wurde. Da die meisten Seemänner äußerst fingerfertig waren, flickte und nähte sich so mancher Matrose sein Gewand auf individuelle Weise zusammen.<sup>357</sup> Piraten legten während eines Kampfes großen Wert auf aus dickem Leder gefertigte und mit Pech beschmierte Oberteile, welche in der Lage waren, gegnerische Schwerthiebe abzuwehren.<sup>358</sup>

Zeitgenössischen Berichten zufolge waren die Freibeuter an Land, und hier vor allem die Kapitäne, in den schrillsten und bizarrsten Kostümen unterwegs. Der Dominikanermissionar Labat schreibt in seinen Erinnerungen über die karibischen Bukaniere:

*„Die Männer hatten sich in alle möglichen Arten feiner Gardarobe geworfen, und es war ein komischer Anblick, wie sie in Federhüten, Perücken, seidenen Strümpfen und Goldborten an den verschiedensten Kostümen über die Insel stolzierten.“*<sup>359</sup>

Die Erscheinung der karibischen Freibeuter dürfte in der Tat bei einigen Zeitgenossen Verwunderung ausgelöst und manchmal sogar zur Erheiterung beigetragen haben. Mit hochhackigen Schuhen, die mit Silberschnallen beschlagen waren, promenierten so manche Seeräuber durch die Straßen von Tortuga oder Port Royal. Das Haupt wurde zumeist von einem Dreispitz, der populärsten Kopfbedeckung der Zeit, geschmückt. Darunter trug man, wie Labat schon erkannte, aufwendig geflochtene Perücken, die man mit diversesten Pudern versah. Der eine oder andere fand sogar Gefallen daran, sich sein unrasiertes Gesicht zu schminken und es den Londoner Dandys gleichzutun. Um noch mehr Aufmerksamkeit auf sich zu lenken, dekorierten sich Freibeuter gerne mit einer Menge Schmuck, den sie erbeutet hatten. Dazu

---

<sup>357</sup> Rediker, *Devil and the Deep Blue Sea*, S. 11.

<sup>358</sup> Marx, *Pirates and Privateers*, S. 234.

<sup>359</sup> Piekalkiewicz, *Freibeuter*, S. 308.

gehörten Ringe, Ohrgehänge und Ketten, die mit Perlen oder Edelsteinen wie Diamanten und Smaragden besetzt waren.<sup>360</sup>

Vor allem Piratenkapitäne verstanden es, sich gebühlich in Szene zu setzen. Als wenn er es schon hätte absehen können, kleidete sich Bartholomew Roberts für seine letzte Seeschlacht im Jahre 1722 extra vornehm ein. Captain Johnson berichtet darüber in seiner General History:

*„Roberts himself made a gallant figure, at the time of the engagement, being dressed in a rich crimson damask waistcoat and breeches, a red feather in his hat, a gold chain round his neck, with diamond cross hanging to it...“*<sup>361</sup>

Ein weiterer Seeräuberkapitän, der durch sein bizarres Auftreten Berühmtheit erlangte war Captain John Rackham alias Calico Jack. Das Wort „calico“ als Teil seines Spitznamens leitet sich von der ostindischen Stadt Kalikut ab und bezieht sich auf feines und dicht verflochtenes Baumwollgewebe, das für die Fertigung von elegantem Gewand benutzt wurde. Die Besonderheit von so genannten „calicoes“ lag in den brillanten Farben und Mustern, die besonders lang erhalten blieben.<sup>362</sup> Von Calico Jack wird gesagt, er habe nicht nur wegen seiner Liaison zu den beiden Piratinnen Anne Bonny und Mary Read allerorts Aufsehen erregt, sondern auch wegen seiner farbenfrohen Baumwollkleidung.<sup>363</sup>

Man kann durchaus behaupten, dass die Kleidung der Seeräuber einen wesentlichen Einfluss auf die aktuellen Modetrends hat. Ihre extravagante Art sich zu gewanden und ihr ausgeprägter Sinn für Individualität, der sich sicherlich auch durch ihre Kleidung äußerte, beeinflusste diverse Modeschöpfer. Vom Kopftuch, dem *bandana*, bis zu gestreiften T-Shirts im Stil der Seefahrer spiegelt sich die Mode der Piraten in den heutigen Kollektionen wieder.

Im nächsten Großkapitel wird die Tätigkeit der Freibeuter als Krieger und Kämpfer auf hoher See und auf Land genauer unter die Lupe genommen. Was machte

---

<sup>360</sup> Marx, Zeitalter der Piraterie, S. 112.

<sup>361</sup> Johnson, General History, S. 212.

<sup>362</sup> Vicente, Clothing the Spanish Empire, S. 9.

<sup>363</sup> Botting, Piraten, S. 11.

diese Meute von wilden und brutalen Menschen zu einer effektiven Waffe gegen spanische Handels- und Kriegsschiffe sowie zu einer Bedrohung nicht nur der gesamten Schifffahrt aber auch jeder Siedlung im karibischen Raum?

### **14. Der Pirat als Krieger**

Der „Beruf“ des Seeräubers zählte wohl zu den gefährlichsten und riskantesten Tätigkeiten der damaligen Zeit. Nicht nur wegen der natürlichen Gefahren, die die karibische See für die Freibeuter bereithielt, sondern auch wegen der Natur der Piraterie an sich, war diese nur für die Härtesten der Harten geeignet. Um ein Schiff zu entern oder eine spanische Siedlung einzunehmen, musste man zu gewalttätigen Mitteln greifen, die zumeist auf Widerstand stießen. Nur selten übergaben Kapitäne oder Kommandeure von Befestigungsanlagen ohne jegliche Kampfhandlung ihre Schiffe oder Städte den Seeräubern, was eine kriegerische Auseinandersetzung zur Folge hatte. Darauf waren die Piraten gut vorbereitet, was sie zu ausgezeichneten Kriegern am Wasser sowie am Land machte.

#### **14.1. Die Meisterschützen von Hispaniola**

Von den Bukanieren auf Hispaniola weiß man, dass sie exzellente Schützen waren. In erster Linie ging diese Tatsache auf ihre Tätigkeit als Jäger zurück. Zielschießen zählte zu einer ihrer Lieblingsbeschäftigungen, und man sagt, dass sie eine in die Luft geworfene Münze mit ihrer Muskete treffen konnten.<sup>364</sup> Dieser Eigenschaft der Bukaniere bedienten sich nicht nur die Gouverneure Tortugas, nachdem sie 1630 viele der wilden Jäger auf die Schildkröteninsel holten, sondern auch große Piratenkapitäne wie Henry Morgan oder François L'Ollonais nutzen die Schussgenauigkeit der Bukaniere für ihre Beutezüge. Auch ein numerisch unterlegenes Freibeuterheer konnte wegen seiner Feuerkraft ein mächtiges

---

<sup>364</sup> Mitchell, Piraten, S. 57.

Kontingent von Spaniern besiegen. Man sagt, dass etwa ein Dutzend westindischer Musketiere die Kraft einer schweren Kanone hätten.<sup>365</sup>

Als im April des Jahres 1680 ein Bukanierheer Panama angriff, vermerkte Basil Ringrose, der sich unter den Seeräubern befand, in seinem Tagebuch, dass die Trefferquote der Bukaniere, die mit ihren langen Musketen das Feuer auf die Spanier eröffneten, trotz der instabilen Kanus, von denen aus sie attackierten, extrem hoch war. Mit einer vernichtenden Genauigkeit töteten sie jeden, den sie ins Visier bekamen.<sup>366</sup>

Während der Belagerung von San Lorenzo de Chagre durch Henry Morgan war es ebenfalls der Schussgenauigkeit der Bukaniere zu verdanken, dass der Sieg an die Freibeuter ging und das Fort eingenommen werden konnte. Exquemelin notierte: „*The rovers kept up such a furious, accurate fire that any Spaniard who dared show himself was instantly shot down.*“<sup>367</sup>

### 14.2. Die Kampfausrüstung eines Piraten

Der Ausdruck „bis an die Zähne bewaffnet“ ist durchaus berechtigt, wenn man bedenkt, mit welcher Ausrüstung die Piraten in die Schlacht zogen. Über die Crew von François L'Ollonais wird berichtet: „...*they were 380 strong, every man with a good musket and a cartouche at his side holding 30 cartridges, together with a pistol or two and a good cutlass.*“<sup>368</sup> Als Henry Morgan seine Expedition nach Rio de la Hacha startete, waren seine Männer mit allem nur erdenklichen Equipment ausgerüstet. Exquemelin schrieb darüber:

*„Die allgemeine Zählung ergab zweitausend Mann, die mit Gewehren, Pistolen, Säbeln sowie Munition reichlich ausgerüstet waren. Das Admiralsschiff zählte zweiundzwanzig Geschütze, die*

---

<sup>365</sup> Marley, Pirates, S. 62.

<sup>366</sup> Cordingly, Black Flag, S. 113.

<sup>367</sup> Exquemelin, Buccaneers, S. 182.

<sup>368</sup> Ebenda, S. 100.

*übrigen zwischen vier und zwanzig; dazu kam eine Menge Munition, Pulver und Sprengmaterial.*”<sup>369</sup>

Eine der am weitesten verbreiteten Waffen war die Pistole. Sie galt als relativ zuverlässig und äußerst praktisch in der Handhabung.<sup>370</sup> Dennoch trug ein Seeräuber gleich mehrere dieser Schusswaffen bei sich, da er damit rechnen musste, dass die eine oder andere im Ernstfall aussetzte, weil der Feuerstein im Schloss feucht geworden war.<sup>371</sup> Außerdem konnte man, ohne nachladen zu müssen, innerhalb kürzester Zeit gleich mehrere Schüsse abfeuern. Die Griffe der Pistolen waren so gefertigt, dass man sie im Nahkampf auch als effiziente Schlagwaffe einsetzen konnte.<sup>372</sup> Wenn man zeitgenössische Kupferstiche mit Abbildungen von großen Piratenkapitänen betrachtet und den Berichten von Charles Johnson Glauben schenkt, so bestätigt sich das Bild des schwer bewaffneten Piraten. Über die Ausrüstung von Bartholomew Roberts bei seiner letzten Schlacht vermerkte Johnson: „...*a sword in his hand, and two pairs of pistols hanging at the end of a silk sling over his shoulders (according to the fashion of the pirates)*...”<sup>373</sup> Der fünfte Artikel von Roberts Regelwerk schreibt das ständige Warten und Sauberhalten von Waffen vor. Damit versuchte man nicht nur den einwandfreien Einsatz der Waffen zu sichern, sondern auch ihren Wert hochzuhalten, da es immer wieder zu Versteigerungen an Bord kam, bei denen für diverse Schusswaffen hohe Summen bezahlt wurden.<sup>374</sup>

Neben der Pistole war auch die Muskete eine sehr effiziente Waffe für den Kampf über eine weitere Distanz. Wie bereits erwähnt, waren vor allem die Bukaniere berühmt für ihren akkuraten Umgang mit dieser Waffe, was sie auch zum Namensgeber der so genannten „Bukaniermuskete“ machte. Hierbei handelte es sich um langläufige Vorderlader, meist französischen, englischen oder holländischen Ursprungs, die zunächst für den Jagdgebrauch hergestellt wurden, was ihre enorme

---

<sup>369</sup> Exquemelin, Piratenbuch, S. 214.

<sup>370</sup> Rediker, Villains of all Nations, S. 67.

<sup>371</sup> Cordingly, Black Flag, S. 14.

<sup>372</sup> Marx, Zeitalter der Piraterie, S. 121.

<sup>373</sup> Johnson, General History, S. 212.

<sup>374</sup> Ebenda, S. 180.

Reichweite und Genauigkeit erklärt.<sup>375</sup> Auch die Qualität dieser Waffen überragte jene der spanischen Musketen, da hochwertige Feuerwaffen auf der iberischen Halbinsel und somit auch in den Kolonien Luxusgüter und wegen der strengen Handelspolitik zwischen den Spaniern und den restlichen Seemächten schwer zu beziehen waren.<sup>376</sup> Da bei Schiffskämpfen der erste taktische Zug nach dem Kanonenfeuer auf Distanz der Angriff mit den Musketen war, und dieser meist entscheidend für die gesamte Schlacht sein konnte, waren an Bord eines Piratenschiffes immer ausreichend Musketen vorhanden. Meistens kamen auf einen Mann fünf Musketen. Die Freibeuter praktizierten noch dazu eine spezielle Art des schnellen Nachladens, was ihnen ermöglichte, einen fast ununterbrochenen Kugelhagel abzufeuern.<sup>377</sup>

Auch die Donnerbüchse (engl. *blunderbuss*), auch Musketon genannt, eine Art Schrotflinte, kam oft zum Einsatz. Ihr Prinzip war, so viele Bleikugeln oder Metallstücke wie möglich abzufeuern, was die Trefferquote um Einiges steigerte und den Gegner ordentlich einschüchtern konnte. Die erweiterte Mündung der Donnerbüchse verlieh ihr nicht nur das charakteristische Aussehen, sondern erleichterte dem Schützen ein rasches Nachladen, wodurch seine Effizienz noch um Einiges gesteigert wurde.<sup>378</sup>

Für den Nahkampf waren vor allem das Enterbeil, was in erster Linie benutzt wurde um Segel, Netze und Takelwerk zu zerhacken, das Entermesser und diverse Dolche sowie kleinere Messer besonders gut geeignet.<sup>379</sup> Obwohl Feuerwaffen wesentlich effizienter waren, wurde in der Britischen Royal Navy die Ausbildung am Entermesser bis zum Jahre 1901 beibehalten.<sup>380</sup> Manche dieser Hieb Waffen waren so massiv konstruiert, dass sie sogar Brustpanzer durchschlagen konnten. Wohlhabende Piraten, Offiziere und Seeräuber gehobener sozialer Schichten kämpften mit einem Rapier. Ursprünglich für den Fechtkampf konzipiert, kam diese Waffe vor allem bei Duellen und traditionell in Kombination mit einem Parierdolch, den man in der

---

<sup>375</sup> Mitchell, Piraten, S. 55.

<sup>376</sup> Marley, Pirates, S. 62.

<sup>377</sup> <http://hegewisch.net/blindkat/pirates/weapons.html> (10. November 2007).

<sup>378</sup> Reid, Buch der Waffen, S. 148.

<sup>379</sup> Botting, Piraten, S. 53.

<sup>380</sup> Bradford, Französische und Amerikanische Kaperfahrer, S. 179.

jeweils anderen Hand hielt, zum Einsatz.<sup>381</sup> Beim Umgang mit dem Rapier überwogen Schnelligkeit und Geschick gegenüber der körperlichen Kraft. Vor allem die Spanier machten daraus eine Kunst, die man in eigenen Schulen unterrichtete.<sup>382</sup>

Beim Entern von Schiffen und Belagern von Siedlungen benutzten die Piraten auch Feuerbomben und Granaten, die unter anderem vom Missionar Labat in seinem Reisebericht erwähnt werden.<sup>383</sup> Diese Vorgänger der modernen Handgranaten, von den Engländern „*granado shells*“ oder „*powder flasks*“ genannt, waren aus Holz oder Eisen gefertigt, meistens mit Schießpulver gefüllt und im 17. und 18. Jahrhundert weit verbreitet. Wenn eine Granate an Deck eines Schiffes explodierte, so hatte dies nicht nur einen demoralisierenden Effekt für die Mannschaft, sondern auch verheerende Auswirkungen in Form von Tod und schweren Verletzungen.<sup>384</sup>

### 14.3. Das Aufbringen einer Prise - die Seeschlacht

Zunächst muss man zwischen den Aktionen der Bukaniere in den ersten zwei Dritteln des 17. und jenen der Piraten des frühen 18. Jahrhunderts unterscheiden. Erstere operierten entweder von der Nordküste Hispaniolas oder von Tortuga aus, und zwar mit Hilfe von speziellen Kanus. Diese Fortbewegungsmittel bestanden meist aus Zedernholz und wurden von den Bukanieren selbst angefertigt. Sie orientierten sich bei der Bauweise an jener der Kanus der Pataxas-Indios, die im Gegensatz zu den Europäern jedoch keine Eisenwerkzeuge zur Konstruktion benötigten. Mit einem guten Kanu konnte eine so hohe Geschwindigkeit erreicht werden, dass man ohne Mühe so manches Handelsschiff einholen konnte.<sup>385</sup>

In Gruppen, die aus circa 20 Personen bestanden, suchten die Bukaniere mit ihren Kanus die Küstenregionen um Hispaniola heim. Unauffällig näherten sie sich einem Opfer und brachten es meist schnell in ihre Gewalt. Falls sie entdeckt wurden, begannen sie ihren Angriff vom Kanu aus mit den Musketen, mit denen sie einwandfrei umgehen konnten. Das Schicksal der Mannschaft des geenterten

---

<sup>381</sup> Reid, Buch der Waffen, S. 123.

<sup>382</sup> Marley, Lockruf des Spanischen Goldes, S. 26.

<sup>383</sup> Piekalkiewicz, Freibeuter, S. 236.

<sup>384</sup> Cordingly, Black Flag, S. 119-120.

<sup>385</sup> Exquemelin, Buccaneers, S. 41.

Schiffes war von der Laune der Bukaniere abhängig. Wenn ihnen das Glück hold war, wurden sie in die Kanus gesetzt und konnten es vielleicht sogar an Land schaffen oder wurden von einem vorbeikommenden Schiff aufgelesen. Normalerweise jedoch wurde die Crew einfach über Bord geworfen. Danach segelten die Bukaniere nach Tortuga, um ihre Beute aufzuteilen, einzutauschen und zu verprassen.<sup>386</sup>

Waren die Piraten einmal im Besitz eines größeren Schiffes, so gab es prinzipiell zwei Strategien, wie sie sich einem Opfer näherten. Die erste Variante war das Verschleiern der eigenen Identität durch das hissen der Flagge einer befreundeten Nation. Dadurch konnten sich die Freibeuter, ohne auf Widerstand zu stoßen, dem fremden Schiff bis auf kurze Distanz nähern, und danach einen Überraschungsangriff starten.<sup>387</sup>

Mehrheitlich zogen die Seeräuber jedoch unter dem Totenkopfbanner in die Schlacht. Der Anblick des Jolly Rogers sollte bei den Opfern Angst und Schrecken auslösen und sie zur bedingungslosen Kapitulation bewegen.<sup>388</sup> Zeigte die schwarze Flagge Wirkung, was sie bei 72 Prozent der überfallenen Handelsschiffe tat, und drehte das verfolgte Schiff bei, so war es Brauch, dass sich das Piratenschiff nicht sofort ganz an das Opfer heran wagte, sondern zunächst einen Sicherheitsabstand hielt und der Kapitän des anderen Schiffes aufgefordert wurde, in einem Beiboot an Bord des Piratenschiffes zu kommen. Die Seeräuber befragten den Kapitän nach seiner Ladung und entschieden daraufhin, ob es sich lohnte, das Schiff zu plündern. Falls man sich darauf einigte, wurde das Schiff geentert, während der Kapitän die ganze Zeit als Geisel auf dem Piratenschiff festgehalten wurde.<sup>389</sup>

Da sich diese Überfälle oft auf hoher See zutrug, und man als Opfer hilflos ausgeliefert war, ließen sich die Piraten der Karibik genügend Zeit beim Ausräumen der Laderäume. Manche Überfälle konnten mehrere Tage dauern.

Piraten waren auf See meist im Vorteil, da sie die Verfolger waren. So hatten sie genügend Zeit, um, während sie ihr potentiell Opfer verfolgten, herauszufinden, um welches Schiff es sich dabei handelte, wie stark dieses bewaffnet war und ob es

---

<sup>386</sup> Lane, *Pillaging the Empire*, S. 98.

<sup>387</sup> Marx, *Zeitalter der Piraterie*, S. 113.

<sup>388</sup> Mitchell, *Piraten*, S. 82.

<sup>389</sup> Cordingly, *Black Flag*, S. 107.

sich lohnte, es anzugreifen. Größtenteils ging man aber wenige Risiken ein und entschied sich meistens für schwächere Gegner, von denen man eine sofortige Kapitulation erwartete. War dies nicht der Fall, und das gegnerische Schiff versuchte zu entkommen oder sich zur Wehr zu setzen, dann durfte die Mannschaft keine Gnade von Seiten der Freibeuter erwarten. Im Februar 1718 musste der Kapitän eines Handelsschiffes einige Hiebe mit dem Entermesser durch den Piraten Captain Edward England ertragen, da er nicht unverzüglich beidrehte, nachdem er von den Seeräubern durch einen Kanonenschuss dazu gezwungen worden war.<sup>390</sup>

Im Falle einer bewaffneten Auseinandersetzung kam es zunächst zum Kampf mit Musketen und Kanonen. Hierbei war die Breitseite eine der effizientesten Strategien, um den Gegner zur Kapitulation zu zwingen bzw. außer Gefecht zu setzen. Dabei musste man Seite an Seite mit dem gegnerischen Schiff sein und gleichzeitig alle Kanonen der jeweiligen Seite abfeuern. Je nach Größe der Kanone, benötigte jedes Geschütz zwischen vier und acht Personen, die es bedienten. Bei einem mächtigen Piratenschiff, das über eine hohe Anzahl von Kanonen verfügte, wurde im Fall einer Breitseite bereits ein beträchtlicher Teil der Crew als Kanoniere unter Deck eingesetzt. Auf der *Queen Ann's Revenge*, dem Schiff von Captain Blackbeard, waren bei einem Kampf alleine 60 Mann mit den Kanonen einer Seite beschäftigt, während der Rest der Besatzung an den Segeln im Einsatz war und das Schiff steuern musste.<sup>391</sup> Da eine Breitseite jedoch meist verheerende Schäden am Schiff verursachte und die Piraten dann Nichts mehr damit anfangen konnten, wurde der Befehl dazu meistens nur dann gegeben, wenn der Gegner vernichtet und das Schiff versenkt werden sollte, was eher selten der Fall war.<sup>392</sup>

War man einmal an das gegnerische Schiff herangekommen, so wurden Enterhaken ausgeworfen, um die beiden Schiffe so nahe wie möglich zusammenzubringen und um das Entern durch die Crew zu erleichtern. Kam es einmal zum Nahkampf, wurde mit Entermessern, Pistolen und Dolchen hantiert, deren Effizienz vom Können des Kämpfers abhängig war. Quantitativ waren die

---

<sup>390</sup> Cordingly, *Black Flag*, S. 120.

<sup>391</sup> Konstam, *Pirate Ship*, S. 34.

<sup>392</sup> Botting, *Piraten*, S. 134.

Piraten meistens überlegen, da die Besatzung ihrer Schiffe jene der Handelsschiffe bei weitem übertraf.<sup>393</sup>

### 14.4. Die Schlacht an Land

In der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts schlossen sich immer mehr Freibeuterkommunen zusammen, um gemeinsam groß angelegte Plünderungen und Überfälle auf spanische Siedlungen auf den karibischen Inseln und vor allem entlang der süd- und mittelamerikanischen Küste durchzuführen. Ein Bukanierheer war meistens eine gewaltige Streitmacht, die nicht nur erstklassige Schützen umfasste, sondern auch erfahrene Soldaten und Veteranen aus dem Dreißigjährigen Krieg, dem englischen Bürgerkrieg oder dem franko-spanischen Krieg in ihren Reihen hatte.<sup>394</sup> Die folgenden Schilderungen beschreiben die Taktik, die Freibeuterkapitäne wie Morgan oder L'Ollonais bei ihren Expeditionen an Land anwandten, und wie sie von Exquemelin überliefert sind.

Normalerweise ging einem Angriff an Land eine gründliche Erkundungsphase voraus, bei der Details zum Ziel gesammelt wurden. Mit ihren Schiffen näherten sich die Freibeuter danach der Stadt oder Siedlung und landeten unauffällig in der Nähe des Zielortes, um bei Tagesanbruch ihren Angriff zu starten. Als Datum wählte man vorzugsweise einen Sonntag, da sich die frommen Spanier am Tag des Herrn morgens meist in der Kirche befanden und nicht mit einem Angriff rechneten. Gleich zu Beginn der Schlacht verursachten die Piraten so viel Chaos wie möglich, mit der Absicht, jegliche Verteidigung einzuschüchtern und den Widerstand zu minimieren. War die Stadt einmal eingenommen, so trieb man die Bevölkerung an einem Ort zusammen, meistens in der größten Kirche der Stadt, während die Freibeuter Gebäude und Lagerhäuser plünderten.<sup>395</sup> Wohlhabende Siedler wurden meist grausam gefoltert. Danach wurden für die gefangene Bevölkerung und für die Stadt Lösegeldforderungen gestellt.

Die Piraten harrten einige Tage in der Siedlung aus, um auf die Antwort zu warten. Entsprechend der Rückmeldung der spanischen Behörden wurde die Stadt

---

<sup>393</sup> Cordingly, *Black Flag*, S. 165.

<sup>394</sup> Marley, *Pirates*, S. 20.

<sup>395</sup> Exquemelin, *Buccaneers*, S. 202.

entweder verschont oder niedergebrannt, und die Einwohner freigelassen oder versklavt. Im letzteren Fall nahm man die Gefangenen mit und verkaufte sie an den Sklavenmärkten Port Royals.<sup>396</sup> Die Freibeuter trafen sich schlussendlich an einem im Vorhinein abgemachten Ort, meistens an der Küste von Hispaniola, wo sie die Beute ihrem System entsprechend aufteilten<sup>397</sup>.

### 14.5. Folter und andere Grausamkeiten

Um an ihre Beute zu gelangen, war den Freibeutern jedes Mittel recht. Schließlich wollten sie nicht mit leeren Händen von einem Raubzug heimkehren, und die Strapazen, die so manches Seeräuberheer über sich ergehen lassen musste, sollten nicht umsonst gewesen sein. Was Foltermethoden anging, so kannte ihre Fantasie keine Grenzen und man scheute vor keiner Grausamkeit zurück, wenn es darum ging, aus einem Gefangenen ein Geständnis über das Versteck seiner Wertgegenstände zu entlocken. Zu den bevorzugten Folterinstrumenten der Piraten zählten Peitsche, Strick und Feuer.<sup>398</sup> Der Ruf der Freibeuter, brutale und grausame Wilde zu sein, sprach sich in der ganzen Karibik herum und sollte den Effekt haben, dass sich zukünftige Opfer widerstandslos ergaben. In der Tat wurde beim geringsten Widerstand keine Gnade gezeigt. Als Bartholomew Roberts im Jahre 1721 ein vor St. Lucia liegendes holländisches Handelsschiff entern wollte, leistete die Besatzung erbitterten Widerstand. Das Piratenschiff war jedoch überlegen und Roberts befahl darauf, jeden überlebenden Holländer zu töten.<sup>399</sup>

Besonders ausführlich beschreibt Exquemelin die Foltermethoden der Freibeuter. Vor allem das so genannte „woolding“, das Würgen mit Tauen, benannt nach der Tätigkeit des Zusammenbindens von Stricken um einen Schiffsmasten, war unter Bukanieren weit verbreitet. Diese Foltermethode war nicht nur effizient, sondern auch jeder Zeit anwendbar, denn man benötigte dazu nur ein kurzes Stück Schiffstau.<sup>400</sup> Während der Belagerung von Maracaibo durch Henry Morgan, die als

---

<sup>396</sup> Marley, Pirates, S. 20.

<sup>397</sup> Exquemelin, Buccaneers, S. 161.

<sup>398</sup> Botting, Piraten, S. 60.

<sup>399</sup> Cordingly, Black Flag, S. 130.

<sup>400</sup> Cordingly, Black Flag, S. 131.

besonders grausam in die Geschichte einging, trugen sich unter anderem folgende Dinge zu:

*„Die Gefangenen folterte man in gewohnter Weise, um aus ihnen Nachrichten herauszupressen. Der eine wurde gewippt und geschlagen, dem anderen steckten sie brennende Luntten zwischen die Finger und Zehen; einem dritten schnürten sie ein Tau so fest um den Kopf, bis ihm die Augen aus den Höhlen traten. Wer nicht aussagte, wurde ermordet.“<sup>401</sup>*

Weiters berichtet Exquemelin von einem Ereignis, als die Bukaniere im Laufe ihres Raubzuges einen Mann verhörten, bei dem sich herausstellte, dass er der Bruder des Gouverneurs von Maracaibo war. Obwohl er bereits gestanden hatte, setzten die Piraten die Tortur fort, denn sie wussten, dass der Gefangene noch nicht Alles preisgegeben hatte:

*„Again they took him and bound him, hanging stones from his neck and his feet. They burned palm leaves under his face, making it so sooty with smoke he did not look like a man, and they beat him violently. He died after half an hour of these torments.“<sup>402</sup>*

Auf eine andere Art und Weise grausam war das so genannte „*marooning*“. Bei dieser Praxis, die bei den Piraten Westindiens sehr populär war, handelte es sich um das Aussetzen von Gefangenen auf einer einsamen kahlen Insel, von denen es in der karibischen See ausreichend gab. Aus Berichten geht hervor, dass meistens die Besatzungen aufgebrachter Schiffe ausgesetzt und ihrem Schicksal überlassen wurde.<sup>403</sup> Aber auch unter den Freibeutern selbst war das *marooning* eine gängige Art von Bestrafung, die sogar der Kapitän erfahren konnte, und die in erster Linie bei Diebstahl und beim Verlassen des Schiffs bzw. der Stellung während eines Gefechts

---

<sup>401</sup> Exquemelin, Piratenbuch, S. 195.

<sup>402</sup> Exquemelin, Buccaneers, S. 149.

<sup>403</sup> Cordingly, Black Flag, S. 135.

angewandt wurde.<sup>404</sup> Nur mit einer Waffe, ein paar Kugeln und einer Flasche Wasser ausgestattet, wurde man auf einem einsamen Eiland zurückgelassen, was mit hoher Wahrscheinlichkeit den Tod durch Verdursten zur Folge hatte, wenn man sich nicht schon vorher mit einer Kugel selbst erlöste.<sup>405</sup> Das prominenteste literarische Beispiel für einen ausgesetzten Seeräuber ist wohl der alte Ben Gunn aus *Treasure Island*, der von seiner Mannschaft zurückgelassen wurde und drei Jahre auf der Insel aushielt. Jedoch ist zu bezweifeln, dass in der Realität niemand auf einer Insel *marooned* wurde, die so groß und voller Pflanzen und Tiere war, wie jene in *Treasure Island*. Vielmehr handelte es sich in Wirklichkeit um kleine Flecken, auf denen sich nichts befand außer Sand und Steine, und wo die Überlebenschance so gering wie möglich war.

Diese wahrlich unmenschlichen Praktiken, verstärkt durch eine gebalzte Ladung Sadismus, Hass und Agression, machten die Seeräuber zu Bestien ihrer Zeit. Sie waren wegen ihrer grausamen Foltermethoden im gesamten karibischen Raum gefürchtet und nur wenige wagten sich Widerstand zu leisten und unter Umständen in die Hände der Piraten zu fallen. Denn Eines war sicher, man durfte keine Gnade erwarten, und man war der Brutalität der Freibeuter ausgeliefert.

Die Piraten waren also eine Elitetruppe, die vor Nichts und Niemandem zurückschreckte und es mit jedem Gegner, der sich ihnen in den Weg stellte, aufnahm. Geführt von oft brillianten Strategen und ausgerüstet mit hochwirksamen und tödlichen Waffen zogen sie in die Schlacht; meist ohne jegliche Furcht, da sie Nichts zu verlieren hatten. Überall auf der Welt, und speziell in der Karibik, waren sie wegen ihrer Brutalität und ganz speziell wegen ihrer grausamen und unmenschlichen Foltermethoden gefürchtet; eine Tatsache, die in modernen Darstellungen von Freibeutern, sei es in Filmen, Musicals oder Literatur, verharmlost wird.

---

<sup>404</sup> Johnson, General History, S. 180-181.

<sup>405</sup> Neukirchen, Piraten, S. 134.

### Schlusswort

Zu guter Letzt möchte ich die diskutierten Aspekte des Seeräuberlebens in der Karibik bzw. die wesentlichsten Ergebnisse dieser Arbeit kurz zusammenfassen. Im Rahmen dieses Einblicks in den Alltag der frühneuzeitlichen Piraten kamen einige interessante Tatsachen zum Vorschein.

Es ist unbestritten, dass der karibische Raum mit seiner Vielzahl von paradisischen Inseln, klein und groß, heimtückischen Gewässern und versteckten Buchten einen idealen Jagdgrund für die Freibeuter darstellte. Nachdem sie sich einmal den geografischen Bedingungen und der tropischen Fauna und Flora angepasst hatten, war es für die meisten Europäer einfach in der Neuen Welt zu überleben. Dabei wurden traditionelle alltägliche Bräuche, die man aus der Alten Welt mitbrachte, wie das Hantieren mit technischem Werkzeug und Waffen, mit jenen der lokalen Urbevölkerung, vermischt. Ohne jegliche Hilfe der karibischen Indios, die den Europäern dieses Paradies eröffneten, indem sie sie mit der Tier- und Pflanzenwelt vertraut machten, wäre ein Fußfassen in der Neuen Welt wohl viel schwerer, wenn nicht sogar unmöglich gewesen.

Obwohl das Leben eines karibischen Seeräubers relativ wenige Zwänge und Gesetze mit sich brachte, unterschied es sich dennoch nur geringfügig von jenem eines regulären Seefahrers. Die harte Arbeit auf dem Schiff, der riskante Einsatz bei kriegerischen Auseinandersetzungen, lange Hungerperioden und heimtückische Krankheiten waren die ständigen Begleiter auf See. Dieser gefährliche Lebenswandel konnte einem Piraten Unmengen an Reichtum bringen, oder ihn sehr bald ins dunkle Reich von „Davy Jones“ verfrachten. Nach erfolgreicher Kaperfahrt versuchte man sich mit Alkohol, Glücksspiel und Prostitution das harte Leben erträglicher zu machen, nur um am Tag danach wieder mit leeren Taschen da zu stehen und erneut sein Glück zu versuchen.

Der Zusammenhalt innerhalb einer Freibeuterkommune war elementar. Konnte ein Pirat außerhalb der „Dienstzeit“ tun und lassen, was er wollte, war das Leben in der Gemeinschaft bzw. das Verhalten während einer Expedition genau geregelt. Um effizient zu arbeiten und ein Unternehmen erfolgreich durchzuführen, bedurfte es eines guten Zusammenspiels der einzelnen Seeräuber. Bereits die frühen

## Seeräuberalltag in der Karibik

Bukaniere Hispaniolas waren sich dieser Tatsachen bewusst und legten ein Regelwerk fest, welches das Leben innerhalb der Kommune erleichtern bzw. überhaupt garantieren sollte. Spätere Codizes und Verhaltensregeln, erstellt von namhaften Freibeuterkapitänen wie Bartholomew Roberts oder Henry Morgan, ermöglichten erst die Koexistenz einer Gruppe von „wilden“ und unzivilisierten gesellschaftlichen Außenseitern, die in einer Welt voller religiöser Verfolgung, sozialer Unterdrückung und internationaler Konkurrenz jegliche Hoffnung auf ein erfülltes Leben aufgegeben hatten.

Ein wesentlicher Teil eines Piraten war sein ausgeprägter Sinn für Individualismus, der in erster Linie von seiner rebellischen Art herrührte. Der Drang anders zu sein als der Rest zeigte sich nicht nur in ihrer exzessiven Lebensweise, sondern auch in ihrer extravaganten Mode, ihrer einzigartigen Sprache und ihren oft seltsamen und bizarren Bräuchen und Traditionen. Seeräuber waren eben Abtrünnige und jedermann sollte das mitbekommen.

Trotz der Tatsache, dass moderne millionenteure Inszenierungen von renomierten Filmstudios das Leben der Piraten verblüffend detailgetreu umsetzen, bleiben jedoch das romantische Bild des Freibeuters und somit auch der Kitsch erhalten. Dies ist auch verständlich, denn wer mag schon eine Horde von hässlichen Gestalten im Kino sehen, die Frauen vergewaltigen, Unschuldige auf die grausamste Art foltern und keinerlei Skrupel oder Ehrfurcht zeigen? Ich bin der Meinung, so lange Piraten als interessante, populäre und vor allem „coole“ Gestalten der Geschichte gesehen werden, so lange wird auch das romantische Image des Freibeuters weiter bestehen.

**Appendix I: Schiffsgesetze von Captain Bartholomew Roberts**<sup>406</sup>

1. *Every Man has a Vote in Affairs of Moment; has equal Title to the fresh Provisions, or strong Liquors, at any Time seized, & use them at pleasure, unless a Scarcity [no uncommon thing among them] make it necessary, for the good of all, to Vote a Retrenchment.*
2. *Every Man to be called fairly in turn, by List, on Board of Prizes, because, (over and above their proper Share,) they there in these Occasions allow'd a Shift of Cloaths: But if they defrauded the Company to the Value of a Dollar, in Plate, Jewels, or Money, MAROONING was their Punishment.*
3. *No Person to game at Cards or Dice for Money.*
4. *The Lights & Candles to be put out at eight o'Clock at Night. If any of the Crew, after that Hour, still remained inclined for Drinking, they were to do it on the open Deck.*
5. *To Keep their Piece, Pistol, & Cutlash clean, & fit for Service.*
6. *No Boy or Woman to be allow'd amongst them. If any Man were found seducing anny of the latter Sex, and carried her to Sea, disguised, he was to suffer death.*
7. *To Desert the Ship, or their Quarters in Battle, was punished with Death or Marooning.*
8. *No Striking one another on Board, but every Man's Quarrels to be ended on Shore, at Sword & Pistol Thus: The Quarter-Master of the Ship, when the Parties will not come to any Reconciliation, accompanies them on Shore with what Assistance he thinks proper, & turns the Disputants Back to Back, at so many Paces Distance. At the Word of Command, they turn and fire immediately, (or else the Piece is knocked out of their Hands). If both miss, they come to their Cutlasses, and then he is declared Victor who draws the first Blood.*

---

<sup>406</sup> Johnson, General History, S. 180-181.

## Seeräuberalltag in der Karibik

9. *No Man to talk of breaking up their Way of Living, till each had shared a 1000l [pounds]. If in order to this, any Man should lose a Limb, or become a Cripple in their Service, he was to have 800 Dollars, out of the publick Stock, and for lesser Hurts, proportionably.*
10. *The Captain and Quarter-Master to receive two Shares of a Prize; the Master, Boatswain, & gunner, one Share and a half and other Officers, one and a Quarter.*
11. *The Musicians to have Rest on the Sabbath Day, but the other six Days & Nights, none without special Favour.*

**Appendix II: Traditionelles shanty „Homeward Bound“<sup>407</sup>**

To Pensacola town we'll bid adieu,  
To lovely Kate and pretty Sue.  
Our anchor's weighed and our sails unfurled,  
We're bound for to plough this watery world.

*You know we're outward bound,  
Hurrah, we're outward bound!*

The wind blows hard from the east-nor' east,  
Our ship sails ten knots at least,  
The skipper will our wants supply,  
And while we've grog we'll ne'er say die.

And should we touch at Malabar,  
Or any other port so far,  
Our skipper will tip the chink,  
And just like fishes we will drink.

And now our three years it is out,  
It's very near time we back'd about;  
And when we're home, and do get free,  
O, won't we have a jolly spree.

*You know we're homeward bound,  
Hurrah, we're homeward bound!*

And now we'll haul into the docks,  
Where all the pretty girls come in flocks,  
And one to the other they will say,  
“Here comes Jack with his three years' pay!”

And now we'll haul to the “Dog and Bell,”  
Where there's good liquor for the sell,  
In comes old Archer with a smile,  
Saying, “Drink, my lads, it's worth your while.”

But when our money's all gone and spent,  
And none to be borrowed nor none to be lent,  
In comes old Archer with a frown,  
Saying, “Get up, Jack, let John sit down.

*I know you're outward bound.”  
Hurrah, we're outward bound!*

---

<sup>407</sup> Shay, American Sea Songs, S. 147-148.

**Literaturverzeichnis:**

Stanislav *Andreski*, Syphilis, Puritanism and Witch Hunts: Historical Explanations in the Light of Medicine and Psychoanalysis with a Forecast about Aids, London, 1989.

Frank *Bardelle*, Freibeuter der Karibischen See. Zur Entstehung und Transformation einer historischen Randbewegung, Münster, 1986.

Arne *Bialuschewski*, Piratenleben: Die abenteuerlichen Fahrten des Seeräubers Richard Sievers, Frankfurt/Main, 1997.

Clinton V. *Black*, Pirates of the West Indies, Cambridge, 1989.

Helmut *Blume*, Karibik, Stuttgart, 1986.

Robert *Bohn*, Die Piraten, München, 2003.

Nikolaus *Böttcher*, Kolonialsysteme in der Karibik, in: Friedrich *Edelmayer*, Bernd *Hausberger*, Margarete *Grandner* (Hg.), Die Neue Welt: Süd- und Nordamerika in ihrer kolonialen Epoche, Wien, 2001, S.149-171.

Douglas *Botting*, Die Piraten, Amsterdam, 1979.

James C. *Bradford*, Französische und Amerikanische Kaperfahrer, in: David *Cordingly* (Hg.), Piraten – Furcht und Schrecken auf den Weltmeeren, Köln, 1997, S. 166-187.

Carl and Roberta *Bridenbaugh*, No Peace Beyond the Line: The English in the Caribbean 1624-1690, New York, 1972.

Brockhaus: Die Enzyklopädie in vierundzwanzig Bänden, 20. Auflage, Leipzig, 1997.

- Ludwig *Bühnau*, Piraten und Korsaren der Weltgeschichte, Würzburg, 1963.
- Carlo M. *Cipolla*, Die Odyssee des Spanischen Silbers. Conquistadores, Piraten, Kaufleute, Berlin, 1998.
- David *Cordingly* (Hg.), Piraten – Furcht und Schrecken auf den Weltmeeren, Köln, 1997.
- David *Cordingly*, Under the Black Flag. The Romance and the Reality of Life among the Pirates, New York, 2006.
- Michael *Craton*, A History of the Bahamas, London, 1962.
- Francis E. *Cuppige*, James Cook and the Conquest of Scurvy, Westport, 1994.
- William *Dampier*, Freibeuter 1683-1691: Das abenteuerliche Tagebuch eines Weltumseglers und Piraten, Tübingen, 1977.
- Silvia *de Renzi*, Policies of Health: Diseases, Poverty and Hospitals, in: Peter *Elmer* (Hg.), The Healing Arts: Health, Disease and Society in Europe 1500-1800, Manchester, 2004, S. 136-162.
- George Francis *Dow*, John Henry *Edmonds*, The Pirates of the New England Coast 1630-1730, Mineola, 1996.
- Friedrich *Edelmayer*, Die Spanische Monarchie der Katholischen Könige und der Habsburger (1474-1700), in: Peer *Schmidt* (Hg.), Kleine Geschichte Spaniens, Stuttgart, 2002, S. 123-207.
- Friedrich *Edelmayer*, Die Spanische Monarchie und Amerika im 16. Jahrhundert, in: Friedrich *Edelmayer*, Bernd *Hausberger*, Barbara *Potthast* (Hg.), Lateinamerika 1492-1850/70, Wien, 2005, S. 39-62.

## Seeräuberalltag in der Karibik

Friedrich *Edelmayer*, Bernd *Hausberger*, Barbara *Potthast* (Hg.), Lateinamerika 1492-1850/70, Wien, 2005.

Friedrich *Edelmayer*, Bernd *Hausberger*, Margarete *Grandner* (Hg.), Die Neue Welt: Süd- und Nordamerika in ihrer kolonialen Epoche, Wien, 2001.

Peter *Elmer* (Hg.), The Healing Arts: Health, Disease and Society in Europe 1500-1800, Manchester, 2004.

Alexander O. *Exquemelin*, The Buccaneers of America, Mineola, 2000.

Alexandre O. *Exquemelin*, Das Piratenbuch von 1678. Nach alten Übersetzungen des Buches „Die Amerikanischen Seeräuber“ neu bearbeitet von Reinhard Ferdermann, Stuttgart, 1968.

Philip W. *Goetz*, The New Encyclopaedia Britannica, 15. Ausgabe, Chicago, 1988.

Ole Peter *Grell*, War, Medicine and the Military Revolution, in: Peter *Elmer* (Hg.), The Healing Arts: Health, Disease and Society in Europe 1500-1800, Manchester, 2004, S. 257-282.

John *Harland*, Seamanship in the Age of Sail: An Account of the Shiphandling of the Sailing Man-of War 1600-1860, London, 1984.

Bernd *Hausberger*, Piraten oder der Kampf um die Karibik zwischen Glorie und Anarchie, in: Bernd *Hausberger*, Gerhard *Pfeisinger* (Hg.), Die Karibik – Geschichte und Gesellschaft 1492-2000, Wien, 2005, S. 29-48.

Bernd *Hausberger*, Gerhard *Pfeisinger* (Hg.), Die Karibik – Geschichte und Gesellschaft 1492-2000, Wien, 2005.

## Seeräuberalltag in der Karibik

Bernd *Hausberger*, Gerhard *Pfeisinger*, Die Karibik. Eine Einleitung, in: Bernd *Hausberger*, Gerhard *Pfeisinger* (Hg.), Die Karibik – Geschichte und Gesellschaft 1492-2000, Wien, 2005, S.11-18.

Gad *Heuman*, The Caribbean, London, 2006.

Donald R. *Hopkins*, The Greatest Killer: Smallpox in History, Chicago, 2002.

Lynn Marie *Houston*, Food Culture in the Caribbean, Westpoint, 2005.

Franklin J. *Jameson*, Privateering and Piracy in the Colonial Period. Illustrative Documents, New York, 1970.

Charles *Johnson*, A General History of the Robberies and Murders of the Most Notorious Pirates, London, 1998.

Harry *Kelsey*, Sir Francis Drake: the Queen's Pirate, New Haven, 1998.

Angus *Konstam*, The Pirate Ship 1660-1730, Oxford, 2003.

Sachiko *Kusukawa*, The Medical Renaissance of the Sixteenth Century: Vesalius, Medical Humanism and Boodletting, in: Peter *Elmer* (Hg.), The Healing Arts: Health, Disease and Society in Europe 1500-1800, Manchester, 2004, S. 58-79.

Rolf *Lachner*, Karibik, Hannover, 1987.

Kris E. *Lane*, Blood & Silver. A History of Piracy in the Caribbean and Central America, Oxford, 1999. [=Kris E. *Lane*, Pillaging the Empire, Piracy in the Americas 1500-1750, Armonk, 1998].

Fritz *Lošek*, Stowasser: Lateinisch-deutsches Schulwörterbuch, München, 1994.

## Seeräuberalltag in der Karibik

David F. *Marley*, Der Lockruf des Spanischen Goldes, in: David *Cordingly* (Hg.), Piraten – Furcht und Schrecken auf den Weltmeeren, Köln, 1997, S. 18-37.

David F. *Marley*, Pirates: Adventures of the High Seas, London, 1995.

Jenifer G. *Marx*, Brüder der Küste, in: David *Cordingly* (Hg.), Piraten – Furcht und Schrecken auf den Weltmeeren, Köln, 1997, S. 38-59.

Jenifer G. *Marx*, Das Goldene Zeitalter der Piraterie, in: David *Cordingly* (Hg.), Piraten – Furcht und Schrecken auf den Weltmeeren, Köln, 1997, S. 102-125.

Jenifer *Marx*, Pirates and Privateers of the Caribbean, Malabar, 1992.

Annerose *Menninger*, Drogen aus der Neuen Welt. Tabak und Schokolade als Paradigmen für Interkultur- und Medizingeschichte, in: Friedrich *Edelmayer*, Bernd *Hausberger*, Barbara *Potthast* (Hg.), Lateinamerika 1492-1850/70, Wien, 2005, S. 115-137.

David *Mitchell*, Piraten: Geschichte und Abenteuer der Seeräuber auf den Weltmeeren, Wien, 1977.

Heinz *Neukirchen*, Piraten: Seeraub auf allen Meeren, Berlin, 1976.

Arthur Percival *Newton*, European Nations in the West Indies 1493-1688, London, 1933.

Edith *Oppens*, Karibik: Mittelmeer der Neuen Welt, München, 1978.

Michael *Pawson*, David *Buisseret*, Port Royal, Jamaica, Barbados, 2000.

Eugen *Pfister*, Kulturtransfer und Piraterie – die Karibik in der frühen Neuzeit 1493 - 1713, Diplomarbeit, Universität Wien, Wien, 2006.

## Seeräuberalltag in der Karibik

Janusz *Piekalkiewicz*, *Freibeuter: Das bunte wilde Leben der Buccaneers in der Karibischen See*, München, 1973.

Diana *Preston*, Michael *Preston*, *A Pirate of Exquisite Mind – The Life of William Dampier: Explorer, Naturalist and Buccaneer*, London, 2004.

David *Proctor*, *Music of the Sea*, London, 1992.

Marcus *Rediker*, *Between the Devil and the Deep Blue Sea: Merchant Seamen, Pirates and the Anglo-American Maritime World*, Cambridge, 1987.

Marcus *Rediker*, *Villains of all Nations: Atlantic Pirates in the Golden Age*, Boston, 2004.

William *Reid*, *Buch der Waffen: Von der Steinzeit bis zur Gegenwart*, Wien, 1976.

N.A.M. *Rodger*, *The Wooden World: An Anatomy of the Georgian Navy*, London, 1986.

Jacques *Ruffié*, Jean-Charles *Sournia*, *Die Seuchen in der Geschichte der Menschheit*, Stuttgart, 1987.

Peer *Schmidt* (Hg.), *Kleine Geschichte Spaniens*, Reclam, Stuttgart, 2002.

Eberhard *Schmitt*, Thomas *Beck* (Hg.), *Das Leben in den Kolonien*, Wiesbaden, 2003.

Frank *Shay* (Hg.), *American Sea Songs and Chanteys – From the days of Iron Men and Wooden Ships*, New York, 1948.

Charles *Singer*, E. *Ashworth Underwood*, *A Short History of Medicine*, Oxford, 1962.

Robert Luis *Stevenson*, *Treasure Island*, London, 2005.

Jalil *Sued-Badillo* (Hg.), *General History of the Caribbean – Autochthonous Societies*, Paris, 2003.

Stephan *Talty*, *Empire of Blue Water: Henry Morgan and the Pirates who ruled the Caribbean Waves*, London, 2007.

Barbara A. *Tenenbaum* (Hg.), *Encyclopedia of Latin American History and Culture*, 5 Bände, New York, 1996.

Marta A. *Vicente*, *Clothing the Spanish Empire: Families and the Calico Trade in the Early Modern Atlantic World*, New York, 2006.

Pierre *Vilar*, *Gold und Geld in der Geschichte. Vom Ausgang des Mittelalters bis zur Gegenwart*, München, 1984.

Neville *Williams*, *The Sea Dogs: Privateers, Plunder and Piracy in the Elizabethan Age*, London, 1975.

### **Internetressourcen**

Merriam-Webster, Merriam-Webster Online Dictionary, online unter <http://www.m-w.com/cgi-bin/dictionary?va=salmagundi> (23. Mai 2007).

Tobias *Gibson*, *Pirates of the Caribbean, in Fact and Fiction*, online unter <http://blindkat.hegewisch.net/pirates/pirates.html> (24. Mai 2007).

Lesley *Nelson-Burns*, *Songs of the Sea – Tunes, Lyrics and Information*, online unter <http://www.contemplator.com/history/grog.html> (25. Mai 2007).

## Seeräuberalltag in der Karibik

Linda *Alchin*, Elisabethan Era, online unter <<http://www.elizabethan-era.org.uk/the-pirate-song.htm>> (25.Mai 2007).

Richard *Kopp*, „ROBOKOPP – Folksong Index“, <<http://musicanet.org/robokopp/shanty/topensac.htm>> (30.Mai 2007).

Tarlton Law Library, The University of Texas at Austin, “The Complete New Gate Calendar Volume I: Mary Carleton – The German Princess”, <<http://tarlton.law.utexas.edu/lpop/etext/newgate/carleton.htm>> (28. Juni 2007).

### **Zusammenfassung der Diplomarbeit**

Mit der Entdeckung der Neuen Welt und spätestens mit ihrer Kolonisierung im 16. und 17. Jahrhundert kamen auch die Piraten in diese Region der Erde. In den Gewässern der Karibik mit ihren zahlreichen Inseln und versteckten Buchten gingen sie auf Kaperfahrten und Expeditionen, und lauerten Handelschiffen auf, in erster Linie solchen der spanischen Schatzflotte.

Zunächst waren es Seefahrer wie John Hawkins oder Francis Drake, die auf obersten Befehl in die Karibik segelten um dort den Spaniern das Monopol auf den Handel mit den Kolonien in Amerika streitig zu machen. Diese frühen Seeräuber operierten von Europa aus, wo sie als Helden gefeiert und verehrt wurden. Erst in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts formierte sich auf der Insel Hispaniola eine Gruppe von Jägern und Pflanzern, die „Bruderschaft der Küste“ genannt, die gezielt von Stützpunkten in der Karibik aus ihre Raubfahrten starteten. Aus den Reihen dieser Bukaniere stammten große Freibeuterkapitäne wie Henry Morgan oder François L’Ollonais. Der Höhepunkt der karibischen Piraterie wird durch das so genannte „Goldene Zeitalter“ gekennzeichnet, das ungefähr von 1670 bis 1720 zu datieren ist. Danach kam es zu einer großangelegten weltweiten Verfolgung der Seeräuber, der auch die Piraten der Karibik zum Opfer fielen.

Diese Diplomarbeit beschäftigt sich in erster Linie mit alltagsgeschichtlichen Aspekten des Freibeuterlebens im karibischen Raum im 17. und frühen 18. Jahrhundert. Beeinflusst durch die Natur, die Urbevölkerung der Karibik und durch die soziale Vielfalt jeder einzelnen Piratenkommune entstand eine eigene einzigartige und bizarre Seeräberkultur. In den vierzehn Kapiteln der Arbeit werden unter anderem Themen wie Ernährung, Religion, Sprache, Musik, soziale Hierarchie, Freizeitbeschäftigungen und Krankheiten diskutiert und näher erläutert. Aufzeichnungen von einstigen Freibeutern dienen als Quellen und als Hilfsmittel, die Realität im Leben eines frühneuzeitlichen Piraten authentisch wiederzugeben.

**Lebenslauf**

**Name:** Florian Hartl

**Geburtsdatum:** 2. Oktober 1981

**Familie:**

Mutter: Andrea Hartl (Kindergartenpädagogin)

Vater: Mag. Andreas Hartl (Leitender Angestellter)

Bruder: Maximilian Hartl (Schüler)

**Schulbildung:**

1988 – 1992: Franz Jonas Volksschule St.Pölten, Niederösterreich

1992 – 2000: BG/BRG St.Pölten Josefstraße, Niederösterreich

**Präsenzdienst:**

2004 – 2005: Zivildienst (Pflegeheim Haus St. Elisabeth, St.Pölten/Wagram,  
Niederösterreich)

**Studium:**

Seit 2000: Lehramtsstudium Geschichte und Englisch an der Universität  
Wien