

Indienfahrer 2
Seeleute und Leben an Bord
im Ersten Kolonialzeitalter
(15. bis 18. Jahrhundert)

Herausgegeben von
Eberhard Schmitt

2008

Harrassowitz Verlag · Wiesbaden

ISBN 978-3-447-05606-9

Vorwort

Das Manuskript dieses Bandes entstand nach einem schweren Schlaganfall, der zwar den Kopf aufgeräumt zurückließ, mich aber in meiner Arbeit zurückwarf. Immerhin: Die Quellensuche und -auswahl, die weite Fernreisen erforderte, die Beratung durch auswärtige Kollegen, das Arbeiten in nahen und fernen Bibliotheken und Archiven für diesen Band war damals zum Glück fast abgeschlossen. Später half mir dann auswärtige Kompetenz, den Rest der Quellen zu heben, es konnten hochqualifizierte Mitarbeiter für das Abfassen von einzelnen Kapitel- und Quellenkommentaren und für Übersetzungen gefunden werden. Den Kollginnen und Kollegen, die damals halfen, danke ich sehr. Aber mein besonderer Dank für tätige Hilfe gilt meinen doctores und meinen Therapeutinnen. Am meisten hat mir ein alter Freund, ein Arzt in der Nähe von Ulm, Dr. Karlheinz Dauerer, beigestanden, der sinngemäß zu mir sagte: „Nach einem Schlaganfall gibt es nur zwei Dinge: Sich-Schinden bei allem und wenig essen“. Danach habe ich seither gelebt. Ich habe mich geschunden beim Manuskript-Einrichten und beim Lay-outen des Manuskripts zusammen mit meinem tüchtigen Mitarbeiter Dipl.Hist. univ. Fabian Westphal. Die druckfertige Vorlage des Bandes ging als CD an den Verlag, dem ich für seine Geduld danke. Unvergleichlich war meine Frau Gisela, die die Arbeiten begleitete. Das Personen- und Schiffsregister erstellte Christiane Then-Westphal, das Sachregister meine Frau.

Dieses Buch behandelt vorrangig die Handelsschifffahrt. Das Thema „Kriegsmarine“ bleibt außerhalb der Betrachtung. Wir haben nur wenige Ausnahmen gemacht. Oft sind allerdings die Grenzen zwischen den Erfahrungsbereichen „Handelsschifffahrt“ und „Kriegsmarine“ fließend, so daß manches Beispiel unter den folgenden Dokumenten für beide Bereiche dienen mag.

In der frühen Neuzeit war jeder Handelsfahrer bewaffnet (außer Walfängern, wobei es Ausnahmen gab), und auf den Weltmeeren gehörte i.d.R. ein Handelsfahrer besonders aus Nordwesteuropa einer staatlich privilegierten Monopolhandelsgesellschaft, die ihrerseits das Recht besaß, Krieg zu führen und Frieden zu schließen. Dieser Umstand gab jedem Handelsschiff gleichzeitig den Charakter eines Kriegsschiffs. Im Falle Portugals, wo der Überseehandel einem Kronmonopol unterworfen war, galt jeder Besatzungsangehörige als ein Untergebener der Krone und das machte ihn im Falle kriegerischer Verwicklungen von selbst zum Bestandteil der königlichen Streitmacht. Ähnliches galt für die spanische Schifffahrt über den Pazifik: Der Gouverneur der Philippinen wies den General der sog. „Manila-Galeone“, d.h. den Oberbefehlshaber des entsprechenden Verbands, vor der Ausreise bezeichnenderweise an, sich bei der Ankunft in Acapulco in Neu-Spanien äußerlich so zu rüsten, „... daß diese Galeonen Freund und Feind weniger wie Handels-, sondern

vielmehr wie Kriegsschiffe erscheinen“ (Bd. 6, Dok. 3). Formal wurde hier zwischen Handelsschiffen und Kriegsschiffen unterschieden. Dem Anschein nach aber konnte – und im Konfliktfall mußte – dies das Gleiche sein.

So wäre es wohl nicht ganz angebrachter Klassifizierungseifer, für die damalige Zeit zwischen Handelsschiffahrt und Kriegsmarine säuberlich zu unterscheiden. Schiffahrtsgeschichte der damaligen Zeit ist im allgemeinen eine Geschichte mit unscharfen Rändern, – wie es Geschichte oft ist.

Soweit auswärtige Experten in diesem Band zu Wort kommen, stellen die entsprechenden Äußerungen ausschließlich ihre eigenen wissenschaftlichen Auffassungen dar. So sehr ich mich von Eingriffen in ihre Texte ferngehalten habe, so sehr freut es mich, daß ich aus ihrer Feder Manuskripte erhielt, die solche Eingriffe zu keinem Zeitpunkt erforderlich erscheinen ließen: Der Inhalt des Bandes ist erstaunlich homogen. Falls doch im einen oder anderen Fall mit dem Leser kein Einverständnis über gebrauchte Begrifflichkeiten oder vorgenommene Wertungen erzielt werden kann, dann liegt das möglicherweise an Mißverständnissen, und zwar vor allem daran, daß wir mitunter die eigene regionale Schiffahrtsgeschichte verabsolutieren. Nicht jede Seefahrertradition kann hier zu Wort kommen, doch haben wir in Europa verschiedene Traditionen und mit ihnen unterschiedliche Entwicklungen der Seemannssprachen und der Seefahrerpraxis: Was für Emden gilt, gilt nicht immer für Lissabon, und was für Enkhuizen gilt, gilt nicht in gleichem Maße für Sanlúcar de Barameda. In diesem Sinne sind viele Dokumente eher Exempel denn repräsentative Beispiele. Aber wie ließe sich das in einem solchen Band anders machen?

Ich danke der Universität Bamberg und der Forschungsstiftung für Europäische Überseegeschichte dafür, daß sie Mittel für das Beschaffen von Quellentexten sowie für Kommentierungen und Übersetzungen zur Verfügung stellten, außerdem den Spendern, die die Beschaffung der vielen Bilddokumente in diesem Band und das Lay-outen des Bandes ermöglichten. Eines darf ich noch erwähnen: Ich hatte zu jeder Zeit bei der Arbeit an diesem Manuskript große Freude, die viel zu meiner gesundheitlichen Besserung beitrug.

Für Beratung in Einzelfragen danke ich Prof. Dr. Werner Dressendorfer (Universität Erlangen-Nürnberg), Dr. Thomas Förster (Deutsches Meeresmuseum Stralsund), Frau Brigitte Hohmann (Gerhard-Möbus-Institut an der Universität Würzburg), Prof. Dr. Gundolf Keil (Gerhard-Möbus-Institut an der Universität Würzburg), Klaus-Peter Kiedel (Deutsches Schiffahrtsmuseum Bremerhaven), Prof. Dr. Lars U. Scholl (Deutsches Schiffahrtsmuseum Bremerhaven) und Prof. Dr. David J. Starkey (Maritime Historical Centre, University of Hull) sowie Johannes Pichler (München).

Für die kostenlose Überlassung wertvoller Bilddokumente bin ich der Staatsbibliothek Bamberg, der Brasilien-Bibliothek der Robert Bosch Stiftung GmbH Stuttgart, dem Deutschen Schiffahrtsmuseum Bremerhaven, dem Nationaalarchief Den Haag, der Staatlichen Gemäldegalerie zu Berlin und dem Schloßmuseum Gotha dankbar verbunden.

Inhalt

Verzeichnis der Abbildungen, Karten und Tabellen	XV
Verzeichnis der Mitarbeiter	XX

Erstes Kapitel

Wunder und Schrecknisse der neuen Meere

1

1. Das Elmsfeuer	8
a. Die Beschreibung Pigafettas (1519)	11
b. Die Beschreibung Linschotens (1589)	11
2. Wasserhosen – Gefahr zwischen Wellen und Wolken (1532)	13
3. Fliegende Fische, beobachtet auf der Reise von Cádiz nach Puerto Rico (1535)	15
4. Die drückende Windstille der Kalmenzone (1736)	18
5. Der Teredowurm – Planken unter Wasser wie ein Sieb	20
6. Die See verschlingt Port Royal auf Jamaica (1692)	28
7. Naturwunder auf der Fahrt nach Macao: Der Jesuit Karel Slavíček berichtet seinen Ordensbrüdern in Europa (1716)	34
8. Georg Forster beschreibt das Meeresleuchten (1772)	39
9. „Blau wie Vitriol“: Johann Michael Kühn über die Eigenart des Eises im Nordmeer (1722)	42
10. Ein Sturm überfällt ein Auswandererschiff: Der Krefelder Johannes Naas berichtet (1733)	44
11. Orkan vor Madras (1782)	49
12. Die Lebendigkeit des ruhigen Meeres: Beobachtungen des Wissenschaftlers Pehr Kalm bei einer Atlantiküberquerung (1748)	52
13. Blitzschlag in den Mast vor Kap Finisterre (ca. 1720)	58

Zweites Kapitel

Fahrensleute, Amtsgewalt und Disziplin an Bord

63

- | | |
|--|-----|
| 14. Herr über Leben und Tod: Die Vollmacht des ersten Generalkapitäns der spanischen Molukkenflotte (1518) | 76 |
| 15. Führung eines Konvois: Operationsbefehl des John Hawkins für einen Verband von Interlopern auf dem Weg zur afrikanischen Küste (1564) | 79 |
| 16. Der <i>Breite Rat</i> – Richter in letzter Instanz: Jacob Roggeveen läßt einen Matrosen auf dem Weg in die Südsee aussetzen (1721) | 81 |
| 17. Die Rekrutierung des seemännischen Personals | 85 |
| a. Broterwerb aus Familientradition: Paul Frercksen von der nordfriesischen Hallig Langeneß berichtet über seine ersten Jahre im Seemannsberuf (1740-1748) | 88 |
| b. Schwierigkeiten einer englischen <i>press-gang</i> (1694) | 97 |
| c. „Seelenverkäufer“ in niederländischen Häfen (1734): Der Bericht des Faßbinders Georg Bernhardt Schwartz aus dem Remstal in Württemberg | 99 |
| 18. Nicolaus de Graaff: Ämter und Funktionen auf niederländischen Ostindienfahrern (1703) | 102 |
| 19. Frauen an Bord: Prostituierte und Travestiten, Passagierinnen und Seemannsfrauen auf englischen und niederländischen Schiffen . . . | 112 |
| a. Auszug aus dem Bericht von Christian Burckhardt über die Enttarnung eines weiblichen VOC-Soldaten 1674 | 116 |
| b. Auszug aus einem Bericht von William Robinson über die Prostitution auf englischen Kriegsschiffen 1804-1809 | 118 |
| 20. Schiffssoldbücher als Quellen | 122 |
| 21. Die Besatzung eines Sklavenfahrers: Die Schiffsrolle der <i>Pompée</i> aus Nantes (1770) | 126 |
| Abmusterung am Cap Français - 14. Aug. 1770 | 127 |
| 22. Homosexualität an Bord: Das Kriegsgerichtsverfahren gegen John Morris und William Savage (1798) | 130 |
| 23. Mißbrauch des Amtes? Das Verhalten des Kapitäns Corbet im Indischen Ozean (1809) | 137 |
| a. Verfahren vor dem Kriegsgericht gegen Corbet, Kapitän Seiner Majestät Schiff ‚Néréide‘ (1809) | 139 |

b. Aussage von Kapitän Corbet	142
24. Die Meuterei auf der Flaggaleere <i>Leona</i> der spanischen <i>Armada de Barlovento</i> vor Santo Domingo (1583)	148
25. „Allons Duytsche broeders“: Die Meuterei auf dem Ostindienfahrer <i>Nijenburg</i> (1763)	164

Drittes Kapitel

Tag und Nacht auf See: Dienst und Freizeit, Verpflegung, Glauben und Aberglauben an Bord

173

26. Der Augsburger Kaufmann Hans Paumgartner d.J. veranschlagt die Kosten für Ausrüstung, Verpflegung und Sold eines frühen portugiesischen Indienfahrers (ca. 1514)	196
27. „... mehr Moder und Rattenkot als Brotkrümel“: Jean de Léry über den Proviantmangel auf den Brasilienfahrern <i>La Grande Roberge</i> und <i>Le Jacques</i> (1557/58)	199
28. Alltag an Bord einer spanischen Galeone mit dem Ziel Veracruz: Der Jesuitenpater Ratkay berichtet (1680)	201
29. Holzfleisch, zerquetschte Maden und Kakao: Der Kaufmann Francesco Gemelli Coreri über Entbehrenungen und Labsal bei einer Überquerung des Pazifik auf der Manila-Galeone (1697)	205
30. Alltag auf Schiffen der „Jan Kompenie“ (VOC)	209
a. Johann Jacob Saar berichtet (1645)	211
b. Johann Gottlieb Worm berichtet (1709)	214
31. Die Not mit der Notdurft: Aus den Aufzeichnungen des Dominikanermönchs und Jerusalemfahrers Felix Fabri aus Ulm (1483) ..	219
32. Ausrüstung eines Hamburger Walfängers nebst Anwerbung, Aufgaben und Gerät der Bordangehörigen (1741)	223
33. Menschenfracht: Der monotone Alltag an Bord eines Sklaventransporters mit Ziel Kuba (1827)	230
34. Rattenvertreibung von Bord eines englischen Kauffahrers (ca. 1714)	238
35. Der Unterkaufmann Jean François Michel über die Äquatortaufe auf dem Chinafahrer <i>Burg von Emden</i> (1752)	240

36. Admiral Raigersfeld: Begegnung mit dem „Fliegenden Holländer“
im Indischen Ozean? (1787) 245

Viertes Kapitel

Krankheiten, Unfälle und medizinische Betreuung an Bord 249

37. Medizinische Betreuung auf portugiesischen Indienfahrern 263
 a. Anweisung des Königs Manuel zur Krankenpflege (1505) 264
 b. Die Medizinkiste eines Indienfahrers (ca. 1631) 265
38. „Mann über Bord“ in Haifischgewässern: Der Nürnberger Kaufmann Gabriel Holzschuher berichtet (1579) 269
39. Skorbut – eine Geißel der Seefahrt 272
 a. Jean Mocquet schildert die Wirkung des Skorbutus auf der langen Reise nach Goa (1608) 273
 b. Sieg über den Skorbut – das Wissen der Ärzte: Aus Rouppes „Abhandlung vom Scorbut“ (1775) 275
 c. Sieg über den Skorbut – die seemännische Praxis: James Cook berichtet von seiner zweiten Weltumseglung (1776) 277
40. „Pocken an Bord!“ Die düstere Rückreise des Sklavenfahrers *St. Paul* (1830) 281
41. Ein zerschundener Seemann zwischen Wrackteilen seines Schiffes in den Wellen: „War auch so abgemattet / daß ich anfang zu sincken“ (1647) 289
42. In der Leine verfangen: Unfall eines Harpuniers beim Walfang vor Spitzbergen (1660) 292
43. Edward Barlow über den einsamen Tod des Seemanns 295
 a. Tod im Südchinesischen Meer (1672) 296
 b. Ein Seemannsgrab am Bab el-Mandeb (1697) 298
44. Mangelnde Hygiene, ungesunde Ernährung, harte Arbeit: Zur gesundheitlichen Gefährdung auf See 300
 a. „Jtem so einem die füß schmecken oder stincken wurden, so soll man die waschen auß dem mer wasser, warem gemacht“: Aus dem Regimen Sanitatis des Nürnberger Jerusalem-Pilgers Hans Tucher d.Ä. (1479-1480) 302
 b. „Zusammenfassend ist festzustellen, daß alle, die auf einem

Schiff arbeiten, wie diejenigen, die ihren Sold im Kriege verdienen, nicht alt werden“: Aus dem Handbuch des Bernardino Ramazzini „De morbis artificum diatriba“ (1700)	305
c. Der Schiffsarzt Louis R. Rouppe über die Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute (1764)	309
45. Schiffschirurgen im Dienst der VOC: Der Bericht Jacob Haafners (1772)	313

Fünftes Kapitel

Seenot und Havarie

319

46. Der Schiffbruch der portugiesischen Karacke São Paulo vor Sumatra (1561)	339
47. Explosion in der Pulverkammer: Das Desaster der <i>Nieuw-Hoorn</i> auf der Reise nach Bantam (1619)	346
48. Die <i>Virginia Merchant</i> wird im Atlantik vor Kap Hatteras zum Wrack geschlagen (1649)	353
49. Seenot eines friesischen Handelsfahrers bei der Rückkehr aus der Neuen Welt in die Heimat (vor 1673)	367
50. Im Eis eingeschlossen und zerquetscht: Jens Jacob Eschels erlebt vor Grönland drei Schiffsverluste am gleichen Tag (1768)	372
51. Die Rettung ausgesetzter Walfänger bei den Islas Diego Ramírez südlich von Feuerland (1834)	378
52. Wundersame Rettung aus gefährlicher Seenot: Text einer portugiesischen Votivtafel (1876)	383

Sechstes Kapitel

Seeraub als Broterwerb: Bewaffnete Auseinandersetzungen zwischen Freibeutern und Kauffahrern aus völkerrechtlicher Perspektive

387

53. Seeschlacht und Feuersbrunst: Das schreckliche Ende der Karacke Chagas auf der Heimreise nach Lissabon (1594)	412
54. Das Gefecht zwischen der spanischen <i>San Diego</i> und der niederländischen <i>Mauritius</i> in der Bucht von Manila (1600)	422

55. Vor Panamá: Karibische Flibustier greifen die spanische <i>Armada do Sul</i> an (1680)	429
56. Englische und niederländische Kauffahrer im Visier französischer Kaper	437
a. Der Abwehrkampf des VOC-Schiffes <i>Oudenaarde</i> (1710)	439
b. Das Begleitschiff eines englischen Konvois schlägt auf der Fahrt von Portugal nach England zwei Kaper aus Saint-Malo zurück (ca. 1713)	441
57. Piraterie im Indischen Ozean: Der Verzweiflungskampf des Ostindienfahrers <i>Cassandra</i> gegen zwei Freibeuter (1720)	443

Anhang

Zeittafel	453
Wichtigste Nachschlagewerke	461
Personenregister	465
Sachregister	475
Register der erwähnten Schiffsnamen	487
Quellennachweise und Bildpaten zu Abbildungen, Karten und Tabellen	491