

## Protokoll der Sitzung vom 29.11.2001

### Bearbeitete Quelle:

Piratenvertrag von Bartholomews Roberts' Männern, abgedruckt bei DAVID CORDINGLY, *Unter schwarzer Flagge*, 101f (siehe Literaturliste)

Die Quelle verleitet *Christopher Hill* zu der Aussage, Piraten seien die ersten modernen Menschen gewesen.

Anhand Artikel 1, über das gleiche Stimmrecht und die Verteilung von Proviant, stellte sich die Frage nach der Organisation und den Verhältnissen auf einem Piratenschiff (des 17./18. Jh.). Die Fragen und Ergebnisse unserer Diskussion sind im Folgenden unter drei Aspekten gegliedert und zusammengefasst:

### Faktischer Aspekt

Wer war Pirat?

- z.B. ehemalige Söldner und Sklaven, karibische Holzarbeiter
- viele Nationalitäten v.a. Engländer, Holländer und Franzosen

Woher rekrutierten sie sich?

- von gekaperten Schiffen
- gepresst ("shanghaien")
- Meuterer
- Freiwillige

Was für Stellungen gab es als Pirat?

- Kapitän (siehe *soziale Ordnung*)
- Zimmerleute, Küfer
- Steuermann
- normale Kämpfer

⇒ spezialisiertes Personal" war immer knapp und oft nicht freiwillig an Bord

Was war die Motivation Pirat zu werden?

- Strenge Rangordnung auf "normalen" Schiffen
- harte Regeln und Bestrafung
- wenig Aufstiegschancen für den einfachen Matrosen
- materielles Profitstreben

Welche Schiffe wurden benutzt?

- meistens vom Typ Schaluppe (engl. "Sloop") = Einmaster, kaum Deckaufbauten, 10 - 30 Geschütze

- Besatzung 50-80 Mann (normalerweise ca. 20!)
- wendig und schnell (im Vergleich zu Fracht- und großen Kriegsschiffen)

Welche Verhältnisse herrschten auf den Schiffen, welche Probleme traten auf?

- Der verfügbare Raum war sehr beengt, Auf hoher See war man oft Monate zusammengepfercht
- Proviant war knapp. Die meisten Überfälle dienten der Proviantbeschaffung
- Die Wasserversorgung war schwierig (Finden einer Süßwasserquelle, Transport der Fässer, etc.)
- Die Wartung und Reparatur des Schiffes und die Ersatzteilbeschaffung stellte ein großes Problem dar

⇒ das Schiff muss als ein eigenständiges soziales System begriffen werden.

## Sozialer Aspekt

### Fragestellung:

- War die Ordnung der Piraten eine libertäre Ordnung?
- Sind die Satzungen als Gegenmodell der herrschenden Sozialordnungen angelegt und im Bewußtsein ihrer Modernität?
- Kann man von einer spezifischen Piratengemeinschaft sprechen?

Bestrebungen zu egalitären Verhältnissen:

- gleiches (d.h. genau?) Stimmrecht
- die erbeuteten Wertsachen sind Gemeinschaftseigentum und werden vertraglich verteilt
- wie weit geht die Gleichheit (s. Art. 10, Problematik des Mangels an Spezialisten)

Konsequenzen:

- wie geht man gegen Verstöße vor?
- die Verteilung der Beute und die gemeinsamen Abstimmungen setzen eine gewisse Form der Organisation und Verwaltung voraus
- die Bestimmungen gehen davon aus, dass jeder den größtmöglichen Profit anstrebt, und versuchen dies zu berücksichtigen

Verurteilung und Bestrafung:

- Ziel ist schnelle Beseitigung der Uneinigkeit, Begrenzung des Konflikts
- Handlungsfähigkeit für Gefechte soll erhalten bleiben
- Satzungen reagieren auf die beengten Verhältnisse auf dem Schiff und die daraus resultierende psychische Belastung
- Die Strafen sind hart, zur Abschreckung gedacht und haben stark symbolische Form. das spiegelt eher althergebrachtes Denken, ein Wiedergutmachungsgedanke ist nicht sichtbar

## Begrifflicher Aspekt

Was bedeuten die verschiedenen Benennungen für Piratenähnliche? Wie kann man sie voneinander abgrenzen?

1. Pirat
2. Freibeuter
3. Bucaneer
4. Privateer
5. Korsar (Korsarenstaaten)
6. Barbaresken

Wir halten als Ziel fest, uns ein Glossar von Piratenausdrücken und nautischem Vokabular zu erstellen.

Etymologie des Worts "Pirat": lat. *pīrāta*, von griech. *peirātes* von *peirān* = versuchen, unternehmen

Vergleiche hierzu engl. *enterprise* = Unternehmen, Unternehmung, von franz. *entreprise*, pp. zu *entreprendre*, von lat. *prendere* = nehmen. Als "Prise" wurde auch ein gekapertes Schiff bezeichnet.

Diese Bedeutung von Pirat als jemand, der etwas unternimmt, der eine große Reise und ein Wagnis eingeht, zeigt sich z.B. auch im Skandinavischen (schwed.) *fara* = fahren, aber auch Gefahr, Wagnis und wurde auch als Bezeichnung für die Handels/Beutefahrt eines Wikingers gebraucht.

Auch in der griech. Antike wird begriffll. nicht zwischen einer Handelsfahrt und einer Schiffsfahrt zum Beutemachen unterschieden.

Es bleibt zu untersuchen, wann die begriffliche Trennung zwischen einem Abenteurer und einem kaufmännischen Unternehmer sich durchsetzt.