

Nachwort des Herausgebers

William Dampier wurde im Spätsommer 1651 als zweites von sechs Kindern einer englischen Bauernfamilie geboren. Sein Vater George starb 40-jährig 1658, seine Mutter Anne sieben Jahre später. William beendete die Schule und fuhr mit 18 Jahren das erste Mal zur See, zuerst in die kalten Gewässer vor Neufundland, mit 19 dann mit einem Handelsschiff der Englischen Ostindien-Kompanie nach dem warmen Java. Mit 21 nahm er an Bord der *Royal Prince* unter Sir Edward Spragge an zwei Seeschlachten im Dritten Englisch-Niederländischen Krieg teil, wurde dann krank und erlebte das Ende des Krieges auf einem Hospitalschiff.

Mit 22 erreichte ihn in seiner Heimat das Angebot des Landbesitzers William Helyar, auf dessen Plantage auf Jamaika zu arbeiten. Die Insel war zwar erst seit 1655 in englischer Hand, aber bereits vollständig angliert – zu lange hatten die Engländer auf einen solch aussichtsreichen Stützpunkt in der Karibik warten müssen. Port Royal, die Hauptstadt, diente als Umschlagplatz für die geraubten Schiffe und Waren, die die Freibeuter den Spaniern abgenommen hatten, und das dabei so schnell verdiente Geld wurde hier womöglich noch schneller wieder verprasst, Hehlerei, Prostitution und Alkoholmissbrauch blühten.

Dampier reiste weiter ins Hinterland, auf die Plantage der Helyars, geriet aber bald mit dem dortigen Verwalter aneinander, der in ihm, wohl nicht ganz zu Unrecht, einen Spitzel der englischen Besitzer vermutete. Deshalb begab er sich bereits sechs Monate später auf den Weg nach Campeche. In dieser Bucht zwischen dem mexikanischen Festland und der Halbinsel Yucatán arbeitete er für eine Gruppe von Holzfällern. Das Ergebnis ihrer Plackerei, die gefälltten Stämme des Blutholzbaums, wurde über Jamaika nach England verschifft und von Möbelschreincrn und Färbereien gut bezahlt. Hier, bei der Laguna de Términos, begann Dampier umherzustreifen und seine Beobachtungen zu notieren. Ohne jede Ausbildung beschrieb er dabei Pflanzen und Tiere auf eine derart

wissenschaftliche Weise, wie es vor ihm noch niemand getan hatte, und vergaß dabei nie, ihren Nutzen für die Seefahrer abzuwägen.

Hier, bei den Holzfällern von Campeche, geriet er auch in die Gesellschaft der Freibeuter: Seitdem der Pirat Henry Morgan 1671 – mitten in einer der seltenen Friedensphasen der englisch-spanischen Auseinandersetzung um die Seeherrschaft – die Stadt Panama überfallen und ausgeraubt hatte, machte der englische Gouverneur auf Jamaika den Freibeutern das Leben recht schwer. Viele von ihnen zogen es daher vor, sich für einige Zeit in den Sümpfen Yucatáns als Holzfäller zu betätigen und sich so der Justiz zu entziehen. Eine derbe Gemeinschaft von etwa 300 Männern hatte sich hier mitten in *Spanish Main*, dem spanisch beherrschten Festland Zentralamerikas, zusammengefunden. Die harte Arbeit in der fieberverseuchten Gegend wurde nur durch tagelange Saufgelage und die Jagd auf verwilderte Rinder unterbrochen.

Die Freibeuterei war damals in diesem Teil der Welt ein anerkannter Beruf, dem Tausende von Engländern, aber auch Franzosen, Holländer und Amerikaner, also Indigene und Bürger der nordamerikanischen Kolonien, nachgingen. Nicht zuletzt war sie ein sogar finanziell einträglicher Zweig der englischen Seekriegsführung, denn die Freibeuter zahlten für ihren offiziellen Kaperbrief mit einem festgelegten Anteil an den Preisen, den erbeuteten Schiffen. Die Versteigerung des Raubgutes in Port Royal brachte sehr viel Geld in die Stadt, das die Einwohner den Piraten geschickt abzuwacken wussten.

Natürlich wurden die spanischen Opfer dieser Raubzüge bald herzlich leid – sie verlegten und befestigten ihre Städte, bauten ihr Frühwarnsystem aus und verstärkten ihre Flotten. Dampier schildert beiläufig die zunehmende Erfolg- und Ratlosigkeit unter seinen Kameraden, ihr Raubzug über die Landenge von Panama zum Pazifik fiel ebenso mager aus wie die Fahrt entlang der amerikanischen Westküste. In der Folge suchten sich die Freibeuter neue Ziele, segelten mit dem Monsun nach Asien und umrundeten schließlich sogar die ganze Erde. (Erst bei seiner dritten Weltumrundung, unter Kapitän Woodes Rogers, machten sie überhaupt erwähnenswerte Beute, Dampier starb aber – hochverschuldet – noch vor deren Aufteilung.)

In den acht Jahren seiner ersten Weltumsegelung, von 1683, als er vor Virginia auf der *Revenge* unter John Cook anheuerte, bis 1691, als er auf der *Defence* unter William Heath in England eintraf, reifte in Dampier die Idee, seine hart erarbeiteten Kenntnisse in der Heimat zur eigenen

Resozialisierung einzusetzen. Denn so sehr die Freibeuter der Monarchie beim Kampf auf den Meeren auch geholfen hatten, so wenig angesehen war ihr Beruf in der Heimat: So manchen ihrer Kameraden hatten sie in London schon hängen sehen. Anregend dürften auf Dampier die Erfolgsgeschichten einiger Kollegen gewirkt haben: Francis Drake und Henry Morgan waren für ihre Verdienste am Königreich geadelt worden, Bartholomew Sharp hatte zwar mitten im Frieden spanische Schiffe geplündert, erhielt aber seine Begnadigung für die dabei erbeuteten Seekarten, und einige der gebildeten Kameraden hatten Bücher über die blutigen Erlebnisse ihrer Piratenlaufbahn verfasst, die sich in England hervorragend verkauften. Letzteres kam für Dampier aber nicht in Frage, die Widmungen der beiden Bände machen es deutlich: Er schrieb keine Abenteuerliteratur, sondern er suchte die Nähe der *Royal Society* (der englischen Akademie der Wissenschaften) und der Admiralität.¹

Aus den literarischen Anfängen, der Lokalisierung gefährlicher Riffe und guter Ankerplätze, entwickelte sich eine zunehmend detaillierter werdende Beschreibung von Pflanzen, Tieren und Orten, es folgten Exkurse über Evolution, Religion oder Herrschaftssysteme und schließlich der wohl bedeutendste Aufsatz des genialen Navigators über Winde und Strömungen. Nichts war ihm zu gering, ausgiebig untersucht zu werden, und niemals endete seine Neugierde. Seine Beschreibungen sind dabei vorurteilsfrei, objektiv und präzise, Kriterien, die für seine, eine noch äußerst abergläubische Zeit nicht hoch genug zu schätzen sind.

Wenn er der *Royal Society* sein Werk übergeben und dafür den gebührenden Ruhm und vielleicht ein Kommando einheimsen wollte, mussten alle Hinweise auf Verbrechen und Verfehlungen von Engländern – einschließlich und vor allem seiner eigenen – sorgfältig getilgt werden. Bei dieser Bereinigung des Textes entfernte er leider auch die meisten persönlichen Informationen über sich selbst, so dass wir heute nur wenig über ihn wissen. Augenscheinlich war er ein einzelgängerischer und nicht ganz einfacher Charakter: Kluge Vorschläge, die er seinen Freibeuter-Kameraden machte, wurden verworfen – wahrscheinlich war die Form, in der er sie vortrug, zu arrogant. Die Fahrten schließ-

1 Der erste Band ist Charles Montagu, 1st Earl of Halifax, gewidmet, dem Präsidenten der *Royal Society*. Edward Russell, 1st Earl of Orford (1653–1727), der Umschmeichelte des zweiten Bandes, war ein meinungsstarker Admiral mit hervorragendem politischen und militärischen Sachverstand und allerbesten Verbindungen. Beide Widmungen wurden für diesen Band neu übersetzt.

lich, die er später als Kapitän zu verantworten hatte, waren begleitet von Gezänk und endeten in Gerichtsverfahren, die seine Offiziere gegen ihn anstrengten.

1691 kehrte der inzwischen 40-jährige in ein London zurück, das sich während seiner 12-jährigen Abwesenheit stark verändert hatte. Er traf seine Frau Judith wieder, die er damals schon wenige Monate nach der Hochzeit verlassen hatte, verlor Giolo, den tätowierten Prinzen, den er aus Asien mitgebracht hatte, an »eine Person von Einfluss« und suchte neuen Broterwerb. 1693 schloss er sich deshalb einer zwielichtigen Expedition an, die mit Westindien handeln sollte, aber nur bis La Coruña kam – einziges Ergebnis waren interessante neue Bekannte und jahrelange vergebliche Prozesse, um seinen Sold einzuklagen.

In London traf er Lionel Wafer wieder, den Arzt und Freund aus der Zeit in Panama, mit dem er seine literarischen Pläne besprach. Er unterstützte ihn, als dieser Berater der projektierten schottischen Kolonie New Caldonia in Zentralamerika werden sollte, und veröffentlichte endlich, 1697, sein erstes eigenes Buch.

Die *Royal Society* hatte einige Zeit zuvor einen pauschalen Aufruf an englische Seeleute gerichtet, Informationen über ferne Länder zu sammeln. Von diesem Aufruf erfuhr Dampier in den Kaffeehäusern, die in London in Mode gekommen waren: Hier traf er Seefahrer, Händler und viele Mitglieder der *Royal Society*, hier lernte er den deutschstämmigen Kartographen Herman Moll kennen, der ihm seine Karten in Kupfer stach, und wahrscheinlich begegnete er hier auch dessen Freund, dem Philosophen der Aufklärung, John Locke.

Als die Anforderungen der *Society* an die erbetenen Naturbeobachtungen noch präziser gefasst wurden, formulierte er seinen Text sorgfältig um und legte damit auf einem neugierigen und aufnahmebereiten Markt eine Punktlandung hin: Das Buch wurde zum Bestseller.

Durch den Erfolg und seinen geschäftstüchtigen Verleger James Knapton angespornt folgten zwei Jahre später die *Anhänge*, auf deren Abhandlung über Winde und Strömungen die *Royal Society* begierig gewartet hatte. Knapton machte in der Folge ein Vermögen mit der Herausgabe von Freibeuterliteratur und auch an Dampiers Werk wird er, im Gegensatz zum Autor, gut verdient haben – dessen Lohn waren dafür großer Ruhm und neue Aufgaben. 1697 erhielt Dampier eine beruhigende Planstelle im Zollamt – die seiner Frau den Unterhalt sicherte – und 1699 den ersehnten Befehl über die *HMS Roebuck* mit dem Auftrag

zur allerersten wissenschaftlichen Forschungsreise der *Royal Navy*, der Erforschung Australiens. Zweieinhalb Jahre dauerte diese Reise, die ihn nach Australien, Neuguinea und Timor führte und mit einem Schiffbruch auf Ascension, einem Verfahren vor dem Kriegsgericht (das sein aufrührerischer Erster Offizier George Fisher gegen ihn angestrengt hatte) und weiterem wissenschaftlichen und literarischen Erfolg endete. Der erste Band seiner Beschreibung dieser Fahrt erschien 1703.

Im sogenannten Spanischen Erbfolgekrieg umrundete Dampier ab demselben Jahr als Kommandant zweier Schiffe – der *St. George* und der *Cinque Ports* – und als Freibeuter für England (und seine Investoren) zum zweiten Mal die Erde. Es wurde eine vierjährige Reise, die bestens durch Gerichtsakten und ein Buch seines Offiziers William Funnell dokumentiert ist und sich durch Streit, Trunkenheit, Desertionen sowie den Verlust beider Schiffe und die Eroberung eines neuen auszeichnete.

1708 gelang es ihm noch einmal, Investoren für eine dritte (und seine letzte) Fahrt um die Welt zu finden. Das Konsortium kaufte zwei Schiffe, die *Duke* (mit Woodes Rogers als Kapitän, dem späteren Autoren des Reiseberichts) und die *Duchess* (unter Stephen Courtney), und ehrte Dampier als Navigator und Initiator der Kaperfahrt mit einem großen Beuteanteil, vermied aber merkwürdigerweise, ihm ein Kommando anzuvertrauen. Als 1709 endlich sein zweiter Band der Reise nach Australien erschien, befand er sich schon lange wieder auf See. Auf den Juan-Fernández-Inseln sammelten sie einen sichtlich geläuterten Alexander Selkirk wieder ein, der vier Jahre zuvor von der *Cinque Ports* wegen Meuterei dort ausgesetzt worden war (und das literarische Vorbild des *Robinson Crusoe* abgeben sollte). Vor Mexiko erbeuteten sie eine Galeone und erreichten, abermals völlig zerstritten, 1711 wieder die Heimat, wo erst einmal ein langes Gerichtsverfahren um die Verteilung der Beute begann, das erst vier Jahre nach Dampiers Tod endete.

In seinen letzten Jahren verringerten sich Dampiers Kräfte zusehends. Als die *Duke* wieder in London anlegte, war er 60, sein einst so wacher Geist hatte sich – wie sein Augenlicht – merklich getrübt. Judith Dampier war bereits während seiner Fahrt auf der *St. George* gestorben, bis zu seinem Tod zu Beginn des Jahres 1715 lebte Dampier mit seiner »lieben Cousine« Grace Mercer in London. Ihr hinterließ er den Großteil seines geringen Besitzes, den Rest erhielt sein älterer Bruder George.

Dampier schwand dahin, nicht einmal der Ort seines Grabes ist bekannt. Sein größtes Vermächtnis halten Sie in Händen.

Die hier vorliegenden beiden Bände der *Neuen Reise um die Welt* ergeben zusammen die vollständige Darstellung seiner ersten Weltumrundung. Das Werk wurde um das Jahr 1700 herum von unbekannter Hand aus der französischen Übersetzung des englischen Originals ins Deutsche übertragen. Wer bereits einmal Texte aus dem 17. Jahrhundert gelesen hat (etwa die hochinformativen *Reisebeschreibungen von deutschen Beamten und Kriegsleuten*, die Samuel P. L'Honoré Naber in den 1930er Jahren neu herausgegeben hat), wird die Vorzüge Dampiers schnell entdecken: So klar, so sorgfältig und so heutig drückte sich keiner seiner Zeitgenossen aus, so wenig Aberglauben und Gottesfurcht war selten.

William Dampier kombinierte ein verwegenes Leben voller Abenteuer mit bahnbrechenden wissenschaftlichen Leistungen. Der Einfluss, den seine Bücher auf Naturwissenschaft, Literatur und Gesellschaft genommen haben, ist immens, ihre Wirkung auf Forschungsreisende und die Entwicklung der Forschungsliteratur sogar prägend. Ihm verdanken wir eines der bedeutendsten naturwissenschaftlichen Grundlagenwerke, wie Charles Darwin (auf seiner Reise mit der *Beagle*), Alexander von Humboldt (bei der Prüfung von Dampiers Karten), James Cook (an den Küsten Australiens), William Bligh (vor der Meuterei auf der *Bounty*), Daniel Defoe und Jonathan Swift (beim Verfassen ihrer Romane *Robinson Crusoe* und *Gullivers Reisen*) und viele weitere Forscher, Seefahrer und Künstler immer wieder bestätigten.

Die Übersetzung ist im Allgemeinen sehr gut gelungen, der Text wurde dabei in ein angemessenes, klares Deutsch übertragen. Dennoch hat dieses über dreihundert Jahre alte Buch seinen eigenen Stil, und neben hübschen, längst vergessenen sprachlichen Perlen fallen einige hanebüchene Verschrobenheiten auf. Die deutsche Ausgabe war dazu noch in Fraktur gesetzt, was ebenfalls Auswirkungen auf die Sprachlichkeit hatte. Wir hoffen, durch den Vergleich des fertigen Satzes mit dem englischen Original die meisten der (wenigen) Irrwege der Übersetzungen wieder begründet zu haben.

Bei der Übertragung in modernen Schriftsatz sind wir nach folgenden Regeln vorgegangen:

- Eindeutige Satzfehler wurden entfernt und die in den Errata des Bleisatzes aufgelisteten Fehler korrigiert.
- Die Virgeln, die Atempausen des Fraktursatzes (/), wurden durch Kommata ersetzt, deren daraus resultierende Überfülle behutsam reduziert und die gesamte Zeichensetzung modernisiert.

- Die Zusammenfassungen des Fraktursatzes (»ñ« anstatt »nn« etc.) wurden aufgelöst.
- Groß- und Kleinschreibung wurden ebenso wie die Zusammen- und Getrennschreibung behutsam dem heutigen Gebrauch angenähert.
- Eigennamen wurden wieder in ihre ursprüngliche Form gebracht.
- Ebenso wurden Währungs- und sonstige Maßeinheiten wieder in den originalen Einheiten angegeben sowie falsche Werte korrigiert, wo diese eindeutig erkennbar waren.
- Weitergehende Korrekturen, Satzumstellungen oder Ergänzungen der deutschen Übersetzung wurden dokumentiert. In einzelnen, nicht dokumentierten Fällen wurden zum Beispiel Verben versetzt, um arg verschachtelte Sätze etwas übersichtlicher zu gestalten.

Ansonsten wurde am Text – auch wenn es manchmal schwerfiel – nichts geändert oder gekürzt. Anzumerken bleibt noch, dass zu allen von William Dampier genannten Daten elf Tage hinzuaddiert werden müssen, weil in England bis 1752 noch der Julianische Kalender galt.

Startpunkte der Recherchen für die Erschließung des Textes lagen bei den Online-Kartendiensten von Google und Bing, den Internetdiensten *zeno.org*, *retrobibliothek.de* (für historische Begriffe) und *gluedideas.com* (für merkwürdige Tiere) sowie der Suchmaschine Google und dem Lexikon *Wikipedia* für sonstige Informationen, und zwar Letzteres oft in den Sprachversionen der ehemaligen Kolonialmächte. Die so gefundenen Informationen wurden mit weiteren unabhängigen Quellen abgeglichen, dabei leisteten vor allem Archivdienste wie *archive.org* mit ihren digitalisierten, oft durchsuchbaren historischen Büchern oder das *Zentrale Verzeichnis digitalisierter Drucke* mit seinen Verweisen auf solche die besten Dienste. Alte Ortsnamen ließen sich oft auf den digitalisierten Landkarten der *David Rumsey Map Collection* lokalisieren – aber seien Sie vorsichtig, wenn Sie diese Seite besuchen: Die Suchtgefahr ist groß.

Großer Dank gebührt Gudrun Baltissen und Regina Ewald für den akkuraten Satz und Bettina Bofinger, Frauke Johannsen und Andrea Lehmann für die geduldige Korrektur, der Sächsischen Universitätsbibliothek Dresden für die Bereitstellung und die Genehmigung zum Abdruck der Bilder des ersten und der Universitätsbibliothek Rostock für die des zweiten Bandes sowie schließlich Clifford T. Brown von der Florida Atlantic University für Überlassung und Abdruckgenehmigung der historischen Karte der *Laguna de Términos*.