

David Grann
Der Untergang der *Wager*

DAVID GRANN

DER
UNTERGANG DER
WAGER

Eine wahre Geschichte von
SCHIFFBRUCH,
MORD *und* MEUTEREI

Aus dem Englischen
von Rudolf Mast

C.Bertelsmann

Die Originalausgabe erschien 2023
unter dem Titel *The Wager*
bei Doubleday, Penguin Random House LLC, New York.

Der Verlag behält sich die Verwertung der urheberrechtlich
geschützten Inhalte dieses Werkes für Zwecke des Text- und
Data-Minings nach § 44 b UrhG ausdrücklich vor.
Jegliche unbefugte Nutzung ist hiermit ausgeschlossen.



Penguin Random House Verlagsgruppe FSC® N001967

6. Auflage

Copyright © der Originalausgabe 2023 David Grann

Copyright © der deutschsprachigen Ausgabe 2024

C. Bertelsmann in der Penguin Random House Verlagsgruppe GmbH,
Neumarkter Str. 28, 81673 München

Redaktion: Lisa Fabian, Lektorat Papierflieger

Karten: Jeffrey L. Ward

Umschlaggestaltung: Favoritbuero, München,
nach einer Idee von John A. Fontana

Umschlagabbildung: *Ships in Distress in a Storm*, ca. 1720–1730,
von Peter Monamy © Tate, London

Satz: KCFG–Medienagentur, Neuss

Druck und Bindung: GGP Media GmbH

Printed in Germany

ISBN 978-3-570-10546-7

www.cbertelsmann.de

Für Kyra, Zachary und Ella

Wir sind die Helden unserer eigenen Geschichte.

Mary McCarthy

Vielleicht gibt es doch ein Monster ...

vielleicht sind das ja nur wir selber.

William Golding, *Herr der Fliegen*

INHALT

Vorbemerkung 11

Prolog 13

Teil eins: Welt aus Holz

1. Der Oberleutnant 21

2. Ein Freiwilliger aus gutem Hause 45

3. Der Stückmeister 67

Teil zwei: Dem Sturm entgegen

4. Gissen 93

5. Der Sturm im Sturm 110

6. Allein 122

7. Golf der Schmerzen 131

Teil drei: Die Gestrandeten

8. Schiffbruch 145

9. Das Monster 156

10. Unsere neue Stadt 164

11. Nomaden des Meeres 178

- 12. Schandtaten 189
- 13. Mit aller Härte 201
- 14. Die Zuneigung der Leute 206
 - 15. Die Arche 211
- 16. Meine Meuterer 226

Teil vier: Rettung

- 17. Byrons Entscheidung 245
- 18. Bucht zur Gnade Gottes 251
 - 19. Der Fluch 262
- 20. Der Tag unserer Errettung 272

Teil fünf: Das Urteil

- 21. Eine literarische Revolte 285
 - 22. Die Prise 297
 - 23. Schreiberlinge 316
 - 24. Die Beweislage 329
 - 25. Der Prozess 336
- 26. Die Version, die sich durchgesetzt hat 347

Epilog 357

Dank 365

Quellen 371

Bibliografie 375

Bildnachweis 393

Anmerkungen 399

VORBEMERKUNG

Ich muss bekennen, dass ich nicht dabei war, als das Schiff auf den Felsen fuhr oder die Mannschaft den Kapitän fesselte. Auch von der Falschheit und dem Mord kann ich nicht aus eigener Anschauung berichten. Ich habe aber Jahre damit verbracht, mich durch Hinterlassenschaften zu arbeiten, die in Archiven aufbewahrt werden: ausgebleichte Logbücher, zerschlissene Briefe, Tagebücher von zweifelhaftem Wahrheitsgehalt, Unterlagen aus dem aufreibenden Prozess vor dem Kriegsgericht. Mit kritischem Blick habe ich die Berichte derer unter die Lupe genommen, die bei den Ereignissen eine aktive Rolle gespielt, sie also nicht bloß miterlebt, sondern ihren Verlauf mitbestimmt haben. Ich habe versucht, die Fakten zusammenzutragen, um auf dieser Grundlage entscheiden zu können, was sich tatsächlich zugetragen hat. Die unterschiedlichen und gelegentlich widerstreitenden Positionen der Beteiligten zu befrieden, bleibt jedoch ein Ding der Unmöglichkeit. Statt solche Differenzen zu glätten oder mich für eine der konkurrierenden Wahrheiten zu entscheiden, habe ich versucht, alle Seiten zu Wort kommen zu lassen; so bleibt es Ihnen überlassen, ein Urteil zu sprechen – das Urteil der Geschichte.



PROLOG

Die einzige unbefangene Zeugin war die Sonne. Seit Tagen schon konnte sie beobachten, wie das eigentümliche Gefährt über den Ozean torkelte und von Wind und Wellen erbarmungslos herumgestoßen wurde. Ein- oder zweimal war es fast an einem Riff zerschellt, womit diese Geschichte bereits wieder beendet gewesen wäre. Aber irgendwie – ob durch eine schicksalhafte Fügung, wie einige später behaupten würden, oder durch schieres Glück – trieb es, von etlichen Einheimischen zufällig beobachtet, in eine kleine Bucht an der Südostküste Brasiliens.¹

Mit einer Länge von gut fünfzehn Metern und einer Breite von drei Metern war es ein gewöhnliches Schiff – nur dass es wirkte, als wäre es aus Holz- und Stoffresten zusammengestückelt und dann sich selbst überlassen worden. Die Segel waren zerfetzt, die Masten geborsten. Seewasser drang in den Rumpf ein, umgekehrt trat ein übler Gestank aus. Die Schaulustigen, die herbeigelaufen kamen, vernahmen befremdliche Geräusche: Dreißig Mann, bis auf die Knochen abgemagert, drängten sich an Deck. Ihre Kleidung hatte sich weitgehend aufgelöst. Die Gesichter waren hinter einem wirren, salzgetränkten Haarschopf verborgen, der an Seetang erinnerte.

Einige waren so schwach, dass sie sich nicht auf den Beinen halten konnten. Kurz darauf tat einer von ihnen den letzten

Atemzug und starb. Ein Mann jedoch, der die Verantwortung zu tragen schien, brachte die Kraft und den Willen auf, sich zu erheben und den Einheimischen mitzuteilen, dass sie zur Besatzung der gesunkenen *Wager* gehörten, einem Schiff der königlich-britischen Kriegsmarine.

Als diese Nachricht England erreichte, rief sie vor allem Ungläubigkeit hervor. Im September 1740, auf dem Höhepunkt einer kriegerischen Auseinandersetzung mit Spanien, war die *Wager* mit etwa 250 Mann Besatzung von Portsmouth aus als eines von mehreren Schiffen in geheimer Mission in See gestochen. Ihr Auftrag lautete, eine spanische Galeere aufzubringen, die mit Gold und anderen Kostbarkeiten beladen war und als lukrativste Prise auf allen Weltmeeren galt. Auf der Höhe von Kap Hoorn an der Südspitze Amerikas war das Geschwader in einen schweren Sturm geraten, in dem die *Wager* mit Mann und Maus zu sinken drohte. Exakt 283 Tage nachdem das Schiff zum letzten Mal gesehen worden war, tauchten diese Männer wundersamerweise in Brasilien auf.

Sie waren auf einer einsamen Insel vor der Küste Patagoniens gestrandet. Die meisten Männer waren gestorben, aber 81 Überlebende hatten sich in einem Boot, das sie unter anderem aus Wrackteilen der *Wager* gebaut hatten, auf den Weg gemacht. An Bord war es so eng, dass sie sich kaum bewegen konnten, und doch hatten sie starkem Wind und hohen Wellen getrotzt, Eisstürme und Erdbeben überlebt. Mehr als fünfzig Mann waren im Laufe der qualvollen Fahrt gestorben, und als die wenigen Überlebenden nach dreieinhalb Monaten Brasilien erreichten, hatten sie fast 5000 Kilometer zurückgelegt. Damit gehört diese Reise zu den längsten, die Schiffbrüchige je hinter sich gebracht haben. Für ihr Durchhaltevermögen und ihren Mut wurden sie

gefeiert. Wie der Anführer der Gruppe notierte, fiel es schwer, zu glauben, dass »der Mensch einem solchen Elend, wie wir es durchlitten haben, überhaupt gewachsen ist.«²

Sechs Monate später wurde ein weiteres Boot an die Küste gespült, und zwar durch einen Schneesturm vor der Südküste Chiles. Es war noch kleiner – eine Art Einbaum, angetrieben von einem Segel, das aus zerschlissenen Planen zusammengenäht worden war. An Bord befanden sich drei weitere Überlebende, und deren Zustand war noch erbärmlicher. Sie waren halb nackt und ausgemergelt, Insekten umschwärmten sie und bedienten sich von dem wenigen Fleisch, das auf den Körpern übrig war. Einer der Männer war dem Delirium so nahe, dass er »sich selbst verloren« hatte, wie einer seiner Begleiter es nannte. »Er konnte sich nicht an unsere Namen erinnern ... nicht einmal an seinen eigenen.«³

Nachdem diese Männer wieder zu Kräften gekommen und nach England zurückgekehrt waren, erhoben sie einen schweren Vorwurf gegen jene Kameraden, die in Brasilien aufgetaucht waren. Die seien keine Helden, sondern Meuterer. Im Zuge der Auseinandersetzung, die sich mit wechselseitigen Vorwürfen anschloss, wurde klar, wie sehr die Männer von der *Wager* auf der Insel hatten kämpfen müssen, um unter den extremen Bedingungen zu überleben. Mit ständigem Hunger und Kälte konfrontiert, hatten sie eine provisorische Siedlung errichtet und sich bemüht, die militärische Disziplin aufrechtzuerhalten. Doch je mehr sich die Lage zugespitzt hatte, desto mehr waren die Männer der *Wager* – die doch als Sendboten der Aufklärung galten – verroht, bis schließlich eine Verderbtheit Hobbes'schen Ausmaßes übrig geblieben war. Die Besatzung zerfiel in Lager,

die sich gegenseitig bekämpften, es kam zu Plünderungen, Ausschreitungen und Mord. Einige der Männer machten sich auch des Kannibalismus schuldig.

Als sie wieder in England waren, wurden die verschiedenen Lager, Anführer wie Mitläufer, von der Admiralität angeklagt und vor ein Kriegsgericht gestellt. Die Verhandlung drohte nicht nur das Fehlverhalten der Angeklagten öffentlich zu machen, sondern auch die inneren Widersprüche einer Weltmacht, die sich die Verbreitung der sogenannten Zivilisation auf die Fahnen geschrieben hatte.

Mehrere Angeklagte publizierten ihre spektakulären – und sich gegenseitig widersprechenden – Berichte über die, wie einer von ihnen es nannte, »düstere und vertrackte Angelegenheit«.⁴ Sie beeinflussten die Philosophen Rousseau, Voltaire und Montesquieu, später Charles Darwin und mit Herman Melville und Patrick O'Brian auch zwei der größten Romanciers des Meeres. Hauptziel der Angeklagten war es, die Admiralität und die Öffentlichkeit für sich einzunehmen, und so begann eine geradezu epische Schlacht, die heutige Debatten über konkurrierende und mitunter durchweg falsche »Wahrheiten« vorwegnahm. Ein Überlebender verfasste einen, wie er es nannte, »Tatsachenbericht« und betonte, er habe »penibel darauf geachtet, kein falsches Wort einzubauen. Fehler und Irrtümer wären mit einer Arbeit, die den guten Ruf des Verfassers retten soll, nicht vereinbar.«⁵ Der Anführer des anderen Lagers behauptete in seinem eigenen Bericht, dass seine Rivalen »eine fehlerhafte Darstellung« vorgelegt hätten, »um uns durch üble Nachrede zu diffamieren«.⁶ Er schwor: »Unser Leben steht und fällt mit der Wahrheit. Wenn sie uns nicht retten kann, kann es nichts und niemand.«⁷

Prolog

Wir alle neigen dazu, in den zufälligen Ereignissen unseres Lebens einen roten Faden – einen Sinn – zu erkennen. Wir durchstöbern unsere Erinnerung und durchsuchen die Bilder, die sich dort angesammelt haben, um sie entweder aufzupolieren oder auszusortieren. So werden wir zu Helden unserer eigenen Geschichte, was es uns ermöglicht, mit dem zu leben, was wir getan und was wir gelassen haben.

Die Männer jedoch, von denen hier die Rede ist, wussten, ihr Leben hing von der Geschichte ab, die sie erzählten. Geriet die nicht überzeugend, drohte ihnen nicht weniger, als an einer Rahe aufgeknüpft zu werden.



TEIL EINS

Welt aus Holz

KAPITEL 1

Der Oberleutnant

Jedes Mitglied des Geschwaders brachte neben einer Seemannskiste seine eigene mehr oder weniger trübselige Vorgeschichte mit. Eine verschmähte Liebe hier, eine Gefängnisstrafe dort, hier eine schwangere Ehefrau, die weinend an Land zurückblieb, dort der Hunger nach Ruhm und Wohlstand oder die Angst vor dem Tod. David Cheap, Oberleutnant auf der *Centurion*, dem Flaggschiff des Geschwaders, war da keine Ausnahme.¹ Der stämmige Schotte, Anfang vierzig, große Nase und gefühlstiefe Augen, war auf der Flucht – vor einem Erbstreit mit seinem Bruder, vor Gläubigern, die ihm nachstellten, vor den Schulden, die es ihm unmöglich machten, eine Frau fürs Leben zu finden. An Land wirkte Cheap verloren, außerstande, die Untiefen des Lebens zu umschiffen. Doch sobald er auf dem Achterdeck eines britischen Kriegsschiffes stand, auf dem Kopf einen Dreispitz, in der Hand ein Fernrohr, und über die Weltmeere fuhr, strotzte er nur so vor Selbstvertrauen – oder vor Überheblichkeit, wie manch einer meinte. In der hölzernen Welt eines Schiffes – eine Welt, deren Grenzen durch die strengen Regeln der Navy, die Gesetze der See und vor allem den zusam-

mengewürfelten Haufen an Bord gebildet wurden – hatte er Zuflucht gefunden. Hier konnte er einem klar definierten Auftrag folgen, der seinem Tun und Lassen einen Sinn verlieh. Ungeachtet aller Risiken, die damit verbunden waren, von Seuchen über die Gefahr, zu ertrinken, bis hin zu feindlichem Beschuss, bot ihm sein neuer Posten das, wonach er sich sehnte: eine Gelegenheit, reiche Beute zu machen, zum Kapitän mit eigenem Kommando aufzusteigen und so zum Herrn der Meere zu werden.

Das Problem aber war, dass er einstweilen das verdammte Festland nicht verlassen konnte. Er hing in den Docks von Portsmouth an der englischen Kanalküste fest, wo er sich ebenso fieberhaft wie vergeblich darum bemühte, die *Centurion* vollständig auszurüsten und seklar zu machen. Der massige hölzerne Rumpf, 44 Meter lang und gut zwölf Meter breit, lag in der Werft. Schiffbauer, Kalfaterer, Takler und Zimmerleute huschten wie Ratten (von denen es ebenfalls reichlich gab) über die Decks. Der Lärm von Hämmern und Sägen verband sich zu einer Kakophonie. Durch die kopfsteingepflasterten Straßen jenseits der Werft drängten scheppernde Karren und Pferdefuhrwerke, Gepäckträger, Hausierer, Taschendiebe, Matrosen und Prostituierte. Von Zeit zu Zeit blies ein Bootsmann in seine schrille Pfeife und rief die Seeleute aus den umliegenden Kneipen, wo sie alte oder neue Liebschaften zurückließen und zu ihren abfahrtsbereiten Schiffen eilten, um den Peitschen der Offiziere zu entgehen.

Januar 1740. Das britische Empire rüstete sich für einen Krieg gegen seinen Rivalen Spanien. Im Zuge dessen war George Anson, der Kapitän der *Centurion*, unter dem Cheap diente, von der Admiralität zum Kommodore eines Geschwaders aus fünf Kriegsschiffen ernannt worden, die in den Krieg gegen die

Spanier ziehen sollten – eine Maßnahme, die Cheaps Aussichten dramatisch verbesserte. Die Beförderung Ansons kam unerwartet.² Als Sohn eines unbedeutenden Gutsbesitzers konnte er nicht auf die Unterstützung bauen – oder sie sich erkaufen –, die Offiziere für ihren Aufstieg (und den einiger Getreuer) auf der Karriereleiter normalerweise benötigten.³ Anson, damals 42 Jahre alt, war mit vierzehn zur Navy gekommen und hatte ihr fast drei Jahrzehnte treu gedient, ohne je einen militärischen Einsatz geleitet oder ein lohnendes feindliches Schiff aufgebracht zu haben.

Anson, der groß gewachsen war, ein längliches Gesicht und eine hohe Stirn hatte, wirkte eigentümlich distanziert und unnahbar. Der Blick seiner blauen Augen war unergründlich, und das Wort ergriff er nur im Kreis einiger enger Vertrauter. Es war, als misstraute er der Fähigkeit von Worten, das zum Ausdruck zu bringen, was er sah oder empfand. »Lesen bedeutete ihm wenig, noch weniger, einen Brief zu schreiben oder zu diktieren. Weil das leicht als Desinteresse ausgelegt werden konnte, trug es ihm den Groll einiger seiner Mitmenschen ein«, schrieb ein Verwandter.⁴ Ein Diplomat äußerte später im Scherz, dass Anson der Welt so entrückt war, dass er sie zwar »umrundet, aber nie betreten« hat.⁵

Nichtsdestotrotz hatte die Admiralität erkannt, was Cheap nach zwei Jahren auf der *Centurion* nur bestätigen konnte: Anson war ein vorzüglicher Seemann, der nicht nur die Welt aus Holz im Griff hatte, sondern auch sich selbst. Auch unter Druck behielt er stets die Nerven. Laut dem Verwandten bedeuteten ihm »Werte wie Ehrlichkeit und Ehre« viel, und »er stand in jeder Lebenslage für sie ein«.⁶ Dank dieser Eigenschaften hatte er eine Gruppe talentierter junger Offiziere und Protégés um

sich scharen können, zu der auch Cheap zählte. Jeder dieser Männer buhlte um Ansons Aufmerksamkeit. Einer ging so weit, vor Anson zu beteuern, dass er sich ihm mehr verpflichtet fühle als seinem eigenen Vater und alles tun würde, um »dem guten Bild zu entsprechen, dass Sie zu meiner Freude von mir haben.«⁷ In seiner neuen Rolle als Kommodore des Geschwaders konnte Anson zum Kapitän ernennen, wen immer er wollte. Und Cheap, ursprünglich als einfacher Leutnant an Bord gekommen, war als Oberleutnant schon jetzt seine rechte Hand.

Wie Anson hatte Cheap einen Großteil seines Lebens auf See verbracht, auch wenn diese mitunter qualvolle Art der Existenz ihn anfänglich abgestoßen hatte. Wie Samuel Johnson einst bemerkte: »Wer es einrichten kann, ins Gefängnis zu kommen, wird nicht Seemann, denn auf einem Schiff ist es genau wie im Gefängnis, nur dass man Gefahr läuft zu ertrinken.«⁸ Cheaps Vater hatte im schottischen Fife Ländereien besessen, und einer der Titel, die ihm als Großgrundbesitzer zustanden – 2. Laird of Rossie –, kündete von adliger Herkunft, die sein Stammbaum nicht hergab. Das Motto, das auf dem Familienwappen prangte, lautete *Ditat virtus*, Tugend bereichert. Mit seiner ersten Frau hatte er sieben Kinder, und als sie starb, heiratete er eine andere und zeugte weitere sechs Kinder, zu denen auch David gehörte.

Im Jahr 1705, David feierte seinen achten Geburtstag, verließ sein Vater das Haus, um Ziegenmilch zu holen. Dabei fiel er tot um. Wie damals üblich, erbte der älteste männliche Nachfolger – Davids Halbbruder James – den Großteil des Landes. In einer Welt, die zwischen Erstgeborenem und sonstigen Nachfahren unterschied, zwischen Besitzenden und Besitzlosen, sah sich David Zwängen gegenüber, die er nicht beeinflussen konnte. James, der sich mit dem Titel 3. Laird of Rossie schmückte,

weigerte sich beharrlich, seinen Halbgeschwistern das Erbe aus-zuzahlen, das ihnen laut Testament zustand. Manches Blut ist offenbar dicker als anderes. Auf der Suche nach Arbeit begab sich David bei einem Kaufmann in die Lehre, doch seine Schulden wuchsen. Im Alter von siebzehn Jahren zog er die Reißleine und beschloss, zur See zu fahren, eine Entscheidung, die seine Familie offenbar begrüßte. Dafür sprechen zumindest die Worte, die sein Vormund an den älteren Bruder schrieb: »Je eher er geht, desto besser für uns.«⁹

Diese Nackenschläge fachten Cheaps Entschlossenheit an, die Träume, die in ihm schwelten, zu verwirklichen und seinem »un-seligen Los«¹⁰ zu entkommen, wie er es nannte. Auf sich gestellt, in einer Welt, die das Gegenteil dessen war, was er kannte, sah er die Chance, sich im Kampf gegen die Unbilden des Ozeans zu bewähren, Stürme abzuwettern, feindliche Schiffe aufzubrin-gen und Kameraden zu retten, die in Gefahr geraten waren.

Doch obwohl Cheap einige Piraten festgesetzt hatte – da-runter den Iren Henry Johnson, der nur eine Hand hatte und zum Schießen den Lauf des Gewehres auf dem Armstumpf ab-legte –, waren die ersten Seereisen weitgehend ereignislos ver-laufen. So war er in die Karibik entsandt worden, was als Todes-kommando galt, weil dort Krankheiten wie Gelbfieber, Ruhr, Knochenbrecherfieber und Cholera lauerten.

Cheap aber war wohlbehalten zurückgekehrt. Sprach nicht schon das für ihn? Darüber hinaus hatte er Ansons Vertrauen gewonnen und sich bis zum Oberleutnant emporgearbeitet. Da-bei war ihm zugutegekommen, dass beide für die groben Scher-ze, zu denen Seeleute fähig sind – von Cheap auch als »groß-mäuliges Gehabe«¹¹ abgetan –, Verachtung empfanden. Ein schottischer Geistlicher, der mit Cheap befreundet war, äußerte

die Vermutung, Anson habe Cheap befördert, »weil er gesunden Menschenverstand mit Fachwissen verband«. ¹² Cheap, noch vor Kurzem hoffnungslos verschuldet, war nur noch eine Beförderung von dem ersehnten Kapitänsamt entfernt. Nun würde ihm der Krieg gegen Spanien die erste wirkliche Seeschlacht seiner Karriere bescheren.

Der Krieg war das Ergebnis des endlosen Ringens der europäischen Großmächte um die Vergrößerung ihres Staats- und Einflussgebietes. ¹³ Beide Reiche waren bestrebt, immer neue Regionen der Erde zu erobern oder unter ihre Kontrolle zu bringen, um sie auszubeuten und anderen Nationen den Zugang zu wertvollen Ressourcen und Märkten streitig zu machen. Dabei unterjochten und ermordeten sie unzählige Einheimische und rechtfertigten die rücksichtslose Durchsetzung ihrer Interessen – nicht zuletzt den stetig zunehmenden Sklavenhandel über den Atlantik – mit der Behauptung, die »Zivilisation« bis in die entlegensten Ecken der Welt zu tragen. In Lateinamerika waren die Spanier lange dominant, aber Großbritannien, das bereits Kolonien an der Ostküste Amerikas besaß, beanspruchte zunehmend die Führungsrolle – und entschloss sich dazu, den Spaniern die Vormachtstellung im westindischen Raum streitig zu machen.

Im Jahr 1738 erschien Robert Jenkins, Brite und Kapitän eines Handelsschiffes, vor dem Parlament und berichtete, dass in der Karibik ein spanischer Offizier an Bord seines Schiffes gekommen sei, ihn des Schmuggels von Zucker bezichtigt und ihm schließlich ein Ohr abgeschnitten habe. Zum Beweis legte Jenkins das angebliche *Corpus Delicti*, in Alkohol eingelegt, vor und klagte den Abgeordneten sein Leid. Der Auftritt verfehlte nicht seine Wirkung, denn Parlament und Öffentlichkeit reagier-

ten empört, immer häufiger wurde der Ruf nach Rache laut. Dass nebenbei auch noch fette Beute winkte, heizte die Krisenstimmung weiter an. 1739 erklärten sich beide Seiten den Krieg, der in England »War of Jenkins' Ear« genannt wird – der Krieg um Jenkins' Ohr.

Bald nach Kriegsausbruch schmiedeten die britischen Behörden den Plan, mit Cartagena ein Zentrum des spanischen Wohlstands anzugreifen. In der südamerikanischen Stadt am Rande der Karibik wurde ein Gutteil des Silbers, das aus den peruanischen Minen stammte, auf Schiffe geladen und in bewaffneten Konvois auf den Weg nach Spanien geschickt. Die britische Offensive – an der unter der Führung von Admiral Edward Vernon 186 Schiffe beteiligt waren – gilt als die größte Ansammlung von Kriegsschiffen in der Geschichte. Parallel fand aber noch eine andere, deutlich kleinere Aktion statt, mit deren Leitung Kommodore Anson betraut wurde.

Mit fünf Kriegsschiffen und einem Aufklärer sollten Anson und etwa 2000 Männer über den Atlantik und rund Kap Hoorn segeln,¹⁴ um unterwegs feindliche Schiffe »zu erobern, zu versenken, niederzubrennen oder auf andere Weise unbrauchbar zu machen«,¹⁵ und so die spanische Vorherrschaft von der Pazifikküste Südamerikas bis zu den Philippinen brechen. Die britische Regierung, die diesen Plan erdacht hatte, unternahm alles, um den Eindruck zu vermeiden, sie fördere schnöde Piraterie. Im Kern jedoch war der Plan nichts anderes als der Aufruf zum Diebstahl: Eigentliches Ziel war eine spanische Galeone, die mit Silberbarren und Hunderttausenden Silbermünzen beladen war. Zweimal im Jahr entsandte Spanien eine solche Galeone – es war nicht immer dasselbe Schiff – von Mexiko aus zu den Philippinen, um dort Seide und Gewürze und andere Kostbarkeiten

Asiens zu beschaffen und sie anschließend in Europa und Amerika zu verkaufen. Dieses Tauschgeschäft bildete ein wesentliches Element im weltumspannenden Kolonialsystem der Spanier.

Cheap und die anderen Männer, die auf diese Mission geschickt wurden, hatten von den wahren Motiven der Herrschenden keinen Schimmer; sie ließen sich von einer lukrativen Aussicht locken: einem Anteil an der Beute. Reverend Richard Walter, der Bordgeistliche der *Centurion*, der später einen Bericht über die Reise verfasste, bezeichnete die spanische Galeone als »die begehrenswerteste Prise, die auf der Welt zu haben war«. ¹⁶

Im Erfolgsfall – oder, wie die Admiralität es nannte, »falls Gott es beliebt, unsere Waffen zu segnen« ¹⁷ – sollten Anson und seine Männer die Reise um die Welt fortsetzen und dann erst zurück nach England segeln. Die Admiralität hatte Anson einen Chiffriercode und -schlüssel übergeben, die er für seine schriftlichen Mitteilungen verwenden sollte, und ein Beamter wurde nicht müde zu betonen, dass die Mission »schnell und unter größter Geheimhaltung« durchgeführt werden musste. ¹⁸ Andernfalls bestand die Gefahr, dass Ansons Geschwader entdeckt und von der spanischen Armada zerstört wurde, die sich, befehligt von Don José Pizarro, zeitgleich formierte.

Cheap stand vor seiner bis dahin längsten Seereise – sie konnte bis zu drei Jahre dauern – und zugleich seiner gefährlichsten. Er selbst verstand sich aber als Ritter zur See, der der »größten Prise aller sieben Weltmeere« nachjagte. Und ganz nebenbei würde er möglicherweise zum Kapitän ernannt.

Sollte sich die Abreise verzögern, so Cheaps Sorge, bekäme das Geschwader es mit einem Feind zu tun, der noch gefähr-

licher war als die spanische Armada: den widrigen Wind- und Wetterbedingungen rund um Kap Hoorn. Nur wenige britische Seeleute hatten das Kap erfolgreich gerundet. Dort weht der Wind meist in Sturmstärke, die Wellen können bis zu dreißig Meter hoch werden, und in den Wellentälern lauern nicht selten Eisberge. Damals herrschte die Überzeugung, dass der südliche Sommer die beste Jahreszeit war, um das Kap zu umrunden, also die Zeit zwischen Dezember und Februar. Reverend Walter nannte es eine »grundlegende Maxime«,¹⁹ da im Winter nicht nur die See aufgepeitschter und die Temperaturen frostiger waren, sondern die Tage auch zu kurz, um sich an der unkartierten Küste Südamerikas zu orientieren. So oder so blieb die Umrundung der unbekanntan Landspitze »ein denkbar schwieriges und schreckliches Unterfangen«.²⁰

Seit im Oktober 1739 der Krieg erklärt worden war, lagen die *Centurion* und die anderen Schiffe des Geschwaders – zu dem auch die *Gloucester*, die *Pearl* und die *Severn* gehörten – in England herum und warteten darauf, repariert und für die anstehende Reise ausgerüstet zu werden. Cheap musste tatenlos zusehen, wie die Zeit verstrich. Der Januar 1740 kam und ging. Es folgten Februar und März. Seit Kriegsausbruch war fast ein halbes Jahr vergangen, aber noch immer war das Geschwader nicht seeklar.

Kriegsschiffe gehörten zu den ausgeklügeltesten Erfindungen der damaligen Zeit: Es waren schwimmende Festungen aus Holz, die, angetrieben vom Wind in den Segeln, über die Ozeane jagten. Ihren Erbauern nicht unähnlich, waren sie janusköpfige Geschöpfe: einerseits todbringende Maschinen, andererseits Heimstatt für Hunderte Seeleute, die an Bord wie eine Familie zusammenlebten. In einem tödlichen Schachspiel wurden sie über den Globus verschoben, um für das einzustehen, was Sir

Walter Raleigh folgendermaßen formulierte: »Wer die Weltmeere beherrscht, beherrscht den Welthandel, und wer den Welthandel beherrscht, herrscht über den Reichtum der Welt.«²¹

Cheap war sich darüber im Klaren, dass die *Centurion* ein besonderes Schiff war. Sie war schnell und stabil, verdrängte circa 1000 Tonnen, und wie die anderen Schiffe aus Ansons Geschwader war sie mit drei Masten und den entsprechenden Rahen bestückt, jenen waagerechten Rundhölzern, die die Segel tragen. Die *Centurion* konnte zeitgleich sage und schreibe achtzehn Segel führen. Der Rumpf war glänzend lackiert, das Heck mit Figuren aus der griechischen Mythologie in goldenem Relief verziert, darunter Poseidon. Der Bug trug einen fünf Meter hohen roten Löwen als Galionsfigur. Um vor feindlichem Beschuss besser geschützt zu sein, war der Rumpf doppelt beplankt, dreißig Zentimeter stark. Das Schiff besaß mehrere übereinanderliegende Decks, von denen zwei auf beiden Seiten mit Kanonen bestückt waren, deren bedrohlich schwarz gestrichene Rohre aus Stückpforten ragten. Augustus Keppel, ein fünfzehnjähriger Fähnrich und einer von Ansons Protegés, prahlte, dass kein Kriegsschiff der Welt es mit der geballten Macht der *Centurion* aufnehmen konnte.²²

Ein solches Schiff zu bauen, zu reparieren und auszurüsten, war auch in Friedenszeiten eine Herkulesaufgabe, unter Bedingungen eines Krieges aber kaum zu bewerkstelligen. In den königlichen Docks, die zu den größten Handwerksbetrieben der Welt gehörten, drängten sich Schiffe, die leckten, halb fertig waren, beladen und entladen werden mussten. Ansons Geschwader lag in einem Teil der Docks, der Rotten Row genannt wurde.²³ So ausgeklügelt Kriegsschiffe, ihre Takelage und ihre

Bewaffnung auch waren, so gewöhnlich und vergänglich war das Material, aus dem sie gebaut wurden: Hanf, Segeltuch und vor allem Holz. Für den Bau eines einzigen Kriegsschiffes wurden bis zu 4000 Bäume benötigt, was einem Wald von einem halben Quadratkilometer Größe entspricht.²⁴

Zum Einsatz kam vor allem hartes Eichenholz, doch selbst das war nicht immun gegen die zersetzende Kraft von Wind und Wellen. *Teredo navalis* – eine Schiffsbohrwurm genannte Muschelart, die bis zu dreißig Zentimeter lang wird – fraß sich durch die Planken.²⁵ (Bei seinen vier Reisen in die Karibik verlor Kolumbus neun Schiffe an diese Lebewesen.) Termiten bohrten sich durch Decks, Masten und Kabinentüren, und der Gescheckte Nagekäfer tat es ihnen gleich. Eine lästige Pilzart zersetzte derweil das Schiff vom Kiel auf. Samuel Pepys, Sekretär der Admiralität, staunte nicht schlecht, als er 1684 feststellen musste, dass einige noch im Bau befindliche Kriegsschiffe bereits so morsch waren, dass sie »schon beim Stapellauf zu versinken drohen«.²⁶

Einem führenden Schiffbauer zufolge hatte ein gewöhnliches Kriegsschiff eine Lebenserwartung von nur vierzehn Jahren. Um so lange zu halten, musste es nach jeder Reise von Grund auf überholt, die Beplankung ausgebessert und die Takelage erneuert werden. Wurde darauf verzichtet, drohte Unheil. Im Jahr 1782 ankerte die *Royal George*, mit knapp sechzig Metern Länge damals das größte Kriegsschiff der Welt, unweit von Portsmouth, als unvermittelt Wasser in das Schiff eindrang und es mit Mann und Maus unterging. Über die Ursache wurde lange gestritten, bis eine Untersuchung »den schlechten Allgemeinzustand der Beplankung« als Schuldigen entlarvte.²⁷ Den Preis für diese Nachlässigkeit zahlten schätzungsweise 900 Männer, die ertranken.

Eine gründliche Untersuchung der *Centurion* hatte, wie Cheap erfuhr, die üblichen Schäden und Mängel gefunden. Ein Schiffbauer kam zu dem Schluss, dass die Beplankung »so wurmstichig« war, dass sie abgenommen und ersetzt werden musste.²⁸ Der Fockmast wies ein dreißig Zentimeter tiefes Loch auf, die Segel waren, wie Anson im Logbuch festhielt, »von Ratten förmlich zerfressen«.²⁹ Die vier anderen zum Geschwader gehörenden Kriegsschiffe hatten ähnliche Schäden. Und doch musste jedes der Schiffe mit mehreren Tonnen Vorräten beladen werden, darunter allein 65 Kilometer Leinen, fast 500 Quadratmeter Segel und ein Tierbestand, der einem Bauernhof zur Ehre gereicht hätte: Hühner, Schweine, Ziegen und Rinder. (Die Tiere an Bord zu bringen konnte ausgesprochen mühsam werden: Rindviecher »sind wasserscheu«, klagte ein britischer Kapitän.³⁰)

Cheap wurde bei der Marineverwaltung vorstellig, um die Reparatur der *Centurion* zu beschleunigen. Doch es kam, wie es in Kriegszeiten häufig kommt: Das Volk hatte den Krieg zwar förmlich herbeigeschrien, aber nur wenige waren bereit, dafür zu bezahlen. Und die Navy war ohnehin bis an die Schmerzgrenze belastet. Cheap neigte zur Launenhaftigkeit, seine Stimmung konnte von einem Moment auf den anderen umschlagen. Und nun sah er sich gezwungen, wie ein beliebiger Bürohengst an Land zu hocken. Er drängte die Werftleitung, den beschädigten Mast der *Centurion* zu ersetzen, doch dort meinte man, der ließe sich ebenso gut flicken. Cheap schrieb an die Admiralität und beklagte sich über die »befremdliche Entscheidung«, woraufhin die Werftleitung einlenkte.³¹ Aber erneut war viel Zeit verloren gegangen.

Und was war mit dem Bastard der Flotte, der *Wager*? Anders als die anderen Schiffe war sie nicht für kriegerische Zwecke, sondern als Handelsschiff gebaut worden – als sogenannter Ostindienfahrer, benannt nach der Region, in der sie verkehrte. Um möglichst viel Ladung transportieren zu können, war die *Wager* rundlich und schwerfällig, ein 37,50 Meter langer Schandfleck der Meere. Zu Kriegsbeginn – es wurden zusätzliche Schiffe benötigt – kaufte die Navy die *Wager* von der East India Company für fast 4000 Pfund. Seitdem lag sie in Deptford, einem Stadtteil von London, wo die Navy direkt an der Themse eine Werft betrieb. Dort vollzog sie eine Metamorphose: Kabinen wurden herausgerissen, Löcher für die Stückpforten in die Außenhaut geschnitten und Niedergänge entfernt.

Der Kapitän der *Wager*, Dandy Kidd, beaufsichtigte die Arbeiten. Kidd war 56 Jahre alt, angeblich ein Nachfahre des berühmten Freibeuters William Kidd und ein erfahrener Seemann – ein abergläubischer obendrein, der meinte, in Wind und Wellen gute oder schlechte Vorzeichen erkennen zu können. Gleichwohl hatte er nach Cheaps Dafürhalten die Ernennung zum Kapitän verdient – im Gegensatz zu Richard Norris, dem Kommandanten der *Gloucester*, dessen Vater Sir John Norris ein hochdekoriertes Admiral war. Sir John hatte seine Beziehungen spielen lassen, damit sein Sohn einen Posten in dem Geschwader bekam, dessen Mission »jenen, die die Reise überleben, sowohl Kampfeinsätze als auch Geld« versprach.³² Die *Gloucester* war das einzige Schiff des Geschwaders, das rechtzeitig repariert wurde, was ein anderer Kapitän zu der Klage veranlasste: »Seit drei Wochen liege ich im Dock, und noch wurde kein einziger Nagel eingeschlagen, weil der Sohn von Sir John Norris als Erster bedient wird.«³³

Kapitän Kidd war mit einer großen Sorge an Bord gekommen. Er hatte einen fünfjährigen Sohn in einem Internat zurückgelassen, der ebenfalls Dandy hieß. Eine Mutter, bei der er hätte bleiben können, gab es nicht. Was würde aus ihm, wenn der Vater die Reise nicht überlebte? Kidd hatte eine böse Vorahnung. In seinem Logbuch notierte er, dass sein neues Schiff extrem instabil war, und äußerte gegenüber der Admiralität sogar die Sorge, es handle sich um eine Fehlkonstruktion.³⁴ Um das Schiff zu stabilisieren, wurden mehr als 400 Tonnen Ballast in Form von Gusseisen und Steinen in den Tiefen des Rumpfes verstaut.

Die Werftarbeiter kämpften gegen einen der kältesten Winter an, die England je erlebt hatte, und als die *Wager* endlich klar zum Auslaufen war, sah sich Cheap einem neuen Problem gegenüber: Die Themse war von Ufer zu Ufer mit einer dicken, glitzernden Eisschicht bedeckt. Die Werftleitung informierte die Admiralität darüber, dass die *Wager* festsaß, bis die Themse wieder schiffbar war. Bis es so weit war, vergingen zwei Monate.

Im Mai 1740 konnte der ehemalige Ostindienfahrer die Werft in Deptford endlich verlassen. Die Navy klassifizierte ihre Kriegsschiffe seinerzeit nach der Anzahl der Kanonen, die sie mitführten, und mit 28 solcher Kanonen gehörte die *Wager* in die sechste und damit niedrigste Klasse. Den Namen erhielt sie zu Ehren von Sir Charles Wager, dem 74-jährigen Ersten Lord der Admiralität. Der Name war Programm, denn eine »Wette« – so die Bedeutung des Wortes *wager* – gingen alle ein, die sich an Bord begaben. Der Einsatz war nicht weniger als das Leben.

Als die *Wager* die Themse hinunterfuhr und sich vom ablaufenden Wasser über diese wichtige Handelsroute schieben ließ, begegnete sie Westindienfahrern, die mit Zucker und Rum aus der Karibik beladen waren, Ostindienfahrern mit Seide und Ge-

würzen aus Asien und Walfängern, die mit Tran für Laternen und Seifen aus der Arktis zurückkamen. Bei dem Versuch, sich einen Weg durch den Verkehr zu bahnen, lief die *Wager* auf Grund. Sollte die Reise schon auf der Themse enden? Doch sie kam wieder frei, und im Juli erreichte sie endlich den Hafen von Portsmouth, wo Cheap sie zum ersten Mal sah. Seeleute sind in ihrem Urteil über andere Schiffe meist sehr bestimmt. Elegante Linien werden überschwänglich gelobt, ein misslungener Decksprung hingegen gnadenlos verrissen.³⁵ Und obwohl sich die *Wager* alle Mühe gab, wie ein richtiges Kriegsschiff auszusehen, konnte sie ihre eigentliche Bestimmung nicht verleugnen. Aus diesem Grunde drängte Kapitän Kidd die Admiralität noch in Portsmouth, dem Schiff einen frischen Anstrich zu gönnen, damit es mit den anderen Schiffen um die Wette strahlen konnte.

Mitte Juli währte der Krieg bereits neun Monate, ohne dass ein Tropfen Blut geflossen war. Würde das Geschwader unverzüglich in See stechen, so Cheaps Überlegung, dann könnte es Kap Hoorn noch vor dem Ende des südlichen Sommers erreichen. Noch aber fehlte etwas ganz Entscheidendes: die Besatzung.

Wegen der Länge der Reise und der Einsätze, die sowohl zu Wasser als auch an Land geplant waren, sollten alle Schiffe aus Ansons Geschwader mehr Seeleute und Soldaten an Bord nehmen, als im Normalfall vorgesehen war. Die Besatzung der *Centurion*, in der Regel 400 Mann groß, sollte auf 500 anwachsen, und auf der *Wager* sollten 250 Mann in See stechen – fast das Doppelte der normalen Mannschaftsstärke.

Cheap wartete mit wachsender Ungeduld auf die Besatzung. Doch der »Vorrat« der Navy an Freiwilligen war erschöpft,

und eine Wehrpflicht gab es in Großbritannien nicht.³⁶ Robert Walpole, der erste Premierminister,³⁷ hatte vermeldet, dass durch den Mangel an Männern ein Drittel der Schiffe der Navy unbrauchbar geworden war. »Seeleute, Seeleute, Seeleute!«, rief er in einer Sitzung.³⁸

Während sich Cheap und einige weitere Offiziere nach Kräften bemühten, Besatzungsmitglieder für ihre Schiffe zu gewinnen, machte eine beunruhigende Nachricht die Runde: Die bereits verpflichteten Männer wurden von einer mysteriösen Krankheit befallen. Sie litten unter starken Kopf- und Gliederschmerzen und fühlten sich regelrecht zerschlagen. In mehreren Fällen kamen Durchfall und Übelkeit hinzu, Adern platzten ohne äußere Einwirkung, und das Fieber stieg auf bis zu 41 Grad Celsius. Die Betroffenen fielen ins Delirium – »sie griffen nach Dingen, die sie sich einbildeten«, wie ein Arzt beobachtete.³⁹

Einige Männer starben, ehe die Reise losgegangen war. Allein auf der *Centurion* waren 200 Kranke und mehr als 25 Tote zu beklagen, so Cheaps Zählung. Er hatte seinen Neffen Henry als Schiffsjungen an Bord geholt – was, wenn er starb? Sogar Cheap, der doch einen eisernen Willen besaß, beklagte seine, wie er es nannte, »angeschlagene Gesundheit«.⁴⁰

Die Krankheit, die zunächst Kriegspest genannt wurde und heute als Fleckfieber bekannt ist, verbreitete sich wie ein Lauffeuer. Damals wusste noch niemand, dass es sich um eine bakterielle Infektion handelt, die durch Läuse oder anderes Ungeziefer übertragen wird. In den Booten, mit denen die ungewaschenen Rekruten auf die Schiffe gebracht wurden, herrschte bedrückende Enge, und so wurden die infizierten Männer zu Sendboten einer Erkrankung, die tödlicher war als jeder Kanonenbeschuss.

Anson wies Cheap an, die Kranken in ein provisorisches Hospital in Gosport, unweit von Portsmouth, zu verlegen. Dort sollten sie sich nach Möglichkeit so schnell erholen, dass sie die Reise mitmachen konnten. Der Mangel an einsatzfähigen Männern war auch so schon eklatant. Doch weil das Hospital bald überfüllt war, wurden die Kranken in den Wirtshäusern des Umlands untergebracht. Dort war leichter an Alkohol zu kommen als an Medikamente. Zudem mussten sich drei Männer oft ein Krankenbett teilen. Ein Admiral notierte: »Unter solch erbärmlichen Bedingungen sterben sie wie die Fliegen.«⁴¹

Nachdem es nicht gelungen war, die Besatzungen auf friedlichem Wege zu rekrutieren, griff die Navy zu »brachialeren Methoden«, wie es ein Sekretär der Admiralität nannte.⁴² Bewaffnete Rekrutierungskommandos wurden ausgesickt, die Männer, die ihnen geeignet erschienen, zwangsverpflichteten – entführten, um es deutlich zu sagen. Diese Kommandos durchkämmten Städte und Dörfer und griffen sich jeden, der auch nur den leisesten Hinweis auf eine Vergangenheit als Seemann bot: ein kariertes Hemd, Kniebundhose, ein runder Hut. Verdächtig waren auch teerverschmierte Finger, weil Teer an Bord eines Schiffes immer dann verwendet wurde, wenn etwas wasserdicht gemacht werden sollte. (Deshalb wurden Matrosen auch »Teerjacken« genannt.) Und die Behörden vor Ort wurden angewiesen, »alle durchziehenden Seeleute, Fährmänner, Kahnführer, Fischer und Schauerleute zu verhaften und der Marine zu überstellen«.⁴³

Ein Seemann schilderte, wie er einst durch London flanierte, als ihn ein Fremder ansprach und fragte, auf welchem Schiff er fuhr. Der Seemann bestritt, ein Seemann zu sein, aber seine teer-

verschmierten Hände verriet ihn. Der Fremde blies in eine Pfeife und rief Verstärkung herbei. »Ich wurde von sechs oder acht Schlägern bedrängt, die mich mit Gewalt anheuern wollten«, schrieb der Seemann. »Begleitet von Verwünschungen der Passanten, die mir wiederum Mut zusprachen, schleiften sie mich durch die Straßen.«⁴⁴

Auch mit Booten waren solche Kommandos unterwegs. Sie suchten den Horizont nach einlaufenden Handelsschiffen ab, die reiche Beute versprachen. Oft wurden Matrosen zwangsrekrutiert und verschleppt, die gerade von einer langen Reise zurückkamen und seit Jahren von ihren Familien getrennt gewesen waren. Und weil die nächste Reise, zu der sie gezwungen wurden, in den Krieg führte, war die Gefahr groß, dass sie ihre Angehörigen nie wieder sehen würden.

Cheap freundete sich mit einem Fähnrich namens John Campbell an, der auf der *Centurion* fuhr. Er war ursprünglich auf einem Handelsschiff gefahren. Ein Rekrutierungskommando der Navy hatte es gestürmt und einen älteren Mann in seine Gewalt gebracht, der vor Verzweiflung in Tränen ausgebrochen war. Daraufhin war Campbell vorgetreten und hatte sich im Austausch gegen den Kollegen angeboten. Der Anführer des Kommandos hatte nur gesagt: »Ein junger, aufgeweckter Kerl ist mir ohnehin lieber als ein heulender alter Mann.«⁴⁵

Anson war, wie es hieß, von Campbells Edelmut so angetan, dass er ihn zum Fähnrich ernannte. Die meisten Seeleute aber taten alles Erdenkliche, um den »Leichendieben« zu entkommen. Sie versteckten sich zwischen der Ladung, trugen sich in die Musterrolle als verstorben ein oder verließen ihr Schiff noch vor der Ankunft in einem größeren Hafen. 1755 hatte eine solches Kommando eine Kirche in London umstellt, in die sich ein

Seemann gerettet hatte. Laut einem Zeitungsbericht gelang ihm die Flucht, indem er sich »mit dem langen Mantel, dem Hut und der Haube einer alten Frau« tarnte.⁴⁶

Seeleute, die das Kommando aufgegriffen hatte, wurden in den Laderäumen sogenannter Ausschiffsboote transportiert, die an schwimmende Gefängnisse erinnerten: Die Luken waren mit Gittern versehen, Soldaten mit Musketen und Bajonetten standen Wache. »In einem solchen Boot verbrachten wir einen Tag und eine Nacht eng zusammengepfert. Es gab nicht genügend Platz, um sich hinzusetzen oder -stellen, ohne jemand anderem in die Quere zu kommen«, berichtete ein Seemann. »Wir befanden uns in einer wahrlich bedauernswerten Lage. Viele der Männer waren seekrank, einige mussten sich übergeben, andere rauchten, während wiederum andere von dem Gestank so mitgenommen waren, dass sie ohnmächtig wurden.«⁴⁷

Wenn Familienangehörige erfuhren, dass einer der Ihren – der Sohn, der Bruder, Ehemann oder Vater – zwangsrekrutiert worden war, eilten sie mitunter zum Kai, an dem die Ausschiffsboote losfuhren, um ihre Liebsten ein letztes Mal zu sehen. In seinem Tagebuch berichtet Samuel Pepys über eine Gruppe Ehefrauen von zwangsrekrutierten Matrosen, die sich am Kai unweit des Londoner Towers versammelt hatten. »Nie in meinem Leben habe ich einen solch unverstellten Ausdruck von Leidenschaft gesehen wie in den Gesichtern dieser Frauen, die ihr Los beklagten und jeder Gruppe von Gefangenen, die herangeführt wurde, entgegenliefen, um zu schauen, ob ihre Ehemänner darunter waren, die über jedes Schiff, das den Hafen verließ, Tränen weinten, weil sie ihre Männer an Bord vermuteten, und ihm nachsahen, bis es im düsteren Licht des Mondes verschwand, dass es mir sehr zu Herzen ging, ihnen zuzuhören.«⁴⁸