

SEEFAHRT

Schiff des Grauens

Was treibt Matrosen zur Meuterei?
Ein britischer Marineautor
schrieb eine Geschichte der
Rebellionen an Bord.

Mit abgeschalteter Maschine dümpelte der Frachter „Bärbel“ 90 Seemeilen westlich der dänischen Küste. Kein Mann war an Bord. Doch in der Nähe trieb, auf einer Rettungsinsel, der 28jährige russische Matrose Andrej Lapin. Ein Kutter fischte ihn aus dem Meer.

Der Matrose trug 60000 Mark aus der Bordkasse bei sich. Auf dem Deck des Geisterschiffs waren Blutspuren. Aus Habgier, so folgerte die Staatsanwaltschaft, habe Lapin den deutschen Kapitän samt Mannschaft umgebracht.

Der einzige Überlebende jedoch beteuerte: Zwei andere Matrosen hätten den tyrannischen Kapitän im Streit erstochen; in Notwehr habe er, Lapin, dann die beiden Meuterer getötet. Der Mord an Bord, geschehen im Sommer 1993, ist noch immer ungeklärt. Mangels Beweisen wurde der Matrose vorletztes Jahr freigesprochen.

Auch im Zeitalter der Containerschiffe kommt es vor, daß Seeleute gegen ihre Vorgesetzten aufbegehren. Bis heute ist Meuterei auf hoher See der Alptraum jedes Kommandanten.

„Ein Schiff auf hoher See ist eine Welt für sich, beengt, in sich geschlossen und weit entlegen“, schreibt der britische Marineautor Leonard Guttridge in seinem soeben auf deutsch erschienenen Buch über die Geschichte der Meuterei*.

Trotz aller Fernmeldetechnik, erklärt Guttridge, sei der Kommandant bei einer Rebellion heute „ebenso einsam wie sein Vorgänger in der Epoche der Segelschiffe“. Freilich schürten oft auch die Kapitäne den Unmut ihrer Untergebenen. Geradezu programmiert war etwa das schaurige Drama, das am 22. September 1797 auf der „Hermione“ ablief – dem „Schiff des Grauens“, so Guttridge.

Die britische Fregatte sollte Handelsschiffe schützen, die Kaffee, Baumwolle und Tabak aus der Karibik holten. Das Kommando hatte Hugh Pigot, einer der schlimmsten Leuteschinder der Seefahrtsgeschichte. Von Selbstzweifeln geplagt, neigte er zu Grausamkeit und unkontrollierten Wutausbrüchen.

Während eines Karibiksturms fegten heftige Regenböen über die „Hermione“. Pigot schickte seine Leute in die Masten,

* Leonard Guttridge: „Meuterei. Rebellion an Bord“. Urbes Verlag, München; 352 Seiten; 49,80 Mark.



Rebellion auf dem Panzerkreuzer „Potemkin“ (1905): *Madiges Fleisch war der Auslöser*

um die wild schlagenden Segel einzuholen. Er fluchte, alles ging ihm zu langsam. Wer als letzter wieder unten sei, drohte er, werde verprügelt. Hektisch kletterten die Matrosen hinab, drei von ihnen stürzten dabei in den Tod. Pigots Antwort: Er ließ die Überlebenden auspeitschen.

In der folgenden Nacht schlug der aufgestaute Haß, von Rum befeuert, in Gewalt um. Mit Messern, Säbeln und Beilen fielen zwei Dutzend Männer über den schlafenden Pigot her. Dann wurden die Offiziere an Deck gezerzt, abgeschlachtet und über Bord geworfen. Nach dem Gemetzel tanzten die Seeleute zur Musik einer Flöte.

Auch bei der berühmten Meuterei auf der „Bounty“, verklärt in Romanen und Hollywood-Filmen, soll sich die Mannschaft unter Führung des Steuermanns gegen den tyrannischen Kapitän erhoben haben. Autor Guttridge verweist diese Darstellung ins Reich der Legende.

Zwar war der „Bounty“-Kommandant William Bligh jähzornig, pedantisch und ar-

rogant; ein gewalttätiger Despot wie Pigot war er nicht. Sein Gegenspieler Fletcher Christian wiederum war kein Held, sondern ein labiler, geistig gestörter Mann.

Die Stimmung an Bord war schon gespannt, als die „Bounty“ im Oktober 1787 in See stach. Das Schiff hatte den Auftrag, Brotfruchtbäume von der Südseeinsel Tahiti in die Karibik zu schaffen; dort sollte die Frucht den Sklaven als billiges Nahrungsmittel dienen. Ein Botaniker baute zu diesem Zweck einen Teil der Kojen in ein Treibhaus um. Die Mannschaft lebte entsprechend beengt.

Nach einem Jahr erreichte die „Bounty“ endlich die Nordküste Tahitis. Doch es dauerte monatelang, bis die Pflanzen verkaufsfähig in Töpfen verwurzelt waren. Derweil vergnügte sich die Besatzung mit den hübschen und zärtlichen Südseefrauen. Die Disziplin litt, Männer desertierten, bei einem schlampig ausgeführten Verholmanöver lief das Schiff auf Grund. Auch nach der Abreise hörte der Schlendrian

nicht auf. Wehmütig sehnten sich viele nach dem Inselparadies zurück. Pflichtmensch Bligh beschimpfte seine Offiziere als „Nichtsnutze“.

Seine Wutausbrüche trafen vor allem den 24jährigen Steuermannsmaat Fletcher Christian, den er zuvor wie einen Sohn gefördert hatte. Vermutlich infolge einer Syphilis litt Christian unter geistiger Verwirrung. Erst plante er, sich umzubringen – dann brachte er in einem spontanen Akt das Schiff in seine Gewalt. Zwei befreundete Schläger aus der Mannschaft halfen ihm dabei.

Die Matrosen waren mehrheitlich gegen den Aufstand. Doch die gedemütigten Offiziere machten fast alle mit. Die Meuterer setzten den Kapitän und seine Getreuen mit einem Beiboot aus. „Es ist unfaßbar“, fluchte Bligh, „diese halben Kinder haben mir die „Bounty“ genommen.“

Die seemännische Leistung, die Bligh in den folgenden sechs Wochen vollbrachte, ist unerreicht: Er navigierte seine Nußschale bis zur 3600 Meilen entfernten Insel Timor. „Allmächtiger“, betete Bligh Nacht für Nacht, „befreie uns aus dieser Not, die noch kein Mensch erdulden mußte.“

Die Meuterer hingegen kehrten nach Tahiti zurück und nahmen Frauen und Männer der Insel mit zur abgelegenen Südseeinsel Pitcairn. Doch in der multikulturellen Gemeinschaft herrschten bald Eifersucht und Haß – die Aussteiger brachten sich fast alle gegenseitig um.

Die meisten Meuterer des 18. Jahrhunderts verfolgten weniger romantische Ziele als die Rebellen von der „Bounty“: Sie lehnten sich gegen die Hölle unter Deck auf, wo sie wie Sklaven gehalten wurden.

Seeleute damals waren hart im Nehmen. Auspeitschen empfanden die wenigsten als besonders unmenschlich. Wer Proviant stahl, mußte gewärtig sein, die Krallen der neunschwänzigen Katze auf seinem Rücken zu spüren.

Doch viele Schiffsführer verhängten selbst bei nichtigen Anlässen drakonische Strafen. Manche waren üble Sadisten und dachten sich immer neue Quälereien aus, etwa das „Pökeln“: Nach dem Auspeitschen wurde Salz in die Wunden des Sünders gestreut.

Andere Gründe für Meutereien waren die miserable Verpflegung, zu seltener Landgang und vor allem die jämmerliche Heuer. In der britischen Marine beispielsweise wurde der Lohn über hundert Jahre lang nicht ein einziges Mal erhöht. Die Seeleute und ihre Familien hausten in extremer Armut. 1797

entlud sich der Unmut. Beeinflußt vom Geist der Französischen Revolution kam es in der britischen Kanallotte zur ersten Massenmeuterei der Seefahrtsgeschichte – mitten im Krieg gegen Frankreich.

Besatzungen von Linienschiffen schlossen sich an. Regierung und Parlament waren alarmiert, die Zeitungen warnten vor einer „schwimmenden Republik“. Der König bot eine Amnestie an. Das reichte den Aufständischen nicht. Zähe Verhandlungen begannen. Am Ende hatten sich die Meuterer nicht nur bessere Bezahlung und Verpflegung erkämpft; sie setzten sogar durch, daß über hundert unbeliebte Offiziere die Schiffe verlassen mußten.

Schon immer waren die Soldaten auf See rebellischer als ihre Kameraden an Land. „Das Leben an Bord ist der ideale Nährboden für Psychosen, Gerüchte und Massensuggestionen“, schrieb der französische Seefahrtsautor Charles Vidil. „Die vielen Ecken und Winkel an Bord eines Schiffes machen Diskussionen im Verborgenen leicht.“

So kam es auch im Herbst 1918 in Wilhelmshaven zur Meuterei. Am Ende des verlorenen Krieges hatten sich die deutschen Admirale heimlich zum „Walkürenritt der Großkampfschiffe“ (Guttridge) entschlossen: An der Regierung vorbei wollten sie einen selbstmörderischen Schlagabtausch mit der britischen Flotte erzwingen. Der Untergang sei besser, so ein Admiral, als „verschachert zu werden oder in Schande zu sterben“.

Die Matrosen der Kriegsschiffe machten nicht mit. Sie verweigerten den Dienst, zertrümmerten die Ankerwinden. „Was für ein furchtbarer Tag“, notierte Admiral Franz von Hipper, Chef der deutschen Hochseeflotte.

Wie eine Lawine breitete sich die Meuterei der Matrosen auf andere Hafenstädte aus und wurde schließlich zum landesweiten Aufbegehren gegen Krieg und Kaiser. Wilhelm II. mußte abdanken.

Den Aufstand gegen den Zaren hatten bereits im Sommer 1905 russische Matrosen gewagt, vergebens. Madiges Fleisch war für sie der Auslöser, die Befehlsgewalt auf dem Panzerkreuzer „Potemkin“ zu übernehmen. Angeführt von dem 26jährigen Maschinisten Afanassij Matjuschenko, träumten die Meuterer davon, in Odessa eine unabhängige Regierung einzusetzen.

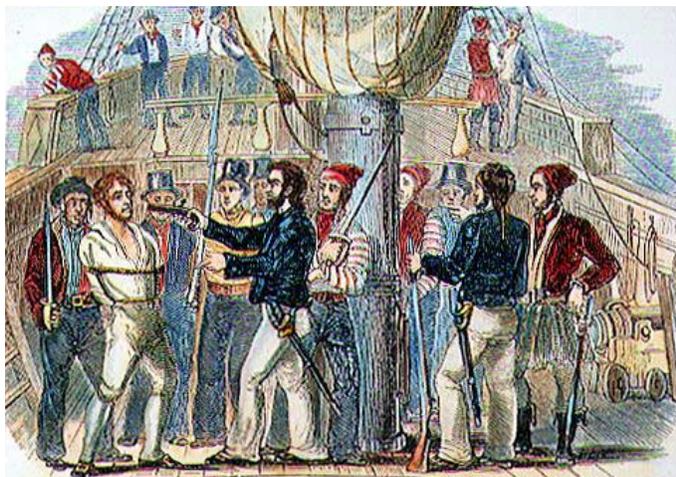
Statt dessen wurden sie von den Kriegsschiffen des Zaren übers Schwarze Meer gejagt. Im rumänischen Hafen Konstanza versenkten sie verzweifelt ihr Schiff und flohen an Land. „Nur das Schwarze Meer war Zeuge unserer gebrochenen Herzen und unserer Tränen“, erinnerte sich Matjuschenko später. 1907 bereiste er mit falschen Papieren Rußland, wurde verhaftet und gehenkt. Regisseur Sergej Eisenstein machte ihn 1925 mit seinem Filmepos „Panzerkreuzer Potemkin“ zum unsterblichen Helden.

Ebenso kühn war jener Meuterer, der, wie erst vor kurzem herauskam, im November 1975 die sowjetische Raketenfregatte „Storoschewoi“ entführte. Der 36jährige Kapitänleutnant Walerij Sablin galt als loyales Parteimitglied. Doch während der von ihm geleiteten Politschulungen an Bord gewann er ein Dutzend Offiziere und Unteroffiziere für einen aberwitzigen Plan: Er wollte das Schiff nach Leningrad bringen und dort über Funk und Fernsehen Mißstände im Sowjetreich anprangern und Reformen fordern.

ACTION PRESS



Frachter „Bärbel“: Blutspuren an Deck



THE GRANGER COLLECTION

Meuterei auf der „Bounty“: Sehnsucht nach dem Inselparadies