

Die Seefahrt des Schwarzen Auges



Das Schwarze Auge®
Fantastische Fantasie-Spiele



Spielhilfe 4

Die Seefahrt des Schwarzen Auges



Die Illustrationen im Text wurden gezeichnet
von Ina Kramer und Nicolas Bau (Schiffe u. Geschütze)
"Historische Weltkarte": Ina Kramer

©1990 by Schmidt Spiel & Freizeit GmbH, Eching
Redaktion: Ulrich Kiesow, Hadmar Wieser
Lektorat: Norbert Venzke
Umschlagillustration: Ugurcan Yüce
Satz und Herstellung: Fantasy Productions GmbH, Düsseldorf
Druck und Aufbindung: Bayerlein, Augsburg
Printed in Germany

Die Seefahrt des Schwarzen Auges

von

Michael Johann, Ulrich Kiesow, Michelle Melchers,
Thomas Römer, Kai Wagner und Hadmar Wieser

Eine Spielhilfe aus der Serie
"Das Land des Schwarzen Auges"



Inhalt

Vom Meer und seinen Gefahren	5
Beleman und Freydirbank - Meere, Küsten und Winde	5
Weitere Gefahren des Meeres	7
Der Aventurier und das Meer	10
Navigation	10
Leuchttürme und Strandpiraten	11
Seehandel	14
Aventurische Kriegsflotten	16
Fahnen und Flaggen zur See	20
Wir lagen vor Kannemünde... ..	23
Das Leben an Bord	23
Seeleute und Piraten	25
Die Ränge der Seefahrer	25
Die Admiräle des Kaiserreichs	29
Piraten	30
Zedrakken und Schivonen	34
Bekannte aventurische Schiffstypen	34
Verschiedene Geschütztypen	36
Das Thorwaler Lang- oder Drachenschiff	37
Die Knorre	38
Die Bireme	39
Die Trireme	41
Die Zedrakke	43
Die Thalukke	45
Die Potte	46
Die Kogge	47
Der Holken	49
Die Karavelle	49
Die Karracke	51
Die Schivone	53
Fischereifahrzeuge	55
Andere Seefahrzeuge	55
Anhang	57
Die Geschichte des Schiffsbaus	57
Berühmte Seefahrer der Vergangenheit	57
Über aventurische Land- und Seekarten	59
Hart am Wind - ein Glossar seemännischer Ausdrücke	61

Vom Meer und seinen Gefahren

Beleman und Freydirsbank -Meere, Küsten und Winde

“Von dero sechs Elementen sey das Wasser am wenigsten ergründlich, erschöpfbar & erforschbar. Denn sieh! Es gehet und ist in Bewegniss ohn Unterlasz, und doch verlasst es seyn Orth nimmer. Man denck sich die grimmich Mahlstroem am Rande der Weldt, so den zu Neersand im Bornlandte gesehen. Er gehet und gehet nit. Man denck sich die Gezeythen. Sie gehen und gehen nit und bleyben immerdar. Und was will man sagen ob dero Sprinkfluthen und dero Jahrhunderthwellen, welch Krafft iene bewircken? Was moeget noch seyn und werden drunter dieser blawen Flaechen, so mild itzt und so grimm dann. Wer weysz?”

(Das große Elementarium, ca. 800 v.H.)

Aventurien ist von vier großen Wasserflächen umgeben: Ifirms Ozean im Norden und Nordwesten, das Meer der Sieben Winde im Westen, das große Südmeer von Süden bis Südosten und das Perlenmeer im Osten. Auf jedem dieser Ozeane kann ein Seemann viele Wochen fahren, ohne je Land zu erblicken, ja, vom Südmeer weiß man nicht einmal, ob es gar bis zum Ende der Welt reicht.

Wenn wir von den Meeren um Aventurien berichten wollen, vom Element des großen Efferd, dann müssen wir zwangsläufig auch von den Winden, den Küsten und den großen Eisflächen reden, den Elementen Luft, Erde und Eis also. Beginnen wir mit den Winden: Jedes Meeresgebiet kennt hier seine eigenen, vorherrschenden Windrichtungen. In Ifirms Ozean herrschen die eisfingrigen Nordwinde, kaum einmal wehen sie aus Nordost oder Nordwest, sondern, beharrlich wie ihr Meister Firun, versteifen sie sich auf den Norden. Diese Winde entstehen über den endlosen Eisflächen und führen stets, selbst im Praios und Rondra, kalte Luft mit sich. Dieser *Firunsatem* genannte Wind ermöglicht es einerseits, ohne große Schwierigkeiten von Olport nach Paavi und zurück zu segeln, erschwert aber andererseits jeden Versuch, von Yetiland aus weiter nach Norden vorzustoßen. Im Winter nimmt der Firunsatem oft an Stärke zu, aber ans Segeln ist zu dieser Jahreszeit ohnehin nicht zu denken, weil dann die Eisflächen fast allerorten bis zur Küste reichen. Der vorherrschende Wind im Meer der Sieben Winde ist der *Beleman*, der ewige Westwind, nicht wild und drängend, aber auch nie in seiner Stärke nachlassend. Die anderen sechs Winde, die nach der Vorstellung der Thorwaler sämtlich Verwandte des Beleman sind, haben einen weit unsteteren, bisweilen bösartigen Charakter. Belemans Schwester *Nuianna* kennt man an den nördlichen Küsten als Nebelbringer. Der schrecklichste aller Winde des westlichen Meeres - die Thorwaler nennen ihn den *Zorn der Mutter* - ist der grimme *Rondrikan*, der Nordwest, der nie unter Sturmstärke antritt, schwarze Wolkenwände, Blitz und Hagel mit sich führt und vor allem im Boron und Peraine Orkane schrecklicher Stärke gebiert.

Im Perlenmeer finden wir vor allem den *Siral* aus Nordost, der vor allem die Bucht von Al'Anfa und den Selem-Grund

beherrscht. Das Gebiet zwischen Maraskan und Setokan und östlich davon ist für seine häufig auftretenden Flauten gefürchtet, wie überhaupt das südliche Perlenmeer sehr ruhig daliegt und den Seemann selten mit Stürmen bedroht. Häufig geht ein milder Wind, zu schwach, um die schwitzende Haut zu kühlen, aber gerade lebhaft genug, um die Sinne des Reisenden zu verwirren. Wenn es im Perlenmeer einmal stürmt, dann scheint die Gnade der Götter von Schiff und Mannschaft genommen: Der *Kauca*, wie die Bewohner der Waldinseln ihn nennen, kommt geräuschlos wie eine Schlange heran und überfällt die Schiffe mit schwarzen Wolken und plötzlichem, rasendem Gebrüll. Das offene Meer nördlich von Aeltikan wird deshalb auch als *Kaucatan* bezeichnet, Vater der *Kaucas*. Diese Stürme treten vor allem im Phex auf und können sogar bis nach Tobrien hinauf ziehen, wo man sie als *Altoum-Winde* fürchtet.

Im nördlichen Perlenmeer herrschen die ablandigen Nordwinde vor: die *Tobrische Brise* aus Nordwest, der *Drachenedem* aus dem Ehernen Schwert und der unberechenbare *Gebelaus*, der vorherrschend aus Nordost weht und die Fahrt nach Riesland nahezu unmöglich macht. Eine weitere Besonderheit des Perlenmeeres ist *Rastullahs Atem*, ein ablandiger Wind, der über der Khomwüste entsteht und über Mhanadistan und Aranien in den Golf von Perricum einfällt. Häufig führt er Sand und feinen Staub mit sich, der sich allerorten festsetzt und selbst in geschlossene Fässer dringt.

Meeresgebiete und Strömungen

Wie oben erwähnt unterscheiden wir vier große Meeresgebiete: *Ifirms Ozean*, das *Meer der Sieben Winde*, das *Südmeer* und das *Perlenmeer*. Zu diesen großen Ozeanen gehören jedoch noch insgesamt siebzehn Randmeere, Buchten und Golfe.

Beginnen wir mit der großen *Brecheis-Bucht*, dem östlichsten Zipfel von Ifirms Ozean. Den östlichen Rand dieser Bucht bildet das Eherne Schwert, von dem sowohl Feuer als auch Eis ins Meer regnen und das flache Gewässer aufwühlen. Trotz der nördlichen Lage ist die Bucht im Frühjahr recht schnell wieder eisfrei, da hier im Osten und in der Nähe der Bäreninseln flüssiges Feuer aus dem Meeresboden quillt und das Wasser erwärmt.

Mehr nach Firuns Geschmack ist die *Bernstein-Bucht* südöstlich der Firunsstraße: An den steilen Küsten tobt sich der Nordwind heulend aus, das Wasser ist aufgewühlt und selbst das bis lang in den Peraine über der Bucht liegende Eis scheint nie zur Ruhe zu kommen. Die vom Nordwind gegen- und übereinander geschobenen Schollen ächzen und stöhnen jammervoll, wie eine zornige Klage über die verlorenen Seelen all der vielen Nordmeerfahrer, die in dieser Bucht ihr Leben lassen mußten.

Der *Golf von Riva* ist für seine ruhigen Gewässer bekannt, eine Ruhe, die sich im Winter jedoch schnell in die Stille des Grabes verwandeln kann, wenn das flache Randmeer binnen

weniger Tage zufrieren und auch die schnellsten und beweglichsten Schiffe einschließen kann.

Swafnirsrast nennt man die Bucht östlich der Olportsteine, ein ebenfalls ruhiges Gewässer, das aber auch seine Tücken hat: Von der Insel Berik zum Gjalskafjord zieht sich ein kleiner unterseeischer Rücken, die *Freydirsbank*, über der bei Ebbe an vielen Stellen nur zwei Schritt Wasser stehen. Hier hat so mancher unkundige Kapitän aus dem Süden sein stolzes Schiff zerschunden. Die Bucht ist außerdem für ihren Fischreichtum berühmt.

Der *Hjaldingolf* und der *Golf von Prem* gehören bereits zum Meer der Sieben Winde. Sie sind vom kartographischen Aspekt her eher unwichtige Buchten. Die warmen Gewässer des Guldlandstroms schützen sie weitgehend vor Eisgang im Winter.

Das *Mündungsdelta des Großen Flusses* ist bei Seefahrern wegen der tückischen Sandbänke unbeliebt, so daß man in Havena eigens Seelotsen bereitstellen muß.

Weiter südlich ist die dem Lieblichen Feld vorgelagerte *Zyklopensee* erwähnenswert mit ihren beim Gezeitenwechsel mitunter sehr tückischen Strömungen zwischen den Inseln. Vor Kap Brabak wechseln tagelange Flaute ("ein Wind wie der Furz einer toten Schnecke..." - Seefahrerspruch aus Havena) mit plötzlich aufspringenden, schnell umschlagenden Stürmen. Jeder Seefahrer haßt diesen Teil des Meeres und stellt sich vom unbekannten Südmeer vor, daß es dort so ähnlich zugehen mag.

Die *Straße von Sylla* ist dagegen jedem Kapitän bekannt, denn diese wegen des flachen Wassers und verborgener Riffe (und nicht zuletzt wegen der rivalisierenden Städte Sylla und Charypso) gefährliche, nur zehn Meilen breite Meerenge verkürzt den Weg in die ruhige Bucht von Al'Anfa und den trügerischen Selem-Grund um mehrere Tagesreisen.

Die *Bucht von Al'Anfa* und der *Selemgrund* sind ideale Galeerengewässer, denn sie beherbergen friedliche Winde und selten einmal heftigen Seegang. Der Selemgrund ist allerdings wegen seiner treibenden Sumpfseln und plötzlich auftretenden Sandbänke nicht sonderlich beliebt, da viele fremdländische Schiffe einen Lotsen benötigen, um Port Corrad oder Selem anzulaufen.

Kaucatan nennen die Bewohner der Waldinseln jene ruhige Meeresfläche, die vom Bogen der Inseln eingeschlossen und selten von einem Schiff durchquert wird, es sei denn, auf dem direkten Weg von Festum nach Port Stoorrebrandt. Hier entstehen bisweilen die gefürchteten Altoom-Winde - auch Kaucas genannt -, Orkane, die sich in ihrer Kraft mit dem Rondrikan messen können.

Der *Golf von Tuzak* und der *Maraskansund* sind ruhige Gewässer, stellenweise äußerst flach und traditionell ein Tummelplatz für die kleinen Zedrakken und Thalukken der Piraten und Schmuggler. Ein viel befahrenes Randmeer ist der *Golf von Perricum*. Zwischen den Beilunker Bergen und den Trollzacken im Norden und der Zorganer Bucht im Süden finden sich Schiffe aller Art, sowohl dem Handel als auch dem Kriege geweihte. Die einzige Unruhe in diesem Gewässer stammt von ihnen oder von Rastullahs Atem, der gelegentlich heiß über den Golf fegt.

Als *Festumer Bucht* bezeichnen wir das Randmeer zwischen Vallusa und Kap Walstein, das - wie fast alle Teile des Perlenmeeres - recht ruhig ist, aber vor dessen Küsten man sich in acht nehmen sollte.

Mit der *Flammerger Bucht* erreichen wir die letzte Station

unserer Reise um den Kontinent. Dieses tückische Gewässer zwischen Walbergen und Ehernem Schwert hat seinen Namen von den aktiven Vulkanen an der Ostseite der Bucht, die ihren feurigen Auswurf oft meilenweit schleudern und deren schwefeliger, schwarzgelber Atem bei entsprechenden Winden die ganze Bucht bedeckt.

Neben den vielen Buchten und Randmeeren verdient natürlich auch die Hochsee Beachtung. Leider sind unsere Kenntnisse hier mehr als lückenhaft. Wir wissen nichts über die Meerestiefen und nur wenig über die Strömungen, die auf dem offenen Meer entstehen. Wir kennen hier nur den großen *Guldlandstrom*, der das Meer der Sieben Winde von Südwest nach Nordost durchquert, stets warmes Wasser mit sich führt und das Gebiet der Thorwaler vor allzu grimmigem Winter schützt und die *Brabakdrift*, die etwa vier Tagereisen südlich von Brabak von Nordost nach Südwest verläuft, aber sehr schwach ist.

Küsten und Strände

Kommen wir nun zu den Küstenverläufen und Inseln. Wenn wir auch hier mit unserer Rundreise am Ehernem Schwert starten, so finden wir als erstes eine rauhe, abweisende Steilküste, in die sich gelegentlich ein Fjord zieht. Genauere Erkundungen wurden jedoch noch nicht vorgenommen, da sowohl Vulkane, als auch von den Höhen herabstürzende Eis- und Felsbrocken eine Fahrt unter der Küste höchst gefährlich machen. Diese Zustände herrschen praktisch überall östlich von Paavi, während im Nordwesten des letzten Hafens bis zum Nuran Rudoc flaches Land bestimmend ist. Leicht gewellte Hügel ziehen sich bis zum Wasser, im Winter abweisend und bleich wie ein Bahrtuch, im Hochsommer jedoch von einem farbenprächtigen Blütenteppich bedeckt. Zu dieser Jahreszeit kann man hier gut vor Anker gehen und seinen Wasservorrat an den vielen Bächen füllen, die von den Gletschern der Grimmfrostöde gespeist werden. Auch Karene, Schneehasen und Murmeltiere hat es hier, so daß auch Fleisch zu Genüge an Bord zu nehmen ist.

An den Küsten der Grimmfrostöde findet man ebenfalls frisches Gletscherwasser, allerdings nur im Sommer, denn im Winter ist das Land von einem dicken Eismantel umhüllt. Auch ist die Landung an der Küste gefährlich, denn zerborstene Felsen und vorgelagerte Riffe bilden ein unübersichtliches Gewirr, in dem sich nur die hier ansässigen Firmelfen und nivesischen Fischer mit ihren kleinen Fellbooten zu rechtfinden.

Selbige Aussage gilt auch für die Bernsteinbucht, in der sich bis weit in den Sommer noch Eisschollen halten und die meist von eisigem Nebel bedeckt ist. Steil aufragende Felsklippen machen das Anlanden nahezu unmöglich. Tückisch sind die Gewässer der Firunsstraße, vor allem wegen ihres flachen Wassers, das sich schon im Travia mit Eis zu bedecken beginnt. Wäre die Nordküste Yetilands nicht noch garstiger, so würden wohl mehr Kapitäne den Umweg gerne in Kauf nehmen. Nördlich der Nebelzinnen ist das Land karg und die Küste vorwiegend felsig, jedoch findet man gelegentlich Buchten, in die sich ein Bach ergießt. Zeichen von Leben sucht man hier jedoch vergeblich - von Moosen, Flechten, Beeren und einigen Flußfischen einmal abgesehen. Die Küsten des Golfs von Riva sind flach und gelegentlich von Sandstränden gesäumt. Westlich von Leskari ragen jedoch einige Kliffs bis ans Wasser heran, die die Ausläufer der Nebelzinnen bilden. Hier sollte der Steuermann Vorsicht

walten lassen, da diese Felsen häufig in Nebel gehüllt sind. An der Südküste des Golfs ist das Wasser in Küstennähe sehr flach, so daß man am Besten mit Booten zum Ufer fährt oder die Mündung eines Flusses als Ankerplatz erwählt.

Westlich des Golfes schließt sich eine dicht bewaldete Küstenzone an, die von einigen Orkstämmen unsicher gemacht wird. Einzig im Gjalskafjord findet sich mit einem Thorwalerhafen menschliche Besiedlung. Zum Wassernehmen und zur gelegentlichen Jagd ist das Gebiet recht gut geeignet, besser zumindestens als die folgenden Olporter Kreidefelsen, bis zu zweihundert Schritt senkrecht aufragende Wände, vor denen bisweilen skurrile Türme und Brücken aus ausgeschwemmtem Stein aufragen. Hin und wieder ziehen sich schmale Fjorde ins Landesinnere, an deren Ende meist ein Piratenhafen der Thorwaler liegt.

Zwischen Thorwal und Nostria ist die Küste freundlich: Sowohl Wild als auch Frischwasser sind hier zu finden, jedoch kaum noch genügend Baumbestand in Ufernähe, um eine geborstene Rahe zu ersetzen. Je weiter man nach Süden fährt, desto häufiger werden Sanddünen entlang der Küste, die schließlich - zwischen Nostria und der Mündung des Großen Flusses - von ausgedehnten Sumpfflächen abgelöst werden, zwischen denen sich nur hin und wieder ein auf Pfählen erbautes Fischerneest erhebt.

Entlang der Windhagberge findet man ebenfalls nur wenige Anlaufstellen, von denen der Kriegshafen Harben der bekannteste ist. Das Liebliche Feld wiederum macht seinem Namen alle Ehre, denn zwischen Grangor und Neetha ist die Küste dicht mit Häfen besetzt.

Von Drol bis Brabak ist - mit Ausnahme von Mengbilla und Chorphop - die Küste so gut wie verlassen. Zwar findet man reichlich Baumbestand und auch frisches Wasser, jedoch kaum eine Menschenseele, mit der man sich unterhalten, geschweige denn Handel treiben könnte. Die hier ansässigen Stämme der Waldmenschen sind nach den Erfahrungen mit alananer und Mengbiller Sklavenjägern schlecht auf weißhäutige Fremde zu sprechen, und die Ottaskin der Thorwaler dienen in erster Linie der Piraterie. Über den ölig schimmernden Sumpfflächen der Brabaker Marschen schwirren riesige Mückenschwärme, die Pestilenzen scheußlichster Art übertragen, kaum ein Windhauch unterbricht die schwüle Mittagshitze, und überall lauern Untiefen vor dem Bug. So geht es weiter bis zur Straße von Sylla. Hier und an den Gestaden von Altoum ist es leicht, seine Vorräte zu ergänzen, denn weiße Sandstrände bieten einem kleinen Boot idealen Landeplatz. Man sollte jedoch - genau wie auf den Waldinseln, für deren Küsten das gleiche gilt - die Ureinwohner nicht verärgern, denn sonst läuft man Gefahr, mit Speeren gespickt zu werden.

Gefährliche Gewässer finden sich überall zwischen Selem und Khunchom. Eine klare Trennung von Land und Meer am Selem-Grund findet man kaum: Sümpfe, Mangrovenwälder,

dampfende Dschungel, Priele und kleine Inselchen bilden ein unübersehbares Gewirr, in dem ein Schiff leicht auf Grund laufen kann. Ab Kannemünde dominiert dann eine steile Felsenküste, die von einzelnen, versteckten Buchten unterbrochen ist. In diesen Buchten lauern oft tulamidische Piraten, und es sei dem Kapitän angeraten, zwischen Port Corrad und Khunchom nur in Selem, Kannemünde und Thalusa anzulegen.

Auch im Golf von Perricum gibt es einige Küstenstrecken, die jegliche Anlandung verbieten. Ansonsten finden Schiffe alle paar Meilen entlang der Küste einen sicheren Liegeplatz, wenn auch nur wenige Häfen so ausgestattet sind wie Beilunk, Zorgan oder gar Perricum.

An der tobrischen Küste sollte man sich vor den Sümpfen südlich von Vallusa in acht nehmen, denn sie erstrecken sich als Flachwasser und gelegentliche Sandbänke bis etwa fünfzehn Meilen hinaus aufs Meer. Bis nach Neersand findet man schließlich in erster Linie Dünenküste mit vorgelagertem Wattenmeer, in dem sich sowohl sichere Fahrrinnen als auch gefährliche Untiefen verbergen.

Das Eis

Das letzte Element, das im ewigen Kreislauf der Meere eine entscheidende Rolle spielt, ist das Eis, das die beschiffbaren Wasser im Norden begrenzt.

Im Sommer, wenn Firuns Macht am geringsten ist, ziehen sich die Eisflächen so weit zurück, daß man wohl mehrere Tage mit dem Schiff nach Norden fahren muß, um eine treibende Eisscholle zu Gesicht zu bekommen. Im Winter hingegen, in Firuns eigener Zeit, reicht das Eis bis hinunter nach Yetiland - eine geschlossene, unendliche Fläche, zuweilen so eben wie das Parkett im Krönungssaal, zuweilen zu riesigen, geborstenen Stapeln und blau schimmernden Klippen aufgetürmt.

Wir unterscheiden vier verschiedene Arten von Firuns Element: *Meereis*, das sind treibende Eisschollen, die bisweilen bis hinunter nach Nostria zu finden sind; *Packeis*, zusammengeschobene Eisschollen, die sowohl große Ebenen als auch hohe Türme bilden können (s.o.); *Treibeis*, das an der Grenze zwischen Meereis und Packeis entsteht und dessen südlichste Grenze etwa auf der Höhe von Olport verläuft, und *Küsteneis*, das im Firun und Tsa fast überall nördlich von Vallusa auf der einen und Salza auf der anderen Seite des Kontinents zu finden ist.

Von jenem Küsteneis abgesehen, ist das Perlenmeer nahezu eisfrei, wenn auch von den Höhen des Ehernen Schwerts und seiner Randgebirge hin und wieder gigantische Eisbrocken hinunterstürzen, die dann nach Süden treiben und die Schifffahrt gefährden. Auch im Meer der Sieben Winde werden bisweilen Eisberge beobachtet, jedoch nur von Schiffen, die sich auf hoher See befinden. Der südlichste dieser Giganten wurde auf der Höhe von Neetha gesichtet.

Weitere Gefahren des Meeres

Von den Gezeiten

„Als Sumu fiel und ihr gigantischer Leib in das Urwasser zurückstürzte, da brandeten Wellen in alle vier Winde, und am Rande der Welt begann das Wasser ins Nichts zu stürzen. Und von den zwölf Blutropfen, die aus Los' Stirn fielen, wurde der dritte zu Efferd. Er tauchte ein in das Urwasser

und machte es zu seinem Element. Da sah er, daß das Wasser sich eines Tages erschöpfen würde, wenn es weiter vom Rand der Welt fiele. So breitete er seine Arme aus, um ganz Dere zu umspannen, ganz Sumu und das ganze Urwasser. Mit jedem Atemstoß schloß er die Arme, das Wasser zur Mitte zu schöpfen, und mit jedem Atemzug breitete er die

Arme aus, das auseinanderfließende Wasser zu erwarten. Und merket wohl, da er das Wasser schöpfte, stieg es an den Küsten und es war Flut. Und siehe, da das Wasser von dannen floß, sank es an den Küsten, und es war Ebbe. Seit unendlichen Zeiten schöpft Efferd, auf daß das Wasser des Lebens sich nicht erschöpfe, und sein Atem ist der Takt der Weltmeere."

(Annalen des Götteralters: Vom Anbeginn der Zeiten; Kullik, Auflage von 898 n.BF.)

Diese volkstümliche Deutung des Phänomens der Gezeiten ist seit Jahrhunderten gültig und wurde eigentlich nur von den Anhängern Sumus bestritten, die seit jeher behaupten, daß Ebbe und Flut nicht von der Bewegung der Wasser herrühren, sondern vom Atem Sumus, die ja alle Landmassen bildet, daß sich das Land also mit Sumus Atemzügen hebt und senkt, denn Sumu, die Erdriesin, ist nicht tot.

Eine neuere Deutung legt es jedoch nahe, Mada für die Gezeiten verantwortlich zu machen, denn ihr Lauf über das Himmelszelt entspricht dem größeren, wiederkehrenden Rhythmus von Ebbe und Flut, und in der Phase der Toten und Wiedergeborenen Mada und in der Phase des Rades ist der Unterschied zwischen Ebbe und Flut am größten.

Der zeitliche Abstand zwischen dem höchsten und dem niedrigsten Wasserstand beträgt etwas weniger als sechseinviertel Stunden, so daß in der Tat zu jeder Mondphase der gleiche Gezeitenstand zu erwarten ist. Die aventurischen Gezeiten sind nicht besonders ausgeprägt. An den meisten Stränden beträgt der Unterschied zwischen Höchst- und Niedrigstand weniger als einen Schritt, bei Springflut (zur Phase des Rades und der Toten und Wiedergeborenen Mada) etwa zweieinhalb bis drei Schritt. In den meisten Häfen ist es üblich, auf die Flut zu warten, um nicht gegen ihren Strom auslaufen zu müssen, aber dies ist keineswegs zwingend. Den stärksten Gezeitenhub findet man in engen Buchten, in denen sich die Wasser beim Anstieg aufstauen. In den Häfen von Al'Anfa und Port Corrad beträgt er fast vier Schritt. Den größten Unterschied zwischen Ebbe und Flut hat Kannemünde aufzuweisen: stolze fünf Schritt.

Besonders gefürchtet sind jene Springfluten, die mit heftigem, anlandigem Wind zusammenfallen, vor allem mit dem Rondrikan und dem Siral, denn dann steigt die Flut oft so stark, daß auch Dämme und Schutzwerke brechen oder überflutet werden, was jedesmal Mensch und Vieh in größte Gefahr bringt. Diese Sturmspringfluten treten sehr oft im Herbst und Frühling auf, während sich die Wasser im Sommer sehr wenig bewegen. Angeblich soll der Gezeitenhub zu den Namenlosen Tagen besonders gering sein, weil dann der Dreizehnte die Wasser hortet, um ganze Landstriche damit zu ersäufen.

Mahlströme und Jahrhundertwellen

Kleinere Strudel an unwegsamen Felsenküsten gibt es zuhauf, aber von großen, schiffsverschlingenden Mahlströmen wird uns nur von zwei Orten berichtet: An der Küste der Walberge südöstlich von Neersand existiert ein Mahlstrom, der immer kurz vor dem höchsten Stand der Flut auftritt und schon so manches Schiff ins Verderben gerissen hat. Ein weiterer, ebenfalls mächtiger Strudel entsteht gelegentlich südwestlich der Zyklopeninsel Pailos - er bildet sich urplötzlich und unregelmäßig und ist deswegen bei den Fischern berüchtigt.

Es soll noch weitere riesige Strudel geben, von denen wir jedoch nur einzelne Aufzeichnungen besitzen: zwischen Setokan und Nuvak, an der Ostküste von Maraskan, vor Selem (wo der Stern begraben liegt, der einst die Stadt vernichtete), südlich von Yetiland und natürlich zu Dutzen auf dem offenen Perlenmeer (je weiter man nach Osten fährt), dem Meer der Sieben Winde (je weiter man nach Westen fährt, und dem Südmeer (na ja, Sie wissen schon). Als *Jahrhundertwellen* bezeichnet man urplötzlich auftretende, hohe Wellenwände, die auf ihrem Weg alle Schiffe zertrümmern und an den Küsten schwersten Schaden anrichten. In der Gjalska-Mündung wurde im Jahre 399 v.H. eine Welle gesichtet, die eine Höhe von vierzig Schritt erreichte und den kleinen Hafen Gjalskingford vollständig mit sich riß. (Daß Jahrhundertwellen etwa nach Seebeben entstehen könnten, ist keinem Aventurier bekannt. Vielmehr gelten solche Wellen als Ausdruck von Efferds äußerstem Zorn.) Das bekannteste Ereignis dieser Art ist sicherlich der Untergang von Havena im Jahre 249 v.H., der damals mehrere tausend Menschenleben forderte.

Flautenlöcher und Seegrasmatten

Es soll nicht unerwähnt bleiben, daß es bestimmte Meeresgebiete gibt, die jeder erfahrene Kapitän tunlichst vermeidet, sei es, weil er selbst ihre Gefahren bereits ausgestanden hat, sei es, weil das Seemannsgarn über jene Regionen ausnahmsweise wahrheitsgetreu erscheint.

Die berüchtigten Regionen liegen allesamt auf hoher See. Vor allem das Südmeer, die südlichen Teile des Perlenmeers und der Süden des Siebenwindigen Meeres sind voll von solchen Zonen. Der südlich von Brabak gelegene Flautengürtel und die im Süden anschließenden Seetangfelder sind schon so manchem Schiff zum Verhängnis geworden. Hier soll sich auch die Brutstätte der Seeschlangen befinden, ja sogar die fürchterliche Hranngar selbst wurde schon gesichtet.

Das Nebelmeer im tiefen Südosten und der große Mahlstrom südlich vom Gildenland sind nur aus der Überlieferung bekannt, jedoch wird ihre Lage so genau vermerkt, daß kein Navigator sich auch nur in die Nähe wagt. Der langsam in einem riesigen Kreis wandernde Mahlstrom soll einen Durchmesser von drei Meilen haben und gelegentlich sogar Inseln verschlingen, während man im Nebelmeer angeblich nicht die Lider vor Augen sehen kann und der Nebel zudem noch von miasmatischem Gestank und kochend heiß sei. Neuere Berichte über jene Regionen sind uns nicht bekannt, so daß wir diese Gerüchte weder bestätigen noch von uns weisen können.

Seeungeheuer

"Die Existenz solcher Seeungeheuer ist oft genug bewiesen worden; mein Vater besaß einen armlangen Zahn, den eine der Bestien sich an seinem Schiff ausgebissen hatte."

(Markgraf Hagen der Dunkle, 9 Hal)

Fast jeder, der das Meer befährt, kann eine eigene Geschichte vom Kampf mit schrecklichen Monstren, die Efferds Reich bevölkern, erzählen.

Jedes dieser Ungeheuer ist mindestens so groß wie eine alanfanische Trireme, besitzt einen Rachen, in den man einen Großmast stellen kann, ernährt sich grundsätzlich von Seeleuten und ist so strohdoof, daß es vor sich selber flieht,

wenn ihm der Smutje einen Rasierspiegel vor das blutunterlaufene Auge hält...

Der Wahrheitsgehalt solcher Berichte muß doch stark angezweifelt werden. Wir kennen nur wenige solcher Monstrositäten, die tatsächlich einmal einem Schiff gefährlich werden können.

Am gefürchtetsten sind die *Seeschlangen*, die Kinder Hrangars, die es vor allem im Meer der Sieben Winde und im Südmeer gibt. Berichte von über hundert Schritt langen Exemplaren mögen zwar etwas übertrieben sein, aber die Dimensionen solcher Kreaturen, die verendet oder von einem Pottwal niedergekämpft an den Strand gespült wurden, können einen Seemann schon nachdenklich stimmen. Diese Tiere (siehe *Die Kreaturen des Schwarzen Auges* S.77) sind ohne Zweifel in der Lage, auch ein größeres Schiff zu versenken.

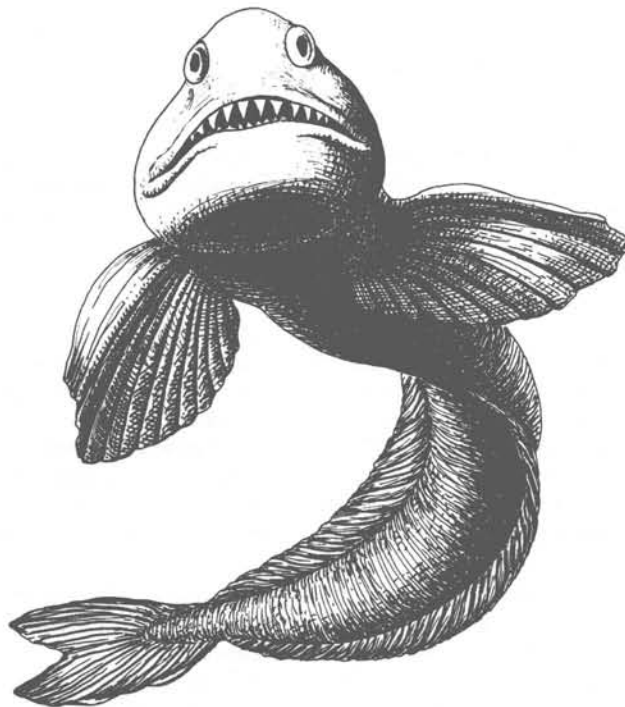
Auch die *Dekapi* und die *Riesenkrakenmolche* (*Kreaturen*, S.71 und 73f.) stellen für ein mittelgroßes Schiff noch eine Gefahr dar, da sie sich am Rumpf festklammern und die Matrosen mit einem Schlag ihrer mächtigen Tentakel von Bord fegen können. Kleinere Schiffe können von ihnen gar in die Tiefe gerissen werden.

Ebenfalls für kleinere Schiffe gefährlich (und für einzelne Schwimmer tödlich) sind die großen Haie, wie der *Ifirnshai* und der *Riesenhai* (*Kreaturen*, S.73), die bevorzugten Beutetiere der Thorwaler. Diese bis zu fünfzehn Schritt großen Kreaturen beißen sich in ihrer blinden Wut oft in Schiffsplanken fest und können so ein Boot zum Kentern bringen.

Friedliche Tiere dagegen sind die großen Wale (*Kreaturen*, S.78f.), die man vor allem in Ifirns Ozean und im Perlenmeer antrifft. Diese sanften Riesen (von bis zu fünfundvierzig Schritt Länge) können sich jedoch in Raserei steigern, wenn sie gejagt und verwundet werden. Dann sind sie auch in der Lage, eine große Schivone oder Karracke mit einem gezielten Rammstoß so zu beschädigen, daß sie sinkt. Die großen Wale, vor allem der *Pottwal*, sind die elementaren Gegner der Seeschlangen und Oktopoden, mit denen sie sich oft stundenlang währende, mörderische Kämpfe liefern. Wer einmal Zeuge eines solchen Kampfes geworden ist, wird diese Schlacht der Giganten so schnell nicht vergessen.

Weitere Meeresbewohner, wie die *Rochen*, *Perlbeißer*, *Maraskankrabben* oder *Neunaugen*, mögen zwar Stoff für Anglerbosparani oder Seemannsgarn abgeben, gefährlich sind sie jedoch höchstens für den einzelnen, unvorbereiteten Fischer, der sie urplötzlich im Netz oder an der Angel hat. Weitere Kreaturen, vor allem die oft erwähnten Seedrachen, müssen jedoch entschieden ins Reich der Fabel verwiesen werden.

Astrale Wesenheiten hingegen scheinen von Efferds Element geradezu angezogen zu werden. *Klabautermänner* (eine Abart der Kobolde), *Geisterschiffe* sowie *Gischt-* und *See-teufel* (Meeresirrlichter) und andere *mindere Geister* des Meeres, *Elementargeister* und auch *Elementarherren* treiben auf den Weiten der See ihr Wesen oder Unwesen, und was sich hier als Segen oder Fluch erweist, das weiß das Schicksal allein.



Der Aventurier und das Meer

“Der Gedanke, sich dem Meere zum reinen Vergnügen auszuliefern, kommt kaum einem Aventurier, schon gar nicht im Perlenmeer mit seiner üppigen Tierwelt. Nur für manche Ureinwohner, vor allem auf dem Südlichen Archipel, wie auch für die Thorwaler scheinen Schwimmen und Tauchen natürliche Vergnügungen. In jüngster Zeit ist es aber bei reichen Festumern Mode geworden, an den wenigen Sandstränden des Bornlandes im hüfthohen Wasser herumzuplantschen.”

(Von den Küsten und Häfen des Perlenmeeres, ihren Vorteilen und Widrigkeiten; 11 Hal)

Das grundlegende Verhältnis des gemeinen Aventuriers zu den ihn umgebenden Meeren ist in erster Linie von der Furcht vor dem Unbekannten geprägt. Nicht nur, daß der Meeresherr Efferd als ausgesprochen unberechenbar gilt, nein, auch das Element Wasser ist das größte, umfassendste und unfäßbarste der sechs.

Der Aventurier, der im Binnenland wohnt, wird sowieso kaum einen Gedanken ans Meer verschwenden. Entweder kennt er es nur aus Geschichten, die in der Dorfschänke erzählt werden, oder er weiß etwas über Meere als unsichere Handelsrouten, die viel Profit, aber auch viel Risiko in sich bergen und die deshalb nur von den Wagemutigsten befahren werden - zu denen er selbst sich nicht unbedingt zählt.

Ganz anders die Küstenbewohner. Sie wissen, was sie von “ihrem” Meer erwarten können, sei es nun das Perlenmeer oder das Meer der Sieben Winde. Es liefert die Grundlagen

für Fischfang und Schiffbau und trägt so dazu bei, daß die Familie etwas zu beißen zwischen die Zähne bekommt. Gelegentlich ist es jedoch auch wild und aufgepeitscht und verschlingt die Schiffer oder geht sogar an Land und ersäuft die Bewohner der Hafenstädte und Dörfer. In solchen Situationen muß Efferd schleunigst durch ein großes Opfer besänftigt werden. So weit, so gut.

Gelegentlich gibt es jedoch immer wieder Menschen, die den Ruf der See verspüren, die es nicht in ihrer Heimat und beim bodenständigen Küstenfischfang hält. Viele dieser abenteuerlustigen Seelen lockt aber nicht das Meer selbst, sondern die Küste dahinter, die neue und letzte Grenze, das Goldland, die Freiheit, die sie in der Ferne suchen, weil sie ihnen zu Hause aufgrund von Stand oder Taten verwehrt ist. Aus solchen Menschen setzt sich der Kern der Seefahrer zusammen. Hinzu kommen viele, die sich eher unfreiwillig oder gar gezwungen auf den Meeren befinden, die gepreßten Matrosen und die unzähligen Rudersklaven.

Allgemein wird die Fahrt auf dem Meer als notwendiges Übel angesehen, wenn man schnell von einem Ort an den anderen gelangen will. Der Mensch ist nicht fürs Meer geschaffen, und all seine aufwendigen Konstruktionen sind nur Spielzeuge in Efferds Hand. Von den Thorwalern einmal abgesehen, vermögen wenige Menschen dem Meer etwas abzugewinnen, seine wahre Größe zu erkennen, sich mit ihm in sportlichem Zweikampf zu messen oder eine innige Beziehung zu ihm zu entwickeln. Denn jeder weiß: Wer das Meer liebt, der wird irgendwann auf immer zu ihm gehen.

Navigation

Seit die ersten Bewohner Deres sich auf die Meere gewagt haben, ist bekannt, daß dort eine der größten Gefahren der Mangel an Orientierungspunkten ist. Darum ist die Fähigkeit, ein Schiff über größere Strecken sicher zu einem Ziel navigieren zu können, nach wie vor Gold wert. Ansehen und Lohn eines guten Navigators stehen denen eines Magiers kaum nach.

So gibt es denn auch in fast allen großen Hafenstädten Seefahrtsschulen, auf denen vor allem Sternkunde, Kartenzeichnen, Messen und Rechnen gelehrt werden, vor allem natürlich im Lieblichen Feld, wo seit der Blockade fast jeder zur See fährt, aber z.B. auch in Khunchom. Ohnehin ist der Kapitän eines Schiffes oft eher Händler und Kaufmann oder gar der Schiffseigner, während dem Navigator die eigentliche Führung des Schiffes obliegt.

Der Großteil der aventurischen Schifffahrt verläßt niemals die Nähe der Küste und orientiert sich am Verlauf der Küstenlinie. Viele Seeleute, vom Grangorer ‘Stürmann’ über den Lotsen aus Havena bis zum tulamidischen Zedrakkenlenker, kennen in ihren Heimatgewässern jede Bucht, jede Landzunge, jede Sandbank und jedes Riff. In fremden

Gewässern sind Karten unersetzlich. Vor allem die Thorwaler haben im Lauf der Jahrhunderte große Kartotheken angelegt; die alten Pergamente und Lederrollen mit den wenigen einfachen Linien sind für den Wissenden eine Offenbarung. Jedes Schiff, das sich außer Sichtweite der Küsten wagt oder bei Dunkelheit segelt, muß auf andere Hilfsmittel zurückgreifen. In erster Linie sind dies die Sterne des Nordhimmels, der größeren der beiden Himmelshälften, sowie Zwölfkreis und Sonnenbahn, die leicht südlich liegen, und natürlich der Losstern (Nordstern); ein Navigator muß zumindest die wichtigsten Sternbilder finden können (bzw. wissen, daß sie gerade nicht am Himmel stehen).

Wegen der Besonderheit des aventurischen Sternhimmels sind ausführliche Aufzeichnungen aber unerläßlich. Der sogenannte Foliant, Grundausrüstung jedes Navigators, enthält Skizzen der Bahnen der wichtigsten Sternbilder und umfangreiche Tabellen, in denen die Dauer der Sichtbarkeit dieser Sterne aufgelistet wird. Meist geht diese Sammlung auf die Aufzeichnungen der berühmten Niobara zurück (ca. 470 v.H.), aber es sind auch viele widersprechende Werke anderer Astronomen im Umlauf.

Um die Höhe eines Himmelskörpers zu ermitteln (von Brabak aus sieht man den Losstern in einem anderen Winkel als von Riva aus), gibt es zahlreiche Winkelmesser wie das Hylailer Dreikreuz und das Astrolabium. Die Navigationsinstrumente - sie sind so gut wie möglich gegen Feuer und Wasser geschützt - werden oft aus Elfenbein oder edlen Metallen geformt, Karten und Bücher kunstvoll gestaltet, so daß sie zusammen einen bedeutenden Schatz - oft den einzigen an Bord - bilden.

Das Wissen um den sogenannten Südweiser wurde erst in den letzten Jahrzehnten von Güldenlandfahrern mitgebracht, nachdem es in den 'Dunklen Zeiten' verloren gegangen war. Es handelt sich um Meteoreisen, meist in Form eines Delphins an einem Faden hängend, das auf magische Weise stets mit der Nase nach Süden zeigt - äußerst wertvoll, wenn der Losstern durch Nebel, Sturm oder Tageslicht nicht sichtbar ist. Im Kusliker Kompaß, den heute alle größeren Schiffe der zivilisierten Nationen an Bord haben, wird statt dessen eine drehbar gelagerte Metallnadel verwendet.

All diese Geräte helfen wenig bei einer Entdeckungsfahrt, bei der man keinen als existent bekannten Ort ansteuert. Die Thorwaler sind Meister darin, auf hoher See nahes Land zu 'spüren'. Manche können anhand der Form der (zurückkehrenden) Wellen die Nähe einer Insel und den Abstand dazu feststellen. Zuweilen führen sie auch Vögel mit, die, einmal freigelassen, zielsicher das nächste Land ansteuern.

Bei allen längeren Fahrten auf hoher See beginnt sich die tatsächliche Gestalt Deres auszuwirken, über die sich die Gelehrten noch immer streiten:

Jalthona der Schüler: *"Meister, wie sollen wir uns die Gestalt der Welt vorstellen?"*

Rohal der Weise: *"Könntet ihr sie euch denn vorstellen? Wenn ich euch sagte: Die Welt ist eine Scheibe, und an ihrem Rande rinnt das Wasser hinab, so fragtet ihr: Was ist jenseits des Randes? Wenn ich euch sagte: Die Welt ist eine Fläche und erstreckt sich bis in die Unendlichkeit, so fragtet ihr: Wie kann etwas sein, das kein Ende hat? Wenn ich euch sagte: Die Welt ist eine Kugel, und Menschen leben auf allen ihren Seiten, so fragtet ihr: Wie kommt es, daß sie nicht herabfallen? Darum sage ich euch: Die Welt ist, was ihr seht, und sie ist vollkommen in ihrer Gestalt."*

(Aus: Gespräche Rohals des Weisen, Band 8, ca. 480 v.H.)

Die zwei widerstreitenden Schulen sind die Vertreter der "wissenschaftlichen" und der von Glauben und Gefühl

bestimmten Herangehensweise an die Navigationskünste. Erstere versuchen, aus dem hochkomplizierten Lauf der Sonne, des Madamals und der Gestirne im Verhältnis zur Position eines Schiffes auf See eine allgemeingültige Theorie der Navigation herzuleiten, wozu sie teure Zeitmeßgeräte, Fernrohre und genaueste Quadranten benötigen. Viele von ihnen gehen von der Kugelgestalt Deres aus.

Die Anhänger der zweiten Schule verlassen sich mehr auf die Beobachtung der natürlichen Phänomene auf See - Wind, Art der Wellen, Farbe des Wassers, Fischarten etc. - und auf ihre "innere Stimme", die sie nach dem Willen Efferds (Swafnirs, oder Aves') zu ihrem Bestimmungsort finden läßt.

Beide Schulen - die man nach ihren bekanntesten Lehrstätten auch die Khunchomer (wissenschaftlich) und die Olporter (gefühlbestimmt) Schule nennt - hatten in der Vergangenheit große Erfolge aufzuweisen, so daß weder der Streit um die Gestalt Deres noch der um die bessere Navigationslehre als entschieden gelten kann.

"Zuweylen, so ein Schiff ohn Verweil auff die offen See fahret, koennen die Leuth mit groszem Schreck Aventurien hinter sich versinken sehn. Dies saget nichts gegen die Art der Weltd. Denn freylich ist sie in der Mitten gewoiblt, lieget doch dorten Sumus Leib. Und da die Wasser hinab fliesen vom Rande der Weltd, gehet es dorten hin auch abwaerts als wie auff einem Bache."

(Aus: Vom Meere; Efferdhilf Folkain, Meister der Brandung von Albernia, 311 v.H.)

"Zu dem Reporte der Ueberlebenden der Expedition in das Suedmeer, dasz der Navigator kaum einen Stern mehr gekannt, und dasz die Sonne zu Mittag im Norden stand, was alle ueber die Maszen verwirrt: Solche Worte wurden als Maer verlacht, doch scheint es mir doch denkbar. Stehen der Zirkel der Zwoelf und die Sonnenbahn auch von uns aus im Sueden, so mag man sie doch, einem Torbogen gleich, durchschreiten, wenn man nur weit genug nach Sueden reist. Dann sei Aventurien wohl gar nur ein mittleres Eiland auf Sumus maechtigem Ruecken."

(Aus: Astrale Geheimnisse; Niobara, 467 v.H.)

Die meisten Güldenlandfahrer gehen - anders als die Thorwaler jedenfalls davon aus, daß Dere keine Scheibe ist. Interessanterweise kommen die Thorwaler aber, wenn sie nur ihrem Instinkt und ihren alten Überlieferungen folgen, besser zum Ziel, als wenn sie sich nach den Erkenntnissen der modernen aventurischen Wissenschaften richten.

Leuchttürme und Strandpiraten

"Und der Himmel verdunkelte sich, bis es war wie finsterste Nacht, dabei wußten wir, daß die Mittagsstunde noch nicht einmal vorbei sein konnte. Schwarze Wolken türmten sich auf, hoch bis zu den Göttern, und Blitze zuckten, erhellten einen Lidschlag lang die Düsternis mit ihrem gespenstischen Licht. Dann ein tiefes Grollen, wie aus der Kehle eines gewaltigen Ungeheuers, so daß die Männer und Frauen erschrocken zusammenzuckten und sich niederwarfen, den Kopf in den Händen geborgen. Alle Schleusen des Himmels taten sich auf - und augenblicklich schien die Luft nur noch aus Wasser zu bestehen, so dicht fiel der Regen, prasselte auf uns nieder, während Sturmböen das Meer aufpeitschten, bis

sich Wellen bildeten, so hoch wie Berge. Haltlos wurde unser Schiff mitgerissen, stieg auf und sank hinab, ganz so wie es den entfesselten Elementen gefiel - und einmal war es, als hörten wir ein schauriges Gelächter, das über die unbändige, gereizte See schallte. Große Verzagtheit machte sich unter uns breit - womit hatten wir Efferds Zorn verdient?

Nur mühevoll gelang es uns, auf der schlingernden Bireme Halt zu finden und nicht herausgeschleudert zu werden in die bedrohlichen Tiefen. Die Riemen mußten wir fahren lassen, so heftig tobte das Meer. Ein lautes Krachen, dann war es dem höhnisch heulenden Wind gelungen, uns das Segel vom Mast zu reißen. Fassungslos starrten wir der bunten Leinwand

hinterher, wie sie noch einem Moment auf den Wellen tanzte, bis sie schließlich hinabgezogen wurde in die Tiefe. Großes Jammern erhob sich, schien uns doch nichts mehr retten zu können. Viele von uns warfen sich nieder und flehten den großen Efferd an, Milde zu zeigen und seine Kinder aus der Gefahr zu erretten. Einzig unser wackerer Steuermann ließ nicht ab von seinem Ruder, verbissen klammerte er sich an die Pinne, um den Leib ein dickes Tau geschlungen, damit er nicht über Bord ginge. Doch wohin sollte er schon steuern? Nichts als Schwärze um uns herum, Praios' Angesicht verhüllt, keine Landmarke, nichts, was uns den Weg zur sicheren Küste hätte weisen können.

Immer weiter ging es ziellos daher. Wir wurden wie ein Ball von den Wellen mal hierhin, mal dorthin geworfen, als plötzlich ein Wunder geschah: Weit in der Ferne erschien ein Licht, ein winziger Punkt nur, doch deutlich sichtbar inmitten des Chaos. Mit einem Aufschrei warf der Steuermann das Ruder herum, stemmte sich gegen die Kraft der Wellen. Einige von uns sprangen - der Gefahr nicht achtend - hinzu, ihm beizustehen. Einen Moment schien es, als wollte das Schiff sich zur Seite legen und kentern. Gefährlich nah kam die Reling dem Wasser. Wellenzungen leckten übers Deck. Drei der Unseren verloren den Halt und verschwanden in den tosenden Fluten. Dann aber war es geschafft: Schlingernd und rollend näherte sich das Schiff dem Lichtpunkt, aber wieder und wieder wurden wir zurückgeworfen. Die Fahrt schien eher im Kreise zu gehen denn voran, gar manches Mal verschwand das Licht hinter einem Wellenberg, doch unbeirrt hielt der Steuermann Kurs, die Augen fest dahin gerichtet, wo das rettende Zeichen stand.

Und schließlich sahen wir in weiter Ferne, doch unverkennbar, das Ufer: Eine dünne schwarze Linie zuerst, die immer näher kam, bis die Küste schließlich vor uns lag: Eine Kette sanfter Hügel, auf deren einem ein gelbliches Flackern zu sehen war.

Tränen rannen uns über die Wangen, als der geschundene Leib unseres tapferen Schiffes über Sand und Fels schabte, bis es schließlich an einer Sandbank liegenblieb und sich wie vor Erschöpfung zur Seite legte. Überglücklich über unsere wundersame Rettung sprangen wir von Bord in die schäumende Brandung und rannten die letzten hundert Schritte bis zum Land, mochte es auch immer noch regnen und stürmen, wir achteten dessen nicht. Einige sanken gleich hier auf die Knie, dem mächtigen Efferd für seine Gnade zu danken, wir anderen rannten trotz unserer Erschöpfung weiter, der Flamme entgegen, die uns die Rettung gebracht hatte. Was wir fanden, ließ auch uns den Meresgott preisen: Fern jeder menschlichen Ansiedlung flackerte dort auf dem Hügel ein seltsam gelbliches Feuer mit steter Flamme, als gäbe es den Regen gar nicht. Grenzenlos war unsere Dankbarkeit - und so leisteten wir den Eid, Sorge zu tragen dafür, daß andere Seeleute in Not Rettung finden mögen, wie wir sie gefunden hatten: Durch ein Licht, welches auf See hinausleuchtet, um das rettende Land zu weisen."

(Aus den Schriften des Efferdan von Havena, Hochgeweihter des Efferds, vormals bekannt als Kapitän Heljo Windreiter, ins Neuaventurische übersetzt von Delian von Havena)

Efferdan bzw. Heljo und seine Gefährten haben ihren heiligen Schwur gehalten; wenn man den alten Stadtchroniken und den Aufzeichnungen im Efferdtempel Glauben schenkt, verdanken wir ihnen den Bau des ersten Leuchtturms von

ganz Aventurien, nahe der Stelle, an der ihr Schiff damals gestrandet war, unweit der damals in ihren Ausmaßen noch wesentlich bescheideneren Stadt, die uns heute als eine der bedeutendsten Hafenstädte ganz Aventuriens bekannt ist: Havena. Leider ist dieser Bau wie fast die gesamte Stadt dem schrecklichen Beben im Jahre 291 v.H. zum Opfer gefallen. Nur ein paar Trümmer verraten noch heute, wo sich dieser gut 30 Meter hohe Turm befunden hat. Lediglich ein Fries in der Eingangshalle des Efferdtempels zeigt den Turm, wie er laut Überlieferung ausgesehen haben soll: ein beeindruckendes Bauwerk aus dunklem Stein, über und über verziert mit alltäglichen, aber auch mystischen Szenen aus dem Leben eines Seemanns, oben versehen mit einer Plattform, die von einem Ziegeldach überspannt wurde, welches von zwölf Efferdstatuen aus weißem Marmor getragen wurde und das Feuer vor Regen schützte. Wie man weiß, haben Efferdan und seine Kameraden das Feuer auf Jahre abwechselnd versorgt. Niemals, so heißt es, sei es zu ihren Lebzeiten erloschen, und gar manchem habe es den Weg in den sicheren Hafen gewiesen.

Heutzutage finden sich Leuchttürme an allen wichtigen Küstenpunkten Aventuriens, teils um Hafeneinfahrten zu kennzeichnen, teils um den Schiffer vor gefährlichen Riffen und Untiefen zu warnen und den sicheren Weg durch tückische Gewässer zu zeigen. Es ist weitestgehend unbestritten, wie wichtig diese Leuchtfeuer für die gesamte Seefahrt sind. Lediglich einige übereifrige Efferdpriester halten das "Feuer zu Ehren des Gottes, den Matrosen zur Hilfe" für schlimmste Blasphemie, es hat sogar schon Übergriffe gegeben, wo einige dieser "Sendboten der Rechtgläubigkeit" über die Besatzung eines Leuchtturms hergefallen sind, sie davongejagt haben, um anschließend feierlich das lästerliche Feuer zu löschen.

Doch die seefahrende Bevölkerung unseres Kontinents weiß, was die Feuertürme für sie bedeuten, und so verwundert es nicht, daß nicht nur Stadt- und Landesfürsten für Neubau, Instandhaltung und Besatzung dieser Anlagen sorgen, sondern daß ein nicht unerheblicher Teil auch von der Gilde der Efferdbrüder unterhalten wird.

Damit sich auch der in der Seefahrt eher unvertraute Landmann ein Bild von jenen so nützlichen und imposanten Bauwerken machen kann, hier nun eine Beschreibung des neuen Leuchtturms zu Havena, stellvertretend für all die vielen anderen Feuerzeichen entlang der Küsten:

Der neue Leuchtturm von Havena, erbaut im Jahre 288 v.H. von der in der Stadt ansässigen Hauptgilde der Efferdbrüder, findet sich unweit des Hafens auf einer winzigen Insel inmitten eines der Mündungsarme des Großen Flusses. Mit seiner beachtlichen Höhe von 25 Schritt (zu Rate gezogene Efferdpriester rieten davon ab, den Turm auf die eingangs erwähnte alte Höhe zu bringen, da die Vorzeichen dagegen sprächen), ist er schon von weither auszumachen, sei es von Land oder von See. Mächtig ragt er auf, wie ein einsamer Wachposten vor der Hafeneinfahrt. Tatsächlich weist er den einzig sicheren Weg in diesem mit Untiefen durchsetzten, sumpfigen Gebiet.

Am Fuße des aus grauem Basalt gemauerten Bauwerks hat man eine kleine Anlegestelle für das Ruderboot des Turmposten errichtet. Die Eingangstür befindet sich etwa vier Schritt über dem Boden und ist nur über eine schmale Stiege zu erreichen; falls die Flut hoch steht, ist so dafür gesorgt, daß kein Wasser in das untere Stockwerk des Turmes eindringt.

Vom klammen und feuchten Erdgeschoß führt eine eng gewundene Treppe steil hinauf. Nach vielen Stufen erreicht man eine Kammer, die den Wachen als Lager für Brennmaterial wie Holz, Pech und Zunder sowie für Proviant und andere Dinge des täglichen Bedarfs dient. Die Treppe windet sich weiter empor zum Zimmer der Wachen, das mit kleinen Fensterluken versehen ist. Dicke Holzladen lehnen daneben an der Wand, um Wind und Regen aussperren zu können. Eine kleine Feuerstelle sorgt für behagliche Wärme in der ca. 9 Schritt durchmessenden Kammer. Des weiteren gibt es einen groben Tisch mit zwei Truhenbänken sowie ein Regal und eine Bettstatt. Man merkt, daß sich die Wächter Mühe gegeben haben, ihr Quartier möglichst behaglich zu gestalten: Mehrere Felle bedecken den nackten Steinboden, Kissen und eine Menge persönlicher Krimskrams vermitteln den Eindruck von Wohnlichkeit. Karten und Würfel zeugen davon, wie die stillen Stunden der Wacht verbracht werden, zwei Becher und ein stets wohlgefülltes Fäßchen laden dazu ein, sich auch von innen zu wärmen.

Direkt über der Stube der Posten befindet sich die oberste Plattform mit der großen Feuerstelle. Neben der flachen, rußgeschwärzten Feuergrube findet sich hier ein kleinerer Vorrat an Brennholz, Zunder und Öl. Das Dach, ein festes Ziegeldach, wie bei allen Leuchttürmen, mit einem Rauchabzug versehen, stützt sich auf acht hohe Säulen. Lediglich ein Holzgeländer trennt einen von der Tiefe, wenn man sich an den Rand der Plattform begibt. Des weiteren sorgt ein drehbarer Windfang dafür, daß das Feuer leidlich geschützt brennen kann.

Normalerweise ist der Dienst im Leuchtturm geprägt von Langeweile: Nicht enden wollende, ereignislose Stunden sickern träge dahin, nur selten unterbrochen von der Notwendigkeit, das Feuer zu schüren und Brennholz nachzulegen. Glück für die Havener Wächter, daß sie einen Gefährten haben, sich die Zeit zu vertreiben, gar mancher Leuchtturmwächter, dessen Dienst es nicht erlaubt, den Turm zu verlassen, verbringt Woche um Woche in gänzlicher Einsamkeit.

All diese Ruhe wechselt aber in rege Betriebsamkeit, wenn ein heftiger Sturm aufkommt, denn dann heißt es achtgeben, daß das Feuer weder außer Kontrolle gerät noch erlischt. Das Feuer wird jeden Tag kurz vor Einbruch der Dämmerung entzündet und brennt bis zum Anbruch des nächsten Tages. Die Besatzung, die gerade bei der Nachtwache an der Reihe ist, muß sich zudem in den Tagstunden bereit halten: Bei Nebel und Regen wird das Feuer auch tagsüber entzündet, außerdem stößt der Leuchtturmwächter in regelmäßigen Abständen in ein Horn.

Einen typischen Vertreter für einen ständig besetzten Leuchtturm findet man in der Gegend von Rethis, auf einer kleinen Felseninsel. Das Feuer dient dazu, Schiffer davor zu warnen, der Küste nicht allzu nahe zu kommen, sind doch die Riffe von Rethis berüchtigt in Seefahrerkreisen. Zusätzlich zum Turm findet sich hier ein kleines Wohnhaus, in dem der Leuchtturmwächter lebt, ein kleiner Gemüsegarten umgibt die Anlage, außerdem hält der Wächter sich eine Ziege und einen Hund. Im Gegensatz zu den Havener Posten verbleibt der hiesige Wächter die gesamte Monde seiner Dienstzeit auf der Insel. Nur gelegentlich segelt er in ein naheliegendes Küstendorf, um seine Vorräte aufzubessern und um Neuigkeiten zu erfahren.

“Gepriesen sei Efferd für das rettende Licht, welches er uns sandte. Lobet ihn und eifert seinem Beispiel nach, auf daß gar viele verzweifelte Seelen so durch unsere Hand Rettung finden in der Not...”

(Efferdan v. Havena, Schriften)

Gepriesen sei Efferd fürwahr, doch leider muß man auch immer wieder von skrupellosen Elementen oder wahrhaft Verzweifelten hören, die das Zeichen des Gottes mißbrauchen, um Schändliches damit zu treiben.

“Gar mancher Kapitän weiß ein Lied davon zu singen, wie er in unbekannten Gewässern dahinsagelte und verzweifelt Ausschau hielt, während dichter Nebel ihm die Sicht raubte. Dann endlich, ein Licht, erleichtert gibt er die Befehle für den neuen Kurs, dem rettenden Hafen zu, als plötzlich ein lautes Schaben und Knacken Übles ahnen läßt, dann ein lautes Krachen, ein Ruck, als das Schiff festläuft und die Bordwand birst.

Noch benommen von dem jähen Ruck, ruft die Mannschaft sich hoch, alle stürzen unter Deck, zu sehen, was geschehen ist: Ein großes Leck ist in das Holz geschlagen, Wasser bricht schäumend und unaufhaltsam ein, scharf ragt die Kante des Riffes durch das Loch.

Der Kapitän steht bei seinem Rudergänger, fassungslos starren sie auf das kaum hundert Schritt entfernt flackernde Licht, welches sie so ins Verderben geleitet hatte, als plötzlich Fackeln zu sehen sind. Ein gutes Dutzend nähert sich dem gestrandeten Segler.

Als sie weiter herankommen, kann man sie erkennen: dreißig verummte Gestalten. Mit Knütteln und Speeren bewaffnet, rennen sie dem Schiff entgegen...”

(Über Piraten, von Dalman Severin, einstens Admiral der Kaiserlichen Marine zu Pericum)

Dies ist mitnichten der einzige Bericht seiner Art, viel hört man über solche Irrfeuer, die Schiffe und Mannschaft ins Verderben locken. Besonders berüchtigt sind die Strandpiratenbanden aus der Gegend um Kap Brabak, denen wir in obigem Bericht begegneten. Durch das unstete Wetter und die schwierigen Küstenverhältnisse haben sie meist leichtes Spiel. Nur selten können einige Schurken ergriffen und der Gerechtigkeit zugeführt werden, wenn zum Beispiel ein getarnter Segler vermeintlich in die Falle tappt, die Banditen aber anstelle von verschreckten Handelsmatrosen auf eine gedrillte Einheit Seesoldaten treffen, die sich im Laderaum versteckt hatte.

Finstere Aktivitäten von Strandräubern sind uns weiterhin bekannt aus der Gegend um Sylla und Charypso, ohnehin üble Piratennester, und von den maraskanischen Küsten, aber auch aus den südlichen Gefilden des sonst so zivilisierten Lieblichen Feldes. Dort sind es vornehmlich arme Fischer, die sich, fernab von der starken Hand ihrer Königin, auf diese Weise ein kleines Zubrot verdienen. Ganze Dörfer ziehen dort aus, um nach einem Sturm nach gestrandeten Schiffen Ausschau zu halten, die von Gesetz wegen dem Finder zufallen, und wenn so gar kein Schiff freiwillig in sein Verderben fahren will, helfen sie schon einmal mit Leuchtfuern auf den Dünen nach.

Dem Reisenden zur See sei nur geraten, sich vor einer Fahrt im Hafen umzuhören, oftmals kann man dort Warnungen vor Gebieten hören, in denen solch Unwesen getrieben wird. Man muß äußerste Vorsicht walten lassen, denn man weiß,

wie gnadenlos diese Individuen sind. Nur wenige lassen die Ausgeplünderten laufen, die meisten fürchten zu Recht, daß die Opfer den genauen Ort des Überfalls den Gesetzeshütern

preisgeben. Im übrigen kann ein guter Lotse auch hier ein hilfreicher Ratgeber sein: Die meisten wissen, auf welche Feuer man achten muß und welche man besser meidet.

Seehandel

Ein großer Teil des aventurischen Warenverkehrs erfolgt zur See, denn der Transport von Waren mit Schiffen bietet einige wichtige Vorteile. Der wohl erste Grund überhaupt, zur See zu fahren, war die Geschwindigkeit: Selbst eine vollbeladene Potte ist bei halbwegs günstigem Wind fünfmal so schnell wie ein Fuhrwerk. Wichtiger noch ist der enorme Laderaum eines Schiffes: Die notwendigen Mengen an Getreide und anderen Lebensmitteln, um etwa eine Großstadt wie Festum oder Al'Anfa zu ernähren, könnten niemals auf dem Landweg transportiert werden. Außerdem kann ein Schiff auch weit größere Strecken zurücklegen und damit entsprechenden Profit machen: Während auf dem Landweg nach den ersten hundert Meilen unvermeidlich ein Fluß oder Paß überschritten werden muß, gibt es auf See keine wesentlichen Hindernisse. Und schließlich gibt es viele Handelsplätze, die nur zur See einfach erreicht werden können; dies gilt für die vielen Inseln und den ganzen Süden Aventuriens.

All diese Aspekte zusammen bestimmen die typischen Güter, die per Schiff transportiert werden. Den Großteil der Ladungen macht Korn aus, das aventurische Grundlebensmittel, das in allen Kulturen aus der Weite des Ackerlandes in die zentralen Siedlungsgebiete, meist Hafenstädte, geschafft werden muß. Auch sonst handelt es sich meist um Waren, die überall gut abgesetzt werden können, z.B. Wein, Obst, Bausch, Stoffe, Holz und Baugestein.

Der zweite wichtige Güterbereich sind Luxuswaren, deren Transport großen Profit verspricht, üblicherweise, weil sie nur am Ursprungsort produziert oder gewonnen werden können. Dies gilt z.B. für Gewürze, Tuchwaren, edle Metalle, Hölzer und Gesteine. Manche Schiffe transportieren auch Post, was ebenfalls als Luxus gelten muß.

Diesen Vorteilen und Erfolgsaussichten des Seehandels stehen seine Gefahren gegenüber. Jeder, der nur ein wenig darüber nachdenkt, was es heißt, ein winziges Seegefährt bis an den Rand mit wertvollen Waren vollzustopfen und sich damit der Willkür des Meeres auszuliefern, wird einsehen, daß zu einem erfolgreichen Händler mehr gehört, als gut schätzen, feilschen und rechnen zu können - jedenfalls eine gewisse Abenteuerlust. Nicht zu Unrecht verdanken wir einige der wichtigsten Entdeckungen auf Dere Händlern, die nach neuen Quellen und Märkten und den ungefährlichsten Routen dorthin suchten. Aber auch auf bekannten Handelswegen lauern auf den Handelskapitän stets Seeräuber, Diebe, Steuereintreiber und andere Gefahren, bei denen manchmal mehr als der Geldbeutel auf dem Spiel steht. Angesichts dieser Probleme kamen Händler immer wieder auf den Gedanken, auf ein wenig Profit zu verzichten und dafür ihre Lage durch Zusammenarbeit zu verbessern. Ein erster Schritt waren die großen tulamidischen Basare und die Messen der Freistädte, heute Fixpunkte in der Termin- und Routenplanung der meisten Händler.

„Reichlich loben muß ich die Warenschaun hier im düstren Norden. Für den Kaufmann, welcher aus weiter Fern und

ohne Kenntnis des Ortes angereist, sind sie ein sicherer Markt, meist noch von der Steuer befreit. Dafür nehm ich gern in Kauf, daß die Käufer den Preis drücken angesichts der überzähligen Konkurrenz. 'Markt und Spiele' in Lowangen ist fast so groß als wie die Festumer Messe, und die Warenschaun von Riva schlägt ein wenig nach unsrer weltberühmten Muster- und Warenschaun.“

(Wahrhafter Bericht des Kaufmanns Deredon von Grangor aus den Nordlanden, 8 Hal)

Von dem Treffen an einem gemeinsamen Ort ist es nur ein Schritt zu einer gemeinsamen Reise: Vor allem auf langen Perlenmeerfahrten, etwa zwischen Festum und Grangor, ist es beliebt, im Konvoi zu fahren (sozusagen als Karawane zur See), zuweilen sogar im Geleit einer Schivone wie Stoerrebrandts 'Königin von Festum' oder der 'Admiral von Seweritz'. Es braucht schon eine ganze Piratenflotte wie die 'El Harkirs', um so eine Flottille anzugreifen, oder einen schweren Orkan, um sie vollständig zu versenken.

Ein ähnlicher Gedanke liegt auch der Gründung eines Kontors zugrunde. Eine solche Niederlassung bietet loyale Mitarbeiter, die dem Kapitän eines Schiffes vor Ort gegen korrupte Beamten helfen, den Markt beobachten, seine Ware ausladen und lagern. Jeder Händler wünscht sich so ein kleines Imperium, bei dem er nicht mehr selber fahren muß, sondern für sich fahren läßt.

Um die Loyalität eines Kapitäns zu fördern, sind Gewinnbeteiligungen üblich, manchmal auch der Erwerb eines Schiffsanteiles, so daß der Kapitän wieder sein eigenes Schiff steuert. Im Guldenlandhandel, wo vertrauenswürdige und engagierte Männer lebenswichtig sind, können die Gewinnbeteiligungen bis zu 50 Prozent betragen. (Trotzdem ist es nicht auszuschließen, daß viele untreue Guldenlandsegler, die offiziell im Meer der Sieben Winde verschollen sind, Schiff und Ladung einfach in Brabak zu Gold gemacht haben.) Es kommt auch immer wieder vor, daß sich erfahrene Seemänner und Abenteurer bei einem Händler einkaufen, für ihn die gefährlichen Fahrten absolvieren, und so dank seines Kapitals und ihres Wissens den gemeinsamen Gewinn vergrößern.

Damit sind wir beim Gewinn: Niemand würde diesem Beruf nachgehen, wenn der erhoffte Profit nicht dem Risiko angemessen wäre. Mögen auch viele Händler letztlich ihr Hab und Gut und selbst ihr Leben verlieren, so gibt es doch immer wieder Personen, die - zumindest für die Begriffe des einfachen Aventuriers - sagenhaft reich werden.

Der legendäre Stoerrebrandt hat von seinem Vater ein blühendes Imperium geerbt, mit Verbindungen an der ganzen Ostküste. Heute sind seine Kontore in allen wichtigen Städten Aventuriens zu finden, und um manche sind eigene Siedlungen entstanden. Stoerrebrandt besitzt einige Monopole, kontrolliert also den Handel mit gewissen Gütern völlig (z.B. kauft er jährlich 3 Quader Safran fast zum Grundpreis von den Amazonen), und verteidigt sie erbittert gegen alle Konkurrenten. Man kann

sich vorstellen, daß auf beiden Seiten nicht die feinsten Methoden eingesetzt werden. Derzeit kontrolliert er sogar, wenn auch mit Hilfe dreier Konsorten, einen beträchtlichen Anteil am Maraskan-Handel. Stoorrebrandts Agenten sind - wie man so sagt - überall (man sagt ihm sogar Verbindungen zur Bettlergilde nach), und ihre Tätigkeit beruht aus dem ständigen Bemühen, bestehende Handelsbeziehungen auszubauen, neue zu entdecken, und Konkurrenten daran zu hindern, das gleiche auf Kosten Stoorrebrandts zu tun. Manche Aventurier vergleichen die Situation mit einem Drachen auf einem Schatz, der von zwei Dutzend Dieben umkreist wird. Der Güldenlandhandel ist seit dem Erdbeben von Havena fast eine Domäne des Lieblichen Feldes. Mit einigen gelungenen Fahrten kann man hier zu enormem Reichtum gelangen. Zur Familie der arroganten Bramstetters gehören gleich zwei von höchstens einem Dutzend lebender Kapitäne, die das Güldenland mehr als einmal erreicht haben. Naturgemäß steigt mit jeder erfolgreichen Rückkehr - neben dem Profit - die Erfahrung und damit die Erfolgsaussicht beim nächsten Mal; die Bramstetters haben also durchaus Grund stolz zu sein.

Mindestens ebenso reich sind natürlich die Sklavenhändler-Familien Al'Anfas, allen voran die Paligans und die Zornbrechts, die die meisten ihrer unheiligen Geschäfte mit Sklaven und Drogen über die Meere betreiben.

Weitere Handelsfürsten sind das Haus Darando, das von Neetha aus einen großen Teil des Handels mit den Zyklopen-Inseln abwickelt, Gerbelstein in Mengbilla, dessen Kontore in ganz Südaventurien bis nach Khunchom zu finden sind, und das Werft- und Seehandelshaus Zeforika, dem die Stadt Chorphop praktisch gehört.

Die Fürstlich Aranische Handelscompagnie ist fast die einzige halbwegs bedeutende Kauffahrtei in adeligem Besitz. Die meisten mittelländischen Adligen leben von ihren Landgütern, interessieren sich aber nicht dafür, mit ihnen oder anderem Kapital Profit zu machen. Lediglich das aranische Fürstenhaus betätigt sich mit tulamidischem Geschäftssinn als Unternehmer, im wesentlichen mit Fahrten nach Maraskan und Thalusa, nicht aber nach dem abtrünnigen Khunchom.

Von Zöllen und Pässen

Was immer gewisse Schatzsucher und Söldlinge darunter verstehen: Für den normalen Aventurier, ob Händler, Soldat oder Kaiser, ist schon eine Seereise von Festum nach Brabak ein Abenteuer. Reisen in Aventurien ist umständlich, kostspielig und gefährlich. Während wir den Gefahren der Seefahrt mehrere Kapitel widmen wollen, fassen wir hier nur die Möglichkeiten zusammen, unterwegs viel Geld und Zeit zu verlieren.

“Noch eh man sein Schiff verlassen hat, ja oft noch eh man in den Hafen einfahren darf, gehen die Zöllner an Bord und halten die Hand auf. Die einen nennen es Hafenzoll, die anderen Liegegebühren, die nächsten Hafensteuer, aber es ist immer das gleiche: der Versuch der Obrigkeit, vom durchgehenden Handel seinen Gewinnanteil zu kassieren - selbst von einem Kriegsschiff wie dem unseren. Manch eine Stadt wie Brabak, Hot-Alem oder Port Stoorrebrandt lebt gar von diesen Einnahmen.

Es gibt sogar Städte, die das Durchfahren ihrer Gewässer besteuern wollen. In der Meerenge von Sylla und Charypso

kommt es nur darauf an, wessen Thalukke man zuerst vor den Bug läuft und den Seezoll bezahlt. Al'Anfa beansprucht gar Zoll für das ganze Meer bis Altoum und den Selem-Grund, und nichts schützt ein Schiff davor, ein zweites oder drittes Mal angehalten zu werden; und selbst dann wird noch manch einer von ihren Freibeutern aufgebracht.”

(Von den Küsten und Häfen des Perlenmeeres, ihren Vorteilen und Widrigkeiten; 11 Hal)

Meist betrifft der Zoll im Wesentlichen nur den Schiffseigner. Berechnung und Höhe ergeben sich aus Art und Ladung des Schiffes und spiegeln unterschiedlichste wirtschaftspolitische Absichten wieder: Festum kassiert eine Einheitsgebühr für jedes Schiff, ob groß, ob klein, um die für die Bevölkerung lebenswichtigen großen Getreidetransporte anzuziehen und die Konkurrenz des Kleinhandels zu entmutigen. Grangor versucht durch hohe Zölle den Import bestimmter Warenarten zu verhindern und besteuert erwünschte gar nicht. Kuslik versucht sich als Freihafen zu profilieren und hat die Hafensteuer fast abgeschafft. Die Kaiserlichen auf Maraskan versuchen, reichsfremde und unabhängige Händler zu entmutigen. Paavi hat eine zusätzliche Steuer für den Wiederaufbau eingeführt, in der sicheren Gewißheit, daß kein Schiff nach dem langen Weg nur deswegen umdreht.

In seltenen Fällen trifft der Zoll auch Passagiere. Üblicherweise werden Kleidung, Gepäck und allgemeine Ausrüstung ignoriert, und bei Adligen ist man durchaus etwas großzügiger. Wenig Verständnis hat man aber für Waffensammlungen, die angeblich zum Privatgebrauch bestimmt sind, für Drogen und geheimnisvolle Kräuter, und für wertvolle magische Artefakte, die wie selbstverständlich durch die Welt transportiert werden. Und große Geldmengen werden mit Vorliebe bei der Ausreise besteuert, um Besucher zu motivieren, lieber damit die heimische Wirtschaft zu beleben.

“Von Paß und Papieren: In allen kultivierten Ländern ist es Recht, daß man dem Fremden ein Dokument ausstellt, welches ihn erkenntlich macht, sagt, wo er herkommt und hingeht, und was er im Land will. So er Zoll bezahlt hat für mancherlei Gut, so man ihm Waffen und andre Dinge abgenommen hat, die im Land verboten, so wird auch dies vermerket. Wenn denn die Büttel in der Stadt einen anhalten, der nicht von dort ist, dann mag er sich ausweisen, auf daß man erkenne, daß er kein Schmuggler, Deserteur oder sonstig Strolch ist.”

(Von Weg und Steg, Beilunk, 37 v.H.)

Ein aventurischer Paß ist also kein allgemeingültiges Dokument, sondern nur für ein Land, zuweilen sogar nur für eine Stadt gültig. Daher kann er sehr unterschiedlich gestaltet sein: Der Paß des Freihafens Festum verlangt bloß die grundsätzlichsten Angaben. Der Paß des Mittelreiches ist eher ein Umschlag, in den dann die anderen Dokumente einsortiert werden können, die beim Durchqueren all der Provinzen, Grafschaften, Baronien und Stadtmarken anfallen. Ein Grangorer Paß enthält eine Sondergenehmigung für jede Waffe, die dem Fremden nicht abgenommen wurde, was ohnehin nur bei Dolchen und Stäben möglich ist. In einem Dokument aus Mengbilla wird eingetragen, ob der Fremde sich vom Magistrat ‘eingeschränkte Bürgerrechte’ verleihen ließ, natürlich gegen Entgelt; ohne diese gilt man dort praktisch als rechtlos und vogelfrei.

All diese bürokratischen Hindernisse kosten natürlich Zeit

und Geld. Die offizielle Gebühr kann je nach Gegend und Umfang des Dokumentes zwischen 2 und 20 Silbertalern betragen - häufig in der Landeswährung. (Die außerhalb der Zollschranken sitzenden Geldwechsler verlangen natürlich allesamt einen halsabschneiderischen Kurs.) Der Aufenthalt kann von einer einfachen Bezahlung über eine kurze Untersuchung bis zu stundenlangen Prozeduren reichen; zwischen Khunchom und Selem hat man auch wenig Skrupel, Fremde tagelang in Verwahrung zu nehmen. Meist läßt sich der Zeitverlust durch einen in Geld ersetzen: Wer den Zöllnern etwas mehr zusteckt, wird überall bevorzugt behandelt.

Was das Problem der Landeswährung angeht: Mehr noch als bei einer Landreise ist es von Wichtigkeit, das richtige Geld bei sich zu haben. Alle paar Tage befindet man sich in einem anderen Hafen mit einer anderen Währung. Die Zeiten, als die 'Rohalschen Maße' für ganz Aventurien galten (seit 454 v.H.), sind schon wieder vorbei, und wie zuvor fühlen immer mehr Könige und Städte den Ehrgeiz, ihr Gold und Silber selbst zu münzen.

Manche Stadt erkennt wenigstens die Bedeutung einer 'frei konvertierbaren Währung', wie die Experten der Festumer Handelsschule sagen: Ihre Freistadt etwa akzeptiert neben dem Bornländer Batzen auch den Dukaten.

Andere Reiche können hier aus Gründen der Machtpolitik (z.B. Al'Anfa mit seinen verwirrenden Dublonen, Kronen und Oreals) oder aus nationalem und religiösem Stolz (z.B. das Novadische Kalifat mit seinem Piaster) erhebliche Schwierigkeiten bereiten.

Aber selbst wenn man die örtliche Währung erwirbt, sind die Probleme nicht vorbei: Selbst die anständigsten Geldwechsler wollen Profit machen (wenn man in Festum sein Geld hin- und zurückwechselt, hat man sofort ein Fünftel weniger), und die meisten sind mehr oder weniger üble Wucherer, die sich die Unwissenheit und Notlage der Fremden zunutze machen. Gar nicht selten handelt es sich sogar um einen Betrüger, der dem Kunden längst wertlose Münzen wie die Mengbiller Unze oder die Silbertaler der Kaiser des Erbfolgekriegs oder ganz simple Fälschungen aus Bronze mit Bleikern andreht. Man sollte nicht glauben, wie schnell sich selbst ein Drachenhort verramschen läßt ..

Soweit also zu den Möglichkeiten des Reisenden, sein Geld schon vor Betreten der Stadt loszuwerden. Kein Wunder, daß außer Händlern, die danach doch immerhin Geld verdienen, und höheren Herrschaften, die sich's leisten können, kaum jemand reist. Touristen sind jedenfalls in Aventurien - von frommen Pilgern abgesehen - äußerst selten.

Aventurische Kriegsflotten

Wir haben im folgenden versucht, alle wichtigen Flotten Aventuriens in Gänze und Zusammenhang darzustellen. Kleinere Einheiten wie zum Beispiel die aus zwei Schiffen bestehende Seemacht des Herzogtums Paavi konnten aus Platzgründen leider nicht berücksichtigt werden. Weitere Informationen über die Seefahrt- besonders über das Leben an Bord, die seefahrerischen Ränge und Dienstgrade und vieles mehr - erhalten Sie in einem eigenen Kapitel oder in der überall erhältlichen, reich bebilderten Flugschrift "Unsere Flotte", herausgegeben von der Kanzleiabteilung für Kriegshäfen und Flottenwesen zu Gareth.

Das Mittelreich

Wenn wir von der Flotte des Neuen Reiches sprechen, müssen wir zuerst die wichtige Unterscheidung in West- und Perlenmeerflotte machen, denn beide Verbände sind organisatorisch getrennt und unterstehen verschiedenen Oberbefehlshabern. Das Kommando über die Kaiserliche Westflotte, deren Haupthafen Harben ist, hat Markgraf Großadmiral Rateral Sanin XII.

Stationiert sind die Schiffe sowohl in Harben als auch auf einer Insel vor Havena, südlich von Nostris und auf den Zyklopeninseln. Der größte Verband ist die Harbener Flotte, bestehend aus der I. und II. Galeerenflottille (je eine Trireme der Havena- und eine der Pericum-Klasse sowie fünf älteren Biremen) und der 3. Hochseeschwadron (eine Schivone, die Karracke "Prinzessin" und vier Karavellen), die sich entweder auf See oder in ständiger Alarmbereitschaft befinden. Admiral Sanins Flaggschiff, die mit zwölf mittelschweren Geschützen bestückte Viermastkarracke "Prinzessin", darf als der Stolz der Westflotte gelten. Das Schiff lief vor 10 Jahren in Havena vom Stapel und ist ein eindrucksvolles Zeugnis albernischer Schiffsbaukunst.

Die in Havena stationierte Flotte ist um einiges kleiner als

der Harbener Verband. Sie umfaßt drei Flußgaleeren von je 80 Rojern (III. Galeerenflottille), eine Karracke, drei schnelle Karavellen und zwei leichtbewaffnete Fischerboote (2. Hochseeschwadron) und die nominell dem albernischen Fürsten unterstellten zwei Koggen und zwei Karracken des Windhager Technischen Regiments.

Die Tommel-Flotte besteht aus einer modernen Karracke, einem Holken und drei Koggen, unterstützt von einigen Fischereifahrzeugen (1. Hochseeschwadron), während sich die Hylailos-Abteilung ausschließlich aus Galeeren (IV. Galeerenflottille, fünf schnelle Biremen) und Karavellen (4. Hochsee-Halbschwadron, drei Grangorer Haie) zusammensetzt.

Unterstützt wird die Kaiserliche Westflotte von der Seeköniglichen Flotte der Zyklopeninseln (4 Galeeren, drei Karavellen), den Küstenschiffen der Fürstlich Albernischen Flotte und des Havener Flußgarderegiments sowie einer Abteilung Hylailer Seesoldaten. Vordringlichste Aufgabe ist der Schutz der Handelsroute Zyklopeninseln-Havena vor Piratenüberfällen und die Wahrung der mittelreichischen Präsenz im Meer der Sieben Winde.

Der Dienst bei der Westflotte ist in der Kaiserlichen Marine nicht sehr beliebt. Nur selten gelingt es, ein Piratenschiff aufzubringen (was immer einen Zuschlag zur Heuer bedeutet). Die meiste Zeit verstreicht mit langweiligen Patrouillenfahrten und Deckschrubben. Versorgung und Verpflegung bieten ebenfalls Anlaß zur Unzufriedenheit, weil das Reich seine Mittel zur Zeit vor allem in den Ausbau der Perlenmeerflotte investiert.

Ob die Kaiserliche Westflotte aus einer Schlacht mit der Flotte des Lieblichen Feldes tatsächlich als Sieger hervorgehen würde, muß deshalb bezweifelt werden. Großadmiral Sanin hat für diesen Fall aber bereits Pläne entwickelt, sich in den als uneinnehmbar geltenden Festungshafen Harben zurück-

zuziehen und von dort aus feindliche Seebewegungen zu stören. Dieser "Plan Muräne" stößt allerdings in Gareth, wo man andere Vorstellungen von kaiserlicher Seekriegstaktik entwickelt, auf wenig Gegenliebe.

Den krassen Gegensatz zur vernachlässigten Westflotte bildet die Kaiserliche Perlenmeerflotte unter Reichsgroßadmiral Rudon von Mendena.

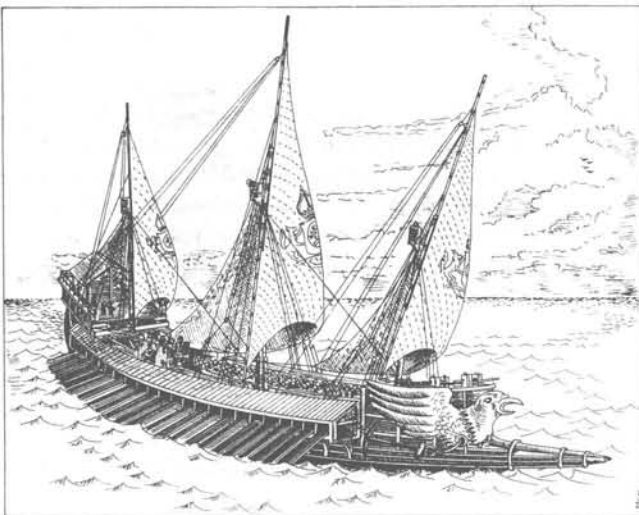
Es gibt kaum einen mittelländischen Hafen an der Ostküste, in dem die Präsenz der Perlenmeerflotte nicht zu spüren wäre, der Haupthafen ist jedoch Perricum. Die Flotte ist in drei große Verbände unterteilt: die Tobrische Heimatflotte, die Maraskanflotte und die Hochseeflotte.

Die Tobrische Heimatflotte, die aus sieben Biremen, einer Trireme vom Perricum-Typ, drei Karavellen und neun Unterstützungsfahrzeugen besteht, sorgt in erster Linie für die Sicherheit der Küsten zwischen Vallusa und Beilunk.

Die Hochseeflotte (vier Schivonen, zwei Karracken, vier große Karavellen, zwei Holken und zwei Zedrakken) hat ein Operationsgebiet, das sich von Neersand bis Brabak erstreckt. Ihre vordringlichste Aufgabe ist die Piratenjagd und das "Flagge zeigen" im Golf von Al'Anfa. Wenn es hart auf hart kommt, stellt die Hochseeflotte sicherlich einen nicht zu unterschätzenden Gegner dar.

Der größte Verband ist aber zweifelsohne die Maraskanflotte, die - von zwei großen Zedrakken und drei Potten als Tender und Hilfsfahrzeugen abgesehen - nur aus Galeeren besteht: sechs Schiffe der Perricum-Klasse, acht vom Havena-Typ, sieben Triremen älterer Bauart, 21 Biremen und sechs mit Böcken ausgerüstete Bombardenflöße.

Jede der drei Flotten wird von einem eigenen Admiral kommandiert und ist nochmals in kleinere Flottillen und Geschwader unterteilt. Das Flaggschiff der Westmeerflotte, die Dreimast-Trireme "Seeadler von Beilunk", ist in Perricum stationiert.



Seit der Flottenreform Großadmiral Rudons sind die oberen Ränge aller drei Verbände durchweg mit qualifizierten Seefahrern besetzt. Rudon führt ein eisernes Regiment, ein Führungsstil, der sich auf vielen Schiffen bis zum Bootsmann hinunterzieht und sowohl für Disziplin als auch für gereizte Stimmung bei den Mannschaften sorgt. Er tappte Deserteure und Matrosen, die der Anstiftung zum Aufruhr verdächtig werden, schickt man sofort auf die Ruderbänke.

Die Aufgaben der Maraskanflotte sind klar: Unterbinden

jedlichen Fremdhandels mit Maraskan, Niederschlagung von Aufständen in den Hafenstädten, Jagd auf maraskanische und tulamidische Piraten und - so es dazu kommen sollte - Versenkung der Fürstlich Aranischen Flotte.

Wie lange die Flotte im Kriegszustand gehalten werden kann, ist allerdings fraglich, da sich die Disziplinprobleme in letzter Zeit häufen und zur Zeit keine größeren Gefechte in Sicht sind, in denen die Mannschaften sich von ihrem angestauten Zorn befreien könnten. Abschließend kann zu den Flotten des Neuen Reiches gesagt werden, daß sie insgesamt wohl die größte Seemacht darstellen, die die Meere befährt.

Nichtsdestotrotz müssen Kaiser und Admirale sich vorsehen, wollen sie nicht bald ins Hintertreffen geraten, denn sowohl das Liebliche Feld als auch das Bornland und Al'Anfa rüsten zur See wie schon seit Jahrzehnten nicht mehr - und sie rüsten um. Wenn das Neue Reich nicht begreift, daß sich die Ära der Galeeren ihrem Ende entgegen neigt, kann leicht ein böses Erwachen folgen.

Das Liebliche Feld

Die wichtigsten Häfen der Königlich Vinsalter und Fürstlich Kusliker Flotte sind Grangor, Kuslik, Neetha, Efferdas, Sewamund und Malur. Hier liegen wohl an die hundert Schiffe verschiedenster Bauweisen: Triremen der schwersten Art, geschützstarrende Karracken, wendige Schivonen und Karavellen, Transportschiffe und zum Botendienst eingesetzte Fischerboote.

Ähnlich wie das Bornland verzichtet das Liebliche Feld zunehmend auf schwere Ruderschiffe (da es keine Sklaverei mehr gibt, werden die Triremen entweder von sogenannten "Freien" Rojern oder von Sträflingen vorwärtsbewegt) und setzt auf moderne Flottentaktiken, die nur von in Kiellinie fahrenden Segelschiffen exerziert werden können. Da der Bau einer Karracke oder Schivone viele Monate in Anspruch nimmt, ist diese Umstellung jedoch noch lange nicht abgeschlossen.

Flaggschiff des Lieblichen Feldes ist die "Fürchtenichts" unter Admiral Gilmon Quendt, eine gigantische Karracke, die jedoch kaum noch den Hafen verläßt. Bei Flottenmanövern benutzt Admiral Quendt dann auch lieber die Schivone "König Therengar", ein nagelneues Modell, das den Grundstein für eine neue Klasse schwerer Schivonen legen soll. Das Schwesterschiff, die "König Khadan", wurde neulich in Grangor vom Stapel gelassen, weitere sollen folgen. Zwischen Grangor und Neetha und auch im Gebiet der Zyklopeninseln ist die Flotte des Lieblichen Feldes die bestimmende Seemacht. Sie wäre ohne weiteres in der Lage, sich mit der Kaiserlichen Westflotte und den Schiffen des Seekönigs Mermydion anzulegen, ganz zu schweigen von den Mengbiller oder Chorhoper Flotten. Bisher beschränkt sich die Seemachtpolitik von Königin Amene jedoch auf ein weitreichendes Flottenbauprogramm, den Schutz der Häfen und Handelsrouten und auf die Demonstration von Stärke. Auch im Lieblichen Feld geht man - wie im Mittelreich - mehr und mehr dazu über, hohe Ränge in der Marine nicht mehr nach Geld, Einfluß und Verbindungen des Bewerbers zu vergeben, sondern nach seiner Erfahrung und Ausbildung. Die gute Versorgung der Mannschaften tut ein übriges, die Königlich Vinsalter Flotte zum wichtigsten Kontrahenten der mittelreichischen Westflotte im Meer der Sieben Winde zu erheben.

Das Bornland

Dem Bornland - oder besser, der Stadt Festum und ihren reichen Handelsherren - ist es in den letzten fünfzig Jahren gelungen, eine Hochseeflotte aufzustellen, die ihresgleichen sucht. Geboren aus der Notwendigkeit, nicht nur die eigenen Küsten, sondern auch die verbündeten Städte Port Corrad, Kannemünde und Port Stoerrebrandt sowie die großen Handelsflotten zu schützen, finden wir im Bornland eine Kriegsflotte ganz besonderer Art:

Unter vollständigem Verzicht auf Galeeren und Küstenfahrzeuge aller Art haben die Schiffsbaumeister aus Festum und Neersand mehrere standardisierte Schiffstypen auf Kiel gelegt: die leichte Geleitschivone der Seewolf-Klasse, den Schweren Holken der Komtur-Klasse und die mischgetakelte Dreimastkaravelle der Festum-Klasse. (Ähnliche Entwicklungen kennen wir nur im Galeerenbau, wo das Mittelreich die Perricum- und die Havena-Klasse, Al'Anfa die Gulgari- und Chorhop die Pfeil-Klasse bauen läßt.)

Das Bornland verfügt damit über 45 hochseetüchtige Schiffe: drei Schwere und fünf Geleitschivonen, vier schwere und sechs leichte Holken, acht bewaffnete Koggen, zwölf Karavellen, vier Karracken und zwei Zedrakken mit insgesamt etwa 5000 Mann Besatzung. Diese Schiffe sind alle in Festum, Neersand oder Tsastrand registriert, auch wenn viele von ihnen die meiste Zeit in Kannemünde oder irgendwo anders fernab der Heimat liegen.

Als Flaggschiff der Bornländisch-Festumer Flotte dient die Schivone "Marschallin Jadvige von Hummegerarben". Die "Jadvige", wie sie meist kurz genannt wird, ist im Festumer Kriegshafen stationiert.

Festum setzt seine Flotte vor allem zur Piratenjagd und zum Geleitschutz von Handelsschiffen ein (die Handelskoggen sind übrigens auch meist leicht bewaffnet). Da von Festum aus Waren nach ganz Aventurien verschifft werden, gelten die bornischen Kapitäne und Navigatoren als die besten Kenner der Hochsee. Die Admiräle und Mannschaften dagegen haben keine hohe Reputation, erstere, weil sie vetternwirtschaftlich aus dem Adelsstande ernannt werden und selten einmal eine größere Wasserfläche als ihre Badewanne zu Gesicht bekommen haben; letztere, weil viele von ihnen zum Dienst in der Flotte gepreßt oder mit unsauberen Methoden angeworben wurden und sich eigentlich mehr auf Ackerbau und Viehzucht verstehen oder weil sie den Dienst in der Flotte aus Furcht vor Strafverfolgung im Heimatland angetreten haben. In der bornländischen Flotte findet man daher sowohl Vollblutmatrosen als auch eine große Vielfalt dubioser Existenzen, die nur durch Rum und drakonische Strafen zusammengehalten werden. Nichtsdestotrotz sind das Auftreten und das seekriegerische Abschneiden der Flotte vorbildlich - nicht zuletzt auch durch die hervorragende Schiffsbaukunst, die ihr zugrunde liegt.

Aranien

Nominell untersteht die Aranische Kriegsflotte noch dem Oberkommando des Perricum Admirals Rudon von Mendena und ist somit Teil der Kaiserlichen Perlenmeerflotte, aber über diese Formsache wird ebenso hinweggesehen wie über die nominelle Zugehörigkeit Araniens zum Neuen Reich. Der Admiralität in Zorgan ist die stolze Zahl von achtunddreißig Biremen und Triremen, fünf hochseetüchtigen Karracken und Schivonen sowie etwa zwanzig Unterstützungsfahrzeuge - Fischerboote und Potten - untergeordnet. Für das Neue

Reich war es ein schwerer Schlag, als sich Fürstin Sybia vom Reich lossagte und die Flotte (die zu jenem Zeitpunkt etwa ein Drittel der Perlenmeerflotte umfaßte) ihrer Oberhoheit unterstellte. Die acht Triremen der Perricum-Klasse waren gerade frisch vom Stapel gelaufen und die einundzwanzig Biremen mit gut ausgebildeten Mannschaften besetzt.

In Zorgan wurde sofort ein Flottenbauprogramm beschlossen (ebenso wie im geschädigten Gareth) und Schiffe aus dem Bornland angekauft. In den mittlerweile mehr als zehn Jahren der aranischen "Unabhängigkeit" hat sich die Zahl der in Zorgan, Lanka, Elburum und mehreren kleinen Häfen stationierten Schiffe fast verdoppelt. Hinzu kommen noch die "Drachen von Lanka", eine Olporter Seesöldnereinheit mit drei Drachenschiffen, die noch unter Kaiser Reto ihren Vertrag schlossen und die sich - trotz der offiziellen Duldung der Sklaverei in Aranien - der Fürstin auf dem Seerosenthron verpflichtet fühlen.

Die Fürstlich Aranische Flotte ist fast ständig in Einsatzbereitschaft. Im Hafen Mendlicum (auf der Höhe von Baburin), in Lanka und Elburum und in Aimar Gor nördlich von Khunchom liegen die Verbände, die die Grenzen zur See sichern sollen. Weit hinaus wagen sich die Aranier nicht, um ja kein Gefecht mit der Perlenmeerflotte zu provozieren. Gelegentlich kann man jedoch beobachten, wie sich Schiffe mit aranischer Flagge und unidentifizierbare Thalukken im Maraskansund treffen, Waren austauschen und sich schnell wieder voneinander entfernen.

Die Moral der aranischen Seekrieger ist hoch, vor allem, wenn es zu einem Gefecht mit der Perlenmeerflotte kommen sollte. Über die Moral der Rudersklaven kann ähnliches nicht behauptet werden.

Al'Anfa

Die größte Seemacht des südlichen Perlenmeeres ist unzweifelhaft Al'Anfa, die Metropole des Sklavenhandels, die wohl reichste Stadt des Kontinents. Al'Anfa kann es sich leisten - sowohl vom finanziellen Aspekt, als auch von der Verfügbarkeit von Sklaven und bezahlten Söldnern her - eine große und schlagkräftige Galeerenflotte zu unterhalten. Dazu kommt noch eine größere Anzahl von Freibeuterkapitänen, so daß wir für Al'Anfa folgende Flottenbilanz ziehen können: Der Stadtstaat und seine Marionette Mirham sowie die unterworfenen Küstendörfer stellen insgesamt dreißig Biremen, vierzehn Triremen alter und zwölf Galeeren neuer Bauart (letztere sind nur noch als schwimmende Festungen zu bezeichnen), achtzehn bewaffnete Thalukken, vier schwere und sechs leichte Zedrakken, drei Karavellen, zwei Karracken, zwei Schivonen, der Koloß "Stolz von Al'Anfa" und eine Unzahl an Barken, Fischkuttern und Unterstützungsfahrzeugen, darunter mehrere schwerste Potten für den Truppentransport - eine Armada, die es auch mit der Kaiserlichen Perlenmeerflotte aufnehmen könnte.

Flaggschiff dieses riesigen Verbandes ist die "Gulgari", eine hochmoderne Trireme mit je einem runden, rotzenbestückten Turm an Bug und Heck. Kommandierender Admiral der Flotte ist der Edelmann Darion Paligan, ein Schwager des Garethers Kaisers Hal.

Die in Flottillen und Schwadronen unterteilte Flotte widmet sich in erster Linie der Erhebung von Seezöllen (gemeinhin auch Piraterie genannt) und der Bekämpfung fremder Kaperschiffe. Viele Galeeren liegen die meiste Zeit im Hafen und werden nur im Ernstfall bemannt. Die Besatzungen

bestehen zu einem Teil natürlich aus den Rudersklaven, zum anderen Teil jedoch aus hochqualifizierten Seesöldnern und Gardetruppen, wobei die Seebanner vom "Schwarzen Bund des Kor"* in ihren nachtschwarzen Uniformen und die Krieger der "Basaltfaust" am gefürchtetsten sind. Die Mannschaften sind diszipliniert, wenn auch nicht immer hochmotiviert. Sie neigen jedoch etwas zu Überheblichkeit und Arroganz, geboren aus dem Bewußtsein, daß ihnen niemand die Herrschaft über das südliche Perlenmeer streitig machen kann.

Sylla

Außer den "Haïen von Sylla" hat die Hafenstadt im Süden Aventuriens nur noch zwei Biremen, eine Karavelle und eine Karracke aufzubieten, wenn es gegen Al'Anfa oder den Erzfeind Charypso geht. Aber die eigentliche Flotte der Harani, der Admiral-Bürgermeisterin, sind die "Haïe", jener wüste Haufen von Kapitänen und Mannschaften, die seit Jahren einen Kaperkrieg gegen die oben genannten Seemächte führen. In deren Reihen finden sich sowohl ehrbare syllanische Freibeuter wie auch beutelustige Thorwaler und skrupellose Halsabschneider, auf die andernorts das Richtbeil wartet. Insgesamt mögen es wohl fünfzig Schiffe sein, die der Harani so zur Verfügung stehen, von kleinen Karavellen und Thalukken über Bi- und Triremen bis zur schwer bestückten Schivone "Kaiser von Jilaskan" des maraskanischen Kapitäns Zeldor Lakuma.

Bisher haben sich die großen Seemächte des Südens erst einmal zu einer Seeschlacht getroffen, und damals, im Jahre 46 v.H., konnten die Haïe zeigen, was in ihnen steckt: Die vernichtende Niederlage steckt Al'Anfa und Charypso noch heute in den Knochen.

Charypso

Wie auch in Sylla, so besteht auch in dem mit Al'Anfa verbündeten Charypso der Großteil der Flotte aus ausgesprochen zwielichtigen Gestalten, selbsternannten Admirälen, Korsarenkapitänen, Freiherren zur See und vom Magistrat mit Kaperbriefen ausgestatteten bewaffneten Kauffahrern. Unterstützt wird die etwa 40 Schiffe aller Klassen zählende Flotte von zehn alananischen Galeeren, zwei schweren Triremen und acht Biremen, die mit Kriegern des alananischen "Bund des Kor"* und sogar einem Ordensbanner der "Boronsraben" bemannt sind.

Der Kampf der Charypser richtet sich in erster Linie gegen das verhaßte Sylla, gegen Brabak und neuerdings gegen das kleine Königreich Trahelien. Nebenbei werden unbeteiligte Handelsschiffe aufgebracht und gelegentlich eine der Waldinseln überfallen, um Sklaven zu jagen. Daß es dabei schon mehrmals fast zum Ausbruch eines offenen Seekrieges zwischen Charypso und Festum gekommen wäre, scheint die Freibeuter nicht besonders zu beunruhigen.

Mengbilla

Eine Stadt, die vom Sklavenhandel lebt, kann es sich natürlich leisten, viele von Unfreien geruderte Galeeren in ihren Diensten zu halten. So unterstehen seiner Exzellenz

Großadmiral Sidor Dorikeikos immerhin fünfzehn Biremen, drei Triremen und drei Karavellen. Die Triremen entsprechen in etwa der mittelreichischen *Perricum*-Klasse, sind aber etwas langsamer und dafür schwerer bestückt. Die Biremen hingegen sind pfeilschnell, hochbeweglich und in erster Linie zum Rammen und Entern konzipiert. Die Schiffe sind sowohl mit städtischen Truppen als auch mit vielerlei Söldnern bemannt. Die meisten Auseinandersetzungen hat Mengbilla mit den Thorwaler Drachenschiffen, eine Fehde, die mittlerweile über hundert Jahre andauert und bis heute noch nicht entschieden ist, aber die neuen Triremen könnten das Verhältnis schnell zugunsten Mengbillas entscheiden.

Die Küstengewässer zwischen Rethis und Chorhop sind recht fest in Mengbiller Hand, so daß sich die - großteils ebenfalls geruderten - Handelsschiffe eigentlich keine Sorgen zu machen brauchen. Nichtsdestotrotz kommt es immer wieder zu Überfällen von Thorwalern oder anderen Piraten, so daß die Mengbiller Galeeren fast ausschließlich in Geleitzügen verkehren. Das Auslaufen eines solchen Konvois von fünf bis zehn Schiffen aus dem Mengbiller Hafen ist schon ein beeindruckender Anblick. Unter Deck jedoch ist von Würde und Größe nichts zu spüren. Hier schufteten die Rojer im Takt der Trommel und zum Knallen der Peitsche...

Thorwal

Thorwal ist als größte seefahrende Nation bekannt - und besitzt doch keine als Kriegsschiffe ausgewiesenen Einheiten. Insgesamt verfügen die Thorwaler über schätzungsweise 300 Ottas und die gleiche Anzahl Knorren, mit denen sie sowohl Handel als auch Piraterie und Raubzüge betreiben. Für den Kampf auf hoher See sind die schnellen Schiffe nicht sonderlich geeignet, da sie in den seltensten Fällen Geschütze tragen können und auch wegen ihrer niedrigen Bordwände für Entermanöver gegen bewaffnete Schiffe kaum einsetzbar sind.

Die obersten Hetleute haben dieses Problem schon vor einiger Zeit erkannt und die Thorwaler ermutigt, auch andere Schiffstypen zu benutzen. Aber traditionsbewußt und stur, wie die Nordleute nun einmal sind, fahren kaum einmal Ottajaskos auf etwas anderem als einer Otta.

Die wenigen Schiffe anderer Bauart lassen sich schnell aufzählen: die Schivone "Schwarzer Wal" (Olport), drei mittelgroße Koggen, zwei Holken, fünf Karavellen und einige Dutzend Fischereifahrzeuge mit havenischer Takelung. Hinzu kommen vierzehn "Vidsander Ottas", ein Schiffstyp, der etwas schnittiger als eine Knorre ist und sowohl Vorder- als auch Achtertrutz trägt. All diese Schiffe sind bewaffnet oder lassen sich schnell mit Rotzen und Aalen ausstatten. Bedauerlicherweise ist auch die Kunst des Geschützbaus in Thorwal nicht sonderlich hoch entwickelt, und so müssen sich die Ottafahrer auf die Eigenschaften verlassen, die ihnen seit mehr als zweitausend Jahren den Ruf der besten Seefahrer Aventuriens eingebracht haben: ein Gespür für Wind und Wogen, die Liebe zur See und ein unbeugsamer Mut.

Khunchom

Sowohl der breite Unterlauf des Mhanadi als auch der flache und recht ruhige Golf von Tuzak bieten einer Flotte ideale Manöverbedingungen. Die Fürstlich Khunchomer Flotte macht von diesen Möglichkeiten auch reichlich Gebrauch. Sie besteht fast ausschließlich aus leichtbewaffneten Thalukken von 30 bis 100 Quadern Schiffsraum, die sowohl von der

*Der "Schwarze Bund des Kor" ist ein vor wenigen Jahren ins Leben gerufener alananischer Söldnerbund, in dem sich - wie sie selbst sagen - "die härtesten, blut- und goldgierigsten Kämpfer aus ganz Aventurien" zusammengefunden haben.

größtenteils wehrfähigen Bevölkerung als auch von Berufssoldaten und auswärtigen, vor allem Maraskaner Söldnern bemannt sind. Die größten Schiffe der Khunchomer Flotte sind eine funkelneue Schivone bornländischer Bauart, zwei schwere Triremen und eine gigantische Zedrakke von 700 Quaden, die "Heiliger Zorn", die über und über mit Rotzen und Aalen gespickt ist. Die großen Schiffe sind alle als "Galeerenknacker" ausgelegt, mit weitreichenden Geschützen und gegen Enterversuche mit Netzen und Eisenhaken gesichert.

Sowohl gegenüber Aranien als auch gegenüber dem Mittelreich und Al'Anfa bewahrt Khunchom so seine Souveränität auf dem Meer. Die Flotte ist sowohl in Khunchom selbst als auch stromaufwärts und verteilt entlang der Küste stationiert.

So läßt sie sich zwar schwer zu großen Flottenverbänden zusammenfassen (was auch nicht in der Absicht von Wesir Ibarda, dem Admiral der Flotte liegt), dafür aber umso besser zu Störmanövern einsetzen, falls irgendeine auswärtige Macht mit ihrer Flotte droht.

Auch die Mhanadifurten können so gegen die Novadis aus Mherwed kontrolliert und notfalls gehalten werden. Alles in allem stellt die Khunchomer Flotte eine nicht zu unterschätzende Macht im Perlenmeer dar.

Thalusa

Daß Fürst Ras Kasan wegen seines Verfolgungswahnes eigentlich ein Fall für die Noioniten ist, sollte mittlerweile hinlänglich bekannt sein. Es ist deshalb mehr als verwunderlich, daß er sich keine größere Flotte hält als die vier großen Zedrakken, sieben Thalukken und zwei Biremen (von den üblichen, zwangsrequirierten Fischerbooten einmal abgesehen). Da Ras Kasan natürlich auch keinem Söldner traut, sind die Schiffe chronisch unterbesetzt und dümpeln die meiste Zeit als schwimmende Kasernen im Hafen vor sich hin. Fürst Kasans Prunk-Zedrakke "Himmelsfeuer" ist noch am besten erhalten, jedoch hat sich das unbewaffnete Schiff noch nie mehr als drei Meilen vom heimatischen Hafen entfernt.

Sonderlich nötig hat Thalusa seine Flotte sicherlich nicht, da sowohl das Mittelreich als auch Al'Anfa weit entfernt sind, man den Schmuggel von und nach Maraskan eher fördert denn hindert, und die gelegentlich auftauchenden Piraten ohnehin nur durch eine sehr große Flotte zu vertreiben wären.

Chorhop

Die kleine Stadt Chorhop verfügt zwar über eine weit gerühmte Werft für Galeeren (vor allem Biremen und Triremen alter Bauart), aber über keine nennenswerte Flotte. Einzig zur

Wahrung der Hoheitsrechte auf See werden drei Galeeren - die "Nordask", die "Südask" und die "Adlan Zeforika" - ständig in Betrieb gehalten, unterstützt von einer altersschwachen Karavelle namens "Schwarze Schwalbe" und etwa zwanzig leichtbewaffneten Fischerbooten. Und natürlich besitzt Patriarch Zeforika eine Prunkgaleere, das 300-Rojer-Schiff "Stolz von Chorhop", das bisher den Hafen erst dreimal verlassen hat, wobei es beim ersten Mal wegen seiner Prunküberfrachtung fast gekentert wäre.

Die hohe See überläßt man gerne den Mengbillern (die nicht sonderlich darüber erfreut sind, daß sie sich ständig mit den Thorwalern herumschlagen müssen) und versucht, den Hafen einigermaßen ruhig und feindfrei zu halten, wobei zwei schwer bestückte Batterietürme bisher auch gute Dienste geleistet haben.

Brabak

König Mizirions Zahlungsschwierigkeiten sind weithin bekannt. Einer der Gründe dafür ist die Königliche Flotte vom Mysob - ein bunt zusammengewürfelter Haufen Freibeuter und ihre Schiffe, die mit Kaperbriefen und gelegentlichen Soldzahlungen bei Laune gehalten werden müssen.

Die eigentliche Königlich Brabaker Flotte besteht aus den Karavellen "Großer Mysob", "Kap Brabak" und "Tapferkeit", drei kleinen Biremen, einigen bewaffneten Fischerbooten und der im Jahre 46 v.H. erbeuteten großen Galeere "König Peleiston". Letztere liegt allerdings seit Jahren in der Werft von Brabak, da es an fähigen Matrosen fehlt.

Nostria

Von einer nostrischen Kriegsflotte zu sprechen, ist schlechterdings unmöglich. König Kasimir unterhält gar nicht genügend Schiffe, um "Flotten"-Taktiken zu üben. Die einzigen echten Kriegsschiffe sind die 200-Quader-Koggen "Glorreich" (Nostria) und "Unbezungen" (Salzerhaven), die 150er Karavelle "Banner von Nostria" (Nostria), zwei mit Aalen ausgerüstete Fischerboote und einige Vehikel, die sich nur für Aktionen auf dem Tommel oder dem Thurensee eignen, so das Bombardenfloß "Rache für Joborn". Außerdem können alle Schiffe der Königlich Salzeraner Handelskompagnie jederzeit für Kriegszwecke requiriert werden - ein Grund, warum nostrische Kauffahrer so häufig fernab der Heimat gesehen werden.

Die Moral der Flotte ist erstaunlich gut - die Matrosen sind fast ausschließlich Freiwillige und man ist sich der Tatsache voll bewußt, daß der Erzfeind Andergast kein einziges Kriegsschiff besitzt.

Fahnen und Flaggen zur See

"Vom Flaggenrecht: Nach den Wirren der Ära der Priesterkaiser und der friedlichen Rohalszeit wird es nun endlich wieder üblich, auf Seefahrzeugen die Flagge des Heimatreiches zu zeigen. Endlich weiß man wieder, mit wessen Kriegsschiff man es zu tun hat, oder daß man ein unbewaffnetes Handelsschiff vor sich hat. Im Kampfe kann man unnützes Blutvergießen vermeiden, indem man die Flagge streicht. Und was ist der Stolz einer Marine, ihr Flaggschiff, wenn es nicht seiner Bezeichnung Genüge tut?"

(Hohe Akademie der Weltlichen Gerichtbarkeit' in Kuslik, 998 n.BF.)

Es ist in Aventurien allgemein üblich, daß Schiffe durch das Hissen von Flaggen ihr Herkunftsland bekanntgeben. Dabei wird die Fahne des Staates in der Regel am Heck und am höchsten Mast gehißt, während der Flagge des Heimathafens der zweithöchste Mast oder eine Stelle am Großmast unterhalb der Staatsflagge zugewiesen ist. Existiert eine Hausflagge der Reederei, darf sie an jeder beliebigen Stelle gehißt werden, niemals aber oberhalb von Staats- und Hafenfahne. Das Setzen einer fremden Fahne unterhalb der eigenen gilt im Krieg als Zeichen der Eroberung und im Frieden als schwere Beleidigung.

Daneben existiert noch eine Vielzahl von Gebräuchen, die ebenfalls mit dem Flaggen zusammenhängen, so etwa der dreifache Flaggengruß bei Annäherung an ein befreundetes Schiff oder das Salutflaggen, wenn ein hochgestellter Herr an Bord kommt. Diese Bräuche sind derart vielfältig, daß wir sie hier unmöglich genauer vorstellen können, zumal sie von Land zu Land variieren.

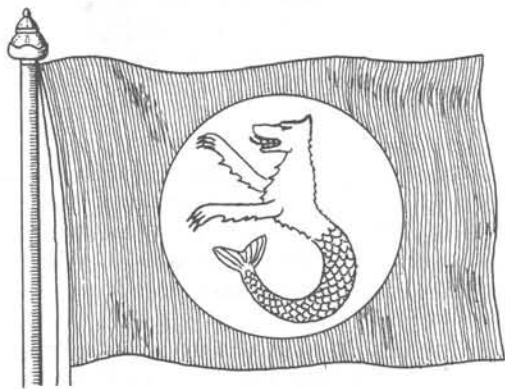
Wohl aber ist Platz für die Beschreibung der wichtigsten Staats- und Stadtfahnen, die der Reisende zur See erblicken kann, auf daß er rasch wisse, mit wem er es zu tun hat.

So gilt es denn auch in Nord- und Mittelaventurien als schweres Verbrechen, unter falscher Flagge zu segeln und dadurch die übrigen Schiffer zu betrügen - Fahrzeug und Mannschaft, denen solch ehrloses Verhalten nachgewiesen wird, gelten als rechtlos. Anders ist es dagegen bei den Stadtstaaten des Südens: Hier ist das Setzen falscher Flaggen durchaus gebräuchlich und wird vor allem von den Kaperern aus Sylla, Charypso und Al'Anfa als Kriegslist gepflegt. Zwar heißt es offiziell, daß zumindest bei Gefechtsbeginn die richtige Flagge am Mast emporsteigen muß, doch halten sich nur wenige Kapitäne daran und feuern lieber erst eine Breitseite auf den ahnungslosen Gegner ab. Im Ausland viel belacht wurde eine Episode aus dem Krieg zwischen Al'Anfa und Brabak, als sich zwei Galeeren mit Brabaker Flagge einander näherten und plötzlich wie wild auf einander zu schießen begannen - mit der Folge, daß beide Schiffe aufgegeben werden mußten. Erst als sich die Überlebenden in ihren Beibooten trafen, stellte sich heraus, daß beide Schiffe al'anfanische Kaperer unter falscher Flagge gewesen waren...

Die wichtigsten aventurischen Länderfahnen

Beginnen soll die Fahrt rund um Aventurien im Norden des Perlenmeers und dann im Uhrzeigersinn die Küste entlangführen bis zu Ifirms Ozean. Zuerst aber noch eine allgemeine Bemerkung: Ähnlich wie die aventurischen Wappen zeigen auch die Fahnen fast allesamt irgendwelche Lebewesen - der Gebrauch von Mustern und verschiedenfarbigen Streifen ist fast unbekannt.

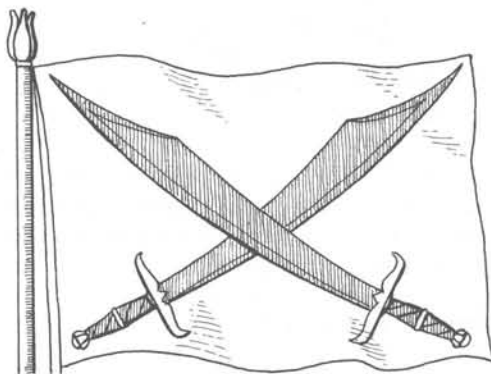
Im Bornland ist der Flaggengebrauch recht klar: Staatsflagge zur See ist das rote Tuch, darauf die blaue Scheibe mit dem weißen "Seewolf", einem Wolf mit Fischschwanz.



Die Schiffe der Stadt Festum haben allerdings das Privileg, anstelle der Staatsflagge auch ihre städtische Flagge zu zeigen, die auf rot einen weißen Schwan zeigt. Von Bedeutung ist noch das Banner des Handelshauses Stoorrebrandt, das einen silbernen Falken auf rotem Tuche trägt. Besonderen Respekt genießt auf den Meeren die Fahne des Neuen Reiches. In Anlehnung an das Staatswappen zeigt sie

einen roten Greifen auf einer goldenen Scheibe auf blauem Tuch; blau-gold-rot sind auch die Farben der kleinen Gösch, die am Bugsprit gesetzt wird. Fahnen der einzelnen Hafenstädte sind nur selten zu sehen, dagegen ist der Gebrauch der Löwenkopfflagge Tobriens gang und gäbe, häufig sieht man auch die Fuchsfahne Garetiens und das grüne Tuch mit den goldenen Bedonblüten Beilunks.

Weiß hingegen ist das Flaggentuch Araniens - hier wird die Fahne von einer Vielzahl der grünen Blätter und gelben Blüten der aranischen Seerose bedeckt. Die Flagge des tulamidischen Stadtstaates Khunchom zeigt auf weiß zwei gekreuzte blaue Krummsäbel: Mächtige Doppelkhunchomer als Sinnbild der Stärke.

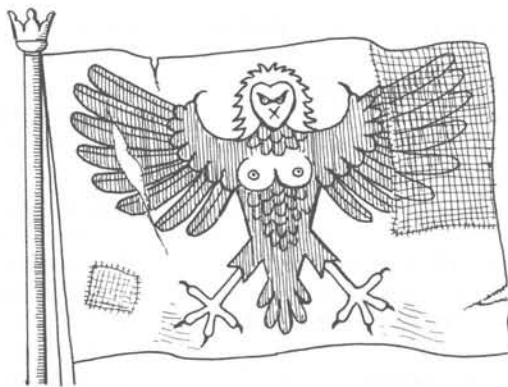


Im befreundeten Thalusa wiederum verwendet man das Haupt eines blauschwarzen Ongalobullen.

Die kaisertreuen Kapitäne Maraskans flaggen natürlich mit dem Reichsbanner, während die Boraner um Prinz Denderan die alte maraskanische Fahne verwenden: Auf gelbem Tuch zeigt sie die purpurne Lilienblüte.

Das Kalifat hat keine speziellen Fahnen zur See - und die von Städten wie Selem und Mirham kann man getrost übergehen.

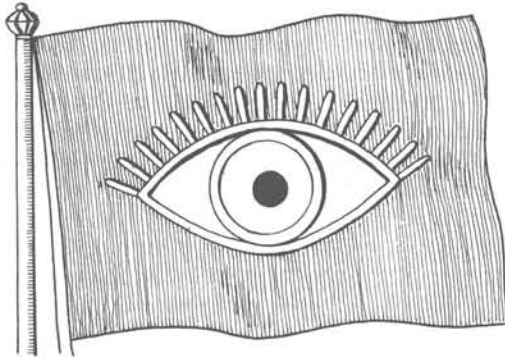
Beachtung verdient dagegen die einfarbige Flagge der Stadt Al'Anfa: Ein schwarzer Rabe auf schwarzem Tuch, wie manche Auswärtigen spotten. Weit verbreitet sind auch Flaggen, die weiße Schädel oder Gerippe auf Schwarz zeigen. Schädel und Waffen zieren auch die meist blutroten Wimpel und Banner der Orte Hot-Alem, Sylla und Charypso, doch scheint man hier auf Unterscheidbarkeit wenig Wert zu legen.



Brabak schließlich führt auf gelbem Tuch eine rote Harpyie, ein Symbol, das an die Sprunghaftigkeit der Könige erinnert. Der nächste wichtige Hafen ist Mengbilla, dessen Flagge man weithin kennt: Sie ist schwarz mit einem weißen Haikopf.

Drol dagegen benutzt eine harmlose rote Blüte auf gelbem Tuch.

Die Seekönige der Zyklopeninseln verwenden ein Sinnbild für die Ureinwohner der Inseln: Ihre blaue Fahne trägt ein einzelnes großes Auge in Gold.



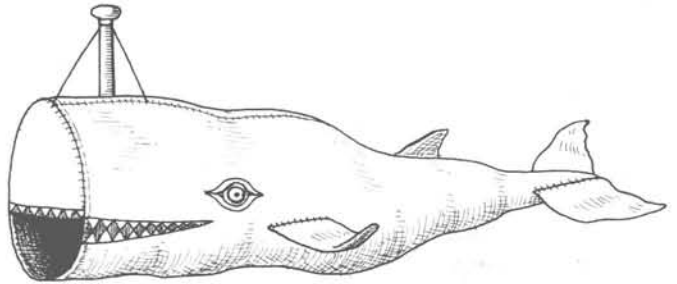
Die offizielle Flagge des Lieblichen Feldes zeigt in Anlehnung an die alte Fahne Bosparans eine goldene Kugel auf Blau, doch ist diese Fahne der des Neuen Reiches zu ähnlich, um oft verwendet zu werden. Stattdessen bevorzugt man von Grangor bis Neetha die Flagge, die einst die revoltierenden Blockadebrecher setzten: Auf Grün zeigt sie einen goldenen Adler.

An der Westküste des Mittelreichs sollte eigentlich die Reichsflagge genauso gelten wie am Perlenmeer - in der Praxis allerdings sieht man immer wieder, daß Havener Segler oberhalb oder gar anstelle der Reichsfahne die Provinzfahne Albernias mit den drei weißen Kronen auf Blau hissen.

Und Fürst Cuano Ui Bennain scheint nicht fähig oder nicht willens zu sein, dem ein rasches Ende zu machen...

Die Fahne Nostrias kann man gut vernachlässigen, schämt sich doch jeder echte Seemann, den "Salzarelenappen" zu hissen.

Die Thorwaler schließlich sind noch nicht dazu übergegangen, ihr Ottas mit Flaggen zu kennzeichnen - stattdessen bemalen sie häufig die Segel mit den jeweiligen Symbolen ihrer Sippe. Es ist allerdings auch üblich, die Mastspitze mit grau-weißen sackähnlichen Gebilden zu versehen, die sich im Winde drehen und in denen ein Thorwaler ein Abbild des Walgottes Swafnir zu sehen glaubt - und es ist wenig ratsam, ihm zu widersprechen.



Gewisse Beachtung verdienen schließlich noch die Kauffahrer der Stadt Riva. Ihre Flagge ist rot und zeigt den zugewandten Kopf eines weißen Pelztieres - nach Geschmack oder Glauben des Kapitäns als Firunsbär oder Silberfuchs dargestellt.

Die gleiche Fahne wird in der Regel auch von Kaufleuten aus anderen Städten des Svelltchen Bundes geführt, oft variiert durch einen Ring von fünf Sternen.

"Die Efferdsbraut" - ein Seemannslied aus Havena

*Im Hafen, da liegt die Efferdsbraut
mit Segeln weiß wie Schnee.
Der Rumpf ist ganz aus Steineich' gebaut.
Stolz wiegt sie sich in der See.
Stolz wiegt sie sich in der See.*

*Der Kapitän ist gut und die Mannschaft recht,
die Arbeit ist leicht getan.
Ja, auf der Efferdsbraut, da geht's dir nicht
schlecht.
Komm, mach dein Kreuz, heuer an!
Komm, mach dein Kreuz, heuer an!*

*Refrain:
Ja, herrlich ist das Seemannsleben,
so hatte man mir's gesagt.
Ja, nach des Seemanns Glück sollst du
streben.
Ach, Efferd sei's geklagt!*

*Und Feuer gibt's jeden zweiten Tag -
der Käpt'n schenkt's selber aus,
und essen tut jeder, so viel er mag.
So geht's aufs Meer hinaus.
So geht's aufs Meer hinaus*

*Die Mädchen im Hafen, sie warten schon
mit manchem stürmischem Kuß.
Ho, das ist des Seemanns schönster Lohn,
von dem er viel haben muß,
von dem er viel haben muß.*

Refr.: Ja, herrlich...

*Die Efferdsbraut ist ein uralter Kahn,
das Holz schon mürbe und grau,
die Taue schlaff und die Segel lahm -
im Sturm kreischt sie wie meine Frau,
im Sturm kreischt sie wie meine Frau.*

*Der Käpt'n ist hart, und Schläge gibt's viel,
statt Feuer nur Wasser und Sand.
Und redest du laut, bist du schnell unter'm Kiel;
ich wollte, ich wär an Land,
ich wollte, ich wär an Land.*

Refr.: Ja, herrlich...

*Die Mädchen im Hafen, die lachen nur laut,
wenn sie uns von ferne schon seh'n,
uns arme Kerls von der Efferdsbraut,
wenn wir vor Anker geh'n,
wenn wir vor Anker geh'n.*

*Drum laß die Finger von diesem Schiff,
es bringt dir nur Unheil und Not.
Ich wünsch ihr, sie läuft im Sturm auf ein Riff
und stirbt den Seemannstod,
und stirbt den Seemannstod.*

Refr.: Ja, herrlich

Wir lagen vor Kannemünde...

Das Leben an Bord

“Wenn Du mich fragst - nie wieder eine Reise zur See! Mag es auf dem Bock eines Stoorrebrandters noch so sehr rumpeln und schaukeln, daß Du am Abend denkst, Du vermöchtest nicht mehr zu sitzen, so krumm ist Dir der Rücken, nichts ist das im Vergleich mit so einem schwimmenden Salzarenfaß. Zusammengepfercht hat man uns wie das Vieh! Für gutes Silber durften wir im stinkigen Laderaum schlafen, zusammen mit all diesem gemeinen Pack. Suchte man der stickigen Enge zu entfliehen, gab es sogleich ein großes Geschrei: Jeder grobe Klotz, der dort an Deck herumstand, nahm sich die Freiheit, uns anzubrüllen, als wären wir Schafe. Zudem die dürftige Verpflegung, ein rechter Orkfraß, versichere ich Dir. Die Hitze, die Enge, dann das ewige Schaukeln, daß einem ganz übel davon wurde. Und die höhnischen Gesichter dieser Teerjacken, wenn es mich bei wilder See einmal zur Reling trieb... Nein, höre auf meinen Rat: Laß ab von Deinen Ideen, am Seehandel zu partizipieren, nur Unbill wird Dir daraus erwachsen und wenig Nutzen!”

(aus dem Brief eines Gratenfeller Kaufmanns an einen Kollegen)

Die Schilderungen dieses bedauernswerten Händlers decken sich durchaus mit dem, was man von einem Großteil der aventurischen Landbevölkerung über Schiffsreisen hören wird - und genau genommen haben sie recht.

Alle Mühsal beginnt schon bei der Unterbringung, sei es auf einem geschützstarrenden Kriegsschiff, sei es auf einem bis an die Reling vollgestopften Handelssegler. Auf keinem Schiff scheint Platz übrig zu sein für die Menschen an Bord: Schiffsjungen, Matrosen und Schiffshandwerker müssen sich mit einer schlichten Hängematte im Laderaum begnügen, unter und neben sich Stapel von Ladung und Vorräten, Gerätschaften und Ausrüstung. Zudem müssen sich meist gleich zwei die Schlafstelle teilen; ein Schiff segelt nicht von alleine, stets müssen alle notwendigen Posten besetzt sein, und so darf die sogenannte Freiwache die Matte benutzen, während der Kamerad auf Deck Dienst tut, bis er an der Reihe ist.

Dies bestimmt auch das Klima unter Deck, alle dort genießen bzw. erdulden die gleiche Behandlung, ertragen einer wie der andere die Enge, die stickige Luft, die Hitze (bzw. die Kälte bei Fahrten durch stürmische Nordlandgewässer), die Feuchtigkeit, da sich immer Wasser im Kielraum sammelt, den Dreck und das Ungeziefer; letzteres aus dem Laderaum fernzuhalten, ist schlichtweg unmöglich.

Man soll sich nicht täuschen lassen: Den Reisenden, der sich eine Passage auf einem Handelssegler gekauft hat (der übliche Weg, privat eine Seereise zu machen), erwartet kein besseres Lager. Zwar wird er die Matte nicht teilen müssen, doch ist dies das einzige Privileg, welches er für seine Silbermünzen erwarten kann. Rücksicht kann nicht genommen werden, was zählt, ist die Ladung, je mehr davon, desto besser.

Will der Passagier in den Genuß der Privilegien eines Offi-

ziers kommen, was die Unterbringung betrifft, muß er recht tief in seinen Beutel greifen. Gold muß blitzen, soll ein niederer Offizier auf den ihm zustehenden, abgeteilten Verschlag zugunsten eines Mitreisenden verzichten. Eine solche Vereinbarung wird mit dem betreffenden Offizier persönlich ausgemacht. Eine eigene Kajüte, wie sie Navigatoren und Kapitäne ihr eigen nennen, bedeutet einen rechten Luxus. Die drangvolle Enge an Bord erfordert strikte Disziplin: Jedem an Bord ist ein Platz zugewiesen in der Hierarchie, welcher ihm von keinem anderen streitig gemacht werden darf. Befehlsverweigerung wird schwer bestraft. Ungekrönter König an Bord ist der Kapitän, sein Wort ist Gesetz. Ihm sind ausnahmslos alle Personen an Bord unterstellt; für die Dauer der Fahrt genießt er uneingeschränkte Befehlsgewalt und Gerichtsbarkeit. Eventuelle Vergehen der Mannschaft werden von ihm abgeurteilt; die Strafen mancher Kapitäne erscheinen - verglichen mit jenen für vergleichbare Vergehen an Land - pervalsisch. Vor allem Kriegsschiffe mit ihrer oft “halbfreiwilligen” Besatzung werden übermäßig hart geführt, mit Strafen, die vom Entzug der Tagesration über Auspeitschen bis zum Aufhängen an der Rah gehen; Handelsfahrern liegt dagegen meist viel mehr an einer guten Stimmung an Bord. Schließlich möchte es kein vernünftiger Kapitän riskieren, daß die halbe Mannschaft in irgendeinem Hafen plötzlich abheuert.

Es erscheint der “Landratte” gewißlich wie ein Wunder, wenn sie das erste Mal auf einem Segelschiff fährt: Eben noch ein unüberschaubares Gewimmel von Männern und Frauen an Deck und in den Wanten, alle scheinen ziellos durcheinander zu rennen und allen steht man nur zu offensichtlich im Weg, ein jeder brüllt den anderen an, wie um das Chaos perfekt zu machen. Dann taucht der Kapitän auf dem Oberdeck auf. Eine Vielzahl von dem einfachen Reisenden vollkommen unverständlichen Befehlen erschallt, und nach und nach wird ein Muster in diesem Treiben erkennbar. Sanft dreht sich das Schiff in den Wind, blähen sich die Segel, und die Fahrt beginnt. Majestätisch gleitet der Segler über die Wellen.

Es bedarf in der Tat einer Unzahl von Kommandos, ein Schiff in Fahrt und auf den rechten Kurs zu bringen. In diesem Moment wird einem erst so richtig klar, welche Aufgabe der Befehlshaber vollbringt, all die Leute so in Einklang zu bringen, daß aus ihrem einzelnen Tun ein Ganzes erwächst, daß das Schiff sich rührt. Und erst dann erkennt man, daß, was man für zielloses Treiben gehalten hat, nichts anderes war, als planvolles Tun.

Sieht man einmal von der Arbeit ab, die das Leben an Bord bestimmt, ist der Alltag eher eintönig. Wer frei hat, schläft oder flickt seine Ausrüstung, Zerstreuung gibt es kaum. Glücksspiele sind weitverbreitet, doch heißt es vorsichtig sein, will man nicht die Geldkatze eines glücklichen (oder gerissenen) Fahrensmannes füllen.

Häufig versteht sich einer an Bord darauf, ein Instrument zu spielen, um seinen Gefährten die Langeweile zu vertreiben. Schnaps ist normalerweise streng rationiert, um die Gefahr von handfesten Auseinandersetzungen einzudämmen und um zu gewährleisten, daß die Mannschaft stets einsatzbereit ist. Wen wundert es da noch, daß so viele Seeleute ordentlich über die Stränge schlagen, wenn sie auf Landgang sind.

Die Verpflegung an Bord ist leidlich gut. Da die meisten Schiffe nur an der Küste entlang "springen", werden alle paar Tage frische Lebensmittel geladen. Zumeist jedoch muß sich der Seemann mit kalten Speisen begnügen, die Feuergefahr ist zu groß, um mehr als eine warme Mahlzeit am Tag - meist eine Suppe - zu erlauben.

Noch übler sieht es auf Hochsee-Fahrten aus, wo oft längere Flaute das Schiff vom Land fernhalten: Fauliges Wasser, feuchtes, oft verschimmeltes Brot, verdorbenes Gemüse und Fleisch, der Mangel an frischen Lebensmitteln machen eine solche Fahrt zu einer Tortur für alle an Bord. Überhaupt ist bemerkenswert, daß nicht stürmische Winde zum Unangenehmsten im Seefahrerleben gehören. Zwar bedeuten schwere Stürme eine Gefahr für Leib und Leben, ohne Frage, doch fürchten zumindest Matrosen auf Segelschiffen die Flaute nicht weniger als den Sturm, gegen den sie sich wenigstens gehörig zur Wehr setzen können. Vor allem in den heißeren Regionen der Meere gerät eine längerwährende Windstille zur Qual. Zu Tatenlosigkeit verdamnte Matrosen quälen sich durch die brütende Hitze oder schinden sich an den Riemen in den Beibooten, wenn der Kapitän angeordnet hat, das Schiff aus der Flaute zu schleppen.

Ist das Leben an Bord geprägt von Disziplin und Entbehrungen, stellen die Landgänge das genaue Gegenteil dar: Es gibt kaum ein freigiebigeres, vergnügungslustigeres Völkchen als Seeleute. Es scheint, als suchten sie Gelächter, Wein und Vergnügungen in sich aufzusaugen, um davon zehren zu können, wenn sie sich wieder auf dem Meer befinden. An Land geben sie sich jedem ihnen bietenden Spaß hin, und das mit einer Hingabe und Ausdauer, die das gewöhnliche Volk stets aufs neue in Erstaunen versetzt. Seeleute neigen nun einmal zur Verschwendung: Gar mancher hat seine gesamte Heuer in den einschlägigen Etablissements der Stadt gelassen, um am nächsten Morgen so arm da zu sitzen wie vor seiner Fahrt, gezwungen, sofort wieder neu anzuheuern. Nun, wer mag es ihnen verdenken, zudem nicht jedesmal, wenn ein Schiff anlegt, der Landgang erlaubt wird. Kein Kapitän kann es sich leisten, alle paar Tage mit einer völlig verkaterten Mannschaft dazustehen.

Vergnügung ist jedoch nicht das Einzige, was einen Matrosen an Land erwartet, es gibt auch genügend Männer und Frauen unter den Seeleuten, die eine Familie zu versorgen haben und dieses auch getreulich tun.

Wir haben jetzt einiges gehört über das Leben auf See. Selbst wenn man sicherlich noch tausend Seiten füllen könnte, um dem Thema gerecht zu werden, wird der Leser einen kleinen Eindruck davon bekommen haben, wie es auf einem Schiff zugeht. Daß sich die Stimmung auf einem kleinen Schiffer-

boot wesentlich von der auf einer Rudergaleere aus Al'Anfa unterscheidet, braucht wohl kaum ausdrücklich erwähnt werden. Nach der Aufzählung all jener Mühen, Unbilden und Gefahren, die einen großen Teil eines Seefahrerlebens ausmachen, vermag sich kaum ein Außenstehender zu erklären, wie man sich freiwillig für diesen Beruf entscheiden kann, aber dennoch gibt es eine Unzahl von Menschen in Aventurien, die dieses Leben gewählt haben, und keineswegs scheinen sie alle unter ihrem Schicksal zu leiden. Verbringt man auch nur ein paar Stunden in einer Hafentaverne, wird man überrascht sein, wie gerade die Seeleute von ihrem Dasein schwärmen. Allen Entbehrungen zum Trotz gerät ein Leuchten in ihre Augen, wenn sie von der See erzählen, liebevoll ihr Schiff beschreiben, als erzählten sie von einem schönen und liebenswerten Wesen. Keiner vermag wohl zu ergründen, woran es liegen mag, doch eines ist unbestritten: Efferds Reich entspringt ein ganz besonderer Zauber, der aus dem einfachen und harten Broterwerb eine Berufung macht. Man kann nur demjenigen wünschen, der sich für eine gewisse Zeit auf See begibt, sei es als Reisender, sei es um anzuheuern, daß sich auch ihm die Schönheiten der Seefahrt eröffnen mögen.

Die Efferdbrüder

Eine der wichtigsten Anlaufstellen für alle Matrosen ist das Haus der Efferdbrüder - der Gilde der Seeleute -, die man in vielen Hafenstädten finden kann. Hauptsitz und Gründungs-ort der Efferdbrüder ist Havena. Dort schlossen sich vor einigen Generationen die Havener Seeleute zu einer Bruderschaft zusammen, um den Matrosen, ähnlich wie den Handwerkern, deren Gilden ja auf eine lange Tradition zurückblicken können, Sicherheiten bieten zu können. Was mit einer schlichten Absprache über die Höhe der Heuer begann, hat mittlerweile an vielen Küsten Verbreitung gefunden. Die Efferdbrüder unterhalten vielerorts sogenannte Bruderheime, in denen Mitglieder bis zur nächsten Fahrt billig Unterkunft finden können. Diese Heime beherbergen außerdem eine Kanzlei der Bruderschaft, dort werden nicht nur Fahrten vermittelt und Neubrüder in die Matrosenrolle eingeschrieben, sondern man kann auch interessante Einzelheiten über seinen nächsten Kapitän und dessen Schiff erfahren. Es gibt kaum einen Seelenverkäufer, der den Efferdbrüdern nicht als solcher bekannt ist.

Um die Mitgliedschaft bei den Efferdbrüdern zu erlangen, genügt es, in der örtlichen Kanzlei einen Obulus von 3 D zu entrichten, dann werden Name und Rang in die Seefahrerrolle aufgenommen. Zudem wird noch jährlich ein gewisser Teil der verdienten Heuer fällig. Dafür gibt es keine festen Sätze, jeder gibt, was er kann. Die Beiträge werden u.a. dazu benutzt, die Heime zu unterhalten, Leuchtfeuer zu betreiben, Seeleuten in Not zu helfen und vieles mehr. Außerdem bietet die Bruderschaft gegen eine Extraprämie an, die Familien von auf Fahrt verstorbenen oder verschollenen Seeleuten zu unterstützen, bis das älteste Kind dazu in der Lage ist, dies zu übernehmen.

Seeleute und Piraten

Die Ränge der Seefahrer

Es ist leicht einsehbar, daß das oft lange Zeitspannen währende Zusammenleben vieler auf einem so begrenzten Raum wie einem Schiff es unerlässlich macht, alle Aufgaben, Rechte und Pflichten genau festzulegen. Darum wurde schon vor vielen Jahren eine Einteilung der Schiffsbesatzungen in Ränge - vom Schiffsjungen bis zum Admiral - vorgenommen. Diese bei Handels- wie bei Kriegsmarine gebräuchlichen Dienstgrade sollen in folgenden unseren, der Seefahrt teilweise unkundigen, Lesern vorgestellt werden.

Matrosen

Wenden wir uns zunächst den einfachen Rängen zu. Gemeint ist jener Teil der Besatzung, den der Laie allgemein als 'Seefahrer' bezeichnet. Anheuern kann jeder oder jede Freie, gleich welchen Standes, so er/sie sich nur dazu entschlossen hat, das Efferdshandwerk zu ergreifen.

Schiffsjunge:

Kaum ein Schiff wird ohne einen oder gar mehrere Schiffsjungen und -mädchen auskommen. Meist handelt es sich dabei um 10- bis 14-jährige Kinder, die auf diese Weise ihre ersten Erfahrungen auf See sammeln, sei es aus Familientradition - dann oft auf dem Schiff ihres Vaters oder ihrer Mutter - sei es, weil das Schicksal ihnen als Waisen keine andere Möglichkeit ließ, sich sprichwörtlich "über Wasser zu halten".

Die Aufgaben eines Schiffsjungen sind vielfältig, er ist sozusagen ein "Mädchen für alles", sei es, daß er leichtere Arbeiten an Bord übernimmt, wie z.B. Netze zu flicken, dem Koch oder dem Segelmacher zur Hand zu gehen, sei es, daß er auf zivilen Schiffen dem Kapitän zu Diensten ist. Die Bezahlung beträgt selten mehr als freie Kost und ab und zu einen Heller oder auch mehr, wenn es an Land geht, je nachdem, wie großzügig der Kapitän oder der Zahlmeister sich erweist.

Halb- oder Leichtmatrose:

Der Halbmatrose ist gewissermaßen ein "Matrosenlehrling", das heißt, es handelt sich bei ihm um einen Seemann mit geringer Erfahrung und dementsprechend geringerer Entlohnung.

Ab dem 14. Lebensjahr kann man als Halbmatrose auf einem Schiff anheuern, bzw. sich in der Seemannsrolle der Efferdsbrüder (siehe Bordleben/Landleben) eintragen lassen. Seine Aufgaben sind vielfältig und reichen vom Deckschrubben über die Arbeit in den Wanten, wie Segel setzen und reffen, bis hin zum Waffendienst, wenn das Schiff z.B. von Piraten angegriffen werden sollte. Die Bezahlung eines Halbmatrosen umfaßt neben der täglichen Verköstigung einschließlich eines Hohlfinders Branntwein noch 5 Heller pro Tag auf See zuzüglich etwaiger Prämien für gefährvolle Fahrten oder für besondere Leistungen.

Vollmatrose:

Ein Matrose muß mindestens vier Jahre zur See gefahren sein, bevor er sich als Vollmatrose bezeichnen darf und somit in den Genuß der damit verbundenen Privilegien kommt. Im wesentlichen unterscheiden sich die Aufgaben eines Vollmatrosen nicht von denen eines Halbmatrosen, doch macht seine größere Erfahrung auf See ihn zu einem verlässlicheren Seemann, zu einem Mannschaftsmitglied, auf das sich der Kapitän auch in extremen Situationen stützen kann, sowohl bei einer gefährlichen Überseemission, der Fahrt durch ein piratenverseuchtes Gebiet als auch in einem heftigen Unwetter.

Diese höheren Anforderungen machen sich bei der Entlohnung bemerkbar, steht ihm doch die dreifache Heuer eines Halbmatrosen zu. In Mannschaften, die über einen längeren Zeitraum zusammenbleiben, wird oft noch eine zusätzliche Prämie an Seeleute mit Familie gezahlt.

Zudem hat der Vollmatrose Anspruch auf eineinhalb bis zwei Hohlfinder Branntwein sowie alle sieben Tage einen zusätzlichen halben Laib Brot, einen Viertellaib Käse, eine Unze Butter und ein Stück Fleisch, gesotten, gebraten oder geräuchert, von 5 Unzen Gewicht.

Segelmacher und Zimmermann:

Diese beiden sind unerlässliche Begleiter auf einer jeden längeren Fahrt über See oder entlang unzivilisierter Gestade. Der wäre ein schlechter Kapitän, der sich auf die Reise macht, ohne dafür zu sorgen, daß etwaige Schäden am Schiff fachmännisch behoben werden können.

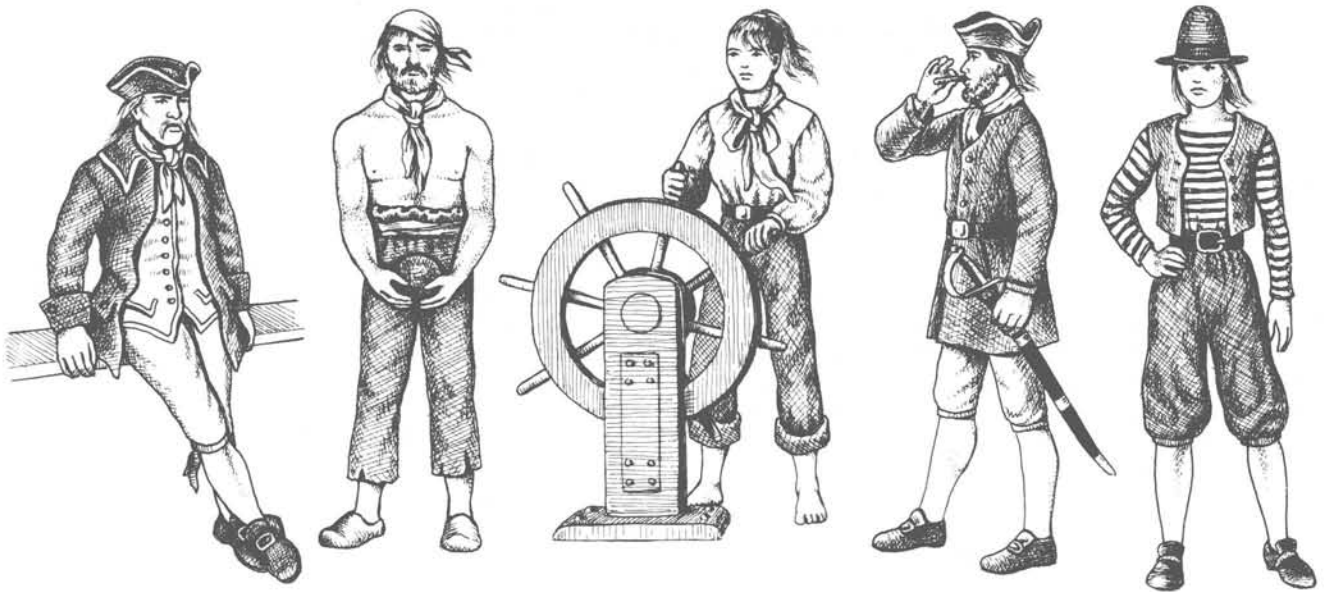
Üblicherweise handelt es sich bei beiden um Handwerker mit der entsprechenden Ausbildung bei einem Zimmermann oder in einer Werft, also versehen mit einem Schreiben des Meisters, welches beurkundet, daß sie eine Lehrzeit durchgemessen haben. Die Lehrzeit an Land erspart jene auf See, ein Segelmacher bzw. Schiffszimmermann beginnt seine Seefahrerlaufbahn stets als Vollmatrose; danach wird auch seine Bezahlung bemessen.

Auf kleineren Schiffen werden diese Aufgaben des öfteren von gewöhnlichen Vollmatrosen übernommen, die sich entsprechende Kenntnisse durch "Zusehen" auf ihren Reisen angeeignet haben.

Koch:

Auch bei ihm handelt es sich um einen, zumeist altgedienten, Vollmatrosen. Ihm obliegt es, für die tägliche Verpflegung der einfachen Mannschaft und der Offiziere zu sorgen, außerdem verwaltet er alle Vorräte inklusive des Branntweins, und ist zudem für den Einkauf im Hafen verantwortlich.

Die Fertigkeit des "Smutje" entscheidet in nicht unerheblichem Maße über die Gesundheit, aber auch über die Laune der gesamten Mannschaft und damit über ihre Einsatzbereitschaft. Schon mancher Kapitän, der gerade an diesem Posten sparen wollte, fand sich unversehens in ärgsten Schwierig-



Kapitän

Schütze

Steuerfrau

Bootsmann

Matrosin

keiten, die bis zur offenen Meuterei gingen; ein Umstand, der die Bilanzen ärger strapazierte, als es ordentliche Kost getan hätte.

Bootsmann:

Bei ihm handelt es sich gewissermaßen um den Obersten unter den Gemeinen, er ist derjenige, der seine Befehle direkt von den Offizieren erhält und an die Mannschaft weitergibt. Zudem hat er noch dafür zu sorgen, daß der Bordfrieden gewahrt bleibt, das heißt, er wird gegebenenfalls Streitigkeiten schlichten und handfestere Auseinandersetzungen beenden.

Zum Bootsman kann ein Vollmatrose nach frühestens 10 Jahren auf See werden, zumeist bedarf es einiger Auszeichnungen in gefährlichen Situationen. Besiegelt wird die Ernennung durch ein Dokument, nicht selten gehört zudem noch eine Tätowierung am linken Unterarm als unauslöschliches Zeichen seines Ranges dazu.

Ein guter Bootsman zeichnet sich in erster Linie dadurch aus, daß er es versteht, die Befehle des Kapitäns geschickt umzusetzen, so daß die befohlenen Manöver schnell und reibungslos abgewickelt werden können.

Es ist nicht schwer, sich vorzustellen, daß die Stellung des Bootsmannes als Mittelsmann zwischen Offizieren und einfachen Matrosen ihn oft ins Abseits unter seinen Gefährten bringt; auf vielen Schiffen gilt er als "Käpt'ns Kettenhund", nicht zuletzt, da er auch für die Ausführung von Bestrafungen verantwortlich ist. Es gibt kaum etwas Schlimmeres für einen Matrosen, als einen grausamen Bootsmann, der seine übergeordnete Stellung mißbraucht und die Mannschaft terrorisiert.

Ein guter Bootsman hingegen wird seine Leute vor harten oder verantwortungslosen Anforderungen und Befehlen seitens des Kapitäns zu schützen versuchen.

Einem Bootsman stehen je nach Größe des Schiffes und Kopfzahl der Mannschaft 5 Silbertaler pro Seetag zu. Neben der üblichen Verpflegung erhält er 2 Hohlfinger Branntwein,

an jedem 7. Tag einen weiteren Hohlfinger zusätzlich, sowie 8 Unzen Fleisch, gebraten, gesotten oder geräuchert, einen Laib Brot, sowie 2 Unzen Butter und einen halben Laib Käse.

Rudergänger oder Steuermann:

Der Rudergänger bedient das Ruder des Schiffes und sorgt dafür, daß der vom Navigator ermittelte Kurs eingehalten wird. Viele Schiffe verfügen über mindestens zwei Steuerleute, die sich in Schichten abwechseln. Bei heftigen Stürmen ist es oft nötig, daß zwei, drei oder gar vier Mann unter Aufbietung aller Kräfte das Ruder festhalten, um zu verhindern, daß das Schiff hilflos den Elementen ausgeliefert ist. Zum Steuermann kann nur werden, wer mindestens 10 Jahre zur See gefahren ist. Wegen der Wichtigkeit dieser Aufgabe ernennt der Kapitän natürlich nur solche Leute zum Rudergänger, die ihm als besonders verlässlich bekannt sind.

Von der Navigation sollte ein guter Steuermann auch etwas verstehen; auf kleinen Schiffen übernimmt er oft zusätzlich die Aufgaben eines Navigators. Dem Steuermann steht die doppelte Heuer eines gewöhnlichen Vollmatrosen zu, zusätzlich möglicher Prämien, sowie die Verpflegung eines Bootsmannes.

Schiffsschützen:

Die Bedienung der Geschütze auf einem Handels- oder kleinerem Kriegsschiff obliegt meistens den Matrosen, von denen einige speziell für diesen Dienst ausgebildet wurden. Nur auf größeren Kriegsschiffen werden für die Rotzen, Böcke, Aale usw. spezielle Schützen an Bord genommen. Diese Männer und Frauen halten sich - vermutlich zu Recht - für eine besondere Elite. Tatsächlich gehören Beweglichkeit, Kraft und eiserne Nervenstärke dazu, im tosenden Kampfgetümmel seelenruhig das Geschütz auf den feindlichen Hauptmast auszurichten. Kein Wunder, daß unter diesen Umständen die wenigen seefahrenden Zwerge Aventuriens vor allem als Schiffsschützen ihren Dienst in der Westflotte des Mittelreiches verrichten.

Seesoldaten:

Viele Kriegsschiffe sind mit speziellen Kämpfern bemannt, die nicht zu den Matrosen gezählt werden können. Diese Krieger und Bogenschützen kommen vor allem bei der Durchführung und Abwehr von Enterangriffen zum Einsatz oder wenn eine Attacke gegen einen Feind an Land vorgetragen wird. Da die Seesoldaten auf dem Schiff eine eigene Einheit bilden und meist nicht viel von der Seefahrt verstehen, sind sie bei der Besatzung häufig nicht sonderlich beliebt. Seesoldatenhauptmann und Schiffsbootsmann haben oft alle Hände voll zu tun, um Schlägereien zwischen beiden Gruppen zu verhindern.

Die Offiziere der Seesoldaten gelten nicht als Seeoffiziere und sind darum in unserer unten folgenden Betrachtung dieser Ränge nicht erfaßt.

Ruderer:

Wie wir wissen, fahren auf den aventurischen Meeren auch viele Ruderschiffe, genannt seien hier Galeeren, Galeassen oder gar die Drachen. Daß letztere ausschließlich von stolzen Freien gerudert werden, zum Ruhme ihres Stammes, ist wohl bekannt. Mit den anderen Gefährten dieser Art sieht es aber nicht so ruhmvoll aus, finden sich an den schweren Riemen doch vornehmlich Sklaven, Kriegsgefangene, Verbrecher und arme Gottlose, die so bar jeder Hoffnung sind, daß sie sich zu solch elendem Dienst verdingt haben. Über die Zustände an Bord eines solchen Schiffes ist anderenorts genug gesagt worden, zu ihrer Besatzung nur so viel: Die drei erstgenannten können auf wenig mehr hoffen, denn zu überleben, auf Begnadigung oder Flucht. Einigen Strafgefangenen bleibt die Hoffnung, die langen Jahre ihrer Strafe zu überstehen (obwohl die Galeere meist ein Ort für Leute ist, die man endgültig von aventurischem Boden fernzuhalten trachtet).

Freie Ruderer bekommen gerade genug, sich am Leben zu erhalten, sowie eine Heuer von ein paar Silbertalern pro Fahrt, die sie als einziges Merkmal von den Unfreiwilligen unterscheidet. Dennoch geschieht es nicht selten, daß in einem Hafen finstere Gesellen im Laufschrift an Bord stürmen, um als Ruderer anzuheuern, denn niemand fragt einen Ruderer, woher er kommt und wer die Leute sind, die ihn bis zum Kai verfolgt haben und ihn so dringend zu sprechen wünschen... Auch unter den Matrosen und Seesoldaten finden sich übrigens bisweilen kleinere Übeltäter, die eine Zeit auf See einem Leben ohne rechte Hand vorgezogen haben. Vor allem in Krisenzeiten bietet man Schurken gerne diesen Ausweg.

Offiziere

Schiff und Mannschaft in gutem Zustand zu erhalten, den Kurs festzulegen, bei einem Seegefecht das Kommando zu führen und ähnliche Dinge gehören zu den vielfältigen Aufgaben der Offiziere. Ihre Zahl schwankt je nach Schiffstyp und Verwendungszweck. Während auf dem Küstensegler eines kleinen Kaufmanns gerade mal der Kapitän als Offizier zu bezeichnen ist, finden sich auf den großen Kriegsschiffen der kaiserlichen Marine oft 6, 8 oder gar noch mehr Offiziere. Zumindestens für die Offizierslaufbahn in der Kriegsmarine sind Besuch und Abschluß einer Seeakademie unerlässlich. Nach einer Lehrzeit von drei bis fünf Jahren

wird das Patent ausgestellt. Adlige Herkunft ist nicht unbedingt obligatorisch, aber sehr hilfreich für die Karriere. Bei Handelsfahrern ist es durchaus auch üblich, daß ein erfahrener Kapitän seinem Schüler das nötige Wissen selbst beibringt, einen anerkannten Seelotsen- oder Kapitänsbrief erhält dieser aber erst dann, wenn er sich vor der Kommission einer der Akademien als fähig bewiesen hat.

Die Entlohnung eines Offiziers wird zumeist nach der Fracht berechnet und mit Kapitän und Reeder ausgehandelt. Vom zu erwartenden Erlös steht ihm der xte Teil zu, mindestens aber 2 D pro Tag auf See. Bei langjähriger Erfahrung auf See wird entsprechend mehr gezahlt, das gleiche gilt für besonders profitable, aber riskante Überseefahrten. Die Verpflegung ist deutlich besser als die der übrigen Mannschaft, nicht nur, daß die Speisen von überlegener Qualität sind (stets frisches Gemüse, Obst, sowie regelmäßige Fleischmahlzeiten, dazu Wein und feiner Branntwein), auch unterscheidet sich das an der Kapitänstafel übliche, reichliche Dreigängenmenü sehr von dem Getreidebrei oder der Fischsuppe, mit der die Mannschaft vorlieb nehmen muß.

Seejunker:

Für einen Offizier besteht der Anfang seiner Laufbahn beinahe ausnahmslos in einer Zeit als Seejunker, gilt diese doch als ein fester Bestandteil der Ausbildung einer Marineakademie. Ungefähr nach einem Jahr theoretischer Ausbildung gibt man die Knaben und Mädchen auf ein der Akademie zugehöriges, aber ansonsten ganz normal seinen Dienst tuendes Schiff, um dort die erworbenen Kenntnisse in der Praxis zu erproben und zu vertiefen. Wie lange der Zögling auf See verbringt oder ob gar der praktische Teil der Ausbildung in mehrere Abschnitte unterteilt wird, liegt ganz im Ermessen der Akademien.

Während dieser Zeit wird der Schüler mit den Aspekten des Bordlebens vertraut gemacht. Die Offiziere, aber auch der Bootsmann, werden ihn in sein jeweiliges Aufgabengebiet einführen. Zusätzlich hat der Seejunker dem Kapitän, bisweilen auch dem Ersten Offizier, zu Diensten zu sein, ähnlich wie wir es von einem Ritter und seinem Knappen kennen.

Gegenüber der Mannschaft ist die Befehlsgewalt eines Junkers sehr eingegrenzt. Wenn er Befehle erteilt, so geschieht dies in der Regel auf Geheiß eines höherrangigen Offiziers. Eine gesonderte Entlohnung des Junkers gibt es nicht. Er speist mit den anderen Offizieren, wird demnach auch nach ihren Maßstäben verköstigt, zudem wird ihm bei Hafengang ein Handgeld ausgezahlt, welches ganz im Ermessen des Kapitäns liegt; Schüler aus adeligen oder großbürgerlichen Familien verfügen ohnedies im allgemeinen über eigene Mittel.

Rangniedrige Offiziere:

Auch nach der Ernennung zum Seeoffizier gehen die ehemaligen Seejunker meistens einem älteren Offizier zur Hand, müssen also noch nicht die volle Verantwortung für ihren Aufgabenbereich übernehmen. Solche rangniedrigen Offiziere sind meist an der Bezeichnung "Zweiter..." zu erkennen: Zweiter Geschützmeister, Zweiter Navigator usw. In der Regel wird man rangniedrige Offiziere öfters auf den großen Kriegsschiffen antreffen als in der zivilen Seefahrt, es sei denn, es handelt sich um einen Kapitänsanwärter oder um einen außergewöhnlich großen Handelssgler, wie z.B. bei Hochseefahrten und Westkontinentpassagen.

Geschützmeister:

Diesen Offizier wird man nur auf größeren Kriegsschiffen antreffen. Seine Aufgabe ist die Koordinierung der diversen Katapult- und Torsionsgeschütze, mit denen ein großes Kriegsschiff bestückt ist. Da es längst nicht bei jeder Ausfahrt eines Schiffes zu einem Seegefecht kommt, stehen die Geschützmeister bei ihren Offizierskameraden im Ruf, "ausgemachte Faulpelze" zu sein.

Tatsächlich ist so mancher Geschützmeister sehr dem Rum zugetan, aber die meisten können schlagartig nüchtern und sehr tatkräftig werden, wenn der Ruf "Feindliches Schiff voraus!" ertönt. Unter den Geschützmeistern der Harbener Mittelreichsflotte gibt es auch eine Handvoll Zwerge, die in ihrer blauen Uniform zwar etwas seltsam wirken, aber allesamt als überaus kompetent gelten.

Bordheiler:

Nicht zu den Offizieren gehörig, aber ihnen im Range gleichgestellt, ist der Heiler, den man auf jedem Kriegsschiff, aber auch auf manchem Segler, welcher zu einer längeren Fahrt aufbricht, findet. Der Codex eines Heilers zu See besagt, daß er niemandem, auch nicht dem Kapitän, Rechenschaft noch Gehorsam schuldet, außer den Göttern selbst, die ihm seine Gabe geschenkt haben. Man geht davon aus, daß der Heiler nur so in der Lage ist, seine Kunst auf das Beste einsetzen zu können, zum Wohle der gesamten Mannschaft. Selbst wenn es dem Heiler einfallen sollte, sich um einen nach dem Angriff an Deck zurückgebliebenen, verwundeten Seeräuber zu kümmern, statt um den verstauchten Finger des Großadmirals, kann ihn niemand deswegen zur Rechenschaft ziehen. Eine kluge Weisung, bedenkt man, wie oft der Stand eines Menschen als Maßstab für den Wert seines Lebens genommen wird. Inwieweit es den Heilern aber tatsächlich gelingt, diese Freiheit im Handeln zu wahren, mag dahingestellt sein.

Schiffsmagicus:

Vielen erscheint der Bordmagicus als eine der wichtigsten Personen nach dem Kapitän, denn der Nutzen jener gelehrten, von Hesinde begnadeten Frauen und Männer liegt klar auf der Hand. Das Herbeirufen von Winden bei Flaute ist natürlich auch nur wenigen Erzmagiern gegeben - häufiger geht es um das Besänftigen einer allzu heftigen Böe oder eine dringliche Reparatur, welche die Bordhandwerker vor eine unlösbare Aufgabe stellt, wie z.B. ein großes Leck oder gänzlich zerfetztes Segel, Dinge, die keinen Aufschub erlauben, sondern augenblicklich gerichtet werden müssen.

Oftmals geht der Schiffsmagier dem Heiler zur Hand oder übernimmt gar seine Rolle. Bordmagier findet man im übrigen weitaus häufiger, als man auf den ersten Blick annehmen würde. Gerade Menschen mit nur geringen arkanen Fähigkeiten können auf See einen guten Broterwerb finden, und viele von ihnen, die ohnehin in Küstennähe geboren sind, suchen ihr Glück in dieser Profession. Sie erlernen die nötigen Zauberkünste meist bei einem erfahrenen Magier, der selbst zur See fährt, da sich noch keine der bekannten Magierschulen dazu durchringen konnte, sich dieser doch eher "handwerklichen", streng pragmatischen Ausrichtung der arkanen Künste anzunehmen.

Die Dienste eines Magicus zur See sind durchaus nicht unerschwinglich. Allgemeingültige Richtlinien für die Entlohnung eines Magiers gibt es nicht, sie wird stets individuell

ausgehandelt und ist in erster Linie abhängig vom Ruf des Zauberkundigen.

Navigator:

Der Navigator, oft auch als Erster Offizier bezeichnet, ist nach dem Kapitän die unumstritten wichtigste Person an Bord. Seine Aufgabe liegt darin, den jeweiligen Standort des Schiffes mit Hilfe der bekannten seefahrerischen Instrumente zu ermitteln, sowie den bestmöglichen Kurs zu bestimmen, um das Schiff sicher und schnell in den Zielhafen zu bringen.

Voraussetzung für diesen verantwortungsvollen Posten ist eine mindestens 10 Jahre währende Zeitspanne auf See. Erst dann wird die Zulassung erteilt, erneut die Akademie zu besuchen und anschließend eine zweite Prüfung abzulegen. Die Navigation ist jedoch beileibe nicht die einzige Aufgabe, die ein Erster Offizier zu bewältigen hat: Er unterstützt den Kapitän in seiner Tätigkeit, erteilt Befehle und Weisungen an Offiziere, Steuermann und Mannschaft, wobei er auch der einzige der regulären Mannschaft ist, der eine Art Kontrolle über den Kapitän ausübt. Er darf eigene Einträge ins Fahrtbuch des Schiffes machen, so z.B., wenn der Kapitän seines Erachtens eine Fehlentscheidung getroffen hat.

Sollte der Kapitän, aus welchem Grund auch immer, ausfallen, ist der Navigator derjenige, der das Kommando übernimmt. Aus diesem Grund wird bei langen Überseereisen, wo kein rettender Hafen in der Nähe ist, sowie vor allem auf Kriegsschiffen, wo durch Ausfälle im Gefecht gerechnet werden muß, stets noch ein zweiter Navigator auf die Schiffsrolle gesetzt. Die Verpflegung des Navigators entspricht der der anderen Offiziere, nur hat er keinen Anspruch auf Branntwein. Wen kann das - bei einer dermaßen verantwortungsvollen Aufgabe - verwundern?

Kapitän:

Über die Aufgaben eines Kapitäns braucht man eigentlich nicht viele Worte zu verlieren. Sobald ein Schiff den Hafen verlassen hat, ist der Kapitän der ungekrönte Herrscher, sein Wort Gesetz.

Er trägt die Verantwortung für Schiff, Mannschaft und Ware, er bestimmt letztendlich den Kurs, berät von seinen Offizieren. Er ist der Richter in Streitigkeiten; von ihm hängt ab, ob ein Schiff einen guten Ruf genießt in den Hallen der Effertsbrüder und in den Hafentavernen oder ob es als Seelenverkäufer bekannt ist. Mag auch der stolze Besitzer eines Fischerkahns sich hochfahrend als Kapitän bezeichnen - um tatsächlich den Kapitänsbrief zu erringen, braucht es mindestens 15 Jahre auf See sowie die erfolgreich absolvierte 3. Prüfung an der Akademie. Die Eignung und Ausbildung zum Navigator ist obligatorisch.

Ist der Kapitän nicht ohnehin Eigner seines Schiffes, gehört ihm oft - als Entgelt für seine Dienste - ein Teil des zu erwartenden Gewinns beim Verkauf der Ware. Es gibt daher wohl kaum einen fähigen Handelskapitän, der nicht ebensogut über die Märkte informiert ist wie sein Auftraggeber.

Admiral:

Der Admiralstitel ist ein Rang, der ausschließlich in der militärischen Seefahrt vergeben wird. Die Aufgaben eines Admirals sind als seefahrerisches Gegenstück zu denen eines Obersten oder Marschalls zu sehen: Erst er fügt die einzelnen Schiffe zum wohl funktionierenden Muster der Flotte.

Ihm obliegt es bei einer Schlacht, den einzelnen Kapitänen mit Licht- oder Flaggensignalen Kommandos zu erteilen. Zum Admiral werden meist altgediente, sehr erfahrene Kapitäne erhoben, die sich überdies durch besondere Leistungen ausgezeichnet haben. Leider aber wurde in der Vergangenheit auch so mancher Hochadlige von einer befreundeten Majestät mit dem Admiralstitel geehrt. Kaiser Bardos Großadmiralin Alinya vom Bedonfall - eine bildhübsche, zwanzigjährige Tobrierin - konnte zwar ein wenig Borderfahrung vorweisen, aber es dürften andere Fähigkeiten gewesen sein, die ihr den Rang eintrugen...

Abschließend möchten wir darauf hinweisen, daß obige Abhandlung nur als grober Überblick zu verstehen ist und

nicht auf jedes Detail eingehen kann. Sie werden sicherlich auf viele Unregelmäßigkeiten stoßen, wenn Sie sich ins Seefahrerleben stürzen. Festum ist eben nicht Mengbilla, Olport nicht Al'Anfa. Die Höhe der Heuer ist ebenfalls nur als Richtlinie zu verstehen, wir haben uns auf die Angaben der Efferdsbrüder zu Kuslik gestützt, die diese als Richtlinie in ihren Codex aufgenommen hat.

Regionale Unterschiede sind oftmals groß, je nach Schiff, Auftrag und Kapitän; es gibt genügend Leute, die sich nicht um die Abmachungen der Efferdsbrüder scheren und die verzweifelte Naturen finden, die bereit sind, sich für einen Hungerlohn zu schinden. Überall, wo Sie es aber mit Mitgliedern der Bruderschaft zu tun haben, sind diese Angaben weitestgehend von Gültigkeit.

Die Admiräle des Kaiserreichs

Rateral Sanin, Markgraf zu Windhag:

Großadmiral Rateral Sanin XII., Markgraf zu Windhag, Oberbefehlshaber der Westflotte und Hafenkommandant von Harben, ist trotz seiner imposanten Titel vor allem als einer der führenden Geographen bekannt geworden. Rateral entstammt einer Familie von verarmten albernischen Freiherren, die ihre Abstammung - wenig überzeugend - direkt von den berühmten Entdeckern unter den Friedenskaisern (etwa 1800 v.H.) herleitet.

Durch ein Stipendium des Fürsten konnte Rateral die Marineakademie in Perricum besuchen, die er als Jahrgangsbester

abschloß. Während des Dienstes auf mehreren Kriegsschiffen machte er schnell Karriere und wurde mit 34 Jahren zum jüngsten Admiral seit Kaiserin Cellas Exzessen.

Im Jahr darauf wurde er mit der Vermessung der gesamten Ostküste beauftragt und war von 5 bis 9 Hal mit der 'Seeadler von Beilunk' und einer Gruppe verdienter Forscher und Hesindegeweihter unterwegs. Ihr Atlas "Von den Küsten und Häfen des Perlenmeeres, ihren Vorteilen und Widrigkeiten" ist heute weitestverbreitetes Werk über diese Region und übertrifft darin an Genauigkeit selbst den "Großen Aventurischen Atlas". Als Dank wurde ihm die neugeschaffene Markgrafschaft Windhag zum Lehen gegeben und kurz darauf das Oberkommando über die Kaiserliche Flotte im Meer der Sieben Winde verliehen.

Der typisch albernische Hüne, dessen rote Mähne langsam ergraut, ist ein treuer Verehrer der Heiligen Elida von Salza, der Schutzpatronin aller Seeleute, der er in jedem Efferdtempel ein Wasseropfer spendet. Mit seiner Beförderung ist der Großadmiral nicht gerade glücklich: Er vermißt die farbige Welt des Perlenmeeres und die Entdeckungsfahrten mit einer eigenen Trireme. Er spricht fließend Thorwalsch und Tulamidisch und fühlt sich eigentlich überall, außer im 'faden' Mittelland, zu Hause. Seine Loyalität ist jedoch unbestritten, gehört aber wohl eher dem Reich, das er gerne über ganz Aventurien ausgedehnt sehen würde, als dem Kaiser in Gareth, dem er in allen bisherigen Amtsbereichen nie viel näher als 500 Meilen war.



MU: 15	AG: 1	Stufe: 13	Alter: 45
KL: 16	HA: 2	MR: 12	Größe: 1,87
CH: 14	RA: 5	LE: 80	Haarfarbe: rot/grau
GE: 11	GG: 3	AE/KE: --	Augenfarbe: dkl.braun
KK: 16	TA: 2	AT/PA: 16/15 (Schwert)	

Herausragende Talente: Fischen/Angeln 11, Orientierung 14, Wettervorhersage 15, Sprachen 10, Rudern/Segeln 14, Geographie 16, Kriegskunst 11

Rudon von Mendena

Rudon von Mendena, Reichsgroßadmiral der Perlenmeerflotte, ist ein Gardeoffizier, wie er im Buche steht - der Typ Mann, von dem mehr Mütter als Töchter träumen. Der Sohn des ehemaligen Grafen von Mendena lernte das "Wehrheimer Strammstehen" direkt an der gleichnamigen Kriegerakademie. Seine eiserne Selbstdisziplin erwartet er auch von

allen Untergebenen, sehr zu deren Leidwesen. Rudon beherrscht die Feinheiten des Gareth'schen Lebens perfekt, wozu auch gehört, meisterhaft mit dem Degen umzugehen und bei den berüchtigten Orgien im Offizierskasino mitzuhalten. Trotzdem wäre es ungerecht, seine Karriere nur als die einer Hofschranze darzustellen. Sie beruht, mehr noch als auf eigenen militärischen Erfolgen, auf den enormen Leistungen, die er seinen Soldaten abringen kann.

Mit der Flotte kam der damalige Hauptmann erst sehr spät in Berührung. Bei der Eroberung Maraskans 6 v.H. war er als Verbindungsoffizier zur Flotte für die Verschiffung des 1. Wehrheimer Garderegimentes zuständig. Während des Tuzakaufstandes 2 Hal war Rudon bereits Oberst des 'Beilunker Seegarderegimentes' und wurde durch die Disziplin seiner Truppen berühmt: Während Elite-Einheiten wie die 'Drachengarde' deutlich unter der hinterhältigen Taktik der

'Kleinen Gruppen' der Rebellen litten, kam es in seiner Truppe kaum zu Meutereien oder Desertionen. Kaiser Hal ernannte ihn daher zum Flotten-Generalinspektor im Admiralsrang, um die Moral an Bord seiner Galeeren zu überprüfen. Nach einem niederschmetternden Bericht, der zu zahlreichem Köpferrollen führte, wurde Rudon schließlich zum Reichsgroßadmiral des Neuen Reiches befördert.

MU: 18	AG: 5	Stufe: 11	Alter: 56
KL: 13	HA: 1	MR: 4	Größe: 1,73
CH: 13	RA: 4	LE: 71	Haarfarbe: grau
GE: 13	GG: 4	AE/KE: --	Augenfarbe: blau
KK: 12	TA: 0	AT/PA: 18/15	(Degen)

Herausragende Talente: Abrichten 13, Tanzen 10, Selbstbeherrschung 15, Etikette 12, Heraldik 11, Kriegskunst 14

Piraten

"So man abends in einer aventurischen Hafentavern' gar kein Gespräch mehr findet, braucht man nur zu fragen, wer denn die gefährlichsten Piraten seien, und bis zum Morgen grauen wird ein jeder versuchen, seinen 'Schrecken der Meere' als den gar grauslichsten zu schildern. Aber seien es nun die Thorwal-Piraten oder die Seeräuber der Zyklopeninseln, die Galeeren aus Al'Anfa oder die tulamidischen Thalukken, Piraten hat es eigentlich auf allen Meeren!"
(Das wohlfeile Brevier für den reisenden Kauffmann, 4 v.H.)

"Die Seeräuberei ist so verbreitet und verschieden, dasz sie oft nur der Name verbindet:

Da gibt es Schmuggler und Strandräuber, die nur zuweilen einmal ein Fischerboot ausrauben, und Freibeuter, die gehen wohl nur in ihrem Inselversteck an Land.

Da gibt es die Seeräuber aus Armut wie auf den Zyklopeninseln, die mit ihren Nußschalen gar selten bis nach Dröl und Neetha kommen, und Piraten aus Tradition wie die Thorwaler, deren Schiffe man vor jedem Hafen Aventuriens und selbst im Gildenlande finden mag.

Da gibt es Korsaren aus Sylla, die ihrer Stadt dienen und nur Schiffe des verfeindeten Charypso angreifen, die Kaperfahrer aus Brabak, deren Beute allein ihre Heimatstadt vor dem Hunger rettet, und die maraskanischen Vigilanten, die im Freiheitskampfe nur die Kaiserlichen angreifen.

Da gibt es von allen Aventuriern gefürchtete Unholde wie Kun Storback, den 'Oger der Meere', und Piraten wie die der 'Schwarzen Schlange', denen in Charypso fast öffentlich Unterschlupf geboten wird.

Da gibt es blutrünstige Meuchler, die jedweden Zeugen ihrer Untaten über die Klinge springen lassen, und adelige Ehrenmänner wie den Grafen von Belhanka, der Korsar wurde, um seine Schulden bezahlen zu können, und sich bei allen Überfällen vollendet in seinen Manieren zeigte."

(Groszer aventurierischer Atlas - Neue Kunde und getreulicher Bericht von allen Völkern und Ländereien von Ifirns Ozean bis zu den Inseln der Feuerberge, Capitel XIX; jüngste Auflage: Kuslik, 1004 n.BF.)

"Gar wundersam: Freybeuter hat es wohl nur bey den Menschen. Orks sind so wasserscheu als wie Zwerge und Elben.

Nur Echsische und Zilithen findet man zuweyl unther den Seeraubern."

(Menschen und Nichtmenschen - Ein phänotypischer Vergleich; 475 v.H.)

Einige Gründe, Pirat zu werden, wurden oben erwähnt. Die Hauptgründe sind fast immer die Kombination aus Armut und Abenteuerlust, für die Aventurien berühmt ist. Entgegen den romantischen Vorstellungen gibt es nämlich für solche Abenteurer wenig Alternativen: Als Schatzsucher und 'Held zum Mieten' können jedenfalls die wenigsten leben. So bleiben nur die Möglichkeiten, Soldat oder Söldner zu werden - und damit abhängig von Befehlen oder Geldgebern - oder eben Räuber oder Seeräuber.

Aber mit der romantischen Freiheit auf See ist es auch nicht weit her: Neuankömmlinge werden verprügelt, ausgeplündert und beim geringsten Verdacht getötet. Auf den Schiffen wartet buchstäblich knochenauftreibende Arbeit - im Gegensatz zum Seemann aber ohne Vorbereitung und solide Ausbildung. Und daß die blutigen Kämpfe gegen Geleitschutz oder sogar Piratenjäger wenig romantisch sind, merkt auch der Dümme bald.

Die klassischen Verstümmelungen, die mit dem Bild des Piraten verbunden werden, nämlich der Verlust von Auge, Hand oder Bein, stammen daher, daß Piraten wohl die Einzigen sind, die ständig im Kampf stehen, aber über so gut wie keine medizinische Versorgung verfügen.

Obwohl Piraten als Gesetzlose gelten, sind doch untereinander eherne Gesetze unerläßlich, im Speziellen was den Gehorsam dem Kapitän gegenüber, die Teilung der Beute und die Abwicklung von Streitigkeiten angeht. Tatsächliche und vermeintliche Verstöße werden grausam und meist endgültig bestraft.

Was das Vorgehen von Piraten angeht, gibt es einige weit verbreitete Irrtümer. Zunächst wird allgemein angenommen, daß Piratenschiffe vor allem andere Schiffe überfallen. Tatsächlich finden die meisten Angriffe aber von See auf Land statt, ob es sich nun um die üblichen Überfälle auf kleine Fischer- und Bauerndörfer handelt oder um 'El Harkirs' Plünderung des Hafens von Selem.

Üblicherweise wird versucht, einige Fischer zu fangen, um

über ihre Heimat Informationen zu erhalten. Dann wird die Siedlung im Sturm angegriffen. Die leichte Beute in Form von Korn, Wein, Vieh und eventuell Sklaven ist meist attraktiver als die schwer bewachte an Bord großer Schiffe. Die Schiffe dienen vor allem dazu, die Beute zu verstauen und schnell zu verschwinden.

Einige der bekanntesten Piraten-Überfälle waren gar reine Angriffe vom Land aus, bei dem die Schiffe lediglich dem überraschenden Aufmarsch - üblicherweise im Rücken einer Befestigung - dienten, z.B. die thorwalschen Plünderungen von Chorchop und Mengbilla vor etwa 100 Jahren.

Der zweite Irrtum betrifft den Blutdurst. Entgegen den herrschenden Ängsten sind die meisten Piraten keineswegs daran interessiert, ihre Opfer zu töten. Erstens wird Mord viel härter geahndet als Raub. Kein Verbrecher legt Wert darauf, daß die gesamte Flotte eines Landes (und womöglich sogar die Bevölkerung) hinter ihm her ist. Zweitens sind tote Händler "schlecht für's Geschäft". Ein überlebender Händler benützt die Strecke vielleicht wieder, regelmäßige Morde verschrecken sogar noch andere Händler.

Und schließlich legt auch der Räuber Wert auf einen unblutigen Verlauf des Überfalles. Wer um sein Leben fürchtet, wehrt sich bis zum letzten Blutstropfen - wer dagegen hoffen kann, heil zu entkommen, liefert seine Ware möglicherweise fast freiwillig ab. Die klügeren Räuber und Piraten beschränken sich aus diesem Grund sogar auf Teile der Ladung. Der Händler kann ruhig etwas Profit machen und wiederkommen. Mit etwas Glück scheut er sogar das Aufsehen und die Umstände, die Obrigkeiten zu alarmieren.

Natürlich gilt dies nicht für Südaventurien, wo das Opfer - aufgrund des Sklavenhandels - meist die wertvollste Beute ist. Hier ist der Pirat am schnellen Aufgeben des unverletzten Opfers interessiert (notfalls durch besondere Grausamkeit einigen wenigen gegenüber); das Opfer dagegen hat viel mehr zu verlieren als sein Hab und Gut.

Eine Besonderheit sind Kapitäne, reiche Händler und Edelleute, denen man sofort Pergament und Feder in die Hand drückt, damit sie ihren Angehörigen eine Lösegeldforderung übermitteln.

"Es ist eine der vornehmlichsten Fähigkeiten eines Kapitänes, zu wissen, mit welcher Art von Piraten er zu tun hat und wie er sich drum benehmen soll. Wie auch immer: Man sollte seine Meinung nicht mehr ändern - denn dies führt gewißlich zu einem Massaker. Wenn man sich darum für einen Kampf entscheidet, sollen Waffen ausgegeben werden an die Mannschaft und an jeden Passagier, der sie auch nur halten kann."

(Belehrend Fibel für den aufstrebenden Offizier zur See - Lehrbuch der Kusliker Kapitänschule, 912 n.BF.)

Piratenverstecke

Ein sicheres Versteck ist für Seeräuber unerläßlich für ein ungehindertes Vorgehen; ein Hafen, in dem man Beute verkaufen und Ausrüstung und Proviant kaufen kann, ungemünzt nützlich. So kann man Piratenhäfen überall dort finden, wo einerseits wichtige Schifffahrtslinien verlaufen, andererseits Kriegsschiffe nicht so leicht hingelangen.

Die Olportsteine sind der Schlupfwinkel vieler Thorwal-Piraten, die selbst von ihren Landsleuten nicht mehr gedeckt werden. In den Sümpfen und Inselchen vor Selem hausen tulamidische Piraten, ebenso wie in den zahlreichen Buchten

Maraskans und seiner Inseln, wo sich auch viele maraskanische Freiheitskämpfer verstecken. Altimont, die Waldinseln und die unbekannten Inseln des Südmeeres schließlich sind als Pirateninseln geradezu legendär geworden.

Dazu kommen die Städte, die, wie erwähnt, Piraterie aus unterschiedlichen Gründen dulden, fördern oder gar davon leben, insbesondere Al'Anfa, Brabak, Charypso und Sylla. Der Vorwurf, ein Piratenhafen zu sein, ist vor allem in Südaventurien ständiger Streitpunkt und zuweilen sogar Kriegsgrund. Am sichersten scheint noch der Golf von Pericum zu sein, und auch an der Tobrischen und Bornländischen Küste tauchen Seeräuber nur alle paar Jahre wirklich zahlreich auf. Und natürlich ist man auf hoher See vor Piraten ziemlich sicher - aber dort hat der Seemann andere Sorgen ..

Berühmte Freibeuter aus vergangenen und heutigen Tagen

Um nun endlich zur Frage zu kommen, wer die gefährlichsten Piraten sind oder waren: Aventurien kennt eine Vielzahl von Seefahrern (und hat sicher zehnmal mehr vergessen), die sich um diesen zweifelhaften Ruhm streiten könnten.

Natürlich sind da zunächst die Thorwaler ganz allgemein zu nennen, die mit ihren Kämpfen gegen Al'Anfa und andere sklavenhaltende Südstädte zuweilen sogar die Sympathie der Mittelländer auf ihrer Seite haben. Einer der berühmtesten Vertreter dieser 'offiziellen' Thorwaler Korsaren war Hetmann *Hyggelik der Große* aus Olport. Er begann seine Karriere etwa 100 v.H. mit mehreren Überfällen auf die Zyklopeninseln und tötete eigenhändig Seekönig Dirimethos den Reichen. 87 v.H. plünderten seine sechs Ottas Chorchop und leiteten damit die neue Welle der Thorwaler-Großangriffe ein, als deren Höhepunkt sämtliche Vorstädte Mengbillas gebrandschatzt wurden. Seit Hyggelik fast allein den Bodir hinauf reiste, um den legendären Orkenhort zu rauben, hat man nichts mehr von ihm gehört - ebensowenig von seinem riesigen Schwert Grimring oder von seinen Beuteanteilen, die er auf den Olporter Inseln vergraben haben soll.

Der Thorwaler *Atmaskot "Blutsäuer"* vergriff sich während der Erbfolgekriege (etwa ab 85 v.H.) lieber an den fetten Handelsschiffen Kusliks, Grangors und Festums, von denen er mindestens 50 aufgebracht haben soll. Er drang bis ins Perlenmeer vor und baute einen älteren Thorwaler-Stützpunkt an der Küste von Llanka aus. 68 v.H. eroberte er im Handstreich die Speicherinsel vor Festum, ernannte sich zu deren König und plünderte direkt 'an der Quelle' die einlaufenden Potten. Erst nach drei Jahren konnten Festumer Elitetruppen seine Stellung stürmen, und die Gerichtsbarkeit der sonst recht biedereren Festumer bereitete ihm ein grausiges Ende.

Die in der thorwalschen Heimat geächtete Dynastie Zornbrecht in Al'Anfa hat in den letzten 300 Jahren gleich mehrere berühmte Seeräuber hervorgebracht, beginnend mit *Blotgrim Walkirson*, der als Sklavenjäger den Reichtum seines Vaters mehrte, bis zu *Nareb Emano Zornbrecht*, der heute das blutige Geschäft den Kapitänen seiner schwarzen Galeeren überläßt. Den traurigen Rekord hält möglicherweise

Janda Zornbrecht, die ca. 210-190 v.H. aus dem südaranischen Chaluk-Tal die Bewohner von fast zwei Dutzend Dörfern in die Sklaverei verschleppte, ehe sie von ihren Verwandten vergiftet wurde. Ein zynischer Boron-Geweihter hat errechnet, daß heute ein Viertel der Sklaven Al'Anfas von jenen Unglücklichen abstammen.

Kun Storback stammte wohl aus einer der westlichen Hafenstädte, vielleicht Grangor oder Havena selbst, deren Schiffe er seit 21 v.H. mit seiner Dreimast-Karavelle "Schwarzkrake" besonders tyrannisierte. Seine Brutalität brachte ihm den Beinamen "Oger der Meere" ein. 14 v.H. wurde er durch zwei große Grangorer Schivonen aufgebracht und traditionsgemäß im Schinderwaat ersäuft. Seine Schätze sollen in einer nur bei Ebbe zugänglichen Grotte auf einer der nördlichen Zyklopen-Inseln verborgen sein.

All dies wird sicher von dem legendären *Käpt'n Brabacciano* in den Schatten gestellt, der während der Zeit der Priesterkaiser sein Unwesen trieb. Er ist das Vorbild aller Piratensagen, in denen Einäugige und Einhändige vollbeladene Schatzschiffe aufbringen und die Beute auf einsamen Inseln vergraben. Vieles davon dürfte auf Erfindung und Verwechslung beruhen: Brabacciano wird über 70 Jahre lang mit fast jedem Überfall in Verbindung gebracht, unter den Namen *Schwarzbart*, *Einauge* und *Käpt'n Brabak* werden ihm zahllose weitere Helden- und Schandtaten zugeschrieben.

In Wirklichkeit dürfte Brabacciano ein zweitrangiger Seemann und (wegen seiner Behinderungen) ein mittelmäßiger Fechter gewesen sein. Sein Geheimnis war wohl ein Netz von Informanten, das dem Spitzelsystem der Priesterkaiser in nichts nachstand, und das ihm jedes lohnende Ziel verriet und gleichzeitig seine Legende verbreitete.

Ziemlich sicher war er nicht nur sehr intelligent, sondern auch hochgradig verrückt: Einmal sperrte er sich mit seiner gesamten Mannschaft unter Deck ein und ließ das Schiff anbohren, um seine Halsabschneider auf die Verdammnis in Efferds Reich vorzubereiten.

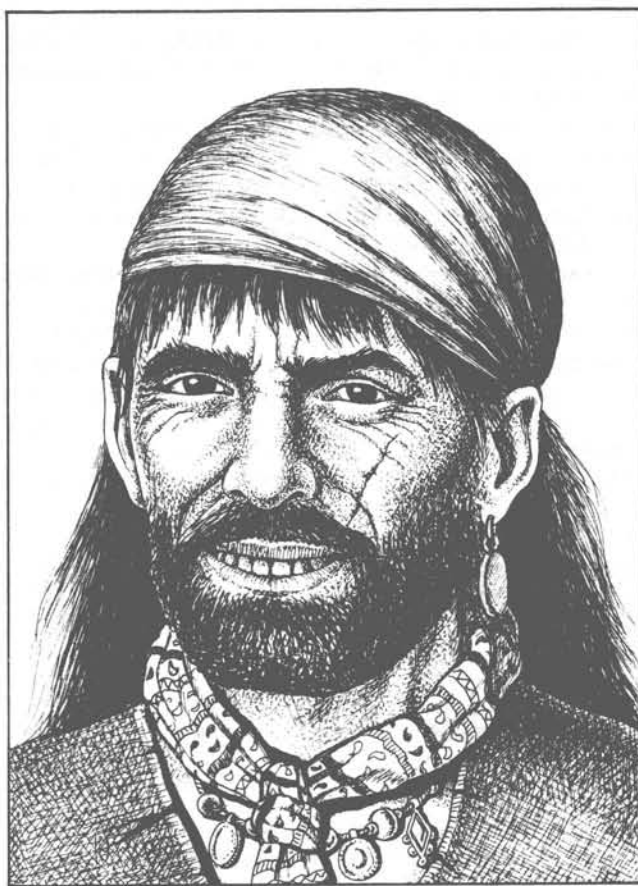
Hintergrund der vielen ihm zugeschriebenen Schätze war wohl, daß er geradezu zwanghaft seine Beute auf einsame Inseln schaffen und sämtliche Zeugen beseitigen ließ. Wenn man nur einem Bruchteil der kursierenden Karten glaubt, muß er auf fast jeder Waldinsel einen Schatz vergraben haben.

Sein Ende fand er in einer Schlacht, in der seine Kogge und zwei priesterkaiserliche Kriegsgaleeren im Hylailer Feuer explodierten.

Nur in alten havenischen Dokumenten findet man Hinweise auf einen gewissen *Thorkell Bennain*, der ca. 800 v.H. vor allem auf dem Großen Fluß und im Havena-Delta als Flußpirat gefürchtet war.

Kommen wir nun zu jenen Piraten, die heute ihr Unwesen treiben. Natürlich gibt es auch hier Dutzende Kapitäne, die teilweise schon auf eine beeindruckende Karriere zurückblicken können - etwa die Freibeuterin *Otella*, die sich selbst zum Großwesir von Mengbilla ernannt hat, oder die *'Maraskantarantel'*, ein Rebell auf einer gelb-roten Thalukke, der nach jedem Überfall auf die Kaiserlichen einen frischen (!) Stachel seines Namenstieres hinterläßt - aber nur ganz wenige haben mehr als regionale 'Berühmtheit' erlangt.

El Harkir



(El Harkir wird in der Box *Das Land des Schwarzen Auges* ausführlich beschrieben.)

MU: 14	AG: 3	Stufe: 14	Alter: 39
KL: 15	HA: 2	MR: 8	Größe: 1,80
CH: 13	RA: 7	LE: 80	Haarfarbe: schwarz
GE: 15	GG: 7	AE/KE: --	Augenfarbe: schwarz
KK: 15	TA: 5	AT/PA: 17/14	(Säbel)

Herausragende Talente: Wurfaffen 14, Gefahreninstinkt 11, Orientierung 15, Akrobatik 12, Rudern/Segeln 17, Springen 14, Glücksspiel 10, Zechen 11, Selbstbeherrschung 10

'Die Eiserne Maske'

"Vor allem ein Pirat ist es, dem die Verfolger aus Festum, Perrium und Zorgan nachsagen, mit dem Namenlosen im Bunde zu sein, ist er doch schon ein halbes Dutzend mal just ihren Fäusten entglitten: Man nennt ihn nur 'Die eiserne Maske', keiner hat je sein Gesicht gesehen, ja, man weiß nicht einmal, ob er Mann oder Weib ist. Die 'Königin von Festum' hat ihm schon zweimal das Schiff weggeschossen, doch er scheint mehr Leben zu haben als ein Seedrache. Es heißt, daß seine Maske ein in höchsten Kreisen bekanntes Gesicht verbirgt, doch vielleicht ist es auch von namenlosen Greueln entstellt. Der Enge Rat von Festum fordert jedenfalls mehr als einen unbekannten Kopf, ehe er die 500 Bornländer Batzen Belohnung auszahlt."

(Von den Küsten und Häfen des Perlenmeeres, ihren Vorteilen und Widrigkeiten; 11 Hal)

Der Pirat hinter der Maske wuchs in den Elendsvierteln Perricums auf. Etwa 2 Hal heuerte der Junge auf einer Karracke an. Schon auf der Höhe von Llanka wurde sie von Maraskanischen Vigilanten geentert, die die halbe Mannschaft in ihre Dienste preßten. Als die Rebellen in Tuzak von der Niederschlagung des Aufstandes hörten, nutzte 'Maske' die Gelegenheit, meuterte mit seinen Kameraden und ließ die Maraskaner niedermachen. Dann begann der 18-jährige mit seinen Überfällen, zunächst - als selbsternannter Kaiserlicher - auf maraskanische Schiffe, dann, als sich seine Männer an die Piraterie gewöhnt hatten, auch auf andere. Vor Thalusa geriet das Schiff in einen Kriegszug gegen Piraten; es wurde aufgebracht, und im Hylailer Feuer verbrannte die halbe Mannschaft und das Gesicht ihres Anführers. Auf Befehl des Ras Kasan wurden die Überlebenden in Thalusa gevierteilt, der Schwerverletzte - für noch Schlimmeres - gesundgepflegt. Er entkam jedoch mit einigen Schwerverbrechern und erbeutete - bereits mit Eisenmaske - im Hafen von Kannemünde eine bornländische Kogge. Ab nun zog er eine blutige Spur durchs Perlenmeer: Mehrfach stellten ihn Festumer Piratenjäger, aber stets entkam er, selbst nachdem er schon in Ketten im Kielraum gelegen hatte.

Im Gegensatz zu anderen Piraten mit eingespielten Mannschaften ist er ein Einzelgänger, der seine Leute hemmungslos opfert, aber ebenso schnell neue bekommt. Als sich beispielsweise 9 Hal seine Zedrakke und eine Al'Anfanische Galeere gegenseitig versenkten, entkamen mit dem einzigen Beiboot vier der Sklavenjäger - und er. Als er in Selem einlief, war er allein! Aber auch dort hatte er es wieder nicht schwer, zwei Dutzend gescheiterte Existenzen anzuwerben und eine neue Zedrakke zu rauben ..

Kurz: Keiner weiß, mit welchem Schiff die 'Maske' das nächste Mal zuschlagen wird, aber ebenso sicher ist, daß sie es tun wird.

MU: 15	AG: 2	Stufe: 15	Alter: 30
KL: 15	HA: 1	MR: 11	Größe: 1,75
CH: 9	RA: 2	LE: 82	Haarfarbe: ?
GE: 16	GG: 6	AE/KE: --	Augenfarbe: blau
KK: 12	TA: 2	AT/PA: 14/17	(Säbel)

Herausragende Talente: Fesseln/Entfesseln 15, Gefahreninstinkt 15, Klettern 10, Rudern/Segeln 11, Sich verstecken 16, Bekehren 13, Sich verkleiden 13, Geographie 11

Frenja Thorkillsdotter

Viel bekannter als Frenja Thorkillsdotter selbst ist ihr Drachenschiff, die "Mopsendronning", die neben der "Tod des Kaisers" als das meistgejagte Schiff des Meeres der Sieben Winde gilt.

Frenja Thorkillsdotter und ihr Vater Thorkill Hasgarson, der frühere Kapitän der "Mopsendronning", entstammen der Windlästerer-Ottajasko. Diese Verbannten leben schon seit einigen Generationen auf der Insel Lassir vor dem Hjaldirgolf und sind als Rüpel berüchtigt, neben denen andere Thorwaler wie Vinsalter Edelleute wirken.

Ab ihrer Ottajara mit 15 Jahren nahm Frenja an den Handels- und Raubzügen ihres Vaters mit der "Windlästerer" teil. Im Jahr 1 vor Hal sichtete die Otta auf der Höhe von Bethana eine riesige, besonders prachtvolle Karracke, deren Heck nur so von Gold strotzte. Die Piraten gingen neugierig längsseits und begannen, die - wie sie meinten - "Kusliker Gecken"

lauthals zu verhöhnen. Als eine üppige Hochgeweihte im Sonnenornat an die Reling trat, verstummten die meisten Thorwaler jedoch. Nur die junge Frenja brüllte der Würdenträgerin ein begeistertes "Mopsendronning!" entgegen - jeder, der sich an die Proportionen der letzten Botin des Lichtes erinnert, wird diesen Ausdruck auch ohne Kenntnis des Thorwalschen verstehen ... Die übrigen Piraten brachen in einen frenetischen Sprechchor aus und gröhlten abwechselnd "Das wohl, das wohl!" und "Mopsendronning!" Die oberste Praiosdienerin war weniger begeistert und ließ die Karracke das Feuer eröffnen. Thorkill Hasgarson und einige seiner Männer wurden von den Rotzen in Stücke gerissen, der Drache schwer beschädigt.

Nur durch Frenjas energisches Eingreifen gelang der "Windlästerer" die Flucht, und die neue Hetfrau konnte die Otta trotz der Lecks bis zur Landzunge von Salza führen. Die Thorwaler besserten das Schiff mit geraubtem Steineichenholz aus, und Frenja nahm die Begegnung und den Tod ihres Vaters zum Anlaß, das Schiff neu zu benennen. Auf das Segel ließ sie die kunstreiche, aber wenig geschmackvolle Karikatur einer vollbusigen Praiosgeweihten sticken.

So wurde das Segel zum roten Tuch für alle praiostreuen Schiffe, und die Otta zum Symbol aller Ketzer, Rebellen, Demokraten und sonstigen Reichsfeinde. Frenja konnte sich kaum noch vor Attacken durch die Biremen ruhmstüchtiger Kapitäne und vor Bewerbungen von Mitkämpfern retten. In wenigen Jahren sammelten sich um das Segel genug Leute, um drei Schiffe zu bemannen, und auf Lassir entstand ein blühender Schlupfwinkel für fast dreihundert Freibeuter aller Arten.

In letzter Zeit ist die Situation ein wenig aus dem Ruder gelaufen: Frenja jedenfalls hat wenig Interesse, eine unabhängige Freibeuternation zu führen. (genauso wenig wie sie einen gezielten Rachefeldzug gegen den Praioskult führt, wie viele glauben). Daher geht sie nach wie vor nur mit ihrer Otta auf große Fahrt, die anderen Schiffe agieren fast immer unabhängig. Die Kaiserlichen haben im Lauf der letzten Jahre zwei Drachen und sogar eine Karavelle der Freibeuter aufgebracht, aber die Lücken wurden schnell geschlossen. Frenja selbst ist mit der "Mopsendronning" noch jeder Gefahr entgangen: Ihr Talent, die Otta durch tobende Stürme, über gefährliche Untiefen und im Enterkampf zu lenken, wird höchstens von einigen Gildenlandseglern übertroffen. Noch wichtiger sind aber ihre Führungsqualitäten: Ihre Veteranen ließen sich schon von der 15-jährigen kommandieren, heute würde es jeder einzelne von ihnen für sie mit Hranngar persönlich aufnehmen.

Wenn Frenja mit ihrem Dreizack sprungbereit am Drachenhals steht, sieht sie wie eine Efferdstochter persönlich aus. Ihre Leute behaupten, daß sie mit der tödlichen Waffe stets schon zwei Soldaten niederstreckt, ehe sie den Fuß auf die feindlichen Decksplanken setzt.

MU: 16	AG: 6	Stufe: 13	Alter: 31
KL: 14	HA: 2	MR: 0	Größe: 1,96
CH: 16	RA: 4	LE: 90	Haarfarbe: weißblond
GE: 12	GG: 4	AE/KE: --	Augenfarbe: blau
KK: 15	TA: 2	AT/PA: 15/13	(Dreizack)

Herausragende Talente: Wurfaffen 15, Gefahreninstinkt 10, Schwimmen 13, Menschenkenntnis 14, Rudern/Segeln 15, Schiffbau 11

Zedrakken und Schivonen

Bekannte aventurische Schiffstypen

"...Da erhub sich also ein Sturm, wie Efferd ihn nur all Jahrzehnt einmahl macht, um die Frevler zu strafen, und der Gotteswind fiel über unsere Schiffe her, um sie zu zerreißen und auf den Grund des Meeres zu schicken. Die "Krone von Brabak", eine stolze Karrack von fünfhundert Quadern, die hub es auf und wieder nieder, trotz ihrer großen Last. Unserer Krawell aber riß es den vorderen Masten ab, auf daß wir weder nach Nord noch nach Süd steuern, sondern nurmehr noch beten konnten. Aber Weh! Alles Beten half nichts, denn als der Sturm vorüber war, da suchten wir lang und vergeblich nach der "Bornpfeil", dem großen Koggen, der uns von Mendena ab geleitet hatte, aber er blieb verschwunden und es hat wohl Efferd all die tapferen Matrosen zu sich geholt..."

(Aus einem Brief des Bootsmanns Janco an seine Familie, aufgegeben in Port Corrad, 207 v.H., letztes Lebenszeichen des Autors, der bei der Umsegelung von Kap Brabak mit der Karavelle "Almadea" unterging.)

Die Zahl der verschiedenen Schiffstypen in Aventurien geht sicherlich in die Hunderte. Eigentlich gleicht - genau betrachtet - kein Schiff dem anderen. Auch für den Fachmann ist es oft schwierig zu entscheiden, ob ein bestimmtes Schiff nun ein Holken, eine große Kogge oder eine nordländische Karracke ist. Auch die unterschiedlichsten Mischformen wurden schon gesehen. So werden in Salza und Nostria Schiffe gefertigt, die den Thorwaler Ottas ähneln, aber eine kleine Vorder- und Achtertrutz tragen, und im Lieblichen Feld sieht man bisweilen Schiffe, die den Rumpf einer flachbordigen Karavelle besitzen, aber rahgetakelt sind.

Die hier vorgestellten Schiffe sollen Ihnen nur einen repräsentativen Querschnitt der am meisten verbreiteten Formen geben. Wenn Sie als Meister neue Schiffstypen in Ihre Kampagne einbauen wollen, steht Ihnen das natürlich frei, wobei Sie allerdings beachten sollten, daß der technische Stand der Schiffbaukunst in Aventurien etwa dem irdischen um 1550 entspricht, wobei einige Nationen auch noch ältere Bauweisen bevorzugen (der Thorwaler Otta entspricht etwa dem Wikinger-Langschiff des Jahres 1000, während die Kogge ihre weiteste Verbreitung um 1450 erreichte). Schiffe wie die "Victory" oder gar die "Flying Cloud" sind jedoch entschieden zu modern für Aventurien und würden nicht zu den von uns vorgestellten Typen passen.

Die Helden werden sicherlich mehr als einmal in ihrem Leben zur See fahren, sei es, um von Havena nach Khunchom zu gelangen, sei es, um eine wichtige Persönlichkeit sicher zu geleiten - nicht zu vergessen die vielen Abenteuer im Auftrag des Festumer Großbreeders Stover R. Stoerbrandt. Schon eine dieser Fahrten kann den Wunsch nach einem eigenen Schiff wecken - ein Wunsch, der wegen der hohen Baupreise und Unterhaltskosten für viele Helden sicherlich unerfüllt bleiben muß. Aber auch die Beteiligung am Bau eines Schiffes ist eine Möglichkeit, mit der sich die Charaktere Freifahrten oder eine Nebeneinnahmequelle

verschaffen können (viele Schiffe befinden sich im Besitz von mehr als zwanzig Eignern).

Und selbst wenn diese Möglichkeit nicht gegeben ist, wird es viele Helden immer wieder auf See ziehen. Im Vergleich zu einer staubigen und langwierigen Reise zu Lande ist eine Schiffspassage geradezu ein Vergnügen. Und wo gibt es schon mehr fremde Länder zu sehen, wo locken mehr Abenteuer als an Bord einer Schivone mit Kurs Südwest?

Doch wenden wir uns nun den einzelnen Schiffstypen zu: Wie ein aventurischer Held, so ist auch ein Schiff durch eine Reihe von Werten und Eigenschaften gekennzeichnet, die wir im folgenden vorstellen wollen:

Die **Takelage** wird in folgender Form angegeben: Zuerst wird mit einer römischen Ziffer die Zahl der Masten angegeben, dann für jeden Mast die Art der Takelung und die Zahl der Segel.

Bei Ruderschiffen wird auch die Anzahl der **Riemen** angegeben, und zwar in folgender Form: Anzahl der Riemenreihen mal Anzahl der Riemen (eventuell mal Anzahl der Ruderer pro Riemen).

Unter **Länge** verstehen wir die Länge der Wasserlinie des Schiffes, also die Entfernung, die Vor- und Achtersteven an den Punkten haben, an denen sie aus dem Wasser aufragen. Die größte Länge des Schiffes beträgt oft einige Schritte mehr, da hier auch noch der Bugspriet und ein nach achtern herausragender Aufbau (Trutz) hinzukommen.

Die **Breite** des Schiffes ist die größte Breite des Hauptspants. Die oberen Decks sind meist schmaler, während die Rahen natürlich zur Seite weit über Bord hervorragen.

Der **Tiefgang** wird am leeren Schiff gemessen. Er ist die Entfernung von der Wasserlinie zum Kiel des Schiffes.

Um den **Schiffsraum** eines Seefahrzeuges zu errechnen werden einfach Länge, Breite und Tiefgang (jeweils in Schritt) miteinander multipliziert und das so erhaltene Produkt durch 3 geteilt. Das Ergebnis (gemessen in Quadern) wird abgerundet.

Der **Frachtraum** hängt vom Schiffstyp ab und fällt je nach Schiff sehr unterschiedlich aus. Faustregel: 2/3 vom Schiffsraum bei Segelschiffen, 1/3 vom Schiffsraum bei Ruderschiffen. Der genaue Wert ist bei den von uns vorgestellten Schiffen angegeben. Von jenem Wert muß aber, um die tatsächlich für eine Zuladung nutzbare Kapazität zu berechnen, noch der Platzbedarf eventuell vorhandener Geschütze abgezogen werden.

Um festzustellen, wie viele Männer und Frauen für die **Besatzung** eines Schiffes benötigt werden, ziehen Sie den Schiffsraum und die Takelage zu Rate:

1. **Segelschiffe**: Als Faustregel gilt: Pro 10 Quader Schiffsraum benötigt das Schiff 1 Matrosen und jeweils 10 weitere für jeden Mast.

2. **Ruderschiffe**: Die Anzahl der Ruderer (Ruderer) ergibt sich aus der der Riemen. Dazu kommen 10 Matrosen für jeden Mast - mit Ausnahme der Thorwaler Drachenschiffe, auf

denen die Ruderer zugleich Matrosenarbeiten verrichten. Bei Kriegsschiffen kommen noch Truppen hinzu, die getrennt angegeben werden: Im wesentlichen handelt es sich um Seesoldaten und die Bedienungsmannschaften der Geschütze. Bei unseren Schiffsdaten sind die unterschiedlichen Besatzungsmitglieder durch einen Großbuchstaben gekennzeichnet: M - Matrosen, R - Ruderer, G - Geschützbedienungen, S - Seesoldaten. Seesöldner, wie sie Kauffahrer zuweilen an Bord nehmen, gehören nicht zur regulären Besatzung.

Ebenfalls zu bedenken ist, daß durchschnittlich etwa ein Zehntel der Besatzung Offiziersränge sind, die ein Mehrfaches an Heuer verlangen. Bei einzelnen Schiffstypen kann die Besatzungsanzahl auch nach unten oder oben variieren; so benötigt eine Potte, die Korn zwischen Havena und Harben transportiert, sicherlich nur einen geringen Teil der Besatzung, die auf einer vergleichbaren Passagierkarracke auf der Linie Grangor-Brabak im Sold steht.

Die **Beweglichkeit** gibt an, wie gut ein Schiff zu manövrieren ist. Für sie gibt es kein Maß und keine Formel.

Die **Geschwindigkeit** wird in Meilen pro Stunde gemessen. Die üblichen drei Angaben beziehen sich auf die verschiedenen Richtungen, aus denen der Wind in Bezug auf den Kurs des Schiffes wehen kann. Bei Ruderschiffen kommen zwei Angaben dazu: Die *Marschgeschwindigkeit*, die Fortbewegung durch reine Ruderkraft, kann 12 Stunden gehalten werden, die *Rammgeschwindigkeit* kann etwa 2 Spielrunden gehalten werden.

Die **Struktur** gibt an, welche Belastungen durch Sturm oder Feindeinwirkung ein Schiff aushalten kann, ehe es kentert oder zerbricht. Der Strukturwert ist also der "Bruchfaktor" eines Schiffes.

Baukosten

Der Preis eines Schiffes errechnet sich ebenfalls im wesentlichen aus dem Schiffsraum:

- Jeder Quader Schiffsraum kostet 60 Dukaten im Bau. Die kiellose Zedrakkenbauweise ist etwas billiger: 50 Dukaten pro Quader.

- Jegliche Art von Luxusausstattung erhöht den Preis um bis zu 50%. Hierzu zählen vor allem Passagierkabinen (pro Passagier 50 D) und eine große Kapitänskajüte (200 D).

- Ebenfalls nicht berücksichtigt sind verschiedene Holzarten für den Bau: Meist werden örtlich vorkommende Hölzer verwendet. Steineiche erhöht den Gesamtpreis um 20 Prozent.

- Schließlich muß auch jede an Bord befindliche Waffe (Rotzen, Aale, Hornissen) extra bezahlt werden.

Die gleichen Baukosten gelten auch für Ruderschiffe. Hier entstehen jedoch durch die Unzahl von Riemen Mehrkosten von 50 Dukaten pro Riemenreihe. Dafür sind sie meist leichter und nur mit wenig Hilfsbesegelung ausgestattet, so daß sich ihr Preis in Grenzen hält.

Bei kleinen Schiffen, vor allem bei Kuttern, wird häufig ein Preisnachlaß gewährt, da diese Schiffe nicht vollkommen neu konstruiert werden müssen.

Ein so gebautes Schiff verfügt über alles bewegliche Gut, das zum Betrieb eines Schiffes notwendig ist, insbesondere Notmasten und Ersatzsegel, Schiffswerkzeug, wasserdichte Behältnisse, eine Kochstelle oder Kombüse, Seile und Flaschenzüge, Lampen usw. Nicht im Preis enthalten ist jedoch das Beiboot. Nur die Mannschaft fehlt jetzt noch, um das Schiff seetüchtig zu machen.

Bordwaffen

Während noch vor wenigen Jahrhunderten der Kampf zur See fast ausschließlich durch Bogenschützen, Enterkämpfe oder Rammen entschieden wurde, finden wir heute an Bord vieler Schiffe eine weittragende Artillerie, die aus Ballisten der verschiedensten Größen besteht und die oftmals den Kampf schon entschieden hat, ehe sich die Schiffe auf Enterreichweite genähert haben.

Die bekanntesten Waffenarten sind die *Rotze*, der *Aal*, der *Bock* und die *Hornisse*. Die beiden ersteren werden fast ausschließlich unter Deck montiert, entweder in den Trutzen (häufig bei Karracken) oder auf einem separaten Batteriedeck (wie bei Schivonen und Holken). Sie sind hinter Pforten untergebracht, die vor jeder Salve geöffnet und sofort danach wieder herabgelassen werden.

Rotzen werden meist in drei verschiedenen Ausführungen angefertigt: leicht (200er), mittel (300er) und schwer (500er). Die Zahlen geben dabei das Geschossgewicht in Unzen an. Bei den Rotzen handelt es sich um schwere Torsionsgeschütze, die ihre Spannung nicht aus einem Bogen, sondern aus der Verdrillung zweier schwerer Seilbündel beziehen. Sie können zwischen einem und zwei Schuß pro Minute abgeben. Ihre Geschosse sind Stein- oder Bleikugeln - gelegentlich auch Messing oder Eisen - und mit Hylailier Feuer gefüllte Tonkugeln, die vor dem Abschuß an einer Lunte entzündet werden und die verheerende Brände verursachen können. Die ursprüngliche Bezeichnung für diese Waffe - "*Geschosstorsionsschleudergerät*" - findet sich nur noch in alten Handbüchern für die Ausbildung von Seejüngern. Heute wird allgemein der Ausdruck "*Rotze*" verwendet, eigentlich ein Spitzname, der zuerst von den Geschützbedienungen aufgebracht wurde.

Eine leichte Rotze verbraucht 2 Quader Laderaum und kostet 800 Dukaten, eine mittelschwere Rotze 3 Quader bei 1500 Dukaten und eine schwere Rotze verbraucht 4 Quader und kostet 2500 Dukaten. Das Munitionsgewicht läßt sich leicht aus dem Kaliber berechnen ("Feuerbälle" wiegen 400 Unzen). Normale Kugeln kosten zwischen 12 (Stein) und 50 (Eisen) Dukaten pro Quader Gewicht, bei Brandsätzen beläuft sich der Preis auf 500 Dukaten pro Quader.

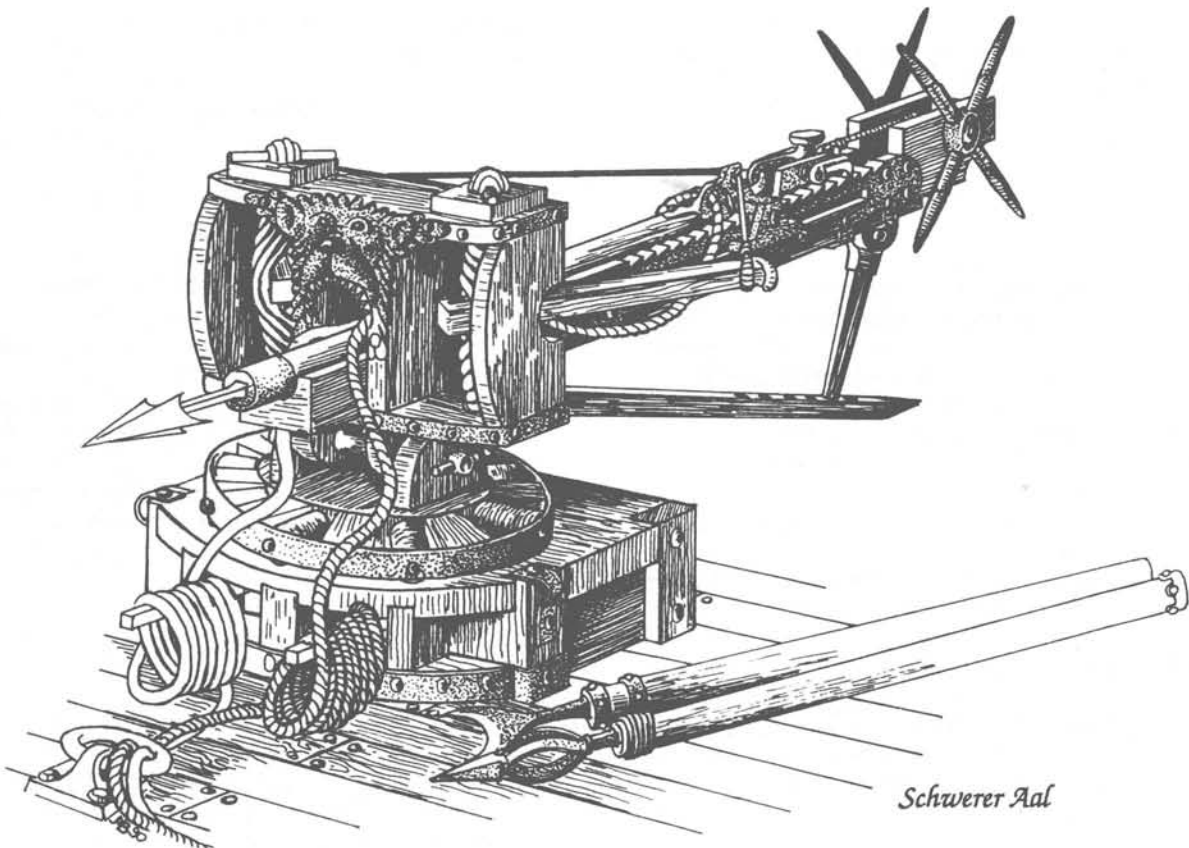
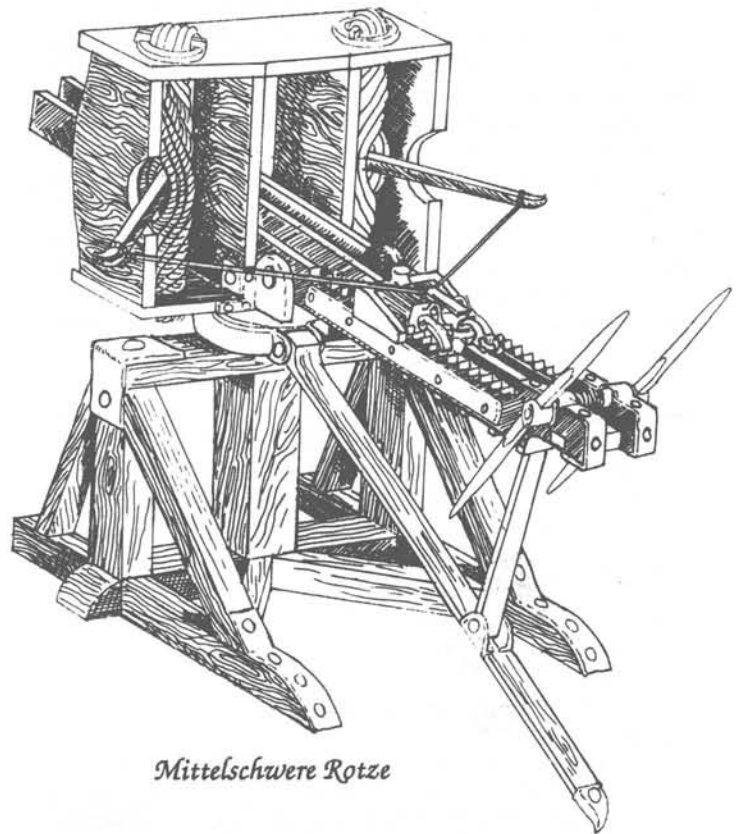
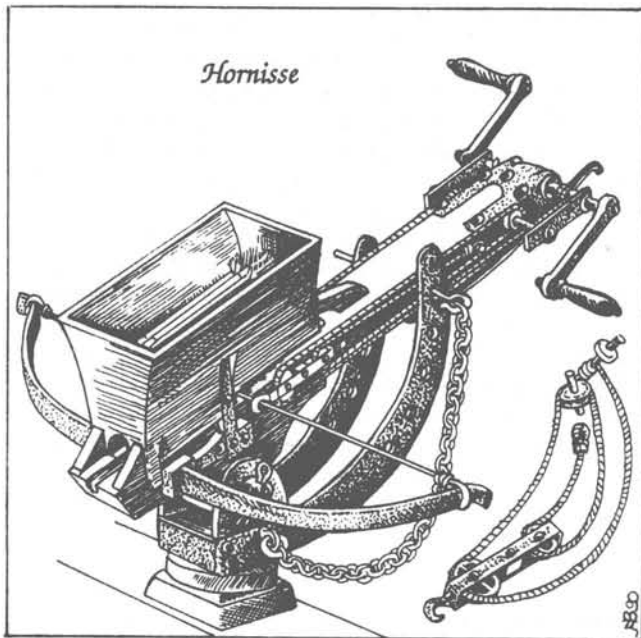
Aale sind ebenfalls Torsionsgeschütze, die jedoch je nach Ausführung entweder unterarm lange Bolzen (7S pro Stück) oder Speere (25S pro Stück) verschießen. Mit diesen Geschossen soll entweder die Mannschaft des gegnerischen Schiffes getroffen oder die Takelage beschädigt werden. Zu letzterem Zweck gibt es Bolzen mit sichelförmiger Spitze (10S pro Stück) und auch solche, die mit brennbarem Material gefüllt werden können (15S pro Stück). Schließlich existieren noch Speere mit Widerhaken und langer Leine, die speziell zum Entern gedacht sind (und sich auch als Harpune eignen, 60S pro Stück).

Die Schußgeschwindigkeit beträgt ebenfalls zwischen einem und zwei Schuß pro Minute.

Leichte Aale (Bolzen) verbrauchen 3 Quader Laderaum bei einem Preis von 1000 Dukaten, schwere Aale benötigen 5 Quader bei 2000 Dukaten.

Ein *Bock* kann wegen der bogenförmigen Flugbahn seiner Geschosse nur von Galeeren aus eingesetzt werden, bei denen keine störende Takelage den Weg der Kugel behindert. Böcke verschießen die gleiche Munition wie schwere Rotzen, vor allem jedoch Hylailier Feuer, das sie mit einer

Verschiedene Geschütztypen



Geschwindigkeit von einem Schuß in zwei Minuten verschießen können.

Ein Bock kostet 1500 Dukaten und verbraucht 4 Quader Frachtraum.

Hornissen schließlich sind kurbelbetriebene leichte Armbrüste, die in einem Magazin 40 Bolzen fassen und die bis zu sechs Bolzen pro Minute abfeuern können. Sie werden wegen ihrer geringen Reichweite und Durchschlagskraft vor allem zur Abwehr von Entermanövern eingesetzt. Sie kosten

1200 Dukaten (ein Magazin 20 D) und verbrauchen einen halben Quader Ladekapazität. Sie werden üblicherweise auf Deck montiert.

Eine Rotze benötigt eine Bedienungsmannschaft von vier bis sechs Mann, gleiches gilt für Aale. Böcke müssen von mindestens acht Personen bedient werden, während eine Hornisse nur eine zweiköpfige Bedienungsmannschaft benötigt, ja notfalls auch von einem einzelnen Matrosen abgefeuert werden kann.

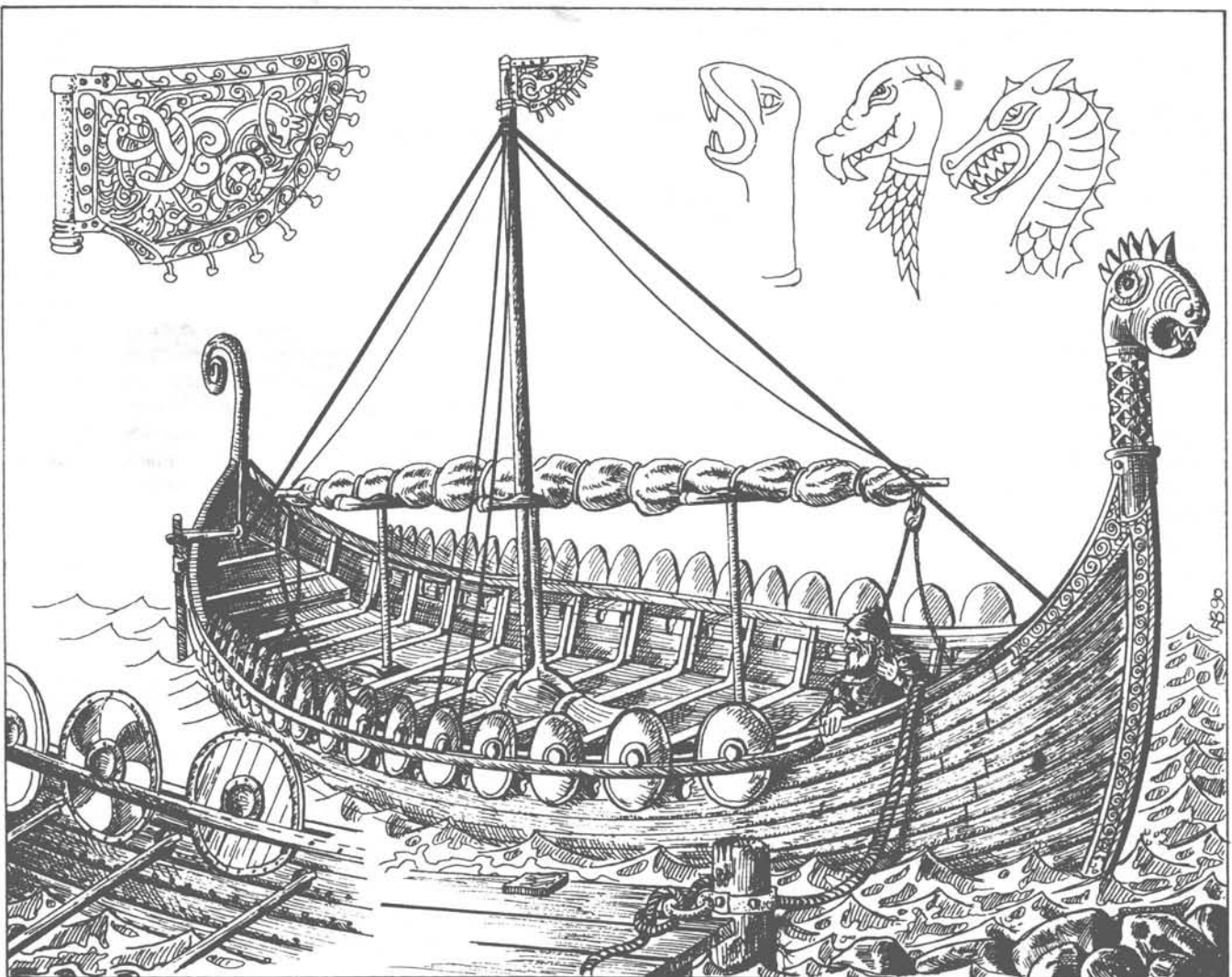
Schiffstypen

Das Thorwaler Lang- oder Drachenschiff

Der Ursprung dieses Schiffstyps erklärt sich bereits durch seinen Namen. Das Langschiff ist das typische Schiff der Thorwaler, seien es nun Piraten, Händler, Plünderer oder Hochseefischer. Auf Schiffen dieses Typs kamen die Hjal-dinger, die Vorfahren der Thorwaler, vor mehr als 2500 Jahren über das Meer der Sieben Winde und seitdem hat sich wenig an der einfachen und dennoch robusten Konstruktion dieser Schiffe geändert. Noch heute werden die schlanken

“Drachen” in fast jedem thorwalschen Küstenflecken gefertigt.

Ein Drachenschiff (thorwalsch: *Otta*) fällt vor allem durch seine schlanken Linien auf. Bei einer Länge zwischen 20 und 40 Schritt erreicht es nur Breiten von höchstens 9 Schritt. Im allgemeinen ist die Länge mindestens viermal so groß wie die Breite. Der Tiefgang liegt zwischen 4 Spann und 2 Schritt. Vorder- und Achtersteven sind elegant einwärts geschwungen, der Vordersteven meist mit einem Drachenkopf verziert - ein Schmuck, der Seeungeheuer fernhalten soll.



Drachenschiffe verfügen nur über ein durchgehendes Deck, an Bug und Heck befinden sich höchstens einmal halbschritthohe Plattformen, auf denen der Rudergänger oder der Ausguck steht. Thorwaler Schiffe besitzen übrigens noch immer Seitenruder, obwohl diese von allen anderen Seefahrern mittlerweile als veraltet angesehen werden, wie auch die Klinkerbauweise des Rumpfes.

Die Langschiffe besitzen nur einen (umlegbaren) Mast, an dem ein rechteckiges, oftmals buntes Segel gesetzt werden kann. Bei Windstille, bei Manövern im Hafen, flußaufwärts oder um höhere Geschwindigkeit zu erreichen, kann das Schiff auch von bis zu sechzig Thorwalern gerudert werden. Die Ruderer sitzen dabei auf ihren Seekisten, während die Riemen durch verschließbare Löcher in der Bordwand gesteckt werden. Die Rahe ruht bei solchen Manövern meist auf Böcken oder "Galgen" an Deck. Bei schlechtem Wetter wird einfach ein geteertes Tuch über die Rahe geworfen, und schon hat man ein recht brauchbares Zelt.

Die Thorwaler Lang- oder Drachenschiffe sind hochseetüchtig, hervorragend zu manövrieren und durch ihren geringen Tiefgang auch für Flußfahrten geeignet. Sie gewinnen noch durch eine entschlossene Mannschaft - Thorwalerinnen und Thorwaler eben.

Die "Galeerenfresser"

Die mittelgroße Otta "Galeerenfresser" ist das schnellste und bekannteste Schiff der Sturmalken-Ottajasko von der Insel Gandar. Orgen Tevilsson, der Kapitän des Drachenschiffs, ist der Enkel eines Entrechteten, der hier Zuflucht fand. Von Gandar aus unternahmen die hierhin Verbannten immer wieder Entdeckungs- und Kaperfahrten in den Süden und Westen.

Hetmann Orgen gilt als einer der erfolgreichsten Kapitäne von Gandar, die allgemein für ihre Wildheit bekannt sind. Mit der "Galeerenfresser", deren blutrote Segel weithin sichtbar sind, liegt er oft vor Mengbilla oder Chorhop, um Beute zu machen. Er ist berüchtigt für seine Schermanöver, mit denen er einer gegnerischen Galeere die Ruder abfährt, bevor er sie entert.

Takelage: I: rah 1
Riemen: 2 x 20
Länge: 26,2 Schritt
Breite: 5,6 Schritt **Schiffsraum:** 53 Quader
Tiefgang: 1,1 Schritt **Frachtraum:** 25 Quader
Besatzung: 46
Beweglichkeit: sehr hoch **Struktur:** 3
Preis: 3.300
Geschwindigkeit vor dem Wind: 13 Meilen/Stunde
 mit raumem Wind: 18 Meilen/Stunde
 am Wind: 8 Meilen/Stunde
 gerudert (Marsch): 8 Meilen/Stunde
 gerudert (Rammen): 18 Meilen/Stunde

Bewaffnung: keine

Die "Purpurblitz"

Die Entstehungsgeschichte der "Purpurblitz" ist so abenteuerlich, daß in Prem darüber bereits ein 136-strophiges Epos gedichtet wurde:

Auf einer Fahrt nach Brabak gerieten Kapitänin Senda Askirsdottir und ihr Schiff "Schneegans" in einen schweren

Sturm, der ihr Schiff - oder das, was von ihm übrig war - an die Küste einer unbekannten Insel spülte. Der Otta war nicht mehr zu reparieren und so machten sich die Thorwaler daran, aus den Bäumen der Insel und dem bis auf den letzten Nagel ausgeschlachteten Rest der "Schneegans" einen neuen zu bauen. Das rote Holz der einheimischen Bäume erwies sich als ausgesprochen widerstandsfähig und leicht - und es färbte sich beim Trocknen und Abdichten tiefpurpur.

Nach unzähligen Abenteuern konnten die Thorwaler mit der neuen "Purpurblitz" von der Insel ablegen und nach langer und abenteuerreicher Fahrt den Hafen Sinoda erreichen. Als Kapitänin Senda nach drei Jahren wieder Thorwaler Boden unter den Füßen hatte, konnte sie riesige Mengen geplündelter Schätze aus ihrem Schiff ausladen - die "Purpurblitz" hatte durch ihre Schnelligkeit und Wendigkeit so manchen Kauffahrer überrascht.

Takelage: I: rah 1

Riemen: 2 x 32

Länge: 36,6 Schritt

Breite: 7,5 Schritt

Tiefgang: 1,5 Schritt

Besatzung: 70

Beweglichkeit: sehr hoch

Preis: unbekannt

Geschwindigkeit vor dem Wind: 15 Meilen/Stunde

 mit raumem Wind: 22 Meilen/Stunde

 am Wind: 10 Meilen/Stunde

 gerudert (Marsch): 8 Meilen/Stunde

 gerudert (Rammen): 17 Meilen/Stunde

Bewaffnung: 1 Harpun-Aal

Die Knorre

Auch die Knorre ist ein Schiff, das typisch für die Küstenbewohner zwischen Ingval und Gjalska ist und auch praktisch in jedem größeren Seehafen dort auf Kiel gelegt werden kann. Im Gegensatz zum Drachenschiff wird die Knorre ausschließlich für den Handel und den Transport von Waren eingesetzt. Dabei kommt ihr der geringe Tiefgang zugute, so daß sie auch Bodir, Ingval oder Svelt ohne Schwierigkeiten befahren kann. Auch zum Fischfang auf hoher See und zum Passagiertransport zwischen den Olportsteinen und dem Festland sowie entlang der Küste werden diese vielseitigen Schiffe eingesetzt.

Die größten Knorren sind etwas über zwanzig Schritt lang und sechs Schritt breit, also wesentlich wuchtiger gebaut als ein gewöhnliches Drachenschiff. Bei einem Tiefgang von etwa einem Schritt besitzen sie recht hohe Bordwände, an denen Planen für den Schutz der Ladung vor schweren Wellen und vor Regen angebracht werden können. Vorder- und Achtersteven sind sehr steil hinaufgezogen. Der Rumpf ist geklinkert, das heißt, die Planken sind so an den Spanten befestigt, daß sie übereinander lappen. In den obersten Planen sind Aussparungen für bis zu acht Riemen gelassen.

Diese Riemen werden jedoch fast ausschließlich zum Manövrieren in engen Häfen und bei Flaute oder Gegenströmung benutzt. Ansonsten bewegt sich das mit einem Seitenruder gesteuerte Schiff mit einem Segel fort, das - wie bei den Ottas auch - oft bunt gestreift und mit Lederbändern verstärkt ist.

Auch in den übrigen Details ähneln sie sehr kleinen und dicken Drachenschiffen: Auch sie besitzen nur ein durchgehendes Deck und keine Kabine, sie sind hochseetauglich, und sie benötigen wegen dieser kargen Ausstattung Besatzungen, wie man sie nur zwischen Salza und Olport findet.

Die "Nordstern"

Die "Nordstern" ist das Schiff der Familie von Iskir Torbensson, die sich auf den Handel zwischen Riva und Salza verlegt hat, seit Iskir vor achtzehn Jahren bei einem Seegefecht - als Söldner auf einem Grangoror Schiff - seinen linken Unterarm verlor.

Die "Nordstern" hat schon so manchen Sturm mitgemacht, was man vor allem ihrem mehrfach geflickten Rumpf ansieht. Iskir und seine Frau Arva verstehen sich aber so gut auf die Führung der Knorre, daß ihnen bisher selbst in schweren Winterstürmen noch nichts Ernstes zugestoßen ist.

Die blaugelben Segel der "Nordstern" sind vor allem auf den Olport-Steinen ein gern gesehenes Zeichen, denn sie verheißen den abgelegenen wohnenden Fischerfamilien, Verbannten und Sonderlingen nostrisches Tuch, Phecadiwein und Lowanger Eisenwaren - vor allem aber Neuigkeiten aus Thorwal und dem Rest der Welt.

Von Mitte Boron bis Mitte Tsa wird die "Nordstern" in einem Bootsschuppen in Prem überholt, damit sie ein weiteres Jahr der rauen See und den widrigen Winden in Ifirns Ozean trotzen kann. Der mittlerweile sechzigjährige Iskir Torbensson wird die "Führung des Drachenhalses" wohl bald an seinen Sohn Trolske übergeben, obwohl eigentlich die älteste Tochter Erkenhild die Knorre übernehmen sollte - selbige hat sich aber dem Abenteuererleben verschrieben und mit Kapitän Phileasson Foggwulf eine Reise in den hohen Norden angetreten.

Takelage: I: rah 1

Riemen: 2 x 2

Länge: 19,6 Schritt

Breite: 5,7 Schritt

Tiefgang: 1,1 Schritt

Besatzung: 10

Beweglichkeit: mittel

Preis: 2.300

Geschwindigkeit vor dem Wind: 9 Meilen/Stunde

mit raumem Wind: 13 Meilen/Stunde

am Wind: 6 Meilen/Stunde

gerudert (Marsch): 4 Meilen/Stunde

Bewaffnung: keine

Die Bireme

Die Bireme, eine Galeere mit zwei übereinander angeordneten Reihen von Riemen, ist wohl der älteste aventurische Schiffstyp und vermutlich güldenländischen Ursprungs (obwohl man davon ausgehen kann, daß die ersten Siedler das Liebliche Feld auf Segelschiffen erreichten).

Der Hauptvorteil eines Ruderschiffes ist seine Geschwindigkeit im Kampf. Beim Versuch, diese zu steigern, kam man an eine Grenze, denn jede zusätzliche Ruderbank erfordert eine Verlängerung des Schiffsrumpfes, was die Stabilität gefährdet. Irgendwann, etwa zur Zeit der ersten schriftlichen Funde um 900 v.B.F., kam ein kluger Baumeister auf den Gedanken,

eine zweite Riemenreihe über der ersten einzubauen.

So entstand ein Kriegsschiff, von dem in seinen besten, nämlich den 'Dunklen Zeiten'. Hunderte in einzelnen, längst vergessenen Schlachten gegeneinander kämpften. Bis zum heutigen Tag hat sich die Bireme bei den südlichen Stadtstaaten und auf den Zyklopen-Inseln gehalten, wo moderne Kenntnisse und Werften rar, menschliche Arbeitskraft aber billig und im Übermaß vorhanden sind.

Heute ist die Bireme den meisten Kriegsschiffen durch ihre geringe Feuerkraft unterlegen: Während ein Segelschiff in Kiellinie kämpft und deshalb seine Breitseite bestücken kann, greift die Galeere frontal an und kann daher nur wenige Geschütze benutzen. Ihr Angriff ist grundsätzlich auf Rammen und Entern ausgelegt. Feindliche Ruderschiffe versucht sie zunächst durch Abscheren der Riemen bewegungsunfähig zu machen - zumal dabei die Rojer von den eigenen Riemen zerschmettert werden. Der metallene Rammsporn ist eine Verlängerung des Kieles unter der Wasserlinie und bildet mit dem Bug ein Stück, um dem Aufprall zu widerstehen. (Die Masten dagegen werden vor einem Kampf abmontiert, um nicht abzubringen.) Heutzutage wird der Rammstoß meist durch eine Rotze am Bug unterstützt, die erst aus nächster Nähe feuert.

Die Seetüchtigkeit der meisten Galeeren ist minimal: Wegen der auf Tempo ausgelegten, leichten Bauweise und des geringen Tiefganges können sie bei Sturm oder sogar durch einzelne starke Böen kentern. In echten Orkanen sind mehr als einmal ganze Flotten gesunken. Dafür können die flachen Schiffe auch breitere Flußläufe hinauf gerudert werden und sind auch als Entdeckungsschiffe gut geeignet.

Die alten rahgetakelten, einmastigen Ruderschiffe besitzen so schlechte Segeleigenschaften, daß sie auch über längere Zeiten schneller gerudert als gesegelt werden können, allerdings nicht viel länger als einen Tag lang.

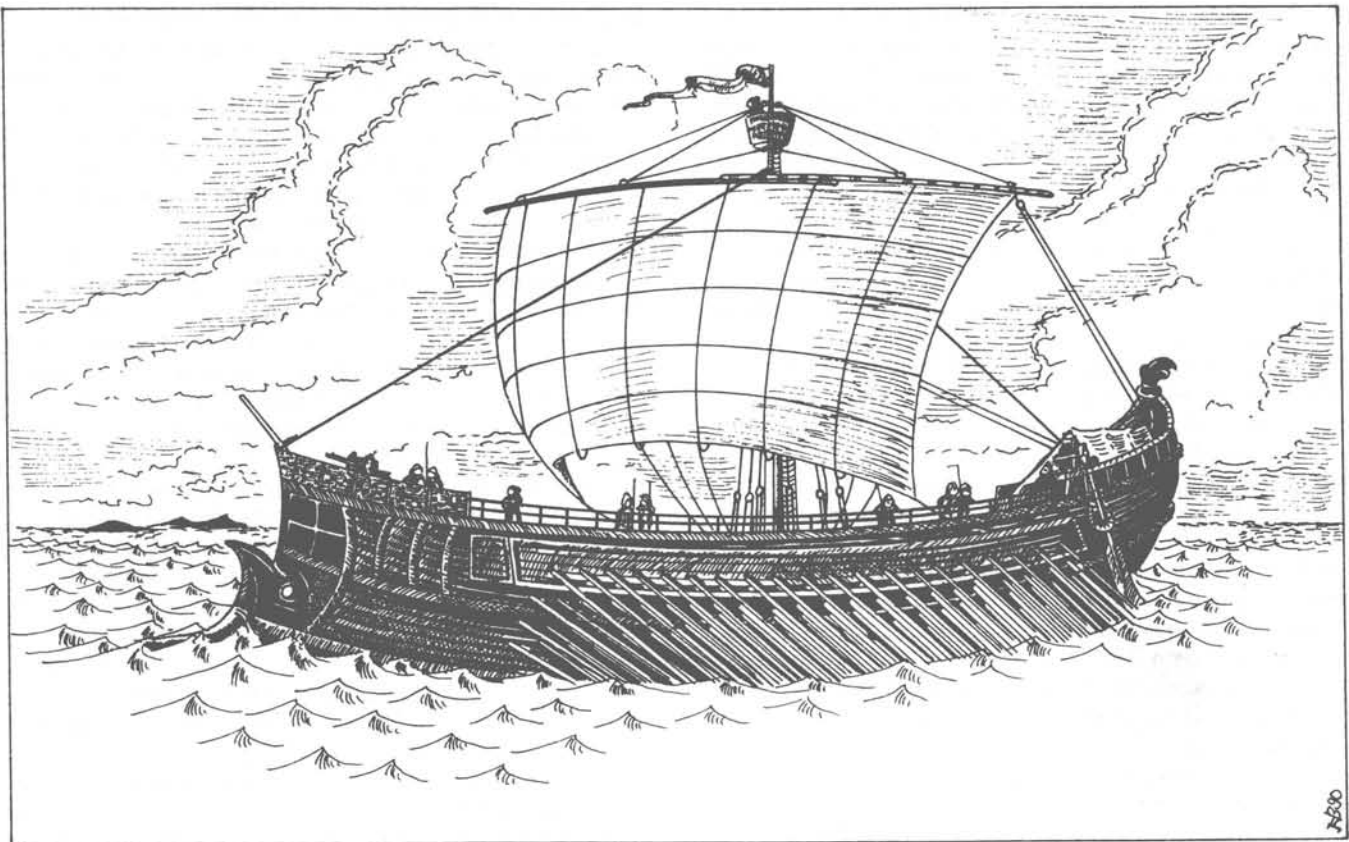
Die "Schwarze Orchidee"

Die "Orchidee" ist eine der berühmtesten Schwarzen Galeeren Al'Anfas, offiziell ein Handelsschiff, praktisch aber meist damit beschäftigt, kleinere Fahrzeuge aufzubringen oder gar einsame Gehöfte an der Küste zu überfallen, um Mannschaft oder Bewohner als Sklaven nach Al'Anfa zu schaffen. Auch wenn sie auf einen Thorwaler Otta trifft, kommt es fast unweigerlich zum Kampf. Der unheimliche Eindruck des schwarzen Schiffes täuscht nicht - die Bireme ist ein gefährlicher Räuber.

Der Bug springt mondsichelförmig noch über der Wasserlinie sichtbar vor und endet darunter in einem bronzenen Rammsporn; auch sein oberes Ende ragt vor, um die gegnerische Reling einzudrücken und das Entern zu erleichtern. Der Eindruck eines Rabenschnabels wird noch durch zwei Augen verstärkt - wie in Al'Anfa üblich aus wertvollem, gelbem Glas.

Das Vorschiff ist nur durch eine niedrige, geflochtene Matte gegen Pfeile geschützt, um der Rotze dahinter freies Schußfeld zu geben. An den Seiten schützt nur ein einfaches Geländer die Söldner und die wenigen Ballen Ladung davor, über Bord zu gehen. In echten Kriegszeiten können auch hier Bastmatten befestigt werden.

Im hinteren Teil ist eine Zeltplane aufgespannt, um die Offiziere vor der prallen Hitze und den tropischen Wolkenbrüchen zu schützen. Die Rojer dagegen sind nicht nur den Elementen ausgeliefert, sondern - angekettet - buchstäblich



mit dem Schicksal des Schiffes verbunden. Vier kräftige Antreiber stehen stets mit der Peitsche bereit. Wer durch die Strapazen zusammenbricht, wird einfach über Bord geworfen.

Der Mann im geflochtenen Krähenneß über der weit ausladenden Rahe meldet jedes Schiff, und oft bestimmt die Form seiner Meldung, ob Kapitän Cudalmir Hundako das Schiff attackiert oder nicht.

Takelage: I: rah 1

Riemen: 4 x 20

Länge: 26,1 Schritt

Breite: 5,3 Schritt

Tiefgang: 1,2 Schritt

Besatzung: 10 M + 80 R + 5 G + 26 S

Beweglichkeit: mittel

Preis: 6.000 (+ Bewaffnung)

Geschwindigkeit vor dem Wind: 8 Meilen/Stunde

mit raumem Wind: 10 Meilen/Stunde

am Wind: 1 Meilen/Stunde

gerudert (Marsch): 9 Meilen/Stunde

gerudert (Rammen): 19 Meilen/Stunde

Bewaffnung: 1 Rotze voraus

Schiffsraum: 55 Quader

Frachtraum: 14 Quader

Struktur: 6

Die "Goldene Muräne von Mengbilla"

Mengbilla ist wohl die einzige Stadt Aventuriens, die tatsächlich im Handel eine größere Galeerenflotte einsetzt. Das Handelshaus Gerbelstein läßt die meisten Schiffe auf der großen Werft von Chorhop bauen, die sich auf Biremen spezialisiert hat.

Ihre "Muräne" ist eine kleine Galeere, die mit einigen kleinen Kunstgriffen nach ihrem Namenstier gestaltet ist: Der Achterstern ist bogenförmig hochgezogen und erinnert an einen Fischeschwanz. Die Steuerung erfolgt durch zwei Flossen, soll heißen veraltete Seitenruder. Die traditionellen aufgemalten Augen und ein kleiner zweizinkiger Rammsporn vervollständigen den Eindruck. An den Riemenreihen sitzen insgesamt 60 Rojer, weitere 10 Matrosen sind für das mit einheimischem Purpur gefärbte Rahsegel zuständig. Die "Muräne" wird vor allem im Handel mit den Dörfern an der Küste der Halbinsel eingesetzt. Für längere Fahrten, vor allem über offenes Meer, könnte sie auch kaum genug Proviant mitnehmen: Jeder freie Laderaum wird mit Metallwaren, Tuchen und Bierfässern vollgestopft, um sie gegen die unverarbeiteten Rohstoffe für Purpur, Tinte, Seide und Rauschkraut einzutauschen - all die Exotika, die Mengbilla reich machten.

Die "Goldene Muräne von Mengbilla":

Takelage: I: rah 1

Riemen: 4 x 15

Länge: 23,5 Schritt

Breite: 5,0 Schritt

Tiefgang: 0,9 Schritt

Besatzung: 14 M + 60 R

Beweglichkeit: mittel

Preis: 2.500 (+ Bewaffnung)

Geschwindigkeit vor dem Wind: 9 Meilen/Stunde

mit raumem Wind: 11 Meilen/Stunde

am Wind: 1 Meilen/Stunde

gerudert (Marsch): 9 Meilen/Stunde

gerudert (Rammen): 17 Meilen/Stunde

Schiffsraum: 35 Quader

Frachtraum: 10 Quader

Struktur: 6

Bewaffnung: 1 Hornisse (Bug)

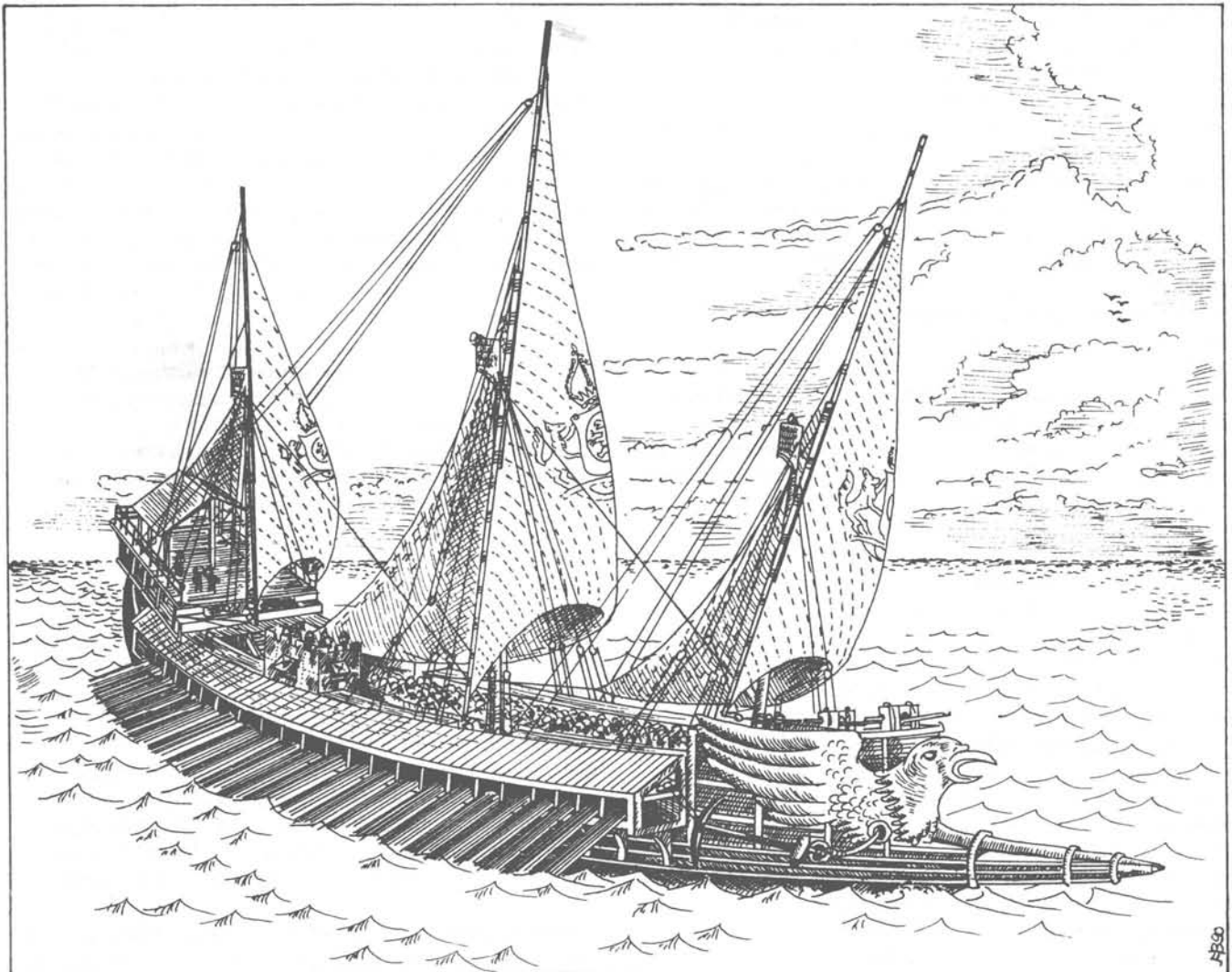
Die Trireme

Die Trireme ist die logische Fortsetzung der Versuche, die Schubkraft einer Galeere zu steigern. Die ersten Modelle fallen noch in die Zeit der Friedenskaiser; eines davon wurde

nach der Kaiserin Isiz-Horas (698-663 v.BF.) benannt. Der zusätzliche dritte Rojer sitzt auf einem Aufleger halb außerhalb des stromlinienförmigen Rumpfes. Eine typische Trireme ist daher bei einer Länge von 40 Schritt (!) für die bis zu 30 Ruderbänke noch immer keine 6 Schritt breit.

Im Lauf der Jahrhunderte sind zahlreiche Varianten entwickelt worden, teils mit noch längerem Rumpf und noch mehr Ruderbänken hintereinander, teils mit zwei, drei oder mehr Rojern an jedem Riemen, aber all diese Giganten haben nur bewiesen, daß die einfache Trireme die ideale Kombination aus Größe und Geschwindigkeit - zumindest für ein Ruder-schiff - ist.

Die modernsten Triremen sind gelungene Versuche, die Kampfkraft der Galeere mit den neuartigen Segeltechniken zu verbinden: Mit ein, zwei oder sogar drei havenisch getakelten Masten, einem Heckruder und den zerbrechlich-schlanken Rümpfen sind sie zu raubvogelgleichen Riesen von unübertroffener Geschwindigkeit und Manövrierfähigkeit geworden. (Galeeren sind die einzigen Schiffe, die gezielt bremsen und gleich schnell rückwärts rudern können!) Ihre Länge beträgt fast das Achtfache der Breite, der Tiefgang keine zwei Schritt, und auch von der Wasserlinie bis zu den



Aufbauten messen sie kaum zwei Schritt. Die drei Rojer sitzen nicht mehr schräg übereinander, sondern direkt nebeneinander; dadurch ragen die Aufleger seitlich weiter hervor, aber weit mehr Kielraum steht zur Verfügung. Das Vorderdeck ist zuweilen verbreitert, um mehreren Geschützen und der Entermannschaft beim Rammen Platz zu bieten. Mit Ausnahme einer großen Karracke mit ihrer konzentrierten Schußkraft gibt es wenig, das es mit einer Trireme der Perricum-Klasse aufnehmen kann. Diese Galeeren haben ungefähr 150 Rojer und können neben 50 bis 150 Krieger einige schwere Waffen tragen. Die sogenannten kleinen Triremen der Havena-Klasse sind immerhin noch 30 Schritt lang und haben etwa 15 Riemengruppen auf jeder Seite, insgesamt also 90 Rojer.

Seiner Majestät Galeere "Seeadler von Beilunk"

"Das Perlenmeer: Unendliche Weiten. Dies ist das Logbuch der 'Seeadler von Beilunk', die vier Jahre lang unterwegs ist, um neue Küsten zu erforschen und neue Kulturen zu entdecken. Viele Seemeilen von Perricum entfernt, dringt die 'Seeadler' in Gebiete vor, die nie zuvor ein kaiserliches Schiff gesehen hat." (Von den Küsten und Häfen des Perlenmeeres, ihren Vorteilen und Widrigkeiten; 11 Hal)

Die "Seeadler" ist eine der modernsten Triremen der Kaiserlichen Perlenmeerflotte: Gleich drei Havena-Segel mit dem kaiserlichen Wappen entlasten die Rojer und machen die Trireme zumindest in Küstengewässern zu einem schnellen Segler. Zudem ist sie eine der wenigen Freiangaleeren in der Flotte: Die 144 Rojer gelten als Elite-Mannschaft. Ursprünglich wurde die "Seeadler" für die Invasion auf Marsekan gebaut. Der Bug wurde in Form eines goldenen Adlers mit drohendem Schnabel gestaltet, dessen ausgebreitete Flügel zugleich die Flanken der Vordertrutz bilden. Doch die echte Gefahr geht von dem kupferbeschlagenen Rammsporn, den zwei mächtigen, mit Bronzeplatten gepanzerten Türmen sowie den leichten und schweren Geschützen aus. Sollte der steineichene Schiffsrumpf selbst Opfer eines Rammstoßes werden, besitzt die Galeere sogar Korkbojen zur Rettung der Mannschaft. Im Hafen von Tuzak kam der Rammsporn übrigens nicht zum Einsatz: Die "Seeadler" brachte nur einige fliehende Thalukken auf. Im Jahre 5 Hal beauftragte der Kaiser den Admiral Rateral Sanin XII. mit der Kartographierung der Ostküste, um endlich den west-orientierten "Groszen aventurierischen Atlas" zu ergänzen. 9 Hal lieferte der Admiral sein berühmtes Logbuch ab und wurde dafür zum Großadmiral und Markgraf von Windhag ernannt. Derzeit ist die "Seeadler" unter neuem Kommando erneut im Golf von Perricum stationiert und beobachtet - wieder mit schweren Waffen und 50 Seekriegern an Bord - die Entwicklung in Aranen und im Kalifat.

Takelage: III: havenisch1, havenisch 1, havenisch 1

Riemen: 6 x 24

Länge: 43,8 Schritt

Breite: 6,3 Schritt **Schiffsraum:** 156 Quader

Tiefgang: 1,7 Schritt **Frachtraum:** 31 Quader

Besatzung: 30 M + 144 R + 35 G + 50 S

Beweglichkeit: hoch **Struktur:** 4

Preis: ca. 20.000 (+ Bewaffnung)

Geschwindigkeit vor dem Wind: 11 Meilen/Stunde
mit raumem Wind: 15 Meilen/Stunde
am Wind: 3 Meilen/Stunde
gerudert (Marsch): 8 Meilen/Stunde
gerudert (Rammen): 20 Meilen/Stunde

Bewaffnung: 1 schwere und 2 leichte Rotzen vorwärts (Bug), 4 mittelschwere Rotzen (je 1 pro Turmseite), 4 Hornissen (Türme)

Die "Stolz von Al'Anfa"

49 v.H. befahl Bal Honak, Patriarch von Al'Anfa, den Bau eines Schiffes - einmalig in der Geschichte - "zu Ehren Borons, des Herren der toten Legionen".

So begann ein großwahnsinniges Projekt, das nur noch von den schwimmenden Städten eines Fran-Horas überboten wurde.

Der "Stolz von Al'Anfa" wurde als überlange Trireme auf Kiel gelegt, jeder Riemen mit drei Sklaven besetzt. Ganze Schiffsladungen Steineichenholz wurden auf die Werft gebracht und in Pech gelegt, um die Planken schwarz zu färben. Bug und Heck wurden verschwenderisch mit Blattgold verziert, dem Galionsraben zwei eigroße Schlangenaugen-Opale eingesetzt. Mit dem schwarzen Tuch des Segels hätte man 300 Boron-Geweihte einkleiden können.

Am "Tag des Großen Schlafes" 45 v.H. trieb man die Einwohnerschaft einer kleinen aventurischen Stadt - 600 Ruderer - als Besatzung an Bord, etwa 50 Matrosen und fast die Hälfte der Truppen der riesigen Stadt nahmen an Deck Aufstellung! Nachdem sich traditionsgemäß zehn Gläubige von Al'Anfas Klippen gestürzt hatten, ließ der Patriarch den Anker lichten.

Sehr schnell zeigten sich einige "unbedeutende" Nachteile des Giganten: Bei leichtem Gegenwind benötigte die Trireme eine halbe Stunde, um das Hafenbecken zu verlassen! Vorsichtige Küstenfahrten waren möglich, der geplante Einsatz gegen die Flotten Brabaks und Charypsos jedoch undenkbar.

In den letzten fünfzig Jahren wurde die "Stolz von Al'Anfa" nur noch zum Boronfest voll bemannt, zuweilen läuft sie mit zwei Bannern Ehrenwache in den Golf aus.

Für seine Staatsbesuche greift der Patriarch heute jedenfalls auf eine Trireme von normalen Dimensionen, die "Golgari", zurück ...

Takelage: I: rah 1, + Sprietsegel

Riemen: 6 x 33 x 3

Länge: 58,7 Schritt

Breite: 8,2 Schritt **Schiffsraum:** 705 Quader

Tiefgang: 4,4 Schritt **Frachtraum:** 148 Quader

Besatzung: 20 M + 594 R + 65 G + 100 S

Beweglichkeit: sehr niedrig **Struktur:** 5

Preis: ca. 90.000 (+ Bewaffnung)

Geschwindigkeit vor dem Wind: 2 Meilen/Stunde

mit raumem Wind: 2 Meilen/Stunde

am Wind: 0 Meilen/Stunde

gerudert (Marsch): 3 Meilen/Stunde

gerudert (Rammen): 8 Meilen/Stunde

Bewaffnung: 5 mittelschwere Rotzen voraus (Bug), 2 Böcke voraus (Vorderdeck), 4 schwere Aale (je 2 pro Breitseite), 6 Hornissen

Die "Prinz Arkos"

Wenn man etwas Glück hat, kann man in Zorgan eines der prächtigsten aranischen Kriegsschiffe ein- oder auslaufen sehen. Die zwei Segel und zahlreiche Flaggen zeigen wie bei der ganzen Flotte die goldene Seerose auf blauem Grund, die Delphinkrone darüber verrät, daß es sich um das Flaggschiff Araniens handelt - traditionellerweise nach dem offiziellen, aber machtlosen Throninhaber Prinz Arkos benannt.

Rudon von Mendena, Reichsgrößadmiral des Neuen Reiches, bekommt heute noch Zustände bei dem Gedanken, daß sein Vorgänger vor zwanzig Jahren dem damals noch loyalen Aranien den Bau dieses Schiffstyps befohlen hat.

Der gesamte Bugbereich ist als Delphin gestaltet, mit großen Augen und dem Schnabel als Rammsporn. Der Bugaufbau ist zurückgesetzt, so daß zwischen Rammsporn und den drei Jagdgeschützen eine freie Galerie liegt. Der Rammsporn selbst liegt oberhalb der Wasserlinie: So werden die seitlichen Geschütze eines gerammten Gegners zerstört und können ihre tödliche Ladung nicht aus nächster Nähe in die Mannschaften feuern.

Aus dem Rumpf - wie bei den meisten Kriegsschiffen aus Steineiche - ragen seitlich die überdachten Aufleger hervor, aus jedem Luk reichen drei Riemen ins Wasser. Durch diese Bauweise können über den Ruderern je zwei Hornissen angebracht werden.

Am Achterdeck steht ein Lattengestell, das, mit einer prunkvollen Zeltplane bedeckt, der Kommandantin, Reutherin Pelioppe von Rathmos, und ihren Offizieren als Lager dient. Die große Laterne achtern wirft nächstens ein unheimliches Licht über die auf Deck schlafende Mannschaft.

Takelage: II: havenisch 1, havenisch 1

Riemen: 6 x 26

Länge: 42,5 Schritt

Breite: 6,2 Schritt

Schiffsraum: 131 Quader

Tiefgang: 1,5 Schritt

Frachtraum: 31 Quader

Besatzung: 22 M + 156 R + 35 G + 90 S

Beweglichkeit: mittel

Struktur: 5

Preis: 18.500 (+ Bewaffnung)

Geschwindigkeit vor dem Wind: 11 Meilen/Stunde

mit raumem Wind: 14 Meilen/Stunde

am Wind: 3 Meilen/Stunde

gerudert (Marsch): 8 Meilen/Stunde

gerudert (Rammen): 22 Meilen/Stunde

Bewaffnung: 3 mittelschwere Rotzen voraus (Bug), 2 leichte Aale (1 pro Breitseite), 1 schwerer Aal achters (Heck), 6 Hornissen

Die Zedrakke

Die tulamidische Zedrakke gehört zu den meistunterschätzten Schiffen: Kaum ein Mittelländer kann sich vorstellen, daß diese kiellösen Kästen mit den aus Binsen geflochtenen, durch Latten versteiften Segeln besonders seetüchtig sind. Doch die aventurischen Ureinwohner benutzen diese Schiffe seit über zweitausend Jahren und fanden keine größeren Änderungen für nötig. Schon während des Diamantenen Sultanats erreichten Zedrakken Maraskan, Altoum, die Vulkaninseln und vielleicht sogar den legendären Ostkontinent.

Bereits Admiral Sanin beschrieb den kiellösen, durch Schotten unterteilten Rumpf, der das Schiff auch bei schwerer See und Wassereintrüben stabil hält, und die Segel, die an Drachenflügel erinnern.

Weitere Kennzeichen sind die große, in mehreren Stufen aufgebaute Hütte am hochgezogenen Heck des Schiffes und das mächtige, schräge Heckruder.

Wie der Name verrät, wurde das Schiff ursprünglich vor allem aus Zedernholz gebaut. Seit dem Untergang des Diamantenen Sultanats wurde der Transport aus dem Alten Reich fast unerschwinglich, und man ging zu Zypressenholz über.

Bei modernen Zedrakken wird gern Tiik-Tok-Holz verwendet, aber auch heute noch werden die Zedrakken mit Steinanker, ohne verstärkten Kiel und vor allem ohne jedes Metall gebaut.

Von diesen Gemeinsamkeiten abgesehen, ist die Zedrakke einer der wandlungsfähigsten Schiffstypen: Von leichten Zweimastern, kaum 15 Schritt lang, bis zu fünfmastigen Riesen ist im Perlenmeer alles zu finden. Die Zedrakke ist vor allem Handelsschiff für Hochseestrecken, aber auch Fischerboot, und in den Häfen von Thalusa und Selem kann man sie gar als schwimmende Wohnstätten ankern sehen. Wegen ihrer Stabilität könnte man sie sogar mit schweren Geschützen bestücken, was aber selten geschieht.

Der "Schwarze Stier", das Flaggschiff von Thalusa

Als echter tulamidischer Potentat besitzt Fürst Ras Kasan von Thalusa natürlich auch ein Flaggschiff und Prunkschiff von beeindruckendem Luxus. Leider benutzt er das Fahrzeug nie: Nicht, daß er Angst vor der See hätte; aber auf einem Schiff, fern von allen Leibgarden, hat es ein Attentäter besonders leicht ...

So liegt die bereits über 50 Jahre alte fünfmastige Zedrakke seit Jahren ungenutzt im Hafen. Doch natürlich wird der mächtige Rumpf aus Zedern- und Tannenholz ständig von Sklaven gesäubert, eine Segelflechter-Familie erneuert regelmäßig die Binsensegel, der Hafenmeister bürgt mit seinem Leben für die Seetüchtigkeit, und ein eigener Schreiber führt stets Buch darüber, auf welchem anderen Schiff ein Mitglied der riesigen Mannschaft gerade 'ersatzweise' Dienst tut.

Es ist wirklich eine Schande, daß niemand das Fahrzeug betreten darf: Die prunkvolle Hütte ist eines exotischen Fürsten würdig, eingerichtet mit einem purpurnen Diwan, Teetischchen, Wasserpfeife, Pfauenwedeln und wertvollen Aranier-Teppichen - und wenn man im Bug steht, fühlt man sich selbst ein wenig wie der Herr eines uralten tulamidischen Reiches.

Takelage: V: Zedr. 1, Zedr. 1, Zedr. 1, Zedr. 1, Zedr. 1

Länge: 52,8 Schritt

Breite: 8,8 Schritt

Schiffsraum: 495 Quader

Tiefgang: 3,2 Schritt

Frachtraum: 347 Quader

Besatzung: 100 M + Leibwache

Beweglichkeit: niedrig

Struktur: 4

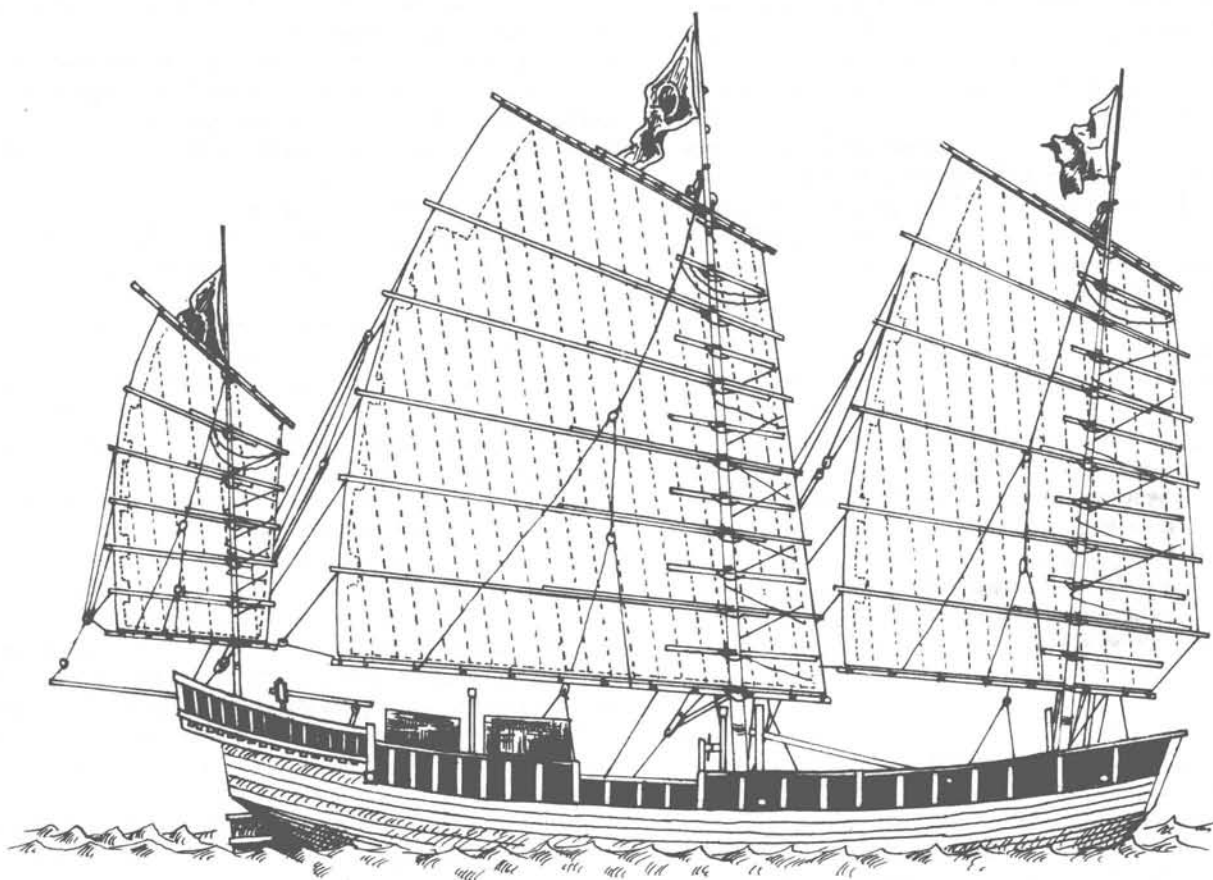
Preis: ca. 35.000

Geschwindigkeit vor dem Wind: 10 Meilen/Stunde

mit raumem Wind: 12 Meilen/Stunde

am Wind: 3 Meilen/Stunde

Bewaffnung: keine



Die Zedrakke "Diamant" des Ruban ibn Dhachmani

Der Kaiser sieht es nicht gerne, wenn die Herren aus Festum, Mengbilla und Khunchom sich in den Maraskanhandel einmengen - dafür hat sein Vater die Insel nicht erobert!

Darum hat Kapitän Ruban, wenn er mit seiner viermastigen Zedrakke in Khunchom ausläuft, stets einen Beutel Münzen und eine Flasche aranischen Rotwein griffbereit. Wenn ihn im Maraskansund oder spätestens im Hafen eine kaiserliche Galeere anhält, wechseln die Geschenke den Besitzer, und dafür werfen die Offiziere und Beamten nur einen flüchtigen Blick in den Laderaum des Schiffes. Dank der beträchtlichen Schmiergelder nicht nur an die Zöllner, sondern auch an Fürst und Graf in Tuzak und an die Admiralität in Perricum ist das Maraskan-Kontor der Handelshäuser Stoorrebrandt, Warrlinger, Dhachmani & Gerbelstein in Khunchom praktisch der einzige Handelspartner Maraskans außerhalb des Mittelreiches.

In Tuzak werden aus dem unscheinbar flachen Rumpf aus hellem Tiik-Tok-Holz enorme Mengen an aranischem Weizen, Kusliker Leinen, Tulamiden-Teppichen, Unauer Salz, tulamidischem Porzellan und sogar lebende Gadangstiere entladen - alles Güter, die auf der reichen, aber wilden Insel fehlen und große Profite bringen. Für die Rückfahrt werden

Zuckerrohr, Tee, Ebenholz und Alabaster, dazu fässerweise herber Weißwein und schwerer Rum geladen. All diese Handelswaren werden genau kontrolliert, sind aber grundsätzlich legal. Mit dem Eisen der Maraskan-Kette und den überragenden Klingen der Schmiedemeister dürfen aber nicht einmal mittelreichische Kaufleute handeln; sie werden von Schiffen der Flotte und des Fürsten in das Kaiserreich geschafft.

Trotzdem schafft es Kapitän Ruban immer wieder, zwischen der kontrollierten Ladung ganze Quader unverhüttetes Grubenerz und auch manch ein Tuzakmesser nach Khunchom zu schmuggeln. Auf diesen Schmuggelfahrten werden nämlich die zehn Passagierkabinen randvoll beladen (Fremde könnte man ohnehin nicht an Bord gebrauchen), und die 10 Schiffswachen geben sich als Passagiere aus, die nicht gestört werden wollen.

Mit Piraten hat die "Diamant" kaum Probleme: An Deck stehen die 10 Söldner mit blitzenden Khunchomern bereit, um jeden in Scheiben zu schneiden, der sich an Ladung und Mannschaft vergreifen will. Auf Vorderdeck und Hütte sind je eine nagelneue Festumer Hornisse angebracht. Die große Mannschaft ist eine eingeschworene Gemeinschaft ausgewählt zuverlässiger Männer und Frauen aus Festum und Khunchom, die auch mit dem Säbel umgehen können.

Takelage: IV: Zedr. 1, Zedr. 1, Zedr. 1, Zedr. 1

Länge: 43,4 Schritt

Breite: 8,7 Schritt

Tiefgang: 2,9 Schritt

Besatzung: 82 M + 10 S

Beweglichkeit: mittel

Preis: ca. 19.000

Geschwindigkeit vor dem Wind: 11 Meilen/Stunde

mit raumem Wind: 15 Meilen/Stunde

am Wind: 4 Meilen/Stunde

Bewaffnung: 2 Hornissen

Schiffsraum: 365 Quader

Frachtraum: 255 Quader

Struktur: 4

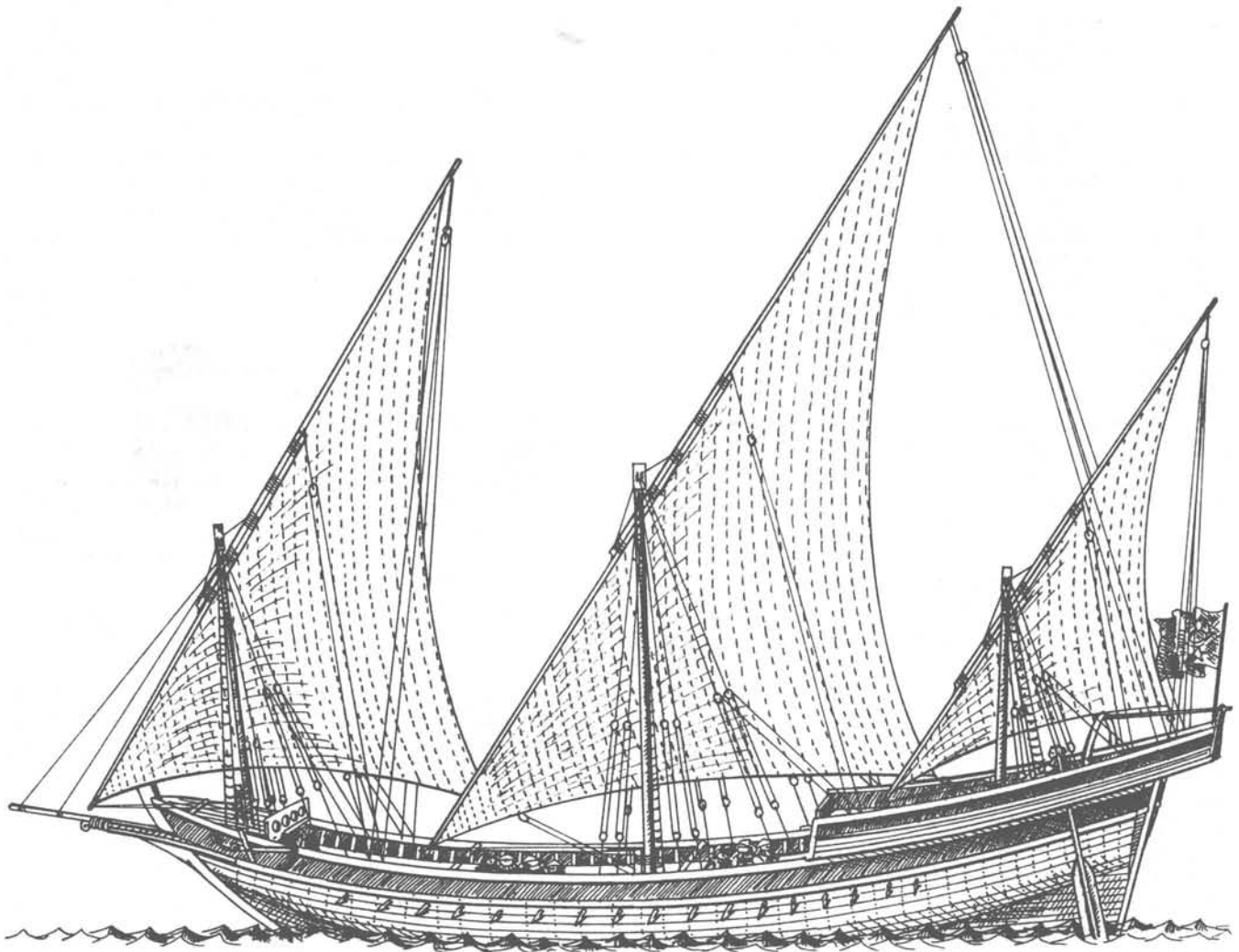
Die Thalukke

Bei allen seefahrenden Ureinwohnern Aventuriens, namentlich bei den Tulamiden, den Norbarden und den Bewohnern des Regenwaldes und der südlichen Inseln ist eine gemeinsame, einfache Grundform eines hochseetüchtigen Segelbootes nachzuweisen: Der schlanke Rumpf ist auf Kiel gebaut, aber ohne Verwendung jeden Metalls, und endet in einem spitzen Heck. Der Antrieb erfolgt durch ein Dreieckssegel an

einer schrägen Rahe, bei Windstille durch flache Paddel. Diese Eigenheiten zeigt sowohl das Auslegerkanu der Eingeborenen des südlichen Aventuriens als auch die Thalukke, heute das kleine Universalfahrzeug im Perlenmeer, vergleichbar nur mit dem Kutter. Der schnittige Rumpf ist mindestens sechsmal so lang wie breit. Meist führt die Thalukke nur ein Dreieckssegel, manchmal hat sie aber auch zwei oder drei Masten. Diese Merkmale zusammen genommen machen sie zu einem sehr schnellen Segler. Die Steuerung erfolgt durch ein Seitenruder; mit einem entsprechend kräftigen Steuermann kann sie dennoch verblüffend schnell die Richtung wechseln.

All dies macht sie zum idealen Piratenschiff, und tatsächlich wird das Wort Thalukke häufig mit tulamidischem Seeräuber gleichgesetzt. Wie so oft, sind in Wirklichkeit die meisten Fahrzeuge völlig harmlos und werden beim Fischfang oder im Küstenhandel eingesetzt.

Weitere Merkmale teilt sie mit den anderen Schiffen der Tulamiden: Sie kennt keine Trutzen oder auch nur hochgezogene Aufbauten, nur am Heck findet sich zuweilen eine halboffene Hütte. Auch führt sie nur selten eine Galionsfigur.



5390

"Rastullahs Zorn", die Thalukke des El Harkir

Der gefürchtete El Harkir, der "Fluch des Perlenmeeres", hat im Lauf seiner Karriere einige Schiffe um sich geschart. Sein heutiges Flaggschiff ist eine der seltenen dreimastigen Thalukken. Es ist in jeder Hinsicht als Piratenschiff ausgebaut, dessen reiner Anblick die Opfer schon zur Aufgabe zwingen soll.

Die drei unterschiedlich großen Havenasegel sind im tiefen Rot des benbukkulischen Lotos eingefärbt - nicht im Blut seiner Opfer, wie die Schauermärchen behaupten. Obwohl bei diesem Schiffstyp unüblich, sind zu den Masten Wanten gespannt, in denen die Seeleute bei einem Angriff wie gierige Raubvögel hängen.

Entlang des Rumpfes sind spitze Widerhaken angebracht, die sich beim Längsseitsgehen in den feindlichen Schiffsrumpf bohren und ihn festhalten; der erschreckende Anblick, der ein Gegenentern unmöglich erscheinen läßt, ist natürlich zusätzlich beabsichtigt. Die Spier, die aus dem Bug ragt, wurde mit einem kleinen Steg belegt, auf dem beim Entern bis zu drei Piraten sprunghaft stehen können. Im hinteren Schiffsdrittel erhebt sich ein trutzenartiges zweites Deck, von dessen erhöhter Position aus die Kurzbogenschilden besseres Schußfeld haben. Natürlich liegen überall auf Deck Enterhaken, Seile und Belegnägel (nebenbei als kleine Keulen für Wurf- und Nahkampf verwendbar) griffbereit.

Die größte Gefahr und Wirkung aber geht von El Harkirs eigenem Schiffszauberer, dem Schwarzmagier Arachnor, aus. Er steht meist auf dem Hinterdeck der "Zorn" und wirft seine Zauberei über Opfer, die Widerstand wagen: Da gehen die Segel in Flammen auf, Seeungeheuer scheinen aus dem Meer aufzutauchen, und Matrosen brechen wie vom Blitz getroffen zusammen.

Takelage: III: havenisch 1, havenisch 1, havenisch 1

Länge: 26,2 Schritt

Breite: 4,7 Schritt

Schiffsraum: 82 Quader

Tiefgang: 2,0 Schritt

Frachtraum: 49 Quader

Besatzung: 52

Beweglichkeit: mittel

Struktur: 6

Preis: 6.300

Geschwindigkeit vor dem Wind: 10 Meilen/Stunde

mit raumem Wind: 16 Meilen/Stunde

am Wind: 7 Meilen/Stunde

Bewaffnung: keine

"Tigerhai", die Thalukke der Dendra Alschera

In den ärmeren Städten des Südens von Selem bis Charypso sind Schiffe fast unerschwinglich, und selbst die wenigen Besitzenden können es sich nicht leisten, eine Thalukke ausschließlich als Handelsschiff oder nur als Kriegsschiff einzusetzen.

Die als 'Haie von Sylla' bekannten Freibeuter sind aus dieser Lage entstanden: Einerseits müssen fast alle Annehmlichkeiten der Zivilisation und selbst lebensnotwendige Dinge aus anderen Städten importiert und die wenigen Waren aus eigener Produktion im Ausland verkauft werden. Andererseits muß man sich gegen die Übergriffe des Erzfeindes Charypso sowie des viel gefährlicheren Al'Anfa zur Wehr setzen, aber auch die Konkurrenz aus Brabak, Selem und Thalusa kurz halten.

So weiß Kapitänin Dendra, Sproß der reichsten Familie

Syllas, wenn sie aufbricht, nicht, ob sie ihre Ladung unbehelligt an den Bestimmungsort bringen kann, ob sie sie unterwegs mit Beute aufstocken kann, oder ob sie alles verlieren wird.

Der aufgemalte Haikopf mit dem aufgerissenen Maul am Bug läßt das kleine Segelschiff tatsächlich wie einen gefährlichen Raubfisch aussehen - aber auch Haie werden gejagt ...

Takelage: I: havenisch 1

Länge: 18,3 Schritt

Breite: 3,9 Schritt

Schiffsraum: 35 Quader

Tiefgang: 1,5 Schritt

Frachtraum: 25 Quader

Besatzung: 14

Beweglichkeit: mittel

Struktur: 7

Preis: 2.300

Geschwindigkeit vor dem Wind: 10 Meilen/Stunde

mit raumem Wind: 14 Meilen/Stunde

am Wind: 7 Meilen/Stunde

Bewaffnung: keine

Die Potte

Potten, die typischen Kornschiffe der südlichen Meere, sind überall südlich der Linie Havena-Mendena anzutreffen, wo es gilt, große Lasten von einem Hafen zum anderen zu bringen und wo es auf Schnelligkeit nicht unbedingt ankommt, doch auch lebendes Vieh und sogar Passagiere können mit diesen geräumigen Frachtschiffen transportiert werden.

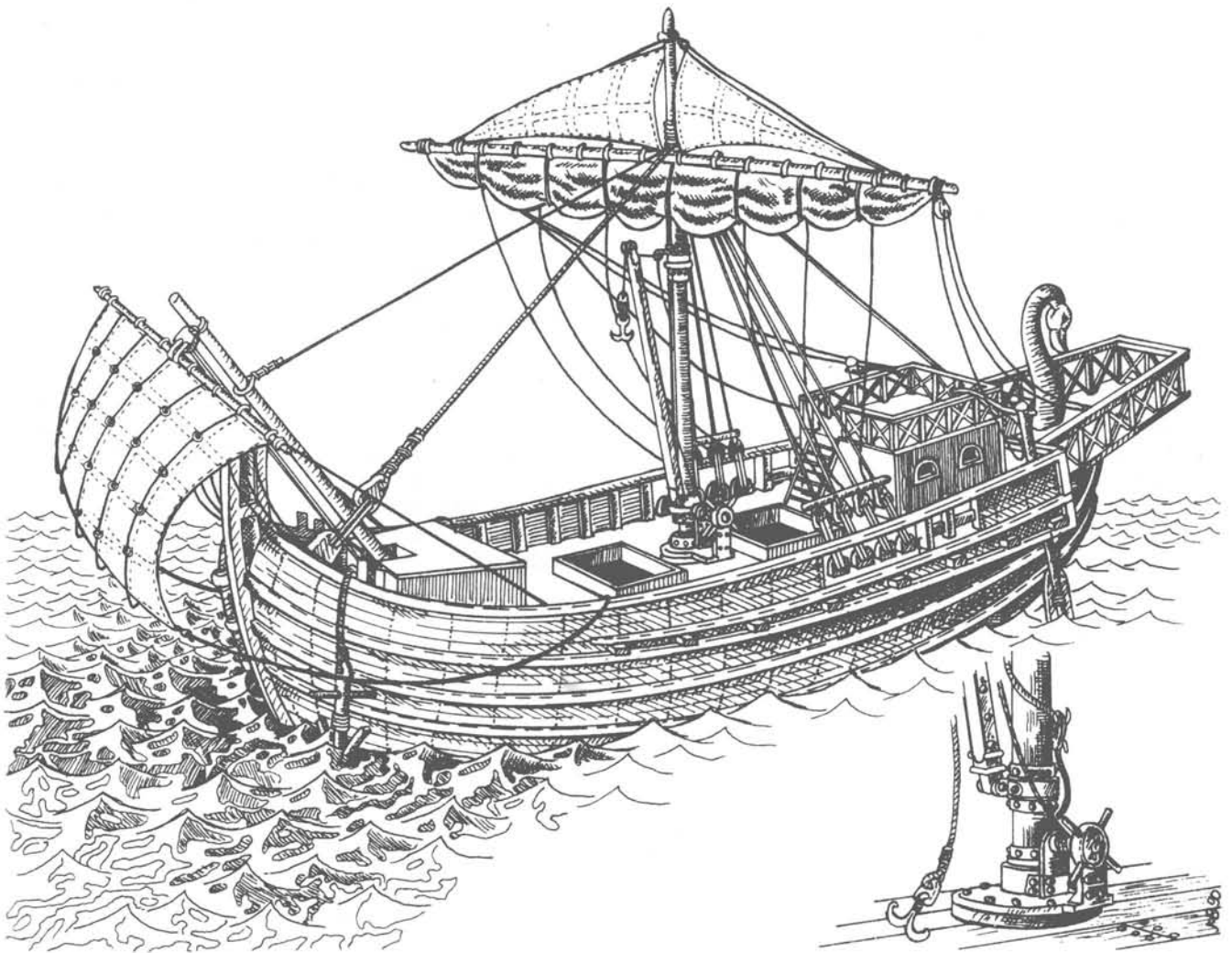
Potten werden in Brabak, Neetha, Rethis, Drol, Khunchom, Havena und vielen anderen Orten in unterschiedlichen Größen gefertigt. Das Verhältnis der Abmessungen beträgt generell etwa 7:2:1, wobei die größten Schiffe eine Länge von über 40 Schritt erreichen!

Spanten und Steven sind einwärts gebogen, was dem Schiff sein rundliches Aussehen verleiht. Potten besitzen nur ein durchgehendes Deck - selten einmal zwei - und einen riesigen Laderaum. Auf dem Vorschiff befindet sich eine Hütte, in der die Matrosen untergebracht sind, auf dem Achterdeck ein etwas höherer Aufbau für den Kapitän und die Offiziere. Auf diesem finden der Ausguck und die beiden Rudergänger Platz. Ebenfalls charakteristisch ist der weit über das Heck auskragende Balkon und der in Form eines Schwanenhalses auslaufende Achtersteven. Gesteuert wird die Potte mit zwei Seitenrudern, die über ein Tau miteinander verbunden sind, und mit Hilfe des Sprietsegels.

Potten besitzen prinzipiell nur einen Mast, an dem ein großes, fast quadratisches Rahsegel befestigt ist. Über diesem Tuch befinden sich meist noch zwei kleine dreieckige Toppsegel, die für mehr Vortrieb sorgen. Da diese Anordnung leicht zu bedienen ist, kommen Potten mit vergleichsweise wenig Matrosen aus. Zur üblichen Ausstattung dieses Schiffstyps gehören stets ein schwerer Bordkran und ein bis zwei Beiboote.

Die "Heilige Elida XVI"

Diese Potte ist ein typisches Beispiel für die vielen Kornschiffe, die auf dem Meer der Sieben Winde und dem Perlenmeer fahren. Die "Heilige Elida" gehört der Brabaker Reederei Geraucis, für die sie unter Kapitän Bukaris Yori-



dios zwischen Havena und Khunchom unterwegs ist. Weinkrüge und Korn gehören zu den Lasten, die die "Elida" am häufigsten transportiert. Gelegentlich wird der Salzgeruch des Meeres auch von den scharfen Ausdünstungen von Ziegen oder Schweinen überlagert, wenn lebendes Vieh ins trahelische Khedu unterwegs ist. Das gewagteste Manöver Kapitän Yoridios' war bisher der Transport von Konterbande nach Maraskan, der eine Fahrt auf dem offenen Perlenmeer nötig machte und fast zu einer Meuterei geführt hätte. Mit Piraten hat sich Kapitän Yoridios noch nie herumschlagen müssen - Potten gelten allgemein als mindere Beute.

Takelage: I: rah 1 mit 2 Toppsegeln + Sprietsegel

Länge: 31,2 Schritt

Breite: 7,9 Schritt

Tiefgang: 4,1 Schritt

Besatzung: 28 M

Beweglichkeit: niedrig

Preis: ca. 20.000

Geschwindigkeit vor dem Wind: 8 Meilen/Stunde

mit raumem Wind: 9 Meilen/Stunde

am Wind: 1 Meilen/Stunde

Bewaffnung: keine

Schiffsraum: 336 Quader

Frachtraum: 269 Quader

Struktur: 10

Die Kogge

Sowohl im Bornland als auch in Nostria und Riva ist die Kogge das vorherrschende Schiff für den Transport von Gütern und Personen. Koggen mögen nicht das letzte Wort in Sachen Geschwindigkeit und Manövrierbarkeit sein, aber sie haben sich in langen Jahren Einsatz als zuverlässig und seefest erwiesen. Die grundsätzliche Konstruktion ist mindestens seit den Klugen Kaisern bekannt, wenn auch immer wieder kleinere Modifikationen vorgenommen wurden. Koggen werden in Festum und Neersand, Nostria, Salza, Riva und Enqui, gelegentlich auch noch in Havena und Mendena vom Stapel gelassen.

Kennzeichnend für die Kogge sind der voluminöse, hochbordige Rumpf, dessen Längen-Breiten-Verhältnis meist etwa 3:1 beträgt, der steile Achter- und der stark gekrümmte Vorderstern und die hoch aufragenden Trutzen. Selbige sind bei neueren Schiffen fest mit dem Rumpf verbunden, während sie bei älteren Schiffen einfach nur aus einer Plattform auf einer Balkenkonstruktion bestanden. Der Schiffsraum einer Kogge beträgt selten mehr als 300 Quader.

Koggen sind fast ausschließlich als Einmaster getakelt und führen meist auch nur ein großes Segel. Einen Bugsprit

sucht man vergebens. Diese Reduzierung aufs Wesentliche erlaubt es, Koggen mit einer geringen Besatzung zu beman-
nen und trotzdem noch voll einsatzfähig zu halten.
Bewaffnung wird von Koggen selten geführt - was Wunder
bei den recht kleinen Trutzen -, weswegen ein Konvoi
mehrerer Schiffe häufig von einem bewaffneten Holken oder
einer Schivone begleitet wird. (Die Bezeichnungen "Trut-
ze" und "Rotze" sind übrigens Festumer Ursprungs und
haben sich in den letzten Jahrzehnten bei fast allen Flotten
eingebürgert.)

Die "Elchreiter"

Diese Kogge befindet sich im Besitz ihres Kapitäns, des
innovationsfreudigen Freiherrn Reuben von Balgerick, der
die "Elchreiter" vor acht Jahren aus der Konkursmasse der
Neersander Osthandelskompagnie aufkaufte und seitdem
eine Menge Veränderungen am Schiff vornehmen ließ. Aus-
gesprochen untypisch sind z.B. der zweite, havenisch geta-
kelte Mast, der die Segeleigenschaften des ehemaligen Frach-
ters entscheidend verbessert, und die verstärkte Vordertrutz,
auf der sich ein mächtiger Harpun-Aal befindet.

Kapitän Reuben setzt die in Neersand registrierte "Elchrei-
ter" momentan für die Jagd auf vielerlei Großfische ein, die
er mit der Harpune erlegt und mit zwei Beibooten an Bord

holt. Bisweilen fährt die Kogge auch als Mutterschiff einer
größeren Fischereiflotte aus, wenn es gilt, im Sommer Wale
vor der Insel Rulat zu jagen.

Vom eingefahrenen Gewinn muß Reuben die kleinen Sied-
lungen in Überwals unterstützen - eine Auflage, die er
zusammen mit seinem Schiff erwarb. Wenn auch die "Elch-
reiter" nicht sonderlich beweglich ist, so hat Kapitän Reu-
ben es doch des öfteren geschafft, an der Küste des Nordost-
kontinents entlangzufahren, und sich so zu einem der weni-
gen Kenner des nördlichsten Perlenmeers zu entwickeln.
Für seine wagemutigen Fahrten gen Osten sucht er immer
wieder Abenteurer, die bereit sind, sich für wenig Heuer auf
die Risiken einer solchen Expedition einzulassen.

Takelage: II: rah 1, havenisch 1

Länge: 24,1 Schritt

Breite: 8,1 Schritt

Tiefgang: 3,0 Schritt

Besatzung: 34 M + 5 G

Beweglichkeit: niedrig

Preis: 11.700 (+Bewaffnung)

Geschwindigkeit vor dem Wind: 9 Meilen/Stunde

mit raumem Wind: 13 Meilen/Stunde

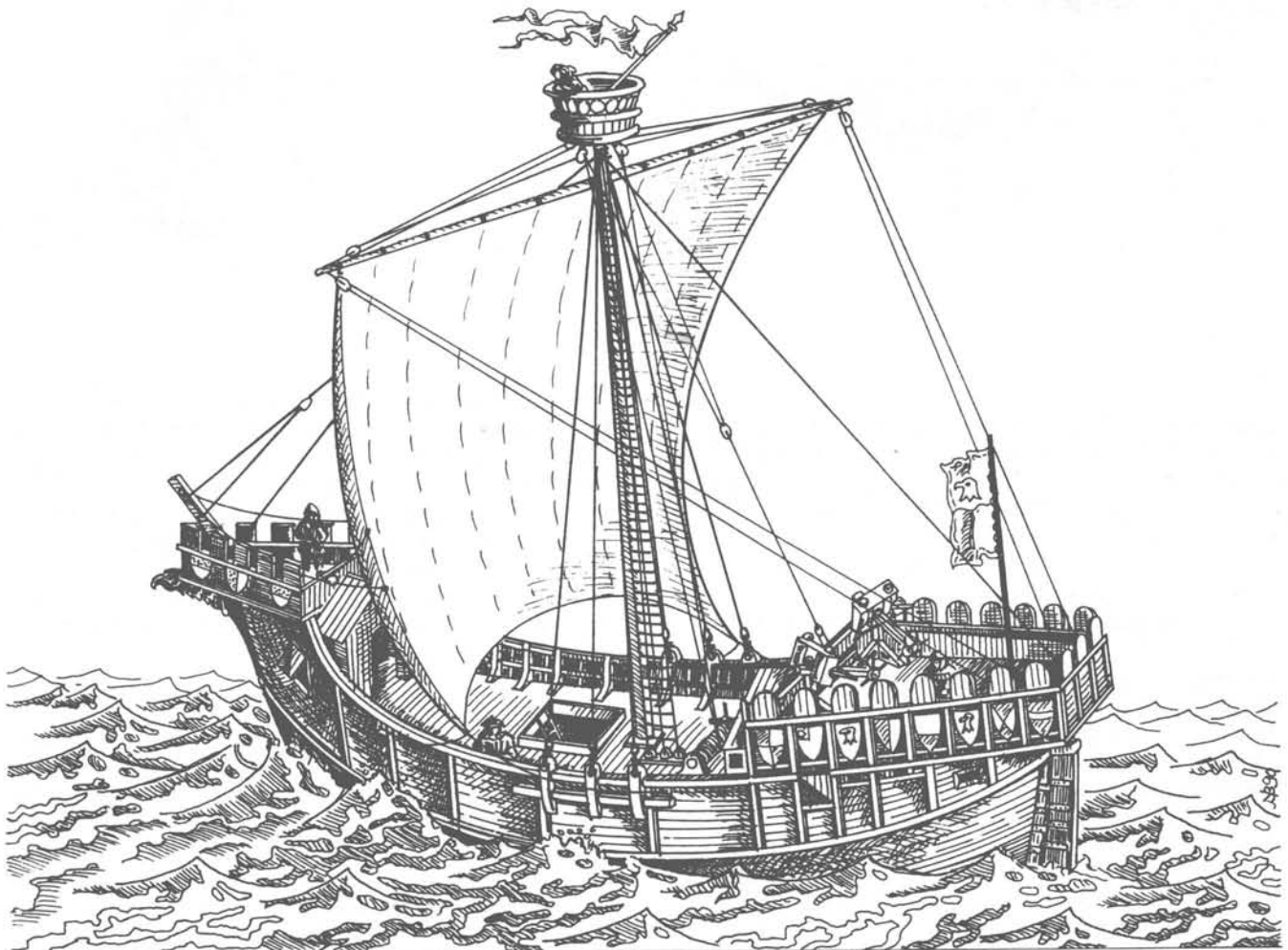
am Wind: 1 Meilen/Stunde

Bewaffnung: 1 Harpun-Aal

Schiffsraum: 195 Quader

Frachtraum: 132 Quader

Struktur: 5



Die "Adler von Salza"

Die "Adler" ist die größte Kogge in den Diensten König Kasimirs, sprich, sie gehört der Königlich Salzeranischen Handelskompagnie, dem größten und einzigen Fernhändler-Bund in Nostria und Salza.

Für eine Kogge ist sie in der Tat recht groß. Sie besitzt bereits fest mit dem Rumpf verbundene Trutzen und sogar einen Mastkorb.

Unter dem Befehl von Kapitänin Geralda Jalinger hat das Schiff, das im Jahre 3 v.H. fertiggestellt wurde, schon Fahrten nach Paavi und Festum unternommen. Im Winter 11 wurde sie nördlich von Enqui von treibenden Eismassen eingeschlossen und wäre fast zerquetscht worden, wenn Kapitänin Jalinger nicht alle Ladung auf das Eis geworfen und den Mast demontiert hätte. So aber schoben sich die dicken Eisschollen unter das Schiff und hoben es an, wobei die "Adler" mit leichtem Schaden an Rumpf und Ruder davonkam. Die Mannschaft marschierte daraufhin zur Küste, bemannte mehrere Dachsschlitten und rettete einen Großteil der Ladung. Ende Tsä 11 konnte sogar das Schiff wieder flott gemacht werden und zur Reparatur in den Hafen von Enqui einlaufen.

Mit Piraten hatte die "Adler" bisher wenig Ärger, aber zur Sicherheit führt sie stets einige Rotzen an Bord - bei der momentanen "Sicherheit" der Seewege kann man ja nie wissen...

Takelage: I: rah 1

Länge: 29,1 Schritt

Breite: 8,2 Schritt

Tiefgang: 3,2 Schritt

Besatzung: 30 M + 26 G

Beweglichkeit: niedrig

Preis: ca. 15.000 (+Bewaffnung)

Geschwindigkeit vor dem Wind: 8 Meilen/Stunde

mit raumem Wind: 13 Meilen/Stunde

am Wind: 2 Meilen/Stunde

Bewaffnung: 4 leichte Rotzen, 2 leichte Aale

Schiffsraum: 254 Quader

Frachtraum: 168 Quader

Struktur: 4

geht. Als eigenständige Entwicklung aus der Kogge ist er jedoch beweglicher und den rauen Bedingungen der nordischen Meere besser gewachsen.

Die "Milzenis"

Benannt nach dem Riesen, der in der Mitte des großen Bornwaldes haust, ist die "Milzenis" das größte Schiff ihrer Art: ein schwerbewaffneter Holken, der gerne auch alleine eingesetzt wird, wenn es gilt, wichtige Ware nach Port Stoorrebrandt oder um Kap Brabak herum zu befördern und wenn man das Risiko eines Piratenüberfalls möglichst gering halten will.

Diese Aufgabe erfüllt die "Milzenis" seit mehr als 18 Jahren tadellos, wenn auch mittlerweile unter ihrem dritten Kapitän, Rado von Breuk. Seine Vorgänger sind beide beim Kampf gegen angreifende Schiffe - thalusische Piraten und alananische Galeeren - ums Leben gekommen, wobei jedesmal der Angriff durch die überlegene Schußkraft der "Milzenis" abgewehrt werden konnte. Kein Wunder also, daß der Name des Schiffes im Bornland so etwas wie das Synonym für die Freiheit des Seehandels geworden ist.

Takelage: III: rah 1, rah 2, havenisch 1

Länge: 38,1 Schritt

Breite: 14,4 Schritt

Tiefgang: 4,6 Schritt

Besatzung: 118 M + 77 G

Beweglichkeit: mittel

Preis: 52.460 (+Bewaffnung)

Geschwindigkeit vor dem Wind: 10 Meilen/Stunde

mit raumem Wind: 13 Meilen/Stunde

am Wind: 4 Meilen/Stunde

Bewaffnung: 4 schwere und 4 mittelschwere Rotzen (je 2+2 pro Breitseite), 6 leichte Aale (je 3 voraus und achteraus), 6 Hornissen

Schiffsraum: 841 Quader

Frachtraum: 520 Quader

Struktur: 5

Der Holken

Der Holken, auch Holk oder Hulk genannt, ist die logische Weiterentwicklung der Kogge. Von ihr unterscheidet er sich in erster Linie durch den größeren Laderaum und durch die geschlossener wirkenden Linien. Holken werden fast ausschließlich im Bornland, also in Neersand und Festum, auf Kiel gelegt, und dienen in erster Linie dem Fernhandel.

Der Rumpf eines Holken ist sowohl länger als auch breiter als der einer Kogge, im allgemeinen aber nicht so hoch gebaut. Die Vorder- und Achtertrutz sind besser in die Schiffslinien integriert und sehr flach gehalten. Ein Holken besitzt ein durchgehendes Deck mehr als die Kogge, welches häufig dazu genutzt wird, Rotzen und Aale aufzustellen, da diese Schiffe oftmals die Begleitung von Geleitzügen gen Süden übernehmen.

Ein weiterer Unterschied ist die Takelung der Holken: Alle Schiffe besitzen drei Masten, wobei sie am Hauptmast meist noch ein Marssegel führen.

Alles in allem kann gesagt werden, daß der Holken das bornländische Gegenstück zur Karracke darstellt, sowohl was das Transportvermögen als auch was die Aufgaben an-

Die Karavelle

Die Karavelle stellt einen der jüngeren Schiffstypen Aventuriens dar und ist eng mit der Erfindung des Havena-Segels verbunden. Sie ist gezielt für Fahrten auf hoher See, besonders den Gildenlandhandel, entworfen worden und verbindet den Vorteil des Dreieckssegels, das im Perlenmeer das Kreuzen ermöglicht, mit dem Heckruder und dem senkrechten Achtersteven, der sich im Norden bei der Kogge bewährt hatte.

Der Rumpf ähnelt dem von Kogge (Vorgänger) und Karracke (Nachfolger), ist aber deutlich kleiner: Auf dem Oberdeck, in Zwischendeck und Kielraum bietet das kaum 20 Schritt lange Schiff verhältnismäßig viel Laderaum. Mit der gedungenen Form und dem gerundeten Heck können der Karavelle selbst mächtige Wogen wenig schaden. Wer mit ihr fahren will, muß jedoch einen guten Magen haben: Die Karavelle ist so konstruiert, daß sie über die Wellen des Ozeans reitet und sie nicht zerschneidet.

Das Havenasegel erlaubt ihr, selbst dann Fahrt zu machen, wenn einer der mißliebigen Sieben Winde fast seitlich kommt. Um aber einen anhaltend günstigen Wind durch hohe Geschwindigkeit ausnutzen zu können, takelt man den Großmast seit etwa einem Jahrhundert wieder gerne mit einem

großflächigen Rahsegel. Diese sogenannte Mischtakelung ist heute bei modernen Schiffen der Standard.

Schließlich hat sich bei der Karavelle auch als erste das Steuerrad durchgesetzt, mit dem das Heckruder deutlich leichter bewegt werden kann.

Alles in allem stellte die Karavelle vor etwa 250 Jahren eine Revolution des Schiffbaus dar: Die drei erwähnten und viele kleinere Erfindungen (mehr als zuvor in 1000 Jahren gemacht wurden) ermöglichten es, Schiffe für unterschiedliche Bedingungen 'maßzuschneidern'. Die Folge waren zahllose Varianten:

Da sind die 'Hylailer Karavelle', der originale wendige Zweimaster mit Havenasegeln, der 'Grangorer Hai', dessen zwei markante 'Dreiecksflossen' auf kurzen Strecken enorme Geschwindigkeit geben, und der 'Neetha-Zweimaster', der als erster einen rahgetakelten Mast hatte.

Die 'Pailische Karavelle' war der erste Dreimaster, der klein, aber sehr schnell, wieder das Güldenland erreichte. Auch die Variante der 'Perlenmeer-Karavelle' hat drei Havenasegel und wird v.a. in Mendena und Festum gebaut. Die 'Schnellsegler' aus der Werft Belhanka schließlich sind mit 1 Rah- und 2 Havenasegeln die modernste Variante und deuten auch schon für den Laien sichtbar auf die Weiterentwicklung zu Karracke und Schivone hin. Zuweilen werden sogar einmastige Karavellen als Entdeckerschiffe gebaut, billig genug, um ihren Verlust verschmerzen zu können.

Die "Willem Kuyfhoff"

Die Grangorer waren schon immer dafür bekannt, daß ein Viertel der Bevölkerung im Seehandel tätig ist, und die Familie Kuyfhoff ist eine der bekanntesten. Jahrzehnte lang profitierten sie von einem königlichen Monopol für den Nordhandel, das erst nach und nach von Kuslik unterlaufen wurde. Auch heute noch machen Kuyfhoffs zwölf Schiffe, viele davon 'Grangorer Haie', einen Gutteil des Handels mit Havena, Thorwal und Riva.

Die "Willem Kuyfhoff", benannt nach einem Städtmeister Grangors, wird oft als 'Rohal der Schiffe Grangors' bezeichnet, Sinnbild von Alter und Weisheit. Die kleine, aber sehr schnelle Karavelle mit den zwei Havenamasten ist seit fast 60 Jahren unterwegs. Die Rumpfböhlen aus Bosparanienholz wurden seit dem Bau des Schiffes mehrfach ausgewechselt, und auch sonst ist kaum noch ein Stück original.

Auf dem höher liegenden Achterdeck befindet sich die Kajüte von Kapitän Hanno Kuyfhoff-Rothstrand und der Platz des 'Stürmanns'. Die Mannschaft schläft angesichts der beengten Platzverhältnisse auf Deck. Auf dem Vorderdeck sind das Beiboot und sechs Riemen verstaut, mit denen bei Windstille gerudert wird.

Der Rest des freien Platzes ist stets mit Salz und gepökeltem Fisch, Grangors Hauptexportgütern, sowie Kusliker Leinen, Garethher Samt, Weizen und Wein vollgestopft; im Laderaum wird nur ein schmaler Gang für den Zimmermeister freigelassen.

Takelage: II: havenisch 1, havenisch 1, + Sprietsegel

Länge: 20,4 Schritt

Breite: 6,3 Schritt

Tiefgang: 3,3 Schritt

Besatzung: 25 M

Beweglichkeit: hoch

Schiffsraum: 141 Quader

Frachtraum: 96 Quader

Struktur: 6

Preis: ca. 8.000 (+ Bewaffnung)

Geschwindigkeit vor dem Wind: 12 Meilen/Stunde

mit raumem Wind: 16 Meilen/Stunde

am Wind: 5 Meilen/Stunde

Bewaffnung: 1 leichte Rotze, bewegl. (mittschiffs), 1 Hornisse

Die "Colga na Naomh"

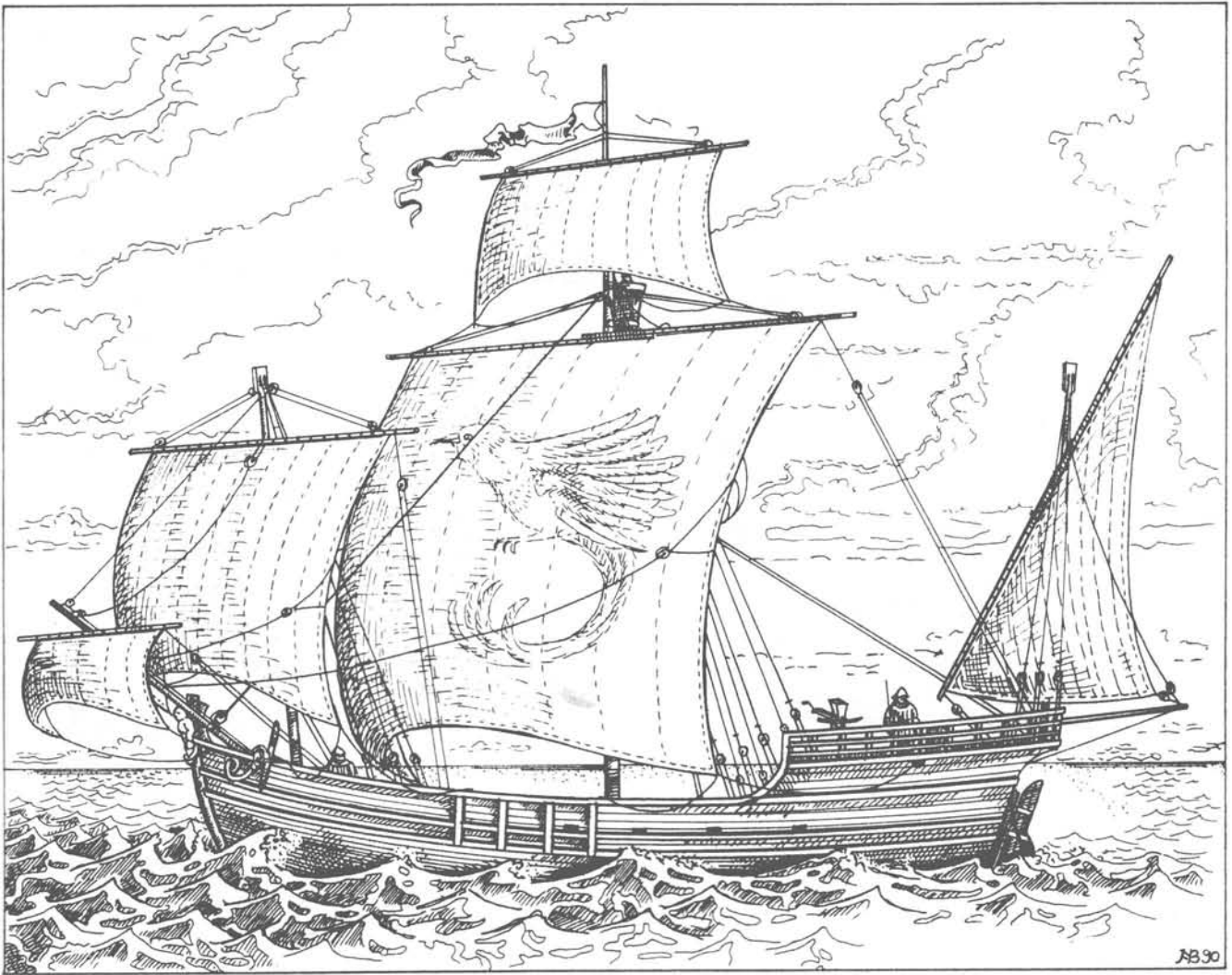
Die junge Isida Engstrand erbt im Jahre 5 völlig unvorbereitet eines der größten Handelsimperien an der Westküste. Sie brauchte einige Jahre, um das Zusammenbrechen des Hauses zu verhindern, ehe sie wagen konnte, es ihrem Großvater gleich zu tun und ein Schiff ins Güldenland zu schicken. Da die Schiffbaugilde in Havena jahrelang ohne Führung danieder lag, orderte Isida in Belhanka einen großen Schnellsegler mit Masten, mit denen er die Prinzessin-Emer-Brücke unterfahren könne.

10 Hal lief das Schiff vom Stapel, wurde nach Havena geschleppt und fertig getakelt. Isida taufte die Karavelle auf den Namen Colga na Naomhs, des ehemaligen Kapitäns der 'Havena-Bullen', mit dem sie in jenem Sommer eine heiße Affäre hatte. (Aus der Hochzeit wurde dann doch nichts, die heute 26-jährige Erbin ist noch immer frei!) Die Segel wurden in albernianischem Blauweiß gehalten und zudem - nach Brauch der Güldenlandsegler - mit dem Paradiesvogel, dem Symbol des Freiheitsgottes Aves, bestickt. Auch sonst wurde an buntem Schmuck nicht gespart: Die Galionsfigur zeigte einen Recken mit stolzgeschwellter Brust, der steineichene Rumpf war mit farbigem Werg abgedichtet.

Als die Karavelle am 3. Ingerimm mit geblähten Segeln auslief, glich sie tatsächlich einem stolzen Vogel aus den Regenwäldern. Dann hörte man nichts mehr von ihr. Im Frühsommer 15 Hal näherte sich die gesetzliche Frist ihrem Ende: Die "Colga" sollte aus dem Schiffsregister gestrichen, die 55 Mann der Besatzung für tot erklärt werden. Da langte die Nachricht ein, daß die Karavelle in Brabak gestrandet war. Nach einem Aufschub wurde das ramponierte Schiff noch rechtzeitig nach Havena geschleppt.

Die Berichte der Überlebenden sind bis heute noch nicht vollständig ausgewertet: Auf halbem Weg brach beim Angriff eines Seeungeheuers der hintere Mast. Ein Orkan spülte die "Colga" an den Strand "eines tropischen Dschungels mit baumgroßen Farnen". Ein Trupp "riesiger, zweibeiniger Ameisen" eroberte das Schiff und nistete sich ein. Die überlebenden 39 Matrosen verbrachten drei Regenzeiten mit der vergeblichen Suche nach einem Fluchtweg aus dem Urwald, dem Anlegen von Behausungen und vergeblichen Angriffen auf das Schiff und den Bau der Ameisen. Erst als ihnen "schwarze Schatzsucher und ein blauhäutiger Zauberer" beistanden, konnten sie endlich das Schiff zurückerobern und fliehen. Auf einer nahen Insel "von der Größe Maraskans" wurden die "auf geheimnisvolle Weise vermorschten Planken" erneuert, wobei ein Dutzend Seeleute von "Priestern in Weiß und Bronze" verschleppt wurden. Nach einem Überfall durch "ein lächerlich kleines Piratenboot voll schwarzer Berserker", den die "Colga" knapp überstand, kehrte sie mit einem günstigen Westwind zurück.

So fantastisch und unklar dies scheint: Der Verkauf weniger Mitbringsel, v.a. eines mächtigen Jadegötzen, "den die Ameisen im Schiff zurückließen", deckte die Renovierung der "Colga na Naomh" und eine Prämie für alle Besatzungsmitglieder bzw. deren Hinterbliebene. Im nächsten Frühling



will Isida die Karavelle wieder ins Gildenland schicken ...

Takelage: III: rah 1, rah 2, havenisch 1, + Sprietsegel

Länge: 24,6 Schritt

Breite: 6,6 Schritt

Tiefgang: 3,7 Schritt

Besatzung: 50 M + 5 G

Beweglichkeit: mittel

Preis: ca. 14.000 (+ Bewaffnung)

Geschwindigkeit vor dem Wind: 11 Meilen/Stunde

mit raumem Wind: 15 Meilen/Stunde

am Wind: 5 Meilen/Stunde

Bewaffnung: 2 Hornissen

Schiffsraum: 205 Quader

Frachtraum: 135 Quader

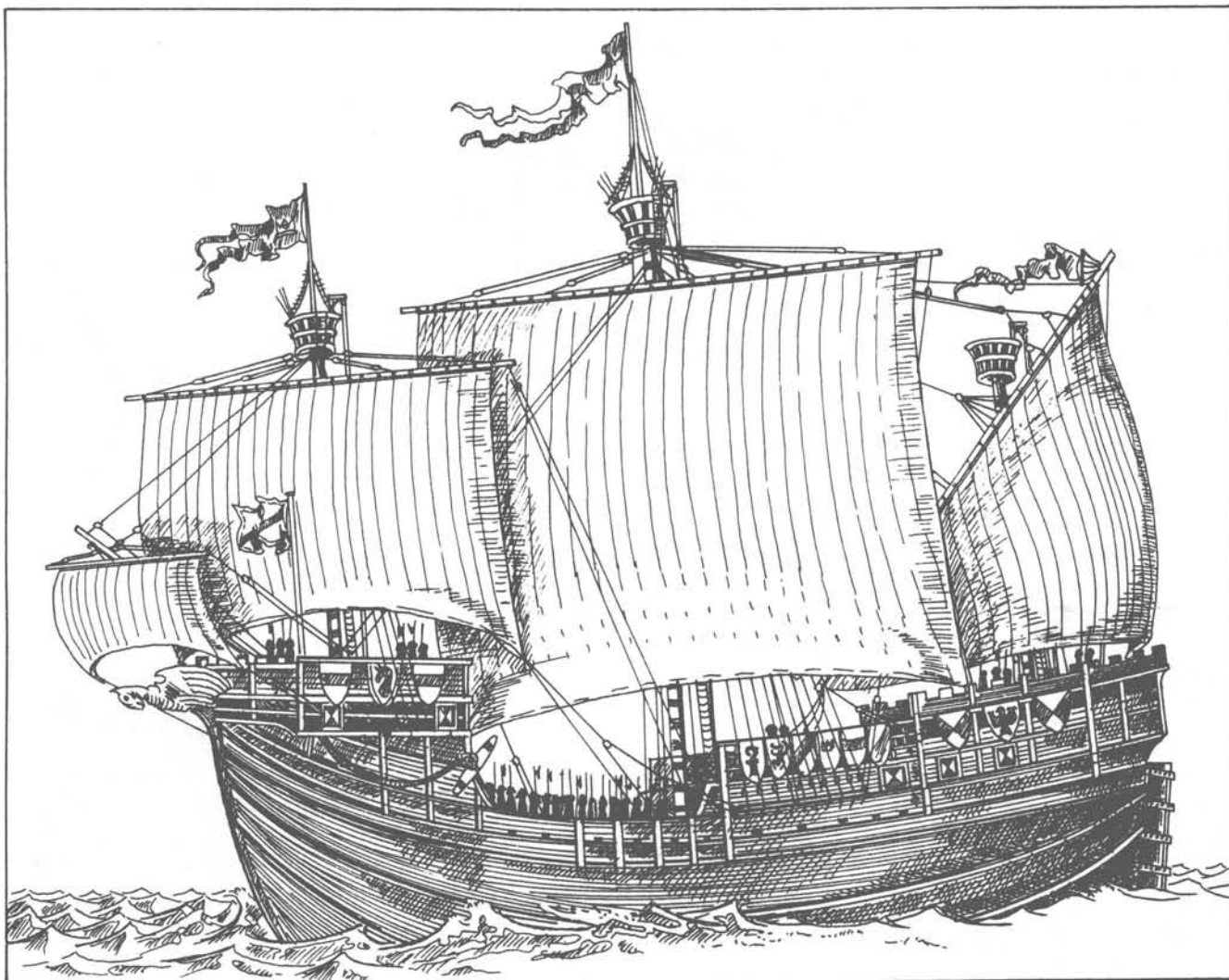
Struktur: 5

Die Karracke

Unter den Schiffen, die die Meere um Aventurien befahren und sich auch weiter hinaus auf hohe See wagen, ist der Typ der Karracke sehr häufig vertreten. Ob schwer stampfende Frachtschiffe von riesiger Tragfähigkeit, Schiffe für den Transport von großen Menschenmengen oder waffenstarken schwimmende Festungen - den Karracken aus dem Lieblichen Feld, dem Neuen Reich oder dem Bornland kann man

in vielerlei Form begegnen. Dieses klassische Trutzschiff wird in fast jeder größeren Stadt auf Kiel gelegt, vor allem aber in Kuslik, in Festum, Zorgan und Havena. Seine Bauzeit beträgt etwa anderthalb Jahre.

Karracken beeindrucken vor allem durch ihre schiere Größe, durch ihre hoch aufragenden Trutzen und ihren durch Außenverstreben verstärkten, bauchigen Rumpf. Es gibt keine allgemeine Richtlinie für die Proportionen einer Karracke, jedoch sind sie meist zweieinhalb mal so lang wie breit. Ihr Hauptspant ist stark einwärts gekrümmt, was ihnen ein schmales Deck, aber einen gewaltigen Laderaum verschafft. Vorder- wie Achtertrutz sind oft drei Decks hoch, wobei sie sich zwar nach oben verjüngen, aber normalerweise nicht gestuft sind. Die Achtertrutz nimmt oft die Hälfte der Länge des Schiffes ein, während die Vordertrutz recht kurz ausfällt. Das Deck dazwischen ist mit Netzen gegen Enterversuche geschützt. Karracken sind entweder drei- oder viermastig getakelt, wobei am letzten Mast meist ein havenisches Segel gefahren wird. Sprietsegel sind selten, aber der Haupt- und der Fockmast tragen oft mehrere Segeletagen. Die Bewaffnung ist meist in den Trutzen konzentriert, die sich sogar wie einzelne Festungen gegen einen an Bord gelangten Feind stundenlang verteidigen lassen. Zu diesem Zweck ist oft ein Geschütz auf das Deck ausgerichtet.



Die "Swafnirs Rache"

Das Schiff der "Roten Harika" - der Edlen Harika von Bethana - ist für eine Karracke ausgesprochen schnell und wendig. Ihre eleganten Linien und ihre flachen, gestuften Trutzen erinnern fast schon an eine Schivone. Die vor neun Jahren als "Yaquiria" in Kuslik vom Stapel gelaufene "Rache" ist ein gutes Beispiel Kusliker Schiffsbaukunst.

Als Kapitänin Harika das Schiff vor vier Jahren übernahm, ließ sie es - auf Kosten der Königin, wie man munkelt - vollkommen neu ausstatten und moderner takeln.

Seitdem hat die "Rache", deren blaue Segel ein weißer Pottwal schmückt, bereits die Häfen von Paavi, Port Stoerrebrandt und Festum angelaufen - also fast die gesamte bekannte Welt - und dabei kein einziges Mal nennenswerten Schaden gelitten.

Die Rote Harika ist mit ihrer Mannschaft, zu der auch einige Gelehrte und Hesinde-Adepten gehören, häufig im Perlenmeer unterwegs, um neue Inseln zu entdecken - vielleicht sogar ein neues Land. Wenn auf diesen Fahrten ein Pirat oder eine Al'Anfaner Galeere so unvorsichtig ist, den Weg der "Swafnirs Rache" zu kreuzen, so ist es der Roten Harika nur recht, denn irgendwie müssen Expeditionen ja finanziert werden.

Takelage: III: rah 2, rah 2, havenisch 1, + Sprietsegel

Länge: 27,0 Schritt

Breite: 10,6 Schritt

Tiefgang: 4,2 Schritt

Besatzung: 78 M + 92 G + 16 S

Beweglichkeit: mittel

Preis: ca. 25.000 (+Bewaffnung)

Geschwindigkeit vor dem Wind:

mit raumem Wind: 9 Meilen/Stunde

am Wind: 12 Meilen/Stunde

am Wind: 2 Meilen/Stunde

Bewaffnung: 8 mittelschwere Rotzen und 8 leichte Aale (je 2+2 pro Trutzenseite), 2 schwere Rotzen voraus auf der Vordertrutz, 1 schwenkbarer Harpun-Aal, 6 Hornissen

Die "Fürchtenichts"

Dieses schwimmende Monstrum gilt allgemein als das größte und bestbewaffnete Kriegsschiff, das die Meere um Aventurien befährt. Die "Fürchtenichts" wurde vor 52 Jahren in Grangor auf Kiel gelegt - und inzwischen von der Entwicklung im Schiffsbau überholt. Seit nunmehr vier Jahren dümpelt sie auf der Grangorer Reede vor sich hin, obwohl sie das Flaggschiff der Kriegsflotte des Lieblichen Feldes ist und

den Admiralsstander von Admiral Gilmon Quendt trägt. Die "Fürchtenichts" ist den Bedingungen moderner Seegefechte nicht mehr gewachsen. Sie könnte zu leicht ausmanöviert und aus sicherer Entfernung in Stücke geschossen werden. Außerdem finden sich kaum jemals genügend Matrosen, um das Riesenschiff zu bemannen. Eine Schmach für solch ein stolzes Schiff, dessen Trutzen sich mehr als zehn Schritt über das Wasser erheben und das vor Geschützen nur so strotzt.

Die einzige Seeschlacht, in der sich die "Fürchtenichts" bewähren konnte, fand im Jahre 7 Hal südlich von Maraskan statt, als sie von einem Flottenbesuch in Festum zurückkehrte und von sechs Thalukken unbekannter Herkunft angegriffen wurde. Der Heimathafen der Thalukken konnte nie ermittelt werden, da sich alle sechs Schiffe binnen einer halben Stunde mit Mann und Maus auf dem Grund des Perlenmeeres befanden!

Takelage: IV: rah 3, rah 3, rah 2, havenisch 1

Länge: 39,4 Schritt

Breite: 14,3 Schritt **Schiffsraum:** 1070 Quader

Tiefgang: 5,7 Schritt **Frachtraum:** 630 Quader

Besatzung: 166 M + 152 G + 100 S

Beweglichkeit: niedrig **Struktur:** 6

Preis: ca. 65.000 (+Bewaffnung)

Geschwindigkeit vor dem Wind: 8 Meilen/Stunde

mit raumem Wind: 10 Meilen/Stunde

am Wind: 1 Meilen/Stunde

Bewaffnung: 4 schwere Rotzen, 8 mittelschwere Rotzen und 8 leichte Aale (je 1+2+2 pro Trutzenseite), 2 schwere Aale voraus, 2 schwere und 2 leichte Aale achteraus, 2 Harpun-Aale, 12 Hornissen

Die Schivone

Der Schiffstyp der Schivone zählt zu den modernsten Schiffen auf Aventuriens Meeren. Sie wurde aus der Notwendigkeit heraus entwickelt, ein Schiff mit durchgehenden Decks zu besitzen, das seegängig und beweglich ist und trotzdem in der Lage, große Lasten zu transportieren. Vor allem im Lieblichen Feld beginnt sie mehr und mehr die schwere Karracke abzulösen. Allgemein kann gesagt werden, daß die Schivonen zwar kleiner als die Karracken, aber um ein vielfaches wendiger und um einiges schneller sind.

Schivonen werden in Riva, Havena, Kuslik, Belhanka, Khunchom und Festum gebaut, vor allem aber in Grangor. Die Bauzeit für ein solch stolzes Schiff beträgt mehr als zwanzig Monate.

Eine Schivone fällt vor allem durch ihre schlanken Linien auf: Die Achtertrutz beginnt in der Schiffsmitte und erreicht am Heck eine Höhe von mehr als zehn Schritt über der Wasserlinie. Dabei ist die Trutz mehrfach gestuft und verjüngt sich von der größten Breite aus nach oben. Die Vordertrutz ist leicht zurückgesetzt und nur ein Deck hoch. Davor befindet sich eine weit ausladende, offene Galerie, aus der der Bugspriet hervorragt. Allen Schivonen ist gemein, daß ihre Länge mehr als ein Dreifaches ihrer Breite beträgt.

Die Takelung der Schivonen ist meist dreimastig, selten einmal viermastig und noch seltener zweimastig, wobei die ersten beiden Masten stets rahgetakelt und der oder die achteren Masten havenisch getakelt sind. Am Fock- und am

Großmast führen sie zwei, gelegentlich sogar drei Segel. Schivonen werden sowohl zu Handels- als auch zu Kriegszwecken eingesetzt. Vor allem Geschwindigkeit und Beweglichkeit, sowie die Fähigkeit, mehrere Rotzen in einer Breitseite zu führen, machen sie bei den Kapitänen und Admiralen beliebt.

Die "Admiral von Seweritz"

Die "Admiral" ist eine typisch bornländische Schivone: klein, leicht, wendig und preiswert in der Herstellung. Sie ist eine der ersten Schivonen, die in Festum vom Stapel gelassen wurden. Unter ihrem Kapitän Baron Kurdo von Riwilauken ist sie vor allem als Konvoischiff zwischen Festum und Grangor unterwegs.

Die "Admiral von Seweritz" hat bereits mehrere Gefechte hinter sich. Vor Khunchom versenkte sie im Jahre 9 Hal drei Thalukken in einem langen Rotzenduell und in der Straße von Sylla rammte sie eine charypsische Piratengaleere in den Grund.

Auf der "Admiral" ist kaum Platz für die Besatzung und ihre Freiware - fast jeder Spann verfügbaren Raumes ist mit Rotzen, Aalen und Hornissen vollgestellt. Baron Kurdo führt jedoch kaum Hylailer Feuer an Bord, seit ein Brand vor zwei Jahren fast das Magazin erreicht und das Schiff und seine Besatzung auf direktem Weg zu Boron geblasen hätte.

Takelage: III: rah 2, rah 2, havenisch 1, Sprietsegel

Länge: 26,8 Schritt

Breite: 8,9 Schritt **Schiffsraum:** 262 Quader

Tiefgang: 3,3 Schritt **Frachtraum:** 184 Quader

Besatzung: 56 M + 69 G + 30 S

Beweglichkeit: hoch **Struktur:** 3

Preis: 17.300 (+Bewaffnung)

Geschwindigkeit vor dem Wind: 12 Meilen/Stunde

mit raumem Wind: 16 Meilen/Stunde

am Wind: 6 Meilen/Stunde

Bewaffnung: 2 schwere und 4 mittelschwere Rotzen (je 1+2 pro Breitseite), 2 leichte Aale achteraus, 2 schwere Aale in Fahrtrichtung, 1 Harpun-Aal, 6 Hornissen

Die "Unbeirrt"

Eine der beeindruckendsten aventurischen Schivonen ist die "Unbeirrt". Das Flaggschiff der Reederei Terdilion zu Belhanka besticht durch seine schlanken Linien, seinen goldenen Zierrat und die bunten Segel, durch eine geschickte Mannschaft, die ausschließliche Verwendung von edelstem Tiik-Tok-Holz für den Schiffskörper und durch den unbeschreiblichen Luxus von sechzehn Einzelkabinen für Passagiere.

Alle diese Kabinen sind in edelstem Mohagoni und Rosenholz gehalten, besitzen verglaste Bullaugen, Teppiche, Brokatstoffe und viele Annehmlichkeiten mehr, die einen Reisenden fast vergessen lassen, daß er sich auf See befindet. Eine Badekammer und eine großzügige Messe für die Passagiere runden das Bild ab. Daß die Passage auf solch einem edlen Schiff nicht ganz billig ist, wird jeder leicht einsehen - aber was sind schon 25 Dukaten für die zweitägige Fahrt von Neetha nach Grangor in solch einem schwimmenden Palast? Die "Unbeirrt" ist häufiger ausgebucht, als daß Plätze auf ihr zu finden wären. An Bord treffen sich häufig gekrönte Häupter, Reeder und Finanzmagnaten, um bei

“Hummer bethanisch” und Bosparanjer über einige “kleinere Geschäfte” (wie den An- und Verkauf von Grafschaften) zu parlieren.

Ein solches Schiff darf natürlich nicht ohne Wehr und Waffen segeln. Auf der “Unbeirrt” verrichten stets 10 ausgewählte Hylailer Seesöldner und sechzehn Ballista-schützen ihren Dienst - je vier an den vier hochmodernen 400er Farnosch-III-Rotzen. Und auch die Stewards verstehen mit mehr als nur der Vorlegegabel umzugehen.

Takelage: IV: rah 2, rah 3, havenisch 1, havenisch 1, Sprietsegel
Länge: 31,5 Schritt
Breite: 9,9 Schritt **Schiffsraum:** 415 Quader
Tiefgang: 4,0 Schritt **Frachtraum:** 260 Quader
Besatzung: 100 M + 16 G + 10 S
Beweglichkeit: hoch **Struktur:** 4
Preis: ca. 50.000 (+Bewaffnung)
Geschwindigkeit vor dem Wind: 11 Meilen/Stunde
 mit raumem Wind: 14 Meilen/Stunde
 am Wind: 4 Meilen/Stunde
Bewaffnung: 4 mittelschwere Rotzen, 4 Hornissen

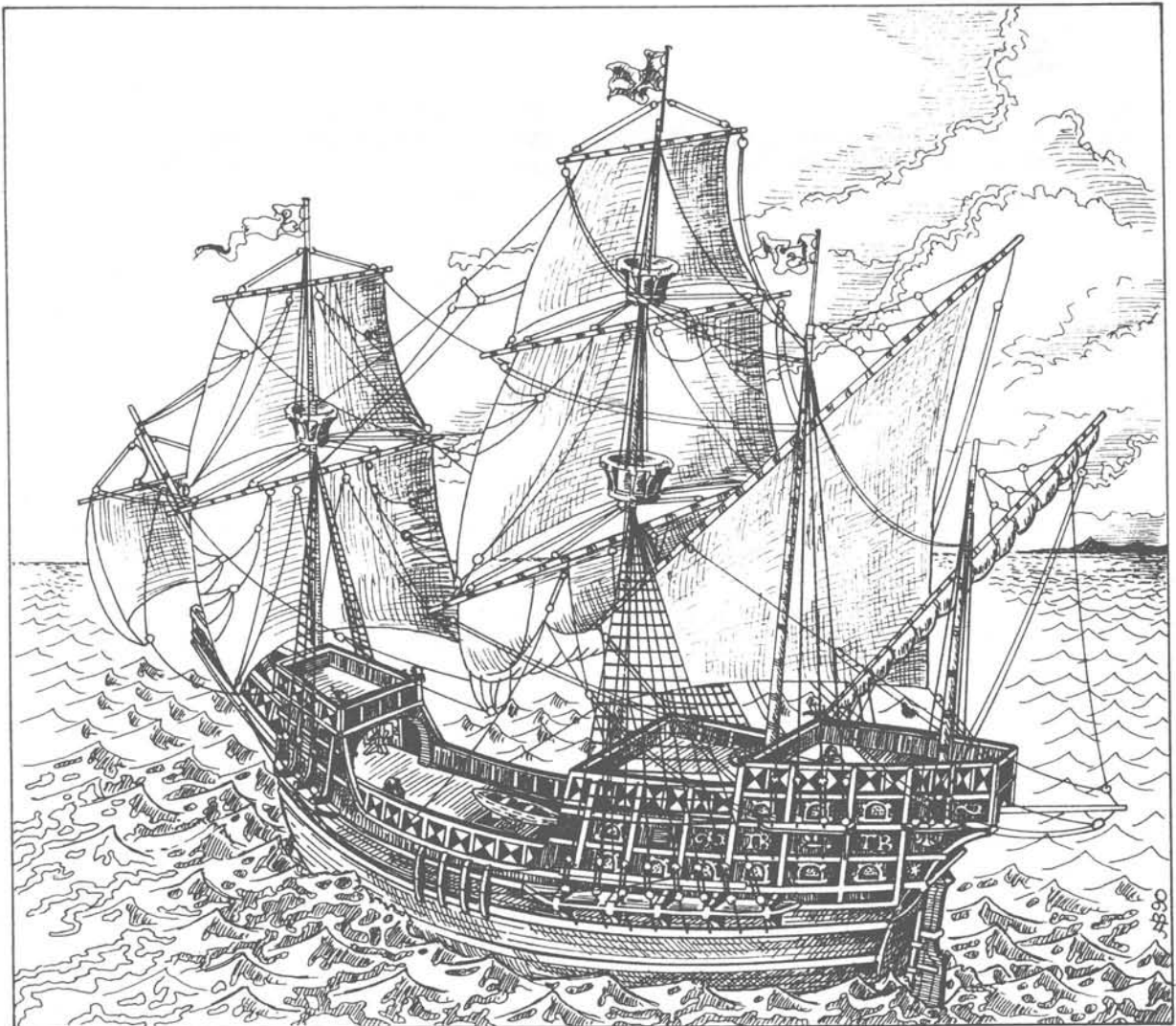
Die “Horas über den Wellen”

Die “Horas” ist der Stolz der Grangorer Schiffbauer. Sie hat fast dieselbe Ladekapazität wie eine große Karracke, ist dabei aber um einiges schneller, wendiger in engen Häfen und wesentlich stabiler gebaut. Diese leicht bewaffnete Handelsschivone hat bereits alle Häfen zwischen Riva und Neersand angelaufen.

Ihr Kapitän - Irizion ya Dalgano aus Bethana - ist sowohl für seine seemännischen als auch für seine kaufmännischen Fähigkeiten bekannt.

Vor allem mit Wein und Tuchen ist die “Horas” unterwegs - keine Luxusgüter, aber Waren, mit denen sich ein sicherer Gewinn erzielen läßt, wenn man sie nur weit genug verschifft.

Genau das ist die Kunst des Kapitän Irizion: zur richtigen Zeit am richtigen Ort zu sein - und die “Horas” ist dabei sein zuverlässiges Werkzeug. Selbst stürmische See und Firunkälte haben der Schivone bisher nichts anhaben können, wenn sie auch bei schwerem Sturm ächzt und stöhnt, als wäre sie ein Lebewesen.



Takelage: IV: rah 3, rah 3, havenisch 2, havenisch 1, Sprietsegel
Länge: 36,5 Schritt
Breite: 11,4 Schritt **Schiffsraum:** 665 Quader
Tiefgang: 4,8 Schritt **Frachtraum:** 494 Quader
Besatzung: 112 M + 12 G
Beweglichkeit: mittel **Struktur:** 6
Preis: ca. 40.000 (+Bewaffnung)
Geschwindigkeit vor dem Wind: 10 Meilen/Stunde
mit raumem Wind: 12 Meilen/Stunde
am Wind: 3 Meilen/Stunde
Bewaffnung: 2 leichte Rotzen, 8 Hornissen

Fischereifahrzeuge

Was zu Beginn über die Vielfalt von Schiffstypen gesagt wurde, gilt insbesondere für die vielen Fischerboote, die den Großteil der aventurischen Flotten ausmachen. Kaum ein Schiff gleicht dem anderen, da jeder örtliche Schiffszimmermann unterschiedliche Ansichten und Überlieferungen über den korrekten Schiffsbau besitzt.

Fast allen hochseetüchtigen Fischerbooten (d.h., allen, die sich außer Sichtweite des Landes wagen) ist jedoch gemein, daß die Länge zwischen 7 und 15 Schritt beträgt, daß sie nur einen Mast tragen und daß dieser havenisch getakelt ist. Ausnahmen von dieser Regel finden sich entweder im hohen Norden, wo Rahsegel vorherrschen, und im äußersten Süden, wo die Waldmensen verschiedenste Boote und Schiffe zu Wasser lassen, die einem Schiffsbaumeister aus Grangor den kalten Angstschweiß auf die Stirn treiben würden.

Typischer Kutter aus Neetha

Dieses Schiff aus dem Lieblichen Feld ist dafür geeignet, mehrere Tage auf See zu bleiben, wenn der Fang eines Tages nicht ausreicht. Das große Havener Segel wird an einem schräg stehenden Mast geführt, die Besatzung ist durch eine Hütte aus Weidengeflecht vor den Unbilden des Wetters geschützt. Das Schifflein besitzt keinen Anker und ist üblicherweise zwischen zehn und zwanzig Jahre alt. Diese Boote befinden sich - je nach Größe - meist im Besitz einer oder mehrerer Fischerfamilien, und es bedeutet für diese armen Leute eine enorme Investition, sich ein neues Schiff zuzulegen, wenn das alte nicht mehr seetüchtig genug erscheint. Aus diesem Grunde gehen solche Boote auch häufig verloren, da sie gefahren werden, bis die Planken bersten.

Takelage: I: havenisch 1
Länge: 8,4 Schritt
Breite: 3,2 Schritt **Schiffsraum:** 6,5 Quader
Tiefgang: 0,7 Schritt **Frachtraum:** 4,8 Quader
Besatzung: 6 M
Beweglichkeit: sehr hoch **Struktur:** 7
Preis: 400-700 (je nach Alter und Zustand)
Geschwindigkeit vor dem Wind: 10 Meilen/Stunde
mit raumem Wind: 14 Meilen/Stunde
am Wind: 4 Meilen/Stunde
Bewaffnung: keine

Andere Seefahrzeuge

Natürlich kann diese Aufzählung aventurischer Schiffstypen nicht vollständig sein: In jedem Küstengebiet haben die Bewohner andere Lösungen für die örtlichen Probleme der Seefahrt gefunden. Zum Beispiel verwenden manche Wal-fänger im Norden einen Katamaran, bei dem der getötete Wal zwischen den Schiffsrümpfen heimgeschleppt wird.

Auch gibt es von jedem Schiffstyp Dutzende Varianten, oft auch nur aus mangelndem Wissen und wegen zu geringen Geldmitteln entstanden.

Das weitest verbreitete Seefahrzeug überhaupt ist wohl das Schinakel, das kleine Ruderboot für 6 Mann, auch als 'Zu-ber' bezeichnet, das fast alle großen Schiffe als Beiboot an Bord haben oder hinterher schleppen - ca. 120 Dukaten - (nicht allerdings als Rettungsboot: Die wenigen Beiboote wären niemals für die gesamte Besatzung ausreichend).

Auch die sogenannten unzivilisierten Völker haben ihre eigenen Schiffstypen: Der Kajak der Nivesen ist nicht gerade hochseetüchtig, aber für die Fahrt zwischen Eisschollen und über reißende Frühlingsflüsse ideal. Seetüchtig sind dagegen die kreisrunden Schilfboote, die im ganzen Perlenmeer von den Waldmensen verwendet werden. Die sogenannten Floßleute, ein verwandter Stamm der Mohas, leben gar ständig auf See.

Schließlich gäbe es noch viele ungewöhnliche und skurrile Seefahrzeuge zu erwähnen, wie das nostrische Katapultfloß "Rache für Joborn" oder Leonardos Katamaran "Tiefensucher" in Havena. Und wer weiß, auf welche Idee eine Horde Orks oder Yetis käme, die versuchte, eine Seestrecke zurück-zulegen ..



Kleine Geschöckkunde

v.l.n.r.: Hylailer Feuer (Tonkugel); mittl. u. kleine Kugeln: Eisen, Blei; große Kugel: Stein; verschiedene Bolzen

Anhang

Die Geschichte des Schiffsbaus

Die aventurische Zivilisation unterliegt keinem dauernden Fortschritt, sondern eher einer wellenartigen Entwicklung. Vieles Wissen, das in Zeiten der Hochblüte zusammengetragen wurde, ging in den Reichszusammenbrüchen und großen Kriegen verloren.

Als die Güldenländer vor über zweitausend Jahren den Kontinent erreichten, dürften sie über Schiffe verfügt haben, die weitaus seetüchtiger waren als alle später - bis in unsere Tage - gebauten. Verständlicherweise hatten die Siedler in den ersten Jahrhunderten mit der Eroberung des Landes mehr als genug zu tun, und so gingen fast alle Kenntnisse des Schiffsbaus verloren. Unter den ersten Friedenskaisern werden wieder Expeditionen zur See erwähnt, bei denen einfachste Ruderschiffe und wenige Biremen verwendet wurden. Nach und nach wurden die Galeeren immer weiter verbessert, erstmals wurde von den Schiffen der tulamidschen Ureinwohner das Dreieckssegel übernommen.

Die 'Dunklen Zeiten' bildeten den Höhepunkt der klassischen Galeeren, jedoch nur, was ihre Größe und Verbreitung, nicht ihre Qualität anging: Tausenden von Sklaven ruderten die gigantischen Festungen unter unmenschlichsten Bedingungen und wurden bei den Schlachten von den sinkenden Riesen in die Tiefe gerissen. Selbst Admiral Dozman, der den Kaiserthron für vier Jahre raubte, ging mit so einer Oktere, der 'Schwertfisch von Kuslik', auf Hoher See verloren.

In der neuen Hochblüte unter Hela-Horas und den folgenden 'Klugen Kaisern' wurde die Segeltechnik enorm verbessert, und die ersten Koggen, nur noch von Windkraft getrieben, konnten auch als Kriegsschiffe verwendet werden. Die Tyrannei der Priesterkaiser stellte wiederum einen großen Rückschlag dar: Forschung galt als verwerflich, Strafgefangene waren in Hülle und Fülle vorhanden, und so kehrte man wieder zu den Galeeren, wenn auch nie mehr zu den kolossen der Vergangenheit, zurück. Auch die Rohalszeit war wenig produktiv, brachte aber eine Fülle theoretischer Kenntnisse, die später verwertet wurden.

So kam es unter den sonst wenig erfolgreichen Almadaner Kaisern zu großen Fortschritten. Das aufblühende Havena entdeckte erneut das Dreieckssegel, das das Meer der Sieben Winde erschloß, und nach dem Untergang der Stadt ließen die Werften des Lieblichen Feldes und der Zyklopeninseln einen alten Traum wieder wahr werden: Mit den Havenisch getakelten Karavellen bestand nach 2000 Jahren wieder eine reelle Chance, das legendäre Güldenland zu erreichen. Während der Blockade des nun unabhängigen Alten Reiches entwickelten sich die Karavellen mit den größeren Karacken zum vorherrschenden Schiffstyp.

Vor etwa 50 Jahren schließlich gelang zuerst Kuslik, dann Festum mit der Schivone die ideale Verquickung von Größe, Nutzlast und Seetüchtigkeit, und so nähern wir uns heute wieder einmal einem Höhepunkt aventurischer Seefahrt.

Berühmte Seefahrer der Vergangenheit

Admiral Sanin der Ältere

Sanin der Ältere wurde 880 v.BF. von Belen-Horas zum Admiral der Seestreitkräfte ernannt, um die ehrgeizigen Expansionspläne des jungen Kaisers zu verwirklichen. Mit drei kleinen Ruderseglern brach er nach Norden auf und entdeckte Albernia. Schon im folgenden Frühling setzte er etwa 500 Siedler an der Flußmündung ab (auf seine Intervention hin erhielt die Siedlung Havena 867 v.BF. das Stadtrecht). In den folgenden Jahren befuhr er den Großen Fluß (der wenig einfallsreiche Name stammt von ihm - aber immerhin handelt es sich um den ersten Fluß außerhalb des Lieblichen Feldes). Nach und nach kam er bis Ferdok, kehrte aber jeweils vor Winteranbruch über Havena zurück nach Bosparan.

875-874 v.BF. kommandierte er die Kaiserliche Flotte bei der Eroberung der Zyklopeninseln. Bei der Vertreibung der Zyklopen dürfte er sehr erfolgreich gewesen sein, trotzdem legte er das Kommando nieder und führte stattdessen eine Flottille bis vor Kap Brabak. (Das Erreichen des Mysob-Deltas wird allgemein seinem Sohn zugeschrieben, aufgrund des Datums ist aber höchstens dessen Teilnahme anzunehmen: Sanin der Jüngere dürfte damals Seejunker gewesen sein.)

873 v.BF. erkundete Sanin den Tommel bis zum heutigen

Winhall und den Ingval. Wegen des Ausbruchs der Trollkriege wurde er zurückbeordert, wobei er einige Siedlergruppen im Stich lassen mußte. In der Folge dürfte er vermutlich auf dem Yaquir für Nachschub und Patrouillendienste verantwortlich gewesen sein. Ab 870 v.BF. war das Yaquirtal trollfrei, und Sanin drang wieder nach Norden vor. Am Oberlauf des Tommel traf er auf die ersten Auelfen, deren Magie und ungewöhnliche Eigentumsvorstellungen aber zu Auseinandersetzungen führten.

868 v.BF. entdeckte er in der Bodir-Mündung die Siedlung Torwjald. Sein weiteres Schicksal ist unbekannt: Ob seine Flotte auf der Höhe von Prem oder weiter nördlich von Thorwalern aufgebracht wurde oder in Sturm und Eis sank, geht auch nicht aus seinem Logbuch hervor, daß Jahrzehnte später von einem Krämer in Havena erstanden wurde.

Admiral Sanin der Jüngere

Sanin der Jüngere dürfte etwa um 895 v.BF. geboren sein und begleitete vermutlich seinen Vater auf den meisten Reisen. Kurz nach dessen Tod erhielt er das Kommando über die legendäre Trireme 'Horasschwalbe'. Etwa 865 v.BF. umsegelte er die Orkland-Küste und gelangte bis in den Golf von Riva.

Ungefähr 860 v.BF. brach er zu einer zweiten Expedition um

das Süd-Kap auf, mußte aber wegen anhaltender Stürme im Südmeer umkehren. Eventuelle Siedlungspläne wurden daraufhin aufgegeben (Brabak wurde erst hundert Jahre später gegründet).

Admiral Sanin III.

Sanin III. wurde etwa zu dem Zeitpunkt geboren, als sein Großvater seine Reisen begann. Mit kaum 20 Jahren wurde auch er vom Kaiser in Dienste genommen.

857 v.BF. gelang ihm die erste Südumsegelung durch die Straße von Altoum (heute: Straße von Sylla). Er segelte an der Küste Altoums ostwärts und sichtete das angrenzende Archipel, das er als 'Inseln der Feuerberge' verzeichnete. Dann folgte er wieder der Hauptküstenlinie Aventuriens, ankerte 855 v.BF. unter anderem in der Bucht von Al'Anfa und bestand mehrere Kämpfe mit tulamidischen Piraten. 853 v.BF. erreichte seine Flottille Perricum, die ehemalige Hauptstadt Nebachot jenes Sultanats, das seit 872 v.BF. zum Reich und seit 865 v.BF. zu Oron (heute: Aranien) gehörte. Hier hier erst hörte er vom Tod des unglücklichen Belen-Horas drei Jahre zuvor und kehrte um.

Während der Herrschaft Senebs II. und des Regentenrates waren die Dienste des Admirals wenig gefragt. In dieser Zeit war er im Sold der 'Cayserlych Adiventurischen Compagnie' (Bethana) unterwegs, um die See- und Handelswege nach Thalusion, Aranien und Mhanadistan zu erkunden.

Von Kaiserin Asmodena wurde er mit der Erstellung eines 'Groszen aventurierischen Atlas' beauftragt. Während der Expedition 819-802 v.BF. kartographierte die Flotte des alten Seebären die Küstenlinien bis zur Bernsteinbucht und an der Ostküste zumindest bis zu den Bergen von Beilunk. Sein Werk 'Neue Kunde und getreulicher Bericht von allen Völkern und Ländereien von Ifirns Ozean bis zu den Inseln der Feuerberge' wollte er mit der endgültigen Umsegelung Aventuriens im Nordosten vollenden. Kurz vor Erfüllung dieses Traumes - wegen des Ehernen Schwertes ohnehin unmöglich - starb er im Alter von fast 80 Jahren an Bord seines Schiffes in der Bernsteinbucht.

Im Gegensatz zu seinen beiden Vorfahren hatte er keinen Erben, und auch in den Jahrhunderten seither hat sich keiner gefunden, der das Lebenswerk der drei Admiräle Sanin würdig fortsetzen hätte können.

Kapitän Belsarius Süderstrand

Zu einer der schillerndsten Berühmtheiten unter Aventuriens Seefahrern zählt sicherlich Kapitän Süderstrand. Vielen von uns ist der legendäre Seefahrer in erster Linie durch seine berühmten literarischen Werke "Mein Leben auf der Insel" und "Süderstrands abenteuerliche Fahrten" bekannt, wahren Perlen der Erzähltechnik, an Spannung und Farbigkeit kaum zu überbieten.

Der Sohn eines Handschuhmachers aus Brabak machte sich durch seine unerschütterlichen Bemühungen, den sagenhaften Westkontinent die "Güldenlande" zu entdecken, einen Namen in der Seefahrerwelt.

Bis heute zählen die Aufzeichnungen des später bis zum Admiral aufgestiegenen Seefahrers zu den grundlegenden Quellen der Westkontinentforschung, selbst wenn einige seiner Erkenntnisse und Schlußfolgerungen nach heutigem Wissenstand widerlegt sind. Seine Karten der von ihm entdeckten Inseln im Westmeer haben jedenfalls noch heute Gültigkeit.

Insgesamt fünfmal machte sich Süderstrand auf, den sagenhaften Kontinent zu finden, mit ungeheurer Tatkraft schaffte er es jedesmal aufs neue, Geldgeber und Matrosen für seine gefährvollen Expeditionen zu finden, selbst das Kaiserhaus zählte zu den Leuten, die ihn unterstützten.

Leider war es dem wackeren Kapitän nicht ein einziges Mal vergönnt, das Land seiner Träume zu erblicken, stets erfaßte ihn Efferds Zorn mit aller Macht, so daß es ihm jedesmal mit knapper Mühe und Not gelang, auf einem selbstgezimmernten Floß zurück an die heimischen Gestade Aventuriens zu gelangen.

Doch war seine Tatkraft nicht zu brechen. Immer wieder versuchte er es erneut. Erst die letzte Expedition bewirkte eine Sinnesänderung. Laut eigener Aussage des Kapitäns habe er bei seiner letzten Reise Efferds Hohngelächter vernommen, als sein Schiff unterging. Das habe ihm die Hoffnung endgültig genommen.

Seit diesem letzten Scheitern hat man Süderstrand in der Tat nie wieder auf den Planken eines Schiffes gesehen. Er brachte seine letzten Jahre damit zu, Erkenntnisse aus dem Erlebten zu ziehen und diese für die Nachwelt aufzuzeichnen, ein Dienst, der ihm kaum hoch genug angerechnet werden kann.

Was bleibt, sind in erster Linie seine wundervollen Romane, jene Meilensteine aventurischer Literatur, die den Leser geradezu mitnehmen auf die abenteuerlichen Reisen. Diesen Schilderungen hatte der Kapitän nicht zuletzt seinen ungeahnten Ruhm zu verdanken, der ihm zu Lebzeiten Türen und Tore reicher Kaufleute wie auch der adeligen Gesellschaft öffnete, bis hinauf zu Königen und Kaiser. Gepriesen sei, daß seine Schriften weit über unser geliebtes Land verbreitet sind. Ganze Generationen sind mit jenen abenteuerlichen Geschichten aufgewachsen, ihnen zum Vergnügen und zur Lehre. Vor allem "Mein Leben auf der Insel" birgt gar manches Bedenkenswerte über den Sinn des Lebens, aber auch die wissenschaftlich orientierten Aufsätze sind, Süderstrands Kritikern zum Trotz, von unschätzbarem Wert für die Gelehrtschaft.

Zu wünschen bleibt, daß Kapitän Süderstrands Ruhm nie sinken möge!

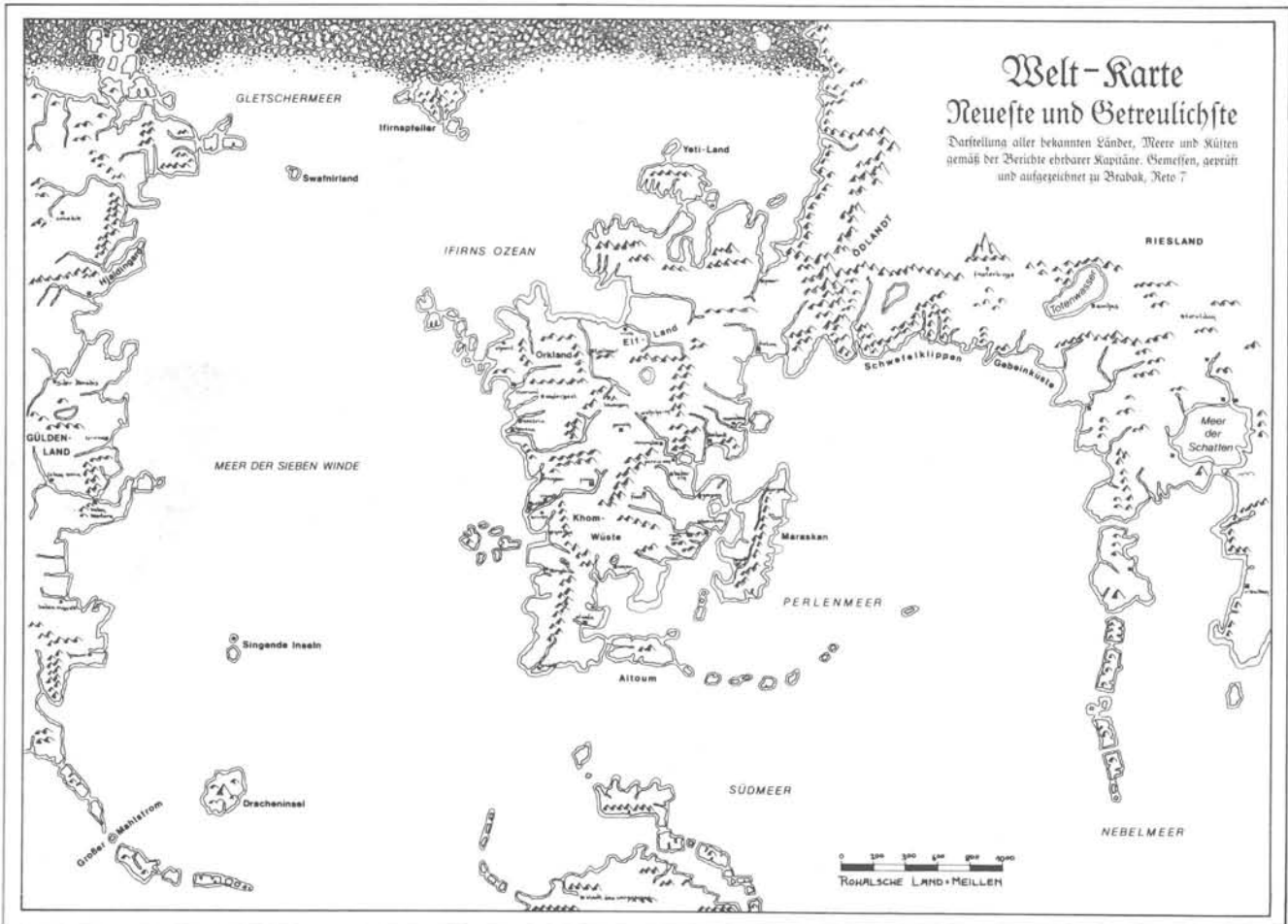
Über aventurische Land- und Seekarten

Der Vergleich der beiden Kartenbeispiele (Weltkarte aus dem Jahre 7 Reto - siehe unten - und die historische Weltkarte aus Rohals Zeiten - nächste Seite) soll den enormen Fortschritt verdeutlichen, den die Kunst des Kartenzeichnens in Aventurien gemacht hat. Wie Sie sehen, enthält die "historische" Karte sehr viele spekulative Elemente und wurde offenbar eher auf Grund von Anekdoten und Berichten aus fernen Ländern gezeichnet, denn auf geografischen Vermessungen basierend.

Letzteres nimmt die Karte aus Retos Zeiten durchaus für sich in Anspruch, aber ein oberflächlicher Vergleich mit der farbigen Landkarte Aventuriens, die dem "Land des Schwarzen Auges" beiliegt, zeigt, daß auch diese Karte weit davon entfernt ist, das "reale" Aventurien einigermaßen getreulich abzubilden.

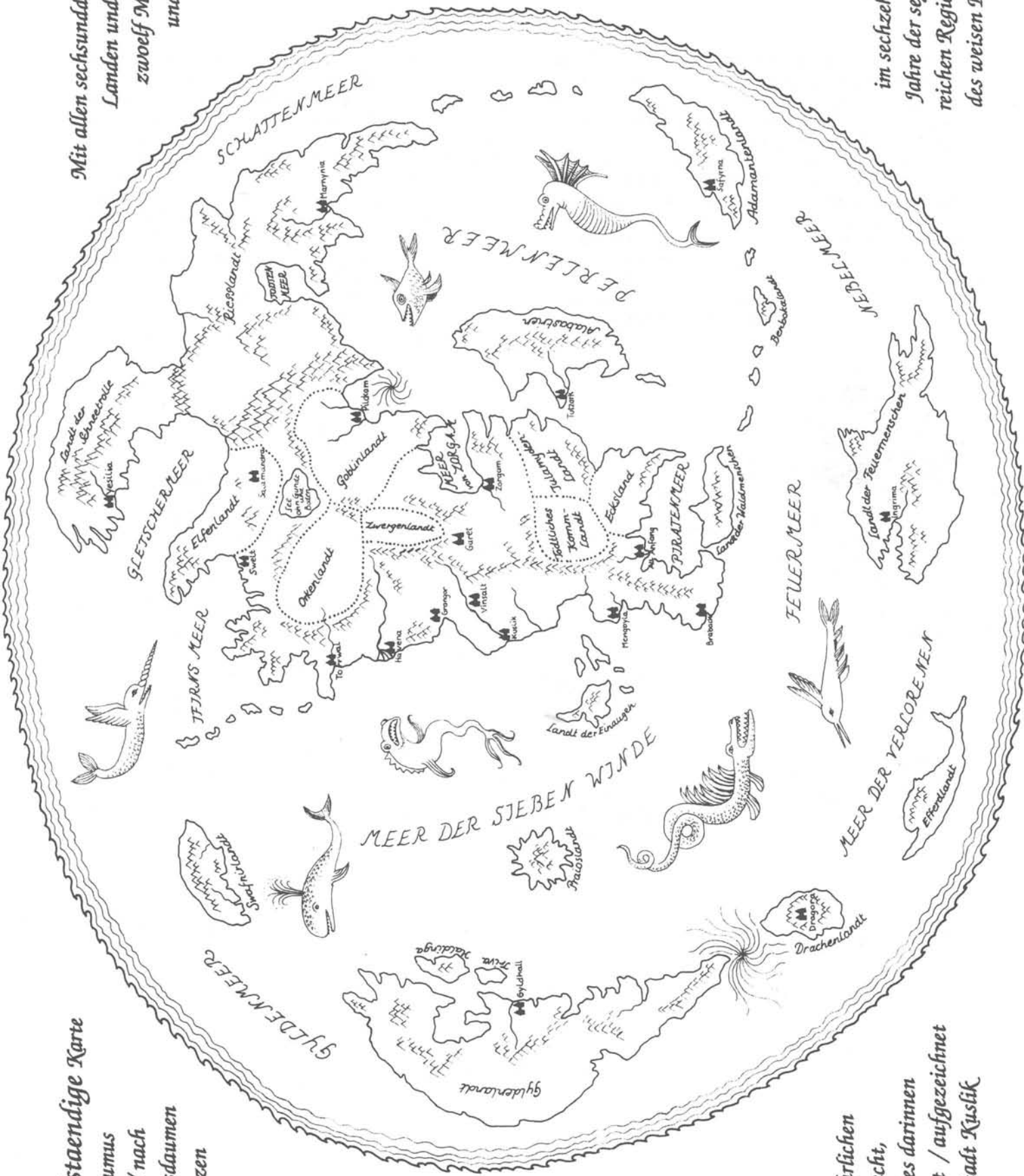
Die Qualität aventurischer Land- und Seekarten - so wie sie den Helden zur Verfügung stehen - ist ein Punkt, den Sie als Spielleiter so weitgehend wie möglich berücksichtigen sollten: Stellen Sie den Spieler-Helden nach Möglichkeit niemals eine wirklich korrekte Karte einer Region oder eines Seegebietes zur Verfügung - solche Karten sollen dem Meister seine Arbeit erleichtern - für Spieler sind sie tabu.

Die Karten, mit denen sich die Helden begnügen müssen, sollten Sie vor Spielbeginn rasch selber zeichnen. Wie genau und zuverlässig diese Karte ausfallen soll, müssen sie selbst entscheiden. Die Qualität sollte natürlich an die Erfordernisse des jeweiligen Abenteuers angepaßt sein. Wenn Sie aber eine gute Karte anfertigen, dann sollten Sie sie recht teuer an die Helden verkaufen; eine gute Karte ist ein Kunstwerk, das man nicht so ohne weiteres bei einem Trödler findet.



Mit allen sechsunddreißig
Landen und allen
zwoelf Meeren
und dem

*von Sumus
Leib / nach
Praiosdaumen
gemessen*



gefährlichen
Gezuecht,
welches darinnen
wohnt / aufgezeichnet
zur Stadt Kuslik

im sechzehnten
Jahre der segens-
reichen Regierung
des weisen Rohal

Hart am Wind - Ein Glossar seemännischer Ausdrücke

Aal: Ein Schiffsgeschütz, das Bolzen, Speere oder Harpunen verschießt, aufgeteilt in leichte, schwere und Harpunaale

achter-, achtern: Zum >Heck des Schiffes hin ausgerichtet; in Fahrtrichtung gesehen hinter dem Schiff

Achterkastell: Alte Bezeichnung der **Achter>trutz**

Achterstevan: heckwärtige Verlängerung des Kiels; >Schiffsrumpf

am Wind: > Windrichtungen

Anker: aventurische Anker sind meist Stockanker, die sich weniger durch ihr Gewicht als durch ihre Sperigkeit am Boden halten

aufschießen: ein >Segelmanöver, das dazu dient, die Fahrt aus dem Schiff zu nehmen

backbord: in Fahrtrichtung gesehen links vom Schiff; die Linke Seite des Schiffes

Belegnagel: ein bis zwei Spann langer Holzpflöck, mit dem das >laufende Gut an der Reling befestigt wird; eignet sich auch als Wurfkeule oder zum Zuschlagen

Besamast: bei Mehrmastschiffen hinterster Mast des Schiffes; meist havenisch getakelt; >Takelung

Bilge: unterster Raum des Schiffes, dierkt über dem >Kiel; eignet sich zur Aufnahme von Ballast; hier sammelt sich meistens brackiges Wasser; Heimat der Schiffsratten

Bireme: ein Ruderschiff mit zwei >Riemenreihen; siehe im Kapitel "Zedrakken und Schivonen - bekannte aventurische Schiffstypen"

Block: Holzgehäuse mit einer oder mehreren eingelegten, eingekerbten Holzscheiben; Teil eines Flaschenzuges; dient der Verstellung des >laufenden Guts oder der Straffung des >stehenden Guts

Bock: schweres Schiffsgeschütz, das wegen der Flugbahn der Geschosse nur von Ruderschiffen aus eingesetzt werden kann

Bramstenge, Bramsegel: Verlängerung des Mastes, oberhalb von >Untermast und >Marsstenge; dort angebrachtes Rahsegel; nur wenige große Schiffe führen Marsstengen und Marssegel, also eine dritte Segeletage über dem Großsegel und dem Großmarssegel

Brassen: Tauen des >laufenden Guts, die dazu dienen, die >Rahe um die Segel zu drehen und so das Segel in geeignete Stellung zum Wind zu bringen

Bug: vorderer Teil des Schiffes

Bugsprriet: vom >Vorstevan ausgehender Balken, an dem >laufendes und >stehendes Gut befestigt wird; unterhalb des Bugsprriets findet sich gelegentlich ein zusätzliches Segel, das >Sprietsegel

Deck: horizontale Unterteilung des Schiffsinnenraumes, beginnend oberhalb der >Bilge; >auch *Schiffsrumpf*; aventurische Schiffe ha-

ben meist höchstens zwei durchgehende Decks; die "Stockwerke" in den >Trutzen werden auch Decks genannt

Dickschiff: Bezeichnung für ein großes Handelsschiff, häufig auch für >Kogge, >Holk (Festumer Dickschiffe) und >Potte verwendet

Drachenschiff: auch >Otta genannt, Handels- und Kriegsschiff der Thorwaler; siehe im Kapitel "Zedrakken und Schivonen"

dwars: querab zur Fahrtrichtung, also genau im rechten Winkel >backbord oder >steuerbord

Dwarslinie: Gefechtsaufstellung, bei der die einzelnen Schiffe einer Flotte >dwars zueinander stehen; im Galeerenkampf verbreitet

entern: Sturmangriff von Schiff zu Schiff

Fall, Mz. Falle: Tauen des >laufenden Guts, die zum Auf- und Niederholen der Rahen und Segel dienen

Flaute: länger andauernde Windstille

Fockmast: bei mehrmastigen Schiffen der Mast vor dem Großmast; in Aventurien meist rahgetakelt; >Takelung

Foliant: dickes Buch, in dem der Stand und Lauf der Sterne verzeichnet sind; unentbehrlich für Navigatoren der Khunchomer Schule

Gaffelsegel, -takelung: seltene Takelungsart, bei der ein zwischen zwei Spieren (Gaffel und Baum) aufgespanntes Segel hinter dem Mast gefahren wird; der Segelbaum kann sich um den Mast drehen; in Aventurien nur auf kleinen Küstenfahrzeugen zu finden

Galeere: allgemeine Bezeichnung für ein großes Ruderschiff; je nach Anzahl der >Riemenreihen eine >Bireme oder >Trireme; siehe im Kapitel "Zedrakken und Schivonen"

Galeone: alte, vor allem im Bornland verbreitete Bezeichnung der >Schivone; siehe im Kapitel "Zedrakken und Schivonen"

Galgen: auf >Drachenschiffen zu findendes Holzgerüst, das zum Lagern der niedergeholten >Rahe während Rudermanövern dient

Gallionsfigur: unter dem >Bugsprriet angebrachte Verzierung, meist einen Menschen oder ein Fabelwesen darstellend

Großmast: bei Mehrmastschiffen der höchste Mast des Schiffes

halsen: ein >Segelmanöver, um die Fahrtrichtung zu wechseln

Harpunaal: ein Schiffsgeschütz, mit dem Harpunen oder Enterhaken verschossen werden

hart am Wind: >Windrichtungen

Hauptspant: am weitesten ausladender >Spant des Schiffes; Ort der größten Breite; >Schiffsrumpf

havenische Takelung, Havenisches Segel: >Takelungsart, bei der ein dreieckiges Segel an einer schräg stehenden Rahe gefahren wird

Heck: hinterer Teil des Schiffes

Holk, Holken: ein nordländisches Handels-

schiff, Weiterentwicklung der >Kogge; siehe im Kapitel "Zedrakken und Schivonen"

Hornisse: ein leichtes Schiffsgeschütz zur Abwehr von >Enterangriffen

Hylaler Dreikreuz: ein Navigationsinstrument, bei dem sich auf einer waagerechten Schiene drei verschiebbare Peilstäbe befinden; durch Anpeilen eines Sterns und in Deckung bringen der drei Kimmen läßt sich die Höhe eines Sterns über dem Horizont bestimmen.

Hylaler Feuer: ein leicht entflammbares, aber schwer zu löschendes Brandöl, auch als Charypser und Mengbiller Feuer bekannt; berüchtigte >Rotzermunition; Rezept wird streng gehütet

Jungfer: eine Scheibe mit drei Löchern, ähnlich einer >Blockscheibe, dient zur Lastverteilung in der Takelage

Kabelgatt: Lagerraum, in dem die langen Ankertrossen sowie allerlei Reservetauwerk gelagert werden

Kajüte: Kabine an Bord eines Schiffes, für eine oder mehrere Personen als Schlafraum; größte Kajüte ist meist die Kapitänskajüte im Heck des Schiffes

kalfatern: abdichten der Freiräume zwischen den Planken der Außenhaut des Schiffes mit Pech und Werg

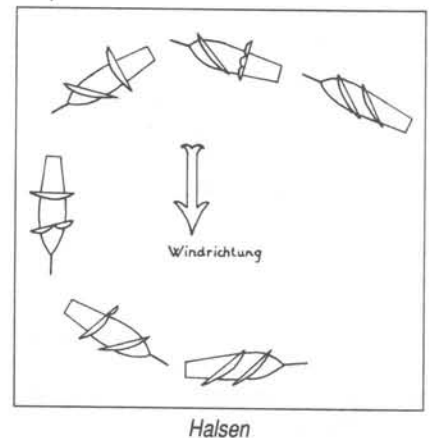
Karavalle: schnelles, mehrmastiges Segelschiff; häufig havenisch getakelt; siehe im Kapitel "Zedrakken und Schivonen"

Karracke: großes, mehrmastiges Segelschiff mit hohen >Trutzen; siehe im Kapitel "Zedrakken und Schivonen"

Klinker, geklinkert: Bauweise der Außenhaut des Schiffes, bei der sich die Planken dachziegelartig überlappen; sehr flexibel; >Schiffsrumpf

kentern: Überschlagen des Schiffes um die Längsachse, so daß es kieloben treibt (und meist sinkt)

Kiel: vom Bug zum Heck verlaufender, unterster Balken des Schiffes, von dem die >Steven und die >Spanten abgehen; auch Bezeichnung für den gesamten Boden des Schiffes; >Schiffsrumpf



Halsen

Kiellinie: Gefechtsaufstellung, bei der die Schiffe hintereinander in die selbe Richtung

