

REINER
GÜTTER

MOGADISCHU

ROMAN



KARTE IST NICHT MASSSTÄBLICH

Hinweis: Alle Figuren in diesem Roman sind frei erfunden, die zugrundeliegenden Strukturen und Handlungsorte und die Namen internationaler und somalischer Institutionen allerdings nicht. Die Organisationsstruktur der Hamburger Polizei ist insofern verändert, als ein Teil des Morddezernats nicht beim Landeskriminalamt, sondern bei einem örtlichen Polizeikommissariat angesiedelt ist. Die Interpretation des internationalen Seerechts ist allein die konkludente Idee des Verfassers.

Inhalt

VORWORT

MEN-NEFER (MEMPHIS) / ÄGYPTEN, 11. MÄRZ 145 n.Chr.

TRiest, 20. JANUAR 1822

GALEASSE GOTTFRIED

ELBMÜNDUNG, 11. MÄRZ 1822

OTHMARSCHEN, 24. FEBRUAR 1823

HAMBURG / REESENDAMM 25. FEBRUAR 1823

DIEKSANDER GATT, 11. MÄRZ 2015

HAMBURG FUHLSBÜTTEL AIRPORT, 15. MÄRZ 2015

ALTONA / OELKERS ALLEE, 22. MÄRZ 2015

SENATSKANZLEI HAMBURG, 21. MÄRZ 2015

HAMBURG / JOHANNISWALL, 22. MÄRZ 2015

HAMBURG PORT AUTHORITY, 23. MÄRZ 2015

ALTONA / MÖRKENSTRASSE, 24. MÄRZ 2015

ALTONA / VAN-DER-SMISSEN STRASSE, 27. MÄRZ 2015

ALLGEMEINES KRANKENHAUS ALTONA, 27. MÄRZ 2015

ALTONA - OELKERS ALLEE, 28. MÄRZ 2015

HAMBURG / JOHANNISWALL, 31. MÄRZ 2015
ALTONA / MÖRKENSTRASSE, 31. MÄRZ 2015
HAMBURG / ST. PAULI, 11. APRIL 2015
HAMBURG / POLIZEIPRÄSIDIUM ALSTERTAL, 12. APRIL
2015
LONDON COLLEGE, 15 APRIL 2015
LONDON / VAUXHALL, 16. APRIL 2015
HAMBURG / JOHANNISWALL, 17. APRIL 2015
HAMBURG / JOHANNISWALL, 19. APRIL 2015
HAMBURG / MÖRKENSTRASSE, 20. APRIL 2015
HAMBURG / JOHANNISWALL, 22. APRIL 2015
ALTONA / MÖRKENSTRASSE, 23. APRIL 2015
ALTONA / MÖRKENSTRASSE, 23. APRIL 2015
TILBURY / ESSEX, 25. APRIL 2015
HILLINGDON / NORTHWOOD, 27. APRIL 2015
TILBURY / ESSEX, 28. APRIL 2015
HILLINGDON / NORTHWOOD, 29. APRIL 2015
TILBURY / ESSEX, 30. APRIL 2015
ALTONA / NIENSTEDTEN, 2. MAI 2015
TILBURY / ESSEX, 3. MAI 2015
SHANGHAI / CHINA, 3. MAI 2015

HILLINGDON / NORTHWOOD, 3. MAI 2015

OTTENSEN, 4. MAI 2015

HILLINGDON / NORTHWOOD, 4. MAI 2015

TILBURY / ESSEX, 5. MAI 2015

HILLINGDON / NORTHWOOD, 6. MAI 2015

SECRETA DOMUS, 8. MAI 2015

HAMBURG / NIENSTEDTEN, 10. MAI 2015

ALTONA / BAHRENFELD, 17. MAI 2015

HAMBURG / NIENSTEDTEN, 20. MAI 2015

HILLINGDON / NORTHWOOD, 22. MAI 2015

TILBURY / ESSEX, 23. MAI 2015

ANTWERPEN, 24. MAI 2015

BRUNSBÜTTEL, 25. MAI 2015

ALTONA / NIENSTEDTEN, 25. MAI 2015

NORD-OSTSEE-KANAL, 25. MAI 2015

FÄHRANLEGER BREIHOLZ, 25. MAI 2015

ALTONA / MÖRKENSTRASSE, 28. MAI 2015

ALTONA / NIENSTEDTEN, 29. MAI 2015

HILLINGDON / NORTHWOOD 1. JUNI 2015

INDISCHER OZEAN, 5. JUNI 2015

INDISCHER OZEAN, 6. JUNI 2015

HILLINGDON / NORTHWOOD, 10. JUNI 2015

INDISCHER OZEAN, 10. JUNI 2015

ALTONA / NIENSTEDTEN; 10. JUNI 2015

INDISCHER OZEAN, 12. JUNI 2015

ALTONA / NIENSTEDTEN, 13. JUNI 2015

KISMAAYO / SOMALIA, 13. JUNI 2015

ALTONA / MÖRKENSTRASSE, 15. JUNI 2015

INDISCHER OZEAN, 15. JUNI 2015

ALTONA / JESSENSTRASSE, 16. JUNI 2015

INDISCHER OZEAN, 16. JUNI 2015

HILLINGDON / NORTHWOOD, 17. JUNI 2015

ALTONA / SCHULGARTEN, 20. JUNI 2015

ALTONA / MÖRKENSTRASSE, 21. JUNI 2015

FREETOWN / SIERRA LEONE, 21. JUNI 2015

HAMBURG / SHANGHAI-ALLEE, 22. JUNI 2015

GROSSHANSDORF, 22. JUNI 2015

LONDON / VAUXHALL, 23. JUNI 2015

ALTONA / MÖRKENSTRASSE, 25. JUNI 2015

ALTONA / FRIEDENSALLEE, 6. JULI 2015

ABIDJAN / ELFENBEINKÜSTE, 10. JULI 2015

ALTONA / NEUMÜHLEN, 16. JULI 2015

LONDON / VAUXHALL, 16. JULI 2015
CENTURION / SÜDAFRIKA, 17. JULI 2015
LONDON / VAUXHALL, 20. JULI 2015
DJIBOUTI, 22. JULI 2015
ABIDJAN / PLATEAU, 22. JULI 2015
INDISCHER OZEAN, 24. JULI 2015
KISMAAYO / SOMALIA, 24. JULI 2015
ALTONA, 25. JULI 2015
ABIDJAN / PLATEAU, 27. JULI 2015
MARSEILLE, 27. JULI 2015
KISMAAYO, 28. JULI 2015
ABIDJAN / PLATEAU, 28. JULI 2015
ALTONA / MÖRKENSTRASSE, 13. AUGUST 2015
BLANKENESE, 20. AUGUST 2015
ABIDJAN / PLATEAU, 20. AUGUST 2015
ALTONA, 21. AUGUST, 2015
ABIDJAN, 21 AUGUST 2015
ALTONA / MÖRKENSTRASSE; 22. AUGUST 2015
KISMAAYO, 30. AUGUST 2015
AUSSENKEHR / NAMIBIA, 3. SEPTEMBER 2015
ALTONA / MÖRKENSTRASSE, 12. SEPTEMBER 2015

ABIDJAN / PLATEAU, 12. SEPTEMBER 2015

LISTE DER HANDELDEN PERSONEN

GLOSSAR / ABKÜRZUNGEN

VORWORT

Dies ist im Kern eine maritime Geschichte, angeregt durch die Piraterie am Horn von Afrika, den darauf folgenden internationalen Einsatz von Kriegsschiffen zur Sicherung einer Welthandelsroute, die Verurteilung somalischer Piraten in Hamburg und die ungesühnte Raubfischerei vor den Küsten Afrikas.

Das gab mir zu denken: Warum begannen Somali, vor ihren staubtrockenen Küsten große Schiffe zu kapern? Weil es einen dreißigjährigen Bürgerkrieg zu nähren galt und sich schnell ergab, dass Lösegelder für Handelsschiffe konkurrenzlos ergiebige Geldquellen waren? Warum hat die Europäische Union, die keine eigene Flotte besitzt, in einer gemeinsamen Mission Kriegsschiffe in den Golf von Aden gesandt, verstärkt um lose assoziierte Schiffe anderer Nationen? Warum hat der UN-Sicherheitsrat erstmals in seiner Geschichte einem Mitgliedsland offiziell die Souveränität entzogen, ohne seinen Folgepflichten nachkommen zu können?

Den wenigen, oft in Behördensprachen verfaßten Untersuchungen kann und will ich keine weitere hinzufügen. Stattdessen habe ich eine Geschichte geschrieben, deren Fiktion sich im Kern mit Weiterentwicklungen befaßt: Mit einer neuen Form von Piraterie, die gezielt und konzentriert erdumspannende Warenströme trifft. Mit einer Antwort im internationalen Seerecht, die enthemmte Raubzüge vor fremden Küsten ebenso verfolgt wie das Kapern unbewaffneter Handelsschiffe. In dieser Geschichte gibt es Antagonisten, Protagonisten und Zwielfichtige, die Wirklichkeit und Hoffnung in sich vereinen wollen, so, wie es die meisten Menschen auch tun.

Ich habe auch einen afroeuropäischen Roman geschrieben. Ohne Grundkenntnis darüber, wie afrikanische Gemeinschaften ticken, kann man über diesen Handlungsraum nicht schreiben. Afrika ist kein Kontinent mit 55 Staaten, sondern ein Erdteil aus Tausenden von Stämmen, Clans, Subclans, für die Frieden nur ein Versprechen innerhalb ihrer selbst ist, aber kaum zwischen ihnen. Ausgeprägte Gruppenorientierung. Eine »Zivilgesellschaft« im europäisch-amerikanischen Sinne gibt es kaum. Die jüngsten Genozide fanden meistens in Afrika statt.

Manch international Handelnder macht sich diesen Umstand zunutze, in meiner Geschichte ist der Antagonist auf der Suche nach neuen Geschäftsfeldern, zwar zynisch, aber harmloser als sich derzeit die Wirklichkeit zum Beispiel im Südsudan, dem »jüngsten Staat der Erde«, darstellt. Eine grundsätzliche Frage lautet, wer das Land und seine Schätze besitzt. Das traditionelle Afrika südlich der Sahara kennt kein Eigentum an Grund und Boden, sondern Nutzungsrechte der darauf Lebenden. Dagegen laufen internationale Konzerne - Plünderer und »Piraten« - Sturm, Arm in Arm mit örtlichen Kleptokraten und Mördern. Das »Herz der Finsternis« liegt nicht in Mogadischu, am Kivu-See oder am Kongo, sondern hinter edlen Fassaden am Genfer See, in Delaware und in Shanghai.

Im Unterschied zu den Handlungsorten meiner bisherigen Romane war ich nie in Mogadischu, wo man sich seit drei Jahrzehnten als Außenstehender nur in gepanzerten Fahrzeugen mit schwer bewaffneter Begleitung bewegen kann. Auf diese Weise läßt sich aber kein Ort erleben und begreifen, sondern nur für Kriegsberichterstatter als Kampffeld, was in Mogadischu sehr oft tödlich endet. Deshalb habe ich »um diese Stadt herumgeschrieben«, keine Handlung findet dort statt. Dennoch habe ich die Geschichte »Mogadischu« genannt, denn diese Hauptstadt von Irgendwas steht in krasser Ausprägung für das Elend

Afrikas, das deutlich nach Europa ausgreift und Europa mindestens so stark herausfordern wird wie mittelamerikanische Länder seit Jahrzehnten Nordamerika herausfordern. Ein Afrika, das sich nicht allein organisieren kann gegen Räuber aus dem Nordwesten und dem Fernen Osten, aber auch im Innern keinen Frieden findet, sondern von »Kriegern«, Kriminellen beherrscht wird, sucht Fluchtpunkte nördlich des Mittelmeers.

Einem breiteren Publikum ist Mogadischu bekannt durch die Befreiung der Lufthansa-Maschine »Landshut« vor einem halben Jahrhundert und durch afrikanische Schatten im US-Kriegsfilm »Black Hawk Down«, der zwar spannend gemacht ist und auf Angaben des US-Verteidigungsministeriums beruht, aber vielleicht deshalb dieses Afrika ganz überwiegend als bedrohliche Welt der Nacht beschreibt. Der Ermordung der italienischen Journalistin Ilaria Alpi und ihres Kameramanns Miran Hrovatin in Mogadischu gehen die Dokumentation »Die Müll-Mafia« von Sandro Mattioli und die Filmdokumentation »Tödliche Reportage« nach; es wurde bis heute nicht geklärt, ob die N´Drangheta hinter diesen Morden steckt oder Piraten in Boosaaso / Puntland, die eines der Giftschiffe aus Italien kaperten, über die Ilaria berichten wollte. Ebenso tief gehen die Bilder, die der dänische Fotojournalist Jan Grarup bis 2013 in Mogadischu, in den Flüchtlingslagern Dabaab (Kenia) und Dollo Ado (Äthiopien) aufnahm. Diese Bilder zeigen einen Teil der Erde, in dem Niemand außer den dort Lebenden wohnen will – und auch die dort Lebenden würden gern woanders leben, wenigstens aber unter anderen Verhältnissen. Bis zur Grenze des Erträglichen geht Hubert Sauper mit seiner Dokumentation »We Come as Friends« im Südsudan, dessen 2,5 Millionen Flüchtlinge überwiegend in Äthiopien und Uganda aufgenommen wurden. Einen guten Überblick über Nordostafrika gibt der Band »Wegweiser zur Geschichte - Horn von Afrika« des Militärgeschichtlichen Forschungsamts (Schöningh-Verlag 2007).

Dieser Roman ist keine Kampfschrift. Ich habe Etwas geschrieben, das hoffentlich spannend, unterhaltsam und zuweilen nicht ohne Humor ist, der Niemandem im Halse stecken bleiben soll. Es soll zum Verstehen und Weiterdenken anregen. Seit Mitte 2018 gibt es auch positive Entwicklungen am Horn von Afrika.

Ich danke Alexander Hund für das Durchredigieren meines Entwurfs, der ohne ihn nicht fehlerfrei gedruckt hätte werden können. Gerhard Salow danke ich für Übersetzungen vom Hoch- ins Plattdeutsche in einem der Kapitel. Ich danke auch Wirot Krasungnoen für seine unendliche ostasiatische Geduld mit mir.

Reiner Gütter, 2018

MEN-NEFER (MEMPHIS) / ÄGYPTEN, 11. MÄRZ 145 n.Chr.

Das glitzernde blaue Band des Nils, grüne Streifen beidseits des Flusses, die gelbbraune Unendlichkeit jenseits, die dem Land dreitausend Jahre Frieden brachte: In der alten Hauptstadt Unterägyptens war es heiß, trocken, still. Im Haus des Glasmachers Piket lag Senchonsis auf einem mit roten Tüchern bedeckten Granitquader. Bei ihr standen mönchartig in braune Gewänder gekleidete Gestalten. Ihre Gesichter waren von breiten Kapuzen verdunkelt.

Senchonsis' Kehle rasselte. Schleim hatte sich abgesetzt. Jeder Atemzug zwängte sich durch die glitschige Masse. Die Angst zu ersticken war nur langsam von ihr gewichen, als leise Luftzüge zwischen die Pfeiler des Raums zogen. Der Priester hatte ihren Oberkörper aufgerichtet, ihr ein Tuch mit ätherischem Öl gegen die Nase gehalten. Er betete halblaut.

Seit Tagen hatte sie nichts mehr gegessen, kaum getrunken. Ihre Zunge versagte den Genuss des Geschmacks. Ihr Mund war trocken, die Zunge klebte am Gaumen. Ihr Kopf war voller Einsamkeit, Schmerz und Schuld aus vielen Quellen. Sie war erst fünfundzwanzig Jahre alt.

Am Fußende des Quaders stand ein langbeiniger Junge mit ebenmäßigen Gesichtszügen und makelloser, brauner Haut. Er schob sein Gewand zur Seite, gab seinen schmalen Körper frei, lächelte sie mit seinen großen, braunen Augen an, erschien wie Nefertem, Sinnbild der Jugend, Schönheit und Vollkommenheit, Sohn des Ptah und der löwenköpfigen Sachmet. Ptah war der Stadtgott Men-Nefers, Schutzpatron der Steinhauer, Maler und anderer Handwerker, ihm

verdankte die Hauptstadt Unterägyptens ihre Stärke als Gewerbezentrum und Waffenschmiede.

Senchonsis lächelte zurück. Ihr Atem stockte. Die Figur des Jungen verschwamm. Ihre Gelenke und ihre Augenlider färbten sich blau. Senchonsis starb und nahm Nefertem mit ins Leben danach.

Ihre Eingeweide wurden entnommen, das Gehirn vorsichtig aus Nase und Rachen gezogen, der Körper wieder zugenäht, einbalsamiert. Vom Gesicht wurde ein Abdruck genommen und vergoldet wieder aufgesetzt.

Ihr Vater Piket, einer der reichen Glasmacher Men Nefers, ließ in Sakkara ein großes Schachtgrab aus Granitblöcken bauen. Fünfzig Nubier arbeiteten sechs Monate lang, rollten Granitblöcke auf Baumstämmen vom Hafen Peru-Nefer in die Nekropole, seilten sie in den Schacht und schichteten sie aufeinander.

Lange, nachdem Piket gestorben war, öffneten Räuber das Grab und nahmen alle Beigaben mit sich, vor allem jene aus Gold. Den schweren Steinsarkophag ließen sie ungeöffnet zurück.

Das Grab und der darüber geschichtete Granithügel versanken in den Sandstürmen der Jahrhunderte. Sie wurden im Jahr 1820 von Dutzenden Arbeitern ausgegraben. Die Arbeiter suchten lange, bis sie den Sarkophag fanden und an die Oberfläche hievten. Mehrere Dhaus brachten ihn und 96 Kisten über den Nil an die Gestade des Mittelmeers nach Alexandria, des nach dem Einzug Alexanders in Ägypten gegründeten großen Hafens. Alexander, genannt Der Große, hatte in Men-Nefer Ptah gehuldigt, dem heiligen Stier Apis Opfer gebracht und sich von den Hohepriestern des Ptah zum Pharao weihen lassen, zum »Geliebten des Re und dem Erwählten des Amun«.

TRIENT, 20. JANUAR 1822

Der kalte, wütende Sturm aus den Karstbergen Sloweniens hatte nachgelassen, die wilden Wogen der Adria glätteten sich. In einem der aus Backstein gemauerten Lagerhäuser des Hafens lag eine exotische Fracht, die Heinrich Menu von Minutoli nur mit Hilfe des preußischen Konsuls Brandenburg aus Alexandria schaffen konnte. Die Zollbeamten des Vizekönigs und früheren albanischen Söldners Mehmed Ali in Alexandria hatten sich geweigert, eine Exportgenehmigung zu erteilen. Minutolis Hinweis auf die teure Nilpassage fruchtete nichts. Konsul Brandenburg zog schließlich ein Bündel englischer Pfundnoten aus seinem Jackett. Er wusste, dass Minutoli im Auftrag von König Friedrich Wilhelm dem Dritten unterwegs war. Der König wollte in Berlin ein altägyptisches Museum bauen, es dem britischen Königreich gleichtun, das Hunderte Preziosen der Pharaonen in die Hauptstadt des Empire verschleppt hatte. Die Elite Europas war sich der Brücke bewusst, die Nordostafrikas Hochkultur ins antike Griechenland und in das Großreich der Römer gebaut hatte. Die Kultur Abessiniens, Oberägyptens und des Nildeltas war Quelle der Kultur Südeuropas, welche die Europäer »Die Antike« nennen. Nordeuropäische Reiche wollten sich des Ursprungs ihrer Kultur bemächtigen, die Relikte in ihre Länder schaffen.

Die Wurzeln der Familie des Heinrich Menu von Minutoli reichten bis nach Istrien. Minutoli war ein weicher Junge gewesen, den Künsten mehr zugetan als dem Bauerntum oder dem Kriegshandwerk. Früh begeisterte er sich für die Geschichte des Ägyptischen Reichs, dessen Kunstfertigkeit und dessen Mythos. Der König bestimmte ihn zum Erzieher

seiner Söhne und gab ihm den ersten Lehrstuhl für Ägyptologie des Kontinents nördlich der Alpen.

Minutoli hatte die Ankunft der Bark aus Alexandria peinlich genau überwacht. Dem Lagermeister von Triest zahlte er eine stattliche Summe Goldmark für die Aufbewahrung der schweren Fracht. Leichtere Teile schickte er in zwanzig Kisten auf Pferdefuhrwerken über die klirrend kalten Alpen. In den Lagerhallen von Triest stapelten sich 76 Kisten und ein Granitsarkophag aus Sakkara.

GALEASSE GOTTFRIED

Die *'Gottfried'* war ein nur dreißig Meter langer Zweimaster, der im Jahr 1815 in Greifswald gebaut und unter dänischer Flagge von Heinrich Jacob Riesberg übernommen wurde. Riesberg, ein vierzigjähriger Mann mit rotem, gestutztem Vollbart und kantigem Gesicht, machte sein Geschäft mit deklariertes Fracht und Schmuggelgut zwischen den Häfen des Mittelmeers und jenen der Nord- und Ostsee. Er kämpfte mit dem zunehmenden transalpinen Landverkehr, warb mit dem Vorteil, Dutzende von Zollgrenzen umfahren zu können. Noch lohnte sich der Betrieb seiner Galeasse wegen der raffgierigen und zänkischen Kleinstaaterei Italiens und des mittleren Europa. Er konkurrierte mit Dreimastseglern und die ersten Dampfschiffe drohten bereits am Horizont. Schiffsgröße und garantierte Geschwindigkeit waren entscheidend für die Frachtraten, die Verloader zu bezahlen bereit waren.

Die *'Gottfried'* lag am langen Kai von Triest, dem einzigen Seehafen des Habsburgischen Reichs, der *Citta Mitteleuropea*. Der stürmische, kalte Bora hatte sie länger als erwartet festgehalten. Von Nordosten anbrausend, schlug der aus dem Karstgebirge fegende Sturm nur gegen den Bug der Galeasse, nicht gegen die Breitseite.

Heinrich Jacob Riesberg hielt am Hafen und in der Stadt Ausschau nach Verladern. Anbietern aus dem Balkan hörte er nicht mehr zu, weil sie ihm wortreich den Wert ihrer Ware und den Unwert der Fracht erklärten. »Geier« nannte er diese Sorte Mensch und ging ihr, soweit es in Istrien möglich war, aus dem Weg. Es war nicht einfach, seriöse Geschäftspartner zu finden. Andererseits bot Triest im Frühjahr auch Chancen für gute Fracht.

Ein Hafenmeister gab Riesbeck den entscheidenden Hinweis: In einem der langen Backsteinkontorhäuser lagerten 76 schwere Kisten, über die ein preußischer Beamter mit italienischem Namen verfüge. Gegen ein kleines Trinkgeld führte der Hafenmeister den preußischen Beamten seltsamen Namens dem Kapitän der *'Gottfried'* zu. Heinrich Menu von Minutoli erläuterte die Art seiner Fracht.

»Mumien – da fürcht´ sich jeder anständige Seemann vor. Mach´ ich nich´«, reagierte Riesbeck spontan. »Baal word´ zornig sein.«

»Haben Sie alternative Fracht, Capitano?«, fragte Minutoli. »Ich habe in spätestens zwei Monaten einen alternativen Frachtweg – über die Alpen.«

Riesberg war deutlich, dass Minutoli den Nagel auf den Kopf getroffen hatte. Er gab sich zögernd: »Wie hoch is´ der Wert Ihrer schweren Kisten?«

»Die Versicherungssumme liegt bei 27.000 Goldmark«, antwortete Minutoli wahrheitsgemäß.

»Also, die Fracht beträgt dann ein Drittel davon. Das is´n faires Angebot.«

»Ein Viertel und keinen Penny mehr. Ich bin kein frei handelnder Geschäftsmann, sondern als Beamter des Königs von Preußen unterwegs.«

Heinrich Jacob Riesberg willigte schließlich ein. Er wollte sich ohnehin – womöglich in einem anderen Hafen – weitere Einnahmen verschaffen.

Die 76 Kisten und der schwere Steinsarkophag wurden geladen. Riesberg war schnell klar, dass die maximale Ladungsfähigkeit seiner Galeasse damit fast erreicht war. Zusätzliche Fracht musste leicht und werthaltig sein. Ein fast hoffnungsloses Unterfangen.

Riesberg erhielt von Minutoli 6.750 Goldmark auf die Hand. Sie vereinbarten, dass die schwere Fracht spätestens Anfang März in Hamburg angelandet werden sollte, um dann auf dem Landweg nach Berlin befördert werden zu

können. Die *'Gottfried'* machte die Leinen los, umrundete Italien.

Livorno war allen Mittelmeerfahrern als kosmopolitischer Freihafen bekannt. Es war nautisch kein leichter Hafen, weil am Tyrrhenischen Meer, südlich der Mündung des Arno, die Berge des Colline Livornensi schroff zur See abstürzten. Wenn man Glück hatte, konnte Livorno jedoch eine Goldgrube sein.

Aufgrund des im Jahr 1590 erlassenen *Leggi Livornine*, das Ansiedlungs- und Glaubensfreiheit garantierte, hatten sich in Livorno Zuwanderer aus ganz Europa und dem Nahen Osten niedergelassen, darunter sephardische Juden, Syrer und Waldenser aus deutschen Landen. Livorno war zum wichtigsten Seehafen für Fracht aus und nach England am Mittelmeer aufgestiegen.

Das Hafenbecken *Darsena Vecchia* war schon im 15. Jahrhundert von Antonio da Sangallo im Auftrag des Papstes Giulio de Medici entworfen und gebaut worden. Am Kai des *Darsena Vecchia* konnten schnell gute Geschäfte gemacht werden. Zu verladen waren beispielsweise Gewürze, Pharmazeutika, Edelmetalle und Waffen. Riesberg einigte sich mit einem armenischen Händler auf zwei Tonnen Gewürze und Medikamente nach London. Aus der guten Fracht zahlte er seinen zwanzig Mann Besatzung die bisherige Heuer und einen ordentlichen Zuschlag.

Einen Teil davon verjuxten sie umgehend und gemeinsam am selben Abend in der von den Genuesern prachtvoll ausgebauten, brodelnden Altstadt Livornos, die im Vergleich zu Triest weltstädtisches Flair bot.

»London, dann Hamburg«, frohlockte Riesberg beim Losmachen der Leinen. Die Mannschaft legte sich mächtig ins Zeug, nachdem jeder seinen Rausch ausgeschlafen hatte.

ELBMÜNDUNG, 11. MÄRZ 1822

Auf Höhe der Bucht von Viskaya begann das Wetter ungemütlich zu werden. Blauschwarze Wolkenwalzen formten sich am westlichen Horizont, der Seegang nahm kräftig zu. Nördlich der Normandie erreichte der Sturm Orkanstärke.

An Bord konnte sich die Besatzung nur noch laut brüllend und gestikulierend verständigen. An Schlafen unter Deck war kaum mehr zu denken. Gegen die Böen auf die Mündung der Themse zu halten erschien Riesberg ausgeschlossen. Er nahm Kurs auf die Deutsche Bucht.

»Dieser verdammte Sarkophag hat Baal doch herausgefordert«, grübelte er vor sich hin. Als Mittelmeerfahrer waren ihm die Geschichten um den mesopotamischen Wettergott bekannt, dessen erhobener rechter Arm die Donnerkeule und dessen linke Hand den Blitzspeer hält. Das ägyptische Memphis, aus dem seine Fracht nach Aussagen des Minutoli stammen sollte, hatte mit *Ba'al-Zaphon* seit 3.200 Jahren seine eigene Ausprägung dessen, der »Gebrüll im Himmel« verursachen konnte. »*Das biblische Monster Ba'al-Zebub ist mit dem Sarkophag an Bord gekommen*«, dachte sich Riesberg und schauderte.

Heinrich Jacob Riesberg waren die Tücken der sich ständig verändernden Sande in der Elbmündung bekannt. Er wusste, dass schon bei starkem Wind die Einfahrt in die Elbe voller Risiken steckte. Zugleich war er sich seiner Entscheidung sicher, zumal er auch englische Segler sah, die wie er selbst statt nach London ostwärts fuhren. Ein Orkan dieser Stärke war für viele Seefahrer im Kanal eine neue Erfahrung, wütete er doch mit über 180

Stundenkilometern bereits vier Tage lang und hatte die Themse unpassierbar gemacht. Die Nordsee drückte ihr Wasser gegen die Deutsche Bucht und elbaufwärts. Von den Sanden erwartete Riesbeck dadurch wiederum eine geringere Gefahr, da sie meterhoch überspült sein mussten.

Es war 2 Uhr in der Früh, stockdunkel, als ein gewaltiger Ruck durch den Schiffsrumpf ging. Einer der beiden Masten brach, die *'Gottfried'* legte sich blitzschnell auf die Seite. Wasserwände brachen über das Deck herein. Im Schiffsrumpf rumpelte es sekundenlang, bevor die linke Schiffswand unter dem Druck der schweren Ladung brach. 76 Kisten und der Sarkophag drückten sich aus dem Schiff. Es waren die letzten Minuten im Leben von 21 Seeleuten.

Als sich der Orkan endlich gelegt hatte, fanden Fischerjungen drei Tage später eine Kiste, in der eine Mumie mit schwarz gewordener Haut lag, die in fleckige Tücher gehüllt war. Aufgeregt und ängstlich rannten sie in das nächste Haus hinter dem Deich, das den Sturm einigermaßen unbeschadet überstanden hatte. Die Bewohner des Dorfs witterten Strandgut, das ihnen zustand. Sie bargen weitere Kisten, mit deren Inhalt sie nichts anfangen konnten.

Ein aus Hamburg angereister Inspektor requirierte die Funde und gab den protestierenden Fischern – um des lieben Friedens und ihres eventuellen Besitzrechts willen – zweihundert Goldmark.

In Hamburg wurde der »Unheilsfund« für mehrere tausend Goldmark versteigert, nachdem ein Auktionator erkannt hatte, dass es sich um altägyptische Reliquien handeln musste. Heinrich Menu von Minutoli erfuhr von dieser gesteigerten Form der Strandräuberei erst nach den Auktionen und konnte nichts mehr retten. Die Assekuranz zahlte ihm für den Verlust am Klotzenloch in der Elbmündung 27.000 Goldmark aus, was ihn vor der Insolvenz bewahrte. Für die Familien der 21 toten Seeleute gab es keine Versicherung.

OTHMARSCHEN, 24. FEBRUAR 1823

Das klassizistische Landhaus an der Flottbeker Straße, 1794 vom dänischen Landbaumeister Christian Frederik Hansen geplant, gehörte zum Besitz des Kaufmanns und englischen Courtmasters John Thornton. 1820 war es abgebrannt, aber umgehend auf altem Grundriss wiederaufgebaut worden. Westlich des Landhauses erstreckte sich bis zur Flottbek das leicht hügelige Gelände der *Ornamented Farm*, die Caspar Voght mit Hilfe des schottischen Gärtners Booth anlegen ließ. Wiesen, Felder und Wäldchen wechselten sich mit gartenähnlichen Flächen ab.

John Thornton nahm unter den englischen Kaufleuten in Hamburg als offizieller Handelsattachée der englischen Krone eine besondere Stellung ein. Die Position war in London käuflich zu erwerben. Thornton pflegte engen Kontakt zu den Afrikafahrern unter den Reedern Hamburgs, die mit dem Transport edler Hölzer, Metalle und Sklaven nach Amerika sehr gutes Geld verdienten. Er war prominenter Kontaktmann zwischen den großen Häfen Hamburg und Liverpool, dem Tor Europas zum Nordatlantik. Fast zwei Meter groß, mit hagerem Gesicht, das ein mächtiger grauer Haarschopf krönte, stach John Thornton schon physisch unter den Teilnehmern der regelmäßigen Kaufmannsversammlungen hervor. Er unterhielt sich gerne in Englisch, weil ihm diese unter gebildeten Hamburgern gepflegte Sitte die Überlegenheit des geschliffenen Arguments verlieh.

Wie in anderen Handelsmetropolen des Kontinents kreisten die Diskussionen oft um die »Maschinenfrage«, der David Ricardo 1821 mit dem Satz gesellschaftliche Bedeutung beigemessen hatte, dass die arbeitenden

Klassen den Einsatz von Maschinen regelmäßig als gegen ihre Interessen gerichtet betrachten würden und mussten. Die technische Revolution auf Grundlage der bisher überwiegend im Bergbau eingesetzten, von James Watt modernisierten Dampfmaschine war für manche ein Versprechen, für andere eine Gefahr für die bisherige Ordnung. Einige Reeder Hamburgs hatten die ersten Raddampfer auf den Flüssen und Kanälen Amerikas besichtigt und machten sich Gedanken über den Einsatz im Seeverkehr.

Im Dorf Othmarschen fühlte sich John Thornton wie ein Earl unter Bauern. Die dänische Krone, der Othmarschen unterstand, residierte weit nördlich in Kopenhagen, die Drostei in Pinneberg nahm im wesentlichen Steuern ein.

John Thornton hatte vor wenigen Tagen beim Auktionshaus Wever in der Hamburger Innenstadt drei Kisten erworben, deren Kästchen, Statuetten und Stelen er unschwer als Jahrtausende alte ägyptische Kunstwerke erkannte. In England hatte das Erbe Ägyptens viele Sammler und die Krone bereits begeistert. Die Hamburger schienen dagegen noch wenig Ahnung von der Brücke zwischen Nordostafrika und Europa zu haben. Oder sie waren daran nicht interessiert. Jedenfalls hatten nur Wenige mitgeboten.

Ein Pferdefuhrwerk hatte tags zuvor die drei Kisten vor den Landsitz gefahren. Der Kutscher, sein Junge und einer der Knechte Thorntons hatten die schweren Kisten ins Souterrain geschleppt. Thorntons Ehefrau Heather waren die neuen Besitztümer nicht geheuer. Freundinnen aus London und Liverpool hatten ihr geschrieben, dass englische Forscher in Ägypten unerwartet gestorben seien, nachdem sie Grabkammern geöffnet hatten. Man munkelte, dass die Pharaonen den Eindringlingen einen für Lebende unbemerkbaren Fluch entgegengeschleudert hätten, der sie langsam und qualvoll sterben ließ.

John Thornton schüttelte sich vor Lachen, als seine Frau ihm diese Schauermärchen erzählte. Er hielt ihr entgegen, dass ein Großteil des Personals im British Museum bereits gestorben sein müsste, sollten diese Geschichten auch nur ein Körnchen Wahrheit enthalten. Außerdem frage er sich, wie es die Pharaonen und ihre Beamten geschafft haben sollten, über Jahrtausende ein Gift in ihren Grabkammern zu bewahren.

»*Bloody nonsense*«, fasste er zusammen.

Über die folgenden Wochen hielt sich John Thornton im Souterrain seines Landsitzes auf, sobald und solange es ihm seine Geschäfte erlaubten. Ab und zu brachte er Stelen herauf, die aus Heathers Sicht seltsam starre Gestalten, teils mit Vogel-, Stier- und Löwenköpfen zeigten. »Wenn das, was über und neben den Bildern steht, wirklich eine Schrift sein soll, zeigt es doch, wie primitiv diese Kultur war«, meinte Heather geringschätzig.

John Thornton war empört: »Die einzige ältere Schrift, die wir kennen, besteht aus keilförmigen Zeichen. Das, was ich hier in der Hand halte, liegt mindestens so weit entfernt von der Geburt unseres Herrn Jesus Christus wie die Zeit, in der wir heute leben. Britannien war selbst noch zu Christi Geburt ein rauer, kalter Außenposten des Römischen Reichs. Ägypten war die reiche Kornkammer desselben Reichs, verfügte schon damals über eine dreitausendjährige Kultur. Verstehst du das nicht?«

Nach der ersten Märzwoche bildeten sich rote Ränder um John Thorntons Augen, seine ohnehin nicht gut gepolsterten Wangen fielen ein, seine Kehle rasselte. Heather Thornton schickte nach dem Landarzt in Altona, der hilflos am Krankenbett stand. Am 12. März 1823 starb John Thornton einen unerklärbaren, fiebrigen Tod.

Vor seinen letzten Atemzügen rang er Heather das Versprechen ab, den Inhalt der Kisten an das British Museum in London zu senden. Heather befahl ihrem Kutscher, ein Tuch um Mund und Nase zu binden, den Inhalt

der Kisten wieder einzupacken und dem nächsten Schiff nach England mitzugeben. »Was immer das kostet.«

HAMBURG / REESENDAMM 25. FEBRUAR 1823

Der Reesendamm lag an der Schnittstelle zwischen dem Hamburger Mühlenteich, der bereits im Jahr 1235 durch den Aufstau der Alster entstand, und den Fleeten zur Elbe hin. Neben den ersten Bankhäusern Hamburgs hatte sich an dem baumgesäumten Damm auch das Auktionshaus Antonius Wever angesiedelt, das unter anderem im Auftrag der Assekuranzen arbeitete. Unter den Hamburgern war Wever nicht gut gelitten, weil er auch die Häuser zahlungsunfähiger Eigentümer zu versteigern hatte. Sein Erfolg war seine Adresse.

Der Pferdeknecht des überraschend verstorbenen Courtmasters John Thornton hatte zwar den Auftrag, drei Kisten aus dem Souterrain des Herrenhauses dem nächsten Schiff nach London aufzugeben. Johns Witwe Heather war ihm aber weniger ans Herz gewachsen als sein nun toter Dienstherr.

Warum, so fragte er sich, solle er diese Kisten für eine nicht unbeträchtliche Frachtrate im Hafen abgeben, wenn er sie stattdessen gegen ein Entgelt beim Auktionshaus los werden konnte, bei dem er es für seinen Dienstherrn abgeholt hatte?

Antonius Wever gab sich ob der Idee des Pferdeknechts zunächst zugeknöpft. Er solle gefälligst den Auftrag der Witwe erfüllen und nicht bei ihm in betrügerischer Absicht vorgehen, hielt Wever dem Knecht vor.

»Sie will die Ware nur loswerden, mein Herr. Es schadet niemandem, wenn ich diese Kisten an Sie verkaufe. Im Gegenteil, Heather Thornton spart sich die Fracht nach London. Und diese Altertümer bleiben in deutschen Landen.«

Der Auktionator blinzelte den Knecht an, kalkulierte schnell. »Wieviel verlangen Sie dafür?«

»Mein Dienstherr hat sie für 6.000 Goldmark ersteigert. Außerdem brauch´ ich eine Bestätigung, dass die Ware nach England verschiff´ word.«

»Sind Sie wahnsinnig? Das Geschäft - wenn wir es machen sollten - beruht auf Betrug. Nun gut, immateriellem Betrug, sagen wir, einer Lüge. Mehr als 2.000 Goldmark sind nicht drin.«

»Sie werden die Ware wieder für 6.000 Goldmark versteigern - oder mehr. 5.000 Goldmark ist mein letztes Angebot.«

»4.000 Goldmark. In der Stadt flüstert man, dass dem Inhalt der Kisten der Fluch der Pharaonen anhaftet.«

»Da is´ kein Pharaon drin, nur die Tochter eines reichen Ägypters. Sachte mir Master Thornton. 4.500 Goldmark.«

Antonius Wever nickte und ließ die Kisten abladen. Der Pferdeknecht kündigte tags darauf seine Stellung, nachdem er Heather Thornton den erwünschten Frachtbrief für London übergeben hatte.

»Hauptsache, das Zeug ist aus der Stadt raus«, quittierte die Witwe und nahm die Kündigung des Knechts erstaunt entgegen.

»Wissen Sie, Madam, ich war Master Thornton sehr verbunden. Ich hab´ seinen Weinberg am Elbhang gepflech´. Un´ nu´ is´ das alles wech. Sie werden wahrscheinlich nach London ziehen, nich´ wahr, Madam?«

Heather Thornton nickte: »Das werde ich wohl. Hier habe ich keine Familie.« Sie übergab dem Pferdeknecht eine Gratifikation über hundert Pfund Sterling.

Das Auktionshaus Wever setzte für den 27. März eine Versteigerung »Alterthümlicher Preziosen aus Afrika« an. Zum Versteigerungstermin erschien ein preußischer Beamter mit drei Polizisten in seiner Begleitung. »Die Ware

ist beschlagnahmt«, rief er. »Sie ist Eigentum des Königs von Preußen.«

In den Folgewochen veräußerte Antonius Wever die nicht im Auktionssaal ausgestellte Ware unter der Hand an den Geldadel der Stadt. Neunzig Prozent der vom Pferdeknecht zurück gebrachten Preziosen spülten 12.000 Goldmark in seine Kasse. Denn inzwischen hatten große Teile der hanseatischen Kaufmannschaft das von London und Paris ausgehende Fieber gepackt, Altertümer aus dem Mutterland europäischer Kultur und Zivilisation zu horten. In Hamburg galt die Macht des Königs von Preußen wenig. Die Hansestadt fühlte sich solchem Landadel überlegen, hatte aber auch nicht vor, ihr Geld in ein altägyptisches Museum zu verschwenden.

DIEKSANDER GATT, 11. MÄRZ 2015

Die *'Mogadischu Star'* war mit 6.000 TEU ein in Monrovia/Liberia registriertes mittelgroßes Containerschiff mit zwanzig Mann Besatzung. Kurz vor der Elbmündung übergab der Kapitän das Kommando an den Elblotsen Jacob-Heinrich Hansen. Der Lotse kannte sich mit den ständig wechselnden Sanden und dem Strömungsdruck der Elbe aus und hielt sich an die festgelegte Fahrrinne.

Hinter der Einmündung der Eider in die Elbe ging ein kräftiger Ruck durch den Containerriesen, das Vorderdeck verschwand in einem riesigen Feuerball. Das Schiff senkte sich soweit zum Bug, dass am Heck die Schiffschrauben über dem Wasser wirbelten. Jacob-Heinrich Hansen gab S.O.S. und über Funk die Empfehlung, den Schiffsverkehr auf der Elbe vorläufig einzustellen. Wenig später explodierte der Aufbau, auf dem die Brücke lag. Über der Elbe erschien ein greller Blitz, dem ein ohrenbetäubender Knall folgte. *'Sea-King'*-Hubschrauber kreisten kurz darauf über der Unfallstelle, die ersten Feuerlöschboote und das Mehrzweckschiff *'Neuwerk'* näherten sich dem Inferno. Ihre Besatzungen zogen die Gasmasken vors Gesicht. Eine zweimotorige *Dornier DO228* raste ständig über das Flammenmeer hinweg. An ihrem blau-weißen Rumpf stand *'Pollution Control'*.

»Was, verdammt, hatten die geladen?«, polterte der Hamburger Hafenskapitän, als ihn seine Kollegen in Niedersachsen und Schleswig-Holstein, die Wasserschutzpolizei und das Havariekommando fast zeitgleich anriefen. Der Betrieb des siebtgrößten Containerhafens der Erde drohte still zu stehen. Unabhängig von der Tide der Elbe kam kein Schiff mehr raus noch rein.