

GESCHICHTE DER GALEEREN

Hölle auf Wellen

Stolz und schnell kreuzten sie das Mittelmeer: Die Galeeren Venedigs, Frankreichs, Spaniens und des Osmanischen Reichs. Doch das Leben an Bord war grausam

VON Hauke Friederichs | 24. Juni 2010 - 08:00 Uhr

© Aris Messinis/AFP/Getty Images



Ein Nachbau der griechischen Galeere Argo nahe der Hafenstadt Volos. Um das Schiff ranken sich zahlreiche Mythen. Es soll bereits um 700 vor Christus im Mittelmeer unterwegs gewesen sein

Schweiß rinnt über die Rücken. Die Sklaven auf den Ruderbänken stöhnen. Sie drücken die Riemen nach vorn. Die Ruderblätter gleiten auf das Wasser herab, tauchen ein. Dann lassen die Männer ihren Oberkörper nach hinten fallen und reißen die Riemen wieder zu sich heran. Dabei ziehen sie die Ruder aus dem Wasser. Ohne Pause stemmen die ausgemergelten Gestalten die Riemen erneut nach vorn. Alle schufteten in einem Takt, arbeiten wie eine Maschine. Paukenschläge geben den Takt vor. Wer das Tempo nicht halten kann, bekommt die Peitsche zu spüren. Die Aufseher dreschen mit voller Kraft auf die nackten Rücken ein.

Mit solchen Szenen prägt William Wylers 1959 gedrehtes Hollywood-Epos *Ben Hur* noch heute unser Bild von antiken Galeeren. Doch der Regisseur hat sich ganz offensichtlich in den Jahrhunderten vergriffen. Denn bei Römern und Griechen waren Sklaven auf den Ruderbänken eine absolute Ausnahme. Prügelnde Aufseher, sadistische Kapitäne, angekettete Sklaven – das alles gab es erst viele Jahrhunderte später: in der christlichen und islamischen Seefahrt.

Im Mittelalter und in der Antike saßen auf den Bänken freie Männer. Athens Flotte verfügte über besoldete und exzellent trainierte Rudersoldaten. Bei den Römern ruderten Legionäre und Matrosen, bei den Normannen, die im 9. Jahrhundert ins Mittelmeer vordrangen und später Sizilien eroberten, die Krieger. Und auch die Uskokken, kroatische

Seeräuber, waren dafür gefürchtet, dass die Ruderer schwer bewaffnet zum Entern übergingen.

Das klassische Ruderschiff der Antike war die Triere. Dieser von den Athenern perfektionierte Dreireiher verlangte der Besatzung großes Geschick ab, da die Ruderer in drei Etagen übereinander saßen und sich sehr genau abstimmen mussten. Vor allem das Manöver zum Rammen des Gegners mit dem Bugsporn galt als schwierig. Die Athener ließen ihre Mannschaften deswegen immer wieder den Angriff trainieren. Die Ruderer Athens hatten bei Freund und Feind einen ausgezeichneten Ruf. Der Bau der Trieren und deren Unterhalt erforderten eine komplexe Infrastruktur aus Werften, Schiffshäusern und Arsenalen. Das Material zum Bau der schwimmenden Kampfmaschinen stammte aus der gesamten Mittelmeerregion.

Die Römer übernahmen Athens und Karthagos maritime Baukunst und entwickelten sie weiter. Sie rüsteten ihre Kriegsschiffe mit Enterbrücken, den sogenannten Raben, und mit Türmen aus. So konnten die Legionäre zur See fast wie an Land kämpfen.

Die Trieren waren schnell und wendig, sie hatten wenig Tiefgang und konnten auf den Strand aufgesetzt werden, um rasch Truppen an Land zu bringen – ein ideales Seekriegsinstrument für das Mittelmeer. Diese Eigenschaften behielt ihre Nachfolgerin, die Galeere, die vom 11. Jahrhundert bis in das 19. Jahrhundert hinein in der Region verwendet wurde.

Die Galeeren waren bis zu vierzig Meter lang und wurden je nach Größe von achtzig bis zu dreihundert Ruderern angetrieben. Dank ihrer Muskelkraft konnten die schlanken Kriegsschiffe auf Flüssen gegen den Strom und wenn nötig sogar rückwärts fahren. Rudern mussten die Männer allerdings nicht immer. Wie schon die Trieren, so nutzten auch die Galeeren zusätzlich Segel, um voranzukommen. Je nach Größe verfügte das Schiff über ein oder zwei Masten und Lateinische Segel. Die Ruderer wurden vor allem beim Angriff und bei der Flucht gebraucht, um zusätzliche Geschwindigkeit zu erreichen.

In späterer Zeit, als Kriegsschiffe mit Kanonen bestückt wurden, blieben die Galeeren nur schwach bewaffnet. Für große Geschütze gab es wegen der Ruderbänke keinen Platz; die meisten Schiffe hatten lediglich am Bug drei bis fünf Kanonen stehen. Erst die im späten 16. Jahrhundert aus der Galeere entwickelte dreimastige Galeasse führte mehr Bewaffnung mit, jetzt konnte man in alle Richtungen feuern. Doch ließen sich die Kapitäne nur ungern auf Artillerieduelle ein. Sie führten ihr Schiff möglichst direkt an den Gegner heran, damit die Entermannschaft an Bord des Feindes klettern konnte. Eine gängige Taktik bestand darin, das Deck des Feindes zu beschießen und das Schiff dann zu rammen.

Es gab Galeerentypen, bei denen mehrere Männer an einem großen Riemen saßen, andere, bei denen jeder Mann auf der Bank ein eigenes Ruder bediente. Meist ließ der Kapitän den Takt mit Rufen oder dem Schlagen der Pauke vorgeben.

Die Ruderbänke müssen mit Menschenmaterial gefüllt werden

Bei der Spurtgeschwindigkeit, die beim Angriff und auch bei der Flucht benötigt wurde, waren es bis zu 26 Schläge in der Minute. Dann mussten die Ruderer aufstehen. Sie stemmten ihren Fuß gegen eine Stütze an der Vorbank und pressten ihren Körper gegen die Riemen. Keine Mannschaft konnte dieses Tempo länger als zwanzig Minuten durchhalten.

Wegen ihrer hohen Geschwindigkeit auf kurze Distanz war die Galeere ideal für Überraschungsangriffe und schnelle Überfälle geeignet. Besonders gefährlich war ihr Einsatz bei Windstille. In solchen Stunden konnte sie selbst die größten Segelschiffe erobern, wenn diese bewegungsunfähig auf den Wellen schaukelten. Wie ein riesiges Insekt mit unzähligen langen Beinen und schmalen Körper schoss die Galeere dann über das Wasser auf ihre Beute zu.

Deswegen wurde sie im Mittelmeer auch zum bevorzugten Schiff aller Piraten und Kaperer. »Gott bewahre dich vor den Galeeren von Tripolis«, lautete in Spanien und Italien ein weitverbreiteter Abschiedsgruß für ausfahrende Seemänner. Die Seeleute und ihre Familien fürchteten die Korsaren, weil diese die Besatzung überfallener Schiffe auf die Ruderbänke zwangen oder auf den Sklavenmärkten verkauften.

Bis weit in das 15. Jahrhundert hinein schufteten auf den Kriegsgaleeren immer noch hauptsächlich Ruderer, die dafür Sold erhielten. Der Mangel an Freiwilligen für die harte Arbeit, das stetige Anwachsen der Flotten und der permanente Konflikt zwischen den christlichen Mächten und den expansiven Osmanen führten im 16. Jahrhundert dazu, dass immer mehr Männer zum Dienst gepresst wurden. In der mächtigen Seerepublik Venedig schickte man verurteilte Kriminelle, Schuldner und Bettler auf die Ruderbank. Auch Richter der anderen italienischen Stadtstaaten, in Frankreich und im Osmanischen Reich verurteilten zur Galeerenstrafe.

Alle Seemächte des Mittelmeers setzten auf diese Schiffe. In den großen Arsenalen von Venedig und Istanbul bauten sie Tausende Handwerker im staatlichen Auftrag. Diplomaten und Spione aus den anderen Staaten beäugten misstrauisch, wie viele Galeeren vom Stapel liefen, und schrieben eilig Depeschen an ihre Auftraggeber. Als im Mai 1534 die neue Flotte des Sultans in den Bosphorus hinausruderte, berichtete der flämische Diplomat Cornelius de Schepper an den Genueser Admiral Andrea Doria, der mit seiner privaten Galeerenflotte im Dienste Kaiser Karls V. stand: »Ingesamt verfügt er [der osmanische Flottenbefehlshaber] über 1233 christliche Sklaven, [...] bei den übrigen Ruderern handelt es sich um Serben und Bulgaren, alle angekettet, weil sie Christen sind.« Der Unterschied zwischen den echten Sklaven und den zum Rudern gezwungenen freien Christen war nur ein theoretischer. Viele der vom Sultan rekrutierten Männer hatten noch nie das Meer gesehen und wurden ebenso mit der Peitsche angetrieben wie die anderen Ruderer.

1534 lässt der Sultan 90 Galeeren bauen, im Jahr darauf sind es bereits 120. Der Bedarf an Männern ist immens. Allein das Flaggschiff wird von 160 Sklaven gerudert. In den

späteren Jahrhunderten verdoppelt sich die Zahl der Ruderer auf den großen Galeeren noch. Um die Bänke zu füllen, überfallen die Flotten regelmäßig feindliche Küstenstreifen. Im Sommer 1544 macht ein türkisches Geschwader in Italien Gefangene: Zeitgenössische Quellen berichten, dass 6000 Menschen nach Istanbul verschleppt wurden. Aber auch der Gegner ist auf der Jagd. Spanische und italienische Flottenbeamte beklagen in ihren Memoranden immer wieder, dass die Ruderbänke nicht besetzt werden können. »Die Rudergaleere verbrauchte Männer wie Treibstoff. Jeder Tote oder Sterbende, den man über Bord warf, musste ersetzt werden – es gab nie genug Ruderer«, schreibt der englische Schriftsteller Roger Crowley.

Deswegen leeren Fürsten und Stadträte immer wieder ihre Gefängnisse, um die Galeeren mit Ruderern zu versorgen. 1556 schreibt Admiral Andrea Doria an Erzherzog Ferdinand von Österreich, den Bruder des Kaisers, und bittet um Verbrecher für seine Galeeren, weil er im Kampf gegen die Türken so viele Männer verloren habe. Ferdinand sendet ihm Sträflinge aus Österreich und Böhmen.

Selbst des Nachts und im Sturm bleiben die Männer angekettet

Auch die Malteser Ritter gehen ihre Schutzmächte um Sträflinge an. Als bei einem Unwetter vier Galeeren kentern und die angeketteten Rudermanschaften ertrinken, schickt der Papst dem Orden zahlreiche Häftlinge.

1560 verliert Spanien vor Djerba eine Seeschlacht gegen die Osmanen. Die Kriegsmarine büßt 30 Galeeren, 600 Seeleute und 6400 Ruderer ein. Der Verlust der Schiffe ist leichter zu ersetzen als der der Mannschaften. Geschont werden die Ruderer dennoch nicht. Auch nachts bleiben sie angekettet – aus Angst, sie könnten sich erheben. Selbst vor Gefechten werden ihnen die Fesseln nicht abgenommen. Sinkt das Schiff, gehen die Sklaven mit unter.

Vor dem Beginn der legendären Seeschlacht bei Lepanto 1571, als die Galeeren der Heiligen Liga unter Führung Juan d' Austrias und die der osmanischen Flotte in der Meerenge zwischen dem Peloponnes und dem griechischen Festland aufeinandertreffen, lässt der spanische Oberbefehlshaber allerdings auf einigen Schiffen die christlichen Sklaven losbinden und bewaffnen. Einer von ihnen ist Aurelio Scetti, ein Musiker aus Florenz, ein verurteilter Mörder. »Es gab viele Tote unter den Türken, wenn christliche Gefangene an Bord der feindlichen Schiffe sprangen, denn diese sagten sich: »Entweder wir sterben hier, oder wir erlangen unsere Freiheit«, berichtet er. Scetti überlebt das Gemetzel und nimmt zwei Mauren gefangen. Die Freiheit erhält er nach dem triumphalen Sieg über die Osmanen dennoch nicht zurück: Er muss weiter rudern.

Die dreistündige Schlacht, in der mehr als dreißigtausend Männer sterben, beschrieb ein Teilnehmer später als die »größte Tat unseres Jahrhunderts«. Das pathosschwere Urteil stammt von einem 24-jährigen spanischen Soldaten, den noch heute alle Welt kennt – nicht als Krieger allerdings, sondern als Romancier, als Dichter des unsterblichen *Don Quijote*.

Unmittelbar vor der Schlacht liegt Miguel de Cervantes an Bord der *Marquesa* im Fieber danieder. Als sich die osmanische Flotte nähert, rafft er sich aber auf und übernimmt das Kommando über ein Beiboot. Cervantes' linke Hand wird bei dem Gefecht verstümmelt.

Diese Erfahrungen beeinflussen auch sein Werk; immer wieder tauchen darin Galeeren und Galeerensklaven auf. Zumal Cervantes vier Jahre danach an Bord eines Schiffs algerischen Piraten in die Hände fällt. Sie verschleppen ihn nach Algier und versklaven ihn, erst nach fünf Jahren Gefangenschaft kauft man ihn frei. Zurück in Spanien, wird er zum Proviantmeister der andalusischen Flotte bestellt und ist damit auch für die Ausrüstung der Galeeren zuständig.

Noch mehr als zweihundert Jahre nach dem Triumph bei Lepanto sind Galeeren im Dienst. Selbst die stolze Kolonialmacht Frankreich unterhält im 18. Jahrhundert eine beachtliche Flotte mit Tausenden Galeerensträflingen. Ihr Leben bleibt elend. Krankheit und Entkräftung machen ihnen zu schaffen. Bei Sturm, Regen und brennender Sonne sitzen sie im Freien. Ungeziefer quält sie, Toiletten gibt es nicht. Der Gestank an Bord soll so schlimm gewesen sein, dass Offiziere und gelegentliche Passagiere sich bei Windstille Tabak in die Nasenlöcher stopften. Zu essen gibt es Schiffszwieback, gekochte Bohnen oder Brei, zu trinken Wasser. Auf Venedigs Kriegsschiffen bekommen die Rudersklaven nur an vier hohen Feiertagen im Jahr etwas Fleisch und Wein.

Der britische Historiker und Publizist Joseph Morgan findet 1731 drastische Worte. Die Sklaven seien eine Ansammlung »halb nackter, halbverhungertes, halbgebräunter, ausgemergelter Gestalten, die an eine Bank gekettet sind, von der sie oft monatelang nicht loskommen«. Der Ruderdienst sei »die unerträglichste und am meisten gefürchtete Arbeit für einen Mann, der seiner Freiheit verlustig gegangen ist«.

Der Freiheit verlustig ging auch Jean Marteilhe. Ausgerechnet auf dem Schiff mit dem Namen *Die Glückliche* beginnt 1702 für den 18-jährigen Sohn eines wohlhabenden Kaufmanns aus dem südfranzösischen Bergerac seine Zeit als Galeerensklave. Die Familie gehört zu den Hugenotten, den französischen Protestanten, und der junge Mann versuchte, vor den Repressionen Seiner katholischen Majestät Ludwigs XIV. in die Niederlande zu fliehen. Dabei wurde er aufgegriffen und vor Gericht gestellt. Die Richter verurteilten ihn zur Galeerenstrafe. Dies Schicksal teilt er mit rund 2000 weiteren Hugenotten, von denen mehr als die Hälfte die ersten drei Jahre auf der Galeere nicht überleben sollten.

Marteilhe sitzt mit Kriegsgefangenen und Deserteuren, mit Türken und Mauren, aber auch mit verurteilten Schwerverbrechern auf der Bank. Die Männer rudern häufig stundenlang ohne Pause. »Ich bin selbst dabei gewesen, als wir vierundzwanzig Stunden hindurch mit allen Kräften rudern mussten, ohne einen Augenblick auszuruhen«, schreibt er in seinen Memoiren. Wenn so lange gerudert wird, stecken die Aufseher den Sklaven ein Stück in Wein getauchten Zwieback in den Mund, um zu verhindern, dass die Ruderer ohnmächtig werden.

Wehe dem, der nicht mehr kann. Sklaven, denen die Kraft ausgeht, bringen ihre Nebenmänner und damit die ganze Ruderbank aus dem Takt. Wenn ein Riemen durcheinanderkommt, stoßen die Ruderer beim Schwungholen gegen die Vorder- und Rückleute. Die Unteroffiziere dreschen dann auf den Schuldigen ein, bis er wieder im Takt rudert oder zusammenbricht. Auch die Strafen beschreibt Marteilhe als drakonisch: »Man entkleidet den Unglücklichen, der dazu verurteilt ist, vom Gürtel an bis oben, ganz nackt.« Danach legen die Unteroffiziere ihn über den Mittelbau der Galeere. »Man lässt ihm die Beine durch zwei Sträflinge und die beiden Arme durch zwei andere halten. Hinter ihm steht ein Aufseher, der mit einem Tau auf einen Türken loshaut, damit dieser aus allen Kräften, mit einem starken Tau auf den Rücken des armen Delinquenten schlägt«, berichtet Marteilhe. »Selten vermögen diejenigen, welche zu dieser Strafe verurteilt sind, mehr als zehn oder zwölf Schläge auszuhalten, ohne das Bewusstsein zu verlieren. Dies hindert jedoch nicht, dass man weiter auf den armen Leib eindrischt bis zu der vom Major verordneten Anzahl der Hiebe.«

Marteilhe selbst hat mehr Glück und entgeht den harten Strafen. Nach einer langen Zeit als Ruderer wird er zum Schreiber und Sekretär des Kapitäns befördert. 1713 erlangt er seine Freiheit wieder und darf ins holländische Exil; hier stirbt er 1777. Seine Aufzeichnung, 1757 in Rotterdam veröffentlicht und unter dem Titel *Galeerensträfling unter dem Sonnenkönig* zuletzt 1994 auf Deutsch erschienen, gilt von den Fakten her als authentisch. Es ist unter Historikern aber umstritten, was der Autor selbst erlebt hat und was er nach Zeugenberichten aufschrieb.

In jedem Fall wird Marteilhes drastische Darstellung durch offizielle Berichte und Reisebeschreibungen bestätigt. So stirbt in Marseille zwischen 1685 und 1708 die Hälfte aller Sträflinge auf den Galeeren und im Arsenal. Die venezianische Flottenintendantur veranschlagt die Überlebenserwartung an den Rudern in Friedenszeiten auf fünf Jahre.

Im 18. Jahrhundert beklagen Publizisten in ganz Westeuropa die unmenschlichen Verhältnisse an Bord. »Der Zustand der italienischen Galeerensklaven überhaupt hat etwas die Menschheit empörendes an sich«, schreibt der liberale deutsche Journalist Johann Wilhelm von Archenholtz in einem Reisebericht. Dabei hatte sich der ehemalige preußische Offizier zunächst noch vom Anblick einer stolzen Galeere begeistern lassen. Doch schon als er näher kam, so muss er bekennen, rochen die kraftvollen Schiffe nur nach Spital und Seuchen.

Trotz all dieser öffentlichen Kritik gab es Galeeren und die Galeerenstrafen in einigen Mittelmeerländern wie in Frankreich und dem Osmanischen Reich noch bis ins 19. Jahrhundert hinein, bis schon die ersten Dampfer fuhren und die Epoche der Ruderschiffe mit all ihrem Glanz und ihrem monströsen Elend unwiderruflich zu Ende war.

Geblichen ist nur die Metapher, ein poetisches Bild für schicksalsbestimmte Hoffnungslosigkeit, wie in Hugo von Hofmannsthals berühmten Versen aus dem Jahr 1896:

»Manche freilich müssen drunten sterben, / Wo die schweren Ruder der Schiffe streifen, /
Andre wohnen bei dem Steuer droben, / Kennen Vogelflug und die Länder der Sterne...«

COPYRIGHT: DIE ZEIT, 24.06.2010 Nr. 26

ADRESSE: <http://www.zeit.de/2010/26/Seefahrt-Galeerensklaven>