



»Ich muss bekennen, dass ich nicht dabei war, als das Schiff auf den Felsen fuhr oder die Mannschaft den Kapitän fesselte. Auch von der Falschheit und dem Mord kann ich nicht aus eigener Anschauung berichten. Ich habe aber Jahre damit verbracht, mich durch Hinterlassenschaften zu arbeiten, die in Archiven aufbewahrt werden: ausgebleichte Logbücher, zerschlissene Briefe, Tagebücher von zweifelhaftem Wahrheitsgehalt, Unterlagen aus dem aufreibenden Prozess vor dem Kriegsgesicht ... Die unterschiedlichen und gelegentlich widerstreitenden Positionen der Beteiligten zu befrieden, bleibt ein Ding der Unmöglichkeit. Statt solche Differenzen zu glätten oder mich für eine der konkurrierenden Wahrheiten zu entscheiden, habe ich versucht, alle Seiten zu Wort kommen zu lassen. So bleibt es Ihnen überlassen, ein Urteil zu sprechen – das Urteil der Geschichte.«

David Grann

DAVID GRANN, Jahrgang 1967, ist preisgekrönter Journalist und Sachbuchautor. Sein Bestseller *Killers of the Flower Moon* erschien 2017 und wurde von und mit Martin Scorsese und Leonardo DiCaprio verfilmt, die sich auch die Rechte an Granns neuestem Meisterwerk gesichert haben. *Der Untergang der Wager* stand wochenlang auf Platz 1 der New-York-Times-Bestsellerliste, ist eines von Barack Obamas »Favorite Books of 2023« und wurde in 25 Sprachen übersetzt. David Grann lebt mit Frau und Kindern in New York.

»Eine spektakuläre Abenteuer Geschichte aus dem Zeitalter der Seefahrt, die ins Herz unserer Gegenwart zielt: David Grann, Autor von *Killers of the Flower Moon*, lässt uns Zeuge werden, wie das britische Kolonialreich an seiner Ideologie erstickt.« Jan Küveler, *DIE WELT*

BÜCHERGILDE GUTENBERG

DER UNTERGANG DER  
**WAGER**

EINE  
WAHRE  
GESCHICHTE  
VON  
SCHIFFBRUCH,  
MORD  
UND  
MEUTEREI

*Aus dem Englischen von Rudolf Mast*

DAVID GRANN

Lizenzausgabe für die Mitglieder der Büchergilde Gutenberg Verlagsgesellschaft mbH,  
Frankfurt am Main, Wien und Zürich

Mit freundlicher Genehmigung des C.Bertelsmann Verlags in der Penguin Random House  
Verlagsgruppe GmbH  
Die Originalausgabe erschien 2023 unter dem Titel *The Wager* bei Doubleday, Penguin  
Random House LLC, New York.

© der Originalausgabe 2023 David Grann

© der deutschsprachigen Ausgabe: 2024 C.Bertelsmann in der Penguin Random House  
Verlagsgruppe GmbH

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

Alle Rechte vorbehalten.

1. Auflage 2024

Redaktion: Lisa Fabian, Lektorat Papierflieger

Karten: Jeffrey L. Ward

Einbandgestaltung: Cosima Schneider, Frankfurt am Main, unter Verwendung des Motivs  
*The "Endeavour" on the reef*, Australia, 1770 (1886), Künstler unbekannt

© The Print Collector/Alamy Stock Photo

Satz: KCFG-Medienagentur, Neuss

Einbandmaterial: Napura Madera von Winter & Company, Eimeldingen

Vorsatzpapier: Surbalin linea von peyer graphics, Leonberg

Druck und Bindung: Friedrich Pustet, Regensburg

Printed in Germany

ISBN 978-3-7632-7590-8

buechergilde.de

*Für Kyra, Zachary und Ella*

Wir sind die Helden unserer eigenen Geschichte.

Mary McCarthy

Vielleicht gibt es doch ein Monster ...

vielleicht sind das ja nur wir selber.

William Golding, *Herr der Fliegen*

## INHALT

Vorbemerkung 11

Prolog 13

### *Teil eins: Welt aus Holz*

1. Der Oberleutnant 21

2. Ein Freiwilliger aus gutem Hause 45

3. Der Stückmeister 67

### *Teil zwei: Dem Sturm entgegen*

4. Gissen 93

5. Der Sturm im Sturm 110

6. Allein 122

7. Golf der Schmerzen 131

### *Teil drei: Die Gestrandeten*

8. Schiffbruch 145

9. Das Monster 156

10. Unsere neue Stadt 164

11. Nomaden des Meeres 178

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

*Teil vier: Rettung*

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

*Teil fünf: Das Urteil*

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

Epilog 357

Dank 365

Quellen 371

Bibliografie 375

Bildnachweis 393

Anmerkungen 399



## VORBEMERKUNG

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



## PROLOG

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Prolog

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

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



TEIL EINS

Welt aus Holz

## KAPITEL 1

### *Der Oberleutnant*

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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