

ERIKA FATLAND SEEFÄHRER

EINE REISE
DURCH PORTUGALS
VERGANGENES
WELTREICH

INSEL





Erika Fatland

SEEFÄHRER

Eine Reise durch
Portugals vergangenes Weltreich

Aus dem Norwegischen von
Daniela Stilzebach

Mit Fotografien der Autorin

Insel Verlag

Die Originalausgabe erschien unter dem Titel
SJØFAREREN. En reise gjennom Portugals tapte imperium
im Kagge Forlag AS, Oslo.

Der Verlag dankt NORLA – Norwegian Literature Abroad
für die Förderung der Übersetzung.



2. Auflage 2025

Erste Auflage 2025

Deutsche Erstausgabe

© der deutschsprachigen Ausgabe

Insel Verlag Anton Kippenberg GmbH & Co. KG, Berlin, 2025

© Erika Fatland, 2024

Alle Rechte vorbehalten. Wir behalten uns auch eine Nutzung
des Werks für Text und Data Mining im Sinne von § 44b UrhG vor.

Umschlaggestaltung: Rothfos & Gabler, Hamburg, unter Verwendung
des Originalumschlags von Terese Moe Leiner, Oslo

Satz: Dörlemann Satz, Lemförde

Druck: GGP Media GmbH, Pößneck

Printed in Germany

ISBN 978-3-458-64488-0

Insel Verlag Anton Kippenberg GmbH & Co. KG

Torstraße 44, 10119 Berlin

info@insel-verlag.de

www.insel-verlag.de

*Für Jens,
der mich auf die Idee gebracht hat*

Inhaltsverzeichnis

≈ Biskaya

Der Seeweg	11
------------------	----

Ceuta

17

Die Grenze	19
------------------	----

≈ Kap Bojador

Der Weg ans Ende der Welt	37
---------------------------------	----

Kap Verde

51

Salz, Sand und Lava	53
---------------------------	----

Zona Liberada	67
---------------------	----

≈ Der Nordatlantik

Schwarzes Gold	91
----------------------	----

Guinea-Bissau

103

Rote Erde	105
-----------------	-----

Die geheimnisvolle Insel	122
--------------------------------	-----

Die alte Hauptstadt	141
---------------------------	-----

≈ Äquator

Heinrichs Tod	153
---------------------	-----

São Tomé und Príncipe

161

Die Schokoladeninseln	163
-----------------------------	-----

Sterne auf Abwegen	178
--------------------------	-----

≈ Der Südatlantik

Die Delegation aus dem Kongo	187
------------------------------------	-----

Angola	197
Mit Hitler in Paradies	199
Die Ritter des Friedhofs	210
Königin in Herrenkleidung	223
Zahlen	240
Wir glaubten, wir wüssten, was Krieg war	243
Nichts war früher besser	256
Wüstenleben	265
Der Präsident, der allein starb	279
 ≈ Kap der Guten Hoffnung	
Land ahoi!	295
 Mosambik	319
Das Land der Vergessenheit	321
Grande Hotel	337
Zurück nach Eden	350
Der Krieg, den keiner versteht	364
Die Steinstadt	376
 ≈ Der Indische Ozean	
Kreuzzug zur See	389
 Indien	415
Der Traum von England	417
Das Rom des Ostens	429
Der Muslim, der koscheren Wein herstellte	449
 Sri Lanka	455
Psalm am Ende der Sprache	457
 ≈ Die Straße von Malakka	
Die schwimmende Autobahn	475
 Malakka	483
Der alte Globetrotter und die Porta de Santiago	485

Die Banda-Inseln	497
Muskatmanie	499
Osttimor	527
Das Land, das beinahe verschwand	529
≈ Der Stille Ozean	
Letztes Anlaufen	559
Japan	571
Die Barbaren aus dem Süden	573
Die verborgenen Christen	586
Macau	599
Die Spieler	601
St. Helena	625
Der einsamste Mensch der Welt	627
Brasilien	651
Der verlorenen Zeit auf der Spur	653
Der letzte Kaiser	677
Die Strafe der Götter	704
Portugal	719
Der alte Esel und das Meer	721
 Dank	 733
Zeittafel	737
Anmerkungen	743
Quellen und Literatur	747

Reiseroute



Das portugiesische Imperium



≈ Biskaya

Der Seeweg

Dort unten, zwölf Decks unter mir, fahren in einer langen Reihe identische weiße Autos die Rampe hinauf und in den Bauch des gigantischen Schiffes hinein. Von hier oben sehen sie wie kleine Spielzeugautos aus. In entgegengesetzter Richtung, die Rampe hinunter, rollen in regelmäßigen Abständen schwarze Minibusse, vollbeladen mit Männern in weißen Overalls. Sie halten ein paar hundert Meter entfernt auf dem riesigen Parkplatz, auf dem all die weißen Autos im exakt gleichen Abstand nebeneinanderstehen. Die Männer in den Overalls springen heraus, nehmen Kurs auf jeweils ein Auto, öffnen die Tür, nehmen auf dem Fahrersitz Platz, starten den Motor und formen eine neue, disziplinierte Wagenschlange, die auf die Rampe zu und in das Schiff hineinrollt. Das wiederholt sich wieder und wieder, wie eine exakt abgestimmte Choreografie auf Rädern, eine Vorführung perfektionierter Logistik.

Ich schlendere zu meiner Kabine zurück, öffne die Tür, an der *4th Engineer* steht, und setze mich versuchsweise an den kleinen Schreibtisch. Eine Minute nach zwölf klopft es an der Tür. Ein lächelnder junger Mann grüßt höflich und lässt mich wissen, dass das Mittagessen serviert ist. In der Messe hat sich bereits ein Dutzend Seemänner zu Tisch begeben. Sie sind leger mit Trainingshose oder Shorts bekleidet und grüßen freundlich. Ich bekomme einen Platz am Tisch des Kapitäns, zwischen dem Chefmaschinisten und dem Zweiten Maschinisten. Der Kapitän ist Mitte vierzig, strahlt jedoch bereits etwas Großväterliches aus. Er unterhält sich freundlich, isst jedoch schnell; auf alle warten zu erledigende Aufgaben.

Nach wenigen Minuten hat sich die Messe geleert, und ich bleibe allein zurück. Aus reiner Langeweile mache ich einen Ab-

stecher in die Wäscherei und stelle eine Maschine an. Um die Zeit rumzubringen, jogge ich im Fitnessraum ein paar Kilometer auf dem Laufband. Die meisten Geräte sind mit einer feinen Staubschicht überzogen. Ich dusche, setze mich ein weiteres Mal versuchsweise an den Schreibtisch, entscheide mich schließlich aber doch für eine kleine Ruhepause, lege die frisch gewaschenen Sachen zusammen. Der Nachmittag schleicht dahin. Unten am Kai setzt sich der Tanz auf Rädern fort.

Es klopft erneut an der Tür. Die Lotsen sind an Bord gekommen, und wir sind bereit zum Ablegen. Auf der Brücke trägt der Kapitän nunmehr Uniform, weißes Hemd, schwarze Jacke und blank geputzte Schuhe. Einer der Lotsen ist mit kompletter Schutzausrüstung, Maske und weißem Overall, ausgestattet. Die Autodecks wurden mit einem Insektizid behandelt.

Vor der Schnauze des Schiffes fährt ein rundes, kleines Lotsenboot. Ab und an sagt ein Lotse eine Zahl, *vier Komma fünf, fünf Komma fünf*, woraufhin der Kapitän und der Steuermann die Zahlen wiederholen, laut und deutlich, und so, Dezimale für Dezimale, bewegt sich das riesige Schiff langsam aus dem Hafen, vorbei am Zentrum von Santander, durch die kleine, geschützte Bucht von Santander, hinaus in die Biskaya. Die spanischen Lotsen verschwinden hinunter ins Schiffsinne und klettern in das Lotsenboot.

Meine portugiesische Seereise beginnt in einer spanischen Hafenstadt. Santander ist der Ort, an dem ich Lissabon am nächsten komme, da kein portugiesischer Hafen Teil des Streckennetzes der Reederei ist. Portugal ist nicht mehr das Mutterland eines großen, mächtigen Imperiums, sondern ein kleines, ziemlich armes und dem Wind ausgesetztes EU-Land, bekannt für traurige Musik und eine Sprache mit einer komplizierten Grammatik und unglaublich vielen Diphthongen, weitestgehend überschattet von dem viel größeren und reicheren Nachbarland im Osten, an dessen Nordküste der Autofrachter nunmehr entlanggleitet.

Von erfahrenen Reisenden habe ich mir erzählen lassen, dass man auf so großen Schiffen den Seegang kaum wahrnimmt, dass

sie gegen die Angriffe der Wellen nahezu immun seien. Aber der Rumpf schaukelt gewaltig. Die Biskaya ist für hohe Wellen berüchtigt; geschuldet ist das den großen Unterschieden in der Wassertiefe. Im Herbst und im Winter herrscht hier fast immer Unwetter, und wir haben Oktober. Draußen auf Deck weht der Wind so heftig, dass ich mich festhalten muss, um nicht das Gleichgewicht zu verlieren. Auf allen Seiten sind wir von grauem, schäumendem Meer umgeben.

Das wird eine unruhige Nacht. Das Schiff schaukelt von einer Seite zur anderen, langsam genug, damit alles an seinem Platz liegen bleibt, aber heftig genug, damit die Kabine sich lautstark beschwert. Die Wände und der Schrank knirschen und knacken; mehrfach wache ich in dem Glauben auf, es würde an die Tür geklopft, dabei sind es nur die sich beklagenden Wände.

Als die Sonne es endlich über die Wellenkämme schafft, befinden wir uns noch immer in der Biskaya. Ich ziehe mich an, schwanke zur Messe und verspeise ein einsames Frühstück. Die meisten Seemänner haben bereits gegessen, aber das Büfett ist noch aufgebaut: Reis, Omelett, Cornflakes, Schüsseln und Töpfe mit lauwarmem Fleisch, Saft und Pulverkaffee. Nach ein paar Löffeln Reis muss ich aufgeben und trete, mich abstützend, den Rückweg zur Kabine an, in mein schwimmendes Schreibgefängnis.

Es ist kurz nach sieben, der Tag hat gerade erst begonnen. Ich setze mich an den Schreibtisch, muss jedoch alsbald kapitulieren und lege mich auf die blaue Decke. Solange ich so daliege, ganz, ganz still, halte ich die Seekrankheit in Schach.

Der nächste Stopp ist Südafrika.

RAUCHEN IM BETT VERBOTEN warnt ein Schild neben der Nachttischlampe. Ich versuche, an etwas anderes zu denken als daran, dass ich in einem schwankenden, verwinkelten Schuhkarton eingesperrt bin. An ein Gesellschaftsspiel zum Beispiel. Ein Gedächtnisspiel. Das mit einem Satz beginnt, den Generationen von norwegischen Kindern mit der größten Selbstverständlichkeit aufgesagt haben: *Mein Schiff ist beladen mit ... Spielzeug.* Oder ... *Autos.* Kreideweißen Autos. Es könnten ebenso gut aber auch ... *Handys*

sein. *Sonnenblumenöl. Joggingschuhe. Flüssiggas. Kühlschränke.* In jeder Sekunde des Tages fahren fünfzigtausend Frachtschiffe kreuz und quer über die Meere mit allem, wofür Menschen möglicherweise bereit sind Geld zu bezahlen. Alle diese Schiffe sind mit irgendetwas beladen, sie verbinden die Welt, allerdings denken wir darüber erst nach, wenn etwas schief läuft, wenn zum Beispiel ein Land die Schiffe eines anderen blockiert und Millionen von Menschen auf einem anderen Kontinent plötzlich kein Getreide mehr haben oder wenn ein Containerschiff tagelang in einem der betriebsamsten Kanäle stecken bleibt und Geschäften in Tausenden Kilometern Entfernung das Toilettenpapier ausgeht. Oder die Zigaretten. *RAUCHEN IM BETT VERBOTEN.*

Alles hat einen Anfang, auch der Weg über das Wasser. Anfang des 15. Jahrhunderts brachen mutige Seemänner in kleinen Karavellen von der Küste Portugals auf, sie nahmen Kurs gen Süden, in die gleiche Richtung, die auch wir eingeschlagen haben. *Mein Schiff ist beladen mit ... Tabletten gegen Seekrankheit.* Gegen Ende des Jahrhunderts fanden sie das Kap, an dem Afrika endet, die südliche Passage zwischen Europa und Asien, und von dort aus war der Weg nach Indien und zu den begehrten Gewürzhäfen des Ostens kurz. So begründeten sie das erste maritime Imperium der Welt, ein Reich, das sich auf seinem Höhepunkt um den ganzen Planeten erstreckte, über vier Kontinente und drei Weltmeere. Die alten Karawanenrouten wurden nahezu über Nacht unzeitgemäß: Zentralasien war nicht mehr zentral, die Kamele der Seidenstraße – die Wüstenschiffe – wurden durch Segelschiffe ersetzt.

Die moderne Seefahrt war geboren. Und mit ihr wurde auch die moderne Welt geboren.

Über zwei Jahre lang bin ich auf den Spuren der alten Portugiesen gereist, auf der Suche nach Überresten der Vergangenheit in der Gegenwart. Die Suche hat mich auf abgelegene Inselgruppen im Atlantik sowie nach Guinea-Bissau, Angola und Mosambik auf dem afrikanischen Festland geführt. Weiter ging es nach Goa, Malakka, Indonesien, Osttimor, Japan und in viele Orte mehr, zudem bin ich wochenlang durch den Regenwald im Amazonas und

durch brasilianische Großstädte gereist, auf der Jagd nach Resten, Ruinen und Narben eines verlorenen Imperiums.

Welche Spuren lassen sich noch finden von dem fast vergessenen Reich der Portugiesen? Wie überhaupt kann man die Spuren eines weltumspannenden Imperiums erfassen, einer Epoche, die ein halbes Jahrtausend andauerte? Unterwegs habe ich Antworten und noch mehr Fragen gesammelt, und allen voran Geschichten, ein Mosaik aus Erzählungen über gelebte Leben. Ich glaube nicht an die eine große Geschichte, in der bestimmten Form Singular, sondern an die Summe vieler kleiner, einer plus einer plus einer: *Mein Schiff ist beladen mit ... Geschichten.*

Die Reise ist noch nicht vorüber. Bis jetzt bin ich punktuell zwischen Inseln und Ländern hin und her geflogen, die Tausende von Kilometern voneinander entfernt liegen, losgerissenen Flecken auf der Karte. Der Seeweg, das Wasser, war das Einzige, was sie einst miteinander verband, und das Wasser ist es, was sie jetzt für mich miteinander verbinden soll. In den nächsten Monaten werde ich im Kielwasser der portugiesischen Entdecker reisen – nicht auf einem Segelschiff, sondern auf zwei der fünfzigtausend Frachtschiffe der globalen Seefahrtindustrie. Zuerst von Europa aus an der langen Küste Afrikas entlang, vom Nordatlantik zum Südatlantik, rund um das Kap der Guten Hoffnung, anschließend weiter über den Indischen Ozean, durch die Straße von Malakka und hinaus in den Stillen Ozean, bis nach Japan, zum östlichsten Hafen der Portugiesen.

Denn wie wurde Portugal zum ersten globalen Imperium der Welt?

Ich denke an Heinrich. Lange war er für mich nur ein peripherer Name, wie für die meisten anderen Menschen auch. Ein Name, an den man sich flüchtig erinnert, ein Name aus der großen Geschichte: *Heinrich der Seefahrer*. Ich tröste mich damit, dass auch Heinrich der Seefahrer das Leben an Bord nicht sonderlich mochte. Abgesehen von ein paar kurzen Eroberungsfahrten an die Nordküste von Marokko hat dieser portugiesische Prinz den Großteil seines Lebens an Land verbracht. Der maritime Beinamen wurde

ihm erst im 19. Jahrhundert von zwei deutschen Historikern zugeschrieben, und seither ist er an ihm hängen geblieben. Vielleicht ist es der eingängige Beiname, der dazu führt, dass man sich noch immer an ihn erinnert: *Henrik Sjøfareren*, *Henry the Navigator*, *Henri le Navigateur*, *Enrique el Navegante*. Die Geschichte ist voll von Prinzen mit dem Namen Heinrich, jedoch gibt es nur einen Heinrich den Seefahrer, obwohl er kein Held der See war.

Am meisten interessierte sich Heinrich für Afrika. Genauer gesagt: Marokko.

Ceuta

Spanische Exklave, autonome Stadt

Areal | 18,5 km²

Einwohnerzahl | 83 052 (Stand 2023)

Offizielle Sprache | Spanisch

Portugiesisch von 1415 bis 1668



Die Grenze

Der einzige Grenzübergang in der Grenzstadt war geschlossen. Ein Polizist saß allein in einer kleinen Baracke und spähte Richtung Strand, wo sich der Grenzzaun einige Meter ins Meer hinein fortsetzte. Auf der anderen Seite lag Marokko mit seinen knapp vierzig Millionen Einwohnern. Und jenseits davon der Rest von Afrika, fast anderthalb Milliarden Menschen.

Für die Grenzindustrie sind es gute Zeiten. Vom Optimismus der Zeit um den Fall der Berliner Mauer und die Auflösung der Sowjetunion ist nicht mehr viel zu spüren. Heute werden, mit Hilfe altmodischer Mauern und Stacheldraht, aber auch mittels Drohnen und virtueller, von künstlicher Intelligenz bewachter Mauern Landesgrenzen weltweit in einer rasanten Geschwindigkeit verschanzt. Zwar kann man zwischen den EU-Ländern frei reisen, insofern man erst einmal hineingekommen ist, im Gegenzug aber werden die Außengrenzen immer gewissenhafter bewacht. Und keine wird gewissenhafter bewacht als diese, die Außengrenze zwischen Europa und Afrika, ein Spanien in Miniatur, umgeben von Marokko und dem Mittelmeer. Ceuta umfasst ein Areal von knapp zwanzig Quadratkilometern. Hier leben über achtzigtausend EU-Bürger, geschützt von einem sechs Meter hohen doppelten Grenzzaun mit Stacheldraht und gesichert durch Kameras und Sensoren, die Bewegung, Wärme und Geräusche registrieren. Zudem sind mehrere hundert Wachleute rund um die Uhr im Einsatz, um die Grenze zu kontrollieren.

»Früher war hier immer viel los«, sagte Oscar, der Taxifahrer, der mich in der kleinen Exklave umherfuhr. Er verwies auf einen verlassenem Lagerkomplex. »Dort wurden gebrauchte Kleidung und andere alte Sachen aus Europa verkauft«, erklärte er. »Maultierfrauen, wie wir sie nennen, kamen über die Grenze, kauften