



SHADOWRUN[®]

DATAPULS: PIRATEN DER DEUTSCHEN BUCHT



IMPRESSUM

Texte: Torben Föhrder, Jamal Abu El-Hawa, Christian Götter, Jeannie Heinzmann, Jan Helke, Melanie Helke, Sascha Morlok, Martin Schmidt

Redaktion: Jan Helke

Chefredaktion Shadowrun: Jason M. Hardy

Deutsche Chefredaktion: Tobias Hamelmann

Illustrationen: Andreas „AAS“ Schroth

Karten: Jan Helke

Lektorat: Tobias Hamelmann, Benjamin Plaga

Layout: Tobias Hamelmann

Pegasus Spiele GmbH, Am Straßbach 3, 61169 Friedberg, unter Lizenz von Catalyst Game Labs und Topps Company, Inc. © 2020 Topps Company, Inc. Alle Rechte vorbehalten. Shadowrun und Topps sind Handelsmarken und/oder eingetragene Marken von Topps Company, Inc. in den USA, in Deutschland und/oder anderen Staaten. Catalyst Game Labs ist eine Handelsmarke von InMediaRes Productions, LLC.

Besuchen Sie uns im Internet:

www.shadowrun6.de

www.pegasus.de

www.pegasusdigital.de



Pegasus Press





PIRATEN DER DEUTSCHEN BUCHT

EINLEITUNG

GEPOSTET VON: SPROTTE

Wenn ihr das Wort „Piraten“ hört, denkt die eine Hälfte von euch an romantisch verklärte Säbelschwinger, die sich in der Karibik von schwarz gefärbten Viermastern auf chromblitzende Kriegsschiffe der East India Company schwingen und den glitzernden Goldschatz direkt unter der Nase der Royal Navy wegklausen, Sklaven und andere von der Obrigkeit Unterdrückte befreien und in ein neues Leben entlassen und am Ende des Trids den schmucken Schmied oder die Tochter des Gouverneurs in den starken Armen halten.

Die andere Hälfte von euch denkt an den Typen aus der Soyfisch-Werbung.

Nichts davon entspricht der Wahrheit, weder in historischer Sicht noch in Bezug auf die heutigen Seeräuber.

Historische Piraten waren im besten Fall rücksichtslose Räuber, die für ein Achterstück alles in Kauf genommen haben. Wenn sie Sklaven befreit haben, dann um sie selbst zu verkaufen. Auch die Mannschaften gekaperter Schiffe ließen sich in klingende Münze umwandeln. Und die Tochter des Gouverneurs hätte über den dreckigen und stinkenden Piraten höchstens gelacht, sich aber nicht in seine unterernährten Arme

geworfen oder gar seinen skorbutgezeichneten Mund geküsst. Eines waren sie aber auf jeden Fall: verzweifelte Menschen, die keinen anderen Weg sahen, sich oder ihrer Familie das Nötigste zum Leben zu besorgen. Niemals ist irgendjemand freiwillig ausgezogen, um ein Pirat zu werden, und hat es lebendig auf ein entsprechendes Schiff geschafft. Das war damals so, das ist heute so.

Um euch diese Illusionen zu nehmen, wurde ich gebeten, ein bisschen Material zusammenzustellen, damit ihr eine Vorstellung davon habt, was es tatsächlich bedeutet, ein Pirat in der Deutschen Bucht zu sein.

Ich bin Sprotte, Steuerfrau an Bord der *Schwarzes Blut*. Da ich als Trollin eine Besonderheit unter Piraten bin, habe ich es sogar namentlich auf die Steckbriefliste von Proteus geschafft. Außerdem habe ich in den Jahren eine gewisse Erfahrung gesammelt und Verbindungen zu Leuten, die euch mit anderen Sichtweisen versorgen können.

DIE NORDSEE

Die Nordsee dehnt sich von Norwegen über Dänemark, Großbritannien und Deutschland bis nach Frankreich aus. Mein Revier ist dagegen nur die Deutsche Bucht, die sich von Hamburg bis zur Doggerbank erstreckt. Die Bank liegt etwa auf halber

Strecke zwischen Helgoland und dem Tynesrawl. Ist für mich einfach praktischer, weil die Skipper da eher verstehen, was ich von ihnen will, wenn ich ihnen mein Entermesser an den Hals halte. Aber ich denke, vieles von dem, was hier steht, passt auf alle Gewässer zwischen Kronstadt, Aberdeen und Saint-Malo.

Wir sind hier keine Piraten der Karibik und liegen auch nicht vor Madagaskar. Die Nordsee ist kalt und rau, ständig schlägt dir Wasser ins Gesicht, und irgendwas stinkt immer. Niemand wird im Ringelhemd am Bug des Schiffs stehen oder seinen feder-geschmückten Dreispitz in die Höhe recken. Wer an und auf nordischen Gewässern keinen wärmenden Troyer unter seinem Friesennerz trägt, ist ein Idiot und wird wahrscheinlich eh von der ersten Woge über Bord gespült. Davon ab – und das verstehen viel zu wenige Möchtegern-Skipper – ist im Wattenmeer (und das ist der größte Teil des küstennahen Gewässers) die Hälfte des Tages kaum oder gar kein Wasser. Schlamm, so weit das Auge reicht. Das ist das Watt. Bei Ebbe.

DEUTSCHE BUCHT

GEPOSTET VON: LABSKAUS

Da wäre zunächst einmal das **Wattenmeer**. Von Dänemark bis in die Niederlande zieht sich ein zwischen 10 und 20 Seemeilen breiter Streifen, in dem sich die Gezeiten austoben. Ungefähr alle sechs Stunden kentert die **Tide**, und das Wasser steigt oder fällt. Im während der Ebbe trockenfallenden Watt sammeln sich dann die angeschwemmten Giftstoffe, um bei Flut wieder aufgespült und anlandig geschwemmt zu werden. Der **Tidenhub** schwankt dabei zwischen einem Meter nördlich von Europort und knapp drei Metern in Butjadingen. Darüber liegt nur Hamburg mit etwa vier Metern, weil der Schmodder bei Flut in den Elbtrichter gedrückt wird.

Überlebensstipp: Wenn ihr ohne Boot im Watt unterwegs seid, seht zu, dass ihr verschwindet, bevor die Flut kommt und ihr nasse Füße bekommt. Wenn ihr mit Boot im Watt unterwegs seid, verschwindet, bevor die Ebbe kommt und ihr auf dem Trockenen liegt.

Vorm Wattenmeer liegt die **Offshore-Zone**, hier befanden sich vor der Schwarzen Flut die meisten Ölplattformen, hier wurden währenddessen die meisten Plattformen zerstört, und hier strömt auch heute noch die meiste Scheiße in die Nordsee: Öl, Gas und was Tante Gaia unter dem Meeresboden noch für (Erwachte) Überraschungen für uns hat.

DIE "TOXISCHE" SEE

Wenn ich euch Landratten über die „toxische Nordsee“ sprechen höre, überlege ich immer, was ihr euch darunter vorstellt. Dass die ganze See zwischen Hamburg und Aberdeen eine zähflüssige Suppe ist, die ätzend dampft und nachts radioaktiv leuchtet? Und jede, die ins Wasser fällt, entwickelt eine dritte Tüte? Das ist Seemannsgarn, weit weg von der Wahrheit.

Die meisten **Küsten** sind wirklich verseucht. Manche weniger, weil die Schwarze Flut über die Geestkerne drüber oder herum geschwappt ist, einige deutlich mehr, weil sich die Brühe in saftig grünen Wiesen festsetzen konnte. Alles in allem habt ihr einen bis

zu **30 Seemeilen breiten Streifen** vor euren Stränden, der oft so giftig und dreckig ist, wie ihr euch das von der ganzen Nordsee vorstellt.

Nachdem die Nordsee Anfang des Jahrtausends eine ziemlich leblose Zone war, hat Mutter Natur nach der Schwarzen Flut und dem Erwachen in dieser Region einen besonders abwechslungsreichen Zoo angesiedelt. Alles, was hier kreucht und fleucht, ist in der Lage, sich in dieser Umwelt zu behaupten. Abgesehen vom Menschen, der ist hier fremd.

- Es gibt Pflanzen und Tiere, die gewinnen aus *allem* Nährstoffe. Aus giftigem Watt und Menschenfleisch.
- Ecotope

Weiter draußen bleibt eine leicht trübe Brühe, die ich sicher nicht ungefiltert trinken würde, die euch aber auch nicht den Mund verätzt, wenn ihr mal ein ungeplantes Mann-über-Bord-Manöver macht. Die Gefahr, dass ihr im Wasser ertrinkt, erfriert oder von irgendeinem Critter gefressen werdet, ist deutlich höher, als zu mutieren oder von dem angeblich so toxischen Scheiß tot umzufallen.

- Merke: Die Gefahr ist aber auch nicht gleich null.
- Ecotope

SCHIFFFAHRT

In der Deutschen Bucht ist viel los. Der Teil vor den Ostfriesischen Inseln ist eine der am stärksten befahrenen Schifffahrtsstraßen der Welt. Von Hamburg nach Dover fahren hier rund um die Uhr Schiffe, aufgereiht wie auf einer Perlenkette. Und jeder Frachter, der vom Skagerrak und Kattegat nach Europort will, fährt zwischen Helgoland und der Doggerbank durch. Auf diesen beiden Routen fahren die potenziellen Ziele Bug an Heck. Das bedeutet, dass jeder Pott jederzeit von mindestens zwei anderen Schiffen gesehen wird. Selbst wenn ihr euer eigentliches Ziel mundtot macht, werden euch die nachfolgenden Skipper verpetzen. Hier fahren **Containerschiffe**, **Stückgutfrachter**, **Gas-** und **Öltanker**. **Fährschiffe** haben präzise Routen und sind normalerweise pünktlich. Im Querverkehr ist es dagegen ziemlich ruhig, im nördlichen Großbritannien gibt es wenige Ziele, die man von Hamburg aus ansteuern möchte.

Überall in der Nordsee werdet ihr **Hochseefischer** treffen können, denn auch unter der neuen Fauna gibt es interessante Speisefische, die sich die Reichen schmecken lassen wollen.

- Und nicht nur das – manche Fischer gehen auch speziell auf die Erwachte Fauna und beliefern Taliskrämer in den Anrainerstaaen.
- Ecotope

Zudem könnte das eine oder andere Kreuzfahrtschiff euren Weg kreuzen, ist allerdings eher ein schwieriges Ziel und ungeeignet für eine spontane Kaperfahrt.

In der Küstenregion könnt ihr auf kleine **Fischerboote** treffen, die aber außer ein paar Tonnen Fisch oder Krabben nichts Wertvolles geladen haben. Interessant sind eher die **Versorgungsschiffe**, die regelmäßig die aktiven Ölplattformen anfahren und alles an



Bord haben, was einen einsamen Arbeiter (und damit jeden Küstenbewohner) glücklich macht.

Und dann sind da die Schiffe, deren Weg ihr nicht kreuzen möchtet. Die **Bundesmarine** ist relativ präsent in der gesamten Nordsee, aber nicht übermäßig erpicht darauf, von sich aus irgendwelche Piraten zu jagen. Wenn ein überfallenes Schiff Hilfe anfordert, reagiert die Marine eher zögerlich, was aber auch an der Ausrüstung liegt. Kriegsschiffe sind eben keine Schnellboote. Die **Proteusmarine** ist da etwas besser aufgestellt, da sie eher auf konkrete, schnelle Einsätze vorbereitet ist als auf einen Krieg. Proteus verfügt über einige Schnellbootgeschwader, die mit der Sicherung der Arkoblocks und der für den Konzern wichtigen Schifffahrtsrouten betraut sind. Da Proteus eng mit Mærsk zusammenarbeitet und Mærsk in den meisten kommerziellen Fahrten auf der Nordsee seine Finger drin hat, reagieren die Proteusschiffe auf fast jedes SOS eines Frachters.

- ◆ Mærsk hat seinen Daumen auch auf fast allen Öl- und Gasplattformen und wird sich nicht scheuen, die großen Kanonen zu rufen, wenn ihr mehr als nur die Schokoriegel der Arbeiter klaut.
- ◆ Karel
- ◆ Und bitte denkt daran: Seid ihr zu nah an einem Arkoblock, habt ihr es sehr schnell nicht nur mit Wasserfahrzeugen, sondern auch mit Luftunterstützung zu tun.
- ◆ Zwieblblootz

Der dritte Spielverderber ist der **Bundesgrenzschutz**. Technisch moderner und besser ausgerüstet als die Bundesmarine und rechtlich für den Schutz jedes

Wasserfahrzeugs in der Deutschen Bucht zuständig, ist die Truppe schnell, mobil und vor allem innerhalb der ersten 24 Seemeilen vor der Küste unterwegs.

PIRATERIE

Entgegen allem, was ihr so im Trid oder der AR seht, besteht keine Gefahr, dass die ADL von marodierenden Piratenflotten überrannt wird. Alles in allem haben wir in der Deutschen Bucht nicht mehr als 250 aktive Piraten. Dazu kommen weniger als 1.500 Freunde und Unterstützer (Schieber, Mechaniker, Hafenspelunken), die an uns verdienen. Und nicht wenige von uns haben irgendeine Familie, die ebenfalls Teil unserer kleinen Welt ist. Schauen wir uns diese Welt einmal an.

FREIHEIT DER MEERE

GEPOSTET VON: KAREL

Alles, was auf dem Meer passiert, unterliegt dem internationalen Seerecht. Doch obwohl das Seerecht zu den ältesten Regelungen des Völkerrechts gehört, lässt es offenkundig einen großen Spielraum für Mythen und gefährliches Halbwissen.

- ◆ Die Faustregel besagt: Je weiter man von der Küste entfernt ist, desto geringer sind der Einfluss und das Recht des Staates.
- ◆ Labskaus
- ◆ Die Regelung der Rechtszonen stammt aus dem letzten Jahrhundert. Heute können Konzerne Anlagen in die See bauen, die ab einer gewissen Größe als Insel mit eigener Küstenlinie

gelten. Die wiederum weisen eigene Zonen auf, wodurch das ganze Zonensystem durcheinandergeworfen wird. Man sollte daher prüfen, durch wessen Gebiet man fährt.

• Ecotope

Die Küste wird durch die **Basislinie** begrenzt, die vom jeweiligen Küstenstaat festgelegt wird. Von ihr reicht das **Hoheitsgewässer** 12 Seemeilen ins Meer hinaus. Innerhalb dieser zwölf Seemeilen ist die Souveränität des Staates uneingeschränkt. Schiffe aller Nationen und Konzerne haben das Recht, das Küstenmeer friedlich zu befahren, ohne Einschränkungen in der Navigation befürchten zu müssen. Die Ausnahme sind festgelegte Schifffahrtswege, die die Sicherheit im Schiffsverkehr gewährleisten sollen. Der Küstenstaat darf aber sein nationales Recht durchsetzen und Schiffe kontrollieren.

- In der Deutschen Bucht verläuft die Basislinie auf der Grenze des Wattenmeeres.
- Sprotte

24 Seemeilen vor der Basislinie endet die **Anschlusszone**. In der Anschlusszone darf der Staat seine eigenen Gesetze nur eingeschränkt durchsetzen. In der Schifffahrt sind dies zumeist Zollvorschriften, Gesundheitsauflagen und Einreisebedingungen.

Rund 200 Seemeilen vor der Basislinie endet die **Ausschließliche Wirtschaftszone** (AWZ). Diese ist für die wirtschaftliche Nutzung (z. B. für Fischfang, Windparks oder den Abbau von Ressourcen) gedacht und darf nicht als Hoheitsgewässer angesehen werden. Ursprünglich durfte nur der jeweilige Küstenstaat in seiner AWZ künstliche Inseln oder Ölplattformen errichten, doch die Konzerne haben dieses Konzept auf den Kopf gestellt. Der Bau neuer Offshore-Anlagen durch Konzerne oder weitere Fischfangrechte können zu einem bürokratischen Albtraum werden, wenn der jeweilige Küstenstaat gegen den Konzern klagt.

- Derartige Prozesse bringen meist eine Menge Aufträge für uns mit sich, da jede Seite ihre Interessen durchsetzen will.
- Pirapit

- Die Ausdehnungen der Seerechtszonen sind theoretischer Natur. Sie sind begrenzt, wenn sie auf die Zonen eines anderen Staats treffen. In diesem Falle gelten immer die Gesetze des nächsten Staates.

• Labskaus

- Für weitere Konflikte mit den Konzernen sorgen die Festlandsockel, die zu großen Teilen in der AWZ liegen und auf die jeder Küstenstaat ein Anrecht hat. Im Bereich des Festlandsockels darf nur der Küstenstaat die natürlichen Ressourcen erforschen und abbauen. Die Konzerne wollen die besten Gebiete haben, während die Küstenstaaten nichts von ihren Gebieten abgeben wollen.

• Ecotope

Jenseits der AWZ liegen die **internationalen Gewässer** (die „Hohe See“). Sie stehen allen Küsten- und Binnenstaaten sowie Konzernen ab AA-Status offen. Damit sind die Freiheit der Schifffahrt, die Freiheit des Überflugs, die Freiheit, unterseeische Kabel und Rohrleitungen zu legen, der regulierte Abbau von

Rohstoffen, die Fischerei und die Freiheit der wissenschaftlichen Forschung gemeint. Wirtschaftliche Interessen stehen im Fokus, während der Schutz des Ökosystems Meer auf die hinteren Ränge verdrängt wurde. Die einzige Einschränkung ist, dass die einzelnen Staaten und Konzerne auf die Interessen anderer Rücksicht nehmen müssen und niemand in seinem Recht eingeschränkt werden darf.

- Als Realitätscheck: Von Sylt nach England sind es keine 300 Seemeilen. Nix mit Hoher See in der Nordsee.
- Sprotte

ANALYSE KENNGRUPPE "PIRATEN"

- Wie agieren verschiedene Crews in der Nordsee? Dieses Juwel aus den Hosts der Sicherheitsanalytiker von Proteus wurde uns anonym in den Hafen gespült. Scheint sich um brandaktuelles Material zu handeln, trotzdem sollte man sich vor Verallgemeinerung eines Modus Operandi hüten.
- Labskaus

//DATENUPLOAD BEGINNEN

//VERSCHLÜSSELUNG DECODIERT

//SICHERHEITSSCAN - AKTIV

Wir klassifizieren verschiedene Piratencrews in der Nordsee anhand ihrer **Vorgehensweise** bei Kaperfahrten oder ihrer **Motivation**. Obwohl die Beweggründe einzelner Gruppierungen durchaus Gewicht haben und romantisierenden Charakter erhalten können, lassen sich viele Crews in ihren Überzeugungen leicht beeinflussen. Mittels Untersuchung verfügbarer Informationen und einer **Analyse genutzter Schiffe** sind wir in der Regel in der Lage, erfolgreiche Gegenmaßnahmen für bestehende Bedrohungen zu entwickeln. Für eine Einflussnahme auf die sozialen Dynamiken dieser Gruppen kann das **Versorgungs- und Informationsnetzwerk** einer Crew oder Gemeinschaft Aufschluss sorgen.

HOCHSEEPIRATEN

Das Spektrum der hochseefähigen Piraterie in der Nordsee erstreckt sich von **Schnellbooten** über **U-Boote** bis hin zu wenigen größeren **Schiffen**, die einen erweiterten Operationsraum nutzen, um einer langfristigen Entdeckung zu entgehen. **Unscheinbarkeit** und **Flexibilität** sind die größten Vorteile der Piratenschiffe gegenüber jeder Marine, die zumeist besser ausgerüstet ist. Die schiere Fläche des zu überwachenden Raums ermöglicht diesen Crews, mittels ausreichender Vorbereitung **logistische Schwächen** der Konzerne auszunutzen. Informationen erhalten sie häufig von einem ausgedehnten Netzwerk aus **Spitzeln**, die mögliche Koordinaten für eine Enterung und die Lage von Frachtcontainern und spezieller Konterbande an Bord im Voraus übermitteln.

Da für die Bedienung hochseefähiger Schiffe eine gewisse **Grunderfahrung** notwendig ist, werden selten unerfahrene Matrosen in die Crews aufgenommen. Die **Disziplin** eines Kaperkommandos und die zusätzliche Belastung durch **längere Fahrzeiten**, in Kombination mit **beengten Verhältnissen** an Bord, erfordern ein hohes Maß an Vertrauen der Crewmitglieder

zueinander. Die Besatzungsmitglieder entwickelten oft schon zuvor kriminelle Energie, normalerweise bestehen Berührungspunkte zur Nautik und den Küstenregionen im Norden der ADL. Ausnahmen bilden **Spezialisten** (z. B. magisch Aktive oder Rigger), die gezielt angeworben werden, um Lücken in der Struktur der Besatzung zu füllen. Sie werden meistens in größeren Hafenstädten angeheuert, die direkt oder indirekt mit der Nordsee in Verbindung stehen.

- Der größere Maßstab dieser Fahrten bedeutet zugleich weniger Toleranz für Fehler. Die Gewinne der Kaperfahrten sind genau kalkuliert, mit vorher organisiertem Umschlagen der Beute in nahe gelegenen Schmugglerverstecken oder bei befreundeten Wattsammlern. Zugleich sind die Enterkommandos deutlich riskanter: Wenn sich das Zeitfenster schließt, wird abgedockt. Wer dann noch nicht an Bord ist, hat Pech gehabt.
- Karel

Spontaner Bedarf an **Privatsphäre** in Kombination mit dem Bedürfnis nach **Kontakt zu Außenstehenden** für die Befriedigung einer Reihe aufgestauter Bedürfnisse, die im **Lagerkoller** an Deck häufig nur mühsam unter Kontrolle gehalten wurden, entlädt sich explosiv über die Küstenbewohner. Anlandemöglichkeiten in größeren Städten sind für die Crews und ihre Schiffe riskant bis unmöglich. Daher werden kleinere und verrohte Häfen bevorzugt. Die Möglichkeit, mit dem Besuch einer solchen Crew etwas Geld zu verdienen, bedeutet für einige **Gemeinden in den Küstenregionen** gute Profite, sodass sie sich teilweise auf die Bedürfnisse von Piratencrews spezialisiert haben. Viele Besatzungsmitglieder verfallen durch die Kontraste dieser sich abwechselnden Phasen und die daraus resultierende **emotionale Belastung** einer sich selbst verklärenden Romantik: Ausschweifende Festivitäten an Land werden zu idealisierten Zeiten, die zumeist einen Kreislauf aus **Psychosen** und **schwerem Drogenmissbrauch** befördern.

- Wenn die Wartezeit und Planung bis zur nächsten Action zu lange dauert, zerfetzen sich viele Crews intern. Selbst wenn Teile der Besatzung oder sogar ein Großteil der Crew es schaffen, clean zu bleiben (entweder weil sie einem Kodex folgen oder der Kapitän seine Regeln durchsetzt), verursacht das ständige Auf und Ab zwischen der knallharten Arbeitsroutine und der Freiheit auf Landgang selbst für den stärksten Geist einen zwanghaften Rauschzustand.
- Galore

Beispielhaft für das Vorgehen dieser Crews ist die unter **Kapitän Gebert** agierende Gruppe **Hundshaie**, die sich den **Störtebekers Erben** zugehörig fühlt. Das Schnellboot der Crew, die **Skaad** (Friisk: Schatten), wurde bei diversen Kaperfahrten identifiziert und erhielt eine Priorisierung für eine indirekte Einflussnahme zur präventiven Gefahrenabwehr (vgl. KG „Freibeuter“). Strategische Kenntnisse über die Crew können im Fall einer erfolglosen indirekten Übernahme der Kommandostruktur für eine abschließende Säuberungsoperation der Marine genutzt werden. Das Signaturprofil der Sensorauswertung ergab, dass der Rumpf auf der Basis eines **GMC Riverine** ausgebaut wurde. Die Crew besteht aus maximal **sechs festen Mitgliedern**. An Deck wurde ein **Teleskopkran** montiert, der sowohl Entermanöver unterstützt als

auch zum Löschen der Fracht genutzt wird. Die Crew versteht sich darauf, den Kran unter **Tarnmodulen** zu verstecken und die Optik ihres Schiffs so umzugestalten, dass sie sich einem Zugriff immer wieder entzieht.

HOVERPIRATEN

Eine weitere Methode der Piraterie in der Nordsee, die hervorgehoben werden muss, ist die Fahrt auf einem Hovercraft.

- Wen wundert's? Schließlich ist das Watt einen Teil der Zeit eh Flachwasser oder gänzlich verlandet. Ein Schwebboot kann die Wege bei Ebbe und Flut bestreiten. Und über Land kommen etwaige bewaffnete Beiboote der Beuteschiffe nicht hinterher.
- Red Anya

Diese Vorgehensweise bedeutet eine deutlich **geringere Reichweite**, und die genutzten Fahrzeuge besitzen in der Regel nicht genügend Tonnage, um umfangreiche Frachtmengen kapern zu können. Diese **reduzierte Last** erlaubt dafür umso **schnellere Reaktionszeiten** und eine **gute Anpassung an die küstennahen Gebiete im Wattenmeer**. Ihre **amphibischen Fähigkeiten** ermöglichen ein völlig anderes Bewegungsmuster, als es klassischen Schiffen möglich ist. Dank der weiten Verbreitung von zivilen und konzerneigenen Hovercrafts im Watt, Sumpflandschaften und industriellen Anlagen, die der Uferkante vorgelagert sind, finden Crews hier hervorragende Voraussetzungen für **Guerillataktiken**.

Hoverpiraten sind meist in engem Kontakt mit der örtlichen Bevölkerung oder kommen sogar aus ihrer Mitte. Wendigkeit und Flexibilität eines Hovercrafts erlauben zudem, Missionen notfalls abubrechen und den Verfolgern zu entkommen. Für eine erfolgreiche Kaperung verlassen sich viele Crews auf ein **spezialisiertes Einsatzkonzept**. Beliebt sind Katapulte für **Jetski** oder sog. **WaMos**. Diese werden mit genügend Feuerkraft ausgestattet, um im Laufe des Manövers nähere Perimeter zu sichern und ein Ziel einzuschüchtern, während das Hovercraft andockt und die Entercrew das Deck übernimmt. Seit einiger Zeit häufen sich außerdem Berichte über den Einsatz von **EMP-Waffen**, ähnlich den Tasern von Verfolgerfahrzeugen.

Diese Crews sind in ein engmaschiges Netzwerk aus **Informanten** eingebunden. So finden sich schneller Abnehmer für Konterbande und Lieferanten für genutzte **Sonderausrüstung**. Die verdeckteren sozialen Interaktionen mit ihrer Umgebung erlauben dieser Art Piraten, leichter in einer Ortschaft unterzutauchen und sich unauffällig unter die reguläre Bevölkerung zu mischen. Dies bedeutet ebenso, dass diese Crews zwar eng miteinander verbunden sind und in Stresssituationen routiniert zusammenhalten, die Gemeinschaft andererseits nicht über ein **kollegiales Empfinden** hinausreicht. Die Diversität ihrer Ziele ermöglicht es Hoverpiraten zudem, sich nur vorübergehend mit Spezialisten oder größerer Kampfkraft zu verstärken, wodurch im Gegenzug das tiefgehende Grundvertrauen von Hochseecrews nicht erreicht wird.

- Unter diesen Crews finden sich mehr Thrillseeker und Adrenalinjunkies, die sich hin und wieder sogar mit abgefahrener



Bodytech hochzuchten. Beliebt sind (wie könnte es anders sein?) Kunstmuskeln und Magnetsysteme. Auch eingebaute Enterhakenpistolen oder -hände sieht man häufig. Die taugen im Normalfall an Bord aber nur was für die Psyche der Träger.

♦ Pirapit

Deutlich wird das Ausmaß möglicher Spezialisierungen an der seit zwei Jahren von uns verfolgten Crew **Schwarzes Blut** mit ihrem gleichnamigen Tank-Hovercraft des Typs **Mostrans KVP**. Unseren Informationen nach handelt es sich bei den Kernmannschaftsmitgliedern ausschließlich um Metatypen der Varianten **Robustus** und **Ingentis**. Derzeit betreiben etwa fünf Personen das Fahrzeug, mit gelegentlicher Ergänzung durch eine oder zwei weitere Kräfte aus dem engeren **Familienumfeld**. Die Modifikationen des Hovercrafts umfassen **modulare Tankvorrichtungen**, die sich mittels eines leichten Frachtkrans innerhalb kürzester Zeit tauschen lassen. Eine **spezielle Pumpvorrichtung mit Bohrkopf** ermöglicht es, direkt durch die Außenwand eine Flüssigtransportvorrichtung anzuzapfen und in wenigen Minuten mehrere Tonnen Gas oder Chemikalien zu stehlen. Die einzeln entwendeten Mengen rechtfertigen keine langwierige Verfolgung, die Vorfälle summieren sich mittlerweile jedoch zu einem beachtlichen Faktor in der Jahresbilanz.

FREIBEUTER

Auf Anweisung des internen Aufklärungsdienstes hat sich Gruppe V dazu entschlossen, die Freibeuterei als legitimes Mittel in unser Repertoire aufzunehmen. Als Unterstützung der Seestreitkräfte haben wir mit der Piratengruppe **Rote Korsaren** einen entsprechenden

Kaperbrief erarbeitet, den beide Seiten unterzeichnet haben.

Mit diesem Brief beauftragen wir die Korsaren, unsere Kräfte bei der Infiltration und Eliminierung der einzelnen Crews zu unterstützen. Dafür legitimieren wir sie, auf Ausrüstung des Konzerns zurückzugreifen, um ihr Ziel zu erreichen. Offensichtliche finanzielle Mittel sollten nicht fließen, da sich diese zurückverfolgen lassen.

- ♦ Typisch! Proteus stattet Psychopathen wie die Roten Korsaren mit allerlei experimenteller Tech und Drogen aus und lässt sie wie wildgewordene Hunde auf ihre eigene Brutstätte niedergehen. Aber nach außen gibt es den Saubermann und beteuert, jedwede Piratenaktivität zu ahnden. Diese erfolgreiche PR-Kampagne glorifiziert den Konzern als Retter der Nordsee, und alle halten die Füße still, solange ihre Liefertermine eingehalten werden.
- ♦ Red Anya

Zur Finanzierung sind die Roten Korsaren berechtigt, Frachtschiffe anderer Konzerne und Eigner zu kapern und die erbeuteten Waren zu verkaufen. Dabei hat sich der Konzern ein Vorkaufsrecht ausbedungen und darf jede Prise zuerst begutachten.

- ♦ Bedeutet das, dass deren Raubzüge legal sind?
- ♦ Tyche
- ♦ Nein. Das bedeutet de jure, dass Proteus diese Überfälle nicht ahnden oder verfolgen wird, wenn dabei kein Proteus- oder Mærsk-Eigentum geklaut oder beschädigt wurde. De facto schaut Proteus auch weg, wenn kleinere Proteus-Ladungen verschwinden. Versicherungsschaden. Aber *legal* ist daran gar nichts.
- ♦ Karel

Nachtrag: Mit dem Aufstieg von **Kapitän Caligula** innerhalb der Roten Korsaren bewegt sich das soziale Gefüge der Crew immer mehr außerhalb der vorhersagbaren Parameter. Der **hohe Stressfaktor** durch die unterdrückenden Strukturen, basierend auf Gewalt und Angst, führt zu einer enormen **psychischen Belastung** der Mannschaften. Unseren Informanten zufolge sind Initiationsrituale und sadistische Unterhaltungszeremonien inzwischen von astralen Signaturspuren geprägt, die auf einen regelmäßigen Einsatz von **Blutmagie** hinweisen. Anscheinend steigt mit dem Zuwachs an Crewmitgliedern die Gefahr einer Destabilisierung von Caligulas Befehlsgewalt durch die starke Fluktuation innerhalb der höheren Ränge seines Kommandos. **Paranoia** und zunehmender **Wahnsinn** verhindern mittlerweile eine zurückhaltende Beeinflussung. Diesbezüglich wäre es demnach empfehlenswert, die pharmazeutischen Feldversuche neu auszurichten und kontrollgarantierende Module in ausgehandigte Cyberware und Bordausrüstung zu installieren. Das rasante Wachstum der Korsaren bedarf zudem weiterer verdeckter Aktivposten, wenn sich die Dynamik nicht verselbstständigen soll, und solange für unsere Agenten ein freier Zugang nach Neu-Gotland besteht.

//DATENUPLOAD BEENDET

TYPISCHE (UND ATYPISCHE) PRISE

GEPOSTET VON: PIRAPIT

Ahoi allerseits! Wer könnte euch besser erzählen, was die Piraten rund um die ADL so treiben, als meine Wenigkeit? Prisen (naut. für Beute) sind mein absolutes Lieblingsthema, da könnte ich stundenlang drüber reden und hab schon wahnsinnige Geschichten gehört!

Das Piratenleben hat sich in den letzten Jahrhunderten extrem verändert, wählerisch dürfen wir aber immer noch nicht sein. Alles, was nicht niet- und nagelfest ist, ist ein potenzielles Ziel. Die Frage ist nur, welches Ziel unsere Zeit wert ist und welches sie nur verschwendet – und die Leben unserer Kameraden riskiert.

Nummer 1 im Kaperranking ist und bleibt das Schiff. Wobei es uns herzlich egal ist, ob wir ein **Frachtschiff** überfallen, weil wir gehört haben, dass in Container 235 eine illegale Waffenlieferung transportiert wird, oder wir auf einer **Luxusjacht** auftauchen, den Begleitschutz über Bord werfen und Lösegeld erpressen. Das ist eine Frage der vorherigen Planung. Spontan das Schiff nehmen, das in Sicht kommt, fällt in der Nordsee flach.

- ❖ Ich habe von einer Crew gehört, die ein Militärboot auf dem Weg in dessen Heimathafen gekapert hat. Seitdem muss man sich vor ihnen mit Sicherheit in Acht nehmen!
- ❖ Snow-WT

Immer ein guter Grund für einen Beutezug ist das Transportmittel an sich. Wie oft wird der eigene Pott gesucht und man muss untertauchen, weil man beim letzten Ausflug einem Konzern ans Bein gepisst hat? Wenn man einen guten Fälscher an der Hand hat, kann das erbeutete Schiff verkauft werden. Mit der

ELF GUTE PRISEN

1. **Kreuzfahrtschiffe.** Ein schwimmender Tresor voller Juwelen, Uhren und Firlefanz der Reichen. Für den großen Fang braucht ihr die Hilfe anderer Crews, denn alleine verläuft man sich nicht nur – man ist garantiert nicht schnell genug fertig, als dass man vor dem Eintreffen der Verstärkung alles eingesammelt hat.
2. Traditionell in einen **Hafen** einlaufen, die Bewohner niederschlagen und alles mitnehmen, was wertvoll aussieht. Das ist in den normalen Dörfern zwar nicht viel, aber bei speziellen Gästen oder Schiffen vor Ort kann einiges dabei sein.
3. Für besonders Waghalsige: Einen von **Proteus' Stützpunkten** entern und aus dem Labor schleppen, was sich verkaufen lässt: Forschungsergebnisse, Prototypen, Biowaffen ...
4. Die **Fischer** der Nordsee sind normalerweise uninteressant, doch einige von ihnen haben lohnende Delikatessen als Fang. Ihr solltet nur vorher wissen, wo man die frische Ware schnell versilbern kann.
5. Eine der ganzen **Schmugglercrews** um ihre Fracht erleichtern. Drogen und Co. bringen gutes Geld, nur sollte man besser keine nachvollziehbaren Spuren hinterlassen. Die meisten Schmuggler sind nämlich sehr nachtragend.
6. Überfall auf die **Partyschiffe** der reichen Hamburger Kaufmannskinder. Kaum Gegenwehr und ein Überraschungspaket an Wertsachen. Nur ist Hilfe in Küstennähe schnell vor Ort. Also Beeilung!
7. **Extraktionen** von Fährschiffen. Manche Strecken werden regelmäßig von Geschäftsreisenden befahren, die unter dem Radar bleiben wollen. Man muss nur Zeit und Linie richtig abpassen.
8. Die **Versorgungsschiffe** der Plattformen und Inselstützpunkte der Konzerne bieten viel Prise auf einmal. Plant mit einer großen Lagerkapazität und bereitet den Schieber schon mal auf das Großangebot vor.
9. **Containerschiffe** sind eine lohnende Beute, *wenn man vorher den passenden Container kennt!* Umstapeln oder verschieben ist auf engem Raum nicht möglich, es sei denn, ihr bringt euren eigenen Schwerlastkran mit. Aber mit etwas Planung kann man so alles erwischen, von der Ladung Designershorts über Horizons neue GameStation bis hin zu Medizinbedarf.
10. **Spezialfrachtschiffe** sind ganz besondere Beute, weil sie eben spezielle Fracht an Bord haben: größere Prototypen, Militärtechnologie, Hightech-Bauteile für Wasserarkologien usw. Meistens sind sie deswegen auch gut bewacht. Wartet lieber, bis ihr auf so was von einem Auftraggeber angesetzt werdet, weil er meistens wichtige Insiderinfos mitbringt.
11. Keine Lust auf eigene Planung für den Beutezug? Einfach auf das nächste **Piratenschiff** warten und ihnen die Beute abnehmen. Besonders gut, wenn man ihnen vorher gesteckt hat, wo es etwas zu holen gibt. Weniger Aufwand und hinterher kaum mehr Freunde, die einen selbst verraten können.

entsprechenden Crew nimmt man es hingegen in seine Flotte auf und vergrößert damit seine Möglichkeiten.

Wenn es auf See nichts zu holen gibt, schauen wir uns gerne mal an Land um. Wie dereinst Störtebeker

in eine Küstenstadt zu rauschen, die Stadt auszuräumen und im Morgengrauen mit der auslaufenden Tide zu verschwinden, könnt ihr allerdings vergessen. Küstennahe Dörfer können ein Ziel sein, wenn sich die Abwägung zwischen „Beute“ und „verbranntem Versteck“ rechnet. Dann sollte man aber in der Lage sein, mit den friesischen Zauberfunzeln umzugehen, die es dort überall gibt.

Fabriken und Lager, die ihre Besitzer nicht im Rampenlicht sehen möchten und die deshalb etwas abseits errichtet wurden, eignen sich ebenfalls als Ziele. Auch gewisse Unterhaltungsetablissemments könnten „Ware“ haben, die der Kapitän sich aneignen will. Und sei es die Frau (oder der Mann – gender equality und so) des Hausbesitzers.

Klar kann man die nächste Prise nicht meilenweit gegen den Wind riechen. Aber wir haben unsere Quellen und Wege:

Informanten sind und bleiben die Lieblingsinformationsquelle eines jeden Piraten. Sie sollten mit Bedacht gewählt werden, man weiß nie, wie zuverlässig die Informationen sind. Sich nur auf eine Person zu verlassen, stellt sich meist als großer Fehler heraus. Aber sie können erste Infos über die Struktur des Schiffes liefern und – im Fall ihrer Anwesenheit – ein paar Türen geöffnet lassen.

Ein guter **Decker** findet oft schon die meisten Informationen, die er braucht, ohne nur das Haus zu verlassen. Je sicherer das Ziel, desto schwerer, so weit ist klar. Die Matrix ist voller verschlüsselter Foren, in denen es von Gerüchten und Tipps um das, was in der Nordsee so schippert, nur so wimmelt. Manche davon wollen bezahlt werden, was uns wieder zum ersten Punkt führt.

Gute **Beinarbeit** darf nicht fehlen. Wie viele kenne ich, die auf den meisten Schiffen nur zu Spitzelzwecken angeheuert haben ...

Eine **Feindschaft** ist für uns immer ein goldenes Ticket. Es gibt Konzerne – man glaubt es kaum –, die gönnen anderen Konzernen nicht den Hering auf dem Fischbrötchen. Dementsprechend wandern über manche Kanäle immer wieder Tipps für gute Prisen von Konkurrenzkonzernen zu uns. Manchmal sogar direkt an spezielle Crews, die dafür einen Teil der Prise an den Informantenkonzern abdrücken sollen.

- Meistens ist das der Teil, der dann besonders interessant gewesen wäre.
- Wattegel
- Eine weitere Quelle: andere Piraten, die ihr loses Mundwerk bei selbstgebranntem Nordseegrog nicht halten können und mit kommenden Raubzügen bei Kollegen prahlen.
- Karel
- Na ja, aber Kollegen überfallen wir natürlich nicht ... wir sind dann höchstens etwas schneller beim Zielobjekt ...
- Labskaus

Wer kein furchtloser Pirat ist, beschränkt sich eher auf **Strandräuberei**. Damit folgt man einer jahrhundertalten Tradition, bei der früher Leuchtf Feuer gelöscht und an anderer Stelle entzündet wurden. Dadurch leitet man Schiffe auf Grund oder gegen Klippen und kann dann die Beute einfach einsammeln. Heute sind solche Leuchtf Feuer out und meist

durch Satelliten ersetzt. Praktischerweise sind kaum Bojen, Tonnen, Baken und Leuchttürme abgerissen worden und bieten sich jetzt perfekt an, um von dort aus einen Hack auf die Navigation eines nahen Schiffes zu starten. Dann kann man gleich einen schwarzen Sack über das Feuer der Tonne stülpen, damit der Steuermann nicht mitbekommt, dass die grün befeuerte Steuerbordtonne plötzlich an Backbord vorbeizieht.

- Das heißt, für die Landratten, jeder Schiffer hat gelernt, sich auf seine Augen und nicht nur auf die Technik zu verlassen. Zumindest grob. In den meisten Fällen kann man das vernachlässigen. Aber da auf Schifffahrtstraßen die Signale farblich markiert sind, hilft der erwähnte Sack vermutlich wirklich. Sofern der müde Arbeiter auf dem Schiff keine Rot-Grün-Schwäche hat.
- Wattegel

Bei allem, was im Watt landet, müsst ihr aber immer damit rechnen, dass unvermittelt eine Wattsammelerkommune auftaucht und euch den Fang streitig machen will. Und was ihr an Knarren dabei habt, ersetzen die durch Masse und Verzweigung.

- Und durch diese Magie. Das ist nämlich deren toxisches Heimatterritorium. Genau wie das von einigen gefährlichen Crittern, die ebenfalls eure Beute haben wollen. Scheißegal, ob sie sie gebrauchen können oder nicht.
- Labskaus

GEGENMASSNAHMEN

GEPOSTET VON: SPROTTE

Wenn wir uns auf Kaperfahrt begeben, haben wir zwei unterschiedliche Arten von Zielen im Auge. Die **fettesten Fische** fangen wir durch exzessive Planung. Wenn die klappt, hat der Fisch keine Chance zu entkommen, wir mit der Beute schon. Ihr Shadowrunner da draußen habt ausreichend Erfahrung damit, wie häufig „perfekte Pläne“ tatsächlich aufgehen. Das ist auf See nicht anders, und so sind die meisten erfolgreichen Kaperungen in dieser Preisklasse eine Mischung aus Improvisationstalent und Glück.

Und dann ist da der **Beifang**. Das sind die eher kleineren Schiffe, die zufällig oder kurzfristig zwischendurch geplant unseren Weg kreuzen, wenn wir nichts Besseres zu tun haben. Normalerweise haben wir aber auch da einen kleinen Hinweis bekommen und einen Plan gemacht. Sehr, sehr selten sieht man klischeehaft das Schiff in der Ferne, verfolgt es und entert dann. Die meisten Schiffe fahren eh nach Plan und sind samt Position, Schiffstyp und Zielhafen in der Matrix zu finden.

DIE GRÖSSTEN FÄNGE

Hier sprechen wir über Schiffe mit wertvoller Ladung. Fast jedes fährt unter der Flagge irgendeines Konzerns. Und um der Wahrheit die Ehre zu geben, muss man den Kons keine Tipps geben, die wissen schon genau, wie man ein Schiff schützen muss. Daher ist dieser Teil mehr eine Sammlung für euch Süßwasserpiraten, mit welchen Schwierigkeiten ihr auf jeden Fall zu rechnen habt.

Zunächst einmal fahren alle größeren Schiffe in international empfohlenen **Transit-Korridoren** (IRTC),

die sich einfacher überwachen lassen als der ganze Ozean. **Drohnen**, konstante **Radarüberwachung**, **Sonar**. Jede Fahrt wird angemeldet, damit das Schiff immer getrackt wird. Und durch das Watt, wo die Hälfte des Tages kein Durchkommen ist, gibt es nicht so viele Korridore. Heißt, wenig Auswahl und dicht gedrängte Schiffe. Viele Zeugen.

- ❖ In der Nordsee werden die großen Korridore zudem regelmäßig von Reinigungsschiffen befahren, um die ätzendsten und giftigsten Bestandteile zu filtern. Nicht zum Schutz der Besatzung, sondern ausschließlich, um die Schiffsrümpfe zu erhalten.
- ❖ Ecotope
- ❖ Nachdem sie das Wattenmeer verlassen und genug Wasser unterm Kiel haben, fahren einige Frachter bewusst nicht in einem IRTC, um Aufmerksamkeit zu vermeiden. Solche Schiffe deaktivieren zusätzlich das automatische Identifizierungssystem, um weniger aufzufallen.
- ❖ Karel

Da die meisten Schiffe vollautomatisch fahren, besitzen sie nur eine **Rumpfmannschaft**, deren Hauptaufgabe es ist, sich während der Fahrt nicht gegenseitig vor Langeweile an die Gurgel zu gehen. Diese Mannschaft hat einen geregelten Tagesablauf und ist im Falle eines Angriffs ausgeruht und auf der Höhe. Je nach Versicherungssumme der Fracht ist die Crew mit mittelschweren Waffen ausgestattet und kann damit auch umgehen.

Zur Brandbekämpfung gedachte **Wasserwerfer** können schnell umgeriggt werden, um das Aufentern an der Bordwand zu verhindern. Diese Werfer können problemlos in Dauerbetrieb sein, an Munition wird es mitten in der Nordsee nie fehlen.

Wenn ihr an Bord gelangt, werdet ihr von der Mannschaft nichts zu sehen bekommen. Die Crew wird sich in einem „Zitadelle“ genannten Innenbereich verschanzen und die Tür erst wieder öffnen, wenn sie ein lange im Vorfeld vereinbartes Codewort bekommt. Ausnahmen von dieser Regel kann es bei besonderer Fracht geben, wenn ein zusätzliches Söldnerteam angeheuert wurde. Auf was ihr allerdings stoßen könnt, sind Drohnen – auf manchen Schiffen gibt es Sicherheitsdrohnen. Und auch einige Wartungsdrohnen lassen sich im Bedarfsfall schnell mit Flammenwerfern oder anderen Mordinstrumenten ausrüsten.

Letztlich wird versucht werden, mit kontinuierlichen Zick-Zack-Manövern Zeit zu schinden, bis Verstärkung eintrifft. Das funktioniert natürlich nur im Tiefwasser. Im engen Korridor sollte ein tiefliegendes Schiff nicht so weit ins Watt ausweichen. Aber da ist das nächste Schiff, das eventuell zur Verstärkung werden könnte, für eine längere Interaktion sowieso zu dicht dran.

DER BEIFANG

Der Beifang ist die nautische Variante des Sprichworts „Gelegenheit macht Diebe“. Wenn ihr mit der **Echtholz-Segeljacht** durch piratenverseuchtes Gewässer schippert, sich eure blonde Galionsfigur im Bikini auf Deck räkelt und klar wird, dass ihr null seemännische Kenntnisse habt, ist das wie ein ARO über dem Mast,

auf dem „Opfer“ steht. Wenn ihr dagegen unattraktiv erscheint und nach Arbeit aussieht, dann finden wir einen anderen Leichtmatrosen zum Kapern. Ein hohes Freibord und ein gesichertes Schanzkleid verhindern, dass wir von unseren Skiffs oder WaMos an Bord springen können. Wir erkennen, wenn ihr funktionierende technische und personelle Überwachung habt und so jede Form der Überraschung verhindert. Und wenn ihr dann so wirkt, als wenn ihr in der Lage seid, euch eurer Haut zu wehren, seid ihr kein leichter Fang. Wobei wir immer noch so verzweifelt sein könnten, dass ein schwerer Fang besser ist als gar kein Fang.

YO HO HO

UND NE BUDDER VOLL KÖÖM

GEPOSTET VON: LABSKAUS

Ein Piratenleben hat selten etwas mit Spaß zu tun. Und schon gar nicht mit diesem angeblich so freien Leben auf hoher See, wo außer einigen herumspringenden Delfinen bis zum Horizont alles leer unter dem strahlend blauen Himmel ist. Zumindest nicht bei uns in der Nordsee.

- ❖ Jetzt haben wir es aber langsam verstanden.
- ❖ Ruhrork

Da haben die Delfine Tentakel, der Himmel ist eher stahlblau, und in der Ferne sind immer Land oder Schiffe zu sehen. Außerdem ist man nicht wochenlang an Bord, dazu ist man zu schnell von einer Seite der Nordsee auf der anderen und zurück. Was natürlich auch die Wartezeit auf Beute verkürzt, denn die kann man fahrplanmäßig an den vorgegebenen Koordinaten abfangen. Nur Anfänger und die ganz Verzweifelten lauern noch irgendwo und springen das nächste Schiff an, das in Sicht kommt.

Gedrängt ist es an Bord trotzdem. Zum Glück hat auf dem Weg zum Job jeder Vorbereitung zu erledigen und wirkliche, langweilige Wartezeit ist selten. Man sollte aber schon miteinander klarkommen und etwas Ahnung von Vorratshaltung haben. Nicht, dass man sich sonst den Skorbut einfangen oder verdursten würde. Aber hungrige Piraten mit Lagerkoller will keiner an Bord haben, glaubt mir.

- ❖ Wenn es sein muss, ist man in kurzer Zeit in irgendeinem Hafen. Das Problem ist eher die Genehmigung zum Anlanden. Je konzernnaher der Hafen, desto besser müssen die (gefälschten) Dokumente sein, die SINS der Besatzung und die Zolldeklarierung der Ware. Oder man weiß genau, wem man das passende Schmiergeld zustecken muss.
- ❖ Pirapit
- ❖ Kleinere Siedlungen sind nicht immer von Piratenschiffen begeistert. Gut ist es, Kontakte zu haben und gelegentlich den einen oder anderen Teil der Ladung als Geschenk dort zu lassen. Dann kann man nicht nur unkompliziert den Hafen anlaufen – man bekommt oft Informationen über Schiffe und Fracht zugesteckt.
- ❖ Karel
- ❖ Manche Piraten verhalten sich aber auch wie die letzten Arschlöcher. Fahren ohne zu fragen ein, stürmen den Dorfgasthof und zücken bei der Frage nach Bezahlung die Waffen. Kein

Wunder, dass manche Gemeinden skeptisch auf fremde Schiffe reagieren. Da hilft nur Fingerspitzengefühl und Vorkasse.

◆ Sprotte

Ein überraschend großer Teil des Piratenlebens findet an Land statt. Undercover in den Großstädten, unter dem Radar in Kleinstädten oder in einem der vielen kleinen Dorfhäfen, wo sich kaum jemand um staatliche Genehmigungen kümmert, im Zweifelsfall aber erst schießt und dann nachfragt. An der friesischen Küste sind Polizeidienste normalerweise weit weg und man schützt sich lieber selbst.

Getrunken und gehurt wird natürlich auch. Geld gibt es nur leider selten schon beim Anlanden, sondern meist erst beim Verkauf der Beute – was es sinnlos macht, direkt vom Schiff in die nächste Kneipe zu laufen, weil man da meist nach der Aufregung des Jobs und der Flucht müde und sowieso noch pleite ist. Außerdem muss man sich um Vorräte kümmern, um Transport und Verkauf der Beute, neue Aufträge, Bespaßung der nötigen Kontaktpersonen und die oft lange Planung und Beinarbeit vor der nächsten Kaperfahrt. Dafür ist man zeitlich nicht so knapp dran, wie es früher die Seefahrer mit ihren zwei Tagen Landgang waren, in die dann jegliche Unterhaltung für die nächsten drei Monate gelegt werden musste.

Je kleiner die Crew, desto weniger Zeit bleibt dem Einzelnen für das Besäufnis. Auf vielen Schiffen hat jeder seinen Teil zur Landarbeit beizutragen. Größere Schiffe oder Organisationen haben dagegen oft Lohnmatrosen, die mit dem Verkauf der Beute bis zur nächsten Ausfahrt ohne Arbeit sind und viel Zeit haben. Nicht wenige Piraten haben daher eine feste Bleibe im Heimathafen. So viel zur Seefahrerromantik.

◆ Wahllos durch die Meere ziehende Piraten gibt es natürlich auch. Oft sind das diejenigen, die auf brutale Gewalt setzen. Die haben dann höchstens unbewachte Verstecke in küstennahen Gruben und Höhlen. Aber die meisten haben „ihren“ Hafen, in den sie regelmäßig zurückkommen und in dem sie ihre Kontakte kennen. In Friesland ist das manchmal sogar ein Dorf, das die fähigsten Männer und Frauen auf dem dorfeigenen Schiff als Piraten ausschickt. Die Daheimgebliebenen kümmern sich so lange um Kontakte und weitere mögliche Beutezüge, sorgen für Möglichkeiten zur Schiffsreparatur und alles, was nötig ist. Da gibt es dann für die Heimkehrer ein Dorffest mit Besäufnis.

◆ Wattegel

HOHE SEE UND (SICHERE) HÄFEN

Als Pirat hat man es nicht leicht in der Deutschen Bucht. Eigentlich sieht man überall irgendein Land. Da ist es wichtig zu wissen, welchen Hafen man eher umschifft und wo man einigermaßen sicher vor Anker gehen kann.

FRIESLAND

GEPOSTET VON: SPROTTE

Die gesamte deutsche und niederländische Nordseeküste wird als Friesland bezeichnet. Die Schwarze

FRIESEN UND FRIESENMAGIE

Die Bewohner der kargen und meist nassen Küstenstriche haben ihre ganz eigene Art der Magie entwickelt: Friesenmagie. Diese magische Richtung speist sich aus regionaler Tradition, nordischer Lebensart (also kalt und spröde und so) mit einem Schuss Esoterik, etwas Hexenkunst und viel Pragmatismus. Es ist selten, dass man einen Anhänger dieser Richtung außerhalb seiner Heimat findet – sie sind in den rauen Landstrichen und mit dem Wasser eng verwurzelt und dienen ihren Gemeinden oft als Beschützer, Ratgeber und Seelsorger.

Für Friesenmagier ist das Leben so wandelbar wie das Meer. Keine Welle gleicht der anderen, ständig ändert sich etwas, und steter Tropfen höhlt sowieso den Stein. Dementsprechend ist ein Stillstand, auch in Traditionen oder Bräuchen, fast gefährlich: Jeder Frieze, ob mundan oder magisch, sollte fähig sein, sich an die Umwelt und Veränderungen anzupassen und alle Seiten des Lebens ständig neu zu adaptieren.

Wichtig ist die gemeinsame Sprache, das Friesische, das sich zwar wie eine Mischung aus Englisch, Dänisch und Niederländisch anhört, aber gänzlich eigenständig und etwas völlig anderes als Plattdeutsch oder das Hamburger Habensprook ist. Völlig unwichtig sind Herkunft und Blut. Wer Frieze sein möchte, der soll wie einer leben und ist dann einer. Niemand wird das hinterfragen.

◆ Was nicht heißt, dass man dort jeden sofort aufnimmt. Schon gar nicht mit offenen Armen. Das wäre ja auch wenig nordisch. Eher trinkt man gemeinsam einen Tee oder ein Bier und schweigt sich dann erst mal an, während der Wind die Schafe über die Weide bläst. Einige Traditionen ändern sich dann eben doch nicht so schnell.

◆ Labskaus

Flut von 2011 hat der Region ihren Stempel aufgedrückt und sie nachhaltig verändert. In Nord- und Ostfriesland brachen reihenweise die Deiche, das toxische Wasser spülte kilometerweit ins Landesinnere und setzte sich in den saftigen Wiesen und Äckern fest. Das niederländische Fryslân ist nahezu komplett versunken. Land, Inseln und Wattenmeer sind heute noch verseucht und lebensfeindlich. Ackerbau und Viehzucht sind möglich, wenn auch mühsam, der Ertrag hält die Bewohner am Leben, aber nicht unbedingt gesund.

Wer hier lebt und sich als Frieze bezeichnet, ist in der Regel wortkarg, spröde und passt sich pragmatisch den sich ändernden Gegebenheiten an. Die Flut hat dafür gesorgt, dass die Dorfgemeinschaften noch enger zusammengedrückt sind. Man passt auf sich und den Nachbarn auf und guckt erst mal skeptisch, welcher Fremde da ins Dorf kommt. Man bietet gerne einen wärmenden Tee an, aber auf Dauer muss der Neue schon selbst für sich sorgen können.

◆ Diese geschlossene Gemeinschaft kann aber auch gefährliche Blüten treiben: Deichgrafen mit einer loyalen Anhängerschaft, Kulte der Seegottheit Tungrita, der Weg der Reinheit und andere seltsame Fünzel mit Autoritätskomplexen, die aus der giftigen Brühe Kraft ziehen und sich den Elementen widersetzen. Behausungen dieser Gruppen sind abseits der Inseln oft in den

Ruinen alter Wohnorte versteckt, die mal mehr, mal weniger unter Wasser stehen. Die improvisierten Schutzmaßnahmen gegen Wetter und Fluten aus Brackwasser und Schlick werden regelmäßig fortgeschwemmt oder von einer rivalisierenden Gruppe zerstört, wenn sie sich nicht stehlen lassen.

- ✧ Ecotope

Nord- und Ostfriesland werden heute durch Helgoland und andere Anlagen von Proteus voneinander getrennt.

NORDFRIESLAND

Nordfriesland reicht von Dänemark im Norden bis hinunter zur Elbmündung im Süden. Nennenswerte Hafenstädte sind **Niebüll**, **Bredstedt**, **Heide** und **Itzehoe**.

- ✧ Achtung: Niebüll und Heide haben Dockhäfen. Das bedeutet, dass die Schleusentore des Hafens bei einsetzender Ebbe geschlossen werden, damit er nicht trockenfällt und die Schiffe umkippen. Ihr sitzt dann für sechs Stunden fest.
- ✧ Labskaus
- ✧ Itzehoe entwickelt sich immer mehr zu einer piratenfreundlichen Stadt. Hier haben ein paar ziemlich begabte Schiffsbauer ihre Zelte aufgeschlagen. Der mitternächtliche „Gebrauchtwarenmarkt“ wird von den Dorfschieriffs gemieden (oder in Zivil sogar genutzt). Und bei den Bootsaurüstern muss man nicht in den Keller krabbeln, um sich Bleispritzen zeigen zu lassen.
- ✧ Karel
- ✧ Das erklärt, warum sich Itzehoe mit Händen und Füßen dagegen gewehrt hat, als der Bundesgrenzschutz da vor Anker gehen wollte, nachdem Hamburg ihn rausgeschmissen hatte.
- ✧ Hazardeur
- ✧ Und was wissen wir über Bredstedt, außer dass die gerne an ihre „glorreiche BGS-Tradition“ anschließen wollen und immer hektisch springen und „hier, hier, hier“ rufen, wenn mal wieder ein BGSler überlegt, neben Neustadt in Holstein doch noch einen Nordseestützpunkt einzurichten?
- ✧ Red Anya
- ✧ Irgendwer?
- ✧ Red Anya

Husum bezeichnet sich zwar immer als Stadt, hat aber weder die Mittel noch die Einwohner, um das zu zeigen. Jede noch so kleine Sturmflut überflutet die Region erneut und sorgt dafür, dass der Boden nie wirklich trocken wird. Straßen sind eher Schlickrutschbahnen, die nur mit geländegängigen Fahrzeugen befahren werden sollten. Die Bewohner hausen in groben Hütten und Ruinen, die sie nur mit Not vorm Wetter schützen.

Die **Nordfriesischen Inseln** haben ihre Gestalt durch die Schwarze Flut stark verändert. Inseln versanken oder wurden auseinandergerissen, neue Inseln und Halligen entstanden durch Versandung.

- ✧ Hallig?
- ✧ Verona
- ✧ Miniinseln, normalerweise nicht eingedeicht. Während die Hallig bei Flut häufig überspült wird, stehen die Gebäude erhöht

auf Warften und damit über dem Hochwasser. Wenn die Flut doch mal höher wird, öffnet der pragmatische Friesse Vorder- und Hintertür, setzt sich mit einem Tee ins Obergeschoss und lässt die Flut durchrauschen. Hinterher wird durchgefeudelt, und dann hat man wieder Ruhe bis zum nächsten Mal.

- ✧ Labskaus
- ✧ Feudeln?
- ✧ Verona

Sylt, **Amrum** und **Föhr** sind relativ glimpflich davongekommen. **Pellworm** und **Nordstrand** konnten sich einigermaßen retten.

- ✧ Pellworm würde ich meiden. Kennt ihr nicht die Legende vom Sänger von Dhol?
- ✧ Sunset

Neu dazugekommen sind **Utholm**, **Everschop**, **Wesselburen**, **Marne** und jede Menge unbenannte und unbewohnte Inseln.

- ✧ „Unbewohnt“ ist ein flexibler Begriff. Wattsammler, Toxiker und ähnliche dubiose Gestalten melden ihre Wohnorte selten irgendwo an.
- ✧ Wattegel
- ✧ Ein Haufen schwer betuchter Pfeffersäcke versenkt aktuell ein Vermögen, um Sylt zu einstigem Glanz zu verhelfen. Da die pomoryanischen Spitzohren ihre Naturmagie nicht rausrücken, setzt man auf die Forschungsergebnisse der Hamburger Fachhochschule für Nautische und Umweltmagie. Als ersten (ökologischen und finanziellen) Erfolg verbuchte das Konsortium die Eröffnung eines Reethaus-Resorts direkt hinter dem Roten Kliff, mit weißem Sandstrand und sauberem Badebereich in der Nordsee. Schweineteuer und trotzdem unwirtschaftlich. Für abenteuerlustige Schwerverdiener werden gefährliche Touren in die verseuchten Teile der Nordsee und andere Extremerlebnisse angeboten.
- ✧ Pirapit
- ✧ Interessanterweise findet sich bei einem geringen Prozentsatz der Besucher Sylts nach ihrer Zeit dort ein gesteigertes Interesse am Weg der Reinheit. Es scheint so, als ob der Kult eine Möglichkeit gefunden hat, unter den Urlaubern zu werben.
- ✧ Ecotope

OSTFRIESLAND

In Ostfriesland leben bedeutet, im Schatten von Proteus zu leben. Es gibt kaum einen Ort, von dem aus man keinen der fünf Arkoblocks **Cuxhaven**, **Bremerhaven**, **Wilhelmshaven**, **Emden** oder **Groningen** sieht. Aber außerhalb eines gewissen Sicherheitsperimeters um ihre Türme kümmern sie sich zumindest um nichts, was an Land vorgeht.

Geestland liegt auf der östlichen Seite der **Butjadinger Bucht** und bildet die Landverbindung von Cux-Zwo nach Bremen und Hamburg. Wer an Cuxhaven vorbeigekommen ist und aus verständlichen Gründen nicht in Stade vor Anker gehen möchte, findet in **Beers** einen Hafen direkt an der See. Eine Empfehlung ist das **Gut Ankelohe**. In der alten Gutsstube serviert Anne euch ein Chili, das fast nach echtem Fleisch schmeckt.

FRIESLAND

GERTIES HAFEN

Wer nicht weiß, wie man durch die flachen Wasser um **Nordstrand** navigiert, der wird diesen geheimen Hafen niemals erreichen. Und bei Ebbe geht es höchstens mit dem Hoverboot vor und zurück. Findet man diese kleine Bucht am Hang, hat man eine der besten Anlaufstellen für Schiffsreparaturen an der gesamten friesischen Küste vor sich. Besonders für Leute, die nicht wollen, dass jemand Fragen stellt.

DER FRIESISCHE HOLLÄNDER

In den tieferen Bereichen vor der friesischen Küste fahren zwei nahezu identische **Segler** umher. Cora und Cara – orkische Zwillingsschwestern – leben hier ihren eigenen Traum von Freiheit. Beide Schiffe bieten wenig Prise, dafür aber exklusive und liebevolle Betreuung im selbsternannten Lustschiff. Da die beiden bei vielen Piratencrews beliebt sind, zählen die Holländer als neutraler Boden und bieten Raum für diplomatische Gespräche zwischen den verschiedenen Piratennationen.

RANTUM

Während **Sylt** für Luxustouristen eine hohe Sicherheit bietet und damit ein schlechtes Fahrwasser ist, ist die Rantumer Küste der schwächste Punkt. Hier lagern sich durch die Gezeiten stinkende Abwässer an, weshalb vorrangig die küstennahe Seite gesäubert wird. Rantums Seeseite ist der Schandfleck der Insel: Sie bietet einen Haufen Kläranlagen, den Hafen für die dazugehörigen Schiffstransporte und Fabrikanlagen. Wer sich einschleichen will, der findet hier die beste Möglichkeit.

FORSCHUNGSPLATTFORM WYKER SEE

Auf den Überresten einer Ölplattform hat sich eine Forschungsstation der Hamburger Universitäten etabliert. Hier können Studenten übernachten und an ihren Projekten arbeiten – von Meeresgeologie über Umweltchemie bis hin zu magischem Fischfang. Für etwas Schutz sorgen die Sicherheitsleute von Sylt, die regelmäßig den kurzen Weg hierher zurücklegen.

HALLIG MORRIC

Entstanden aus aufgeworfenen Wrackteilen, Fischernetzen und dem Schlamm der See, könnte dieses kleine Eiland südlich der Reste **Amrums** ein tolles Touristen- oder Piratenziel sein. Doch die dort siedelnden Aussteiger eines kleinen Kultes sind sehr besitzergreifend und schießen erst und fragen später. Und sie scheinen ihren Einflussbereich auf nahe Dörfer ausdehnen zu wollen. Alles unter ihrer Flagge mit dem grünen Tintenfisch.

LIT KÖÖV

In der Lit Kööv serviert Amir traditionelle Rote Grütze, sein Mann Lars schwingt Kochlöffel und Schrotflinte. Und ein paar saubere und trockene Betten gibt es ebenfalls.

Der Hafen des **Pellwormer** Zweitdorfes ist klein und unbedeutend – was das Gasthaus umso begehrenswerter bei Piraten und jenen macht, die unter dem Radar bleiben wollen. Gerüchte gibt es kostenlos, die Meinung zu deren Wahrheitsgehalt kostet dagegen meist. Aber wer nur Kontakte knüpfen möchte, der findet hier sicher etwas.

LEUCHTTURM WESTERHEVERSAND

Auf einer sandigen **Insel**, die bei normaler Flut fast trockenen Fußes zu betreten ist, steht seit Jahrhunderten dieser alte Leuchtturm. Längst verlassen scheinen hier in nebeligen

Nächten trotzdem Lichter, denn Schmuggler haben ihn als neutralen Treffpunkt für Übergaben auserkoren.

WAADER FOON MAM

Tief im Watt haben Wattsammler ihr kleines, befestigtes Dorf aus dem errichtet, was die Flut ihnen gebracht hat. Sie sind eine zurückgezogene Gruppe: freundlich zu jedem, der sie besucht. Was jedoch nur Fremde der Gegend machen – in der Umgebung mehren sich die Gerüchte, dass diese Lebenswürdigkeit nur vorgeschoben ist und die sich häufenden Verschwundenen der Region ihrer Wassergöttin geopfert wurden.

HUSUMER WEIHNACHT

In der zerstörten und mit schnell zusammengezimmernten Gebäuden überbauten Stadt **Husum** findet man für das richtige Geld fast alles, was man sucht. Doch wehe, man verscherzt es sich mit den Bewohnern: Die Weihnacht hält dann Rat und beschließt, wie die Strafe aussehen könnte. Und schickt bei schweren Fällen Leute, die als Vollstrecker dienen.

Woher der Name stammt? Ihre Basis hat diese lockere Polizei/Verwaltung/Gesetzgebung in einem der wenigen Gebäude, die die Flut überlebt haben: dem sogenannten Weihnachtshaus.

DER RUNGHOLDER DEICH

Diese langgestreckte Sandbank vor der Küste ist bei Flut ein Hindernis für jedes Boot, das sich außerhalb der Schifffahrtswege bewegt. Bei Ebbe liegt das Ganze trocken und bietet Erwachten Seehunden, Wattegeln und der übrigen Neofauna der Nordsee und ihren Jägern Platz. Viele vermuten, dass sich hier deshalb so viele der magisch aktiven Tiere und Pflanzen tummeln, weil der sagenumwobene Ort **Runghold**, das Atlantis des Nordens, hier versank. Dass das eigentlich 15 Kilometer nördlicher ist, tut dabei nichts zur Sache.

STÜTZPUNKT HEIDE

Der Hafen von **Heide** ist für Piraten mit Vorsicht zu genießen: Der hiesige Marinestützpunkt hat einen wachen Blick auf alle Schiffe, die hier ankern. Zwar ist die Stadt kein Hamburg oder Stade, aber mit heißer Ware sollte man trotzdem woanders hin. Dafür gibt es Werften und Werkstätten, die besser sind als die meisten der illegalen Schrauberhallen in den kleinen Küstendörfern. Und wenn man jemanden kennt, der jemanden kennt: Im Stützpunkt fällt auch schon mal was vom Laster.

DAGEBÜLL

Dagebüll ist einer dieser typisch friesischen Orte, die dem Bilderbuch entsprungen sein könnten. Wenn das Bilderbuch graue See, stürmischen Regen und trostloses Wattenmeer beschreiben würde. Die Menschen leben von der See, von ihren Schafen und dem kargen Salzboden. Wer in ihrem Hafen vor Anker geht, hat ihre einfachen Regeln des Zusammenlebens zu befolgen – dann wird er als Gast akzeptiert. Gewalt und Verrat werden streng verurteilt, und so ärmlich das Dorf erscheint, so wehrhaft können die Leute im Notfall sein.

DE TRINE SCHEEW

Dieses Gemeindehaus mit zugehöriger Kneipe in der Piratennation **Pellwormer Rest** dient wahlweise als Rathaus, Gästezimmer oder Warenumschlagplatz. Wer etwas zu bieten hat, ist gerne gesehen – billig ist hier allerdings kaum etwas. Dafür kann man mit etwas Verhandlungsgeschick heiße Ware verkaufen, Kontakte knüpfen oder sich darüber schlau machen, wer auf wen ein Kopfgeld ausgesetzt hat.



- ❖ Ich habe gehört, dass ein paar ältere PRObos auf die Insel Otterndorf geliefert wurden, die anscheinend von ein paar Wattsammlern bewohnt wird. Was sollen die Schrottsammler denn mit diesen Dingen anfangen?
- ❖ Pirapit
- ❖ Das sind ... schlechte Nachrichten. Otterndorf liegt in der Elbmündung direkt gegenüber Brunsbüttel und Brockdorf und den beiden dortigen überfluteten Atomkraftwerken.
- ❖ Wattegel

Die Ostfriesische Halbinsel zwischen Aurich und Jever auf der anderen Seite der Bucht wird vom Konzern höchstens mal besucht, wenn er neue Amphibienfahrzeuge testen möchte. **Aurich** und **Jever** sind die größten Häfen in der Gegend, die auch bei Ebbe befahren werden können. Da beide Städte aber im dauerhaften Radarbereich der Arkoblocks liegen, würde ich eher den Hafen in **Esens** anfahren, wenn ich mit heißer Ware unterwegs wäre. Der allerdings fällt bei Ebbe trocken.

- ❖ Der Weg der Reinheit nutzt eine feste Operationsbasis in der Gegend. Angeblich sollen die Jünger des Reinigenden Feuers beteiligt sein, aber das kann ich nicht bestätigen. Zudem scheint der Weg unter der Nase der Konzerne seinen Umtrieben nachzugehen. Alles deutet auf eine ausgeprägte Logistik, die sich von Bremen aus Richtung Wesermündung erstreckt.
- ❖ Wattegel

Vor der Küste liegen die **Ostfriesischen Inseln**, über die die Flut einmal hinweggeschwappt ist und ihren Schitt und Schmer abgeladen hat, die Inseln ansonsten aber weitestgehend verschont hat. **Wangerooze**,

Spiekeroog, **Langeoog**, **Baltrum**, **Norderney** und **Juist** sind nach wie vor von stoischen, dickköpfigen Friesen bewohnt. **Borkum** wird heute als Hochsicherheitsknast genutzt und weiter unten genauer beschrieben.

DOGGERBANK

GEPOSTET VON: LABSKAUS

Mitten in der Nordsee, am Nordwestende der Deutschen Bucht, liegt die Doggerbank, eine gewaltige unter Wasser liegende Sandbank, bis zu 100 Kilometer breit und 300 Kilometer lang, über der die Nordsee manchmal kaum 15 Meter tief ist. Unberechenbare Strömungen und Erwachte Critter sorgen dafür, dass seit Jahrzehnten kein klar denkender ziviler Kapitän dieses fischreiche Gebiet befährt. Die Bohrinseln, die hier Öl- und Gasfelder ausbeuten sollten, wurden schon in den 2030ern verlegt oder aufgegeben. Jetzt gibt es da nur noch automatische Windparks der Skandinavischen Union, Drohnenfrachter auf der Durchfahrt, gut gesicherte Spezialschiffe von Proteus, völlig verzweifelte Fischer und die verrostenden Überreste der Ölindustrie. Das macht die nebligen Gewässer der Doggerbank zum idealen Rückzugsort für Schmuggler und Piraten.

In den 2060ern machten einige von ihnen eine aus-rangierte britische Bohrinsel am Nordrand der Bank zu ihrem Stützpunkt. Die *Rift Four* war nach einem massiven Angriff von toxischen Crittern und Geistern, der die Bohrinsel schwer beschädigt hatte, aufgegeben worden. Die Jungs und Mädels haben ein paar Jahre gebraucht, um das alte Ding abzudichten und umzubauen, aber es hat sich gelohnt: Die *Rift Four* wurde zu einem sicheren Hafen für verschiedene Crews, vor allem Schmuggler. Ein paar von denen sind dort

ERWACHTE DOGGERBANK-KRANKHEIT

Vor dem Erwachen der toxischen Nordsee war die Doggerbank-Krankheit eine allergische Hautreaktion auf Kationen, produziert von Moostierchen, die auf dem Meeresboden der Doggerbank leben. Seitdem haben sich die Kleinstlebewesen verändert – ebenso wie die von ihnen hervorgerufene Krankheit. Um ihren Nachwuchs vor der toxischen See zu schützen, haben sie sich zu Parasiten entwickelt, die größere Lebewesen befallen. Sie legen ihre Knospen in die inneren Hautschichten ihrer Wirte. Wenn die Larven schlüpfen, ernähren sie sich vom umliegenden Gewebe, bis sie wieder ins Freie kommen. Schon eine Infektion mit wenigen Tierchen, wie sie durch Oberflächenwasser möglich ist, kann bei Metamenschen zum Verlust bis zu handtellergroßer Hautflächen führen und hinterlässt markante Narben.

dauerhaft vor Anker gegangen. In den frühen 70ern wurde es so voll, dass sie eine weitere Bohrplattform anschleppten und mit der ersten verschweißten.

Inzwischen besteht die *Rift Four* aus einem halben Dutzend Plattformen mit ein paar Hundert Seelen an Bord. Viele von denen fahren nicht mehr selbst raus, sondern betreiben Werkstätten, Kneipen oder andere notwendige Infrastruktur. Angeblich gibt es sogar ein paar Kinnings, die da geboren wurden. Trotzdem ist das nicht einfach ein Affenfelsen. Einige echt gute Crews operieren von der *Rift Four* aus. Die halten alle zusammen und achten darauf, keine zu großen Dinger zu drehen und unter dem Radar zu bleiben – schon um ihren Stützpunkt nicht zu riskieren. Einen Überfall feindlicher Crews könnten sie mit ihren Booten und den Geschützen auf den Inseln zwar abwehren, aber falls die Kons ankämen, hätten sie keine Chance.

Der wichtigste Trumpf der *Rift Four* ist aber die *Robbe*. Das ist ein russisches Jagd-U-Boot, das in den Eurokriegen nur wenige Hundert Meter entfernt in den flachen Gewässern der Doggerbank auf Grund lief und von seiner Mannschaft aufgegeben, aber nicht gesprengt wurde. Ende der 60er schafften es ein paar Techs, den Reaktor der *Robbe* wieder in Betrieb zu nehmen und über ein Unterwasserkabel mit den Bohrsinseln zu verbinden. Seitdem versorgt er ihre Basis mit Strom.

Es ist aber nicht alles eitel Sonnenschein. In letzter Zeit sind ein paar der schottischen Trolle spurlos verschwunden, die sich vor Jahren auf der *Rift Four* angesiedelt hatten. Gleichzeitig haben Aktivitäten unbekannter Schmuggler auf einer West-Ost-Route zugenommen – und drohen, die Aufmerksamkeit von Sicherheitskräften auf den Nordrand der Doggerbank zu lenken. Davon abgesehen werden alle, die länger auf dem Stützpunkt bleiben, über kurz oder lang Opfer der Doggerbank-Krankheit – aber was nimmt man für ein Stückchen Sicherheit und so etwas wie eine Art große Familie nicht alles in Kauf ...

NEU-GOTLAND

GEPOSTET VON: SPROTTE

Naturkatastrophen und wirtschaftliche Umbrüche haben der Nordsee eine Reihe schrottreifer Förder-

plattformen beschert. Die Plattform Tyra-East wurde von den Vitalienbrüdern übernommen, in *Neu-Gotland* umgetauft und zu einem „freien Piratenhafen“ in der Nordsee deklariert. In den letzten Jahren setzten sich immer mehr Rote Korsaren auf der Plattform fest, und seit sich Caligula an die Macht gemordet hat, gehört sie de facto den Korsaren und ist kaum wiederzuerkennen. Die ganze „Insel“ wird umschlossen von einem Gerüst, das früher mal einen Kubus aus Sicherheitsglas hielt, der die Arbeiter vor den unbarmherzigen Meereswinden schützte. Heute dient das Gerippe als Halterung für Kameras, Geschütze, Drohnenports und statuierte Exempel. Die Korsaren zeigen Besuchern deutlich, was passiert, wenn sie aus der Reihe tanzen.

Auf der Plattform leben nur zwei Arten von Metamenschen: Rote Korsaren und der selbsternannte „Seekaiser“ Caligula. Die Korsaren machen als einzige Piratengruppe der Nordsee regelmäßig Gefangene. Nicht um sie zu verkaufen, sondern um sie als Sklaven zu halten und sich am ganzen Spektrum des Sadismus zu erfreuen. Vergewaltigungen und abartige Spiele an den Sklaven sind an der Tagesordnung. Wer als Gast an Neu-Gotland anlanden darf, muss einiges auf dem Kerbholz haben und sollte sich nicht wundern, wenn „ihm zu Ehren“ ein tödlicher Gladiatorenkampf veranstaltet wird oder er live an einer Bestrafung teilnehmen darf, vielleicht sogar als Henker, um das Gemüt des Neuankömmlings zu testen.

Um in unmittelbarer Nähe zu Proteus überleben zu können, sind die Korsaren zu Freibeutern für den Konzern geworden. Proteus ignoriert Neu-Gotland, dafür bieten die Korsaren ihre Prise immer zuerst der Konzernschmidt an, die eine ziemlich opulente Kajüte im oberen Bereich der Plattform bewohnt. Der Deal scheint sich für Proteus zu lohnen, denn zum einen versorgt der Konzern die Piraten mit interessanten Informationen über Konkurrenzunternehmen, zum anderen überlässt die Schmidt den Piraten zwar den Hauptteil der Prisen, pickt sich aber gerne besondere Info-Dateien oder exklusive Prototypen heraus.

- Die Bohrsinsel wurde inzwischen von allen geräumt, die sich nicht mit der Übernahme durch die Korsaren einverstanden erklärten. Wenigen wurde erlaubt, sich mit eingekniffenem Schwanz eine neue Bleibe zu suchen. Enno und die Vitalienbrüder, deren Loyalität ihrem neuen Kapitän gegenüber stets zweifelhaft war, ließ Caligula mehrmals kielholen und anschließend den Möwen zum Fraß vorwerfen. Die Reste der entstellten Körper hängen zur Warnung an den Stahlauslegern.
- Wattegel
- Ich hab' mit einigen gesprochen, die sich dort herumgetrieben haben. Der Verfall scheint unmenschlich und erschreckend, aber Caligula hat seine Crews eisern in der Hand. Die völlig impulsive Skrupellosigkeit, mit der der Kapitän seine Befehlsgewalt sichert, lässt jeden vor seinem Zorn kuschen und schreckt Meutereien und Attentate ab. Außerdem scheint er so etwas wie einen sechsten Sinn für konspirative Vorgänge zu haben. Oder er ist einfach nur so wahnsinnig, dass die regelmäßigen Säuberungen seiner Befehlsränge keiner nachvollziehbaren Grundlage mehr bedürfen.
- Ecotope
- Trotzdem bleibt die Plattform ein interessanter Ort für andere Piraten und Runner: Von den Korsaren für Proteus erjagte

STRIPPENZIEHER-ARCHIV SCHOCKWELLENREITER

CALIGULA

Metatyp: Mensch, männlich**Alter:** unbekannt**Erkennungsmerkmale:** Größere Flächen des Körpers mit schwarzen Kreuzen tätowiert, dunkles Haar, markante Cybersporne (blutrot), Sprachmuster und Dialekt lassen auf eine Herkunft aus den Gebieten Nordfrieslands schließen.**Profil:** Caligulas Herkunft liegt größtenteils im Dunkeln. Sein Sadismus und seine finsternen Psychospielchen begleiten ihn, seit er in der Rolle des Kapitäns die Korsaren zu einer immer mächtigeren Flotte aufbaut. Gerüchten zufolge betreibt er auf Neu-Gotland eine Schattenklinik, um die wachsende Vercyberung seiner Crew und sich selbst nicht völlig den Ärzten seines Gönnerkonzerns Proteus zu überlassen. Darüber hinaus beweist Caligula hervorragende taktische und strategische Kenntnisse, die auf eine Marine-Vergangenheit hindeuten. Eventuell könnte die Nutzung experimenteller Headware (wie militärische Gefechtscomputer) zum fortschreitenden Verfall von Caligulas Geisteszustand beigetragen haben.

Beute lagert öfter ein paar Tage lang auf Neu-Gotland. Und ehe man sie aus einer Proteus-Arkologie stiehlt (oder extrahiert), ist dieser Nordsee-Moloch immer noch die bessere Wahl.

- ❖ Labskaus

GROSSRAUMGEFÄNGNIS BORKUM

GEPOSTET VON: LABSKAUS

Nach der Schwarzen Flut war auf der Nordseeinsel Borkum nichts Wohnliches übrig. Ein giftiger Felsen in giftiger Brühe. Als die Bundesregierung nach Standorten für ihre neuen Hochsicherheitsgefängnisse suchte, die auf die Gefahren der Erwahten Welt vorbereitet waren, bot sich Borkum als Standort an.

Auf dem toxischen Boden wurden modernste Zellenblöcke errichtet, untereinander und von der Außenwelt abgeschottet. Borkum ist die letzte Station, die ein Schwerstkrimineller in seinem Leben sehen soll. Um das zu gewährleisten, werden die Inhaftierten rund um die Uhr überwacht. Im Block für magische Gefangene durch lückenlose und automatisierte Kameraüberwachung, im neuen Technomancer-Block auf der gegenüberliegenden Seite der Insel mit immensem Personalaufwand durch metamenschliche Wächter. Einzelhaft ist die Regel.

Das gilt auch für das Personal. Allumfassende Überwachung in zellenähnlichen Wohnräumen. Strikte Ausgangskontrolle zwischen den 12-Stunden-Schichten. Keine über das Berufliche hinausgehenden Kontakte zu den Kollegen.

- ❖ Im Gegensatz zu den Zellen ist es aber deutlich einfacher, die „typischen Annehmlichkeiten“ in die Kasernen zu bringen. Die Jungs und Mädels müssen sich ja entspannen.
- ❖ Pirapit

Neben Stahlbeton und Stacheldraht ist die (toxische) Natur der beste Ausbruchschutz. Giftige Pflanzen wachsen außerhalb der Mauern, toxische Critter an Land und im Wasser warten nur auf geschwächte Häftlinge. Und dann liegen etwa 30 Kilometer giftiges Wattenmeer zwischen der Insel und dem Festland. Seit der Vergrößerung wurden nicht nur die Gefängnisstrakte ausgebaut, die nun fünf Stockwerke in den Himmel ragen, auch der Perimeterzaun wurde mit einem Elektroschock-Feld aufgeladen, und die Außenmauern wurden verbreitert. Man fragt sich manchmal, ob das Gefängnis darauf aus ist, die Häftlinge drinnen oder etwas anderes draußen zu halten.

Die korrumpierte Umwelt verursacht auch Probleme innerhalb des Gefängnisses. Borkum hat mehr psychische Zusammenbrüche von sonst als unbezwingbar geltenden Gefangenen zu verzeichnen als jedes andere Gefängnis. Das mag an den besonders zur Gewalt neigenden Justizvollzugsangestellten liegen oder an der toxischen Hintergrundstrahlung. Die im psychiatrischen Bereich von Block B arbeitenden Magier mögen ebenfalls ihren Anteil daran haben. Die Möglichkeiten zur „Arbeit am lebenden Objekt“ gepaart mit einem ansehnlichen Gehalt locken eine Reihe zwielichtiger Gestalten an.

ABERDEEN

GEPOSTET VON: KAREL

An der schottischen Nordseeküste, zwischen den Mündungen der Flüsse Dee und Don, liegt Aberdeen. Die Stadt, früher einmal die drittgrößte Schottlands sowie ein wichtiges Zentrum des Handels und der Ölindustrie, wurde 2016 von einer von Ökoterroren magisch manipulierten Ölpest überrollt. Seitdem liegt sie im Zentrum der Schottischen Toxischen Randzone, die ihrerseits fast vollständig von den Erwahten Schottischen Wildniszonen umgeben ist – was eine Bootstour über die toxische Nordsee im Grunde zum sichersten Weg von und nach Aberdeen macht.

Es sollte niemanden wundern, dass zahllose Einwohner die toxisch verseuchte Stadt ebenso aufgegeben haben wie die schottische Regierung. Offiziell gibt es nach wie vor eine Stadtverwaltung, die dem Parlament in Edinburgh untersteht. Faktisch aber überprüft niemand, ob in Aberdeen Vorgaben aus dem Süden eingehalten werden oder die amtlichen Meldungen aus der Stadt irgendetwas mit der Realität zu tun haben.

- ❖ Wie auch? Hin will da niemand, und die Matrix kann man komplett vergessen. Abgesehen von ein paar PANs findet man dort nichts außer völlig ... dissonantem ... Rauschen ... **Verbindung getrennt.**
- ❖ ... Nutzer Ecotope ausgeloggt.

- ❖ Was zur Hölle ...?
- ❖ Tagwache

Die einzige Ausnahme von dieser Regel sind ein paar Kons, die den Ort für weniger legale Feldtests oder Schattenoperationen nutzen, wie beispielsweise der britische Miltech-Spezialist Integrated Weapon Systems PLC.

Außerhalb eines Kriegsgebietes kann man sich kaum eine härtere Testumgebung vorstellen. Zwar sind viele Einwohner geflohen, aber diejenigen, die geblieben oder neu dazugekommen sind, zählen zu den zähesten und härtesten Typen in Großbritannien. Viele von ihnen sind Metas, nicht zuletzt Zwerge, Orks und auffällig viele Trolle – auch deswegen, weil die weniger robusten Metatypen oft an Umweltgiften sterben, bevor sie geboren werden. Die meisten schließen sich Crews oder Gangs an, die vor allem im Bereich des Hafens oder in den engen Straßen und Gassen des mittelalterlichen Stadtzentrums in einem nicht enden wollenden Kampf um ihre Turfs stecken. Toxische Geister und Manifestationen gehören zur Tagesordnung, und sogar einige Shedim sollen sich in der Stadt angesiedelt haben – haben sie angesichts der unablässigen Kämpfe und Morde doch keinerlei Probleme, neue Körper zu finden.

- ◆ Inmitten dieses Chaos haben einige der berühmtesten britischen Profis einen Unterschlupf gefunden. Falls jemand Kontakte benötigt, PN.
- ◆ Cosmic

Das, was einer Ordnungsmacht in Aberdeen noch am nächsten kommt, war seit den 2050ern der von Trollen geführte Clan der MacRanalds. Seine Mitglieder kontrollierten über ein Jahrzehnt lang sowohl die Docks und damit die Piraten, die von hier aus operieren, als auch den Schmuggel aus den Erwachten Highlands. Dabei gerieten sie immer wieder mit den dort herrschenden Clans aneinander. Anfang der 2070er gelang es dann den Yardies, den durch den Dauerkonflikt geschwächten MacRanalds ein großes Stück des Kuchens wegzunehmen.

Seitdem haben die extrem gewalttätigen afrokaribischen Ganger Aberdeen nicht nur für den Schmuggel von Tempo nach Europort genutzt, sondern auch Kontakte nach Dänemark und Hamburg aufgebaut – und sind groß in den Organhandel eingestiegen. Die Brutalität der Yardies ist gleichzeitig ihre Stärke und ihre Schwäche – denn nur wirklich harte Hunde, meist Orks oder Trolle, überleben ihre Aufnahmezerimonien, meist so verstümmelt, dass sie Cyberware brauchen. Verluste können sie kaum kompensieren, und da Cyberware in Großbritannien streng kontrolliert wird, sind sie für Nachschub und Ersatzteile auf den Teil des Schmuggels angewiesen, den die MacRanalds und ihre Partner unter Kontrolle haben. Alle Zeichen stehen auf Sturm – insbesondere, weil sich angeblich eine Tochter der früheren „Piratenkönigin“ von Aberdeen, Moira Lammant-MacRanald, die Unterstützung von Integrated Weapon Systems gesichert hat und mithilfe einiger aufgerüsteter Piratencrews plant, die Stadt wieder unter die Kontrolle des Clans zu bringen.

SPIELER

KONZERNE

IN DER DEUTSCHEN BUCHT

GEPOSTET VON: CORP SHARK

Europort, Antwerpen und Hamburg gehören zu den größten Häfen der Welt, hinzu kommen die Arkoblocks von Proteus. Entsprechend hoch ist das Ver-

kehrsaufkommen in der Nordsee. Die drei wichtigsten Reedereien Europas, **Mærsk**, **Worldwide Shipping** (Joint Venture zwischen Lusiada/SpinGlobal und Wuxing) und **ESUS** (via CMA-CGM), beherrschen 70 Prozent des Frachtmarkts. Frachtschiffe sind aber bei Weitem nicht alles, was ihr an und auf der Deutschen Bucht trifft. Werfen wir einen Blick auf die hier aktiven Konzerne:

PROTEUS

Wer an Nordseekonzerne denkt, dem fällt zuerst Proteus ein. Die 1,7 Kilometer hohen Arkoblocks des Konzerns sind auch kaum zu übersehen. Für die meisten unsichtbar sind die zahlreichen PRObos (von Probebohrungen), die den Meeresboden nach verbliebenen Ölreserven und Mineralien absuchen. Hinzu kommen einige zu Horch- und Militärposten umgebaute alte Ölbohrplattformen sowie Unterseebasen. Proteus' Marine ist nicht zu verachten, die Wahrscheinlichkeit ist recht hoch, auf eine ihrer Patrouillen zu treffen, insbesondere wenn ihr euch einem der Arkoblocks nähert. Außerdem hat Proteus etliche der Piratenbanden unter seiner Kontrolle. Wer eine detailliertere Beschreibung von Proteus' Aktivitäten will, der kann gerne noch mal in den *Datapuls: Hamburg* oder in den *Datapuls: Proteus* schauen, die immer noch aktuell sind.

SAEDER-KRUPP

S-K selbst besitzt nur eine kleine Frachtschiffflotte, den Großteil seiner Waren lässt der Konzern von Mærsk transportieren. Wichtiger sind S-Ks Schiffswerften. Denn nahezu alle anderen Reedereien nutzen von S-K gebaute Frachter. Zudem stellen S-K-Töchter diverse Militärschiffe für Nordseeanrainerstaaten und Konzerne her. Die beiden wichtigsten Firmen sind **Bremer Vulkan** in Bremen und **Krupp Marine Systems** in Bremen, Oldenburg, Hamburg und Kiel. Bremen ist außerdem der deutsche Hauptmilitärhafen für Saeder-Krupps Marine. Hier liegen die Kriegsschiffe des Konzerns vor Anker.

- ◆ Die Flotte dient vor allem der Abschreckung, bleibt aber die meiste Zeit im Hafen. Hin und wieder fahren einzelne Schiffe zur Piratenjagd aus, manchmal fährt ein kleines Geschwader Patrouille. Da die Matrosen selten etwas zu tun haben, kommt es oft zu „unfreundlichen Zusammenstößen“ mit der Bundesmarine oder der MET2000, die ebenfalls Stützpunkte in Bremen haben.
- ◆ Konterleutnant

S-Ks größter Standort in der Nordsee ist die **Skuld-Plattform** auf der Vikingbank zwischen den Shetland-Inseln und Norwegen. Diese von **Krupp Specialist Engineering** gebaute und betriebene Plattform beherbergt etwa 2.000 Ingenieure und Wissenschaftler. Hier testet man neues Unterseebergbauequipment, erprobt neue Verfahren und wartet und repariert bestehendes Gerät. Die eigentlichen Abbauoperationen werden vor allem von zwei Firmen erledigt: der **Deutschen Erdölgesellschaft** aus Hamburg und **Trans-Oceanic Mining** aus Malmö. Die DEG koordiniert ihre Logistik über eine alte Bohrinself in der Deutschen Bucht, ihre aktiven Bohrinselfen liegen vor

der norwegischen und britischen Küste. Trans-Oceanic betreibt einige Operationen in der Nordsee, ist aber vor allem in Südostasien aktiv. In der Nordsee besitzt es einige Förderplattformen und Unterseebasen. Seit dem Zweiten Crash haben sich die Besitzverhältnisse des Konzerns stark verschoben. Inzwischen besitzen S-K 56 Prozent, Trikon 14 Prozent, Erika 12 Prozent, Mærsk 10 Prozent und der FBV 5 Prozent.

AG CHEMIE

AGCs Raffinerieplattform **Mittelplate-A** zählt neben den Arkoblocks und der Skuld-Plattform zu den größten Konstrukten in der Nordsee. Die letzten Ölreserven des Mittelplate-Ölfeldes versiegten Anfang der 70er. Daher sind die Betreiber (**AGC Petrochem** und **AGC Wintershall**) dazu übergegangen, bisher „unwirtschaftliche“ Mikroölfelder anzuzapfen. Hierfür haben sie sich bei Proteus eine Flotte von PRObos gekauft. Öl und Gas werden auf Mittelplate-A raffiniert und dann über Pipelines nach Hamburg transportiert. Mineralien und Seltene Erden werden auf Frachtschiffe verladen. Die Plattform verfügt über ein Start- und Landefeld für Katapultjäger und Kommuter und wird von einigen Dutzend Konzerngardisten bewacht. Ein Teil der Förderung findet unterseeisch mit von Proteus errichteten Anlagen statt. Aufgrund der Umwelt- und Wetterbedingungen werden die Rohstoffe zum Teil von Tanker-U-Booten abtransportiert. Um diese zu schützen, werden sie oft von einer AGC-Marineeskorte begleitet. Raffinerien, Lagerstätten und Tanker sind ein häufiges Ziel von Piraten und GreenWar, sodass der Chemiekonzern hier eine starke Militärpräsenz vorhält.

MÆRSK

Der dänische Logistikriese ist der Platzhirsch unter den Reedereien, aber auch im Schiffsbau und der Förderung von Öl und Gas tätig. Zusammen mit seinem Tochterkonzern **Hapag-Lloyd** ist Mærsk der bedeutendste Logistikdienstleister für Proteus, Sæder-Krupp, Trikon und die AG Chemie. Viele Frachtschiffe fahren inzwischen vollautomatisch entlang der Handelsrouten, haben aber immer ein Sicherheitsteam an Bord. Zudem kann der Konzern auf Spezialeinheiten seines Tochterkonzerns **Tyr Inc.** zurückgreifen, um Piratenüberfälle oder Geiselnahmen abzuwehren. Die Förderplattformen von **Mærsk Oil & Gas** befinden sich vor allem entlang der dänischen und norwegischen Küste.

- Wenn ihr Ware von einem Mærsk-Schiff stiehlt, bekommt ihr es nicht nur mit Mærsk zu tun, sondern auch mit dem Konzern, dem die Ware gehört. In den ganz üblen Fällen könnte sich auch der Versicherer der Ware einschalten: Eine Wiederbeschaffung ist häufig günstiger, als die Versicherungssumme ausbezahlen.
- Pirapit

REGULUS JOINT INDUSTRIES

Regulus gehört zu den „kleineren“ Anbietern, die um die restlichen 30 Prozent des Frachtschiffmarktes konkurrieren. Sein Hauptaugenmerk liegt dabei auf der Platzierung von Europort im Ranking der

größten Häfen Europas und der Welt. Deswegen sabotieren Runner im Auftrag von Regulus Schiffe und Lieferungen der Konkurrenz überall in der Nordsee. Darüber hinaus betreibt der Konzern mehrere große Windkraftfarmen in der Nordsee. Aufgrund der Qualität des Wassers sind die Anlagen äußerst wartungsintensiv und werden im Gegenzug gerne Ziele von Sabotageaktionen.

TRIKON

Trikon hat kaum Aktiva in der Nordsee. **BuMoNA** verfügt über einige Hochseeschnellboote und Rettungshelikopter an den Küsten, um Verletzte auf dem Meer bergen zu können. Die Hauptmarinebasis der **MET2000** (Bremen) ist der Ausgangspunkt für Manöver und Missionen der Einsatztruppen. **Ruhrmetall** interessiert sich für den reibungslosen Erztransport aus Skandinavien nach Hamburg, Bremen, Oldenburg und Papenburg. Die Frachtschiffe stammen dabei von einem externen Dienstleister und sind in der Regel vollautomatisiert. Allerdings beauftragt Ruhrmetall häufig eine Korvette als Begleitschutz.

Zwei Tochterfirmen sollen hier erwähnt werden: **Ruhrmetall Marine Technologies**, der Werftkonzern aus Kiel und Bremen (Teil von Ruhrmetall Heavy Industries), fertigt vor allem zivile Fracht- und Kriegsschiffe. **Ruhrmetall Schiffstechnik** (Teil von Ruhrmetall Defence) fertigt Schiffsbewaffnung (Geschütze, Torpedos) in Bremen und Oldenburg und führt auf der Nordsee Waffentests durch.

ZETA-IMPICHEM

Der Chemie- und Pharmariese ist ebenfalls ein großer Player in der Nordsee und fördert Öl und Gas vor der britischen Küste. Nachdem die AGC ihre gesamte Pharmasparte an Z-IC verkaufte, hat sich die Lage zwischen den beiden massiv entspannt. Auf der Nordsee konkurrieren beide dennoch um die letzten verbliebenen Ölreserven und leben ihre alte Rivalität weiterhin aus. Neben der Rohstoffförderung ist Z-IC an der toxischen Wirkung der Nordsee und den daraus resultierenden Mutationen interessiert. Einige alte Bohrinseln wurden vom Konzern zu Forschungsstationen umgebaut, um Flora und Fauna zu studieren sowie an Gegengiften und neuen Medikamenten zu forschen.

- Sie schnappen sich öfters ein paar der verseuchten Küstenbewohner und führen an ihnen Experimente durch. Einigen geht es danach besser als vorher. Aber eben nur einigen.
- Ecotope

KLABAUTERBUND

GEPOSTET VON: SPROTTE

Der Klabauterbund ist ein loser Haufen, der viele Facetten des linken Ökoaktivismus unter seinem Dach vereint. Hier findet sich alles, was irgendwie „für die Umwelt“, „für die Armen“ und „gegen die Konzerne“ ist. Neben ökologischem Lebensmittelanbau in der Hamburger Region fahren Mitglieder des Bundes auf die Nordsee, um dort Schiffe auszurauben und das Geld in den Wiederaufbau der Elbmarschen zu stecken. Der Klabauterbund propagiert eine eher

technikferne Lebensweise: Technik, die nicht lebensnotwendig ist, wird skeptisch betrachtet. Dieser Blickwinkel variiert von Mitglied zu Mitglied und hat schon zu einer Reihe interner Spannungen geführt, wenn die Puristen gegen Cyberware wettern, die (zumeist jüngeren) Progressiven ihre AR-Spielchen aber als lebensnotwendig erachten.

PIRATTENNATION(EN)

GEPOSTET VON: SPROTTE

In alten Trids und der romantischen Vorstellung gibt es einen Zusammenschluss, eine eigene Nation von freiheitsliebenden Aussteigern, die mutig die Weltmeere befahren. Sie stehen geschwisterlich füreinander ein, rauben von den Reichen, um es den Armen (und sich) zu geben, und leben ein spannendes (und kurzes) Leben mit der See, halbnackten Barmädchen und viel Rum.

Aber davon abgesehen, dass es an der Nordsee kaum Rum gibt und die Bedienungen der wenigen Kaskaden nicht zwingend auf skrupellose Seefahrer stehen, gehört die Idee von richtigen Piratennationen in das Reich der Märchen.

- Für Konzerne und alle staatlichen Stellen sowieso. Wo kämen wir denn auch hin, wenn Verbrecher und Aussätzige einfach so ihren eigenen Staat gründen? Dann müsste man sich ja mit denen auseinandersetzen. Und nicht nur mit Handschellen und Bomben.
- Pirapit

Besatzungen von Piratenschiffen sind mal enge Kleinfamilie, mal Geschäftspartner oder unter der Herrschaft eines Gurus oder Diktators stehende Dienstknechte. Schließen sich mehrere Schiffe zusammen oder gehen Familien dem Piratenhandwerk nach, werden die gesellschaftlichen Verbindungen komplexer. Und wenn dann noch ein eigener sicherer Hafen dazukommt und die Gruppe halbwegs übereinstimmende Moral- und Lebensvorstellungen hat, dann kann der Eindruck entstehen, dass es sich um einen eigenständigen und unabhängigen Verbund handelt.

Sind diese Zusammenschlüsse also doch alle eigene Nationen? Ganz sicher nicht.

Gibt es welche, die sich als solche verstehen? Natürlich. Aber die wenigsten unabhängig lebenden Gesellschaften um die Nordsee herum halten sich für eine Nation im politischen Sinne. Man ist eher *die munteren Freibeuter um Kapitän XY, Dorfgemeinde irgendwas* (gerne mit einem von uralten Karten abgeschriebenen, längst vergessenen Ortsnamen), oder bedient sich bei Abenteuer-Trids oder dem, was einem nach dem letzten Besäufnis in den Kopf kam.

Viele Gruppen bestanden zuerst aus durch Not in die Piraterie gezwungenen Küstenbewohnern, denen sich über die Jahre andere „Berufspiraten“ angeschlossen haben, die nun die eigentliche Räuberei durchführen, während der große Rest zu Hause in Dörfern und Höfen den Alltag aufrechterhält, inklusive des Verkaufs der Beute oder des Organisierens von Informationen für die nächsten Überfälle.

Die brutaleren und profitorientierten Piratengruppen haben ihre Stützpunkte oft auf übernommenen Ölplattformen, in alten Ruinen oder fahren mit ih-

rer Armada wie Nomaden umher. Manche – wie die Roten Korsaren – sind eine feste Gruppe, die sich selbst nicht als Nation bezeichnet und von den Küstenbewohnern mehr als Unterdrücker denn als Freidenker gesehen wird.

- Solchen Piraten wäre die politische Unterscheidung, was jetzt Nation, Republik oder Demokratie genau bedeutet, sowieso zu hoch. Denen geht es um Beute, Gewalt und Macht. Begriffsdefinitionen sind egal, solange man die schwächeren und ärmeren Leute ausbeuten kann.
- Labskaus
- Apropos Gewalt und Macht: Für manche ist die Idee einer Piratennations eher eine Wahnvorstellung. Erinnert ihr euch an die Piratenrepublik Friesland? Das war der Traum einer verrückten Kapitänin, die dafür über Leichen gegangen ist. Mir war nie klar, ob sie sich selbst einfach nur als Königin eines geeinten Frieslands krönen wollte oder ob irgendwelche gesellschaftliche Ideale dahinterstanden.
- Red Anya

PIRATTENNATION HALGER SIARUUWERN

Die Nordsee und ihre Küste bieten viele Möglichkeiten für Piratennationen. Diese kleine Gruppe aus Familien, die sich zu den Halger Siaruuwern zusammengeschlossen haben, dient hier als Beispiel.

Die Halligen schauten schon vor der Schwarzen Flut nur so gerade eben aus dem Wasser. Danach war der Boden abgetragen, die wenigen Bauwerke waren verschwunden, und jeder Bewohner war ertrunken oder geflüchtet. Jetzt, Jahre später, hat sich mit den Überresten von damals, angestautem Wattboden und unbrauchbarem Strandgut ein weicher Untergrund angesammelt, der bei normaler Flut wieder aus dem Wasser schaut.

Mitten im Watt und abseits des Fahrwassers kümmert sich kaum jemand darum, diese wandelbaren Neu-Halligen zu kartographieren. Auf einer davon leben die Halger Siaruuwern.

Zwischen mit Steinen beschwerten Fischnetzen, verrosteten Containern und stacheligem Dünengras stehen mehrere selbstgebaute Hütten, die das Zentrum der kleinen Piratennations bilden. Knapp fünfzig Leute (die meisten stammen aus Friesland) wohnen hier, wenn nicht gerade Sturmflut herrscht. Drei kleine Schiffe ankern in einer selbstgebaute Hafenanlage, die noch Platz für Gäste bietet. Man lebt von Handel und Fischfang – und der Piraterie. Keiner der Beutezüge würde den durchschnittlichen Shadowrunner beeindrucken, doch es reicht für ein dürftiges Auskommen der Familien. Von den großen Spielern hält man sich eher fern, bleibt unter dem Radar und versucht, zu den kleinen Gemeinden an der Küste ein gutes Verhältnis zu wahren. Trotz allem ist man sich der Gefahr durch andere Piraten bewusst und hat ein gutes Warnsystem entwickelt, das aus in das Watt getriebenen Metallbalken und halbwegs modernen Geschützen an Land besteht. **Ole Konatzki** ist der gewählte Bürgermeister, während **Sonya Lievetz** für die Piraterie zuständig ist. Man organisiert nur so viel wie nötig: Die meisten Entscheidungen werden in der Inselversammlung besprochen und gemeinsam getroffen.

- ◆ Nette Leute, wenn man ihnen etwas bietet und sie nicht Gefahr laufen, die Aufmerksamkeit von Konzernen oder den Korsaren auf sich zu ziehen, wenn sie einem helfen.
- ◆ Karel

MYSTERIEN: NEUE UND ALTE ÜBERNATÜRLICHE PHÄNOMENE

GEPOSTET VON: SPROTTE

Die Küsten und Inseln der Nordsee haben schon immer einen ganz besonderen Menschenschlag hervorgebracht. Eng mit den Gezeiten und der Umwelt in Kontakt, wird hier ständig adaptiert oder auf alter Basis neu erfunden. Traditionelle Bräuche haben sich mit Magie gefüllt und wurden durch die giftigen Fluten verändert. Zuwanderer brauchen oft Jahre, um die Verwicklungen von Aberglaube, Magie und mundan Nützlichem zu durchdringen.

BIIKEBRENNEN

Die Bewohner der kargen Küstenregionen der Nordsee sind ein abergläubisches Völkchen mit vielen Ritualen. So gibt es dort schon lange den Brauch des „Biikebrennens“, bei dem am Abend des 21. Februar ein Stapel aus Holz und anderen Brennmaterialien an der Küste angezündet wird und weit in die See strahlt. Was andere Regionen (meist später im Jahr) „Osterfeuer“ nennen, dient hier zum Verabschieden des Winters, der Segnung für das kommende Jahr oder der sicheren Ausfahrt von Seeleuten. Heute sind diese Dinge für die vielen kleinen Gemeinden im toxischen Watt und der nahen Küste wieder wichtiger denn je. Darum gibt es kaum einen Ort in den nordfriesischen Gebieten, in dem im Februar kein Feuer brennt – oft gepaart mit einem Dorffest, zu dem Gäste gerne gesehen sind.

- ◆ Ein Fest mit trockener nordischer Mentalität im Februar an der Küste? Da braucht es nicht nur einen Friesennerz, eher die Pelzjacke. Oder ein sehr, sehr großes Feuer. Und ganz sicher viel Alkohol.
- ◆ Ruhrork
- ◆ Gibt es normalerweise auch. Alles davon. Kann wirklich ganz nett sein, je nach Dorf. Gut, um Leute kennenzulernen oder als Ablenkung, wenn man „etwas vorhat“.
- ◆ Wattegel
- ◆ „Gäste sind gerne gesehen“ kann auch heißen, dass man den Sonderplatz oben im Fass auf dem Feuer bekommt. Gebete und Opfer für merkwürdige Gottheiten sind an der Küste oft Tradition. Die nehmen das teilweise wirklich ernst mit ihren Opfergaben. Und damit meine ich nicht nur diese unangenehmen Gruppen mit eindeutig verrücktem Guru, Sucher nach WasWeißIchErleuchtung, die Meergötter-Anbeter und was da sonst noch alles herumschwirrt. Manchmal sind die gastfreundlichsten Dörfer an der Küste in Wahrheit die schlimmsten.
- ◆ Deichbrecher

- ◆ Du schaust zu viele Trids.
- ◆ Red Anya

HITZLÖPERTIJD

Hitzlöper: So nannte man früher die Bernsteinsucher, die die Sandbänke und Strände nach dem Gold des Meeres absuchten. Heute werden die meisten Steine künstlich hergestellt, und es ist selten, dass ein echtes Stück Harz an der Küste zu finden ist.

- ◆ Das ist nicht richtig. Man muss nur wissen, wo und wann die Chance am größten ist. Die echten Steine sind magisch viel wirkungsvoller und dementsprechend teurer zu verkaufen. Aber natürlich ist es nicht genug, um daraus einen ertragreichen Vollzeitjob zu machen. Und das Watt ist zu gefährlich.
- ◆ Sunset

Wenn an einem frühen Morgen nach Vollmond ablaufendes Wasser herrscht, dann nennt man die Stunde vor der Ebbe die „Hitzlöpertijd“ – die „Zeit der Bernsteinsucher“.

In der Dämmerung, oft im Nebel und besonders häufig in den nassen und kalten Monaten, schweben kleine, goldene Lichter dicht über dem Watt. Nicht immer, nicht überall, aber zu häufig, um die Hitzlöpertijd ignorieren zu können. Die Bewohner der Küsten und Inseln sagen, es seien die Seelen des dort liegenden Bernsteins, der sich im Licht des Mondes spiegeln würde.

- ◆ Wenn das der so teuer zu verkaufende Bernstein ist, sollte man das dann nicht nutzen und die Steine bei den Lichtern einfach einsammeln?
- ◆ Galore
- ◆ Nein.
- ◆ Sunset

Astrale Untersuchungen im verseuchten Wattenmeer sind schwierig durchzuführen, doch konnten Studenten verschiedener Hamburger Universitäten immerhin schon bestätigen, dass es sich bei dem Leuchten zur Hitzlöpertijd um ein magisches Phänomen und nicht, wie ursprünglich angenommen, um Geister oder Parawesen handelt. Sicher ist zudem, dass sich das Licht stark auf die Psyche der es betrachtenden Personen auswirkt. Wer eine schwache Willenskraft hat, fühlt sich von den goldenen Lichtern unwiderstehlich angezogen, läuft darauf zu und immer weiter dem nächsten Leuchten hinterher – ähnlich der Vorgehensweise von Irrlichtern. Regelmäßig wird von Wanderern berichtet, die in der Hitzlöpertijd im Watt verschollen und vermutlich ertrunken sind.

Die meisten Insel- und Küstenbewohner vermeiden es, am Morgen nach einem Vollmond im Watt unterwegs zu sein, und haben wenig Mitleid mit Ortsfremden, die nicht auf ihre Warnungen hören. Trotzdem sind immer wieder Schaulustige oder Schatzsucher unterwegs, die unter den Lichtern nach Bernstein suchen wollen und dann gänzlich in den Bann des Leuchtens geraten.

- ◆ Äh, okay.
- ◆ Galore

- ◊ Wer nur die Wasserwege nutzt, sieht davon höchstens etwas in der Ferne. Die Küstenstriche bergen die eigentliche Gefahr. Und natürlich Wattwanderungen, aber die auch außerhalb von nebligen Morgenstunden. Im Hovercraft würde ich das Watt zu den gefährdeten Zeiten meiden. Es ist dann zwar schön menschenleer (für manche Anliegen optimal), aber man möchte ja nicht seinen Steuermann in den Bann der magischen Lichter kommen lassen. Oder selbst hineingeraten. Ich kenne jemanden, der auf irgendwelche Schutzmasken geschworen hat. Allerdings habe ich ihn jetzt schon länger nicht mehr gesehen.
- ◊ Labskaus

NIS PUK

In den Hafenstädten und küstennahen Gemeinden im hohen Norden gibt es die Geschichte der Puke, kleiner koboldähnlicher Wesen, die, wie fast alle Wesen dieser Art, wahlweise und wechselnd hilfreich sind, Schabernack treiben oder jähzornig auf fehlende Dankbarkeit reagieren. Nis Puke, eine regionalere Spezies, sind meist gutmütige Einzelgänger und vorrangig um Husum und nördlich davon zu finden. Sie scheinen sehr ortsbezogen zu sein. Manche Gemeinden haben sich extra um ein Haus oder einen Hof gruppiert, wo der Erzählung nach ein Nis Puk leben soll.

- ◊ Also eine Art Land-Klabautermann? Meine Güte, von dem Zeug gibt es zu viele Sorten.
- ◊ Zwieblblootz

Nis Puke sollen dem Gebiet, in dem sie wohnen, und allen ihnen wohlwollend gesonnenen Bewohnern Schutz gewähren. Wichtiger ist den kleineren Gruppen oder Wattsammlern besonders, dass so ein Wesen unter ihnen ausgleichend und beruhigend auf die Gemeinschaft des Ortes wirken soll. Es gäbe weniger Diskussionen oder Streit, mehr gegenseitige Hilfe und generell kaum Unglück. Bewiesen ist davon nichts, da Puke und besonders Nis Puke sehr scheu sind und gereizt reagieren, wenn man sie beobachten möchte. Und wer stolz auf „seinen“ Nis Puk ist, der stimmt einer wissenschaftlichen Untersuchung schon deshalb nicht zu, weil er befürchtet, den Kobold damit zu verscheuchen.

- ◊ Also ein Klabautermann-Diplomat, der vermutlich nicht mal irgendwas macht und beleidigt ist, wenn man genauer nachschaut? Da lobe ich mir doch unsere Heinzelmännchen!
- ◊ Stout

Stattdessen wird für das Wesen regelmäßig – besonders zu Feiertagen – ein Teller oder eine Schüssel mit Essen vor die Tür, in die Scheune oder an den Dorfbrunnen gestellt. Traditionell ist das Grützbrei (gekochtes, grobes Getreide) mit Butter, wobei Soygrütze anscheinend auch okay ist und zu wenig Butter (auch künstliche ist genehm) absolut fatal sein kann. Sahne jeder Art ist ganz schlimm. Bei Missachtung verschwindet der Nis Puk und hinterlässt dem Haus und der Gemeinde Unglück und Streit oder bestraft die Bewohner mit derben Scherzen oder sogar handfesten Angriffen.

- ◊ Ganz schön anstrengend, der Unterhalt von so einem Nis Puk. Aber den Erzählungen nach scheint es sich ja zu rentieren.
- ◊ Marsmann

- ◊ Du hast ja keine Ahnung! Manche sind echte Feinschmecker und mögen nicht jede Art von Grütze. Oder die Schüssel nicht, weil sie zu hässlich, zu klein, zu groß oder falsch geformt ist. Und meist braucht es einen Holzlöffel dazu. Zum Glück gibt es fast überall jahrzehntealte Überlieferungen, was der örtliche Nis Puk mag und was nicht. Die Umstellung auf künstliche Butter war besonders heikel, weil der genaue Fettgehalt und die Zusammensetzung wohl essenziell sind. Und natürlich ist es absolut fatal, wenn man seine Nachbarn oder Mitbewohner im Dorf schlecht behandelt. Denn der Nis Puk möchte nicht nur selbst gut behandelt werden – er verlangt, dass es jedem vor Ort so geht.
- ◊ Labskaus

- ◊ Ist das auf Gäste übertragbar? Also gibt es gute Gastfreundschaft, wenn es so einen Kobold im Haus gibt? Dann könnte man ja darauf achten, wenn man da oben unterwegs ist.
- ◊ Galore
- ◊ Nein, nicht wirklich. Das ist eher so ein eigennütziges Ding für die vor Ort wohnende Gemeinschaft.
- ◊ Labskaus

- ◊ Na toll.
- ◊ Galore

RUMMELPOTTDONNER

An den Küsten Schleswig-Holsteins, auf den Inseln im Wattenmeer und nördlich davon gab es über Jahrhunderte den Brauch des Rummelns oder Rummelpottlaufens. In den Raunächten – den Tagen nach Weihnachten, Jul oder einfach der Wintersonnenwende – zog man mit Töpfen und in Verkleidung um die Häuser, machte viel Lärm und trieb das alte Jahr oder den Geist des Winters aus. Kinder konnten an den Türen singen und hämmern und so Obst oder Süßigkeiten einsammeln. Für Erwachsene gab es den Brauch, währenddessen ein Glas um den Hals zu tragen, um sich in jedem Haus einen Kööm abzuholen.

- ◊ Vorrangig am Silvesterabend. Da säuft man ja eh traditionell. In den kleineren Städten im Norden gibt es das immer noch. Bräuche, wo man ohne viel Zutun oder Gefahr etwas zu saufen und Süßigkeiten bekommen kann, vergehen nur sehr langsam.
- ◊ Pirapit

An den öden Stränden und auf den nassen Marschwiesen, wo die toxische Flut die meisten Dörfer getroffen und viele Gebiete unwirtlich gemacht hat, ist den wenigen gebliebenen und zugezogenen Bewohnern allerdings die Lust am Rummeln vergangen. Denn in der Zeit „zwischen den Jahren“, beginnend mit der Sonnenwende bis kurz nach Silvester, donnert es zu nächtlicher Stunde ganz ohne menschliches Zutun. Im Gegensatz zu den überregional verbreiteten Geschichten einer „Wilden Jagd“, die in dieser Zeit als Sturm um die Häuser weht, äußert sich das Rummelpottdonnern nur als nächtliches und oft nur unterschwellig hörbares Geräusch. Mal geht es an der Küste in Wind und Meeresrauschen unter, dann wieder ist es so laut, dass man nicht schlafen und sich kaum unterhalten kann. Die Frequenz sorgt bei manchen Sensoren dafür, dass die gemessenen Daten verfälscht oder völlig verdreht werden – was auf moderneren Schiffen allerdings halbwegs ausgegli-



chen werden kann. Ältere Technik auf den Inseln und an der Küste spielt jedoch oft so sehr verrückt, dass manches davon in der Rummelpotttdonnerzeit gänzlich abgeschaltet wird.

- ♦ Ganz neue Sensoren sind halbwegs immun dagegen. Aber ältere Sicherheitsanlagen machen in der Zeit bestimmte Ziele zu einem Spaziergang. Leider setzen gerade die Alteingesessenen auf menschliche Verstärkung während des Donnerens. Aber das lässt sich ja einplanen.
- ♦ Labskaus

FAHRZEUGE

RUHRMETALL LUFTKISSEN-LANDUNGSBOOT LKB-T3

(HOVERCRAFT)

Zur Zeit der Eurokriege erfreuten sich diese Luftkissen-Landungsboote großer Beliebtheit. Trotzdem wurden nur wenige von ihnen produziert. Heute hat jedes dieser Boote seine optimale Dienstzeit von dreißig Jahren bereits hinter sich und hätte bereits sein Ende in der Wiederverwertung finden sollen. Tatsächlich aber neigte man in den turbulenten 2060ern dazu, zu lagern und zu vergessen. Es ist kaum verwunderlich, dass mehr als nur eines dieser Boote „verloren“ ging. Mit etwas Zuwendung kann das LKB-T3 auch heute noch zuverlässig betrieben werden, wenn man denn an eines herankommt.

Das etwa 27 Meter lange Transportboot kann Lasten von bis zu 70 Tonnen Fracht oder 180 vollausgerüstete Mann auf etwa 170 m² offener Transportfläche tragen und ist damit auch für den

Transport von Einsatzfahrzeugen geeignet. Regulär bietet es Raum für die fünfköpfige Crew und fünf Passagiere. Die zusätzliche Panzerung für den Turbinen- und Luftkissenbereich sowie die verschiedenen Redundanzsysteme sorgen selbst im Gefecht für einen zuverlässigen Betrieb. Für eine Crew, die in Küstennähe operiert und es auf Waren abgesehen hat, ist das LKB-T3 ein Traum.

Standardausstattung: 2 Schwere Waffenhalterungen

- ♦ Der Vertrag zum Bau der Serie sollte ursprünglich in die damaligen USA vergeben werden. Ein gescheitertes Land und ein paar Runs später wurden während der Eurokriege fast baugleiche Modelle aus den Werken von Konzernen wie Ares oder Ruhrmetall in der Ostsee eingesetzt.
- ♦ Hazardeur
- ♦ Der Preis ist ja wohl auch eher eine mehr als optimistische Schätzung, was?
- ♦ Grabratte
- ♦ Die Teile sind bis zu fünfzig Jahre alt, wenn auch modernisiert. Selbst die wenigen Boote, die noch offiziell in Betrieb sind, gehen auf die dreißig zu. Vermutlich werden die über die nächsten Jahre einfach durch Neuere ersetzt, sollte da Bedarf bestehen. Der Preis ist sicher eine Schätzung, ja, spiegelt aber die Umstände durchaus wider.
- ♦ Hazardeur

KALMAAR SELKIE

(SCHNELLBOOT/U-BOOT)

Das Kalmaar Selkie ist sowohl Schnellboot als auch U-Boot und wurde eigentlich mehr als Luxusspiel-

zeug denn als ernst zu nehmendes Einsatzfahrzeug konzipiert. Es erfüllt keine seiner zwei Aufgaben so gut wie spezialisierte Fahrzeuge, findet aber gerade in den freier denkenden Bereichen der Seefahrt seine unbeabsichtigte Nische. Das Selkie kann fließend von einem Modus in den anderen wechseln und findet so verschiedenlich Anwendung für Schleichfahrten, etwa bei Infiltration, Schmuggel und Flucht. Die Trockenzone des Hybriden kann leicht umkonfiguriert oder sogar ausgetauscht werden, um das Boot den Bedürfnissen der Mission anzupassen. Die Standardkabine bietet neben dem Piloten Raum für drei Passagiere oder bis zu 2,5 Tonnen Fracht – sofern man sie denn in die Kabine bekommt.

Standardausstattung: Lebenserhaltungssystem

- Man sollte sich besser nicht auf ausgedehnte Wartespiele einlassen, die Lebenserhaltung gibt nur um die 16 Personenstunden her. Zwar gibt es noch eine Notfallversorgung von etwa 100 Personenstunden, aber mal ehrlich: Die ist fürs Überleben gedacht, nicht um dich geistig fit und im Rennen zu halten.
- Hazardeur
- Das Ding ist quasi zum Modden gemacht worden. Da hat sich doch nie jemand am Limit des Machbaren versucht.
- Labskaus

SAEDER-KRUPP DREIZACK

(UNTERWASSERSCHLITTEN/MITTLERE DROHNE)

Der Dreizack kann entweder bemannt als Unterwasserschlitten oder autonom als Drohne betrieben werden. Der Rumpf hat zwei Modulschnittstellen für verschiedene Aufsätze wie erweiterte Sensorkomplexe, Werkzeugarme oder Standard-Waffenhalterungen. Für schwere Waffenhalterungen ist der Dreizack allerdings nicht geeignet. Die Module lassen sich mit wenigen Handgriffen binnen kürzester Zeit austauschen.

Standardausstattung: –

- Wer in den Genuss feingeeichter Detailsteuerung kommen will, sollte sich überlegen, die beiden Modulslots gleichmäßig oder auch gar nicht zu bestücken. Der Effekt ist schon spürbar.
- Labskaus

LUFTSCHIFFBAU ZEPPELIN LZ-74/M8-AUTO

(MITTLERE SCHWEBEDROHNE)

Dieses Kleinstluftschiff dient in seiner ursprünglichen Funktion als mobile Messstation im Dauerbetrieb. Lassen wir Beschönigungen beiseite, reden wir hierbei natürlich von nichts anderem als einer Überwachungsdrohne. Die üppige Sensorik, Wetterbeständigkeit, vielseitige autonome Stromversorgung wie Solar, WiFi und nicht zuletzt seine Unauffälligkeit qualifizieren diesen Klassiker als ausgelagertes Krähenest. Je nach Konfiguration der Sensorik kann die LZ-74 potenzielle Beute oder Gefahren sowohl aus großer Höhe als auch auf große Entfernung ausmachen. Für den Fall, dass doch mal etwas schief läuft, ist die LZ-74 mit einem kokonartigen Airbag ausgestattet, der sie nicht nur den unwahrscheinlichen Absturz überstehen lässt, sondern auch an der Wasseroberfläche hält.

Standardausstattung: Schutzkokon (aufblasbar), Solarzellen

- Mal ehrlich, wenn das Teil runterkommt, dann, weil es abgeschossen wurde. Meine Motivation, dann eine Bergung zu riskieren, ist doch eher gering. Und um eine abgesoffene Drohne kümmert sich auch kein anderer mehr, auch die Küstenwache nicht. Wenn das Teil aber als fröhlich blinkender Ballon herumtreibt, sieht das schon anders aus.
- Karel

YAMAHA SCX HUNTER

(JETSKI)

Bei all den zivilen Modellen, die für Sicherheits- und Militärdienste angepasst werden, ist der Bedarf hoch, und der SCX Hunter ist Yamahas Antwort darauf. Dabei hat man letztlich nicht viel mehr getan, als die beliebtesten Modifizierungen aufzunehmen und in Kleinserie herzustellen. Das Ergebnis ist ein robuster, gefährlich schneller, bewaffneter und vor allem teurer Jetski. Allerdings sind spezielle Kontrakte für lizenzierte Militäreinheiten und Sicherheitsfirmen verfügbar, die das Ganze im Dutzend billiger machen.

Standardausstattung: Riggerinterface, 2 Standard-Waffenhalterungen

FAHRZEUG	HANDLING (STRASSE/GELÄNDE)	BESCHL.	GESCHW.- INTERVALL	HÖCHST- GESCHWINDIGKEIT	RUMPF	PANZERUNG	PILOT	SENSOR	SITZE	VERFÜGBARKEIT	PREIS
Ruhrmetall LKB-T3	4/4	25	15	130	22	16	2	3	10/190	5L	2.500.000 Euro
Kalmaar Selkie *	3	20/5	20/6	80/25	10	8	3	3	1/4	4	350.000 Euro
Saeder-Krupp Dreizack	2	8	10	25	4	5	3	2	1	3	5.500 Euro
Zeppelin LZ-74/M8-Auto	5	5	5	10	3	4	3	4	-	3	12.000 Euro
Yamaha SCX Hunter	2	30	30	90	7	6	2	2	3	4L	22.000 Euro
Saab Umeå-Klasse	4	10	15	70	32	20	3	4	45	4l	80.000.000 Euro

* **Anmerkung:** Einige Fahrzeugattribute haben zwei Werte. Hierbei steht der Wert links vom Schrägstrich für den Betrieb als Schnellboot, der Wert rechts vom Schrägstrich für den Betrieb als U-Boot.

- ✦ Ich liebe die Dinger! Okay, der Hunter mag ein echtes Rennboot auf offener See nicht einholen, aber dafür ist er ja auch nicht gedacht. Wer schnell rein, schnell wieder raus und dabei eine echte Chance gegen Patrouillen haben will, für den ist das Gerät super. Und solange ein Zugriff schneller ist, als sie reagieren können, ist er ganz genau so unbemerkt wie nötig.
- ✦ Labskaus
- ✦ Ja okay, genug Werbung, das Ding scheint mir länger und deutlich schwerer als viele andere Jetskis zu sein, wie wirkt sich das aufs Handling aus?
- ✦ Wattegel
- ✦ Genau genommen sehr positiv, gerade bei höheren Geschwindigkeiten sorgen Gewicht und der verlängerte Rumpf dafür, dass man eben nicht so leicht die Kontrolle verliert.
- ✦ Labskaus



SAAB UMEÅ-KLASSE

(KORVETTE)

Piraterie ist kein Kavaliersdelikt, und die Umeå ist die Art der Skandinavischen Union, einen wissen zu lassen, dass man sich gerade sehr unbeliebt gemacht hat. Diese etwa 70 Meter lange Korvette ist mit moderner Tarntechnik ausgestattet, die durch die speziell abgestimmte Bauform des Rumpfes unterstützt wird. Der Rumpf selbst besteht aus einem isolierenden Kompositmaterial, das leicht, enorm widerstandsfähig und nicht magnetisch ist. Die niedrigen Radar-, Magnet-, und Hitzesignaturen machen die Umeå nur schwer aufspürbar. Die spezielle Tarnbeschichtung und die einfahrbaren Geschütze dienen zur weiteren Reduktion der Signatur des Schiffes. Wenn man die Umeå bemerkt, ist es oft schon zu spät. Zur Grundausstattung der Umeå gehören eine aktive Störtechnik, modernste Zielerfassung, ein schweres Marinegeschütz, acht Lenkraketen, vier Torpedorohre, ein Wasserbomben-Werfer gegen U-Boote und ein Sortiment verschiedener Täuschkörper. Es bleibt als Trost, dass bisher nur wenige Schiffe dieser Klasse im Einsatz sind und rohe Gewalt nicht in jeder Situation als die beste Lösung betrachtet wird.

Standardausstattung: s. Text

- ✦ Glücklicherweise ist die Umeå zwar halbwegs schnell, aber eben nicht schnell genug.
- ✦ Karel
- ✦ Da wäre ich vorsichtig, die Waffensysteme haben Reichweiten von weit mehr als 10 Kilometern, und es besteht eine sehr reelle Chance, die Umeå nicht zu bemerken, bis man eine Zielmarkierung sitzen hat. Das oder Schlimmeres.
- ✦ Sprotte
- ✦ Soweit ich weiß, bedeutet „nur wenige Schiffe“ in diesem Fall übrigens nicht mal eine Handvoll. Obendrein bezweifle ich arg, dass die auf der Jagd nach freien Unternehmern unterwegs sind.
- ✦ Hazardeur

SPIELINFORMATIONEN

BAU DIR DEINE EIGENE PIRATENFRAKTION

Die kleinen Inseln, Halligen, Bohrtürme und Strandguthaufen der Nordsee bieten genug Platz für die verschiedensten Piratengruppen, von der zähnefletschenden Armada bis zur kleinen Familienorganisation. An den weiten und kargen Küsten gibt es genug Dörfer oder Ruinen, um für jede Idee Raum zu haben. Wenn ein Spieler oder Spielleiter sich seine eigene selbstgewählte Piratennation zusammenbauen möchte, dann können die folgenden Listen mit Vorschlägen hilfreich sein.

HINTERGRÜNDE

Woher kommt die Gruppe, wann und wie hat sie sich zusammengeschlossen?

- Die Mitglieder gehören zu einem alten Dorf oder Hof, wohnen vielleicht sogar noch dort und haben sich irgendwann auf die Piraterie verlegt.

- Eine Besatzung und ihr Kapitän haben willentlich gemeinsam den Weg in die Piraterie gesucht.
- Die Besatzung ist nach einer Meuterei mit dem Schiff abgehauen.
- Ein Anführer hat den Rest überzeugt, dass es eine gute Idee ist.
- Piraterie war ein Lebenstraum, und die Mitglieder sind mit dieser Idee an die Nordseeküste gewandert und haben sich dort zusammengeschlossen.
- Jeder Einzelne wurde durch das Schicksal zum Piraten und hat sich dann mit den anderen zusammengeschlossen.
- Piraterie ist eine Familientradition.

MOTIVATION

Warum arbeiten die Mitglieder der Gruppe zusammen und haben die Piraterie gewählt?

- Frei leben und unabhängig sein.
- Reines Überleben. Andere Wege funktionierten nicht.
- Der Chef/Gott/Guru hat es so bestimmt.
- Die Vision einer besseren Gesellschaft, vom Helfen untereinander und ohne Konzerne.
- Einfache Beute ist besser, als in Konzernen zu schuften.
- Eine Ansammlung von Außenseitern oder Ausgestoßenen – was kann man sonst schon machen, um etwas Geld zu verdienen?
- Nimm es von den Reichen, die haben genug. Bestrafung der Bösen.
- Wir schlagen gerne Leute, so bekommt man sogar was dafür.
- Die anderen sind so stark, darum schließen wir uns zusammen, um gemeinsam auch stark zu sein.
- Wir warten auf ein Zeichen oder die Apokalypse.

ART DER PIRATERIE

Wie sehen die Raubzüge der Gruppe aus? Was ist die bevorzugte Beute, und wie gehen die Piraten vor?

- Alles, was zu überfallen ist und halbwegs etwas bringen kann.
- Traditionelle Überfälle auf Schiffe, die zufällig vorbeikommen.
- Kontakte an Land geben Nachricht, wann ein lohnendes Schiff vorbeikommt.
- Andere Piratenschiffe mit viel Beute sind das vorrangige Ziel.
- Heist-Piraterie. Planung ist alles, und das Geschäft muss sich auch ordentlich lohnen.
- Es wird auf die wirklich großen Fische gewartet und mit Brutalität und Planung vorgegangen.
- Überfälle auf Dörfer und Siedlungen. Einfache Beute.
- Überfälle auf Konzernanlagen. Gefährlich, aber ertragreich.
- Schmuggel ist auch ein Piratengeschäft. Und die Ware schießt nicht so oft zurück.
- Alles, was gerade bezahlt wird. Lohnpiraterie.

RESSOURCEN

Was steht der Gruppe an Material zur Verfügung? Was für Kontakte kann sie aktivieren, und wie einflussreich ist sie?

- Die Gruppe lebt von der Hand in den Mund und hat wenig Zeit, sich über andere Dinge oder Leute Gedanken zu machen.
- Die Mitglieder haben ein karges Auskommen, das sehr stark von ihrem Erfolg in der Piraterie abhängig ist. Mal haben sie Glück, mal geht es ihnen eher schlecht.
- Die Raubzüge und der Handel sind gut genug, um einige Zeit ohne überstehen zu können. Es wird Handel getrieben, Kontakte zu anderen Dörfern und Piraten werden geknüpft.
- Die Gruppe ist gut vernetzt und kann auf Kontakte in der Umgebung zurückgreifen. Sie hat genug Vorräte und Material, um einiges davon tauschen zu können.
- Die Piraten sind gut im Geschäft und haben die Möglichkeit, auch an seltenere und größere Geräte und Materialien zu kommen. Ihre Kontakte reichen über die Nordsee hinaus.
- Die Gruppe ist überregional für ihre Kontakte bekannt und hat einige Fäden in der Hand.
- Die Piraterie läuft hervorragend, sodass es nie einen Mangel an Material, Schiffen, Gerüchten oder Waffen gibt.
- Der angehäuften Schatz ist fast groß genug, um sich zur Ruhe zu setzen. Wären da nicht die vielen Neider und Verfolger.

STRUKTUR

Gibt es eine Anführerin, einen demokratischen Rat, oder herrscht die Macht des Stärkeren?

- Der Kapitän hat das Sagen, denn ihm gehört das Schiff.
- Es herrscht das reinste Chaos, und es hat der das Sagen, der gerade am lautesten schreit oder am brutalsten agiert.
- Es gibt keinen Anführer, und alle Themen werden gemeinsam entschieden.
- Der Anführer herrscht mit eiserner Hand, niemand wagt es bisher, sich gegen ihn aufzulehnen.
- Der große Guru führt die Gruppe zur Erleuchtung und hat deshalb natürlich in allem das letzte Wort.
- Es gibt einen einzelnen Anführer, weil es sich so ergeben hat. Aber wenn die Umstände es erfordern, kann sich das auch ändern. Bisher funktioniert es so, wie es ist.
- Der Anführer wird gewählt. Es herrscht eine mehr oder weniger funktionierende Demokratie.
- Es gibt einen oder mehrere Anführer, aber die Basisdemokratie sorgt ständig für Ärger unter den Mitgliedern.
- Für unterschiedliche Themengebiete gibt es Verantwortliche, der Rest wird demokratisch entschieden.
- Es gibt eine Gruppe von Anführern, und der Rest hat nichts zu sagen.

GRÖSSE

Wie viele Leute gehören zur Gruppe?

- Eine Handvoll Leute, die die Hilfe anderer brauchen, um überhaupt losziehen zu können.
- Wieso sollte ein einzelnes Schiff nicht seine eigene Nation sein können?

- Ein Schiff und seine Besatzung sowie einige wenige andere, ob Familie oder Handlanger an Land.
- Ein kleiner Hof, eine kleine Siedlung und eines oder mehrere Schiffe.
- Mehrere Piratenschiffe, die sich lose zusammengeschlossen haben.
- Einige Schiffe und die dazugehörigen Familien, Freunde oder Logistiker.
- Eine kleine Armada und einige Helfer oder Familienangehörige.
- Eine kleine Armada und ein Dorf oder Logistikzentrum für den Alltag und das Veräußern der Beute.

ZUSAMMENSETZUNG

Wer ist Teil der Gruppe? Sind es nur die umherziehenden Piraten, gibt es Familienangehörige oder gänzlich von den Raubzügen unabhängige Personen?

- Eine Schiffsbesatzung.
- Eine Schiffsbesatzung und Helfer an Land.
- Eine kleine Gruppe an Land, von denen ein Teil zu Raubzügen ausfährt.
- Eine Gruppe von Piraten mit einem oder mehreren Schiffen und ihre Helfer an Land.
- Ein Dorf oder größerer Hof, bei dem die Piraterie nicht das ausschließliche Geschäft ist und wo es viele Leute gibt, die nicht oder nur indirekt damit zu tun haben.
- Ein Stützpunkt, der ausschließlich der Piraterie frönt und wo es viele Helfer gibt, die nur indirekt mit den Beutezügen zu tun haben.
- Eine größere Piratengruppe, die viele freiwillige oder gezwungene Handlanger beschäftigt.
- Ein größerer Zusammenschluss an Piraten auf ihren Schiffen ohne direkt zugehörige Helfer an Land.

VERFÜGBARE HÄFEN

Besitzt die Gruppe einen festen Hafen? Gibt es dort Gebäude, unabhängige Einrichtungen oder sogar Platz für Gäste?

- Ein Schiff und die weite Nordsee müssen reichen.
- Ein oder mehrere geheime Verstecke an der Küste, um ausruhen zu können oder Dinge zu lagern.
- Gute Kontakte zu einem oder mehreren Dörfern.
- Eine sichere Möglichkeit, in einer Stadt zu ankern.
- Eine eigene feste Anlegestelle mit Versteck oder Gebäuden.
- Ein eigenes Dorf oder großes Gut.
- Ein eigenes Dorf, in dem auch auf Beutezug noch Personen wachen.
- Eine eigene Plattform oder ein übernommenes Logistikzentrum.
- Eine Reihe von Ankerplätzen, Verstecken und Kontakten.
- Eine große eigene Plattform/Stadt mit vielen dort wartenden Helfern.

SICHERHEIT

Wie wehrhaft ist die Gruppe? Ist für sie Angriff die beste Verteidigung, oder ist sie auf die ganz großen Überfälle vorbereitet?

- Die Schiffsbewaffnung muss reichen.
- Der Ankerplatz ist versteckt und grob gesichert.
- Wer den Hafen überfällt, bekommt es vorrangig mit Mistgabeln zu tun.
- Der Hafen ist grob gegen unbemerktes Eindringen gesichert.
- Es gibt Verteidigungsmaßnahmen an See und Land.
- Wachen und Überwachungstechnik werden genutzt.
- Aggressive Verteidigung, es wird sofort zurückgeschossen.
- Sieht schon von Weitem so aus, als könnte man sich wehren. Die Ausrüstung für Verteidigungszwecke kann sich sehen lassen.
- Eine richtige Burg. Hier kommt man nicht so einfach rein.

PARAFAUNA UND -FLORA

Die Nordsee und ihr Wattenmeer beherbergen eine Vielzahl von Tieren und Pflanzen, die einzigartig auf der Welt sind. Angepasst an die starken Gezeiten und die toxische Umgebung, finden mutige und waghalsige Seeleute hier sonderbare, nützliche und äußerst gefährliche Arten auf ihren Fahrten auf der unruhigen See oder in den matschigen Weiten des Watts.

FRIESENGRÜTZE

Die Friesengrütze ist seit ihrer Entdeckung vor wenigen Jahren zur häufigsten Algenart der Nordsee geworden. Besonders in ungenutzten Hafenbecken und an schwimmenden Mülldeponien wird diese Pflanze zu einer Plage, die nach kurzer Zeit für normale Schiffe eine Durchfahrt behindert oder gar unmöglich macht.

Lebensraum: Küstennahes Salzwasser

Verbreitung: Nordsee

Häufigkeit: Häufig

Pflanzenart: Alge

Aussehen: Die Friesengrütze ist eine schwimmende Großalge, die in Tiefen des Meerwassers wächst, in die das Sonnenlicht gut hinkommt. Sie bindet sich an locker schwebendes Treibgut und kommt besonders häufig in brachliegenden Hafenbecken vor, in denen zwar eine Strömung herrscht, jedoch viel Material zum Anheften schwimmt.

Verwendung: Diese Alge kann – frisch wie getrocknet – als Nahrungsmittel dienen. Im Gegensatz zu vielen anderen Algen ist der Jodgehalt sehr niedrig, dafür der Vitamingehalt sehr hoch. Leider ist der Geschmack ausgesprochen bitter, was bisher der hauptsächlichste Hinderungsgrund ist, die Friesengrütze als Lebensmittel zu verwenden. Zusätzlich bindet die Friesengrütze toxische Stoffe, was sie zu einem hervorragenden Entgiftungsmittel, als in der Nordsee gesammelte Wildpflanze jedoch unbrauchbar macht.

PRILHAISCHOLLE

Die Prilhaischolle ist ein mundaner Fisch aus der Ordnung der Plattfische. Wie alle Schollen gilt sie als Speisefisch, ist jedoch nur mit großem Aufwand zu erlegen, aber in der sogenannten New-Slow-Food-Küche Nordeuropas, die besonders neue Arten der

Region verwendet, höchst beliebt. Das Auftreten dieser Art ist mit der toxischen Flut in der Nordsee verbunden, weshalb man die Prilhaischolle zu den *neumutierten* Arten zählt.

Lebensraum: Flachwasserläufe mit hohem Tidenhub

Verbreitung: Nordeuropäisches Wattenmeer

Häufigkeit: Selten

Aussehen: Die flachen, am Meeresgrund lebenden Fische haben ihre Augen an der Oberseite und eine weitgehend funktionslose, helle Unterseite. Ihre graue und mit goldenen Flecken gesprenkelte Oberseite können die Prilhaischollen an die Umgebung angleichen. Ausgewachsene Schollen können bis zu zwei Meter lang werden – durchschnittliche Exemplare und der übliche Fangfisch sind knapp über einen Meter lang und wiegen dann zehn bis zwölf Kilogramm.

Verhalten: Die angriffslustigen Prilhaischollen sind Einzelgänger und besitzen ausgedehnte Jagdreviere, die sie gegen andere Prilhaischollen und Großfische verteidigen können. Bei Gefahr und zur Jagd gräbt sich die Scholle durch Schläge der Flossen oberflächlich in den Sand ein und wartet. Sie ernährt sich von Krebsen, Muscheln und Schnecken oder anderen Fischen – auch Schollen. Größere Exemplare nehmen es auch mit Robben und anderen Säugetieren auf.

GROSSE SCHALLMÖWE

Die Große Schallmöwe ist ein Technocritter und ein Vogel aus der Familie der Möwen.

Lebensraum: Küstennahe See und salzige Flussmündungen, gelegentlich bis ins Binnenland

Verbreitung: Nordeuropa an Nord- und Ostsee

Häufigkeit: Selten

Aussehen: Die Große Schallmöwe ist 75 bis 80 Zentimeter groß, mit einer Flügelspannweite von 170 bis 190 Zentimetern. Weibchen und Männchen sind von gleicher Größe, der Schnabel der Männchen ist lediglich etwas dicker und das grau-weiße Gefieder an den Flügelspitzen dunkler.

Verhalten: Die Große Schallmöwe verlässt ihre Brutkolonie sehr früh, meidet bis zur Balz ihresgleichen, zieht mit anderen Möwen und Wattvögeln in kleinen Schwärmen durch die Küstenregion und bevorzugt dabei nahrungsreiche Gebiete wie Häfen und Mülldeponien. Sie ernährt sich von Kleintieren wie Krebsen und Fischen und von menschlichen Abfällen.

Im Schwarm dient sie als Warnposten, der mit einer großen Bandbreite an Rufen und Schreien über Gefahren und Nahrungsquellen informiert.

Große Schallmöwen sind sehr intelligent. Während ihre lauten Hauptrufe wenig Probleme bereiten, haben sie gelernt, dass sie sich mit ihren anderen Fähigkeiten Nahrung beschaffen können: Sie sind in der Lage, die Matrixverbindungen zwischen Geräten zu stören, was in Fischerhäfen oft bedeutet, dass eine Ladung das Ziel verfehlt, gefüllte Netze zu Boden fallen oder Laufbänder anhalten. Deshalb ist in größeren und industriellen Häfen die Abschreckung von Großen Schallmöwen seit einiger Zeit ein Teil der Schädlingsbekämpfung. Dies führt vermehrt dazu, dass Schwärme von Vögeln auf hoher See lautstark über Fischerboote herfallen, um dort aus Netzen und Fangvorrichtungen Beute zu holen. Sie scheinen gut zwischen den verschiedenen Booten unterscheiden zu können: Es passiert eher selten, dass Große Schallmö-

wen ein Schiff belagern, das nicht zur Fischerei oder zum Lebensmitteltransport dient. Allerdings passiert es gelegentlich, dass besonders hungrige oder aggressive Vögel auch andere Schiffe angreifen.

WATTSCHNEGEL

Der Wattschnegel ist eine Erwachte Nachtschneckenart aus der Familie der Schnegel.

Lebensraum: Watt- und schlammige Salzwiesenböden

Verbreitung: Wattenmeer und feuchte Marschgebiete

Häufigkeit: Sehr selten

Aussehen: Der Wattschnegel ist eine sehr variantenreich und teils regenbogenfarben-bunt marmorierte, glatte Nacktschnecke mit einer Länge von bis zu 80 Zentimetern. Er besitzt im vorderen Drittel einen deutlich erkennbaren Ringmantel, unter den er seine Tentakelfühler bei Bedarf zurückzieht. Im Körperinneren liegt eine kleine Kalkplatte, ein Überrest des angelegten Schneckenhauses, das in der Taliskrämerei als Fetischgrundlage Verwendung findet.

Verhalten: Oft verwechselt mit Wattwürmern, Wattschnecken oder Wattsprungegeln, lebt der Wattschnegel nicht im, sondern nur auf dem Boden und bewegt sich, wie für Schnecken typisch, langsam kriechend über den Untergrund. Er ist vorrangig ein Aasfresser und gilt als Müllverwerter der Küste. Er kann stark toxische organische Reste verwerten, was ihn für die Forschung in Konzernen wie Universitäten interessant macht.

In der Winterzeit und bei bestimmten Temperaturen wählt sich der Wattschnegel lebendiges Material als Nahrung. Er ist in der Lage, Muscheln und selbst kleinere Wirbeltiere zu verwerten – solange er einen Punkt an ihnen findet, an dem er sich festbeißen kann. Dazu besitzt er eine Rundreihe Zähne, die im Normalfall jedoch nur zur Verteidigung Verwendung finden. Seine Magie wirkt dabei wie eine lokale Betäubung und hilft ihm, nicht wieder abgeschüttelt zu werden.

Verwendung: Das ungleichmäßig geformte Kalkplättchen im Weichkörper des Schnegels gilt als gute Grundlage für Fetische und andere Arbeiten der Taliskrämerei.

CONNECTIONS IM PIRATENUMFELD

PIRATENSÖLDNER

Dienste: Jobs, Informationen, nautische Ausrüstung
Treffpunkte: Hafen, regionale Kneipen und Bars, auf See

Nicht jeder sucht in der Piraterie die idealisierte Freiheit der Meere, manche möchten einfach nur Geld verdienen. Der Piratensöldner ist einer von ihnen. Schon lange auf dem Meer zu Hause, hat er früher oder später begonnen, seinen Arbeitgeber nach dem Geld und nicht der Legalität zu wählen. Er heuert dort an, wo guter und einfacher Profit zu machen ist, und wechselt, wenn der Auftrag auf der anderen Seite besser aussieht. Es ist für ihn weniger eine Frage der Loyalität als des Geschäfts. Wobei er, wenn er gerade arbeitet, seinen Auftraggeber nie verraten oder hintergehen würde – das ist schließlich gegen seine Söldnerethik. Aber das nächste Schiff und der nächste Job können wieder etwas völlig anderes sein.

Der Piratensöldner lebt mehr auf dem Wasser als an Land und hat nur wenige private Verbindungen. Er kennt die Nordsee wie seine Westentasche und kann viele Positionen an Bord eines Schiffes ausfüllen – und tut, wofür er bezahlt wird. Wenn es geht, vereinbart er eine Heuer, die von Beute und Erfolg unabhängig ist, um nach dem Job direkt weiterziehen zu können. Reparaturen, Vorbereitungen oder Beinarbeit an Land sind ihm egal, obwohl er durchaus Leute kennt, die dabei hilfreich sein könnten.

Für Geld und etwas, das ihm nützt, greift er auf Erfahrung und Kontakte zurück, solange sie dem aktuellen Auftraggeber nicht schaden. Er hat seine Ohren überall, weiß, wer gerade wo auf Beutezug geht, und kennt die meisten Piratengruppen persönlich.

PIRATENSÖLDNER

K	G	R	S	W	L	I	C	ESS
4	2	3	4	2	3	3	2	4,5

Aktionsfertigkeiten: Athletik 2 (Schwimmen +2), Nahkampf 3, Mechanik 2, Steuern 4

Wissensfertigkeiten: Nordsee, Piraterie, Wattsammler, Zollbehörden

FRIESLÄNDISCHER DORFVORSTEHER

Dienste: Informationen, andere Connections, Schiffsreparatur, regionale Hotspots

Treffpunkte: Friesländisches Dorf, Küstenlandschaft, Wattenmeer

Der Dorfvorsteher ist für seine kleine Gemeinde an der nassen friesischen Küste Bürgermeister, Seelsorger und Beschützer zugleich. Man kommt gemeinsam halbwegs gut über die Runden, lebt mit den Gezeiten, dem Meer und der verseuchten Natur. Und jeder modernen Technik, die nützt und zu bekommen ist. Eine verheerende Sturmflut mag die Hälfte der einfachen Häuser des Dorfes niederreißen, doch werden sie unermüdlich wieder aufgebaut, ohne zu jammern oder an ein Weggehen zu denken. Als Bürgermeister koordiniert der Dorfvorsteher Bauvorhaben und Arbeitsalltag, kümmert sich darum, dass genug Kontakte nach außen bestehen und der Handel bringt, was die Menschen im Dorf benötigen. Er ist Fremden gegenüber aufgeschlossen und wägt dabei Kosten und Nutzen ab. Können die Runner ihm etwas bieten? Bringt es dem Dorf etwas, ihnen Unterschlupf, Nachschub oder sonstige Hilfe zu gewähren? Schadet es ihnen vielleicht eher, wenn dadurch andere Leute auf die kleine Gemeinde aufmerksam oder gar wütend werden?

Wenn es verheißungsvoll klingt, ist der Dorfvorsteher immer bereit, etwas Neues zu testen, eine alte Gewohnheit über Bord zu werfen und neue Wege einzuschlagen. Und Hilfe zu leisten. Vielleicht sogar mal ohne Gegenleistung, in der Hoffnung, dass sich dieser Gefallen später einmal zurückzahlen wird. Naiv ist er allerdings ganz und gar nicht. Das Leben in der rauen Umgebung härtet ab, und wenn er auf jeden dahergelaufenen Fremden hereinfallen würde, hätte er seinen Posten sicher nie bekommen.

Seine Friesenmagie macht ihn zu einem gefährlichen Gegner, wenn man es darauf ankommen lässt. Die ein-

fachste Möglichkeit, ihn wütend zu machen, besteht darin, dem Dorf zu schaden. Mit etwas Freundlichkeit und einem guten Gegenangebot kann man aber auf ein gutes Netz an Kontakten zu vielen Dörfern an den Küsten und der einen oder anderen Großstadt zurückgreifen. Wenige der in der Umgebung fahrenden Schiffe und Piraten sind dem Dorfvorsteher unbekannt. Und wenn sich alle im Dorf eingig sind – und wer den Dorfvorsteher auf seiner Seite hat, dem ist der Rest der Stimmen fast sicher –, können Shadowrunner auch mit personeller Unterstützung rechnen.

FRIESLÄNDISCHER DORFVORSTEHER

K	G	R	S	W	L	I	C	M	ESS
4	3	4	3	6	4	5	2	6	6

Aktionsfertigkeiten: Astral 3, Einfluss 4, Hexerei 5, Natur 3

Wissensfertigkeiten: Friesland, Seefahrt, Überlebensstrategien, Wattgerüchte

KULTIST IM WATTENMEER

Dienste: Informationen

Treffpunkte: Wattenmeer, Nordseeküste, Kneipen in Dörfern an der Küste

Das Wattenmeer der Nordsee bringt merkwürdige Kreaturen hervor und scheint sonderbare Außenseiter anzuziehen. Viele der kleinen Gruppen an den Küsten gehören religiösen bis wahnhaften Kulturen an, die Erleuchtung, das Ende der Welt oder den aufzuweckenden Krakengott suchen. Dabei muss der Kultist im Wattenmeer nicht einmal ein verblendeter Idiot sein: Er hat sich willentlich entschieden, mit seinen Gefährten im toxischen Watt und in ständigem stürmischem Regen sein Utopia zu errichten. Andere mögen das nicht verstehen, aber er ist von seiner Sache absolut überzeugt und versucht vielleicht sogar, Neugierige für denselben Weg zu begeistern.

Wenn die Shadowrunner es schaffen, den Kultisten davon zu überzeugen, dass sie ihm (und noch besser: seinem Kult) wohlgesonnen sind, dann haben sie einen Freund fürs Leben. Er kennt sich in der Gegend aus und weiß über die Gezeiten, Strömungen und Verstecke gut Bescheid. In manchen Dörfern und Städten der Umgebung ist er nicht gerne gesehen, aber grundlegende Informationen kann er auch darüber bieten.

Je nach Art seines Kultes hat er Zugriff auf Material, Wissen über Inseln und vorbeikommende Schiffe und Mythen und Legenden, die die Region betreffen. Allerdings gibt es einen großen Haken, wenn man einen Wattenmeerkultisten als Connection wählt: seinen Kultführer. Der ist – sofern die Shadowrunner nicht wie Kult-Aspiranten aussehen – absolut nicht davon begeistert, dass sich sein Gefolge sich mit den Leuten von „außen“ abgibt.

KULTIST IM WATTENMEER

K	G	R	S	W	L	I	C	ESS
2	2	2	3	1	2	3	3	6

Aktionsfertigkeiten: Athletik 2 (Schwimmen +2), Heimlichkeit 2, Natur 2, Überreden 3

Wissensfertigkeiten: Kulte der Nordsee, Nordsee und Nordseeküste, Regionale Gerüchte

HAFENARBEITER

Dienste: Informationen

Treffpunkte: Hafenanlagen, Bars und Kneipen im Hafen

Egal, ob Stückgut oder Containerware – was auf Schiffen durch die Weltmeere fährt, muss irgendwo verladen werden. Die meisten großen Hafenanlagen laufen heute fast vollautomatisch, mit wenigen Kontrolleuren hinter den Monitoren und dem einen oder anderen Arbeiter für Ausfälle und die Dinge, die zwischen die Kräne fallen.

Natürlich ist vieles von den Dingen in den Containern wertvoll, und der Hafenarbeiter ist sich dessen wohlbewusst. Wenn die Zollbeamten reden, hört er gut zu und merkt sich Nummern und Daten der Schiffe und Container. Denn vielleicht zahlt ja jemand dafür eine gute Summe.

Er selbst hat an den Waren wenig Interesse. Klar, manchmal verschwindet das eine oder andere aus einem offenen Lager, und ob es nun 143 oder 142 Säcke waren, fällt vor der Abfahrt normalerweise auch nicht mehr auf. Die geschlossenen und mit RFID-Tags versehenen Container sind in den Hafenanlagen aber kaum zu stehlen. Dazu braucht es Piraten oder Shadowrunner, die bei der Beladung etwas austauschen, auf hoher See das Schiff entern oder im Ankunftshafen als vermeintliche Besitzer das Ganze einfach abholen. Der Hafenarbeiter findet das spannend und hört die Erzählungen genauso gerne, wie er Heist-Trids während seiner Arbeitszeit schaut.

Wenn man es schafft, sein Vertrauen zu gewinnen, dann lässt er sich für Informationen nur zu gerne bezahlen.

HAFENARBEITER

K	G	R	S	W	L	I	C	ESS
3	2	2	3	2	3	3	2	6

Aktionsfertigkeiten: Elektronik 3, Mechanik 2, Nahkampf 2, Steuern 3

Wissensfertigkeiten: Containerschiffe, Hafenbars, Hafenbehörden, Schiffstypen

PIRATENKAPITÄN

Dienste: Jobs, Informationen, Unterstützung, Ausrüstung

Treffpunkte: Hafenanlagen, Bars und Kneipen in Hafenstädten, auf der Nordsee

Schon lange fährt der Kapitän über die Nordsee und durch das wandelbare Wattenmeer. Er hat sich durch die Posten hochgearbeitet und besitzt jetzt ein eigenes Schiff und Verantwortung für eine kleine Crew. Ihr Geschäft ist die Piraterie, und der Kapitän arbeitet mit Planung, Präzision und notfalls Strenge gegenüber seiner Mannschaft. Aber er weiß, dass er auf diese Männer und Frauen angewiesen ist: Er bezahlt ihnen einen guten Teil der Beute und lässt sie an Planung und Entscheidungen teilhaben. Und bisher fahren sie recht gut damit.

Ihr Ziel sind die wirklich fetten Fische – Container mit heißer Ware, Schmuggelschiffe oder Extraktionen von Fährschiffen. Alles ist eine Frage der Planung und der Kontakte zu den Informanten in den Häfen. Und

weil jeder Auftrag und jeder Überfall anders ist, heuert der Piratenkapitän gelegentlich Spezialisten an, um besondere Aufgaben erfüllen zu können. Dazu hat er mittlerweile ein gutes Netzwerk an unterschiedlichen Personen, auf die er bei Bedarf zurückgreifen kann.

Seine liebste Ware im Tausch gegen Hilfe für Shadowrunner sind Informationen, die er für seine nächsten Unternehmungen verwenden oder gegen wieder andere Hinweise tauschen kann. Die Crew bringt er dafür nur ungern in Gefahr, aber beim richtigen Preis ist auch das Verhandlungssache. Fahrdienste und Schmuggel sind für ihn keine richtigen Aufträge, aber bei Bedarf stellt er sein Schiff dafür zur Verfügung, wenn die Gegenleistung stimmt.

PIRATENKAPITÄN

K	G	R	S	W	L	I	C	ESS
3	3	3	4	4	3	3	2	6

Aktionsfertigkeiten: Einfluss 4, Steuern 3, Wahrnehmung 2

Wissensfertigkeiten: Hafenstädte, Nordsee, Schifffahrtsrouten, Seefahrt

NAUTISCHES GLOSSAR

Abentern: Aus den Wanten steigen

Abmustern: Den Dienst quittieren

Abschlagen: Ein Tau oder Segel von einer Befestigung lösen.

Abtakeln, abriggen: Die Takelage vom Schiff abbauen (meistens, weil das Schiff abgewrackt wird).

Abwracken: Den Rumpf des Schiff zerlegen.

Achtersaus: Hinter dem Schiff.

Achterdeck: Deck hinter dem Großmast.

Achtern: Am Ende des Schiffs.

Affenjake: „Schlipsträger zur See“.

Ahoi: Ein anderes Schiff anrufen (kein Gruß).

Am Wind fahren: Der Wind kommt von der Seite (schräg hinten bis schräg vorne).

Andocken: Zur Reparatur anlegen.

Anheuern: siehe *anmustern*.

Anmustern: Sich in den Dienst eines Schiffsführers (oder einer Nation) stellen.

Anschlagen: Ein Segel oder Tau an einer Befestigung befestigen.

Auf Grund: Das Schiff liegt auf dem Meeresboden auf (z. B. auf einer Sandbank).

Aufentern: In die Wanten steigen.

Aufklaren: Aufräumen, auch „das Wetter bessert sich“.

Auftakeln, aufriggen: Teile der oder die komplette Takelage aufbauen (z. B. nach einem Mastbruch).

Auslaufen: Den Hafen verlassen.

Ausschiffen: Passagiere oder Seeleute gehen von Bord.

Aye: Bestätigung eines Befehls oder Zurufs.

Backbord: In Bugrichtung links des Schiffs.

Backschaft: Die aktuell als Putztruppe eingeteilten Seeleute.

Baum: Rundholz, an dem Segel befestigt sind.

Belegnagel: Ein durch ein Brett gesteckter Holz- oder Metallstift, an dem Leinen befestigt (belegt) werden; kann als Knüppel benutzt werden.

Besannmast: Hinterer Mast.

Bilge: Unterster Raum im Schiff direkt über dem Kiel, meistens hüfthoch mit Seewasser und allen Flüssigkeiten gefüllt, die an Bord entstehen; wird als Ersatzbrig genutzt.

Bilgenschwein: Mystisches Wesen, das in der Bilge lebt und von den Neumatrosen gefüttert werden muss.

Block: Gehäuse mit mehreren Umlenkrollen, Teil eines Flaschenzugs.

Bö: Windstoß.

Bootsmannstuhl: Brett, um jemanden den Rumpf kalfatern zu lassen (seltener, um jemanden in die Takelage zu ziehen).

Breitseite: Gemeinsames Abfeuern aller Bordkanonen einer Schiffsseite.

Brig: Schiffsgefängnis; der Name kommt vom Schiffstyp Brigg, der früher als Gefangenenschiff eingesetzt wurde.

Brise: Leichter bis mittelstarker Wind.

Brücke: Mittelaufbau des Schiffs.

Bug: Vorderer Teil des Schiffs.

Bugsprriet: Stange, die über den Bug hinausragt. Direkt oberhalb der Galionsfigur.

Bugwärts: Vorne.

Deck: Zwischenebenen innerhalb eines Schiffsrumpfs.

Einschiffen: An Bord gehen.

Entern: Das Übersteigen auf ein fremdes Schiff.

Fall: Tau zum Hochziehen eines Segels.

Flaute: Abwesenheit von Wind, das Schiff steht oder muss gerudert werden.

Flott: frei schwimmend (Gegenteil von *auf Grund*).

Fock: Vorsegel.

Freibord: Höhe des Schiffskörpers über der Wasserlinie.

Friesennerz: Ölzeug, gummierte Stoffregenjacke, meistens knallgelb.

Gezeiten: Ebbe und Flut.

Groß: Hauptsegel des Schiffs.

Großmast: Hauptmast des Schiffes.

Havarie: Schiffsunglück.

Heck: Hinterer Teil des Schiffes.

Heuer: Seefahrerlohn.

Hieven: anheben, hochziehen.

In den Wind drehen: Das Schiff in Windrichtung drehen. Dadurch kommt das Schiff zum Stillstand.

Kabbelig: Unruhige See durch Seegang aus unterschiedlichen Richtungen.

Kalfatern: Verschmieren und Abdichten des Schiffsrumpfs mit flüssigem Pech.

Kiel: Unterster Rahmen des Schiffes.

Kielholen: Einen Seemann an einem Seil unter dem Schiffsrumpf durchziehen. Nicht nur eine nasse,

sondern auch extrem schmerzhaft Strafe aufgrund vieler Muscheln am Rumpf.

Klüverbaum: Stange über dem Bug, an dem das Klüversegel befestigt ist.

Klüversegel: Segel am Bug des Schiffes.

Koje: Schlafplatz (Bett) an Bord. Üblicherweise nur für Offiziere, alle anderen schlafen in Hängematten.

Kombüse: Bordküche.

Krähenest: Ausguck am Topp des Schiffes.

Kränken: Der Winddruck in den Segeln drückt das Schiff auf einer Seite tiefer ins Wasser.

Ladung löschen: Entladen des Schiffes.

Laufendes Gut: Tauwerk, das im Zuge des Segelns bewegt wird, beispielsweise Fallen und Schoten.

Lee: Windabgewandte Seite des Schiffs.

Lenzen: Wasser aus dem Schiff schöpfen oder pumpen.

Luv: Windzugewandte Seite des Schiffs.

Messe: Speiseraum an Bord. Auf großen Schiffen getrennt zwischen Offizier- und Mannschaftsmesse.

Planke: Holzbrett.

Pressen: Neue Mannschaftsmitglieder mit Gewalt oder Betrug anwerben.

Prise: Beute, die von einem Schiff geraubt wird (oder auch das ganze Schiff).

Querab: Im rechten Winkel zur Fahrtrichtung.

Reffen: Verkleinerung der Segelfläche.

Reling: Geländer ums Oberdeck.

Ruder: Steuerruder am hinteren Ende des Rumpfs. Nicht das Steuerrad.

Schot: Am Ende des Segels befestigtes Seil zum Trimmen.

Stag, Mz. Stage: Tauwerk, das den Masten achtern und bugwärts Halt gibt.

Stampfen: Auf- und Niederbewegung des Schiffes, wenn es zum Beispiel in Wellen gefahren wird.

Stehendes Gut: Tauwerk, das fest am Schiff angeschlagen ist. Zum Beispiel Wanten und Stage.

Steuerbord: In Bugrichtung rechts des Schiffes.

Takelage, Takelwerk, Rigg: Masten und Taue, um die Segel aufzuhängen und auszurichten.

Tampen: Ende eines Taus.

Tau, Tauwerk: Seil, Seile.

Topp: Mastspitze und obere Takelage.

Trimmen: Ausrichten der Segel.

Troyer: Dicker Pullover.

Untiefe: Gewässer, das zu flach zum Segeln ist, zum Beispiel Sandbänke oder Riffe.

Vor dem Wind fahren: Der Wind kommt direkt von hinten.

Want, Mz. Wanten: Tauwerk, das den Masten seitlich Halt gibt, üblicherweise mit Tauwerk als Strickleitern verbunden.