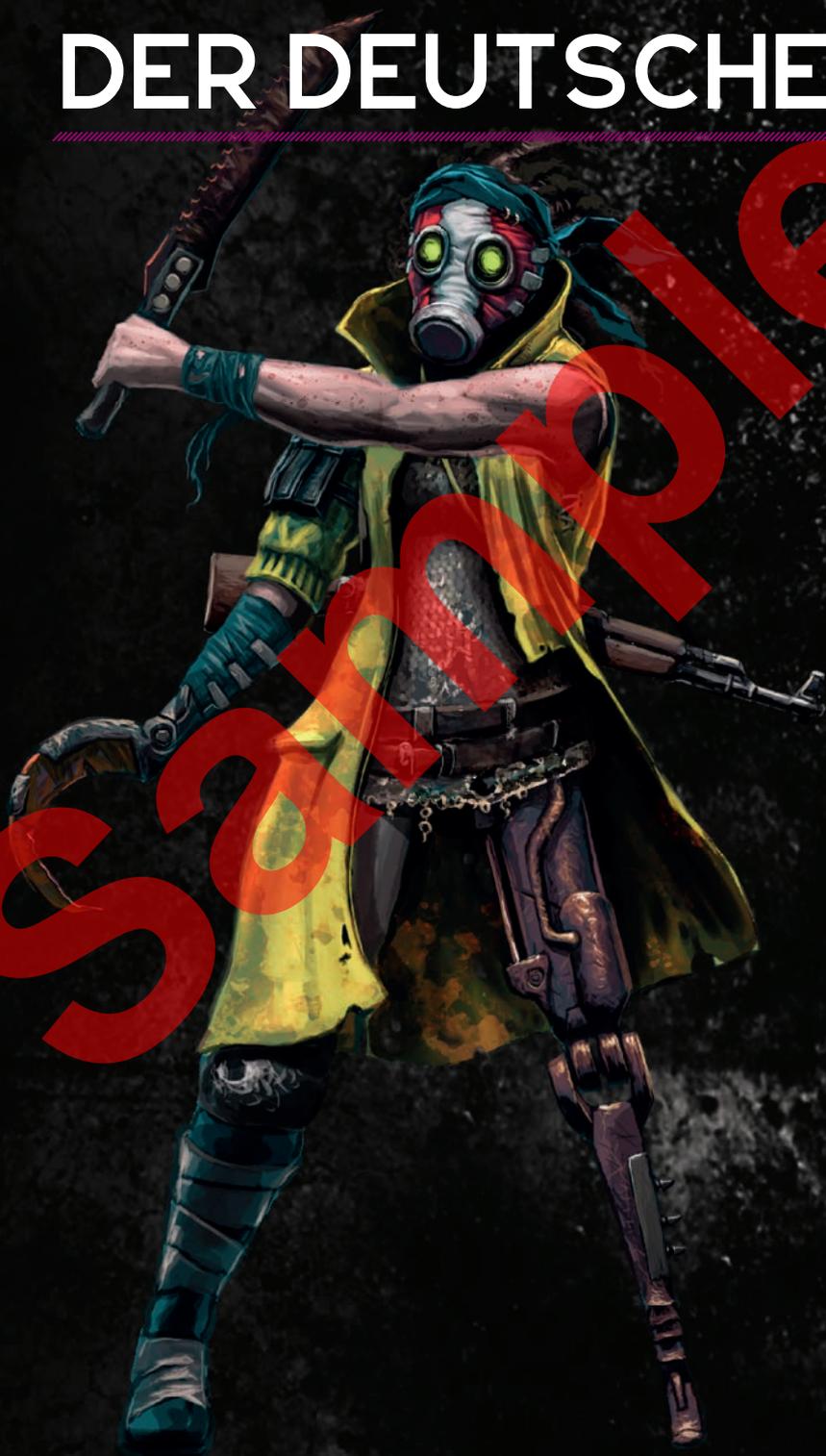




SHADOWRUN[®]

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 wegstehlen, 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 Titte? 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

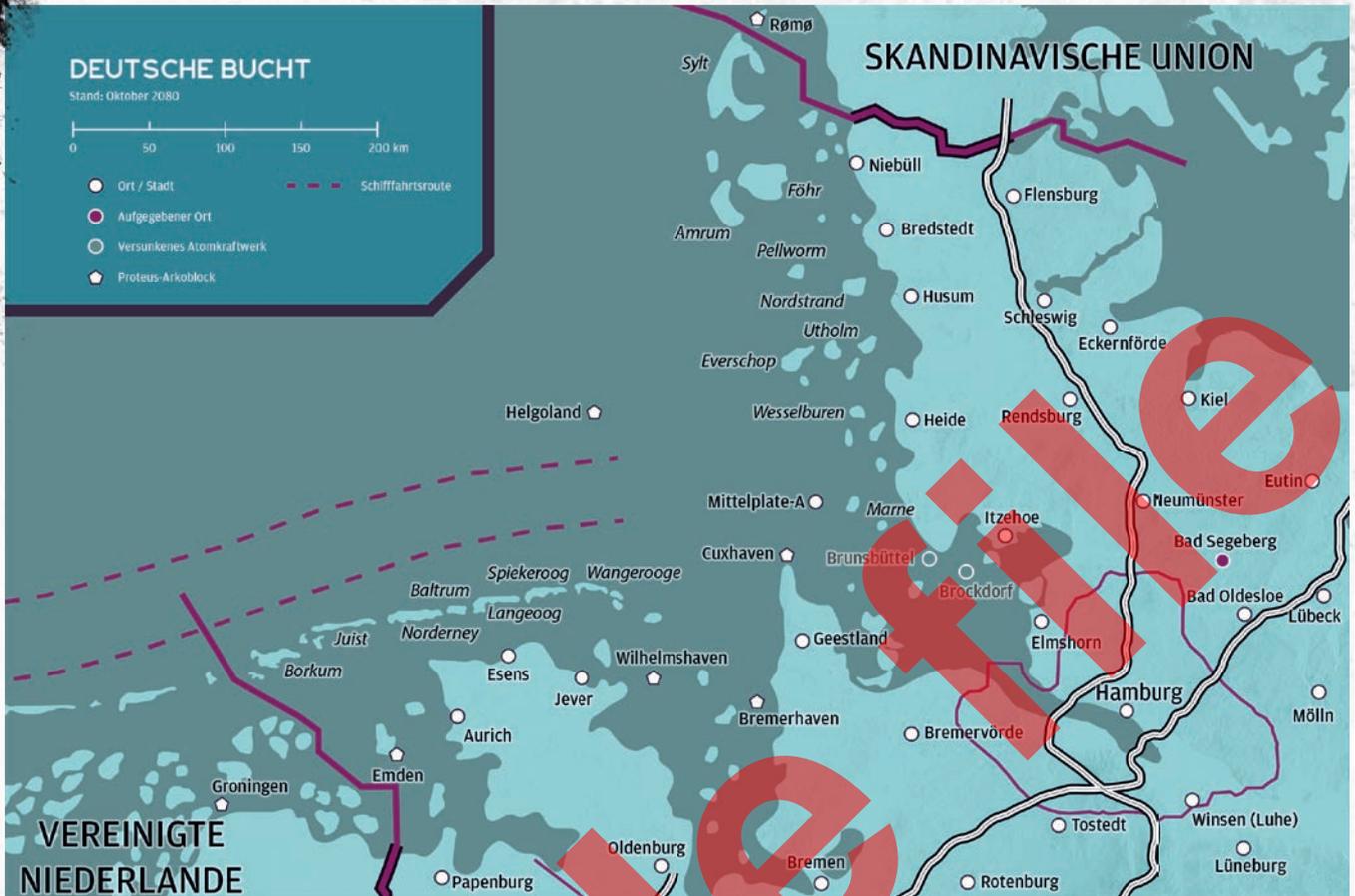
In der Deutschen Bucht ist viel los. Der Teil vor den Ostfriesischen Inseln ist eine der am stärksten befahrenen Schifffahrtsstraßen der Welt. Von Hamburg nach Dover fahren hier rund um die Uhr Schiffe, aufgereiht wie auf einer Perlenkette. Und jeder Frachter, der vom Skagerrak und Kattegat nach Europort 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 Anrainerstaaten.
- 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 Schiffahrtsrouten 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.
- ❖ Zwieblbloutz

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 Meeresinnere. 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