

# ALS DIE PEST NACH MARSEILLE SEGELTE

1720 wurde die Hafenstadt von der Seuche heimgesucht, jeder dritte Bewohner starb. Der Hauptschuldige: ein Kapitän. Was er auslöste, gilt bis heute als Lehrstück für das Versagen eines Alarmsystems

VON CARSTEN JASNER

„Die große Pest in Marseille“, Stich nach Jean-François de Troy, um 1727



Die KATASTROPHE BEGANN MIT einer Lüge im Namen des Herrn. Kapitän Jean-Baptiste Chataud hatte in der Bucht von Marseille die Anker seines Dreimasters werfen lassen, nun ließ er sich hinübereudern zum Eingang des Hafens. Auf dem Kai unterhalb der Festung Saint-Jean wartete bereits ein Beamter der Gesundheitsbehörde, in der Hand einen mehrere Meter langen Stock. An dessen Ende war ein Brett befestigt mit einem Blatt aus dem Johannesevangelium, geschützt unter Glas. Der Kapitän legte seine rechte Hand darauf. Er kannte die Prozedur. Er wusste auch, dass man das Glas nachher reinigen würde, um das Einschleppen von Krankheiten zu verhindern. „*Vous jurez, que vous allez dire la vérité*“, rief der Sanitätsbeamte aus

sicherer Entfernung. „Schwören Sie, dass Sie die Wahrheit sagen!“

Was Kapitän Jean-Baptiste Chataud an diesem 25. Mai 1720 zu seinem mörderischen Meineid trieb, ist nicht gesichert. Sicher ist, dass er mehr als 100 000 Menschen das Leben kostete und für zwei Jahre Angst, Schrecken und Leid über die Region brachte. Die Katastrophe von Marseille gilt als der letzte große Ausbruch der Pest in Europa. Sie gilt auch als Lehrstück dafür, wie ein oft erprobtes Frühwarn- und Abwehrsystem ausgehebelt wird, wenn Skrupellosigkeit, Profitgier, Unwissen und Nachlässigkeit zusammenwirken.

Kapitän Chataud war dabei nicht der einzige Verantwortliche, aber wohl der ruchloseste. Zehn Monate lang ist er mit der „Grand Saint-Antoine“ kreuz und quer

durch die Ägäis und das östliche Mittelmeer gefahren, hat in verschiedenen Häfen Waren geladen, neben Pottasche für die Seifenherstellung vor allem Baumwollballen, indisches Tuch und orientalische Stoffe. Im syrischen Tripoli, der letzten Station vor der Heimreise, nimmt er 15 Passagiere an Bord. Auf dem Weg nach Zypern passiert Beunruhigendes.

Einer der Passagiere erkrankt und stirbt. Chataud befiehlt, ihn dem Meer zu übergeben. Bald erkrankten die beiden Matrosen, die den Mann ins Meer warfen. Zwei weiteren geschieht dasselbe, dann dem Schiffsarzt, der sie untersucht hat. Alle fünf landen im Meer. Chataud ahnt Böses, verschantzt sich im Heck, aus sicherer Distanz ruft er seine Kommandos. Als nahe Korsika drei weitere Matrosen

von heftigem Fieber geschüttelt werden, läuft er Livorno an. Italienische Ärzte bescheinigen den Sterbenden ein „bösariges, pestilenzialisches Fieber“.

Vielleicht haben die Ärzte nur von Weitem durchs Fernglas geschaut, mutmaßt ein zeitgenössischer Chronist. Wie sonst ließe sich das Fehlurteil erklären? Die Symptome, rote bis violette Beulen am Hals, unter den Armen und an den Leisten, dürften eindeutig gewesen sein. Doch Chataud darf nach Marseille weitersegeln mit einem Attest, das den Tod dreier Besatzungsmitglieder vage auf ein pestartiges Fieber zurückführt statt auf die Pest selbst. Die „Grand Saint-Antoine“ läuft, wie alle Handelsschiffe, die aus der Levante kommen, die Insel Pomègues vor der Einfahrt zum Hafen an – statt 15 Kilometer ent-

fernt die Insel Jarre, die vorgesehen ist für Schiffe mit Pest an Bord. Kapitän Chataud übergibt dem Gesundheitsbeamten das Attest aus Livorno, schwört bei Gott, die Ursache des Fiebers sei „schlechtes Essen“ gewesen, verschweigt die sechs Toten und die Symptome an deren Körpern, die ihn bewogen, sich im Heck zu verschanzen.

Die Befragung durch den Sanitätsbeamten war eine von mehreren Stufen eines ausgeklügelten Antiseuchensystems, das nach der verheerenden Pandemie von 1346 bis 1353 entwickelt worden war. Damals hatte der „schwarze Tod“ ein Drittel der Bevölkerung Europas ausgelöscht. Dabei hatte man gelernt: Isoliert man Kranke, verlangsamte sich die Ausbreitung der Plage. Ragusa (heute Dubrovnik) war 1377 die erste Stadt, Venedig die zweite, die ein Gesetz erließ, das Schiffen die Zufahrt verbot, wenn sie aus einem pestverseuchten Gebiet kamen. 30 bis 40 Tage mussten die Besatzungen zunächst auf einer vorgelegerten Insel verbringen. Damit war die „Quarantäne“ erfunden, abgeleitet von „quaranta“, italienisch für „40“.

Und sie funktionierte: Während viele Küstenstädte der Levante und Nordafrikas, vor allem Tunis, Algier und Tripoli, Anfang des 18. Jahrhunderts immer wieder von der Pest heimgesucht wurden, war Südeuropa seit vielen Jahrzehnten nahezu pestfrei. Und wäre es geblieben, wenn in jenem Frühling 1720 der Beamte vorschriftsmäßig das alarmierendste von vier möglichen Gesundheitszertifikaten vergeben und das Schiff mitsamt Ladung verbrennen lassen hätte. Stattdessen jedoch verordnet er, auch das ist seltsam, die kürzest mögliche Quarantäne für Schiffe aus der Levante: 30 Tage für die Waren, 20 für das Schiff und zehn für Passagiere und Besatzung. Als am Tag darauf ein weiterer Matrose stirbt, werden die Fristen lediglich um je zehn Tage verlängert.

Das Schiff verbringt die Quarantäne vor der Insel Pomègues. Die Ladung wird wie üblich ins „Lazarett“ geschafft. Das liegt drei Kilometer nördlich der Innenstadt von Marseille, auf einer Anhöhe über der Küste. Umgeben von einer doppelten, siebeneinhalb Meter hohen Mauer, war es in Wirklichkeit eine Mischung aus Zwischenlager und Vier-Sterne-Gefängnis. Die Passagiere durften auf

Wunsch die Quarantäne hier verbringen, wenn sie den Aufenthalt bezahlten. Ihnen wurde ein Zimmer zugeteilt und je Person ein Aufseher, der ihr nicht von der Seite wich. Sie wurden bekocht, sie bekamen ihre Kleider gewaschen, durften tagsüber übers Gelände spazieren. Gespräche waren von vergitterten Galerien über einen Graben hinweg erlaubt, Berührungen verboten. Pfortner bewachten die Tore, Wachen liefen Patrouille. Über Nacht wurden die „Gäste“ in ihre Zimmer gesperrt.

Die Waren lagerten in offenen Hallen, wo sie nach genauen Vorschriften regelmäßig umgestapelt wurden. Gründliches Lüften, glaubte man, würde Krankheitserreger vertreiben. Die Arbeit führten dieselben Lastenträger aus, die die Güter vom Schiff hergeschafft hatten. Sie mussten ebenfalls im Lazarett bleiben. Doch

## DIE BÜRGER VON MARSEILLE DÜRFEN DIE STADT NICHT VERLASSEN

anscheinend wurden Stoffe hinausgeschmuggelt. Während auf der „Grand Saint-Antoine“ ein weiterer Matrose und ein Wächter der Gesundheitsbehörde starben, gelangten mit den Tuchen Flöhe, die den Erreger in sich trugen, in die Stadt und suchten sich neue Wirte. Damit war der letzte Damm gebrochen.

Am 20. Juni, einen Monat nach Ankunft des Schiffs, erkrankt in der Rue l'Escale am Hafen eine Frau, auf ihrer Lippe bildet sich ein seltsamer dunkler Fleck. Eine Woche darauf sterben ein paar Straßen weiter ein Schneider und seine Familie sowie drei Lastenträger im Lazarett.

Wieder in der Rue l'Escale bekommt am 1. Juli eine Frau dunkle Flecken auf der Nase, eine Nachbarin Beulen am ganzen Körper, bald ist die halbe Straße infiziert. Weitere Lastenträger sterben. Am 9. Juli erkennt ein Arzt Pestsymptome bei einem Kind am anderen Ende der Stadt; offenbar hat sich die Krankheit rasend schnell verbreitet. Wachen werden vor dem Haus aufgestellt, das Kind stirbt am folgenden Tag. Seine kranke Schwester und die übrige Familie werden ins Lazarett gebracht, ihr Hauseingang zugemauert.

Der Magistrat wiegelt ab. Verweist auf die Meinung von Ärzten, die „schlechtes Essen“ oder „Wurmfieber“ für die Ursache halten. Beteuert in einem Schreiben an die Gesundheitsämter anderer europäischer Häfen, er habe die Krankheit im Griff. Um die Bevölkerung nicht zu beunruhigen, werden Infizierte heimlich nachts transportiert – erst ins Hospital, dann zum Friedhof. Ende Juli häufen sich die Fälle, der Ausbruch der Pest lässt sich nicht mehr leugnen.

Die Ereignisse überstürzen sich. Vermögende flüchten aus der Stadt in ihre Landhäuser. Am 2. August verfügt das Parlament der Provence: Die Bürger von Marseille dürfen ihre Stadt nicht verlassen, kein Provenzale darf Kontakt mit ihnen aufnehmen, Verstöße werden mit dem Tod bestraft. Der Magistrat lässt Lebensmittel rationieren und in den Straßen Feuer entfachen, die die Krankheit vertreiben sollen. Bürgerinnen und Bürger versammeln sich und fordern Brot. Offiziere eines nahe gelegenen Forts drohen Gewalt an, falls ihre Truppen nicht mit Getreide versorgt werden. Stadt und Provinzregierung einigen sich, außerhalb der Stadtmauern zwei Märkte einzurichten. Hier dürfen die Menschen Lebensmittel kaufen, von den Händlern durch Barrieren getrennt und bewacht von Soldaten.

Geschäfte, Schulen, Ämter, Werkstätten, Kirchen und Klöster schließen. Die Krankenhäuser dagegen sind überfüllt, der Durchlauf ist hoch: Viele, die abends eingeliefert werden, verlassen sie morgens tot. Vor den Toren der Stadt werden drei Massengräber ausgehoben, je 18 Meter lang und sechs Meter tief. Kalk wird auf die Leichname geschaufelt. Pferdekarren mit Pesttoten rumpeln jetzt rund um die Uhr durch die Straßen. Doch bald weigern sich die Fuhrleute: Sie fürchten, von der Fracht angesteckt zu werden. Man vervielfacht ihren Lohn, vergeblich. Auch Bettler wollen die Arbeit trotz hoher Geldangebote nicht verrichten.

Weiterhin flüchten Tausende aus der Stadt, darunter die Schildwachen, die die Tore bewachen sollen. Außerhalb kampie ren Menschen auf Feldern und Wiesen, manche steigen in die Berge und hausen in Höhlen.

Die Pflaster der Stadt sind übersät von Sterbenden und Toten, die Gesichter rot vom flammenden Fieber oder leichen-

bläss, die Augen unnatürlich leuchtend oder bereits erloschen, so beschreibt es ein Chronist. In den Häusern verrohen die Sitten: Familien setzen Angehörige vor die Tür und werfen Verstorbene aus dem Fenster.

Mitte August überträgt der überforderte Magistrat dem Militär das Kommando. Offiziere der königlichen Flotte schicken Galeerensträflinge und -sklaven. Wer die Toten von den Straßen räumt, wird ihnen gesagt, bekommt die Freiheit. Stattdessen verlieren sie ihr Leben, die meisten innerhalb von 48 Stunden. Die Kommandeure schicken neue Sklaven; nach und nach sterben über 1000.

Logistisch scheint es nicht mehr möglich, die Leichen zu den Gruben außerhalb der Stadt zu schaffen. Da befiehlt der Kommandant gegen den Protest von Bischof und Priestern, die Gewölbe und Gruften der Kirchen zu öffnen und die Toten dort zu stapeln.

Hunger, Verzweiflung und Gewalt nehmen zu. Auf einem Platz werden zwei Galgen errichtet. Von Ende August bis Ende September sterben täglich rund 1000 Menschen. Manche beenden ihr Leid, indem sie sich die Kehle durchschneiden oder aus einem oberen Stockwerk springen. Die Körper verwesen zwischen Müll. Im Hafen treiben erschlagene Hunde und Katzen, die man verdächtigte, die Pest zu übertragen.

Auf dem Höhepunkt der Epidemie wird die „Grand Saint-Antoine“ zur Insel Jarre geschleppt und mitsamt Ladung verbrannt. Kapitän Chataud wird angeklagt, bei der Einreise gelogen und Waren in die Stadt geschmuggelt zu haben. Später geraten auch die Ärzte in Livorno und der Sanitätsbeamte in Marseille unter Verdacht. Vermutlich, davon gehen Historiker aus, flossen Bestechungsgelder. Denn die Waren vom Schiff waren vorgesehen für die jährlich stattfindende Messe *Foire de la Madeleine* in Beaucaire, 100 Kilometer nordwestlich von Marseille. Ende Juli trafen sich hier, auf dem größten Markt Südeuropas, Händler aus dem Mittelmeerraum von Marokko über Palästina bis Italien und Spanien. Gewürze, Teppiche, Parfums, Wolle, Leinen, Farben, Leder standen zum Verkauf. Eine Woche dauerte die Messe, an ihr teilzunehmen war ein Muss für jeden ernst zu nehmenden Kaufmann.

Wie Jean-Baptiste Chataud. Er war nicht nur Kapitän, sondern auch einer der vier Eigentümer der „Grand Saint-Antoine“. Ein Zweiter war Jean-Baptiste Estelle, stellvertretender Bürgermeister von Marseille und Mitglied des Sanitätsrats, der über die Quarantäneregeln wachte. Chataud und Estelle hatten viel Geld in die Einkaufstour durchs östliche Mittelmeer investiert. Eine zu lange Quarantäne hätte die Profite in Beaucaire gefährdet, von einer Versenkung des Schiffs ganz zu schweigen.

Während der Prozess läuft, ebbt die Pest ab. Im Oktober genesen Kranke, dunkle Beulen verschwinden so schnell, wie sie kamen. Überlebende trauen sich vorsichtig wieder auf die Straße, halten mit langen Stöcken andere auf Abstand; man grüßt sich nur von Weitem.

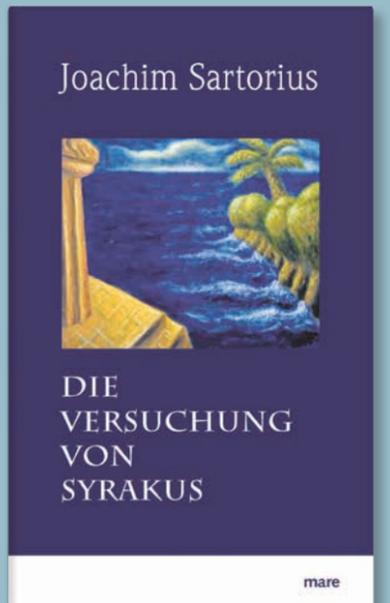
Geflüchtete kehren von ihren Landsitzen zurück. Die Seuche schlägt hier und da noch einmal zu, doch im Frühling 1721 scheint die Luft rein. Man versucht sie zu desinfizieren, indem man in den Wohnungen ätherische Öle und Kräuter, Arsen und Schießpulver auslegt. Mauern und Böden werden gekalkt, alle Stoffe gewaschen. Menschen trauen sich wieder, sich zu umarmen.

Aus Paris hatte die Regierung Truppen entsandt, die die Umgebung von Marseille abriegelten. Vertreter des päpstlichen Territoriums in Avignon ließen eine 27 Kilometer lange, bewachte Mauer quer durch die karstige Landschaft südlich des Mont Ventoux ziehen – Reste davon sind noch heute zu sehen. Dennoch erreicht die Pest auch die Provence. In Toulon stirbt im Sommer 1721 jeder zweite Bewohner, in Martigues jeder dritte.

Insgesamt hat der Pesterreger etwa 35 000 Menschen in Marseille (von einst 100 000 Einwohnern) und rund 85 000 in der Provence und im ganzen Languedoc umgebracht.

Der Prozess gegen Chataud endete ohne Verurteilung. Es mangelte an Beweisen. Drei Jahre hielt man ihn dennoch im Turm der Festung Château d'If gefangen, dann kam er frei. Fünf Jahre später, heißt es, starb er ohne Reue. ☹

Für die Recherche las sich Carsten Jasner, 59, durch 300 Jahre alte Chroniken und fühlte sich permanent an die Gegenwart erinnert. Es galten Corona-Quarantäneregeln und Maskenpflicht.



Joachim Sartorius  
Die Versuchung von Syrakus  
192 Seiten  
gebunden mit Schutzumschlag  
und Lesebändchen  
20 € [D]  
ISBN 978-3-86648-676-8

»Sartorius hat mit seiner Sprache, die unglaublich schön, fein ziseliert und feinnervig ist, für all die unterschiedlichen Register, die im heutigen Syrakus anwesend sind, ... ein gutes Ohr und führt einen durch diese wunderbare Stadt.«  
Ijoma Mangold,  
*SWR lesenswert Quartett*

»So sehr sind wir der Versuchung von Syrakus verfallen, dass wir, wenn wir vom ›treno notte‹ lesen, uns gleich aufmachen möchten nach Mailand, um dann (Abfahrt 20.10 Uhr) den Stiefel hinunterzufahren.«  
*Frankfurter Allgemeine Zeitung*

mare