

PALADIN

Kurzgeschichten 2

Clemens Nissen s.ps.

SM

Fracht 12

PALADIN - Ausgabe 169 - Frühjahr 2010



www.thunderbolt.de

Clemens Nissen s.ps.

Geboren anno 1965, aufgewachsen im Raum Osnabrück. Seit 1991 lebt er vor den Toren Ostfrieslands.

Von Science Fiction begeistert ist er schon von früher Jugend an. Ab 1982 wird er im Fandom aktiv, zunächst vor allem mit Kurzgeschichten und einigen Egozines, später hauptsächlich mit Rezensionen, insbesondere im Fanzine-Kurier, sowie Artikeln bzw. Diskussionsbeiträgen. Zeitweise fungierte er als Vereinsredakteur im PRBCBS.

Von Beruf ist er seit 1994 Rechtsanwalt, seit 1998 außerdem Fachanwalt für Arbeitsrecht. Erst hat er acht Jahre lang in Wilhelmshaven gearbeitet. Seit 2002 führt er gemeinsam mit seiner Ehefrau die Anwaltskanzlei Nissen & Hesekamp in Schortens (Friesland).

Hallo Thundos,

in Händen haltet Ihr eine längere Kurzgeschichte von **Clemens Nissen s.ps.**, welche unaufgeregt eine spannende, realistisch anmutende Seefahrerstory erzählt. Clemens hat sich alle Mühe gemacht, den Hintergrund zu recherchieren, man merkt es seinen Ausführungen an, nicht zum Nachteil der Story. Ein bisschen musste ich beim Lesen an K. H. Scheer denken, der erzählerisch als „Technikfreak“ daherkam.

Aber keine Angst, Clemens liefert keine Baller-Story wie der selige „Handgranaten-Herbert“.

Lasst Euch gut unterhalten. Und ich werde zusehen, dass noch mehr interessantes Material innerhalb der PAL-Seiten erscheinen kann.

Euer Theo Klein aus Werne
April 2010

Impressum:

PALADIN ist ein Fanzine des sfc thunderbolt n.e.V. - 32. Jahrgang - Ausgabe 169 - Frühjahr 2010. Redaktion: Theo Klein, Beckingsbusch 20 b, 59368 Werne, www.zeittramp.de (C) der Beiträge by thunderbolt und deren Autoren 2010

Cover: Clemens Nissen s.ps.

Mitglieder erhalten die Ausgabe im Rahmen ihres Abonnements. Weitere Informationen unter www.thunderbolt.de.

Zunge gelegen hatte, und leistete der Aufforderung Folge. Er war etwas stoned.

Ein Gummiboot war nicht gerade das, was er sich erhofft hatte. Am liebsten wäre es ihm gewesen, man hätte die Kugel samt Crew an Bord eines anderen U-Frachters gehievt. Er hielt sich mühsam in dem heftig schwankenden Boot fest. Sein Magen revoltierte ständig. Es war eben doch schon sehr lange her, dass er ein Seebär alten Schlages gewesen war. Die Nussschale aus weichem Kunststoff und Luft, an die ein Außenborder geflanscht war, kämpfte sich durch aufgewühlte See. Sie war ein Spielball der Elemente, der, wenngleich heftig bemüht, verloren wirkte. Über die Kämme der Wogen hinweg, manchmal auch auf Wellenbergen, wenn die Situation einen Blick zuließ, erkannte Ludwig schließlich einen mittelgroßen Frachter. Das Schlauchboot war schwer auf Kurs zu halten und brach immer wieder seitlich aus, aber es hielt merklich darauf zu. Allmählich siegte in Ludwig die Zuversicht, den Naturgewalten zu entkommen. Offenbar hielt sich das herbeigeeilte Überwasserschiff tatsächlich in sicherer Entfernung vom aufsteigenden Gas. Nun war Ludwig selbst das Heinzelmännchen. Er bereitete sich innerlich darauf vor, wieder in den Schoß der Gesellschaft zurückzukehren, und vergaß einen Moment lang das maritime Chaos, das um ihn tobte. Während die Gischt ihn vollkommen durchnässte, dämmerte ihm, dass er mit den Eigenarten seiner Mitmenschen ebenso klarkommen musste wie mit Regen und Wind.

E n d e

Quellen: Informationen zu Technik, Betriebsbedingungen und Geschichte der Unterseeboote wurden dem Sachbuch "Tauchboote enträtseln die Meere der Welt" (1994) von Julius Rauter entnommen, zum Teil auch dem Werk "Die Geschichte der Unterseeboote" (2007) von Jean-Marie Mathey und Alexandre Sheldon-Duplaix, grundsätzliche Fakten und Impressionen zum Klimawandel dem Dokumentarfilm "Unser Planet" (2006) von Michael Stenberg, Linus Torell und Johann Söderberg. Handlung und konkretes Setting sind natürlich spekulativ.

Nach kurzer Zeit plärrte es aus dem Funk: "SM Fracht 12 Notzentrale, Hilfe ist unterwegs."

Keiner der drei Schiffbrüchigen stellte die Frage mehr, aber allen ging sie weiter im Kopf herum: Wie mochte diese Hilfe aussehen?

Leonid bestätigte den Empfang der Nachricht und benannte dabei anhand des GPS die Längen- und Breitengradkoordinaten.

Die Rettungsstelle meldete sich wenig später erneut. "MS Okinawa auf dem Wege zu Ihnen. Eintreffen in circa 3 Stunden."

Leonid hakte nach: "Hat die Boje ihr Datenpaket übermittelt?"

"Positiv", lautete die Antwort, "jedoch benötigen wir kein Rettungs-Tauchboot mehr, weil Sie die Tiefe verlassen haben. Es hätte ohnehin erst morgen zur Verfügung gestanden, wir haben es wieder abbestellt. Und bis die Bergungsspezialisten eingetroffen sind, die Ihren U-Frachter heben können, wird es noch Tage dauern. Unter diesen Umständen ist es die beste Wahl, ein Handelsschiff herbeizurufen, das in der Nähe unterwegs ist. Es wird den Bereich meiden, in dem Methan aufsteigt."

"In SM Fracht 12 ist Gas eingetreten. Es besteht Explosionsgefahr."

"Ich werde den Hinweis weiterleiten."

Die Kapitäne waren wieder einmal allein und in Wartestellung. Schlingernd schwang ihre Kugel in den Wellen auf und ab. Ludwig fühlte sich sehr unwohl. Er hatte sein Element verlassen und befand sich nun wieder in der Hand der alten, unsicheren Schifffahrt, die durch die bewegten Wogen führte. Er spürte den Seegang in seinem Magen, und die Furcht schnürte ihm die Kehle zu. Die Beklemmungen eines Aufenthaltes in der Tiefe hatte er schon lange verdrängt wie ein Bergmann, dem es zur Gewohnheit geworden war, täglich in Stollen einzufahren. Aber schwankende Planken machten ihm Angst. Dabei war er sich darüber im Klaren, dass ihre Retter, ja, die ganze zivilisierte Welt sie drei für verschrobene Gestalten halten würde. Da machte er sich nichts vor.

Irgendwann riskierten die Havaristen es, das obere Schott vorsichtig zu lösen, und spähten hinaus. Wie aus Kübeln brach Regen vom Himmel hernieder. Sie hielten den Deckel einige Zentimeter weit geöffnet und wagten es nicht, ihn aufzuschlagen. Angestrengt suchten sie die Umgebung ab. Mit der Zeit teilten sie sich die Arbeit: Zwei Mann blieben auf Beobachtungsposten, einer überwachte unten die Instrumente.

Ludwig erkannte in dem grauen Einerlei erst spät ein gelbes Boot, das sich ihnen näherte. Ein Mutterschiff war nicht zu sehen. Warum war es denn nicht näher an die Kugel herangefahren? In diesem Wetter war eine Bootsfahrt hoch gefährlich. Ludwig fing die Fangleine auf, die zu ihnen herüber geworfen wurde, und sie holten die Nusschale heran.

Zwei Seeleute bedeuteten den Schiffbrüchigen, in das Boot zu wechseln. Ludwig ging als Letzter und schloss die Kugel. Einer der Retter erwies sich als hübsche Dame. Sie reichte ihm die Hand, um ihn beim Überwechseln zu sichern. Dabei schenkte sie ihm ein bezauberndes Lächeln. Er verkniff sich die Meckerei, die ihm auf der

SM Fracht 12

Gewaltige Torflügel aus Stahl ragten in die See und machten den Weg frei für einen grauen, schwimmenden Koloss. Ludwig blickte hinab auf den metallenen Leib. Vorn schlugen leichte Wellen über Deck, beiderseits des Rumpfes lief das Wasser ins Meer zurück. Drei Mann standen auf dem Turm des Schiffes und überwachten das Manöver. Eine steife Brise blies ihnen ins Gesicht, begleitet von feinem, stärker werdendem Regen. Ruhig und präzise glitt das Schiff durch das geöffnete Schleusentor hinaus, geleitet von landgeführten Trossen, die in der Enge die Bugsierschlepper ersetzten und für gleichbleibenden Abstand von den Molen sorgten. Nach und nach versenkte es die bordeigenen Poller elektrohydraulisch, sodass die Taue frei lagen und haltlos über Deck rutschten, schließlich fielen sie alle ab. Schon bald hatte das Schiff den schwer geschützten Hafenbereich verlassen. Der Koloss zog leicht nach Backbord und steuerte aus der Bucht heraus. Zunächst befand er sich in relativ seichtem Wasser, in einer Fahrrinne, die stets aufs Neue ausgebaggert werden musste, doch langsam fiel der Meeresgrund ab. Er passierte die letzten Fahrwassertonnen. Voraus lag die offene See. Die Maschinen machten mehr Fahrt, und trotz seiner Größe geriet das Schiff ins Schlingern und Stampfen. Über eine Stunde lang hatte es warten müssen, weil erst ein Containerfrachter eingelaufen war, um einem heftigen Sturm zu entgehen. Nun endlich hatte er im Hafen festgemacht, und die Passage war freigeworden. Das Schiff hielt direkt auf das Unwetter zu. Sein Ziel lag auf der anderen Seite des atlantischen Ozeans. Es war voll beladen. Der Regen nahm weiter zu, und Gischtfontänen schlugen über Deck und Brücke. Obwohl das Meer immer tiefer wurde, brachen die Wellenkämme weiterhin, aufgepeitscht vom Wind, und setzten sprühendes Wasser frei. Der Horizont verbarg sich in einer Mischung aus Regen, Ozean und Gischt. Über allem spannte sich der weite Himmel. Für Ludwig war der Anblick wie eine stete Heimat, trostlos und großartig zugleich. Das Schiff fuhr hinaus in die graue Unendlichkeit. In der Ferne ballten sich Wolken zu einer dunklen, unheilvollen Front.

Ludwig nahm noch einen Zug Seeluft. Dann fügte er sich in sein Schicksal, ging unter Deck und betrat den Niedergang zu seiner Kajüte. Laut Dienstplan stand ihm eine Mütze voll Schlaf zu. Die musste und die wollte er nehmen. Als er nach einigen Minuten das Gurgeln ausströmender Luft vernahm, wusste er, dass er sich über den Sturm keine Gedanken mehr machen musste.

Dies war der submarine Frachter Nr. 12. Vor wenigen Jahren hatte das erste für den Transport von Gütern konzipierte U-Schiff des 3. Millenniums seinen Stapellauf erlebt. Dieses war das zwölfte. Überwasserfahrzeuge hatten mit immer schlechteren Wetterbedingungen zu kämpfen, und so begann man, kostbare

Fracht in einer Tiefe zu befördern, in der Seestürme kaum noch eine Rolle spielten.

Natürlich waren solche Transporte erst einmal teuer. Der Mensch versuchte, seine Gewohnheiten beizubehalten, wo immer es ging. Auf den Flughäfen starteten im Herbst und Winter nur noch wetterabhängig Maschinen, und Reporter, die von dort berichteten, blickten bei ihren Interviews in manch aschfahles Gesicht. Auch die Seefahrt konnte nur schwer aufrecht erhalten werden. Schiffe gingen mittlerweile fast so oft verloren wie einst zur Zeit der Segelschoner.

Immer häufiger und heftiger wurden die Stürme. Dass Kaventsmänner kein Seemannsgarn waren, wusste man schon seit der Neujahrsnacht 1995. Eine norwegische Ölbohrinsel hatte damals mit automatischen Vorrichtungen eine Woge von 26 Metern Höhe gemessen. Die riesigen Brecher kamen immer öfter vor und zerschlugen fast jedes Schiff, dem sie begegneten. Spät, sehr spät, zog man in Erwägung, Ladegut unterseeisch zu befördern, um ihnen und den gewaltigen Stürmen auszuweichen. Mit den zwölf bisherigen U-Schiffen ließ sich natürlich nur ein sehr geringer Anteil der Weltfracht befördern. Weitere lagen auf der Heling. Indes gelangen Fertigstellung und Auslieferung nicht in dem Tempo, in dem man sich dies gewünscht hätte. Die wenigen einsatzbereiten U-Frachter wurden mit hochwertigen und wichtigen Gütern beladen. Sie durften nicht einfach meistbietend verchartert werden. In vielen Häfen mussten die Reedereien sich ihre Ladelisten behördlich genehmigen lassen. Es wurde Wert auf eine gemischte Ladung gelegt, um Ausfallrisiken durch eine ausgewogene Mindestversorgung abzufedern. So führte auch SM Fracht 12 verschiedene wichtige und wertvolle Waren mit wie z.B. Medikamente und spezielle Elektronik- und Maschinenbauteile.

Es hatte Versuche gegeben, Passagiere mit an Bord zu nehmen. Doch erwies sich der Aufwand für ihre Unterbringung als recht hoch, und die meisten Fahrgäste litten während der langen Reise unter Beklemmungen. Sie nahmen von jeder Wiederholung Abstand und warnten andere.

Ludwig hatte keine Wahl. SM Fracht 12 war im Dauereinsatz. Am Markt gab es noch kaum Ladekapazitäten von Unterseefrachtern, sie waren rar und die Überfahrt galt als sicher. Da Wellen vom Wind hervorgerufen wurden und das Wasser durchliefen, ohne es zu transportieren, reichten sie nur beschränkt in die Tiefe. Sie konnten unterlaufen werden. Dementsprechend herrschte ein ziemlicher Run auf die Ladelisten von U-Frachtern.

Anfangs galt es noch als abwegig, Waren in großem Maßstab unter Wasser zu transportieren, da es ungewohnt war und viel zu kostspielig erschien. Diese Einstellung änderte sich jedoch schon bald, je mehr die Öffentlichkeit sich mit den Einzelheiten der U-Schiffahrt beschäftigte. Gewaltige Unterseeschiffe waren seit Jahrzehnten als Träger von Interkontinental-Raketen bekannt. Warum sollte man damit nicht in großem Maßstab Güter befördern können? Das Schwanken und

Jacques antwortete sofort: "Es ist noch immer zu viel Methangas im Schiff. Wir riskieren, es in die Luft jagen."

"Eher ins Wasser", brummte Ludwig gallig. "Können wir das Gas ausblasen?"

"Theoretisch ja", sagte Leonid, "aber ich würde nicht darauf wetten, dass alles problemlos funktioniert und nirgends ein Funke sprüht, der das Methan entzündet. Man könnte allenfalls jemanden hinschicken, der das Umblasen von Hand einleitet."

"Viel zu riskant", erwiderte Jacques rasch. "Womöglich löst er selbst versehentlich Funken aus, und außerdem kann sich auch noch jederzeit der Druck ändern. Wir sind weit unterhalb der maximalen Tauchtiefe. Es ist ein Wunder, dass die Schiffswände noch nicht eingebrochen sind."

"Was ist mit den Lenzpumpen?", fragte Ludwig.

"Sie laufen und laufen. Das können sie bis zum jüngsten Tag tun. Die ganze Energie des Schiffes steht ihnen dafür zur Verfügung."

"Wie reagiert das Gespann, wenn wir mit der Druckkugel aussteigen?"

"Wahrscheinlich neutral", erwiderte Leonid. "Der Wandbereich zwischen Schiff und Notzentrale ist so verstärkt, dass die Panzerkugel auch unter katastrophalen Bedingungen noch herauskommt. Natürlich haben wir viel mehr Auftrieb als der Rest des Schiffes. Im Vergleich zu seiner Masse fällt das aber kaum ins Gewicht."

"Für die Lage des Gespanns", ergänzte Jacques. Es klang tonlos, aber es war der Durchbruch. Leonid begann zu lächeln, und er steckte damit alle an. Zum ersten Mal löste sich die Stimmung etwas.

"Ja, für uns ist es durchaus bedeutsam", bemerkte Ludwig mit deutlichem Understatement. "Notzentrale lösen!"

Leonid nickte und rief: "Festhalten!" Er betätigte sechs Schalter. Ein schweres Schott schob sich schiffsseitig vor das geschlossene Seitenluk der Notzentrale. Kreischend fuhren die Haltebolzen der Kugel aus den umgebenden Wänden. Die Notzentrale ruckte umgehend an und riss ihre Insassen empor. Ludwig fühlte sich wie in einem Expresslift, der Magen hing ihm in den Kniekehlen. Dann war der erste Andruck überwunden, und die Kapitäne horchten nach außen. Gerieten sie in eine neue Gasblase, würden sie zurück sinken. Das Manometer zeigte, dass sie der Wasseroberfläche entgegen sausten. Jedoch konnten sie nicht feststellen, ob der Weg frei war. Fenster und Außenkameras gab es nicht. Nach einer Weile erfasste eine seitliche Strömung die Kugel. Es ging noch immer aufwärts – ein Flug ins Ungewisse. Die Kapitäne konnten weniger manövrieren als ein Ballonfahrer, und zu sehen war überhaupt nichts. Dann fiel die Schwerkraft plötzlich auf Null, und sie hörten Wasser spritzen. Wenige Sekunden später platschte es laut, und sie spürten ein Vielfaches der Erdanziehungskraft. Sie waren oben heraus geschossen und schlugen wieder auf.

Leonid setzte über Funk einen Notruf ab. Er verschwieg nicht, dass das Gebiet von Methangasen durchsetzt war.

"Wie sollen sie uns herausholen?", fragte Jacques. "Jedes Schiff kann hier in Seenot, jedes Flugzeug in Brand geraten."

"Wir warten ab", meinte Ludwig. Es klang wenig zuversichtlich.

verbissen nach Handlungsmöglichkeiten suchte. In seinem Kopf arbeitete es – klicke-diklick, klickediklick. Vielleicht war er das Einzige, was in diesem Koloss noch heiß lief.

Die drei waren schon eigenartige Gestalten. Dazu bestimmt, einander im Schichtdienst kaum zu Gesicht zu bekommen, allein zu sein, der Eintönigkeit des Alltags und der See zu trotzen, hockten sie nun gemeinsam auf engem Raum und kamen erstaunlich gut miteinander aus. Die Not schweißte sie nicht wirklich zusammen. Jeder war in sich gekehrt, ganz egal, wie nah ihm der Nachbar körperlich war. Sie blieben Eigenbrötler. Selbst in der Gedrängtheit der kleinen Notkugel dachten sie sich hinaus und traten zu ihren Mitfahrern nur in einem distanzierteren Stil in Kontakt – gleich Heerführern, die auf einem Feldherrnhügel ihre Armeen beobachteten, wie sie gegeneinander aufmarschierten. Dass es hier die selbe Streitmacht, der selbe unterseeische Koloss war und sie sich in seinem Inneren aufhielten, tat der Art des Umgangs miteinander keinen Abbruch. Auch nicht der mörderische Druck, der auf dem Schiff lastete. Die drei gestanden sich keine Angst ein. Jeder von ihnen war ein Kapitän und wollte von seinen Kollegen respektiert werden. Es konnte sein, dass es mit ihnen zu Ende gehen würde, aber das sollte dann wenigstens in Würde geschehen, sei es mit französischer Eleganz, den Tiefen der russischen Seele oder deutscher Abgründigkeit.

Das Knarren und Quietschen malträtierten Materials drang bis in die Panzerkugel vor. Die See würde ihren Tribut fordern. Ungeschoren kam der U-Frachter gewiss nicht aus dem Debakel.

Urpötzlich stellte sich ein Gefühl ein wie in einem abwärts fahrenden, scharf bremsenden Aufzug. Das Schiff schrie auf, die gequälten Planken standen kurz vor dem Exitus. Dann begann es langsam, sich auf den Kiel zu legen. Ungute, berstende Geräusche fuhren durch den Rumpf.

"Wir verlieren weitere Ballastkammern", stellte Leonid mit Grabesstimme fest. "Es trifft vor allem die voll angeblasenen."

"Barge oder Schiff?", fragte Jacques. "Was hat mehr Auftrieb?"

"Kaum Unterschiede", erwiderte Leonid. "Allerdings fallen im Leichter immer mehr Schaltkreise aus."

Das Schiff ächzte und schlingerte.

"Trimmung? Ausrichtung?", fragte Ludwig.

"Alles, was wir für den Auftrieb haben, ist aufgeboten", antwortete Leonid, "und die Ausfälle sind recht gleichmäßig verteilt."

Der Tiefenmesser hatte sich beruhigt und stand nun in Einklang mit den Bewegungs- und Peilungsdaten. Er stellte seinen Vormarsch langsam ein. Eine weitere Tauchzelle wurde instabil und setzte ihre Luftfüllung frei. Bange Minuten lang starrten die Kapitäne auf den Zeiger und hofften, dass das Gespann steigen würde. SM Fracht 12 pendelte nach vorne und dann nach achtern, schließlich stabilisierte sich die Lage. Es machte keinerlei Fahrt mehr, hing in der Tiefe und verharrte bewegungslos.

Ludwig hatte noch immer das Kommando: "Was passiert, wenn wir die Maschinen anwerfen und die Tiefenruder auf Steigen stellen?"

Stampfen auf See zu vermeiden, machte die Schiffe aber nicht nur sicherer. Sie wurden auch schneller und benötigten weniger Energie, weil Wellenwiderstand, Wind und Seegang wegfielen. Dass bei einem U-Schiff die gesamte Hülle Reibungskontakt zum Wasser hatte, überwog diesen Effekt nur bei langsamer Fahrt.

Immer mehr rückte ins Bewusstsein, dass der Mensch mit der herkömmlichen Seefahrt einen Bereich nutzte, den die Tierwelt mied. Fast alle natürlichen Bewohner des Meeres lebten unterhalb der Oberfläche. Wasservögel waren flug- oder tauchfähig und konnten sich bei schlechtem Wetter auf festes Land zurückziehen.

Die besten Geschäfte mit der Unterseebeförderung von Gütern ließen sich dort machen, wo die See besonders aufgewühlt war. Also pendelte SM Fracht 12 permanent in Schlechtwettergebieten. Herrschte im Norden Sommer, verkehrte das U-Schiff auf der Südhalbkugel. Zog auf der nördlichen Hemisphäre der Herbst ein, so verlegte sich das Geschäft in die Bereiche oberhalb des Äquators. Die Fahrt führte SM Fracht 12 nun vom Hafen Ingenieure White im argentinischen Bahia Blanca in Richtung Kapstadt, Südafrika. Eine Woche war für die Reise veranschlagt, und auf einen großen Landgang am Zielort brauchte die Crew nicht zu hoffen. Die Lösch- und Ladezeit würde gering sein. Dabei ließen sich auch die Gase für Brennstoffzellenantrieb und Atemluft schnell bunkern, ebenso würden in Windeseile Proviant aufgenommen, Abfälle weggefiert und Reinschiff gemacht werden.

Ludwig wäre gern öfter an der Wasseroberfläche gefahren. Zu selten bot sich ihm Gelegenheit, die Sonne zu sehen und frische Luft zu schnappen. Der Untersee-frachter benötigte jedoch viel Zeit, um auf- oder abzutauchen, und geriet dabei in Gefahr, von Schlechtwetterfronten überrannt zu werden. In den Jahren ab 1916 hatte die "Deutschland", der erste U-Frachter der Welt, zum Abtauchen 90 Sekunden benötigt, dies erschien damals im Vergleich zu Marine-Tauchbooten unerhört lang. Von so einer Alarmtauchzeit konnte man in SM Fracht 12 jedoch nur träumen. Bei jeder Änderung der Höhe griff massive Computerunterstützung ein, die den Strömungsverhältnissen, aber auch dem Außendruck, der Temperatur und selbst dem Salzgehalt des Wassers Rechnung trug. Außerdem wurde natürlich ständig die Umgebung ausgelotet. Obwohl die Ladung, die sogenannten Kolli, aufwendig gesichert war, vermied das Schiff Bewegungen, die ein Verrutschen ausgelöst hätten. Den Frachter mit Hilfe der Trimm tanks neu auszurichten, konnte lange dauern und aufwendig sein. Äußerste Vorsicht war in flachen Gewässern geboten. Mit dem Bug im Schlick zu stecken und gleichzeitig die Schiffsschrauben über die Wellen zu recken, wie es der "Deutschland" auf einer ihrer ersten Fahrten passiert war, sollte einem modernen U-Frachter niemals unterlaufen.

Nur bei lang anhaltender, sicherer Witterung ließ sich ein Auftauchen unterwegs einrichten. Dies war leider selten der Fall, zumal auf der Route immer Herbst oder Winter herrschte.

Und selbst dann, wenn das Wetter es zugelassen hätte, durfte das Schiff oft nicht an die Oberfläche, weil dort Piraten ihr Unwesen trieben. Namentlich in der südlichen

Hemisphäre, vor allem bei Afrika und Indonesien, blieb SM Fracht 12 auf der Überfahrt nonstop unter Wasser.

In den meisten Häfen galt mittlerweile die Order, dass U-Frachter bevorzugt zu behandeln waren. Dementsprechend hätten sie kaum auf Reede liegen dürfen. Leider stand die Regelung unter dem Vorbehalt normaler Witterung. Tobten die Naturgewalten, so stellten die Hafenmeister alle Unterseefahrzeuge zurück, um Überwasser-Schiffe in Sicherheit zu bringen. Ludwig hatte immer wieder den Eindruck, dass sie SM Fracht 12 als kostenlose Seenotrettungsstation betrachteten. Gern dirigierten die Häfen Unterseefrachter bei Sturm in die Nähe bedrohter Schiffe, damit sie ihnen beistehen konnten. Ludwig fühlte sich dann ein wenig wie ein U-Boot-Kommandant im Krieg: Blickte er durch das Seerohr oder mittels ausgesetzter Kamerabojen, die durch ein Lichtfaserkabel mit dem U-Frachter verbunden waren, auf ein anderes Handelsschiff, so wartete er zwar nicht darauf, dass dort Torpedos einschlugen, bangte aber, ob die See ihm den Garaus machen würde. U-Boot-Fahrer der Marine hatten Überseeschiffe früher als "Plätteisen" verspottet. Nicht alle Wellen ließen sich glattbügeln. Manche plätteten zurück. So hatte SM Fracht 12 schon mehrfach Schiffbrüchige an Bord nehmen müssen. Da diese nicht dafür ausgebildet waren, U-Schiffe zu führen, konnten sie nur als Smutjes und Schiffsjungen eingesetzt werden, zum Kochen und Putzen. Außerdem waren sie meistens ziemlich geplättet, oft kaum ansprechbar. Ein Seemann ohne Schiff bot einen traurigen Anblick. Die Besatzung des Unterseefrachters war jedes Mal froh, wenn die fremden Heinzelmännchen wieder von Bord waren – noch mehr freuten sich allerdings wohl die Schiffbrüchigen selbst.

Nicht wenige Religionen betrachteten die verschärfte Wetterlage als eine Strafe Gottes für den Hochmut des Menschen. Manche verglichen sie mit der babylonischen Sprachverwirrung: Nicht für den Turmbau zu Babel, sondern für den Versuch, die Welt zu beherrschen und allem den eigenen Stempel aufzudrücken, wolle Gott die Menschen strafen, indem er die Naturgewalten gegen sie richte. Die Wissenschaftler waren sich nicht einig. Überwiegend hielten sie der Menschheit vor, sich nicht rechtzeitig darauf besonnen zu haben, ihre Einwirkungen auf das Klima zu verringern. Einige Geo- und Meteorologen versuchten, die Phänomene als natürliche Vorkommnisse zu deuten. Anfangs schienen die extremen Unwetter noch nicht statistisch signifikant zu sein. Jedoch war nicht schwer zu erraten, dass die globale Temperaturerhöhung für mehr Wasserdampf in der Luft sorgte und damit der Atmosphäre Energie zuführte. In welcher Weise und wie schnell sich dies auf das Wettergeschehen auswirken würde, ließ sich zwar nicht berechnen. Grund zur Sorge hatte es jedoch allemal gegeben.

Psychologen dozierten darüber, dass der Homo Sapiens typischerweise erst in der Krise reagiere und daher angesichts schleichender Verschlechterungen tatenlos in die Katastrophe geschlittert sei.

An allgemeiner Einsicht und einem gemeinsamen Vorgehen fehlte es noch im-

len."

"Er kann uns aber begraben", entgegnete Jacques. "Die schiere Masse des Schiffes droht uns zu erdrücken, und erst recht die des Leichters. Die Panzerkugel kann sicher nicht den Wasserdruck am Meeresgrund und obendrein das Gewicht der Barge ertragen."

"Wenn wir kielunten aufkommen, haben wir dieses Problem nicht", erwiderte Ludwig.

"Wir sinken nach achtern", brummte Leonid. "Darum habe ich die Ruder so eingestellt, dass das Deck eher nach oben geraten sollte. Leider ist der Effekt in dieser Umgebung sehr gering."

"Die See ist tief", bemerkte Ludwig, "mehrere Kilometer. Wir haben Zeit zum Drehen."

"Bei 200 Metern Schiffslänge ist das nicht viel. Und wenn wir Pech haben, spießen uns die auseinander brechenden Teile auf! Oder sie reißen die Doppelhüllentanks ein, in denen sich die Gase für den Schiffsantrieb befinden, sodass diese ausströmen, sich zu Knallgas mischen und beim kleinsten Funken detonieren. Oder das Methan-Luft-Gemisch im Schiff entzündet sich beim Auseinanderbrechen, es zerfetzt die Gasbehälter und Explosionen schleudern uns zu Tode", unkte Leonid.

"Hätten wir diesen U-Frachter bloß nie betreten", stöhnte Jacques. Ludwig schüttelte den Kopf: "Oder, oder, oder! Wäre es ein Überseeschiff, so gäbe es uns nicht mehr. Es wäre in das Gas-Wasser-Gemisch hinein gesunken, die Wellen wären darüber zusammengeschlagen und hätten alle Hohlräume durchflutet. Wir fahren in der See, wir dümpeln nicht an ihrer Oberfläche. Und wenn uns das Meer schüttelt, dann werden wir uns frei kämpfen."

"Auf die Unterseeschiffahrt!", stimmte Leonid ein in den Versuch, die Moral zu retten. "Unsere einzige Chance! Man munkelt ja schon länger, dass die vielen Schiffe, die im Bermuda-Dreieck verschwunden sind, durch aufsteigende Methanblasen vernichtet wurden. Selbst Flugzeugmotoren geraten in Brand, wenn sie in der Höhe hinein geraten."

"Als Grubengas ist Methan auch an Land gefürchtet", ergänzte Ludwig. "Es löst Schlagwetter aus, verursacht in Bergwerken Explosionen. Die Tiefe bedroht uns mit Methan."

Leonid erwiderte: "Wir haben eine Chance, weil wir die See beherrschen, weil wir sie ernst nehmen und ihre Regeln befolgen. Und wenn dieses Schiff die Tiefe nicht übersteht, dann wird es die Notzentrale tun. Mehr Sicherheit gibt es an keinem Platz auf See."

"Mehr Not jetzt aber wohl auch nicht", seufzte Jacques.

Haltlos trudelte der Gigant hinab. In einer um 90 Grad gedrehten Panzerkugel verharrten auf engem Raum die drei Kapitäne und hofften auf ihre Rettung, während sie die Anzeigen beobachteten, die über ihren Köpfen blinkten – an jener Wand, die bei normaler Schiffslage nach vorn gezeigt hätte.

Jacque zog ein wenig Kautabak und begann trotz allem, ihn zu genießen. Leonid ließ die Ereignisse mit russischem Fatalismus auf sich zu kommen, während Ludwig

den, würden sie sich ja nicht einmal unter normalen Bedingungen von selbst trennen."

"Optionen für eine Stabilisierung?"

"Keine."

"Wir waren doch schon fast manövrierfähig", wandte Ludwig ein.

"Das war ein Phase normalen Wassers, das nicht von Gas durchflutet war. Auf so etwas können wir nur hoffen."

"Irgendwelche Optionen für eine Seitwärts-Bewegung während des Sinkens?"

"Die Klappen sind gestellt und das Seitenstrahlruder ist aktiviert. Aber ihre Auswirkungen sind in diesem Umfeld extrem langsam und stockend, zumal sie eine gewaltige Masse zu bewegen haben."

"Gibt es Seitwärtsfahrt?"

"0,3 Knoten."

Ludwig blähte die Backen. "Derzeitige Tiefe?"

"450 Meter."

"Was ist mit dem Maschinenraum? Bleibt er betriebsbereit?"

"Die Lenzpumpen arbeiten weiter. Für Luft und Gas sind sie nicht zugänglich."

"Wie konnte überhaupt Gas in den Druckkörper gelangen?"

"Vermutlich hat es an den Durchlässen der Antriebswellen in Richtung Schiffsschrauben kleine Explosionen gegeben, als rotierendes Metall außen in Methan oder Methanhydrat-Partikel geriet und Schmierung verlor", erwiderte Jacques. Er ergänzte: "Den Sauerstoff haben dabei vielleicht Kavitationsblasen geliefert, wie sie die hochtourig rotierenden Schiffsschrauben im Wasser erzeugen. Der Dampf ..."

Ludwig unterbrach: "Wir sollten die Maschinen auf keinen Fall in Betrieb nehmen, solange wir uns in methanhaltiger Umgebung befinden."

"Und wenn das vorbei ist?"

"Dann können die Lenzpumpen weiter mit dem Wassereintritt fertig werden."

In der Ferne knallte es plötzlich wie von kleinen Feuerwerkskörpern. Einige Anzeigen am Instrumentenbrett sprangen auf Rot. "Wir haben Auftriebskammern verloren", meldete Leonid, "und zwar fast alle, die noch nicht voll waren und weiter angeblasen wurden. Am Schiff und am Leichter."

"Anblasen sofort stoppen", befahl Ludwig. Leonid handelte prompt.

"Tiefe 520 Meter", las Jacques ab, "jederzeit akute Schäden möglich."

"Können wir mit der Druckkugel aussteigen?", fragte Ludwig.

"Wir würden sinken wie die Boje", erwiderte Leonid. Jacques ergänzte: "Und vielleicht mit der Barge kollidieren. Oder mit dem Schiff."

"Und zwar ungeschützt", betonte Leonid, "ohne Knautschzone!"

"Uns bleibt nur der volle Abstieg mit dem ganzen Gespann", entschied Ludwig.

"Dann sehen wir zu, wie alles zugrunde geht, und sitzen mittendrin", bemerkte Jacques.

"Dieser Ernstfall ist eingeplant", erwiderte Leonid. "Noch in über 11 Kilometern Tiefe, am tiefsten Grund der Meere, bleibt diese Rettungskammer stabil, auch wenn der Frachter sich vorher in seine Bestandteile aufgelöst hat. Dafür hat er Sollbruchstel-

mer. Dass mittlerweile weniger Treibhausgase ausgestoßen wurden, beruhte nicht auf einer weltumspannenden Übereinkunft, die auch noch die letzte Diktatur mit erfasst hätte, sondern auf beispielgebendem technologischem Wandel in den führenden demokratischen Industriestaaten. Dass sich das Wettergeschehen beruhigte, war frühestens in Jahrzehnten zu erwarten.

So richtete man sich langsam ein und erhöhte die Deiche. Um einen sicheren Hafen zu bieten, genügte es nicht mehr, überschaubare Molen zu bauen, die die Einfahrt verengten und den bauchigen Liegeplatzbereich vor Wind und Wellen schützten. Die Befestigungen wurden massiv verstärkt. Beim Ein- und Auslaufen kam mittlerweile Schlucht- und Schleusenfeeling auf, von außen wirkte vieles bunkerartig. Der Eindruck, den Häfen machten, war nicht mehr von Offenheit geprägt. Auch andere Verkehrsmittel igelten sich ein. Flugverbindungen wurden durch Schnellzüge ersetzt, wo immer es ging, und man lernte, die Bahntrassen sturmsicher zu gestalten. All dies kostete Unsummen – aber es blieb nichts anderes übrig. So konnte man im Europa des ausgehenden 21. Jahrhunderts mit dem Zug in wenigen Stunden jede Metropole erreichen. Der Eurotunnel hatte etliche Brüder gefunden, die Irland, Skandinavien und große Mittelmeerinseln an das Festland anschlossen. Zwar bereitete es ein mulmiges Gefühl, sich in die Röhren zu begeben, doch die Furcht davor, auf See in schwerem Wetter unterzugehen, förderte die Akzeptanz dieser Verbindungen – zumal den Fahrgästen der umgangene Sturm oft ins Gesicht blies, sobald sie die unterirdischen Anlagen verließen und offenes Land betraten.

Weil die Bahnverbindungen zu Hauptschlagadern geworden waren, fuhren die Züge so häufig, wie man es früher allein von städtischen U-Bahnen gewohnt war. Fahrpläne aufzustellen, lohnte sich oft nur noch wegen der Platzreservierungen. Es verschlang hohe Summen, die Tunnels unter den Meeren instand zu halten und zu sichern. Jedoch gab es kaum jemanden, der diesen Kostenaufwand kritisiert hätte. "Nationale Sicherheit" bedeutete gegen Ende des 21. Jahrhunderts nicht mehr in erster Linie Verteidigung gegen militärische Bedrohungen.

Hin und wieder gab es Stimmen, die meinten, der Mensch befinde sich im Kriegszustand mit der Natur. Sie konnten sich jedoch nicht durchsetzen. Den meisten Erdenbürgern war mittlerweile bewusst, dass sie sich eine solche Einstellung nicht leisten konnten, weil wüste Eingriffe ins Wettergeschehen die Situation noch verschärft hätten. Außerdem machte es keinen Sinn, dem Wandel mit militärischen Mitteln begegnen zu wollen. In früheren Generationen hatte es zum Allgemeinwissen gehört, dass mit dem "blanken Hans", der mörderischen See, nicht zu spaßen war. Diese Erkenntnis gewann nun neue Brisanz. Niemand war auf Feindfahrt. Der Mensch rang mit den Elementen.

Die südamerikanische Küste lag jetzt weit zurück. Ludwig verrichtete mittlerweile seine zweite Schicht im Fahrstand. Seine Ausgeglichenheit war mustergültig. Ein

mannshohes Bullauge im Turm erlaubte es, einen Blick in die Umgebung zu werfen. Bei der Planung dieses Beobachtungsfensters mochte die Nautilus Pate gestanden haben, in der Kapitän Nemo im Angesicht der Tiefe zu dinieren pflegte. Die Realität sah indes anders aus. Es gab selten etwas zu sehen. Durch das große Rund, das von äußerst dickem Glas gebildet wurde, ging der Blick in eine fast immer stockdunkle, manchmal noch als grau-grün-blau erkennbare, konturlose Sphäre. Meistens war nicht einmal festzustellen, wie tief man in das Meer hineinschaute, da keine Gegenstände auszumachen waren, auf die die Augen sich hätten fokussieren können. Es herrschte ein konturloses Wabern in großer Finsternis vor, das sich nur leicht in der Färbung veränderte. Zumeist wirkte es wie eine Nacht ohne Sterne. Darüber, ob solch ein Ausblick besser war als keiner, ließ sich trefflich streiten – wenn denn jemand da war, mit dem man reden konnte. Gleichförmig und teilnahmslos glitt das Wasser vorüber. Selten näherte sich das Schiff dem Grund, nie hielt es in der Bewegung inne. Meeresbewohner konnten allenfalls als schnell vorbeiziehende Schemen wahrgenommen werden. SM Fracht 12 glitt in voller Fahrt durch die See, auf programmiertem Kurs, unaufhaltsam, stur, seelenlos wie eine unbemannte Maschine. Das Weltmeer war im Mittel 3500 Meter tief. Außer beim Anlaufen von Häfen glitt der U-Frachter fast immer über namenlosen, finsternen Abgründen dahin. Tiefer als 100 Meter tauchte er selten.

Ludwig nahm das große Bullauge nur noch am Rande wahr, wie ein Stück Wand, an dem ein verblichenes Plakat klebte. Wollte er in der Dunkelheit, die draußen herrschte, etwas erkennen, so musste er die Innenbeleuchtung sehr weit herunter regeln. Das Wabern und die Kälte schienen dann förmlich durch die Scheibe zu kriechen, und er fühlte sich wie ein Grottenolm. Gelegentlich übte Meeresleuchten eine gewisse Faszination aus, das von Kleintieren ausging, doch war es sehr schwach und von kalter blau-grüner Färbung. Auch Sicherheitsgründe erforderten es nicht, die Umgebung durch das Fenster zu beobachten. Da das Wasser selten Sichtweiten von mehr als 15 Metern bot und SM Fracht 12 bei voller Fahrt fast 13 Meter pro Sekunde zurücklegte, waren Objekte auf Kollisionskurs oder sonstige Gefahren viel zu spät zu erkennen, als dass man noch hätte reagieren, geschweige denn mit dem schwerfälligen Schiff ausweichen können. Kompass, Sonar und Echolot ersetzen die Augen. Der Kapitän von SM Fracht 12 musste die Route ebenso dreidimensional und abstrakt planen wie ein Pilot beim Instrumentenflug.

Das Schiff selbst hatte nur einen kleinen Laderaum, in dem vorzugsweise leichte Fracht verstaut wurde. Der größte Teil der Nutzlast lagerte in einem äußeren Behälter, der sogenannten Barge. Dieser Leichter umgab den Druckkörper, das eigentliche U-Schiff, in ähnlicher Form, wie bei einem Hot-Dog ein Brötchen die Wurst umschloss, nur dass der obere Teil des Frachters hinausragte. Schon in den 1980er Jahren war dieses System entwickelt worden, nämlich vom Ingenieur-Kontor Lübeck im Auftrag einer kanadischen Ölfirma für Transporte unter dem

Das nach achtern gelegene Eingangsschott zum Fahrstand lag unter ihm. Im Raum herrschte Chaos. Kaffeetassen und Papiere waren quer über den Fahrstand zerstreut. Er kletterte hinab, schob Gewirr beiseite und löste die Verriegelung. Das Schott schwang sofort weg. Ludwig stieg hindurch und lief sodann auf der achterlichen Innenseite des Turmes in das Oberdeck. Dort sank das nächste Schott, das er löste, zur Seite, und Ludwig blickte in den Verbindungsgang zur Notzentrale. Dieser bildete in dem gekenterten Frachter einen düsteren Schacht. Die engen Wege innerhalb des Schiffes waren nur noch notdürftig beleuchtet. Ludwig hangelte sich vorsichtig durch den kahlen Flur hinab. Er mochte nicht daran denken, wie sich die Ladung unter diesen Bedingungen verhalten würde. Zwar war sie sorgsam verteilt und zu hart verzurrt, um Schlagseite auszulösen. Er konnte sich aber nicht vorstellen, dass der U-Frachter Überschlagssituationen in beladenem Zustand schadlos überstehen würde. Dafür waren die auftretenden Kräfte zu gewaltig. Nach wenigen Minuten traf Ludwig in der Notzentrale ein. Er war der Letzte. Jacques und Leonid verschlossen die Kugel sofort nach außen, als er zu ihnen gestoßen war. Ab jetzt würde es eng werden. Die Insassen berührten sich beim Sitzen fast mit den Knien.

"Die Boje ist nicht aufgestiegen", erklärte der Russe, "sie sank am Außenschiff entlang in die Tiefe." Er schaltete die gesamte Ventilation und restliche Beleuchtung des Schiffes außerhalb der Notzentrale aus. Ruhig schauten die drei Kapitäne einander in die Augen. "Welche Maßnahmen?", fragte Jacques kurz. "Ludwig hat das Kommando", erinnerte Leonid.

Ludwig fasste sich und fragte dann ruhig: "Wie ist die Lage?"

Leonid berichtete: "Tiefe 400 Meter. Bisher keine Schäden, Belastungsgrenze ist aber nahe. Akute Explosionsgefahr im Maschinenraum, steigende in allen anderen Räumen des Druckkörpers. Der Leichter ist bisher nicht betroffen. Magnetische Störungen durch elektrische Felder seitens der aufsteigenden Gasblasen. Manometrischer Tiefenmesser wegen Gas- und Temperatureinwirkung unbrauchbar. Schiff sinkt achtern voraus. Restfahrt in Kursrichtung unter einem Knoten."

"Was machen die Tauchzellen?"

"Anblasen ohne Erfolg."

"Sind sie gefüllt?"

"Ja, fast alle."

"Vorschläge?"

Leonid bewegte sich unruhig. "Unsere Optionen sind im Prinzip klar. Entweder wir schaffen es, das ganze Schiff zu retten, oder wir steigen mit der Panzerkugel aus."

"Sollten wir die Barge lösen?", fragte Jacques. "Wie sieht es mit ihrer Schwere aus? Zieht sie uns hinab?"

"Negativ", erwiderte Leonid. "Wir fallen, weil unsere Umgebung weniger Dichte hat als gewöhnliches Wasser. Leichter und Schiff sinken gleichermaßen, da Auftrieb fehlt. Wir können nicht manövrieren. Wenn wir das Schiff lösen, stößt es unkontrolliert mit der Barge zusammen. Sie würde kaum nachgeben, zumal sie viel mehr Masse hat. Die größten Schäden würden im Schiff eintreten, vielleicht sogar bis in die Panzerkugel hinein. Da Kahn und Leichter immer gleichermaßen ausgetrimmt wer-

gerade und hoffte, dass das Gespann bald aufsteigen würde. SM Fracht 12 drehte sich aber weiter über Kopf. Durch das Bullauge blickte Ludwig jetzt in finstere, ziemlich klare See. Die Notboje hatte mittlerweile den Speicherinhalt der Blackbox geladen und stand zum Aussetzen bereit.

"Überhitzung! Gaseintritt!", schrie Jacques aus dem Maschinenraum, gedämpft nicht nur durch das Sprechsystem, sondern auch durch eine Gasmasken, die er trug. Wie ein Berg legte sich die Barge über das Schiff, während der Turm immer steiler in die Tiefe ragte. Ein unentwegtes Poltern und Schaben kündete von den Bewegungen der Kolli.

"Notbojenaussetzung abgebrochen!", meldete Ludwig, "weil Eigenbeschädigung droht!"

"Wassereintritt im Maschinenraum!", bellte Jacques. "Aber Maschinen kühlen ab." Ein spürbares, ganz leichtes Ziehen und Schwererwerden ließ alle hoffen, dass die Reise an die Wasseroberfläche beginnen würde. Ludwig stellte den überflüssig gewordenen Alarm aus. Die Posten waren besetzt. In Fahrtrichtung war die Bewegung des Schiffes fast verebbt, sie betrug nur noch wenige Knoten. Es lag kieloben in 300 Metern Tiefe und trieb mit dem Heck voran. Ludwig kauerte auf der kahlen Zimmerdecke des Fahrstandes. Ihm fiel in der Stille auf, dass die hellen Strömungsgeräusche, die er beim plötzlichen Sinken wahrgenommen hatte, nicht mehr zu hören waren. "Maschinenraum mit Frischluft füllen, dann volle Kraft voraus!", befahl er. SM Fracht 12 begann merklich zu steigen.

"Luftaustausch beginnt", erwiderte Jacques.

Leonid meldete sich knapp: "Notzentrale, alle Systeme geprüft und einsatzbereit." "Gasgehalt unter der kritischen Grenze. Starte Maschinen", rief Jacques. Ludwig verstellte die Ruder so, dass das Schiff über Steuerbord in die aufrechte Position zurückrollen konnte, sobald es Fahrt gewann. Ein leichtes Grummeln war zu hören. Die Schiffsschrauben nahmen ihren Dienst auf. Die Restfahrt nach achtern betrug weniger als einen Knoten, sie war fast überwunden. Neben dem Wummern des Antriebs nahm Ludwig nun ein anderes Geräusch wahr, und es machte ihm Angst. Es kam ebenfalls von hinten, schien ganz schwach. Zu leise war es und vor allem zu hoch. Es hatte das Strömungsgeräusch des Wassers abgelöst. Die Maschinen liefen volle Kraft und drehten bald über ihr Maximum hinaus. Plötzlich sackte das Heck des Schiffes ab, und der gesamte, noch immer kopfüber schwebende Kahn sank wiederum ins Bodenlose, diesmal achtern voran. Wild flatterte der Tiefenmesser, auch der Kompass schwankte orientierungslos. Lage und Position ermittelte der Bordrechner mit Peilung und Gyroskop. "400 Meter! Alle in die Notzentrale!", schrie Ludwig. "Maschinen überhitzt und wirkungslos! Gaseintritt, bald kritische Dichte! Ich lege den Maschinenraum still!", meldete Jacques. "Abschaltung klar", erwiderte Ludwig. Der Frachter schwebte nun lotrecht, mit dem Bug an der Spitze. "Setze Notboje aus!" meldete Ludwig und drückte auf den Auswurfschalter.

"Gas strömt durch den Druckkörper! Schutzmasken aufsetzen!", brüllte Leonid. Ludwig riss eine Gasmasken an sich und zwängte das Gesicht hinein. Dann stemmte er sich aus dem Sitz, richtete sich auf und stieg auf die Innenfläche der Rückenlehne.

arktischen Eis. Wegen des Ölpreisverfalls hatte man es damals nie verwirklicht. Der Turm von SM Fracht 12 wirkte im Vergleich zur Größe des Gespanns winzig. Riesig war vor allem die Barge. Sie fungierte wie ein großer Container, besaß allerdings ein paar eigene Einrichtungen, vor allem Ballasttanks. In den Häfen wurde sie beladen und von U-Frachtern fertig übernommen. Das Schiff senkte sich in den getauchten Leichter hinein und machte darin fest. Sorgsam austariert hob das Gespann dann ab.

Die Seitenwände der Barge waren relativ steil, der Boden recht flach ausgelegt, um den Stauraum maximal auszunutzen und gleichwohl nicht zu viel Tiefgang für ein Fahren in flachen Gewässern zu bereiten. Den Strömungseigenschaften trug man nur mit einer leichten Abrundung der Kanten Rechnung. So sah das Gespann wie ein riesiger Container aus, in den man oben einen schmalen Zylinder hineingelegt hatte. Der U-Frachter besaß eine Länge von 200 Metern bei einer Breite samt Barge von 30 und blieb damit zwar hinter den größten Frachtschiffen zurück, er wies aber eine handelsübliche Ladekapazität auf. Auch die Reisegeschwindigkeit von 25 Knoten konnte sich durchaus sehen lassen. Wie alle modernen Unterseefahrzeuge war er unter Wasser schneller als an der Oberfläche.

Die Crew von SM Fracht 12 bestand nur aus drei Mann. Alle waren Kapitäne. Sie arbeiteten im Schichtdienst und wechselten einander ab. Dementsprechend trug stets einer die Verantwortung für das ganze Schiff. Durch Druck auf eine Tot-Mann-Taste, wie sie im Eisenbahnverkehr für Lokführer üblich war, musste er alle 10 Sekunden bestätigen, dass er noch lebte und wach war. Sonst hätten bei den anderen beiden Besatzungsmitgliedern umgehend die Sirenen geschrielt, und der Frachter hätte auf "volle Fahrt zurück" geschaltet, bis er zum Stillstand gekommen oder der Alarm ausgeschaltet worden wäre.

Urlaub gab es während der Fahrt nicht, auch keine Wochenenden. Der U-Frachter war nur für eine Tauchtiefe von maximal 500 Metern zugelassen. Der sogenannte "Bauernschlaf" - eine Übung früherer Kapitäne, das Schiff auf Grund zu legen, bis man sich ausgeruht hatte - war somit meistens unmöglich. Zudem hätte es sehr lange gedauert, die Fahrt zu verringern. Große bewegte Massen zum Stillstand zu bringen, war bei einem Unterseefrachter ebenso langwierig wie bei einem Tanker oder Güterzug. Derartige Verzögerungen erlaubte die Reederei nur in Notfällen. Wurde ein Besatzungsmitglied krank, mussten zunächst die anderen Überstunden leisten. Probleme waren mit Bordmitteln zu beheben, wenn eben möglich.

Freizeit ließ sich unter Kunstlicht in einem getauchten Frachter nur schwer gestalten, und die Brücke musste ständig besetzt sein. Für die körperliche Ertüchtigung gab es einen Fitness-Raum.

Jeder kulturelle Genuss, sei es Lektüre, sei es der Empfang moderner Medien, war in die Kajüten verbannt. Äußerlich mutete der Alltag an Bord fast wie ein Gefängnis-aufenthalt an, auch wenn die Motivationslage völlig anders war. In allen Räumen herrschte das gleiche, von Höhensonne getränkte Neonlicht. Ludwig hatte es sich

abgewöhnt, die Stunden zu zählen. Der Dienstphase folgten ein wenig Ertüchtigung und Zerstreung, dann der Schlaf. Der nächste Tag würde von gleichen Abläufen geprägt sein, auch der übernächste und, soweit absehbar, alle folgenden. In Ludwigs Alter machte es keinen Sinn mehr, sie zu nur hinter sich bringen zu wollen. Die Tätigkeit war eintönig. Er hatte sie aber freiwillig übernommen und schaffte es immer wieder, die Ruhe zu genießen. Dabei spielte ebenfalls sein Alter eine Rolle, und zwar der Umstand, dass er es geschafft hatte, in den vergangenen Lebensjahren viel von der Welt zu sehen. So fügten sich in seinem Kopfe Erinnerungen und Erfahrungen zu neuen Mustern zusammen, die sich in vielen Mußbestunden durch sorgfältige Überlegung zu immer sichereren Erkenntnissen verfestigten.

Er kannte die Erzählung "Der Fischer und das Meer" von jemandem, der, am Hafen sitzend, auf das Wasser hinaus blickte und jede Anregung, berufliche oder private Erfolge anzustreben, in den Wind schlug mit dem Argument, er könnte zwar später nach allem Erreichten auch wieder an der Pier Platz nehmen und den Ausblick genießen, aber genau das tue er ja jetzt schon, ohne jeden Aufwand. Ludwig hatte ausgedehnte Entdeckungsreisen, Beutezüge und Abenteuer inmitten der menschlichen Zivilisation unternommen und war dadurch klüger geworden. Er wusste nun, wie Gesellschaften funktionierten, wie Menschen agierten und reagierten, welche Erwartungen einigermaßen realistisch waren und welche nicht. Den endlos erscheinenden Ozean, auf den er früher vom Ufer aus sehnsüchtig hinaus geblickt hatte, hatte er mittlerweile bereist; er kannte seine Dimensionen, war im Bilde darüber, was dahinter lag, und konnte sich nicht mehr der Schwärmerei von unentdeckten Weiten hingeben. Aber das Meer blieb das Meer – es dominierte die Welt. Für das Leben auf der Erde war es Ursprung, Lebensraum, Widerpart und Spiegelbild zugleich. Man kam nicht davon los. Es herrschte – still, unablässig und unvermeidlich. Man konnte ein wenig mit ihm ringen, Deiche bauen, Land gewinnen, es mit Fahrzeugen durchstreifen, aber völlig bezähmen ließ es sich nicht.

Ein bisschen konnte sich Ludwig hineinversetzen in den legendären Kapitän Nemo, den Jules Verne in "20000 Meilen unter dem Meer" als frustrierten, erbosten Menschenfeind erdacht hatte. Aber Ludwig war kein Misanthrop. Er hasste seine Mitmenschen nicht. Jedoch war er noch nie besonders leutselig gewesen, und da das Naturell eines Menschen lebenslang gleich zu bleiben pflegte, hatte sich daran selbst in den Hochphasen seiner gesellschaftlichen Aktivität nichts geändert. Er genoss jetzt, dass die zwischenmenschlichen Kontakte stark eingeschränkt waren, nachdem sie das ihm zuträgliche Maß lange überschritten hatten. So fühlte er sich in der Enge seiner Brücke tief unter dem Meeresspiegel oft, als könne er freier Luft holen denn je zuvor.

Natürlich gab es bei dieser Arbeit wenig Abwechslung. Zu 99 Prozent beschränkte sie sich auf Überwachung. Aber sie war stressfrei. Man konnte ihn kaum unter Zeitdruck setzen. Das Schiff fuhr in vorgegebenen virtuellen Korridoren mit vorbestimmten Geschwindigkeiten. Wenn es nicht gelang, pünktlich zu sein, hatte dies immer äußere Ursachen. Ludwig wusste, was es bedeutete, vielfältige Aufgaben in großer

Zahl schnell erledigen zu müssen. Er kannte die Mechanismen, die dahinter standen – das blinde Streben von Kapitaleignern danach, für minimales Entgelt maximale Arbeitsleistung zu erhalten, die Schnäppchenjagd der Kunden und die allgemeine Gewöhnung daran, dass Arbeiten unter solchen Bedingungen immer fahriger erledigt wurden, die Resultate von immer schlechterer Qualität waren und Kompetenz und Ehrlichkeit unaufhaltsam verfielen. Unseriöse Geschäftemacherei griff um sich. Vielfalt und Hektik hatte er erlebt und sich dann für Eintönigkeit und Ruhe entschieden. Lediglich die holde Weiblichkeit fehlte ihm zeitweise – aber nur manchmal. Auch dies wäre zweifellos anders gewesen, wenn er sie nie näher kennen gelernt hätte.

Ein Schlag wie Donnergrollen hallte durch das Schiff, und Ludwig fuhr ein leichter Stoß in die Glieder. Von oben oder von unten? Sollte er tauchen oder steigen? Der Bordrechner erkannte anhand divergierender Eintreffzeitpunkte an den Außenmikrophonen, dass der Schall von Backbord voraus kam, und zwar aus der Tiefe. Ein Seebeben! Ludwig lenkte nach hart Steuerbord, riss das Tiefenruder hoch und ließ Tauchzellen anblasen. SM Fracht 12 begann ganz langsam, sich zu drehen und an Höhe zu gewinnen. Das Strömungsrauschen wurde plötzlich heller und leiser. Verwirrende Daten kamen von den Umgebungssensoren, auch Kompass und Tiefenmesser spielten verrückt. Ludwig schaltete Außenleuchten an, die vor dem Bullauge lagen. Die See wirkte nun milchig und unruhig, einzelne Blasen perlten direkt am Glas empor. Nach zwei Minuten verebbte die Steigbewegung. Ludwig fühlte Panik in sich aufkommen. Er verschärfte das Anblasen, auch im Leichter, und stellte die Maschinen auf volle Kraft voraus. Der Frachter gierte weiter um die Hochachse, machte aber keine Anstalten, aufzusteigen. Obwohl sich die Ausrichtung des Schiffes änderte, blieb der Kurs fast gradlinig. Der Kahn schob sich über Steuerbord weiter. Gleichzeitig begann er immer mehr zu sinken. Ludwig hieb auf den Alarmknopf. Durchdringend gellten die Sirenen in allen Kajüten, Räumen und Gängen. Er hoffte, dass Leonid und Jacques nun sofort aus den Kojen sprangen und auf Alarmstation gingen. SM Fracht 12 begann, über Steuerbord zu krängen. Gleichzeitig neigte sich das Schiff immer weiter vornüber. Ludwig stoppte die Maschinen und setzte sie dann auf volle Fahrt zurück. Die Schrauben liefen schnell an, sie zeigten aber fast keine Wirkung. Ein tiefes Rumpeln und Rumoren drang aus dem Leib des Schiffes und der Barge, die Ladung bewegte sich. Der Koloss ragte bald senkrecht in die Tiefe. Ludwigs Klemmbrett mit Fahrtnotizen rutschte vom Kommandostand und blieb auf der Innenseite des Bullauges liegen. Er stemmte sich gegen die Wand und keuchte.

"Notzentrale besetzt!", hallte es aus dem Bordsprechsystem, und wenig später: "Maschinenraum besetzt!". Der Frachter war nun schätzungsweise auf 200 Meter gefallen und sank weiter. "Setze Notboje aus!", brüllte Ludwig ins Sprechgerät. Gleichzeitig riss er das Seitenruder nach Backbord. Ein Schlag erschütterte den Rumpf, kommend aus halbem Winkel zwischen Fahrt- und Fallrichtung. Der Sinkvorgang wurde hart gebremst, und das Rollen hörte auf. Ludwig zog das Seitenruder