

CLIVE CUSSLER

PAUL KEMPRECOS



DAS TODESWRACK

EIN KURT-AUSTIN-ROMAN

Weltbild

Das Todeswrack

Die Kurt-Austin-Abenteuer

Band 1: Das Todeswrack

Band 2: Brennendes Wasser

Band 3: Flammendes Eis

Clive Cussler
Paul Kemprecos

Das Todeswrack

Roman

Aus dem Amerikanischen von
Thomas Haufschild

Weltbild

Die amerikanische Originalausgabe erschien 1999 unter dem Titel *Serpent* bei Pocket Books,
a division of Simon & Schuster, Inc., New York.

Besuchen Sie uns im Internet:
www.weltbild.de

Genehmigte Lizenzausgabe für Weltbild GmbH & Co. KG,
Werner-von-Siemens-Straße 1, 86159 Augsburg
Copyright der Originalausgabe © 1999 by Clive Cussler
Copyright der deutschsprachigen Ausgabe © 2000 by Blanvalet Verlag,
in der Verlagsgruppe Random House GmbH
Übersetzung: Thomas Haufschild
Umschlaggestaltung: Johannes Frick, Neusäß
Umschlagmotiv: © Johannes Frick unter Verwendung von Motiven von Shutterstock
(© Alexey Seafarer, © Mikadun)
Satz: Datagroup int. SRL, Timisoara
Druck und Bindung: CPI Moravia Books s.r.o., Pohorelice
Printed in the EU
ISBN 978-3-95973-659-6

2020 2019 2018 2017

Die letzte Jahreszahl gibt die aktuelle Lizenzausgabe an.

Ich möchte Sie mit einem Freund bekannt machen ...

Als ich gebeten wurde, Kurt Austin, Joe Zavala und ihre Freunde von der National Underwater and Marine Agency vorzustellen, habe ich dieser Bitte mit großem Vergnügen und voller Begeisterung entsprochen. Ich kenne Kurt und Joe nun schon seit vielen Jahren. Unser erstes Treffen fand statt, als die beiden sich auf Admiral Sandeckers Initiative hin der NUMA anschlossen, nicht lange nachdem Al Giordino und ich an Bord gekommen waren. Obwohl sich uns bislang nie die Gelegenheit geboten hat, zusammen an einem Projekt zu arbeiten, haben Kurts und Joes Eskapaden über und unter Wasser oftmals meine Fantasie beflügelt und mich wünschen lassen, ich wäre selbst dabei gewesen.

Kurt und ich haben einige Gemeinsamkeiten. Er ist ein paar Jahre jünger, und wir sehen uns wohl kaum ähnlich, aber er wohnt in einem alten umgebauten Bootshaus am Potomac und sammelt antike Duellpistolen, was, verglichen mit den alten Autos in meinem Flugzeughangar, eine weise Wahl darstellt, wenn man berücksichtigt, wie viel einfacher diese Pistolen sich instand halten und unterbringen lassen. Außerdem rudert und segelt er gern, während ich schon bei dem bloßen Gedanken daran außer Atem gerate.

Kurt ist einfallsreich und scharfsinnig, und er hat mehr Schneid als ein weißer Hai, der eine Schachtel Aufputzmittel verschluckt hat. Darüber hinaus ist Kurt ein wirklich netter und absolut integrier Kerl, zu dessen moralischen Werten die Nationalflagge, Mütter und Apfelkuchen gehören. Zu meinem Leidwesen finden die Damen ihn äußerst attraktiv, sogar noch attraktiver als mich. Der einzige, wenngleich mir völlig unbegreifliche Schluss, den ich daraus ziehen kann – und dies fällt mir zugegebenermaßen schwer –, ist die Tatsache, dass er von uns beiden anscheinend besser aussieht.

Ich bin froh, dass Kurts und Joes Heldentaten aus den Archiven der NUMA nun endlich publik gemacht werden. Zweifellos werden Sie, werte Leser, die Lektüre als einen unterhaltsamen und fesselnden Zeitvertreib empfinden. Mir zumindest ist es so ergangen.

Dirk Pitt

PROLOG

25. Juli 1956

Südlich von Nantucket Island

Das bleiche Schiff kam dermaßen schnell in Sicht, als wäre es von einem Moment auf den anderen unvermutet aus der Tiefe emporgestiegen. Im Licht des nahezu vollen Mondes glitt es wie ein Geist über das silbern schimmernde Wasser und fuhr mit hoher Geschwindigkeit in östlicher Richtung durch die warme Nacht. Entlang seiner knochenweißen Flanken funkelte ein Diadem aus leuchtenden Bullaugen, und der steile Bug zerteilte das glatte Meer so mühelos, als schnitte ein Stilett durch schwarzen Satin.

Hoch oben auf der dunklen Brücke des schwedisch-amerikanischen Linienschiffs *Stockholm*, sieben Stunden und 130 Meilen östlich von New York City, suchte der zweite Offizier Gunnar Nillson den mondbeschiedenen Ozean ab. Dank der großen rechteckigen Fenster, die sich rund um das Ruderhaus zogen, konnte er in alle Richtungen bis zum Horizont blicken. Abgesehen von vereinzelter unregelmäßiger Dünung, war die Wasseroberfläche ruhig. Die Temperatur betrug etwas über zwanzig Grad Celsius und bedeutete eine wohltuende Abwechslung von der schweren, feuchten Luft, die an jenem Morgen über der *Stockholm* gelegen hatte, als der Liner vom Pier an der 57. Straße in See gestochen und dem Lauf des Hudson River gefolgt war. Einige letzte flaumige Wolken schoben sich in zerfetzten Schleiern vor den Porzellanmond. An Steuerbord betrug die Sichtweite ein halbes Dutzend Meilen.

Nillson richtete den Blick nach backbord, wo die schmale dunkle Horizontlinie sich in einem trüben Dunst verlor, der die Sterne verschleierte und Himmel und Wasser verschmelzen ließ.

Einen Moment lang war er von diesem dramatischen Anblick völ-

lig überwältigt. Der Gedanke an die riesige pfadlose Leere, die noch vor ihnen lag, raubte ihm schier den Atem. Dieses Gefühl kam bei Seeleuten häufig vor, und es hätte auch noch länger angehalten, wäre da nicht das Kribbeln in seinen Fußsohlen gewesen. Die Kraft der gewaltigen Zwillingsdiesel mit ihren 14.800 Pferdestärken schien sich vom Maschinenraum durch das vibrierende Deck und in seinen Körper fortzupflanzen, der sich kaum wahrnehmbar neigte, um das leichte Rollen auszugleichen. Furcht und Erstaunen ließen nach und wichen dem Gefühl der Allmacht, das sich beinahe zwangsläufig einstellte, wenn man am Ruder eines schnellen Liners stand, der mit Höchstgeschwindigkeit über den Ozean schoss.

Die *Stockholm* maß 160 Meter von vorn bis achtern und 21 Meter in der Breite. Damit war sie das kleinste Linienschiff auf der Transatlantikroute. Dennoch handelte es sich bei ihr um ein ganz besonderes Schiff, schnittig wie eine Jacht und mit schwungvollen Konturen, die sich dynamisch von ihrem langen Vorderdeck bis zum Heck zogen, das so sanft gerundet war wie ein Weinglas. Ihre glänzende Außenhaut war vollständig weiß, abgesehen von einem einzelnen gelben Schornstein. Nillson genoss das Gefühl der Kontrolle. Er brauchte nur mit den Fingern zu schnippen, und die drei wachhabenden Matrosen würden herbeieilen, um seine Befehle entgegenzunehmen. Wenn er einen der Hebel an den Schiffstelegraphen umlegte, würden Glockensignale ertönen und Männer an die Arbeit hasten.

Er lachte in sich hinein, denn seine Hybris war ihm durchaus bewusst. Seine vierstündige Wache bestand im Wesentlichen aus einer Reihe von Routineaufgaben, die dafür sorgen sollten, dass das Schiff auf einer imaginären Route blieb, an deren Ende es auf einen imaginären Punkt in der Nähe des gedrungenen roten Feuerschiffs treffen würde, das vor Nantuckets tückischen Untiefen warnte. Dort würde die *Stockholm* auf einen nordöstlichen Kurs einschwenken, der ihre 534 Passagiere an Sable Island vorbei und geradewegs quer über den Atlantik bringen würde, an der Nordküste Schottlands entlang und schließlich in den Hafen von Göteborg.

Zwar war Nillson nur achtundzwanzig Jahre alt und hatte erst knappe drei Monate zuvor seinen Dienst auf der *Stockholm* angetreten, doch zur See gefahren war er schon seit frühester Jugend. Als Teenager hatte er auf mehreren Ostseefischkuttern gearbeitet, später dann als Hilfsmatrose bei einer großen Reederei. Danach folgten die schwedische Seefahrtsakademie sowie ein kurzer Abstecher zur schwedischen Kriegsmarine. Die *Stockholm* war ein weiterer Schritt auf dem Weg zur Erfüllung seines Traums: Herr über ein eigenes Schiff zu sein.

Nillsons Aussehen entsprach nicht dem üblichen Klischee des großen blonden Skandinaviens. Er wirkte nicht wie ein Wikinger, sondern eher wie ein Venezianer, denn er hatte die italienischen Gene seiner Mutter geerbt und dazu ihr kastanienbraunes Haar, den olivfarbenen Teint, die schwächliche Statur und das sonnige Gemüt. Dunkelhaarige Schweden waren nichts Ungewöhnliches. Manchmal fragte sich Nillson, ob die mediterrane Wärme seiner großen braunen Augen auch nur das Geringste mit der eisigen Kälte seines Kapitäns zu tun hatte. Vermutlich handelte es sich eher um eine Mischung aus skandinavischer Reserviertheit und der strengen schwedischen Seefahrts-tradition strikter Disziplin. Wie dem auch sei, Nillson arbeitete härter, als er musste. Er wollte dem Kapitän keinen einzigen Anlass zur Kritik geben. Sogar in dieser friedlichen Nacht ohne Schiffsverkehr, bei kaum merklichem Seegang und idealem Wetter, schritt Nillson von einem Ende der Brücke zum anderen, als würde das Schiff sich inmitten eines Orkans befinden.

Die Brücke der *Stockholm* war in zwei Bereiche unterteilt: vorn das sechs Meter breite Ruderhaus und dahinter der gesonderte Kartenraum. Die seitlichen Türen, die hinaus auf Deck führten, standen offen und ließen die leichte Südwestbrise hinein. Auf jeder Seite der Brücke befanden sich ein RCA-Radargerät und ein Schiffstelegraf. In der Mitte des Ruderhauses stand der Steuermann auf einer hölzernen Plattform einige Zentimeter über dem gebohnerten Deck. Sein Rücken wies zu der Trennwand, seine Hände umschlossen das Steuerrad, und sein Blick

ruhte auf dem Kreiselkompass zu seiner Linken. Unmittelbar vor dem Ruder, unterhalb des mittleren Fensters, befand sich eine Kursanzeige. Die drei hölzernen Würfel in dem Anzeigekasten waren mit Ziffern versehen, damit der Steuermann stets die Fahrtrichtung im Auge behielt.

Die Würfel standen auf 090.

Nillsons Schicht begann um acht Uhr dreißig abends. Er war einige Minuten früher nach oben gekommen, um einen Blick auf die Wetterberichte zu werfen. Für die Gegend um das Feuerschiff vor Nantucket wurde Nebel vorhergesagt. Das war keine Überraschung. Die warmen Gewässer der Nantucket-Untiefen stellten praktisch eine Nebelfabrik dar. Der Offizier, dessen Schicht jetzt endete, teilte ihm mit, dass die *Stockholm* sich ein wenig nördlich des Kurses befand, den der Kapitän gesetzt hatte. Wie weit nördlich, konnte er nicht sagen. Die Funkbaken waren zu weit entfernt, um eine exakte Positionsbestimmung vornehmen zu können.

Nillson lächelte. Auch das war keine Überraschung. Der Kapitän nahm immer den gleichen Kurs, zwanzig Meilen nördlich der nach Osten weisenden Fahrinne, die nach internationaler Übereinkunft empfohlen wurde. Diese Empfehlung war nicht verbindlich, und so bevorzugte der Kapitän die nördlichere Route, denn er sparte auf diese Weise Zeit und Treibstoff.

Skandinavische Kapitäne leisteten normalerweise keine Wachschichten auf der Brücke, sondern überließen das Schiff einem ihrer Offiziere. Nillson nahm sogleich eine Reihe von Aufgaben in Angriff. Er durchschritt die Brücke. Überprüfte das rechte Radar. Musterte kurz die Maschinentelegrafen auf jeder Seite der Brücke, um sicherzugehen, dass beide »Volle Fahrt Voraus« anzeigten. Spähte vom seitlichen Deck aufs Meer hinaus. Vergewisserte sich, dass die beiden weißen Positionslichter am Masttop brannten. Kehrt wieder ins Ruderhaus zurück. Kontrollierte den Kreiselkompass. Ermahnte den Steuermann zur Aufmerksamkeit. Durchquerte abermals die Brücke.

Gegen neun Uhr kam der Kapitän herauf, nachdem er in seiner Kabine direkt unterhalb der Brücke das Abendessen einge-

nommen hatte. Er war ein wortkarger Mann Ende fünfzig, aber er sah älter aus. Sein kantiges Profil wirkte an den Rändern abgenutzt, wie ein felsiges Kliff, das von der unerbittlichen See geglättet worden war. Seine Körperhaltung war noch immer kerzengerade, und die Bügelfalten seiner Uniform schienen wie mit dem Lineal gezogen. Zwischen den wettergegerbten Falten seines rötlichen Gesichts funkelten wachsane eisblaue Augen. Zehn Minuten lang schritt er hinter der Brücke auf und ab, starrte auf den Ozean und sog die warme Luft ein, wie ein Hühnerhund, der die Witterung eines Fasans aufnahm. Dann ging er ins Ruderhaus und studierte die Navigationskarte, als suche er nach einem Vorzeichen.

»Kurs auf siebenundachtzig Grad ändern«, sagte er kurz darauf.

Nillson drehte die übergroßen Würfel in dem Anzeigekasten auf 087. Der Kapitän blieb so lange, bis der Steuermann den Kurs angepasst hatte. Dann kehrte er in seine Kabine zurück.

Hinten im Kartenraum radierte Nillson die Neunzig-Grad-Linie aus, trug mit Bleistift den neuen Kurs des Kapitäns ein und schätzte die Position des Schiffs. Er verlängerte die Routenlinie gemäß der anliegenden Geschwindigkeit und der verstrichenen Zeit und zeichnete ein X ein. Der neue Kurs würde sie in ungefähr fünf Meilen Entfernung an dem Feuerschiff vorbeiführen. Nillson ging davon aus, dass starke nördliche Strömungen das Schiff bis auf zwei Meilen herandrücken würden.

Nillson ging zu dem Radar neben der rechten Tür und schaltete die Reichweite von fünfzehn auf fünfzig Meilen um. Der dünne gelbe Abtaststrahl erhellte den schmalen Arm von Cape Cod und die Inseln Nantucket und Martha's Vineyard. Bei diesem Radius waren Schiffe zu klein, um vom Radar erfasst zu werden. Nillson stellte die ursprüngliche Reichweite ein und nahm seine Kontrollgänge wieder auf.

Ungefähr um zehn Uhr kehrte der Kapitän auf die Brücke zurück. »Ich bin in meiner Kabine und kümmere mich um den Papierkram«, verkündete er. »In zwei Stunden werde ich auf nördlichen Kurs wechseln lassen. Rufen Sie mich auf die Brücke,

falls Sie das Feuerschiff vor diesem Zeitpunkt entdecken.« Er warf einen verstohlenen Blick zum Fenster hinaus, als würde er etwas spüren, das er nicht sehen konnte. »Oder falls es Nebel oder irgendwie schlechtes Wetter gibt.«

Die *Stockholm* befand sich nun vierzig Meilen westlich des Feuerschiffs. Das war nah genug, um das Signal von dessen Funkbake auffangen zu können. Der Peilempfänger zeigte an, dass die *Stockholm* um mehr als zwei Meilen in nördliche Richtung vom Kurs des Kapitäns abgewichen war. Nillson folgerte, dass eine Strömung die *Stockholm* nach Norden drückte.

Wenige Minuten später erbrachte eine weitere Peilung, dass das Schiff sich inzwischen beinahe drei Meilen nördlich der Route befand. Es bestand nach wie vor kein Anlass zur Beunruhigung; er musste die Lage lediglich genau im Auge behalten. Genau genommen lautete der Dauerbefehl, dass bei jeder Kursabweichung der Kapitän zu verständigen war. Nillson stellte sich die Miene des zerfurchten Seemannsgesichts vor, die kaum verhohlene Verachtung in den Augen des Kapitäns. Und *deshalb* haben Sie *mich* aus meiner Kabine hergerufen? Nillson kratzte sich nachdenklich am Kinn. Vielleicht lag es am Peilempfänger. Womöglich waren die Funkbaken für eine exakte Positionsbestimmung noch zu weit entfernt.

Nillson wusste, dass er sich strikt an die Maßgaben des Kapitäns zu halten hatte. Gleichwohl war er immerhin der befehlshabende Brückenoffizier. Er traf eine Entscheidung.

»Kurs neunundachtzig«, wies er den Steuermann an.

Das Ruder drehte sich nach rechts und lenkte das Schiff ein wenig nach Süden, näher an den ursprünglichen Kurs heran.

Die Brückenmannschaft wechselte die Posten, wie es alle achtzig Minuten üblich war. Lars Hansen kam aus der Bereitschaft und übernahm das Ruder.

Nillson verzog das Gesicht, denn dieser Wechsel gefiel ihm ganz und gar nicht. Ihm war stets unbehaglich zumute, wenn Hansen in seiner Schicht Dienst tat. In der schwedischen Seefahrt galten strikte Regeln. Offiziere sprachen nur dann mit den

Matrosen, wenn sie ihnen Befehle erteilten. Plaudereien fanden schlichtweg nicht statt. Nillson setzte sich manchmal über diese Gewohnheit hinweg und äußerte einem Matrosen gegenüber unauffällig einen Scherz oder brachte eine sarkastische Bemerkung an. Niemals jedoch bei Hansen.

Dies war Hansens erste Fahrt auf der *Stockholm*. Man hatte ihn in letzter Minute als Ersatz an Bord genommen, weil der eigentlich angeheuerte Mann nicht erschienen war. Laut seiner Papiere hatte Hansen bereits auf einer ganzen Reihe von Schiffen gearbeitet. Dennoch kannte ihn niemand, was schwer vorstellbar schien. Hansen war hohlwangig, groß, breitschultrig, und sein blondes Haar war kurz geschoren. Bis hierhin traf die Beschreibung auch auf einige Millionen anderer Skandinavier Anfang zwanzig zu. Aber es würde schwierig sein, Hansens Gesicht zu vergessen. Eine tiefe weiße Narbe verlief von seinem vorstehenden Wangenknochen bis kurz vor den rechten Mundwinkel, so dass seine Lippen auf einer Seite zu einem grotesken Lächeln aufgeworfen schienen. Hansen hatte zumeist auf Frachtern gearbeitet, was eine Erklärung für seine Anonymität sein mochte. Nillson vermutete jedoch, dass dieser Umstand eher im Verhalten des Mannes begründet lag. Er mied Gesellschaft, redete nur, wenn man ihn ansprach, und auch dann nicht viel. Niemand fragte ihn je nach seiner Narbe.

Wie sich herausstellte, war er ein guter Matrose, der Befehle prompt und ohne zu murren ausführte, das musste Nillson zugeben. Deshalb war Nillson auch verwirrt, als er den Kompass überprüfte. Während früherer Schichten hatte sich Hansen als fähiger Steuermann erwiesen. Heute Abend aber ließ er das Schiff treiben, als wäre er mit den Gedanken nicht bei der Sache. Nillson wusste, dass es eine Zeit lang dauerte, ein Gefühl für das Ruder zu bekommen. Abgesehen von der Strömung war der Dienst am Steuerrad heute allerdings nicht besonders anspruchsvoll. Kein tosender Wind. Keine riesigen Wellen, die über das Deck hereinbrachen. Lediglich ein paar kleine Bewegungen des Ruders in die eine oder andere Richtung.

Nillson musterte den Kreiselkompass. Kein Zweifel. Das Schiff gierte ein wenig. Er trat dicht neben den Steuermann. »Halten Sie sich streng an den Kurs, Hansen«, sagte er freundlich. »Wir sind hier schließlich nicht auf einem Kriegsschiff.«

Hansens Kopf drehte sich auf dem muskulösen Hals. Die schimmernde Kompassanzeige spiegelte sich in seinen Augen und verlieh ihnen einen animalischen Glanz. Gleichzeitig betonte sie seine tiefe Narbe. Sein stierer Blick schien Hitze auszustrahlen. Nillson spürte, wie ihm stumme Aggressivität entgegenschlug, und wäre beinahe reflexartig einen Schritt zurückgewichen. Er blieb jedoch standhaft und wies auf die Kursanzeige.

Der Steuermann starrte ihn einige Sekunden ausdruckslos an und nickte dann unmerklich.

Nillson versicherte sich, dass jetzt ein gleichmäßiger Kurs anlag, murmelte zustimmend und floh dann in den Kartenraum.

Hansen jagte ihm eine Gänsehaut ein, und er nahm eine weitere Funkpeilung vor, um die Auswirkungen der Abdrift zu ermitteln. Irgendwas hier ergab keinen Sinn. Trotz der Korrektur um zwei Grad nach Süden befand sich die *Stockholm* drei Meilen nördlich des Kurses.

Er ging zurück ins Ruderhaus. »Zwei Grad nach rechts«, befahl er, ohne Hansen eines Blicks zu würdigen.

Hansen richtete das Steuerrad auf einundneunzig Grad aus.

Nillson stellte die Kursanzeige um und blieb neben dem Kompass, bis er sicher war, dass Hansen das Schiff auf den neuen Kurs gebracht hatte. Dann beugte er sich über das Radar. Das Glühen der Anzeige verlieh seiner dunklen Haut einen gelblichen Ton. Der Abtaststrahl erhellte einen Echoimpuls am linken Rand des Schirms, in ungefähre zwölf Meilen Entfernung. Nillson hob eine Augenbraue.

Die *Stockholm* hatte Gesellschaft.

Nillson wusste nicht, dass im selben Moment unsichtbare elektronische Wellen auf Rumpf und Aufbauten der *Stockholm* trafen und zu einer rotierenden Radarantenne reflektiert wurden, die sich hoch über dem Deck eines Schiffs befand, welches sich mit

hoher Geschwindigkeit aus entgegengesetzter Richtung näherte. Auf der geräumigen Brücke des italienischen Linienpassagierschiffs *Andrea Doria* hatte der Offizier am Radarschirm sich wenige Minuten zuvor an einen stämmigen Mann gewandt, der eine weiße Marinemütze und eine nachtblaue Uniform trug.

»Kapitän, ich sehe ein Schiff, siebzehn Meilen entfernt, vier Grad an Steuerbord.«

Das Radar war auf eine Reichweite von zwanzig Meilen eingestellt und wurde seit drei Uhr nicht mehr aus den Augen gelassen, als Kapitän Piero Calamai auf das Oberdeck getreten war und über den westlichen Gewässern graue Dunstschwaden entdeckt hatte, die dort wie die Seelen Ertrunkener schwebten.

Sofort hatte der Kapitän befohlen, das Schiff für eine Nebelfahrt klarzumachen. Die 572 Mann starke Besatzung befand sich in ständiger Alarmbereitschaft. Das Nebelhorn gab alle hundert Sekunden ein automatisches Signal ab. Der Ausguck wurde vom Krähenest zum Bug geordert, von wo aus er eine bessere Sicht haben würde. Die Mannschaft des Maschinenraums hielt sich bereit, um im Notfall sofort reagieren zu können. Die Schotten zwischen den elf isolierten Kammern des Schiffs wurden geschlossen.

Die *Andrea Doria* befand sich auf dem letzten Stück einer 4.000 Meilen langen, neuntägigen Reise, die in ihrem Heimathafen Genua begonnen hatte. Das Schiff trug 1.134 Passagiere und 401 Tonnen Fracht an Bord. Trotz des dichten Nebels, der sich auf ihre Decks legte, fuhr die *Doria* beinahe mit Höchstgeschwindigkeit. Ihre riesigen Zwillingsturbinen schoben das große Schiff mit der Kraft von 35.500 Pferdestärken und einer Geschwindigkeit von zweiundzwanzig Knoten durchs Meer voran.

Die italienische Schifffahrtsgesellschaft setzte weder ihre Schiffe noch das Leben ihrer Passagiere aufs Spiel. Aber sie bezahlte ihre Kapitäne auch nicht dafür, mit Verspätung einzutreffen. Zeit war Geld. Niemand wusste dies besser als Kapitän Calamai, der die *Andrea Doria* auf allen Atlantiküberfahrten kommandiert hatte. Er war fest entschlossen, dass das Schiff bei der Ankunft in New York nicht eine Sekunde mehr Verspätung

haben würde als jene Stunde, die es zwei Nächte zuvor in einem Sturm verloren hatte.

Als die *Doria* um zwanzig nach zehn das Feuerschiff passiert hatte, hatte die Besatzung es mit dem Brückenradar orten und das einsame Klagen seines Nebelhorns hören können, aber sein Lichtsignal blieb unsichtbar, obwohl die Entfernung weniger als eine Meile betrug. Nachdem das Feuerschiff hinter ihnen lag, befahl der Kapitän der *Doria* einen westlichen Kurs nach New York.

Der Echoimpuls fuhr in östliche Richtung, direkt auf die *Doria* zu. Calamai beugte sich stirnrunzelnd über den Radarschirm und beobachtete den Kurs des anderen Schiffs. Das Gerät konnte dem Kapitän nicht verraten, um welche *Art* von Schiff es sich handelte oder wie groß es war. Er wusste nicht, dass er einen schnellen Ozeandampfer vor sich hatte. Mit der vereinten Geschwindigkeit von vierzig Knoten kamen die beiden Schiffe sich alle drei Minuten um zwei Meilen näher.

Die Position des Schiffs war verwirrend. Schiffe mit östlichem Kurs sollten eigentlich einer Route folgen, die zwanzig Meilen *südlich* lag. Vielleicht ein Fischerboot.

Nach den allgemeinen Gepflogenheiten auf See fahren sich begegnende Schiffe mit den Backbordseiten aneinander vorbei, linke Seite an linker Seite, wie Autos, die sich auf der Straße treffen. Falls hierzu gefährliche Kreuzmanöver erforderlich sind, kann man sich auch Steuerbord an Steuerbord begegnen.

Nach der Radaranzeige zu urteilen, würde das andere Schiff problemlos zur Rechten der *Doria* passieren, sofern beide Beteiligten ihren jetzigen Kurs beibehielten. Wie die Autos auf einer Straße in England, wo Linksverkehr herrscht.

Calamai wies seine Mannschaft an, das andere Schiff ständig im Auge zu behalten. Es konnte nie schaden, vorsichtig zu sein.

Die beiden Schiffe waren noch ungefähr zehn Meilen voneinander entfernt, als Nillson das Licht unter dem Kartentisch neben dem Radargerät einschaltete und sich anschickte, die veränderliche Position des Echoimpulses auf Papier zu übertragen.

»Welcher Kurs liegt an, Hansen?«, rief er.

»Neunzig Grad«, erwiderte der Steuermann ruhig.

Nilsson zeichnete einige Kreuze auf der Karte ein und verband sie mit Linien, überprüfte abermals den Radarimpuls und wies dann den Reserveausguck an, Position auf der Backbordseite der Brücke zu beziehen. Seine Berechnung hatte ergeben, dass das andere Schiff sich mit hoher Geschwindigkeit auf einem parallelen Kurs näherte, der ein Stückchen links von ihnen verlief. Er trat hinaus auf Deck und suchte die Nacht mit einem Fernglas ab. Von einem anderen Schiff war nichts zu sehen. Er wechselte fortwährend zwischen der linken und rechten Seite der Brücke hin und her und hielt jedes Mal kurz beim Radar an. Dann fragte er erneut nach dem Kurs.

»Nach wie vor neunzig Grad, Sir«, sagte Hansen.

Nilsson überprüfte den Kreiselkompass. Selbst die kleinste Abweichung konnte sich als kritisch erweisen, und er wollte sichergehen, dass der Kurs korrekt war. Hansen griff nach oben und zog an der Leine über seinem Kopf. Die Schiffsglocke ertönte sechsmal. Elf Uhr. Nilsson liebte es, das Zeitsignal des Schiffs zu hören. Während einer Nachtschicht, wenn Einsamkeit und Langeweile zusammenkamen, rief das Läuten der Schiffsglocke genau jene romantischen Gefühle in ihm wach, die er als kleiner Junge für das Meer empfunden hatte. Später würde er sich an dieses Geräusch als an den Vorboten des Verhängnisses erinnern.

Nilsson wurde von seinem ursprünglichen Vorhaben abgelenkt, warf einen Blick auf den Radarschirm und nahm einen weiteren Eintrag am Kartentisch vor.

Elf Uhr. Zwischen den beiden Schiffen lagen noch sieben Meilen.

Nilsson berechnete, dass die Schiffe mit mehr als genug Abstand Backbord an Backbord aneinander vorbeifahren würden. Er ging wieder nach draußen und suchte mit dem Fernglas die linke Seite ab. Es war zum Verrücktwerden. Wo laut des Radars ein Schiff sein musste, herrschte völlige Dunkelheit. Vielleicht waren die Positionslichter defekt. Oder es handelte sich um ein Kriegsschiff im Manöver.

Er schaute nach rechts. Der Mond schien hell aufs Wasser. Zurück nach links. Immer noch nichts. Befand sich das Schiff womöglich in einer Nebelbank? Unwahrscheinlich. Kein Schiff würde in dichtem Nebel so schnell fahren. Er erwog, die Geschwindigkeit der *Stockholm* zu verringern. Nein. Der Kapitän würde das Klingeln des Schiffstelegraphen hören und herbeigerannt kommen. Er würde diesen eiskalten Mistkerl erst rufen, *nachdem* die Schiffe einander sicher passiert hatten.

Um 23.03 Uhr zeigte das Radar auf beiden Schiffen einen Abstand von vier Meilen.

Noch immer keine Lichter.

Abermals zog Nillson in Betracht, den Kapitän zu rufen, und verwarf den Gedanken wieder. Auch erteilte er keinen Befehl, mit dem Nebelhorn Warnsignale zu geben, wie das internationale Seerecht es vorsah. Reine Zeitverschwendung. Sie befanden sich auf offener See, der Mond stand am Himmel, und man konnte bestimmt fünf Meilen weit sehen.

Die *Stockholm* eilte weiterhin mit achtzehn Knoten durch die Nacht.

»Lichter an Backbord!«, rief der Mann im Krähenest.

Endlich.

Später würden die Fachleute verwirrt die Köpfe schütteln und sich fragen, wie es geschehen konnte, dass zwei mit Radar ausgestattete Schiffe auf offener See wie Magneten voneinander angezogen wurden.

Nillson trat aus der linken Tür der Brücke heraus auf Deck und las die Lichtsignale des anderen Schiffs. In der Dunkelheit leuchteten zwei weiße Punkte, der eine oben, der andere unten. Gut. Die Anordnung der Lichter ließ erkennen, dass das Schiff sie auf der linken Seite passieren würde. Das rote Backbordlicht kam in Sicht und bestätigte, dass das Schiff sich von der *Stockholm* weg bewegte. Die Schiffe würden Backbord an Backbord aneinander vorbeifahren. Laut Radar betrug der Abstand mehr als zwei Meilen. Er warf einen Blick auf die Uhr. Es war 23.06 Uhr.

Soweit der Kapitän der *Andrea Doria* auf dem Radarschirm erkennen konnte, würden die beiden Schiffe problemlos rechts aneinander vorbeifahren können. Als der Abstand weniger als dreieinhalb Meilen betrug, befahl Calamai eine Wende um vier Grad nach links, um die Lücke zwischen ihnen zu vergrößern. Kurz darauf erschien ein gespenstisches Glühen im Nebel, und nach und nach wurden weiße Positionslichter sichtbar. Kapitän Calamai rechnete damit, das grüne Licht auf der Steuerbordseite des anderen Schiffs zu Gesicht zu bekommen. Es musste jeden Moment so weit sein. Eine Meile Abstand.

Nillson fiel ein, dass jemand mal gesagt hatte, die *Stockholm* könne auf einem Strandtuch wenden und trotzdem noch genug Platz für Badegäste lassen. Es war an der Zeit, sich diese Gewandtheit zunutze zu machen.

»Zwei Strich steuerbord«, befahl er. Genau wie Calamai wollte er mehr Manövrierraum.

Hansen drehte das Ruder zwei volle Umdrehungen nach rechts. Der Bug des Schiffs schwenkte zwanzig Grad nach steuerbord.

»Mittschiffs ausrichten und Kurs halten.«

Das Wandtelefon klingelte. Nillson ging hinüber und nahm den Hörer ab.

»Brücke«, sagte Nillson. Er war überzeugt, dass die Vorbeifahrt problemlos verlaufen würde, und stand jetzt mit dem Gesicht zur Wand und den Fenstern im Rücken.

Am Apparat war der Ausguck im Krähenest. »Lichter zwanzig Grad backbord.«

»Danke«, sagte Nillson und legte auf. Er ging zum Radar und überprüfte die Anzeige. Den neuen Kurs der *Doria* bemerkte er nicht. Die Echoimpulse befanden sich jetzt so dicht nebeneinander, dass die Anzeige für ihn keinerlei Sinn mehr ergab. Er ging zur Backbordseite, hob in aller Seelenruhe das Fernglas an die Augen und richtete es auf die Lichter.

Er zuckte zusammen.

»Mein Gott.« Ihm stockte der Atem. Zum ersten Mal bemerkte er, dass die Topplichter sich geändert hatten.

Die oberen und unteren Lichter hatten sich umgekehrt. Das Schiff wandte ihm nicht länger die rote Backbordseite zu. Das Licht war *grün*. Die Steuerbordseite. Seitdem er das letzte Mal nachgesehen hatte, schien das andere Schiff eine scharfe Linkskurve vollzogen zu haben.

Jetzt schoben sich drohend die strahlenden Decklichter eines riesigen schwarzen Schiffs aus der dichten Nebelbank, die alle Blicke abgeschirmt hatte. Die rechte Seite lag direkt in der Bahn der rasend schnellen *Stockholm*.

Nillson brüllte die Kursänderung heraus. »Hart steuerbord!«

Er fuhr herum, packte die Hebel des Schiffstelegraphen mit beiden Händen, riss sie auf »Stop« und dann bis ganz nach unten, als könnte er das Schiff allein durch einen flehentlichen Wunsch zum Stehen bringen. Ein ohrenbetäubendes Klingeln erfüllte die Luft.

Volle Fahrt zurück.

Nillson wandte sich zum Ruder um. Hansen stand dort wie ein steinerner Götze vor einem heidnischen Tempel.

»Verflucht, ich habe gesagt hart *steuerbord!*«, schrie Nillson mit heiserer Stimme.

Hansen begann das Ruder zu drehen. Nillson traute seinen Augen nicht. Hansen riss das Ruder nicht etwa nach steuerbord herum, was ihnen die – wenngleich nur kleine – Chance eröffnet hätte, eine Kollision zu vermeiden. Er drehte das Steuerrad langsam und bedächtig nach *links*.

Der Bug der *Stockholm* schwang in einer tödlichen Kehre herum.

Nillson hörte ein Nebelhorn. Es musste zu dem anderen Schiff gehören.

Im Maschinenraum herrschte Chaos. Die Mannschaft kurbelte wie wild an dem Rad, mit dem sich der Steuerbordmotor anhalten ließ. Sie versuchte verzweifelt, die Ventile zu öffnen, die den Schub umkehren und den Backbordmotor stoppen würden. Das Schiff erzitterte, als der Bremsvorgang einsetzte. Zu spät. Die *Stockholm* flog wie ein Pfeil auf das wehrlose Schiff zu.

Auf der Backbordseite der Brücke klammerte sich Nillson weiterhin verbissen am Schiffstelegrafen fest.

So wie Nillson hatte auch Kapitän Calamai die Topplichter auftauchen sehen. Dann hatten sie sich umgekehrt, so dass nun das rote Backbordlicht wie ein Rubin auf schwarzem Samt glühte. Er erkannte, dass das andere Schiff eine scharfe Rechtskurve vollführte, die es genau in die Bahn der *Doria* brachte.

Keine Warnung. Kein Nebelhorn, keine Signalpfeife.

Bei dieser Geschwindigkeit war an ein Anhalten nicht zu denken. Das Schiff würde mehrere Meilen benötigen, um zum Stillstand zu kommen.

Calamai musste innerhalb von Sekunden reagieren. Er konnte eine Rechtskurve befehlen, direkt *auf* die Gefahr *zu*, in der Hoffnung, dass die Schiffe sich nur streifen würden. Vielleicht konnte die schnelle *Doria* das angreifende Schiff abhängen.

Calamai traf eine verhängnisvolle Entscheidung.

»Hart links«, rief er.

Ein Brückenoffizier fragte nach. Wollte der Kapitän, dass die Maschinen abgestellt wurden? Calamai schüttelte den Kopf. »Volle Fahrt beibehalten.« Er wusste, dass die *Doria* bei höherer Geschwindigkeit besser reagierte.

Der Steuermann riss mit beiden Händen das Ruder nach backbord herum, so dass die Speichen des Rades wirbelten. Die Pfeife gellte zweimal auf, um die Linkskehrer anzuzeigen. Das große Schiff stemmte sich eine halbe Meile lang gegen seinen Vorwärtsimpuls, bis es sich gemächlich in die Kurve legte.

Der Kapitän wusste, dass er ein großes Risiko einging, indem er die Breitseite der *Doria* schutzlos preisgab. Er hoffte inständig, dass das andere Schiff gerade noch rechtzeitig abdrehen würde. Er konnte noch immer nicht glauben, dass die beiden Schiffe sich auf einem Kollisionskurs befanden. Das alles wirkte wie ein Traum.

Der Zuruf eines seiner Offiziere holte ihn unsanft in die Realität zurück. »Es hält direkt auf uns zu!«

Der Kurs des herannahenden Schiffs zeigte auf die Steuerbordseite der Brücke, wo Calamai ihm fassungslos entgegenstarrte. Der spitze, nach oben gerichtete Bug schien genau auf ihn zu zielen.

Der Skipper der *Doria* war bekannt für seine Härte und Abgeklärtheit. Aber in jenem Moment machte er, was jeder vernünftige Mensch an seiner Stelle getan hätte. Er rannte um sein Leben.

Der verstärkte Bug des schwedischen Schiffs durchstieß die Metallhaut der schnellen *Andrea Doria* so mühelos wie ein Bajonett und drang fast zehn Meter in den siebenundzwanzig Meter breiten Rumpf des Linienschiffs ein, bevor er zum Stillstand kam.

Der italienische Liner wog 29.100 Tonnen und damit mehr als doppelt so viel wie die *Stockholm*. Er zog das Schiff mit sich und drehte sich dabei um den Aufschlagpunkt unterhalb und achtern der Steuerbordseite der Brücke. Als die angeschlagene *Doria* weiterstampfte, riss der zerdrückte Bug der *Stockholm* sich los und schlitzte sieben der zehn Passagierdecks des Liners auf, als würde der Schnabel eines Raubvogels Stücke aus dem Leib seiner Beute reißen. Mit einem hellen Funkenregen schrammte der Bug an dem langen schwarzen Rumpf entlang.

Das klaffende keilförmige Loch, das in der Flanke der *Doria* gähnte, war am oberen Rand zwölf Meter breit und verengte sich unterhalb des Wasserspiegels bis auf zwei Meter.

Tausende Liter Seewasser strömten in die riesige Wunde und füllten die leeren Außenbordtreibstofftanks, die bei der Kollision aufgerissen worden waren. Unter dem Gewicht von fünfhundert Tonnen Meerwasser, die den Kesselraum fluteten, krängte das Schiff nach rechts. Durch einen Gang und mehrere Luken ergoss sich ein öliger Strom und stieg durch die Bodenroste des Maschinenraums empor. Die verzweifelten Matrosen rutschten auf den överschmierten Decks aus, als wären sie Zirkusclowns, die eine Nummer einstudierten.

Immer mehr Wasser schoss herein, umspülte die unversehrten

leeren Treibstofftanks auf der Backbordseite und hob sie empor, als wären es Seifenblasen.

Innerhalb weniger Minuten nach dem Zusammenprall hatte die *Doria* schwere Schlagseite.

Nillson hatte eigentlich erwartet, dass der Aufprall ihn zu Boden schleudern würde. Der Stoß war überraschend sanft, allerdings heftig genug, um ihn aus seiner Erstarrung zu reißen. Er rannte vom Ruderhaus in den Kartenraum und schlug auf den Alarmknopf, der die wasserdichten Schotten der *Stockholm* schließen würde.

Der Kapitän kam auf die Brücke gerannt. »Um Gottes willen, was ist passiert?«, brüllte er.

Nillson wollte antworten, doch die Worte blieben ihm im Halse stecken. Er wusste nicht, wie er die Lage beschreiben sollte. Hansen, der seinen Befehl ignorierte, nach steuerbord zu lenken. Das verschwommene Drehen des Ruders nach backbord. Hansen, der sich nach vorn auf das Steuerrad stützte, die Hände fest um die Speichen geklammert, als würde die Zeit stillstehen. Keine Angst, kein Entsetzen in seinen Augen. Nur eine eisige blaue Kälte. Nillson hielt es im ersten Moment für eine Lichtspiegelung, für die Lampe am Gehäuse des Kreiselkompasses, deren Schein auf die hässliche Narbe fiel. Aber es gab kein Vertun. Während die Schiffe in die sichere Katastrophe rasten, *lächelte* dieser Mann.

Nillson hatte nicht den geringsten Zweifel. Hansen hatte das andere Schiff *absichtlich* gerammt und dabei die *Stockholm* zur Waffe gemacht, als würde er einen Torpedo abschießen. Es bestand allerdings auch kein Zweifel daran, dass niemand, weder der Kapitän noch sonst jemand auf dem Schiff, jemals glauben würde, dass so etwas überhaupt möglich war.

Nillsons gequälter Blick löste sich vom wütenden Gesicht des Kapitäns und richtete sich auf das Ruder, als würde dort die Antwort liegen. Das verlassene Steuerrad drehte sich haltlos hin und her.

In all dem Durcheinander war Hansen plötzlich verschwunden.

Jake Carey wurde durch einen unheilvollen metallischen Donnerschlag aus dem Schlaf gerissen. Der hohle Knall hielt nur für den Bruchteil einer Sekunde an und wurde zunächst von einem gequälten Kreischen abgelöst, als Stahl auf Stahl traf. Dann kam ein Furcht erregendes Splittern und Knirschen, als würde die Oberdeckkabine implodieren. Carey riss die Augen auf und starrte angsterfüllt auf etwas, das wie eine bewegliche grauweiße Wand aussah und sich nur ein kurzes Stück vor ihm befand.

Carey war erst vor wenigen Minuten eingeschlafen. Er hatte seiner Frau Myra einen Gutenachtkuss gegeben und war unter die kühlen Laken seines Einzelbetts in ihrer Erste-Klasse-Kabine geschlüpft. Myra hatte noch ein paar Seiten in ihrem Roman gelesen, bis ihre Lider immer schwerer wurden. Sie schaltete das Licht aus, zog sich die Decke bis zum Kinn empor und seufzte wohligh. Die angenehmen Erinnerungen an die sonnenverbrannten Weinberge der Toskana waren noch ganz frisch.

Früher am Abend hatten sie und Jake im Speisesaal der ersten Klasse mit Champagner auf den Erfolg ihres Italienaufenthalts angestoßen. Carey hatte einen Schlummertrunk in der Belvedere Lounge vorgeschlagen, aber Myra hatte erwidert, dass sie auf ewig den Spaghetti abschwören würde, wenn sie auch nur noch einmal hören musste, wie die Band »Arrivederci Roma« spielte. Kurz vor halb elf zogen sie sich zurück.

Nachdem sie Hand in Hand an den Geschäften auf dem Foyerdeck vorbeigeschlendert waren, nahmen sie den Aufzug eine Etage nach oben und gingen nach vorn zu ihrer großen Oberdeckkabine auf der Steuerbordseite. Sie stellten ihr Gepäck hinaus auf den Flur, wo die Stewards es rechtzeitig vor ihrer morgigen Ankunft in New York abholen würden. Das Schiff schlingerte ganz leicht, denn es war immer topplastiger geworden, je mehr Treibstoff aus den großen Tanks im Rumpf aufgebraucht wurde. Es fühlte sich an, als würde man in einer riesigen Wiege geschaukelt werden, und so schlief auch Myra Carey schnell ein.

Jetzt erhielt das Bett ihres Mannes einen heftigen Stoß. Er wurde in die Luft geschleudert, als hätte man ihn mit einem Ka-

tapult abgeschossen. Dann stürzte er eine halbe Ewigkeit im freien Fall nach unten, bevor er klatschend aufschlug. Es wurde dunkel um ihn.

Auf den Decks der *Andrea Doria* ging der Tod um.

Er streifte von den feudalen Kabinen auf den oberen Ebenen zu den Quartieren der Touristenklasse unterhalb der Wasserlinie. Zweiundfünfzig Leute wurden unmittelbar durch den Zusammenstoß getötet oder tödlich verwundet. Auf dem Erste-Klasse-Deck, wo das Loch am breitesten war, wurden zehn Kabinen zerstört. Am unteren Ende war das Loch am schmalsten, aber die Kabinen unter der Wasserlinie waren kleiner und dichter belegt, so dass die Folgen sogar noch verheerender ausfielen.

Leben oder Tod der Passagiere hing von den Launen des Schicksals ab. Ein Gast in der ersten Klasse, der sich gerade die Zähne geputzt hatte, lief zurück in sein Schlafzimmer, dessen Wand auf einmal fehlte. Seine Frau war verschwunden. Auf dem luxuriösen Foyerdeck wurden zwei Leute augenblicklich getötet. Sechszwanzig italienische Immigranten in den kleineren, billigeren Kabinen auf dem untersten Deck, darunter eine Frau und ihre vier kleinen Kinder, befanden sich direkt im Zentrum der Kollision und starben in einem Gewirr aus zermalmtem Stahl. Aber es gab auch Wunder. Ein kleines Mädchen wurde aus einer Erste-Klasse-Kabine gehoben und wachte im zerdrückten Bug der *Stockholm* auf. In einer anderen Kabine stürzte die Decke auf ein Paar herab, aber es gelang ihnen, hinaus auf den Gang zu kriechen.

Die Leute auf den beiden untersten Decks hatten es am schwersten und mussten sich ihren Weg nach oben durch die schrägen, von Rauch erfüllten Korridore bahnen, während ihnen öliges schwarzes Wasser entgegenströmte. Nach und nach erreichten die Menschen die Sammelpunkte und warteten auf Anweisungen.

Kapitän Calamai befand sich nach dem Zusammenprall auf der entlegenen Seite der unbeschädigten Brücke. Er erholte sich

von seinem anfänglichen Schock und zog den Hebel des Schiffstelegraphen auf »Stopp«. Schließlich kam das Schiff im dichten Nebel zum Stillstand.

Der zweite Offizier eilte zum Inklinationskompass, jenem Gerät, mit dem die Neigung des Schiffs gemessen wurde.

»Achtzehn Grad«, sagte er. Wenige Minuten später meldete er sich erneut: »Neunzehn Grad.«

Dem Kapitän rann ein kalter Schauer über den Rücken. Die Schlagseite durfte eigentlich nicht mehr als fünfzehn Grad betragen, auch wenn zwei Kammern geflutet waren. Eine seitliche Neigung von mehr als zwanzig Grad würde zu viel für die Trennwände sein.

Sein Verstand sagte ihm, dass die Lage hoffnungslos war. Die Konstrukteure sicherten zu, dass das Schiff im Gleichgewicht bleiben würde, sofern nicht mehr als zwei beliebige Kammern geflutet waren. Der Kapitän forderte Schadensberichte von jedem Deck an, vor allem hinsichtlich des Zustands der wasserdichten Schotten, und befahl, einen SOS-Ruf mit der Positionsangabe des Schiffs auszusenden.

Die Offiziere kamen mit den Schadensberichten zur Brücke zurück. Die Mannschaft des Maschinenraums versuchte, die Steuerbordkammern auszupumpen, aber das Wasser strömte zu schnell nach. Der Kesselraum war geflutet, und zwei weitere Kammern meldeten einen Wassereinbruch.

Das Problem war das A-Deck, das eigentlich als stählerner Deckel über den Querschotten dienen sollte, mittels derer das Schiff in einzelne Kammern unterteilt wurde. Über die Passagiertreppen floss Wasser in die anderen Kammern.

Der Offizier gab die neueste Anzeige bekannt. »Zweiundzwanzig Grad.«

Kapitän Calamai brauchte keinen Blick auf den Inklinationskompass zu werfen, um zu wissen, dass die Schlagseite zu heftig war, um wieder ausgeglichen werden zu können. Der schräge, mit Karten übersäte Boden zu seinen Füßen war Beweis genug.

Das Schiff starb.

Er war wie betäubt vor Kummer. Bei der *Andrea Doria* handelte es sich nicht einfach um *irgendein* Schiff. Die neunundzwanzig Millionen Dollar teure Königin der italienischen Schifffahrtsgesellschaft war das prächtigste und luxuriöseste Passagierschiff auf See. Sie war kaum vier Jahre alt, und ihr Stapellauf hatte der Welt beweisen sollen, dass die italienische Handelsmarine nach dem Krieg wieder im Geschäft war. Mit dem anmutigen schwarzen Rumpf, den weißen Aufbauten und dem schnittigen grünweißroten Schornstein wirkte der Liner eher wie die Arbeit eines Bildhauers als die eines Schiffbauingenieurs.

Außerdem war dies *sein* Schiff. Er hatte die *Doria* auf ihren Probefahrten und bei hundert Atlantiküberquerungen befehligt. Er kannte ihre Decks besser als die Zimmer seines eigenen Hauses. Er wurde dessen nie überdrüssig, wie der Besucher eines Museums von einem Ende zum anderen zu schlendern, die Arbeit von einunddreißig der besten Künstler und Handwerker Italiens in sich aufzunehmen, sich an der Renaissancepracht der Spiegel zu erfreuen, der Vergoldungen, des Kristalls, der edlen Hölzer, erlesenen Gobelins und Mosaiken. Umgeben von den riesigen Wandgemälden, die an Michelangelo und andere italienische Meister gemahnten, würde er im Foyer der ersten Klasse vor der massiven Bronzestatue Andrea Dorias verharren, dessen Größe nur von der des Kolumbus übertroffen wurde. Der alte genuesische Admiral stand hier allzeit bereit, beim ersten Anzeichen eines feindlichen Piratenschiffs das Schwert zu ziehen.

All das würde verloren gehen.

Die Passagiere standen für den Kapitän an erster Stelle. Er wollte gerade den Befehl zum Verlassen des Schiffs erteilen, als ein Offizier ihm den Zustand der Rettungsboote meldete. Die Boote auf der Backbordseite konnten nicht zu Wasser gelassen werden. Somit blieben acht Boote auf der Steuerbordseite. Sie hingen weit draußen über dem Meer. Selbst wenn man sie hinablassen konnte, boten sie nur der Hälfte der Passagiere Platz. Er wagte es nicht, den Befehl zu geben. In Panik würden die Passagiere auf die Backbordseite eilen, und es würde ein völliges Chaos ausbrechen.

Er hoffte inständig, dass in der Nähe befindliche Schiffe ihr SOS aufgefangen hatten und sie im Nebel ausfindig machen konnten.

Es blieb ihm nichts anderes übrig, als abzuwarten.

Angelo Donatelli hatte soeben einer Tischrunde fröhlicher New Yorker, die ihre letzte Nacht an Bord der *Doria* feierten, ein Tablett Martinis serviert, als er einen Blick aus einem der mit Stoff behängten Fenster warf, die in drei Wände der eleganten Belvedere-Lounge eingelassen waren. Ihm war so, als habe er irgendeine merkwürdige Bewegung gesehen.

Die Lounge befand sich vorn auf dem Bootsdeck mit der offenen Promenade, und normalerweise hatten die Passagiere der ersten Klasse tagsüber und in klaren Nächten einen herrlichen Ausblick auf das Meer. Heute jedoch hatten die meisten Gäste es inzwischen aufgegeben, hinaus in die weiche graue Wand zu starren, die die Lounge umgab. Es war reiner Zufall, dass Angelo aufschaute und die Lichter und Relings eines großen weißen Schiffs sah, das durch den Nebel glitt.

»*Dio mio*«, murmelte er.

Er hatte die Worte kaum ausgesprochen, da gab es auch schon einen Knall, der sich wie ein riesiger Feuerwerkskörper anhörte. Die Lounge wurde in Dunkelheit gehüllt.

Ein heftiger Ruck ging durch das Deck. Angelo kam ins Stolpern, bemühte sich vergeblich, das Gleichgewicht zu halten, und sah mit dem runden Tablett in seiner Hand dabei aus wie eine leidliche Imitation der berühmten griechischen Statue eines Diskuswerfers. Der stattliche Sizilianer aus Palermo war ein geborener Athlet, dessen Gewandtheit infolge der täglichen Slalomläufe zwischen den Tischen und des fortwährenden Balancierens der Drinks aufs Höchste geschärft war.

Als er sich wieder aufrappelte, ging die Notbeleuchtung an. Die drei Paare an seinem Tisch waren von ihren Stühlen zu Boden geschleudert worden. Er half zunächst den Frauen auf. Niemand schien ernstlich verletzt zu sein. Er sah sich um.

Die wunderschöne Lounge mit ihren gedämpft beleuchteten Wandteppichen, den Gemälden, Holzschnitzereien und der glänzenden hellen Täfelung hatte sich in ein einziges Durcheinander verwandelt. Die schimmernde Tanzfläche, auf der sich noch Sekunden zuvor Paare zu den Klängen von »Arrivederci Roma« gewiegt hatten, war ein Knäuel sich windender Körper. Die Musik hatte abrupt ausgesetzt, und stattdessen wurden Schmerzens- und Angstschreie laut. Die Bandmitglieder krochen unter ihren Instrumenten hervor. Überall lagen zerbrochene Flaschen und Gläser, und es stank nach Alkohol. Die Blumenvasen hatten ihren Inhalt über den Boden verschüttet.

»Um Gottes willen, was war *das* denn?«, fragte einer der Männer.

Angelo sagte nichts. Selbst jetzt war er sich immer noch nicht sicher, was er eigentlich gesehen hatte. Er schaute abermals aus dem Fenster und sah bloß den Nebel.

»Vielleicht haben wir einen Eisberg gerammt«, bot die Frau des Mannes zaghaft eine mögliche Erklärung an.

»Ein *Eisberg*? Meine Güte, Connie, wir sind hier vor der Küste von Massachusetts. Im *Juli*.«

Die Frau schmolte. »Tja, dann war es vielleicht eine Mine.«

Er schaute zur Band hinüber und grinste. »Was auch immer es war, es hat sie dazu gebracht, mit diesem gottverdammten Lied aufzuhören.«

Alle lachten über den Witz. Die Tänzer klopfen sich den Staub von der Kleidung, und die Musiker überprüften, ob ihre Instrumente Schaden genommen hatten. Barmixer und Kellner liefen aufgeregt umher.

»Kein Grund zur Sorge«, sagte ein anderer Mann. »Einer der Offiziere hat mir erzählt, dieses Schiff sei so konstruiert worden, dass es nicht sinken kann.«

Seine Frau kontrollierte gerade ihr Make-up im Spiegel ihrer Puderdose. Plötzlich hielt sie inne. »Das hat man von der *Titanic* auch behauptet«, sagte sie beunruhigt.

Drückendes Schweigen. Dann wechselseitig ein paar schnelle

ängstliche Blicke. Als hätten sie ein lautloses Signal vernommen, liefen die drei Paare hastig auf den nächsten Ausgang zu, wie Vögel, die von einer Wäscheleine aufstoben.

Im ersten Moment wollte Angelo die Gläser wegräumen und den Tisch abwischen. Er lachte leise auf. »Du bist schon zu lange Kellner«, murmelte er.

Die meisten Leute im Raum waren inzwischen wieder auf die Beine gekommen und bewegten sich auf die Ausgänge zu. Die Lounge leerte sich schnell. Falls Angelo sich ihnen nicht anschloss, würde er allein zurückbleiben. Er zuckte mit den Achseln, warf sein Geschirrtuch zu Boden und ging dann zur nächsten Tür, um herauszufinden, was eigentlich passiert war.

Schwarze Wogen drohten Jake Carey ein für alle Mal unter sich zu begraben. Er kämpfte gegen die dunkle Strömung, die an seinem Körper zerrte, packte den letzten schlüpfrigen Zipfel seines Bewusstseins und klammerte sich erbittert daran fest. Er hörte ein Stöhnen und erkannte, dass es von seinen eigenen Lippen stammte. Er stöhnte erneut, diesmal absichtlich. Gut. Tote stöhnten nicht. Der nächste Gedanke galt seiner Frau.

»Myra!«, rief er.

Er hörte eine schwache Bewegung in der grauen Dunkelheit. Hoffnung brandete in ihm auf. Er rief erneut den Namen seiner Frau.

»Hier drüben.« Myras Stimme klang gedämpft, als käme sie aus einiger Entfernung.

»Gott sei Dank! Bist du in Ordnung?«

Eine Pause. »Ja. Was ist passiert? Ich habe geschlafen ...«

»Keine Ahnung. Kannst du dich bewegen?«

»Nein.«

»Ich komme und helfe dir«, sagte Carey. Er lag auf der linken Seite, den Arm unter seinem Körper begraben. Auf seine rechte Seite drückte eine schwere Last. Er konnte die Beine nicht bewegen. Ein eisiger Schreck durchfuhr ihn. Womöglich war sein Rückgrat gebrochen. Er versuchte es abermals. Angestrongter.