

CLIVE CUSSLER

& Jack Du Brul

Seuchenschiff

Buch

Juan Cabrillo und die Crew der »Oregon« haben gerade eine Geheimmission im Persischen Golf abgeschlossen, da entdecken sie ein führerlos treibendes Kreuzfahrtschiff. Hunderte von Körpern liegen an Deck. Cabrillo geht an Bord, um der Ursache nachzuforschen, als eine mächtige Explosion das Schiff der Länge nach aufreißt. Cabrillo gelingt es kaum, sich selbst in Sicherheit zu bringen. Dennoch rettet er unter Einsatz des eigenen Lebens den letzten Überlebenden des Kreuzfahrtschiffes. Bald findet er heraus, dass hinter dem Massenmord ein geheimer Kult steckt, dessen tödliche Pläne die gesamte Menschheit bedrohen. Sofort setzt Cabrillo alles daran, die skrupellosen Hintermänner ausfindig zu machen – doch ihre finsternen Pläne scheinen bereits unaufhaltbar zu sein ...

Autoren

Clive Cussler konnte siebzehn Mal hintereinander einen Bestseller auf der Liste der New York Times landen, seit er 1973 seinen ersten Helden Dirk Pitt erfand. Ansonsten fahndet er nach verschwundenen Flugzeugen und leitet Suchexpeditionen nach berühmten Schiffswracks. Cussler genießt Weltruf als Sammler von klassischen Automobilen. Er lebt in der Wüste von Arizona und in den Bergen Colorados.

Jack Du Brul ist ein erfolgreicher, eingeführter Autor. Er lebt gemeinsam mit seiner Frau in Vermont.

Liste der lieferbaren Bücher

Zuletzt im Hardcover von Clive Cussler bei Blanvalet erschienen:
Polarsturm (0347)

Von Clive Cussler im Blanvalet-Taschenbuch (die Dirk-Pitt-Romane):
Eisberg (35601), Das Alexandria-Komplott (35528), Die Ajima-Verschö-
rung (36089), Schockwelle (35201), Höllenflut (35297), Akte Atlantis
(35896), Im Zeichen der Wikinger (36014), Die Troja-Mission (36473),
Cyclop (37025), Geheimcode Makaze (37151), Der Fluch des Khan
(37210)

*Von Clive Cussler und Paul Kempres im Blanvalet-Taschenbuch
(die Kurt-Austin-Romane):*

Tödliche Beute (36068), Brennendes Wasser (35683), Das Todeswrack
(35274), Killeralgen (36362), Packeis (36617), Höllenschlund (36922),
Flammendes Eis (37285)

*Von Clive Cussler und Craig Dirgo im Blanvalet-Taschenbuch
(die Juan-Cabrillo-Romane):*

Der goldene Buddha (36160), Der Todesschrein (36446)

*Von Clive Cussler und Jack Du Brul im Blanvalet-Taschenbuch
(die Juan-Cabrillo-Romane):*

Todesfracht (36857), Schlangenjagd (36864), Seuchenschiff (37243)

Außerdem von Clive Cussler erschienen: Höllenjagd (37057)

CLIVE CUSSLER

& Jack Du Brul

Seuchenschiff

Roman

Aus dem Englischen
von Michael Kubiak

blanvalet

Die englische Originalausgabe erschien unter dem Titel »Plague Ship«
bei Putnam, New York.



Mix
Produktgruppe aus vorbildlich
bewirtschafteten Wäldern und
anderen kontrollierten Herkünften

Zert.-Nr. SGS-COC-1940
www.fsc.org
© 1996 Forest Stewardship Council

Verlagsgruppe Random House FSC-DEU-0100
Das FSC-zertifizierte Papier *Holmen Book Cream* für dieses Buch
liefert Holmen Paper, Hallstavik, Schweden.

1. Auflage

April 2010 bei Blanvalet, einem Unternehmen der
Verlagsgruppe Random House GmbH, München.

Copyright © der Originalausgabe 2008 by Sandecker, RLLLP

By arrangement with

Peter Lampack Agency, Inc.

551 Fifth Avenue, Suite 1613

New York, NY 10176-0187 USA

Copyright © der deutschsprachigen Ausgabe 2010
by Verlagsgruppe Random House GmbH

Umschlaggestaltung: HildenDesign, München

Umschlagfoto: © James Steidl/Shutterstock

Redaktion: Jörn Rauser

HK · Herstellung: sam

Satz: KompetenzCenter, Mönchengladbach

Druck und Einband: GGP Media GmbH, Pößneck

Printed in Germany

ISBN: 978-3-442-37243-0

www.blanvalet.de

Der in der Geschichte der Menschheit wohl bedeutendste Transfer von Vermögen fand statt, als die Pest Europa heimsuchte und ein Drittel seiner Bevölkerung den Tod fand. Ländereien wurden zusammengelegt, was einen erhöhten Lebensstandard nicht nur für die Eigentümer, sondern auch für die dort beschäftigten Arbeitskräfte zur Folge hatte. Dieses Ereignis mit all seinen sozialen und demographischen Auswirkungen schuf die Grundlagen für das Aufleben der Renaissance und verhalf Europa zu seiner beherrschenden Rolle in der Welt.

*Wir vermehren uns zu Tode:
Wie Überbevölkerung die Zivilisation vernichtet,
Dr. Lydell Cooper, 1981*

I

Barentssee
Nördlich von Norwegen
29. April 1943

Ein bleicher Vollmond stand so über dem Horizont, dass sein Licht vom eisigen Ozean glitzernd reflektiert wurde. Da der Winter dem Frühling noch nicht Platz gemacht hatte, musste die Sonne in diesem Jahr erst noch aufgehen. Stattdessen versteckte sie sich hinter der Erdkrümmung und war nicht mehr als eine schwach leuchtende Verheißung entlang der Linie, wo der Himmel auf das Meer traf, während der Planet um seine geneigte Achse rotierte. Es würde noch einen weiteren Monat dauern, ehe sie sich in voller Größe zeigte, und dann würde sie bis zum Herbst nicht mehr verschwinden. So sah der seltsame Tag- und Nachtrhythmus oberhalb des Polarkreises aus.

Eigentlich sollten die in den extremen nördlichen Breitengraden gelegenen Gewässer der Barentssee die meiste Zeit des Jahres über gefroren und unpassierbar sein. Doch das Meer war mit warmem Wasser gesegnet, das vom Golfstrom aus den Tropen herangeführt wurde. Diese mächtige Strömung war es auch, die Schottland und die nördlichen Regionen Norwegens bewohnbar machte und die Barentssee selbst in den strengsten Wintern eisfrei und befahrbar hielt. Aus diesem Grund stellte sie den wichtigsten Transportweg für Kriegsmaterial dar, das von den unermüdlich produzierenden Fabriken Amerikas in die kampfbereite Sowjetunion

befördert wurde. Und wie so viele ähnlich genutzte Seefahrtsrouten – der Ärmelkanal oder die Straße von Gibraltar zum Beispiel – stellte auch die Barentssee einen Engpass dar und war damit zu einem ergiebigen Jagdrevier für die Wolfsrudel der Kriegsmarine und der landgestützten Schnellboote, jener auf Blitzattacken spezialisierten Torpedoboote, geworden.

Alles andere als willkürlich wurde der Einsatz von U-Booten mit der Weitsicht eines Schachgroßmeisters geplant, der über seine nächsten Züge entscheidet.

Jede noch so kleine Information über die Schlagkraft, Geschwindigkeit und den Bestimmungsort von Schiffen, die den Nordatlantik befuhren, wurde gesammelt, um U-Boote in günstige Angriffspositionen zu bringen.

Von Luftwaffenstützpunkten in Norwegen und Dänemark aus starteten regelmäßig Aufklärungsflugzeuge, suchten das Meer nach Handelsschiffkonvois ab und gaben deren Positionen per Funk an Marinekommandozentren weiter, damit sich U-Boote rechtzeitig auf die Lauer legen konnten. Während der ersten Kriegsjahre erfreuten sich die U-Boote einer nahezu umfassenden Vorherrschaft auf allen Meeren: unzählige Millionen Tonnen Fracht waren gnadenlos versenkt worden. Selbst unter dem massiven Schutz von Kreuzern und Zerstörern konnten die Alliierten nichts anderes tun, als sich damit abzufinden, dass sie für neunundneunzig Schiffe, die die Passage unversehrt durchliefen, mindestens eins als Verlust verbuchen mussten. Indem sie diesem Risiko immer wieder aufs Neue ausgesetzt wurde, zahlte die Handelsmarine einen ebenso hohen Preis an Gefallenen wie die Frontkampfverbände.

Das sollte sich in dieser Nacht ändern.

Die viermotorige Focke-Wulf Fw 200 *Condor* war ein

gewaltiges Flugzeug – dreiundzwanzig Meter lang mit einer Spannweite von fast vierunddreißig Metern. Vor dem Krieg als Passagierflugzeug für die Lufthansa konstruiert, wurde die Maschine schnell in den Militärdienst übernommen und sowohl als Transport- wie auch als Langstreckenaufklärungsflugzeug eingesetzt. Ihre Reichweite von zweieinhalbtausend Meilen gestattete der *Condor*, stundenlang in der Luft zu bleiben und weit vor der Küste nach Schiffen der Alliierten Ausschau zu halten.

1941 häufig als Bomber eingesetzt und mit vier fünfhundert Pfund schweren Bomben unter ihren Tragflächen bestückt, hatte die *Condor* schwere Verluste hinnehmen müssen und wurde nun ausschließlich als Aufklärungsflugzeug eingesetzt, zumal sie auf Grund ihrer extremen Flughöhe außerhalb der Reichweite alliierter Flugabwehrkanonen operieren konnte.

Der Pilot der Maschine, Franz Lichtermann, ärgerte sich über die eintönigen Stunden, die er damit verbringen musste, die endlosen Weiten des Meeres abzusuchen. Er sehnte sich danach, zu einem Jagdgeschwader zu gehören, echte Kampfeinsätze zu fliegen und nicht Tausende Fuß über eisigem Nichts herumzulungern, immer nur in der Hoffnung, Schiffe der Alliierten zu sichten, damit jemand anders sie versenken konnte. In der Basis achtete Lichtermann streng auf die Einhaltung militärischer Etikette und erwartete das Gleiche auch von seinen Männern. Wenn sie sich jedoch auf Patrouillenflug befanden und die Minuten sich wie Gummi dehnten, gestattete er seiner fünfköpfigen Mannschaft einen lässigeren Umgangston.

»Das dürfte eine Hilfe sein«, sagte er über die Bord-sprechanlage und deutete mit einem Kopfnicken auf den funkelnden Vollmond.

»Oder die Reflexe überdecken die Kiellinie eines Konvois«, erwiderte Max Ebelhardt, sein Kopilot, in seinem gewohnt pessimistischen Tonfall.

»Bei derart ruhiger See entdecken wir sie sogar, wenn sie angehalten haben, um sich nach dem Weg zu erkundigen.«

»Wissen wir denn, ob hier überhaupt jemand unterwegs ist?« Die Frage kam von Ernst Kessler, dem jüngsten Mitglied der Crew. Kessler war der Heckschütze der *Condor* und hockte zusammengekrümmt im hinteren Teil der Gondel, die einen Teil der Rumpfunterseite des Flugzeugs bildete. Durch seine Plexiglasscheibe und über den Lauf eines einzigen MG-15-Maschinengewehrs konnte er nichts anderes sehen als das, was die *Condor* bereits überflogen hatte.

»Der Geschwaderkommandant hat mir versichert, dass ein U-Boot, das gerade von einer Patrouillenfahrt zurückkehrte, vor zwei Tagen mindestens hundert Schiffe in Höhe der Färöerinseln gesichtet hat«, erklärte Lichtermann seinen Männern. »Die Schiffe waren auf nördlichem Kurs unterwegs und müssten daher hier irgendwo herumschleichen.«

»Ich glaube eher, dass der U-Boot-Kommandant irgendeine Meldung machen wollte, nachdem er mit all seinen Torpedos überhaupt nichts getroffen hatte«, nörgelte Ebelhardt und verzog nach einem Schluck lauwarmen Ersatzkaffees angewidert das Gesicht.

»Ich würde sie lieber nur finden, anstatt sie zu versenken«, sagte Ernst Kessler. Der sanftmütige junge Bursche war gerade achtzehn Jahre alt und hatte davon geträumt, Arzt zu werden, ehe er eingezogen worden war. Weil er aus einer armen bäuerlichen Familie in Bayern kam, hatte er kaum eine Chance auf eine höhere Ausbildung. Das hielt ihn jedoch nicht davon ab, sich

während seiner Freizeit in medizinische Journale und Bücher zu vertiefen.

»Das ist nicht gerade die richtige Einstellung für einen deutschen Soldaten«, meinte Lichtermann mit leichtem Tadel in der Stimme. Er war froh, dass sie bisher noch keine Feindberührung gehabt hatten. Er bezweifelte nämlich, dass Kessler große Lust hatte, mit seinem Maschinengewehr das Feuer zu eröffnen. Aber der Junge war das einzige Mitglied seiner Mannschaft, das stundenlang entgegen der Flugrichtung im Flugzeugheck hocken konnte, ohne dass ihm irgendwann schlecht davon wurde.

Er dachte voller Ingrimm an all die Männer, die an der Ostfront starben, und daran, dass die Panzer und die Flugzeuge, die zu den Russen geschafft wurden, die unweigerliche Kapitulation Moskaus nur unnötig verzögerten. Lichtermann wäre mehr als glücklich gewesen, hätte er selbst ein paar Schiffe versenken können.

Eine weitere endlos erscheinende Stunde verstrich, in der die Männer in die Nacht starrten und inständig hofften, den Konvoi zu orten. Ebelhardt tippte Lichtermann auf die Schulter und deutete auf sein Logbuch. Obwohl der Bugschütze, der im vorderen Teil der Gondel unter dem Flugzeugrumpf hockte, der offizielle Navigator der Mannschaft war, hatte in Wirklichkeit Ebelhardt ihre Flugzeit und ihren Kurs berechnet und wies jetzt darauf hin, dass es Zeit wurde umzukehren und einen anderen Teil des offenen Meeres abzusuchen.

Lichtermann betätigte das Seitenruder und flog einen weiten Bogen nach Backbord. Dabei behielt er den Horizont ständig im Auge, während der Mond über den Himmel zu wandern schien.

Ernst Kessler war stolz darauf, die schärfsten Augen an Bord des Flugzeugs zu besitzen. Als er noch die

Schule besuchte, sezierte er mit besonderer Vorliebe Tiere, die er in der Umgebung des Bauernhofs seiner Eltern fand. Er studierte ihre Anatomie, indem er seine Beobachtungen mit dem verglich, was er in seinen Büchern zu diesem Thema finden konnte. Er wusste, dass er dank seiner scharfen Augen und seiner ruhigen Hände ein hervorragender Arzt sein würde. Sein Gesichtssinn eignete sich jedoch mindestens genauso dazu, einen feindlichen Konvoi auszumachen.

Auf Grund seiner Position, die ihm ausschließlich eine ungehinderte Sicht nach hinten gestattete, hätte eigentlich nicht er es sein dürfen, der den Konvoi entdeckte. Doch am Ende war tatsächlich er es, der ihn sichtete. Während sich das Flugzeug auf die Seite legte, erregte ein ungewöhnliches Glitzern seine Aufmerksamkeit. Es war ein weißes Aufleuchten, weit entfernt von den Reflexionen des Mondlichts auf dem Wasser.

»Herr Hauptmann!«, rief Kessler über den Bordfunk. »An Steuerbord, etwa bei drei Uhr.«

»Was haben Sie gesehen?« Das aufflackernde Jagdflieger ließ Lichtermanns Stimme vibrieren.

»Ich bin mir nicht ganz sicher, Herr Hauptmann. Irendetwas. Es war so etwas wie ein heller Schimmer.«

Lichtermann und Ebelhardt starrten dorthin in die Dunkelheit, wohin der junge Kessler gedeutet hatte. Aber da war nichts zu sehen.

»Sind Sie sicher?«, fragte der Pilot.

»Das bin ich«, erwiderte Kessler und verlieh seiner Stimme einen forschenden, selbstsicheren Klang. »Ich sah es, als wir wendeten. Der Winkel veränderte sich, und ich bin sicher, dass ich etwas gesehen habe.«

»Etwa den Konvoi?«, fragte Ebelhardt unfreundlich.

»Das kann ich nicht genau sagen«, gab Ernst Kessler zu.

»Vogel, werfen Sie das Funkgerät an«, sagte Lichtermann und schickte den Bugschützen Josef Vogel auf seinen Zusatzposten, während er die Maschine abermals in die Kurve legte. Der Pilot schob die Gashebel nach vorn, und das Dröhnen der BMW-Sternmotoren wurde deutlich lauter, als die Drehzahl der Propeller zunahm.

Max Ebelhardt presste ein Fernglas gegen die Augen und suchte die schwarze See ab. Mit gut dreihundert Stundenkilometern einem möglichen Kontakt entgegenrasend, sollte der Konvoi eigentlich jeden Moment in sein Blickfeld geraten. Doch als sich die Sekunden zu Minuten addierten und nichts zu sehen war, ließ er das Fernglas wieder sinken. »Es muss wohl eine Welle gewesen sein«, sagte er, ohne das Mikrofon des Bordfunks einzuschalten, so dass nur Lichtermann ihn hören konnte.

»Schauen Sie noch mal nach«, erwiderte Lichtermann. »Kessler kann auch im Dunkeln sehen, wie eine verdammte Katze.«

Die Alliierten hatten bemerkenswerte Arbeit geleistet, indem sie ihre Frachtschiffe und Tanker mit einem vollendeten Tarnanstrich versehen hatten, um die Schiffe bei Tag aus der Luft so gut wie unsichtbar zu machen. Aber nichts konnte einen Konvoi bei Nacht verbergen, da das Kielwasser hinter den Schiffen stets als weiße Linie auf dem Ozean zu erkennen war.

»Ich fasse es nicht«, murmelte Ebelhardt und deutete dann durch die Windschutzscheibe.

Zuerst war es nur ein grauer Fleck auf dem ansonsten dunklen Wasser, doch als sie näher kamen, löste sich das Grau zu Dutzenden weißer Streifen auf, die so scharf und deutlich wurden wie Kreidestriche auf einer schwarzen Wandtafel. Es waren die Kiellinien einer Armada von Schiffen, die mit Volldampf nach Osten un-

terwegs waren. Aus der Flughöhe der *Condor* betrachtet, erschienen die Schiffe wie eine dahinziehende Herde Elefanten.

Die *Condor* flog noch näher heran, bis es der helle Mondschein der Mannschaft gestattete, zwischen den langsamen Frachtern und Tankern und den schmalen Kiellinien der Zerstörer zu unterscheiden, die wie Zaunpfähle jede Flanke des Konvois abdeckten. Die Männer konnten verfolgen, wie einer der Zerstörer an der Steuerbordseite des Konvois mit hoher Geschwindigkeit entlangdampfte, wobei dicke Qualmwolken aus beiden Schornsteinen in den Nachthimmel stiegen. Als der Zerstörer die Spitze des Konvois erreicht hatte, verlangsamte er seine Fahrt und ließ die Frachter in einem Manöver, das die Alliierten einen »Indian Run« nannten, an sich vorbeiziehen. Am Ende des etwa anderthalb Kilometer langen Konvois beschleunigte der Zerstörer wieder und wiederholte das Manöver in einem endlosen Kreislauf. Auf diese Art und Weise wurden weniger Kriegsschiffe benötigt, um die Konvois zu sichern.

»Das müssen da unten an die zweihundert Schiffe sein«, schätzte Ebelhardt.

»Genug, um die Rote Armee über Monate mit Material zu versorgen«, meinte der Pilot. »Vogel, was bekommen Sie über Funk rein?«

»Im Augenblick nichts als Rauschen.«

Atmosphärische Störungen waren so weit oberhalb des Polarkreises ein allgemein bekanntes Problem. Elektrisch aufgeladene Partikel, die auf das Magnetfeld der Erde trafen, wurden an den Polen angezogen und ließen die Vakuumröhren der Funkgeräte verrückt spielen.

»Wir bestimmen unsere Position«, sagte Lichtermann, »und geben unsere Meldung durch, wenn wir näher an der Basis sind. Hey, Kessler, gut gemacht. Wir

wären schon beinahe umgekehrt und hätten den Konvoi übersehen, wenn Sie nicht gewesen wären.«

»Danke, Herr Hauptmann.« Der Stolz, der in der Antwort des jungen Mannes mitschwang, war unüberhörbar.

»Ich brauche genauere Angaben über die Größe des Konvois und eine grobe Schätzung seiner Marschgeschwindigkeit.«

»Wir sollten uns lieber nicht zu nahe heranwagen, sonst eröffnen die Zerstörer noch das Feuer auf uns«, warnte Ebelhardt. Er hatte bereits am eignen Leib heftiges Abwehrfeuer erlebt und flog wegen eines Granatsplitters in seinem Oberschenkel, den er sich im massiven Luftabwehrfeuer bei einem Einsatz über London eingehandelt hatte, als Kopilot. Er kannte den Ausdruck in Lichtermanns Augen und die Erregung in seiner Stimme zur Genüge. »Und vergessen Sie nicht die CAMs.«

»Keine Sorge«, sagte der Pilot mit einem unbekümmerten Grinsen und lenkte das große Flugzeug näher an die langsam dahinstampfende Flotte zehntausend Fuß unter ihnen heran. »Ich komme ihnen schon nicht zu nahe, und außerdem sind wir viel zu weit vom Festland entfernt und brauchen nicht zu befürchten, dass sie uns einen Flieger auf den Pelz schicken.«

CAMs – oder Catapult Aircraft Merchantmen – waren die Antwort der Alliierten auf die Luftaufklärung der Deutschen. Eine lange Schiene wurde am Bug eines Frachters befestigt, so dass sie mit Hilfe einer Rakete einen Hawker Sea Hurricane Jäger in die Luft katapultieren konnten, um die schwerfälligen *Condor*-Maschinen abzuschießen oder sogar aufgetauchte U-Boote anzugreifen. Die Hurricanes mussten sich entweder in der Nähe der Küste Großbritanniens oder eines anderen be-

freundeten Landes befinden, damit die Piloten normal landen konnten, sonst blieb keine andere Möglichkeit, als die Maschinen ins Meer fallen zu lassen und die Piloten anschließend aus dem Wasser zu fischen.

Der Konvoi, der unter der Fw 200 durch den Ozean pflügte, war mehr als tausend Meilen von jedem alliierten Territorium entfernt, und selbst bei dem hellen Mondlicht wäre es so gut wie unmöglich gewesen, einen Piloten bei Nacht zu retten. Nein, in dieser Nacht würden ganz sicher keine Hurricanes aufsteigen. Die *Condor* hatte von der Masse alliierter Schiffe nichts zu befürchten, es sei denn, sie gelangte in die Reichweite der Zerstörer und traf auf den Vorhang aus Luftabwehrfeuer, den sie aber in den Himmel jagen konnten.

Ernst Kessler zählte gerade die Schiffe durch, als plötzlich auf den Decks von zwei Zerstörern Lichtblitze aufzuckten. »Herr Hauptmann!«, rief er. »Feuer vom Konvoi!«

Lichtermann konnte die Zerstörer unter seiner Tragfläche sehen. »Immer mit der Ruhe, Kleiner«, sagte er. »Das sind Signallampen. Die Schiffe sind bei totaler Funkstille unterwegs, und so kommunizieren sie untereinander.«

»Oh, tut mir leid, Herr Hauptmann.«

»Macht nichts. Sehen Sie nur zu, dass Sie so genau wie möglich zählen.«

Die *Condor* war einen weiten Kreis um die Flottille geflogen und passierte soeben ihre nördliche Flanke, als Dietz, der das obere Geschütz bemannte, einen Warnruf ausstieß. »Wir werden angegriffen!«

Lichtermann hatte keine Ahnung, was der Mann meinte, und reagierte ein wenig zu langsam. Eine genau gezielte Salve von 7,7 mm-Maschinengewehrgeschossen beharkte die Oberseite der *Condor*, angefangen an

der Basis der Seitenflosse und über die gesamte Länge des Flugzeugs weiterwandernd. Dietz wurde in seiner Kanzel getötet, ehe er auch nur einen Schuss abfeuern konnte. Kugeln schlugen ins Cockpit ein, und über dem metallischen Geprassel und Pfeifen, mit denen sie als Querschläger von den Stahlwänden zurückgeschleudert wurden, und dem Pfeifen des Windes, der sich in den Einschusslöchern im Flugzeugrumpf fing, hörte Lichtermann, wie sein Kopilot vor Schmerzen aufstöhnte. Er blickte zur Seite und sah, dass die Vorderfront von Ebelhardts Fliegerjacke mit Blut durchtränkt war.

Lichtermann stellte das Seitenruder auf und rammte den Steuerknüppel nach vorne, um vor dem gegnerischen Flugzeug wegzutauchen, das wie aus dem Nichts erschienen war.

Es war jedoch das falsche Manöver.

Erst wenige Wochen zuvor vom Stapel gelaufen, war die *MV Empire MacAlpine* dem Konvoi erst in jüngster Zeit zugeteilt worden. Ursprünglich als Getreidefrachter gebaut, hatte das Achttausendtonnenschiff fünf Monate im Dock der Burntisland Shipbuilding Company verbracht, wo seine Aufbauten durch eine kleine Kontrollinsel, eine hundertfünfzig Meter lange Rollbahn und einen Hangar für vier Fairey-Swordfish-Torpedobomber ersetzt wurden. Der Frachter konnte noch immer fast genauso viel Getreide befördern wie vor seinem Umbau. Die Admiralität hatte die CAMs von Anfang an nur als Notlösung betrachtet, bis eine sicherere Alternative gefunden wurde. So wie die Dinge lagen, wurden die Merchant Aircraft Carriers oder kurz MACs wie auch die *MacAlpine* nur so lange eingesetzt, bis England eine Anzahl Geleitschutzflugzeugträger der Essex-Klasse von den Vereinigten Staaten zur Verfügung gestellt bekam.

Während die *Condor* über dem Konvoi herumschlich, waren zwei der *Swordfish* von der *MacAlpine* gestartet und hatten sich so weit von der Flotte entfernt, dass, als sie in den schwarzen Himmel aufstiegen, um das viel größere und schnellere deutsche Flugzeug aus dem Hinterhalt anzugreifen, Lichtermann und seine Mannschaft keine Ahnung hatten, dass sie überhaupt im Anflug waren. Die *Faireys* waren Doppeldecker und nur halb so schnell wie die *Condor*. Bewaffnet waren sie mit einem Vickers-Maschinengewehr, das über dem Gehäuse des Sternmotors installiert war, sowie einem auf einer Lafette montierten Lewis-Gewehr in einer hinteren Schützenkanzel.

Die zweite *Swordfish* lag etwa dreitausend Fuß unter der *Focke-Wulf* auf der Lauer und blieb in der Dunkelheit fast unsichtbar. Als die *Condor* vor dem ersten Angreifer wegtauchte, befand sich der zweite Torpedobomber, von allem befreit, was ihn hätte bremsen können, in idealer Angriffsposition.

Ein Kugelhagel aus dem Vickers-Maschinengewehr schlug in die Nase der *Condor* ein, während sich der zweite Schütze weit aus der hinteren Kanzel lehnte, um mit seiner Lewis Gun die beiden BMW-Motoren an der Backbordtragfläche aufs Korn zu nehmen.

Münzgroße Löcher erschienen rings um Ernst Kessler, und das Aluminium glühte für einen Moment kirschrot auf, ehe es verblasste. Zwischen Dietz' Schrei und dem Kugelregen, der die Unterseite der *Condor* durchlöcherte, waren nur ein paar Sekunden vergangen, also bei Weitem zu wenig, um den Jungen vor Angst erstarren zu lassen. Er kannte seine Aufgabe. Heftig schluckend, weil sein Magen das absackende Flugzeug noch einholen musste, betätigte er den Abzug seines MG-15, während die *Condor* an der langsameren *Sword-*

fish vorbeirauschte. Leuchtspurgeschosse füllten den Himmel, und er zielte mit der 7,92 mm-Waffe wie ein Feuerwehrmann, der einen Wasserstrahl dirigiert. Er konnte einen Ring kleiner Feuerstrahlen erkennen, die in der Dunkelheit leuchteten. Es waren die Abgase, die aus dem Sternmotor der Fairey ausgestoßen wurden, und dorthin lenkte er sein Maschinengewehrfeuer, während seine eigene Maschine von dem englischen Flugzeug dauernd beschossen wurde.

Die leicht gekrümmte Linie der Leuchtspurgeschosse fand den matt leuchtenden Kreis, und plötzlich schien es, als ob die Nase des gegnerischen Flugzeugs von einem Feuerwerk verschlungen würde. Funken und züngelnde Flammen hüllten die Swordfish ein, Metall und Stoff wurden vom Kugelregen zerfetzt. Der Propeller wurde zertrümmert, und der Sternmotor explodierte, als wäre er eine Splittergranate. Brennender Treibstoff und kochendes Öl ergossen sich auf den ungeschützten Piloten und den Schützen. Der kontrollierte Sinkflug, bei dem die Swordfish mit der *Condor* auf gleicher Höhe blieb, ging in einen unkontrollierten Absturz über.

Die Fairey kippte über eine Tragfläche ab, geriet immer heftiger ins Trudeln und brannte dabei wie ein Meteor. Lichtermann fing seine *Condor* ab. Kessler konnte das lodernde Wrack des Gegners unter sich wegsacken sehen. Es veränderte plötzlich seine Gestalt. Die Tragflächen hatten sich vom Rumpf der Swordfish gelöst. Damit verlor das tödlich getroffene Flugzeug jegliche Aerodynamik. Die Swordfish stürzte wie ein Stein, und die Flammen erloschen erst, als das Wrack in die mitleidlose See eintauchte.

Als Ernst Kessler wieder hochschaute und an der Kante der knapp siebzehn Meter langen Backbordtragfläche entlangblickte, traf ihn die Angst, die zu empfin-

den er vorher viel zu beschäftigt gewesen war, mit voller Wucht. Qualm kräuselte sich aus beiden Neunzylindermotoren, und er konnte die Fehlzündungen der Triebwerke deutlich hören.

»Herr Hauptmann«, rief er ins Mikrofon.

»Seien Sie still, Kessler«, schnappte Lichtermann. »Funker, kommen Sie rauf, und helfen Sie mir. Ebelhardt ist tot.«

»Herr Hauptmann, die Backbordmotoren«, beharrte Kessler.

»Das weiß ich, verdammt noch mal. Halten Sie die Klappe.«

Die erste Swordfish, die angegriffen hatte, war weit hinter ihnen und hatte wahrscheinlich längst abgedreht, um zum Konvoi zurückzukehren, daher konnte Kessler nichts anderes tun, als voller Entsetzen zu verfolgen, wie die Qualmwolken im Windstrahl der Luftschraube vorbeiwedelten. Lichtermann stoppte den innenliegenden Motor in der Hoffnung, das Feuer ersticken zu können. Er ließ den Propeller einige Sekunden lang leer laufen, ehe er den Motor erneut startete. Das Triebwerk gab ein Husten von sich und sprang an. Feuerzungen tanzten über das Gehäuse, loderten auf und schwärzten die Aluminiumhaut der Motorgondel.

Da der innenliegende Motor ein wenig Schub erzeugte, riskierte Lichtermann, den außenliegenden Motor abzuschalten. Als er den Startknopf wieder drückte, sprang der Motor sofort an und stieß nur gelegentlich eine kleine Qualmwolke aus. Sofort schaltete er den immer noch brennenden Innenmotor aus, da er befürchtete, dass das Feuer sich bis zu den Treibstoffleitungen der *Condor* ausbreitete. Gleichzeitig nahm er die Leistung des Außenmotors zurück, um ihn so lange wie möglich in Gang halten zu können. Mit zwei ordnungs-

gemäß funktionierenden Triebwerken und einem dritten, das nur mit halber Leistung arbeitete, könnten sie es bis zurück zur Basis schaffen.

Angespannte Minuten verstrichen. Kessler widerstand dem Drang, den Piloten nach ihrer Lage zu fragen. Er wusste, dass Lichtermann ihn informierte, sobald er dazu Zeit hatte. Kessler zuckte zusammen und stieß sich den Kopf an einer Verstrebung, als er ein neues Geräusch vernahm. Es war ein Rauschen, das direkt hinter ihm erklang. Die Plexiglasscheibe, die seinen Platz abschirmte, war plötzlich mit Tropfen irgendeiner Flüssigkeit übersät. Er brauchte einen Moment, um zu begreifen, dass Lichtermann die Treibstoffladung der *Condor* berechnet und die Entfernung zu ihrer Flugbasis in Narvik berechnet haben musste. Er ließ überschüssiges Benzin ab, um die Maschine so leicht wie möglich zu machen. Die Ablassöffnung befand sich direkt hinter seiner Schützenkanzel an der unteren Rumpfseite der Maschine.

»Wie geht es Ihnen da unten, Kessler?«, fragte Lichtermann, nachdem er das Ablassventil wieder geschlossen hatte.

»Äh, ganz gut, Herr Hauptmann«, stammelte Kessler. »Woher sind diese Flugzeuge gekommen?«

»Ich habe sie noch nicht mal gesehen«, gab der Pilot zu.

»Es waren Doppeldecker. Nun, zumindest der eine, den ich abgeschossen habe, war einer.«

»Sicher Swordfish«, sagte Lichtermann. »Es scheint, als hätten die Alliierten ein neues Ass im Ärmel. Die sind jedenfalls nicht von einem CAM gekommen. Die Katapultraketten hätten ihnen die Tragflächen abgerissen. Offenbar besitzen die Briten einen neuen Flugzeugträger.«

»Aber wir haben keine Flugzeuge starten sehen.«

»Möglich, dass sie uns auf dem Radar entdeckt haben und gestartet sind, ehe wir den Konvoi geortet haben.«

»Können wir diese Information an die Basis melden?«

»Vogel arbeitet gerade daran. Im Augenblick bekommt er aber nichts als atmosphärische Störungen rein. In einer halben Stunde überfliegen wir die Küste. Bis dahin sollte der Empfang wieder einwandfrei sein.«

»Was soll ich jetzt tun, Herr Hauptmann?«

»Bleiben Sie auf Ihrem Posten und halten Sie Ausschau nach weiteren Swordfish. Wir machen weniger als hundert Knoten, und eine dieser Kisten könnte sich an uns heranschleichen.«

»Was ist mit Leutnant Ebelhardt und Unteroffizier Dietz?«

»Habe ich richtig gehört, dass Ihr Vater Priester oder so etwas ist?«

»Mein Großvater, Herr Hauptmann. In der evangelischen Kirche in unserem Dorf.«

»Bitten Sie ihn in Ihrem nächsten Brief, ein Gebet zu sprechen. Ebelhardt und Dietz sind tot.«

Danach erstarb die Unterhaltung. Kessler starrte weiterhin in die Dunkelheit, immer in der Hoffnung, ein feindliches Flugzeug zu entdecken. Aber im Stillen betete er, dass es nicht geschah. Er versuchte nicht daran zu denken, dass er soeben zwei Menschen getötet hatte. Es war Krieg, und sie hatten die *Condor* ohne Vorwarnung überfallen, daher sollte er sich eigentlich nicht schuldig fühlen. Seine Hände sollten nicht zittern, und sein Magen sollte sich nicht zu einem harten Klumpen verkrampfen. Er wünschte, Lichtermann hätte seinen Großvater nicht erwähnt. Er konnte sich gut vorstellen, was der strenge Pastor zu dieser Angelegenheit sagen würde. Er hasste die Regierung und diesen wahnsinni-

gen Krieg, den sie begonnen hatte. Und nun war sein jüngster Enkelsohn noch zu einem Mörder geworden.

Kessler wusste, dass er seinem Großvater nie mehr würde in die Augen schauen können.

»Ich kann schon die Küste sehen«, meldete Lichtermann nach vierzig Minuten. »Wir werden es wohl bis Narvik schaffen.«

Die *Condor* war bis auf dreitausend Fuß gesunken, als sie die nördliche Küste Norwegens überquerten. Es war eine öde, hässliche Landschaft mit einer tobenden Brandung, die gegen steile Felsklippen und Inseln anstürmte. Nur ein paar Fischerdörfer klebten an den Klippen oder in den schmalen Buchten, wo sie sich mühsam von dem ernährten, was das Meer hergab.

Ernst Kessler fasste neuen Mut. Nun, da sie sich wieder über dem Festland befanden, fühlte er sich irgendwie sicherer. Nicht dass sie einen Absturz auf das felsige Terrain unter ihnen überleben würden, aber auf dem Festland zu sterben, wo das Flugzeugwrack gefunden werden konnte und seine sterbliche Hülle anständig beerdigt würde, erschien ihm um vieles besser als ein einsamer Tod im Meer, wie die englischen Piloten, die er gerade abgeschossen hatte, ihn erleiden mussten.

Das Schicksal wählte ausgerechnet diesen Moment, um der *Condor* die letzte Karte auszuteilen. Der äußere Backbordmotor, der die ganze Zeit mit halber Kraft gelaufen war und das Aufklärungsflugzeug im Gleichgewicht und auf Kurs gehalten hatte, gab keinerlei Warnzeichen. Er blieb so abrupt stehen, dass sich der Propeller von einer rotierenden Scheibe, die für Stabilität sorgte, in eine starre Skulptur aus glänzendem Metall verwandelte, die einen enormen Luftwiderstand aufbaute.

Im Cockpit stellte Lichtermann abrupt das Seitenruder auf, um zu verhindern, dass die *Condor* ins Tru-



Clive Cussler, Jack DuBrul

Seuchenschiff

Ein Juan-Cabrillo-Roman

DEUTSCHE ERSTAUSGABE

Taschenbuch, Broschur, 640 Seiten, 11,5 x 18,3 cm

ISBN: 978-3-442-37243-0

Blanvalet

Erscheinungstermin: März 2010

Ein wahres Feuerwerk aus Hochspannung, Non-Stop-Action und abgründigen Geheimnissen!

Juan Cabrillo und die Crew der »Oregon« entdecken ein führerlos treibendes Kreuzfahrtschiff. Hunderte Leichen liegen an Deck. Sofort setzt Cabrillo alles daran, die skrupellosen Hintermänner des Massenmords aufzuspüren, doch ihre finsternen Pläne scheinen bereits unaufhaltbar zu sein – wenn die Oregon-Crew nicht schnell genug ist ...

Clive Cussler ist Kult: Seit Jahrzehnten steht sein Name wie kein anderer für weltweit erfolgreiche Abenteuerromane!

 [Der Titel im Katalog](#)