

## Nachts im Schärengarten des Meeres

Während sich der Schlepper durch die aufgewühlten Wogen kämpft, stehe ich auf der Brücke und starre hinaus auf das sturmbewegte Meer. Unaufhörlich klatscht der Regen gegen die breite Fensterscheibe. Ich sehe dort draußen kaum mehr als einen verschleierte Wasservorhang, hinter dem sich dunkle Wolkenmassen und Wasserwogen auftürmen. Ohrenbetäubend krachen die Brecher auf das Dach der Brücke.

Mein Blick wandert hin zu den Armaturen auf dem Bord vor mir. Der Kompass zeigt, dass die Fahrtrichtung des Bootes exakt auf die letzte Position des havarierten Stückgutfrachters ausgerichtet ist. Laut GPS-System bin fast dort angelangt. Ich suche den Horizont nach dem Wrack ab, kann aber nichts erkennen.

„Queen of Stockholm“ heißt der Frachter, der irgendwo im schwedischen Schärengarten auf eine der kleineren Inseln aufgelaufen und Leck geschlagen ist. Voller Panik hatte der unerfahrene Kapitän und die Besatzung das Schiff aufgegeben. Seitdem treibt die „Queen of Stockholm“ führerlos in der rauen See. Die Ostsee hält so manche Überraschung für unerfahrene Kapitäne bereit, kommt mir in den Sinn. Diese Überlegung macht mich nachdenklich.

Der Chef der Bergungsfirma „Eastwest Shoresave“ im finnischen Turku war der Meinung, dass ein kleines Schiff ausreichen würde, um die genaue Position und den Zustand des in der Dünung schlingernden Wracks herauszufinden. Offiziell galt das Cargoschiff als vermisst. Nach internationalem Seerecht war der Stückgutfrachter nun so etwas wie „Freiwild“: Die Ladung würde demjenigen gehören, der als erster das Schiff fand und in den nächsten Hafen abschleppte.

Man erteilte mir den Auftrag, weil ich in der Vergangenheit schon so manches führerlose Schiff erfolgreich für die Firma ausfindig gemacht habe. Zudem schulde ich der Firma noch einen Batzen Geld. Sie hatte mir den Schlepper sowie die halbe Ausrüstung modernisiert. Der Kredit war kaum innerhalb einer Lebensspanne aufzubringen, so dass man mir gestattete, ihn abzuarbeiten. Dennoch bleibt mir genügend Zeit, um als „Freelancer“ auf eigene Faust das Meer zu befahren, immer auf der Suche nach verschollenen Schiffen, deren Fracht ich bergen und verkaufen kann, wie es das Seerecht erlaubt.

Der Sturmwind heult um die Aufbauten meines Schleppers, pfeift durch die Zwischenräume des Davit-Hebekrans, der seitlich über Bord hängt, und lässt die Fensterscheibe wie ein Trommelfell vibrieren. Ich kümmere mich nicht darum. Der Sturm ist mir ein ständiger Begleiter geworden. Nur selten bin ich während einer Flaute unterwegs. Ich muss schneller als alle anderen Bergungsschiffer sein, die stets das Ende der Stürme abwarten, ehe sie auslaufen. Aber ich mache das nicht! Nur so werde ich meinem Ruf gerecht, der Beste der Besten zu sein: Hark Johannsen, der Spürhund. Ich arbeite immer allein. Keiner redet mir rein, oder fürchtet sich vor den Stürmen, denen ich die Stirn biete. Doch das ist nur die eine Seite. Dahinter steckt meine Ansicht, dass ich niemanden gefährden möchte, außer mich selbst. Schon oft trieb ich hilflos über das Meer, von Wracks leckgeschlagen, die wild auf den Wogen tanzten. Sie schlingerten und drehten, bis sie schließlich mit meinem Schiff zusammenstießen. Bislang hatte ich immer Glück gehabt und man fand mich stets rechtzeitig, ehe Durst und Hunger vermochten, mich niederzustrecken.

Ich sehe zur Seitenscheibe hinaus. Drohend recken sich die Klippen der nächstgelegenen Insel des finnischen Schärengartens in einiger Entfernung empor. Wenn ich die Küste im Blick behalte, fühle ich mich sicherer. Bald müsste der Leuchtturm von Skagersund auftauchen, der mit seinem Lichtfinger durch die Nacht streicht, um die Schiffe vor den Schären zu warnen. Irgendwo jenseits des Leuchtturms würde ich sie finden, die „Queen of Stockholm“.

Sollte ich es schaffen, meinen Schlepper an ihr zu vertäuen, könnte ich zumindest einen Teil der Ladung bergen. Ein hübscher Batzen Geld wäre mir sicher. Vielleicht finde ich noch persönliche Wertgegenstände der Besatzung, eventuell sogar Bargeld.

Ha! Soll die Bergungsfirma doch ihre Flotte am Morgen schicken. Was kümmert es mich? Heute Nacht gehört das Wrack vollständig mir. Da werde ich mir schon ein großes Stück des Kuchens heraus schneiden!

Die Wogen schlagen über dem Bug zusammen, während ich den Schlepper in ein Wellental zwingen. Die nächste Welle türmt sich haushoch vor mir auf. Sie ist zu hoch, um geradewegs hindurch zu steuern. Ich drehe wild am Steuerrad nach links und nehme den Brecher in einem 30 Grad Winkel. Das Schiff

richtet sich steil auf. Nur noch der wolkenverhangene Himmel ist zu sehen. Feine Wasserschlieren tanzen durch mein Sichtfeld, vom Wind den aufsprießenden Wellen abgetrotzt und sogleich über das Deck verwirbelt. Das Schiff erbebt unter der Gewalt der anbrandenden Wassermassen, es krängt nach Backbord. Mir kommt es so vor, als wollten sie mit aller Kraft das Boot zum Kentern bringen.

Ich beiße mir auf die Unterlippe, krampfe meine Finger um das Steuer, so dass die Knöchel weiß hervortreten, und bereite mich auf den Wellenkamm vor. Kurz, bevor das Schiff den Scheitelpunkt der Welle erreicht, ertönt ein Knarren, das von tief unten im Schiff heraufdringt. Das Steuerrad in meinen Händen versucht sich ruckartig meinem Griff zu entwinden. Ich halte mit all meiner Kraft dagegen. Der Schlepper taumelt mal nach links und mal nach rechts. Die Bewegung reißt mich fast von den Beinen. Ich rutsche auf dem wasserbedeckten Boden der Brücke und lehne mich in die Gegenrichtung der Schiffsbewegung. Einmal nach rechts, einmal nach links. Dann ist es vorbei und ich fühle, wie das Schiff auf dem Wellenkamm reitet. Ein Gefühl von Schwerelosigkeit erfasst mich. Das Steuer liegt ruhig in meiner Hand. Doch als das Schiff über den höchsten Punkt der Woge hinweg ist und hinab in die Tiefe schießt, ruckt es wild umher.

Mein Magen rebelliert. Nur mühsam kann ich ein Würgen unterdrücken.

Dann kracht das Schiff im Wellental auf und bohrt sich mit dem Bug schräg von oben hinein. Die Wasser rücken wie eine Wand auf mich zu. Fast ist es so, als würde der Schlepper von der Kraft des nahezu ungehinderten Falles unter Wasser gedrückt werden. Doch dann fällt das Heck zurück und klatscht auf die Wogen. Der Aufprall reißt mich von den Füßen, schleudert mich quer durch die Brücke. Ich rutsche über den Boden und knalle an die Rückwand. Für einen kurzen Moment ist mir schwarz vor Augen. Mühsam kämpfte ich mich hoch und taumele zurück ans Steuer.

Hinter der Killerwelle ist das Meer wie verwandelt. Lediglich einige wenige hohe Wogen sind noch zu erkennen. Es scheint so, als wäre das Meer müde geworden, mit mir zu ringen. Nun liegt der Ozean wie eine friedliche Hügelandschaft vor mir. Doch der Vergleich hinkt: die Hügel verschieben sich, lassen mal hier, mal dort einen Blick auf das dahinter liegende Meer erkennen, wo weitere Wellen

Kräfte sammeln, um sich zu Wogen aufzubauchen. Vielleicht ist es doch noch nicht vorbei. Ein vorläufiger Waffenstillstand.

Als ich den Kopf nach links wende, sehe ich hoch oben einen Leuchtfinger. In einer majestätischen Kreisbewegung schwingt er durch die Nachtluft. Es ist das Leuchtfeuer von Skagersund. Ich muss bereits sehr nahe am Frachter sein. Aber wo ist er?

Der Schlepper stampft unter dem Leuchtfinger hinweg. Das Meer beruhigt sich zusehends, Regen und Wind lassen nach und die Sicht wird allmählich besser. Dafür erhellen nun Blitze das nachtschwarze Meer.

Dort hinten!

Für einen Sekundenbruchteil erkenne ich zwischen zwei Wogen einen gigantischen Schatten. Mein Herz macht einen Sprung. Ist das tatsächlich der Frachter? Ich kann es gar nicht glauben, aber als eine Serie von Blitzen vom Himmel herabfährt, erblicke ich in einiger Entfernung einen hoch aufragenden Rumpf. Es ist eindeutig ein Schiff, das dort in den Wellen auf und abschlingert.

Ich steuere den Bergungstrawler darauf zu. Das Grummeln des Donners beginnt das Heulen des Windes zu übertönen. Je näher ich dem Wrack komme, desto mehr Details erkenne ich – den bauchigen Rumpf, die Aufbauten am Heck und den schwankenden Funkmast auf dem Dach der Brücke. Mir schießen die Daten der „Queen of Stockholm“ durch den Kopf: Länge 60 Meter, Breite 15 Meter, Besatzung 5 Mann, Ladekraft 100 Tonnen, Fahrtbeginn 9. Oktober aus dem Hafen von Stockholm, letzter Funkspruch 10. Oktober.

Noch immer höre ich die Stimme des Kapitäns, die – obwohl vom Tonbandgerät verzerrt wiedergegeben – eine letzte Meldung schreit. Die Erinnerung steigt in mir empor, wie ich im Büro der Bergungsgesellschaft stehe und die Tonbandspule sich zu drehen beginnt und eine vom Sturm umtoste Stimme brüllt: „Sind auf einer Schäre östlich von Turku aufgelaufen und Leck geschlagen. Der Wind und die Wellen haben das Schiff wieder losgerissen, aber es reagiert nicht mehr! Sämtliche Steuerkontrollen sind defekt, Wassereinbruch achtern, hecklastige Lage. Sinnlos noch zu warten. Ich befehle die Rettungsboote wassern zu lassen und Mayday zu funken. Außerdem verbleibt ein automatischer Peilsender in Betrieb. Möge der Herr unserer Seelen gnädig sein – Queen of Stockholm over!“

Wieviele der Seeleute haben überlebt? Ich weiß nichts über den Erfolg der Rettungsaktion, die parallel zu meinem Auslaufen startete. Mein Funk ist schon seit Stunden tot. Antenne vom Sturm abgerissen. Ich starre nach vorn, wo Wellenläufer mir die Sicht nehmen. Als sie an mir vorbei sind, atme ich tief durch. Der Anblick ist überwältigend:

Lang gestreckt wie ein überdimensionaler Hecht, dabei ausladend am Rumpf und mit einer hoch aufragenden Brücke. Zwei Ladebäume ragen über zehn Meter in die Höhe. Mit ihrem Ladegeschirr, das schräg in die Luft ragt, wirken sie wie zwei riesige Gottesanbeterinnen, die sich gegenüber stehen. Ein gewaltiger Frachter. Mein Schlepper wirkt dagegen geradezu zwergenhaft.

Verwachsene Buchstaben auf rostigem Eisen:

### **QUEEN OF STOCKHOLM**

Ich bin dem Schiff bereits dermaßen nahe, dass ich einen Zusammenstoß befürchte. Daher schiebe ich den Regler für die Motoren abrupt nach hinten. Wasser wühlt unter dem Schlepper auf, als die Turbinen das Boot nach hinten drücken, weg von der „Queen of Stockholm“. Dennoch schieben mich die Wellen näher an den Rumpf, der vor Nässe glänzt. Dann drehe ich das Steuer und wende meinen Schlepper nach links, so dass die Backbordwand des Frachters vor mir aufragt. Ich bin so nahe, dass ich die Reling des Stückgutfrachters nicht mehr erkennen kann. So muss sich wohl ein Floh fühlen, der im nächsten Moment von einer Faust zerquetscht wird.

Endlich stoppt mein Schiff und ich drehe bei. Ich muss eine Möglichkeit zum Anlegen finden. Vorsichtig nehme ich Fahrt entlang des Rumpfes auf und entdecke am Heck eine Notausstiegsluke, direkt unter den Brückenaufbauten. Sie liegt auf halber Bordwandhöhe. Im Rhythmus des Wellengangs klappt die Lukentür auf- und zu. Sogleich drossle ich die Geschwindigkeit und schalte die Automatik ein.

Ich fasse den Steuerknüppel, der den starken Davit-Kran bewegt. Mit seiner Hilfe will ich mich in der Türöffnung festhaken. Es ist ein gewagtes Spiel, doch mit der automatischen Steuerung, welche die Schlepperbewegung gegenüber den Wellen halbwegs ausgleicht, kann es gelingen.

Ich drehe den Knüppel nach rechts. Der Kran schwingt behäbig herum, begleitet vom Ächzen der Metallstreben und dem Brummen des Elektromotors. Ich drücke einen der vielen roten Knöpfe am Steuerknüppel und der

Kranarm schiebt sich nach vorn, streckt sich und zittert der Türöffnung entgegen.

Schweiß bildet sich auf meiner Oberlippe. Angestrengt versuche ich den Kranausleger zu justieren, doch immer wieder kippt er nach links oder rechts weg. Als der Metallarm nur noch einen Meter von der offenen Schiffstür entfernt ist, setze ich alles auf eine Karte und drücke den Knüppel mit einer Hand voll durch, während ich mit der anderen den Autopiloten ausschalte, das Steuer packe und hart nach links drehe. Das Schiff schießt zur Seite, der Kran ruckt nach vorn auf die schwarz gährende Lukenöffnung zu und stößt hinein in die Eingeweide der „Queen of Stockholm“.

Ein Triumphgefühl steigt in mir auf. Schnell lasse ich die sternförmigen Ankerenden an der Kranspitze ausklappen. Nicht einen Moment zu spät. Das Schiff schlingert ein wenig nach links und ein harter Stoß geht durch meinen Schlepper. Beide Schiffe sind nun verbunden, bilden eine Einheit im Spiel des Wellenganges. Nun schalte ich die Automatik wieder ein und wende mich von den Kontrollen ab. An einem Haken an der Rückwand der Brücke hängt mein Ölzeug. Ich werfe den Mantel über und schnappe mir den Rucksack, der während des Sturms in eine Ecke der Brücke gerutscht ist. Ich hoffe, dass zumindest die Taschenlampe die Torturen des Ankoppelungs-Manövers überlebt hat. Sie hängt am Rucksack, ist dort mit Hilfe einer Eisenklammer an einer Lederschlaufe befestigt. Ich schalte sie probeweise ein. Der Lichtstrahl flammt auf. Beruhigt hake ich die Lampe wieder am Rucksack fest, werfe ihn mir über den Rücken und wende mich zum Gehen.

Als ich die Tür öffne, schlägt mir der Wind zerstäubten Regen ins Gesicht. Das Tosen der Elemente übertönt das Knarren des Trawlers, der in den Wogen ächzt. Mühsam kämpfe ich mich über die Eisenleiter nach unten und stehe kurz darauf auf dem Oberdeck. Der Wind zerrt an meinem Ölzeug, während ich mich mit beiden Händen am Geländer entlang hangle, das sich rings um die Brücke zieht, hin zum Davit-Kran.

Dort angekommen, erklimme ich das E-Motorengehäuse und schwing mich in das Gestänge. Ich habe diese Turnübung schon so oft gemacht, dass sie mir fast wie eine tägliche Routine vorkommt. Inmitten des Krangestänges habe ich nur wenig Bewegungsfreiheit, aber gottlob leide ich nicht an Klaustrophobie. Ein Dröhnen pflanzt sich durch das Metall des Krans fort. Ich spüre die Schwingungen im ganzen Körper. Als ich den

Kopf hebe, erkenne ich, dass die Bordtür der „Queen“ bei jeder Wellenbewegung gegen den Kran schlägt und dabei das Krachen erzeugt. Hoffentlich hält das der Kran aus, denke ich mir.

Etwas beunruhigt steige ich im Kran höher und höher, setze vorsichtig meine Füße auf das schlüpfrige Eisen. Bald bin ich weit über das Deck hinauf, befinde mich zwischen den beiden Schiffen. Unter mir tost das Wasser, greift mit gierigen Wellenarmen nach mir. Wäre ich abergläubisch, würde ich denken, dass es mich nach unten in ein feuchtkaltes Grab ziehen will.

Ich wende den Blick nach vorn, arbeite mich weiter nach schräg oben und erreiche das Ende des Kranarms. Dort ist eine Aussparung im Gestänge und ich schwinde mich auf die Außenseite. Vor mir befinden sich die sternförmig ausgeklappten Befestigungsklammern, die mit starken Magneten an der Innenseite der Türöffnung haften. Ich benutze die Klammerarme, um mich über die Schwelle zu hieven, bücke mich unter ihnen hindurch und stehe aufrecht in der Türöffnung der „Queen of Stockholm“. Mit einer Hand halte ich mich am Eisenrahmen fest und suche mit der anderen nach der Klammer, welche die Taschenlampe am Rucksack hält. Es gelingt mir diese zu lösen und die Lampe aufzufangen, ehe sie zu Boden fallen kann. Ich schalte sie an und leuchte um mich.

Der Boden des Notausstiegs ist schlüpfrig vom eingedrungenen Salzwasser und schwankt leicht hin und her. Er ist übersät mit allen erdenklichem Unrat. Ich erblicke wassergetränkte Klopapierrollen, deren schlaffe Bahnen kreuz und quer über den Untergrund verteilt sind. Aufgeweichte Pappkartons mit der Aufschrift „Konserven“ sind zu unförmigen Klumpen zerdrückt. Um mich herum erkenne ich an den Wänden Schwimmwesten, die zwischen Eisenregalen festgehakt sind. Hier lagern weitere Kartons. Ich entziffere die Worte „Marmelade“ und „Salz“. Mehr brauche ich nicht zu lesen, um zu wissen, dass ich mich in der Nähe der Bordkombüse befinde. Am Ende des Lagerraums ist eine offen stehende Tür. Ein Klappern dringt aus dem Dunkel dahinter. Ich trete an sie heran und leuchte in den nächsten Raum. Das metallische Glitzern unzähliger Töpfe, Löffel und Schüsseln blendet mich für einen Moment. Die Kochwerkzeuge sind über einer kleinen Kochnische an der Wand festgehakt und schlagen bei jeder Schiffsbewegung aneinander. Das dabei entstehende Geräusch erinnert mich an das

Klappern von Knochen. Ich lasse die Kombüse unbeachtet und erkenne eine weitere Tür an der gegenüberliegenden Wand. Sie ist geschlossen.

Ich nähere mich der Tür, wobei ich Schüsseln und Teller mit den Füßen beiseite schiebe. Dann öffne ich die Eisentür und trete hinaus auf einen engen Gang, dessen grün gestrichene Wände sich beiderseits im Dunkeln verlieren. Ein Gestank wie nach verwesendem Fleisch weht durch den Flur und lässt mich erschauern. Hatten die Matrosen Tiere an Bord?

Ich schnalle den Rucksack ab und suche darin nach dem Schiffsplan, den mir der Chef der Bergungsfirma mit auf den Weg gegeben hat. Der Zettel liegt wohl verpackt in einer Klarsichthülle. Ich nestle daran herum, bis ich die Öffnung gefunden habe. Sogleich ziehe ich das Papier heraus und falte es auseinander. Mit dem Finger fahre ich über die Risszeichnung. Hier steht nichts über irgendwelche Tiere an Bord. Aber die Orientierung zu finden, ist jetzt drängender, als das. Wo ist der Laderaum? Sicher mittschiffs. Mal auf der Karte nachsehen.

Also gut. Das ist die Kombüse. Ich bin demnach hier. Wenn ich mich nach links wende, sollte ich die Treppe hinab zu den Lagerräumen finden. Dort gibt es auch die Wönsch für den Deckplattenmechanismus der Ladeluke und die Bedientafel für das Ladegeschirr. Hoffentlich kann ich beides zum Laufen bringen. Ansonsten habe ich keine Möglichkeit, die Ladung zu löschen. Mir blieben dann nur die Kisten auf dem Oberdeck, welche erfahrungsgemäß nur minderwertige Waren enthalten dürften. Wahrscheinlich Plastikram aus Fernost.

Ich verziehe das Gesicht, falte den Plan zusammen und packe den Zettel wieder in die Klarsichthülle. Sobald ich ihn im Rucksack verstaut habe, wende ich mich nach links und leuchte den Gang entlang. Offen stehende Türen ragen auf der linken Seite als dunkle Silhouetten in den Flur herein. Sie schwingen bedächtig beim Schwanken des Schiffsrumpfes auf und zu. Das erinnert an die Verschlussklappen eines riesigen Musikinstruments. Der Eindruck wird noch durch die Tatsache verstärkt, dass der Wind heulend durch die Türöffnungen hereinfährt und beim Zuklappen der Türen wieder gedämpft wird.

Ich drücke mich an der Wand entlang, um nicht von den schweren, eisernen Türblättern erwischt zu werden. Der Boden schwankt unter meinen Füßen und mehrmals muss ich stark nach rechts lehnen, damit ich nicht

umgeworfen werde. Gottlob ragt auf halber Wandhöhe ein Handlauf hervor, an dem ich mich vorarbeiten kann.

Die Luft riecht brackig. Ich vermute, dass es irgendwo ein großes Leck im Schiff geben muss, wo Meerwasser eingedrungen ist. „Hecklastig“ hatte der Kapitän per Funk seinen Frachter beschrieben. Bislang habe ich davon wenig bemerkt. Der Boden müsste weitaus abschüssiger sein.

Am Ende des Ganges bleicht eine Eisentreppe mit weißem Lacküberzug aus der Schwärze hervor. Ich erreiche sie und blicke an ihr entlang nach oben und unten. Oben befindet sich das Erste Unterdeck. Finsternis. Als ich die Taschenlampe nach unten richte, erkenne ich eine Wasseroberfläche, in der sich das Lichtoval meines Strahls verzerrt widerspiegelt.

*Na toll! Hoffentlich steht nicht der gesamte Laderaum unter Wasser!*

Ich steige die Treppe hinab. Jeder Schritt hallt laut wie ein Pistolenschuss durch den Treppenschacht. Langsam setze ich meinen rechten Fuß in das Wasser. Es bedeckt meinen Stiefel bis zur Hälfte des Schaftes, ehe ich festen Boden spüre.

*Gottseidank – nur wenige Zentimeter Wassertiefe.*

Das Wasser strömt bedächtig an mir vorbei und führt Papierfetzen und andere leichte Gegenstände mit sich. Ich denke mir, dass sich das Leck irgendwo an der Außenwand des Hecks befinden muss. Dort dringt Wasser ein und fließt einer leichten Neigung des Schiffes entlang zum Bug und hin zur tiefsten Stelle des Frachters – dem Laderaum. Verflucht! Möglicherweise bin ich schon zu spät und der gesamte Laderaum ist unter Wasser. Dann kann ich die ganze Löschaktion in den Wind schreiben ...

Derart in Grübeleien versunken, nehme ich die Umgebung nur undeutlich wahr. Es ist wiederum ein Gang, in dem ich mich befinde. Ebenso langweilig und leer wie derjenige, den ich eben verlassen habe.

Ich wende mich nach links, weiter auf die Mitte des Schiffes zu, wo sich der Laderaum befindet. Ich folge dem Weg des vorbeiströmenden Wassers und vertraue darauf, dass es mich in die richtige Richtung führt.

Das Gurgeln des Meerwassers und das Klatschen meiner Stiefel darin sind die einzigen Laute, die ich bewusst wahrnehme. Das Knacken und Knarren des Schiffsrumpfes ist mir ein ständig vorhandenes

Hintergrundgeräusch und ich bemerke es kaum noch. Wiederum taste ich mich an der Wand entlang und vermeide die Türen, die ohne Vorwarnung aufspringen und wieder zuklappen.

*Was mache ich mit dem Geld, wenn ich die Ladung geborgen und verkauft habe? Kaufe ich mir eine noch bessere Ausrüstung? Außerdem bräuchte mein Schlepper dringend eine Generalüberholung. Vielleicht reicht dann der Rest des Geldes noch für einen stärkeren Motor?*

Fast wäre ich abgestürzt. Ich kann mich gerade noch am Handlauf der Treppe festhalten, wo das Wasser in eine unauslotbare Tiefe abfällt. Die Kaskade ergießt sich an den Eisensprossen vorbei und hinab in die Dunkelheit, wo der Wasserfall in einem Rauschen endet.

Ich befinde mich am Eingang eines gewaltigen Raumes, der mir auf Grund seiner Tiefe und Breite wie ein Höhlendom vorkommt. Der Laderaum. Ich leuchte umher. Knapp über mir erstreckt sich die rostige Deckenplatte. Ein Schwenk der Taschenlampe nach unten. Das Licht verliert sich in der Schwärze. Das Echo des Wasserfalls dröhnt von allen Seiten auf mich zu.

Ich steige die Treppe hinab, welche mit abrupten Kehrtwendungen im Zickzackkurs nach unten führt und erreiche den Boden des Laderaums. Die Wasseroberfläche ist dunkel, so dass ich die Tiefe nicht bestimmen kann. Im Vertrauen auf mein Glück senke ich den bestiefelten Fuß hinab ins Wasser. Er dringt bis zum Rand des Schafts ein. Dann spüre ich festen Untergrund. Scharf lasse ich die Luft entweichen.

*Wow – es könnte wirklich klappen! Die Wünsch dürfte noch nicht überflutet sein. Wenn bloß der Dieselmotor noch anspringt. Dazu brauche ich lediglich ein klein wenig Saft von den Schiffsbatterien für die Zündung – wenn die Leitungen allerdings schon feucht geworden sind, ist eh alles aus.*

Auf der Suche nach der Wünsch und dem Mechanismus für die Deckenplatten, sowie dem Ladebaum bord streife ich durch den dunklen Laderaum. Das Licht meiner Taschenlampe reißt hoch aufragende Containertürme aus der Finsternis, welche in einem schmutzigweißen Farbton bleichen, der von rostigen Stellen durchbrochen ist, wo die Farbe abblättert und den Eindruck von frischen Wundmalen im Fleisch eines Wals erweckt. Der Anblick erinnert mich an eine Nacht in Hong Kong. Vor mehr als 20 Jahren ...