

Jobst Schlenstedt, 1976 in Herford geboren und dort aufgewachsen, studierte Geografie an der Universität Bayreuth. Seit Anfang 2004 lebt er in Lübeck. 2006 erschien sein erster Kriminalroman. Hauptberuflich ist er Geschäftsführer eines Beratungsunternehmens für die Hafen- und Logistikwirtschaft. Im Emons Verlag erschienen die Westfalkrimis »Westfalenbräu« und »Dorfschweigen«. Außerdem die Küstenkrimis »Tödliche Stimmen«, »Der Teufel von St. Marien«, »Möwenjagd«, »Traveblut«, »Küstenblues«, »Todesbucht« und »Spur übers Meer« sowie der Thriller »Küste der Lügen«. Mit »Lübeck im Visier« liegt jetzt der zweite Band seiner Kriminalreihe um den Ermittler Simon Winter vor.

[www.jobst-schlenstedt.de](http://www.jobst-schlenstedt.de)

JOBST SCHLENNSTEDT

# Lübeck im Visier

KÜSTEN KRIMI

Dieses Buch ist ein Roman. Handlungen und Personen sind frei erfunden. Ähnlichkeiten mit lebenden oder toten Personen sind nicht gewollt und rein zufällig.

emons:

*Das Meer ist keine Landschaft,  
es ist das Erlebnis der Ewigkeit.*

Thomas Mann

**Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek**

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation  
in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische  
Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.



© Emons Verlag GmbH  
Alle Rechte vorbehalten  
Umschlagmotiv: [photocase.com/akkianer](http://photocase.com/akkianer)  
Umschlaggestaltung: Tobias Doetsch  
Gestaltung Innenteil: César Satz & Grafik GmbH, Köln  
Lektorat: Hilla Czinczoll  
Druck und Bindung: CPI – Clausen & Bosse, Leck  
Printed in Germany 2015  
ISBN 978-3-95451-691-9  
Küsten Krimi  
Originalausgabe

Unser Newsletter informiert Sie  
regelmäßig über Neues von emons:  
Kostenlos bestellen unter  
[www.emons-verlag.de](http://www.emons-verlag.de)

## 28. SEPTEMBER 1994

Behutsam fuhr er mit den Fingern über das Blatt Papier, das auf seinem Schreibtisch lag. Er hatte den kaum beachteten Blog-Artikel dieses ungehörten Journalisten schon unzählige Male gelesen, und doch war es ein innerer Drang, der ihm befahl, die Worte immer und immer wieder aufzusaugen, bis er sie eines Tages so sehr verinnerlicht hatte, dass er sie nachsprechen konnte.

Er schloss die Augen und versuchte, sich ins Jahr 1994 zurückzusetzen. So, wie er es schon unzählige Male getan hatte. Er massierte seine Schläfen, nach und nach veränderten sich die Bilder um ihn herum.

Das Wetter auf der Ostsee war ungemütlich, der Wellengang hoch. Das Fährschiff, das soeben in Tallinn abgelegt hatte, steuerte direkt auf den ersten Herbststurm der Saison zu.

*Als ich am 28. September wach wurde und aus dem Küchenfenster meiner heruntergekommenen Hamburger Wohnung blickte, hatte ich nicht den Hauch einer Ahnung, welche Bedeutung dieser Tag in meinem weiteren Leben einnehmen würde. Verschlafen und verkatert von einem langen Kneipenabend auf dem Kiez schaltete ich das Radio ein. Rückblickend behaupte ich, sofort gespürt zu haben, dass da irgendetwas seltsam gewesen war: Der Untergang eines Fährschiffs mitten in der Ostsee. Über achthundertfünfzig Menschen, die ihr Leben verloren hatten. Das schlimmste Schiffsunglück in Europa seit dem Zweiten Weltkrieg. Wie zum Teufel konnte so etwas möglich sein? Die Fragen in meinem Kopf kannten vom ersten Moment an kein Halten mehr. Und dann diese unbegreifliche Nachricht, die mir übermittelt wurde. Die Gewissheit, dass sich mein Leben fortan radikal ändern würde.*

*Noch im selben Jahr flog ich nach Tallinn und Stockholm, um mit Überlebenden der Katastrophe zu reden, doch den Schmerz verdrängte ich für lange Zeit. Ich war damals nicht der Einzige*

vor Ort, es wimmelte zu dieser Zeit nur so von Journalisten und Angehörigen in beiden Hafenzentren. Sie alle waren auf der Suche nach einer Antwort auf die Frage, was wirklich an Bord der »Estonia« passiert war. Weshalb sie vor der finnischen Insel Utö gesunken war.

Viel war es nicht, was ich herausbekam. Die meisten Passagiere hatten auf die hoffnungslos überforderten Crewmitglieder geschimpft. Die Lautsprecherdurchsagen auf Estnisch waren für die vielen schwedischen Passagiere nicht zu verstehen gewesen. Auf der »Estonia« musste unbeschreibliches Chaos geherrscht haben, während sich das Schiff in kürzester Zeit auf die Seite gelegt hatte und untergegangen war.

Da waren auch diese Gerüchte gewesen, dass sich die Bugklappe des Schiffs nicht durch den Sturm gelöst hatte. Manch einer wollte laute Geräusche, vielleicht sogar Explosionen gehört haben. Doch all das klang in erster Linie nach Verschwörungstheorien. Von Zeugen, die sich wichtigmachen wollten. Viele Journalisten haben in den Jahren nach dem Unglück versucht, aus dem wenigen, was wir erfahren konnten, aufregende Geschichten zu stricken. Doch das meiste hat schon immer wenig glaubhaft geklungen. Da war von Bombendetonationen die Rede, von nicht gezündeten Sprengsätzen an den Scharnieren des Bugvisiers, die auf Bildern von Unterwasserkameras zu sehen gewesen sein sollen. Von Löchern in der Bordwand. Von russischen Rüstungstransporten, die in den Irrungen und Wirrungen nach dem Fall des Eisernen Vorhangs an der Tagesordnung gewesen und später sogar von offizieller Seite bestätigt worden waren. Und auch von angeblichen Verstrickungen verschiedener Geheimdienste.

Doch all diese Theorien und Gerüchte, die gestreut wurden, hatten mich nie überzeugen können. Das meiste klang viel zu konstruiert, von Leuten, die die große Chance witterten, die Story ihres Lebens zu schreiben. Und selbst die unzähligen Gespräche mit Angehörigen der Opfer, Reedereimitarbeitern, Politikern, Schiffsbauexperten und nautischen Spezialisten haben mich damals nicht entscheidend weitergebracht. Doch tief im Innern ahnte ich von dem Augenblick an, als ich von der Katastrophe

hörte, dass der Untergang der Estonia kein tragisches Unglück durch einen mehr oder weniger normalen Herbststurm gewesen war. Und auch kein Materialfehler, durch den die Scharniere der Bugklappe gebrochen waren. Lange Zeit konnte ich es jedoch einfach nicht beweisen.

Eines Tages hatte es dann diesen Moment gegeben, in dem ich glaubte, endlich etwas gefunden zu haben. Nicht viel mehr als ein erster Ansatzpunkt, den auch andere Journalisten aufgegriffen hatten, aber im Nachhinein der Wendepunkt in meinen Recherchen.

Die Ankündigung der schwedischen Regierung, die Estonia am Grund der Ostsee für alle Zeiten mit einem Betonsarkophag zu versiegeln, hatte mich sofort hellhörig werden lassen. Weshalb hatten es die Schweden mit einem Mal so eilig damit?

Die »Estonia« sollte in ihrer Grabstätte endlich ihre Ruhe finden, hatte es plötzlich geheißen. Ein nachvollziehbarer Schritt. Achthundertzweiundfünfzig Menschen hatten ihr Leben verloren, ihnen gebührte eine gewisse Ehre. Und doch war es ungewöhnlich, wie sehr die Schweden darauf drängten, diese ungemein aufwendige und teure Versiegelung umzusetzen.

Also begann ich, genauer hinzuschauen. Die schwedische Regierung schien ein großes Interesse daran zu haben, das Kapitel »Untergang der Estonia« so rasch wie möglich zu schließen und jedem, der in dieser Angelegenheit Recherchen anstellte, Steine in den Weg zu legen.

»Smit Tak BV«, das war der Name der niederländischen Firma, die den Betonsarkophag für die »Estonia« anfertigen sollte, ein Unternehmen, das sich unter anderem auf die Bekämpfung radioaktiver Wasserabfälle spezialisiert hatte.

Radioaktive Wasserabfälle ... In diesem Augenblick war mir endlich klar geworden, womit wir es tatsächlich zu tun hatten. Es ging gar nicht um Waffentransporte, die hätten vertuscht werden sollen. Zumindest nicht um konventionelle Waffen. Mir schien es aber auch nur schwer vorstellbar, dass sich nukleare Waffen an Bord der »Estonia« befunden hatten. Ein anderer Gedanke hatte sich damals in meinem Kopf verselbstständigt. Ein Gedanke, dem ich nachgehen wollte, bevor ich ihn aussprach.

Ich flog erneut nach Tallinn, um noch einmal Gespräche mit Mitarbeitern der Reederei zu führen. Doch das Unglück lag zu diesem Zeitpunkt mittlerweile fast sechs Jahre zurück, und die Situation in Tallinn hatte sich grundlegend geändert. Die Reederei existierte in ihrer damaligen Form längst nicht mehr. In Estland drängten viele junge, gut ausgebildete Menschen in immer wichtigere Positionen. Die alten Sozialisten und Russlandtreuen hatten ausgedient. Es fiel mir schwer, überhaupt noch jemanden zu finden, der etwas zu den verhängnisvollen Tagen im September 1994 sagen konnte.

Ich kehrte nach Hamburg zurück und beschloss, die Sache ruhen zu lassen. Diesmal für immer. Notgedrungen. Ich kam einfach nicht weiter. Meine Theorie, über die ich nicht sprechen wollte, bevor ich nicht wenigstens einen kleinen Beweis gefunden hatte, schien nicht aufzugehen. Dafür überfiel mich der Schmerz.

Ich schaue auf meinen Kalender. Heute ist der 16. April 2004. Zwei Wochen sind vergangen, seitdem ich weiß, dass ich recht hatte.

Dieser Tag vor zwei Wochen begann ähnlich wie der 28. September 1994. Mit dickem Kopf stand ich kurz vor Mittag auf und wartete darauf, dass der Kaffee endlich durchgelaufen war. Der Monitor meines Rechners flimmerte noch immer, nachdem ich die halbe Nacht im Internet verbracht hatte, um auf irgend-etwas zu stoßen, das meinem Leben endlich wieder einen Sinn geben würde. Irgendeine Geschichte, für die es sich lohnte, so tief einzutauchen, wie es bei der »Estonia« der Fall gewesen war.

Verschlafen klickte ich mich durch die gängigen Nachrichtenportale, als ich plötzlich an einem Artikel hängen blieb. Es ging um einen Vorfall, der sich vor der bretonischen Küste ereignet hatte. Dutzende Fässer Atommüll waren illegal im Meer verklappt worden. Angeklagt waren eine ganze Reihe Männer eines französisch-niederländisch-deutschen Energiekonzerns. »HELIX« gehörte zu den Großen der Branche. Hauptsitz des Unternehmens war das französische Caen. »HELIX« betrieb zahlreiche Atomkraftwerke in ganz Europa. In meinem Kopf ratterte es. Mein Herz pulsierte heftig. Plötzlich waren da diese Bilder. Wenn

jemand vor der französischen Küste zu so etwas fähig war, dann mit Sicherheit auch in der Ostsee.

Der Augenblick, in dem ich an diesem Tag vor zwei Wochen das fehlende Puzzleteil fand, fühlte sich weitaus weniger befreiend an, als ich es mir ausgemalt hatte. Zu viele Jahre harter Arbeit, Hunderte Gespräche ohne spürbaren Erkenntnisgewinn und immer wieder schmerzhaftige Rückschläge hatten Spuren hinterlassen.

Da stand dieser Name geschrieben. Magnus Stolzenberg. Mitarbeiter von »HELIX« in führender Position. Offenbar hatte er zu den Angeklagten gehört, war jedoch freigesprochen worden, weil er der französischen Staatsanwaltschaft wichtige Informationen zur Aufklärung des Falls geliefert hatte. Stolzenberg galt als Kronzeuge im Prozess gegen die Hauptverantwortlichen des Atommüllskandals. Männer aus dem Vorstand. Hohe Tiere, die geglaubt hatten, sich alles erlauben zu können, ohne erwischt zu werden.

»HELIX« hatte jahrelang systematisch Fässer mit Atommüll aus Kernkraftwerken in Frankreich und Belgien vor der französischen Küste versenken lassen. Ganze Lkw, beladen mit Fässern schwach- und mittelradioaktiver Abfälle, waren von Bord mehrerer Frachtschiffe verschwunden und offenbar ins Meer befördert worden. Dutzende Behälter und Container mit Atommüll wurden gezielt versenkt. Die HELIX-Sache gilt bis heute als der größte Umweltskandal Europas in den vergangenen dreißig Jahren.

Magnus Stolzenberg. Ich kannte den Mann. Ich kannte ihn sogar persönlich. Hatte mit ihm gesprochen. In Tallinn. Im Oktober 1994. Nur ein paar Wochen nach dem Untergang der »Estonia«.

Stolzenberg hatte bei einem der Gespräche mit der Reederei dabei gesessen. Er war kein Mitarbeiter gewesen, hatte mehr wie ein externer Berater fungiert. Vehement hatte er während unseres Gesprächs versucht, mir den Untergang der »Estonia« als tragisches Unglück zu verkaufen.

Heute, knapp zehn Jahre nach dem Untergang, weiß ich allerdings, wer dieser Mann ist. Zumindest habe ich eine Ahnung, wer er wirklich sein könnte. Magnus Stolzenberg: verantwortlich für

*einen der größten Umweltskandale Europas und wahrscheinlich auch für den Tod von achthundertzweiundfünfzig Menschen an Bord der »Estonia«. Drahtzieher eines der furchtbarsten Verbrechen, die die Ostsee und ihre Anrainerstaaten je erlebt haben. Er war es gewesen, der den Befehl gegeben hatte, das Schiff zu versenken. Und mit ihm wahrscheinlich eine nicht unerhebliche Anzahl von Fässern mit radioaktiven Abfällen.*

*Hier an dieser Stelle endet meine Reise aller Voraussicht nach. Zumindest fürs Erste. Es sind etwas mehr als neuneinhalb Jahre vergangen, seitdem ich das Radio eingeschaltet und die Nachricht gehört habe, die mein Leben in seinen Grundfesten erschüttert hat. Von da an gab es nur noch ein einziges Ziel, auf das ich hinarbeitete.*

*Ich habe die Wahrheit gefunden, daran habe ich schon lange keinen Zweifel mehr. Genauso sicher bin ich mir jedoch, dass meine Worte, die ich hiermit niederschreibe, niemals Gehör finden werden, da es leider Kräfte gibt, die alles in ihrer Macht Stehende versuchen werden, um zu verhindern, dass genau diese Wahrheit jemals ans Licht gelangen wird.*

*Vielleicht werde ich trotzdem weitermachen. Vielleicht kann ich einfach nicht ablassen von dieser Geschichte, die ohne Zweifel Teil meines Lebens geworden ist. Und vielleicht werde ich sogar erst dann meine Recherchearbeit beenden, wenn Magnus Stolzenberg endlich die Strafe erhält, die er verdient hat.*

*Doch bevor ich mich darum kümmern werde, mache ich erst einmal Urlaub. Mein letzter liegt nämlich bereits fast zehn Jahre zurück. Litauen, Kurische Nehrung. Mit meinen Eltern. Im August 1994. Wenige Monate bevor die Estonia sank.*

Er legte den ausgedruckten Blog-Eintrag zurück auf den Schreibtisch und atmete tief durch. Die geschriebenen Worte berührten ihn auch nach all den Jahren noch immer so sehr, dass er mit den Tränen kämpfte. Mit diesem Artikel lag das Fundament all dessen, worauf sein eigenes Leben aufgebaut war, vor ihm. Denn dieser Mann, den niemand hatte hören wollen, hatte wie kein anderer für die Wahrheit gekämpft. Für die Gerechtigkeit. Und für achthundertzweiundfünfzig Menschen, die 1994 auf der

»Estonia« ihr Leben verloren hatten. Er verehrte ihn. So sehr, wie er auch seinen Vater verehrt hatte.

Er wollte, nein, er musste fortführen, was dieser Mann nicht zu Ende hatte bringen können, weil er erfahren hatte, dass der Mann vor knapp einem Jahr verstorben war. Nicht unter mysteriösen Umständen in Tallinn oder Stockholm während einer weiteren Recherchereise. In Auftrag gegeben vom Kreml oder dem schwedischen Geheimdienst MUST. Sondern bei einem Autounfall. Die genauen Umstände waren bis heute ungewiss. Sein tödliches Schicksal nicht abschließend geklärt.

Nach quälend langer Zeit hatte dieser Mann herausgefunden, wer die zentrale Figur hinter all dem gewesen war. Weshalb die »Estonia« untergehen musste und so viele Menschen in den Tod gerissen hatte. Doch er hatte geschwiegen. Warum nur hatte er nicht alles daran gesetzt, die Wahrheit publik zu machen? Was war tatsächlich mit ihm geschehen? Hatten sie ihn etwa aus dem Verkehr gezogen, bevor er ihnen wirklich gefährlich werden konnte?

Er trat vor das Wohnzimmerfenster seiner angemieteten Wohnung und blickte hinaus auf die Ostsee. Wolken türmten sich am Horizont auf. Schnee und starker Wind waren für die nächsten Tage vorhergesagt. Sie würden ihn nicht daran hindern, seinen Plan auszuführen. Nichts und niemand würde ihn daran hindern.

Magnus Stolzenberg war noch immer auf freiem Fuß. Und er war noch immer aktiv, seine Geschäfte vielleicht sogar noch schmutziger als vor zwanzig Jahren. Und seine Skrupellosigkeit auf ihrem Höhepunkt. Er hatte keinerlei Zweifel daran, dass Stolzenberg der Drahtzieher hinter dem Skandal vor der bretonischen Küste und dem tragischen Untergang der Estonia gewesen war. Und ganz zu schweigen von der Sache, die seit Monaten auf der »MS Klaipeda Express« vor sich ging. Doch all das war nichts im Vergleich zu dem Schmerz, den Stolzenberg ihm und seiner Familie zugefügt hatte. Dieser Mann sollte endlich dafür büßen, dass er sein Leben zerstört hatte. Das hatte er sich geschworen, als er den Blog zum ersten Mal gelesen hatte.

Schneeflocken wirbelten plötzlich vor dem Fenster umher.



Die Wolken über Travemünde hatten sich innerhalb weniger Minuten zusammengezogen. In knapp zwei Stunden würde die »MS Klaipeda Express« am Horizont erscheinen und kurz darauf in den Hafen einlaufen. In einigen Wochen, wenn alle Vorkehrungen getroffen waren und er sich bereit fühlte, würde er selbst an Bord der Frachtfähre gehen. Dann würde er endlich seinen Vater und die Opfer des Untergangs rächen.

Er wandte sich vom Fenster ab und lächelte, als sich ihre Blicke trafen. Dann nickte er ihr zu. Wohlwissend, dass seine Mutter ihn schon lange nicht mehr erkannte.

## IM AUGEN DES STURMS

Der peitschende Wind pfiff an der Brücke vorbei über das Außendeck des Schiffs und ließ die Gischt in Sekundenschnelle an der Reling gefrieren. Die Temperaturen waren für eine Märznacht ungewöhnlich niedrig. Schneefall jagte senkrecht über die Ostsee, während der Bug der »MS Klaipeda Express« wieder und wieder stampfend in das aufgewühlte Wasser eintauchte.

Sven spürte sofort, dass etwas nicht in Ordnung war. Die Hydraulik der Heckklappe der in die Jahre gekommenen Fähre machte plötzlich ein Geräusch, das sich wie das Bersten von Stahl anhörte. Sie bewegte sich nur noch schwerfällig, viel langsamer als üblich. Für einen kurzen Augenblick befürchtete er, die Klappe würde einfach abreißen und in den schäumenden Wellen verschwinden. Als das Geräusch nach endlosen Minuten endlich wieder verklang, erkannte Sven durch einen kleinen Spalt zwischen Klappe und Schiffsrumpf den mondbeleuchteten Himmel. Wolkenfetzen, aus denen es stundenlang geschnitten hatte, rasten vorbei.

Ihm war alles andere als wohl bei dem, was er tat. Das Schlimmste war: Sie hatten ihm gegenüber nie erwähnt, worum es bei dieser Sache überhaupt ging. Was genau der Lastwagen, vor dem er gerade stand, geladen hatte. Er sollte einfach nur dafür sorgen, dass der Wagen für immer auf dem Grund der Ostsee verschwand. Ohne dass irgendjemand Wind davon bekam. Er sollte es genauso erledigen, wie bei den drei anderen Jobs zuvor. Zuverlässig und diskret.

Das Ganze hatte vor knapp einem Jahr angefangen. Als sie ihm gesagt hatten, wie viel sie ihm zahlen würden, hatte Sven nicht eine einzige Sekunde gezögert. Für jeden Job gab es ein Monatsgehalt seines nicht gerade üppigen Einkommens als Maschinist obendrauf. Egal, welchen Drecksjob er auch für sie erledigen musste, das war es ihm wert. Er musste es ganz einfach tun – für seine Frau und die vier Kinder. Und die Typen, die

ihm im Nacken saßen, weil er ihnen wegen seiner verfluchten Spielsucht einen Haufen Geld schuldete.

Langsam näherte sich Sven dem Fahrzeug. Die Wellen schaukelten das Schiff derart hin und her, dass es ihm schwerfiel, sich überhaupt auf den Beinen zu halten. Der Lkw war ganz hinten, direkt vor der Heckklappe, geparkt. Er selbst hatte den Wagen heute Morgen im Hafen von Travemünde auf das Schiff gefahren und dort abgestellt. Mühsam bestieg er nun das Führerhaus der Zugmaschine und startete nach einigen Sekunden des Verharrens den Motor.

Die Geräusche, die der eindringende Wind verursachte, waren so laut, dass sie selbst den Dieselmotor des MAN-Vierzigtonners übertönten. Angespannt blickte Sven durch die Windschutzscheibe in Richtung Schiffsheck. Nur noch ein knapper Meter, dann würde die Klappe komplett heruntergefahren sein.

In dem Augenblick, in dem er durch die offene Klappe auf die tosende nächtliche Ostsee hinausblickte, wurde ihm das ganze Ausmaß dieser verrückten Aktion bewusst. Bereits bei ruhiger See gingen sie ein unkalkulierbares Risiko ein, doch das, was sie heute Nacht taten, war vollkommen wahnsinnig und verantwortungslos. Wenn mit den hohen Wellen auch nur etwas zu viel Wasser ins Innere drang, bestand die Gefahr, dass das Schiff innerhalb weniger Minuten wie ein dünnes Brett einfach zur Seite kippte.

Svens Hände umklammerten fest das Lenkrad, während er unbeirrt nach vorn sah. Die Heckklappe rastete ein. Sie war jetzt vollständig geöffnet. Für einen kurzen Moment schloss Sven die Augen, ehe er die Kupplung löste und ganz leicht Gas gab. Mit der rechten Hand griff er hastig unter den Fahrersitz und schob die schwere Metallplatte, die er im Fußraum deponiert hatte, auf das Gaspedal.

Der Lkw bewegte sich. Sven spürte sofort das Adrenalin, das durch seinen Körper jagte. Er musste hier raus, und das so schnell wie möglich. Er zählte bis drei, bis er sich absolut sicher war, dass es funktionieren würde. Dass sich der Lkw in Bewegung gesetzt hatte. Dann ließ er das Lenkrad los, sprang aus dem Führerhaus und landete unsanft auf dem harten Stahl des Fahrzeugdecks.

Gerade noch rechtzeitig, bevor der Lastwagen samt seiner Ladung über die geöffnete Heckklappe rollte und Sekunden später wie ein Spielzeugauto beinahe lautlos in die aufgewühlte Ostsee kippte.

In einem Augenblick der Starre blickte Sven dem im Meer verschwindenden Lastwagen hinterher. Dann sprang er hastig auf, zog sein Telefon aus der Tasche und wählte die Nummer der Brücke. Der Seegang schien noch einmal zugenommen zu haben.

»Auftrag ausgeführt!«, schrie er gegen den Wind an. Er hatte immer größere Probleme, sich auf den Beinen zu halten. Mehrere große Wellen krachten gegen das Schiff und spülten Wasser ins Innere. »Schnell die Klappe hoch!«, rief er. »Wir haben bereits Wassereintrich.«

Die Antwort des Mannes auf der Brücke ging im Getöse der Wellen unter. Sven legte auf und hielt sich am Griff einer der schweren Stahltüren fest, die sich nur auf Knopfdruck öffneten. Sein Blick blieb starr auf die aufgewühlte Ostsee gerichtet, die von dem sich durch die Wolken kämpfenden Mond hell erleuchtet wurde. Er wartete auf den Moment, da die Klappe hochgefahren und das einzige Geräusch um ihn herum wieder das tiefe Wummern der Maschinen wäre. Wieder knarzte der Schiffstahl, während sich die Heckklappe langsam in Bewegung setzte.

Sven atmete tief durch. Die Zweifel an seinem Handeln verschwanden mit jedem Zentimeter, den die Klappe hochfuhr. Der Mond war noch immer zu sehen, die Wolken schienen allmählich vollständig zu verschwinden. Sie würden eine klirrend kalte Märznacht auf der Ostsee hinterlassen. Und der Sturm würde sich schon bald abschwächen.

Sie bewegt sich nicht mehr, fuhr es ihm plötzlich durch den Kopf. Diese verdammte Klappe stand einfach still, obwohl sie längst noch nicht geschlossen war. Die Wellen schlugen noch immer gegen den Rumpf der Fähre, Wasser schwappte über die Heckklappe ins Innere auf das Autodeck.

»Verdammt«, fluchte er laut. Erneut griff er zu seinem Telefon. »Was ist los bei euch?«, schrie er. »Warum geht diese Scheißklappe denn nicht hoch?«



Das Schweigen am anderen Ende der Leitung dauerte einen Moment zu lange. Sven wusste genau, was das zu bedeuten hatte. Die Hydraulik der Heckklappe hatte bereits vor ein paar Wochen im Hafen von Klaipeda Probleme bereitet.

»Hört ihr mich?«

»Ja.«

»Was soll ich machen?«

»Nichts«, antwortete die Stimme von der Brücke. »Komm einfach hoch und bete, dass wir durchkommen.«

Im nächsten Augenblick brachen sich gleich mehrere Wellen, die gefühlt so hoch wie die Bordwand waren, nur wenige Meter hinter dem Heck des Schiffs. Wasser strömte in großen Mengen ins Innere bis hin zu seinen Füßen. Voller Panik drückte Sven auf den großen roten Knopf, bis sich die Tür zum Aufgang endlich öffnete. Er nutzte den Moment und ließ ein kurzes Stoßgebet los. Während sich die Tür hinter ihm wieder schloss, rannte er so schnell er konnte nach oben.

## MANN ÜBER BORD

Dass die Sache außer Kontrolle geraten war, hatte Leif Herold zum ersten Mal vor ein paar Wochen realisiert. Die Hydraulik der Heckklappe war ausgefallen, während die stürmische Ostsee ihre Wellen an den mittlerweile in die Jahre gekommenen Stahl der »MS Klaipeda Express« gepeitscht hatte. Wasser war eingedrungen, und viel hatte nicht gefehlt, dann wäre das Schiff in Schräglage geraten. Dennoch hatten sie die Aktion durchgezogen, auch wenn allen klar gewesen war, dass es so nicht weitergehen konnte.

Herold zog seinen Mantel enger und stemmte sich gegen den kalten Ostwind, der über das Deck fegte. Er selbst war es gewesen, der um ein Gespräch gebeten hatte. Die Situation war so unerträglich geworden, dass er keine andere Möglichkeit mehr sah, als endlich auszusteigen. Auch wenn ihm bewusst war, dass sie seine Entscheidung nicht ohne Weiteres akzeptieren würden.

Als sich die Tür, die auf das Deck führte, öffnete, spürte er ein dumpfes Unbehagen in der Magengrube. Der Mann, dessen vollständigen Namen er nicht einmal kannte, war auf die Minute pünktlich, wie ihm ein rascher Blick auf sein Handy zeigte: Es war exakt zehn Uhr.

Die Angst überfiel ihn nun regelrecht. Er fürchtete sich davor, dem Mann zu sagen, dass er einen Schlussstrich ziehen wolle. Dass er die Verantwortung für das, was geschah, nicht länger übernehmen wolle. Dass er niemals gewollt habe, dass es überhaupt so weit kommt.

Mick, so nannte er sich, schien es eilig zu haben. Sein Gang über den stählernen Boden des Außendecks glich einem Stechschritt. Zwar sah er auf den ersten Blick seriös aus in seinem schwarzen Anzug, aber Herold wusste, dass der Mann nicht zimperlich wäre, wenn es sein musste. Das ungute Gefühl verstärkte sich, je näher Mick kam.

»Gut, Sie hier zu treffen«, sagte Herold beherrscht und reichte dem Mann, den er auf um die vierzig schätzte, die Hand. Er

bereute es sofort, denn Micks Händedruck war so fest, dass er mit schmerzverzerrter Miene einen Schritt zurückwich.

»Betrachten Sie dieses Treffen als ein Entgegenkommen unse-  
rerseits«, erwiderte Mick. »Wir haben großes Interesse daran, dass  
die Zusammenarbeit zwischen Ihnen und uns auch in Zukunft  
fortgesetzt wird. Trotz der ... nennen wir es mal Schwierigkeiten  
in letzter Zeit.«

»Es tut mir leid«, sagte Herold, »aber ich glaube, dann haben  
wir uns am Telefon wohl missverstanden. Mir geht es nicht  
darum, mit Ihnen über eine weitere Zusammenarbeit zu reden.  
Wir treffen uns hier, weil ich die ganze Sache ein für alle Mal  
beenden möchte. Es wird keine weiteren Transporte mehr geben.  
Das gilt ab sofort, Sie müssen sich einen anderen Geschäftspartner  
suchen.«

»Natürlich bin ich über Ihr Anliegen informiert«, sagte Mick.  
»Und deshalb sind wir auch bereit, Ihnen ein Angebot zu ma-  
chen. Wir erhöhen unsere Zahlungen und sichern Ihnen Ladung  
für weitere sechs Monate zu.«

»Tut mir leid, keine Chance. Ich bin raus aus der Nummer.«

»Sie sollten sich unser Angebot zumindest einmal anhören.  
Wir beide wissen schließlich, dass Sie ohne unser Geld am Arsch  
sind.«

»Zwischen uns gibt es nichts mehr zu verhandeln«, sagte  
Herold entschlossen. »Ich hätte mich niemals auf diese Sache  
einlassen dürfen, egal, wie schlecht es um die Reederei bestellt  
ist. Aber ich versichere Ihnen, dass niemand jemals erfahren  
wird, was zwischen uns gelaufen ist.«

»Tut mir leid, aber Sie können nicht einfach aussteigen«, sagte  
Mick. »Das ist vollkommen ausgeschlossen.«

»Wie bitte?« Herold war ehrlich irritiert. »Ich habe keinen  
schriftlichen Vertrag mit Ihnen geschlossen. Sie können mich  
nicht zwingen, weiterzumachen. Wir vergessen diese ganze  
Sache jetzt einfach, als hätten wir nie etwas miteinander zu tun  
gehabt.«

»Sie hören mir jetzt mal zu«, sagte Mick eindringlich und  
trat noch näher an Herold heran. »Mein Chef ist alles andere als  
begeistert. Ich schätze, Sie wissen, was das heißt.«

»Ich rede mit ihm, wenn es notwendig ist.«

»Das wird nicht notwendig sein.« Mick wandte sich von He-  
rold ab und ließ seinen Blick über die aufgeraute Ostsee schwei-  
fen. »Allein in Schleswig-Holstein und Niedersachsen stehen  
noch knapp zweihundert Fässer, die entsorgt werden müssen.  
Und Sie werden dafür sorgen, dass diese Fässer verschwinden,  
verstanden? Danach sehen wir weiter.«

»Vergessen Sie's«, entgegnete Herold. »Ich werde mit Sicher-  
heit nicht noch einmal riskieren, dass so etwas wie vor vier  
Wochen passiert. Die Heckklappe hat bei voller Fahrt blockiert,  
und Wasser ist eingedrungen. Wir können von Glück sagen, dass  
die ›Klaipeda Express‹ nicht schon längst am Grund der Ostsee  
liegt. Dieses Schiff ist nicht mehr das Jüngste, die Technik für  
derartige Aktionen nicht geeignet.«

»Chartern Sie ein anderes Schiff ein«, sagte Mick unbeein-  
druckt. »Eine zuverlässige moderne Fähre, der Markt ist voll  
davon. Wir wären sogar bereit, Ihnen dafür Geld zuzuschießen.«

»Verstehen Sie denn eigentlich nicht, dass es darum allein  
nicht geht? Ich will diesen ganzen Mist einfach nicht mehr. Ich  
bin seit über dreißig Jahren Reedereichef. Ein verlässlicher und  
seriöser Geschäftsmann, kein Krimineller. Sehen Sie zu, wie Sie  
Ihren Dreck anderswo loswerden. Ich bin mir sicher, Sie finden  
jemanden, der den Job übernimmt.«

»Sehr bedauerlich«, sagte Mick leise. Er sah mit starrem Blick  
über die Reling. »Wirklich schade, dass sich unsere Wege auf  
diese Weise trennen müssen.«

»Es ist für uns alle besser so. Stellen Sie sich bloß mal vor, die  
›Klaipeda Express‹ ginge samt Ihrer Fässer unter. Man würde uns  
alle drankriegen. Sie, Stolzenberg, mich und wahrscheinlich auch  
noch Kapitän Lindgren und seine Mannschaft. Falls überhaupt  
jemand diese Katastrophe überleben würde.«

»Natürlich«, sagte Mick und wandte sich Herold wieder zu.  
Ein Lächeln huschte über seine Lippen. »Nur ist es so, dass wir  
gar nicht daran denken, dass irgendetwas schiefgehen kann. Angst  
ist nämlich der falsche Partner in unserem Business.«

»Falls ihr es vergessen haben solltet: Euer Business ist nicht  
mein Business.« Herold streckte Mick die Hand entgegen und

atmete tief durch, während er auf seine Reaktion wartete. Der kräftige Händedruck des Mannes beruhigte ihn schließlich. Mick nickte, drehte sich um und verschwand so rasch, wie er gekommen war.

Erleichtert darüber, dass er die Sache durchgezogen und dieser Handlanger schneller klein beigegeben hatte als erhofft, stützte sich Herold mit beiden Armen auf die Reling und kniff die Augen zusammen. Die Silhouette Travemündes zeigte sich nur noch schemenhaft. Und doch waren einige Lichter der Hotels in der vordersten Reihe selbst hier, fünf Seemeilen vor der Küste, noch zu erkennen. Genau wie das gleichmäßige Blinken des Leuchtfeuers auf dem Dach des Maritim-Hotels.

Vielleicht hatte dieser Mick mit einer Sache sogar recht, dachte Herold. In wenigen Monaten würde die Charter der »Klaipeda Express« auslaufen – es war längst an der Zeit, endlich über ein neues Schiff nachzudenken. Er hatte es satt, mit einem fünfunddreißig Jahre alten Seelenverkäufer den Dienst nach Klaipeda zu betreiben. Eine seriöse Reederei benötigte ein modernes Fährschiff. Doch waren sie das überhaupt – Amber Lines, eine seriöse Reederei? Falls sie es je gewesen war, musste diese Zeit schon sehr lange zurückliegen. Als er die Geschäftsführung vor drei Jahren übernommen hatte, war der Zustand bereits besorgniserregend gewesen. Ohne dass er geahnt hatte, wie schlimm die Situation tatsächlich war.

Mittlerweile wusste er jedoch, dass man Amber Lines nachsagte, das schwarze Schaf unter den Reedereien in der Ostsee zu sein. Der Billiganbieter, der die Preise im Markt immer weiter drückte und trotzdem keinen Erfolg verzeichnete. Ein Reedereichef, der es wagte, über Jahre die Sicherheitsstandards derart zu missachten, dass die »Klaipeda Express« von den Prüfern die Note mangelhaft bekommen hatten.

Herold verfluchte sich dafür, dass er Teil des Ganzen war. Er, der jahrzehntelang angesehener Geschäftsmann der Hansestadt gewesen war, hatte auf die letzten Jahre vor seiner Pensionierung einen fatalen Fehler begangen. Er hatte sich von windigen deutschen und russischen Investoren überzeugen lassen, Amber Lines endlich zu einem ernsthaften Konkurrenten der

renommierten Reedereien zu entwickeln. Die Mission war von Anfang an hoffnungslos gewesen. Doch jetzt war er fest entschlossen, all die Dinge, die in den letzten Jahren aus dem Ruder gelaufen waren und die er selbst zugelassen hatte, wiedergutzumachen.

Den Schatten, der plötzlich hinter ihm auftauchte, sah Herold so spät, dass er nicht mehr ausweichen konnte. Eine Faust traf ihn mit voller Wucht im Nacken. So heftig, dass er für einen kurzen Augenblick das Gleichgewicht verlor und auf dem feuchten Stahl des Decks wegrutschte. Als er sich wieder aufrichtete, erkannte er, dass Micks Faust erneut auf ihn zuschoss. Gerade noch rechtzeitig duckte er sich weg und griff nach dem Arm des Mannes, bekam ihn jedoch nicht zu fassen.

»Was soll der Scheiß?«, keuchte er.

»Ich habe leider vergessen zu erwähnen, dass es keinen Weg zurück gibt«, antwortete Mick. »Sie kommen nämlich nicht so raus aus dieser Sache.«

»Lassen Sie uns reingehen und in Ruhe in meiner Kabine weiterreden.«

»Sie haben Ihre Entscheidung getroffen. Ich denke, wir müssen nicht mehr weiterreden.«

Jetzt erst sah Herold, dass Mick eine Waffe auf ihn richtete. »Verdammt, was soll denn das? Stecken Sie dieses Ding weg«, presste er hervor. »Wir können das Ganze doch anders klären. Vielleicht ist Ihre Idee mit dem neuen Schiff gar nicht schlecht. Damit ließe sich unser Deal doch weiterführen.«

»Ihre Aussage vorhin war deutlich«, antwortete Mick mit ruhiger Stimme. »Wir können Ihnen nicht mehr vertrauen.«

»Was haben Sie vor? Wollen Sie mich ernsthaft erschießen?«

»Sie können auch springen, wenn Ihnen eine Kugel im Kopf zu schmerzhaft ist.«

Während Herold panisch überlegte, was er Mick entgegensetzen hatte, zuckte er plötzlich zusammen. Aus dem Augenwinkel erkannte er, dass sich die Tür, die ins Schiffsinnere führte, bewegte. Vielleicht nur jemand, der kurz mal frische Luft schnappen wollte. Oder eine schnelle Zigarette rauchen. »Da ist jemand«, sagte er leise. »Ich glaube, wir werden beobachtet.«