

**Manfred Eisner**

**UNHEILVOLLER  
BLUTMOND IM JUNI**

**Roman**

*Nili Masal ermittelt (7)*

Engelsdorfer Verlag  
Leipzig  
2019

Bibliografische Information durch die Deutsche Nationalbibliothek: Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

Die besonders gut gelungene Fotomontage des Blutmondes auf dem Buchumschlag mit dem vom Autor selbst aufgenommenen Foto eines maritimen Gemäldes an Bord der Barkentine PSV Star Clipper verdankt er seiner langjährigen Freundin, Frau Rachel Hirsch, Fotografin aus Ramat Gan, Israel.  
<http://www.rachelhirsch-photographer.com/>

ISBN 978-3-96145-861-5

Copyright (2019) Engelsdorfer Verlag Leipzig  
Alle Rechte beim Autor  
Hergestellt in Leipzig, Germany (EU)  
[www.engelsdorfer-verlag.de](http://www.engelsdorfer-verlag.de)

19,90 Euro (D)

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

»Rocker sind nicht mehr die tumben Schläger, die vor Diskotheken stehen und dort den Drogenhandel kontrollieren. Sie mischen in der Lebensmittelbranche mit, machen Immobilien-deals, sie sind Gastronomen, führen Unternehmen und profitieren von der Vermarktung ihres Lifestyles! ... Vor allem gibt es blutige Revierkämpfe mit anderen Rockergruppen ...«  
[Zitate aus ZDF-Dokus – ZDF Info (2017–2019)]

»Kriminelle Rocker suchen die subkulturelle Lebensweise und Verbundenheit. Daneben verfolgen sie mit ihren illegalen Aktivitäten aber vor allem kommerzielle Ziele. ... Ihre internationale Vernetzung hegt erhebliche Potenziale für eine kriminelle Nutzung.«

[Heino Vahldiek, ehem. Innensenator der Freien und Hansestadt Hamburg (2010): Rocker und Bandenkriminalität als Problem der inneren Sicherheit in Deutschland; BKA Herbsttagung vom 19. bis zum 20.10.2010]

»... Stoppt die Rockerbanden! Mord und Drogenhandel statt Motorradidylle: Verstöße gegen das Waffengesetz, Geldwäsche, Rauschgiftvergehen, Mord: Viele Mitglieder in Rockerbanden sind bereits vorbestraft. Der Staat muss die organisierten Kriminellen in den Motorradclubs nachhaltig bekämpfen. Doch dazu fehlen oft Wille und Mut.«

[Andre Schulz in der Süddeutschen Zeitung, SZ.E Panorama – 19.06.2014]

»Wenn ihr eure Augen nicht gebraucht, um zu sehen, dann werdet ihr sie zum Weinen brauchen.«

[Jean Paul Sartre (1905–1980), französischer Philosoph und Publizist]

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

## Inhalt

Vorwort.....	9
Mitnichten »Easy Rider« .....	9
Navigare necesse est .....	15
... vivere non necesse!.....	33
Vermisst oder .....	53
Blutiger Flop .....	72
Ein Zufalls- und weitere Treffer.....	91
Erneuter Doppelmord.....	109
Aus Nilis Tagebuch.....	128
Üble Machenschaften .....	142
»Und jeden Tag grüßt ...«.....	161
Puzzlespiel .....	182
Tachles .....	199
Verdachtsmomente ... ..	218
... werden zu Beweisen.....	235
Kieler Woche .....	253
Finale .....	273
Nachlese.....	282
Kulinarisches.....	290
Danksagung.....	304
Der Autor .....	305

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

## Vorwort

### Mitnichten »Easy Rider«<sup>1</sup>

»Man gibt sich nicht absichtlich in Gefahr«, war eine oft wiederholte – und leider von mir fast ebenso oft missachtete – wohlgemeinte Warnung meiner unvergessenen lieben Mutter. Einmal jedoch befolgte ich sie, als es für mich darum ging, ein Motorrad zu erwerben. Ich hatte 1954 meinen vormaligen Wohnort im bescheidenen La Paz in den bolivianischen Anden kurz nach dem Abitur gegen das mondäne und viel fortschrittlichere – und auf mich berauschend wirkende – Montevideo in Uruguay getauscht, um hier mein Tiermedizinstudium aufzunehmen. Nach dreieinhalb Semestern musste ich jedoch erkennen, dass ich trotz ernsthafter Bemühungen den Anforderungen des bevorstehenden Physikumsexamens nicht gewachsen war, und strich die Segel. Dank meiner ebenbürtigen englischen und spanischen Sprachkenntnisse kam ich zu meiner ersten, einer gut dotierten Stellung als Assistent des Redaktionsleiters bei der englischsprachigen Zeitung *The Montevidean*.

Dem uruguayischen Pressegesetz zufolge hatte der Leitartikel auf Seite zwei des dreimal wöchentlich erscheinenden Blattes für die dortigen englischen und US-amerikanischen Residenten zweisprachig zu erscheinen, und eine meiner Aufgaben war es neben dem

---

<sup>1</sup> In Anlehnung an den US-Spielfilm »Easy Rider« aus dem Jahr 1969 mit Dennis Hopper und dem erst kürzlich verstorbenen Peter Fonda in den Hauptrollen. Er prägte als Kultfilm und Road Movie das Lebensgefühl der Motorradfans ab den späten 1960er Jahre und hatte ein explosionsartiges Revival der Biker zu Folge!

stumpfsinnigen Probelesen und Korrigieren der Druckfahnen, diesen vom Englischen in wort- und sinngetreues Spanisch zu übersetzen. Mein damaliger Chef, Mr. Allan Gloyne, war ein eingefleischter Motorradfahrer und riet wohlwollend, ich solle mir ein ebensolches Gefährt anschaffen, um mobil zu sein. Der Kauf eines Autos verbot sich, da deren Preise in diesem Lande für Pedro-Normalverbraucher im Himmel des Unerreichbaren schwebten (ein VW Käfer in der Standardausführung kostete damals in Deutschland knapp viertausend D-Mark – in Uruguay war er nicht unter umgerechnet elftausend zu bekommen!). Ich befand mich also bereits auf dem Weg, um einen Ratenkaufvertrag für das Vorkriegsmodell einer gut erhaltenen Zündapp Z300 Baujahr 1930 zu unterzeichnen, als kurz vor dem Händlerladen ein Lastwagen, dessen Fahrer die Kontrolle über sein Fahrzeug verloren hatte, einen ahnungslosen Motorradfahrer seitlich erfasste, ihn gegen eine Hauswand drückte und somit buchstäblich plattmachte. Sinnigerweise ähnlich wie der ehemalige Generalsekretär der KPdSU Michail Gorbatschow viele Jahre später prophezeite: *»Wer die Zeichen nicht erkennt, hat sein Leben verpennt«*, überkam mich schlagartig dieser Gedanke und ich machte folgerichtig auf der Stelle kehrt. Ich gebe offen zu, seit damals ein nicht mehr ganz ungetrübtes Verhältnis zu Motorrädern zu haben. Als ich drei Jahre darauf in das Wirtschaftswunderland Bundesrepublik zurückkehrte, waren hier – mit Ausnahme von Polizeistreifen und den Gelben Engeln des ADAC – kaum noch Kräder auf den Straßen anzutreffen. Waren NSU-Jagst, DKW, Opel Kadett oder VW Käfer für das

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!



Portemonnaie unerreichbar, optierte man eher für BMW Isettas oder Messerschmitt Kabinenroller.

Ausgelöst von einem Kultfilm kam es dann Anfang der Siebziger in den USA zum plötzlichen Revival-Boom der »wilden Chopper«, verbunden mit der utopischen Idealisierung eines Lebens in ungehinderter Freiheit. Wie es nicht anders sein konnte, schwappte bald darauf eine tsunamiähnliche Riesenwelle der Begeisterung für die vor Kraft strotzenden Boliden über den Atlantik zu uns herüber. Neben den protzigen US-Klassikern Harley-Davidson und Indian wetteiferten plötzlich vor allem preiswertere japanische Hondas, Kawasakis und Isuzus mit den hiesigen BMWs, Kreidler, NSU und Konsorten um die Gunst der nach Luft und Freiheit zielenden »Biker«. Als echt bedauerliche Begleiterscheinung verbreitete sich auch bald darauf bei uns – wiederum wie ursprünglich die »Hell's Angels« Anfang der Fünfzigerjahre in California und Jahre später die »Bandidos« in Texas – eine Motorrad fahrende Subkultur in Form von sogenannten Motorcycle- oder Rocker-Clubs um deren Schar.

Sehr zum Leidwesen vom Rest der Welt sind diese »Rider« jedoch alles andere als »easy« – im eigentlichen Sinne von »leicht« und »bequem«: Sie wurden zu einem stets zunehmenden Ärgernis, gegen das unsere Behörden abermals sehr lange blind waren und so gut wie nichts unternahmen, bis es in manchen Städten (zum Beispiel in Neumünster) derart unerträglich wurde, dass sie schlussendlich angesichts der aufgebrachtten öffentlichen Meinung in die Zwänge kamen und erstmalig Clubverbote aussprachen.

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Selbstverständlich kann und darf man nicht – und dies ist meinerseits keineswegs beabsichtigt – alle begeisterten Motorradfahrer und -fans über diesen Kamm scheeren. Für eingefleischte Rocker allerdings ist das Motorradfahren Teil ihres allumfassenden Lebensstils, der sich meist markant und oft durchaus rücksichtslos von gesellschaftlichen Regeln distanziert und auch nicht vor gesetzeswidrigem Verhalten haltmacht. Neben besonders modifizierten Motorrädern – sogenannte ›Custombikes‹ oder ›Chopper‹ –, die, nicht selten widerrechtlich scharf getunt, auf unseren Straßen in größeren Scharen Krach, Bange und Ärger verbreiten, gelten als Markenzeichen eines ›Bruders‹ die krass tätowierte und möglichst angsteinflößende Erscheinung, rüdes Machismo-Gehabe sowie das Tragen von sogenannten Kutten – sprich ledernen Westen –, die mit augenfälligen bunten Clubfarben und schrägen Logos mit teilweise provozierenden und gelegentlich sogar verbotenen Zeichen verziert sind. Man bedient sich in deren Kreisen eines eigenen, überwiegend von abgekürzten US-englischen Wörtern abgeleiteten Slangs. Deren allbeliebtes A.C.A.B. (All cops are bastards) möge hier als vielsagendes Beispiel dienen.

Nicht nur die beiden oben genannten Clubs sind inzwischen bedauerlicherweise in der Szene unserer Republik verankert. Sie fallen meistens ebenso unangenehm durch ihr aggressiv-rüdes sowie rücksichtsloses Verhalten auf und bekriegen sich bis aufs Äußerste, denn sie sind untereinander zutiefst verfeindet. Es geht dabei stets um Neid, Macht und Verteidigung der angestammten Reviere, die sie für ihr ungutes Tun beanspruchen.

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Dieses mutet an wie jene Bandenkriege der US-Gangster und Mafiosi in Sizilien, und in der Tat sind wohl deren Gründe die gleichen: Es geht um Schmuggel, Drogenhandel, Prostitution, Menschenhandel und Geldwäsche, ebenso wie um zunehmende Einflussnahme in Industrie, Handel und Gewerbe bis hinauf in Behörden- und Regierungskreise. Äußerst peinlich für die beiden Letztgenannten war die ›Rocker-Affäre‹ der vergangenen Jahre, die dem Ansehen der schleswig-holsteinischen Polizei und des Innenministeriums, aber ebenso der Kieler Oberstaatsanwaltschaft schwere Imageschäden bereitete. In deren Folge wurden ein Landespolizeidirektor sowie der Leiter der Polizeiabteilung im Innenministerium ihrer Posten enthoben, der Chef des LKA ging sogar ›freiwillig‹. Man hatte zwei Ermittler des Landeskriminalamts gegen ihren Willen zwangsweise versetzt, offensichtlich um sie an der ordnungsmäßigen Erfüllung ihrer Amtspflichten zu hindern: Ein offizieller schriftlicher Bericht ihrer Befunde hätte das Auffliegen eines V-Mannes in der Rockerszene verursacht und dies wiederum die Verurteilung eines angeklagten Rockers vereitelt. Lediglich die von einem der widerspenstigen Beamten am manipulierten Bericht eingefügte handschriftliche Randbemerkung brachte schlussendlich den Stein ins Rollen. Penibel auch der Auftritt des anklagenden Oberstaatsanwalts vor dem parlamentarischen Untersuchungsausschuss des Kieler Landtages, der nolens volens seine gravierenden Fehler beim Umgang mit den Angeklagten entlastenden Hinweisen einräumen musste. Fällt doch immer wieder bei dieser Art von Untersuchungsausschüssen auf, dass die

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

aussagenden Zeugen des Öfteren unter einem kurzen Gedächtnis oder sogar unter persistenter Amnesie zu leiden scheinen, wenn es um die Gretchenfrage des eigenen Verschuldens geht. So ist auch dieser Komplex bis zum heutigen Tage nicht wirklich abgeschlossen.

Es waren in der Tat diese schändlichen Begebenheiten, die eine weite Verbreitung über die Medien erfuhren, die mich dazu verlockten, das Rockermilieu als Leitmotiv für diesen Kriminalroman zu wählen. Dabei habe ich erneut die Ermittlungen und die Lösung der Fälle derart behandelt, wie es meiner Meinung nach rechtens gewesen wäre. Dennoch sind ebenso wie in den vorangegangenen sechs Erzählungen über Nili Masal auch die in diesem Roman geschilderten Geschehnisse sowie sämtliche darin vorkommende Namen und Positionen und deren Handlungen rein fiktiv und von mir frei erfunden. Eine etwaige Übereinstimmung mit real existierenden Personen, deren Dienstgraden oder den beschriebenen Begebenheiten wäre rein zufällig.

*Manfred Eisner, im Herbst 2019*

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

## Navigare necesse est ...<sup>2</sup>

»Two strokes to port – zwei Strich Backbord!«, gibt Lotse Hein Rose von der Brückennock auf Steuerbord vor.

Der neben ihm stehende Shipmaster Kapitän Pjotr Nabukow leitet den Befehl zum Kurswechsel mittels Zuruf an die schlanke blonde Frau auf der Brücke weiter, die die MS Holsatia mit einer Hand auf dem Joystick in Richtung Kieler Hafen steuert. Erste Offizierin Alexandra Sacharova quittiert die Anweisung: »Two strokes to port.« Konzentriert blickt sie auf den Kompass, während sie den kleinen Steuerhebel fast unmerklich nach links schiebt, um ihn dann sofort wieder in Nullstellung zu bringen. Kurze Zeit danach bestätigt sie, dass der neue Kurs anliegt: »New course is on, captain.« Der gemessen an den schwimmenden Apartmentriesen bescheiden anmutende 16.000-Tonnen-Kreuzfahrer mit seinen gegenwärtig vierhunderteinundzwanzig Passagieren und einhundertfünfundsiebzig Besatzungsmitgliedern an Bord wirkt allerdings viel beschaulicher als die meisten seiner Wettbewerber mit mehreren Tausend Personen an Bord. Zudem gestatten dessen günstige Maße und Tiefgang das Befahren von Gewässern sowie

---

<sup>2</sup> (Lat.): Navigare necesse est, vivere non necesse! – Seefahrt tut not, Leben nicht! Dieser Spruch wird dem römischen Feldherrn und Staatsmann, Gnaeus Pompeius Magnus (geb. 106, ermordet 48 v. Chr.) zugeschrieben, der als Gegenspieler Gaius Julius Caesars bekannt wurde und ihn seinen Matrosen zugerufen haben soll, die wegen der stürmischen See nicht auslaufen wollten. (Quelle: Plutarch, Parallelbiographien (Vitae parallelae), entstanden ab 96 n. Chr.: Leben des Pompeius 50,2). Diese Devise wurde später zum Wahlspruch der Hanse. **Die Hanseprobe ist urheberrechtlich geschützt!**

das Passieren von Schleusen und Brücken, die den Giganten verwehrt bleiben. Aus diesem Grund hat sich die in Kiel beheimatete Reederei Mare Balticum, die neben der MS Holsatia mit deren Schwesterschiffen MS Lubeca, MS Slesvica und MS Kilia auf allen Weltmeeren kreuzt, für diesen vorteilhaften Schiffstyp entschieden. Nach und nach waren sie zwischen 1998 und 2006 in der VMW Werft in Wismar auf Helge gelegt worden, um der wachsenden Nachfrage nach auserwählten Kreuzfahrtzielen mit einer betont exklusiven Bordatmosphäre und verbunden mit gehobenen gastronomischen Ansprüchen zu genügen.

Leider aber zugleich mit allen weiteren deutschen Reedern, die diese Sparte bedienen – keiner von deren Kreuzfahrern navigiert heute noch unter heimischer Flagge –, sind alle Schiffe der Mare-Balticum-Flotte in Malta und mit Heimathafen Valetta registriert. Hauptgründe hierfür sind neben Steuerersparnis (Malta erhebt keine Steuern auf Einkommen aus dem Schifffahrtsverkehr) das wesentlich lockerere Arbeitsrecht mit längeren Arbeitszeiten sowie schamlos niedrige Heuern. Da die Kieler Reederei auf einem höheren Passagen-Preisniveau als die Konkurrenz operiert, ist sie wenigstens in puncto Personalentlohnung humaner und gewährt ihren einfachen Matrosen, dem Kabinenpersonal und Restaurantkräften, wenn schon nicht in gleichem Maß wie auf deutschen Schiffen, immerhin bessere Stundenlöhne als die durch Billigangebote getriebenen Mitbewerber. Dabei verzichtet man bewusst auf die sonst in der Branche üblichen Manpower-Subunternehmen und

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

unterhält eine eigene Heuerabteilung, um selbst das benötigte Bordpersonal weltweit zu rekrutieren.

Simultan mit der Ankunft des Kreuzfahrers am Leit- und Orientierungsfeuer des Kieler Leuchtturms hat eine Stunde zuvor das Pilot-Übersetzboot Geestmünde von der Lotsenstation abgelegt und Hein Rose an Bord der MS Holsatia gebracht.

Es weht eine frische und noch ziemlich kühle Morgenbrise über der Einfahrt der Kieler Bucht. Eine blasse Sonne zeigt sich über dem mit dünnen grauen Wolken bedeckten Junihimmel, als ob sie sich noch nicht entscheiden könne, ob sie nun über oder unter diesen scheinen soll.

Nachdem der Lotse über die aus dem Schiffsrumpf an Steuerbord ausgefahrene Rampe an Bord gekommen war, kletterte er flink über die Treppen vom ersten bis zum Deck fünf hinauf auf die Brücke.

»Sorry, Sir, the elevator is out of order!«, bedauert Zweiter Offizier Norman Flint den Ausfall des Aufzugs, als er ihn beim Betreten des Schiffes empfängt. Der beliebte Nautiker war dem agilen Lotsen mühsam schnaufend nach oben gefolgt, wo ihn auf der Kommandobrücke die Schiffsführung freundlich empfangen hatte.

Hein Rose berät den Shipmaster bei den entsprechenden Kursanweisungen, um das Schiff sicher an die Pier zu dirigieren. Staff Captain Diego Balenciaga, der jetzt neben seinem Kapitän und dem Hafenslotsen in der Brückennock steht, hat mit einer Hand auf dem Joystick das Ruder am Steuerbord-Kommandopanel übernom-

men. Erste Offizierin Alexandra Sacharova hat sich dazugesellt und schaut ihnen über die Schulter.

Von hier aus beobachtet das Quartett aufmerksam das bereits in Ufernähe vor ihnen liegende Fahrwasser.

Die Stimme von Sicherheitsoffizier Igor Popov, der auf dem Manöverdeck den Ausguck auf der sehr weit vorgelagerten Bugspitze besetzt, meldet gerade über Funk, dass ein Kanute quer zum Fahrwasser paddelt. Kapitän Nabukow betätigt zweimal hintereinander den Druckknopf des Schiffhorns und es ertönt ein ohrenbetäubendes Signal, das mehrfach von Land zurückschallt. Mit einem erleichterten Lächeln blicken sie dem leichtsinnigen Paddler hinterher, der sich mit raschen, hektischen Schlägen gerade noch rechtzeitig aus der Gefahrenzone heraus rettet.

»Takoy glupyy idiot!«<sup>3</sup>, schimpft ihm Popov mit lauter Stimme hinterher.

»Speed down on two knots«, schlägt der Lotse vor.

Kapitän Nabukow nickt und Balenciaga drosselt die Fahrtgeschwindigkeit, indem er die beiden parallel stehenden Hebel auf dem Steuerpanel auf einen Strich unter der Position »Slow forward« zurückstellt. Nachdem die Anzeige am Loginstrument wenig später die Vorgabe von zwei Knoten bestätigt, meldet er Vollzug. Offizier Sacharova durchquert die Brücke und bezieht Position an der Backbordnock.

Behutsam nähert sich die MS Holsatia der Pier am Cruise Center. Der Kapitän übernimmt nun selbst das Anlegemanöver, denn Staff Captain Balenciaga muss

---

<sup>3</sup> (Russ.): So ein dummes Idiot! **Dieses Dokument ist urheberrechtlich geschützt!**



das Festmachen des Schiffes befehlen. Dieser vergewissert sich vorab durch Funk-Rundruf davon, dass sämtliche Stationen besetzt sind. Nabukow setzt jetzt die Fahrtgeschwindigkeit auf »Full-stop« und lenkt das langsam gleitende Schiff behutsam in Richtung der zugewiesenen Anlegestelle, an der das Bodenpersonal schon in Bereitschaft steht. Ein kurzes Schalten auf »volle Fahrt zurück« quittiert die MS Holsatia mit starker Erschütterung. Die Ruderstellung auf einen Winkel des Bogs von etwa dreißig Grad zur Pier bringt sie dann zentimeterweise an den Ostseekai.

Auf dem Manöverdeck lässt der Bootsmann geschickt sein Wurfseil mit der Kugel mit zunehmender Geschwindigkeit über dem Kopf kreisen, um es dann plötzlich loszulassen. Die Kugel landet zielgerecht zu Füßen eines der »Fastmoker« an Land, der flink das Seil aufnimmt und es zum bereitstehenden Pritschenfahrzeug bringt. Dort wickelt er es um eine Winde, die sofort zu drehen beginnt und das mächtige, daran befestigte Tau durch das Wasser auf die Pier emporzieht. Zwei Festmacher folgen der Aufforderung des Staff Captain, eine Spring zu setzen, und ziehen es mühsam mittschiffs. Dort stülpen sie das Trossenauge über den Poller. An Bord wird die Leine durch eine Anzugswinde stramm verholt und auf dem Pollerblock vertäut. Gemächlich dampft das Schiff mithilfe des Bugstrahlruders in die Spring ein und landet sanft und millimetergenau gegen die mächtigen Fender an der Pier an. Weitere Vor- und Aftleinen werden von Bord aus geworfen und an Land über die Poller gestülpt. Während Balenciaga im Rundruf »All lines fast!« verkündet, bringt man

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

bereits die fahrbare Lande-Gangway in der oberen Etage des Terminals in Position. Mit einem Shakehands verabschiedet sich Lotse Hein Rose von der Führungsmannschaft auf der Brücke und eilt von Bord. Mitten auf der Gangway trifft er auf die Beamten von Zoll und Bundesgrenzschutz, die zur Schiffsklarierung an Bord kommen.

Als die MS Holsatia kurz darauf von den Hafenbehörden freigegeben wird, begeben sich Kapitän Nabukow und seine Erste Offizierin Alexandra Sacharova zur Rezeptionshalle, wo sich die bereits aufgerufenen Passagiere zur Ausschiffung versammelt haben. Gemeinsam mit Kreuzfahrtdirektor Anton Seiler und Hoteldirektorin Anastasija Claussen verabschieden sie die Gäste, die sich nach und nach zum Ausgang auf die Gangway bewegen. Dort werden letztmalig ihre Bordausweiskarten gescannt, um das Verlassen des Schiffes zu belegen.

Kurz nachdem die letzten Passagiere von Bord gegangen sind, meldet sich die Stimme des Chief Pursers aus den Lautsprechern. In englischer Sprache werden sämtliche Besatzungsmitglieder sowie Kabinen-, Restaurant- und Küchenpersonal vom Zahlmeister aufgefordert, sich in einer halben Stunde im Restaurant zu versammeln, um dort weitere Instruktionen zu empfangen. Für die meisten Crewmitglieder endet nämlich hier und heute ihr Arbeitsvertrag, andere werden in den Urlaub gehen. Lediglich eine »Emergency crew«, bestehend aus dem Shipmaster, fünf Offizieren, dem Bootsmann mit zehn Matrosen sowie je zwei Köchen und Stewards, verbleiben an Bord. Nachdem sämtliche Entsorgungs-

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

arbeiten abgeschlossen sind, soll das Schiff um zwanzig Uhr die Leinen losmachen und ins Trockendock nach Warnemünde verholt werden, wo in den nächsten zwei Wochen längst fällige Überholungsarbeiten vorgesehen sind. Vor allem müssen die bereits stark bewachsenen Unterwasserflächen gereinigt werden und ein vollkommen neuer Außenanstrich erfolgen, nachdem einige Blessuren und Dellen ausgebessert sind. Etwa ein Drittel der Kabinen und Badezellen bedürfen einer dringenden Überholung. Zudem sollen die störanfällige Toilettenanlage des Schiffes repariert sowie zwei in letzter Zeit wiederholt ausgefallene Aufzüge instandgesetzt werden. Neben einer ausfahrbaren Gepäcktransfer-Förderanlage, die auf dem unteren Deck installiert wird, um diese umständliche Handhabung zukünftig schneller und mühelos zu bewältigen, sind umfangreiche Renovierungsarbeiten einschließlich des vollständigen Küchen-Geräteaustausches in der Galley vorgesehen. Sämtliche Arbeiten sollen termingerecht bis zum Beginn der Kieler Woche abgeschlossen sein. Zwei Tage davor kommen die neuen Crewmitglieder an Bord. Die MS Holsatia soll am Vorabend im neu gestalteten Look der Mare-Balticum-Reederei am Warnemünde Cruise Center Fahrgäste an Bord nehmen und am nächsten Morgen mit ihnen an einer festlichen Schiffsparade auf der Kieler Förde teilnehmen. Zum darauffolgenden Tagesanbruch heißt es dann: »Leinen los! Die MS Holsatia fährt durch den Nord-Ostsee-Kanal bis nach Brunsbüttel, um anschließend elbabwärts ihren Weg fortzusetzen und bei Cuxhaven mit Kurs auf die Britischen Inseln in See zu stechen.

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Nachdem die Reisepässe der aussteigenden Seeleute von den beiden Beamten des Bundesgrenzschutzes kontrolliert und gestempelt, die Heuer ausbezahlt sowie das letzte Seemannsbuch zurückgegeben und schließlich die scheidenden Crewmitglieder verabschiedet worden sind, gehen diese voll beladen mit ihren Koffern, Taschen und Seesäcken von Bord und durch den Zoll. Vor dem Terminalausgang warten mehrere Busse auf sie. Diese bringen die einen zum Flughafen nach Hamburg, von wo aus sie weiter in ihre Heimatländer – Philippinen, Thailand, Indonesien oder Ukraine und Russland – fliegen. Andere werden von der Seemannsmission abgeholt, um dort den Tag bis zu ihrer Heimreise zu verbringen.

Shipmaster Nabukow übergibt das Schiffskommando seinem Staff Captain, bevor er von Bord geht, um im Hauptbüro der Reederei vorstellig zu werden. »Mal sehen«, sagt er, »was die Bosse diesmal von uns wollen. Balenciaga, sorgen Sie bitte dafür, dass das an Bord verbliebene Personal hier alles aufräumt sowie den restlichen Abfall und das Schmutzwasser ordnungsgemäß an Land entsorgt. Unser Security-Igor soll das alles überwachen. Beraten Sie sich mit dem Chief, ob wir noch genügend Kraftstoff in den Tanks haben. Ich habe den Eindruck, es dürfte noch bis Warnemünde genügen, aber wenn nötig, bunkern Sie eben ein paar Tonnen dazu. Bereiten Sie dann ebenfalls alles Nötige für das Ablegen vor. Ich schätze, dass ich voraussichtlich gegen siebzehn Uhr an Bord zurück sein werde. Danke und bis dann!«

\*

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!