

reden. Ein Arzt war nicht an Bord. Die Besatzung war zu klein dazu. Es konnte dem Kapitän in besonderen Fällen notwendig erscheinen, die Todesursachen feststellen zu lassen. Es konnten verdächtige Begleitumstände vorliegen . . .

Mathiessen wußte das natürlich, und darum kränkten ihn die Reden seines Kapitäns. Er rächte sich, indem er abends das elektrische Licht in den Kabinen erlöschen ließ, wenn der Kapitän lesen oder arbeiten wollte und so leichtsinnig gewesen war, diese Arbeit bei Tisch zu erwähnen. Dann gab es eben einen Kurzschluß in der Leitung, der nicht so ohne weiteres zu finden war. Oder in kühlen Nächten versagte überraschend die Dampfheizung, weil unvermutet irgendwo an den Rohren ein Flansch gebrochen war, oder die Aschenschütte wurde ohne ersichtlichen Grund mit mächtigem Gepolter in Betrieb genommen, wenn der Kapitän sein Mittagsschläfchen hielt.

Es war dem Kapitän genau bekannt, daß Mathiessen, der „Höllenfürst“, der „Herr der Unterwelt“, der „Meister der Maschine“, hinter diesen Dingen steckte, aber er pflegte bei solchen Anlässen nur spöttisch in sich hineinzukichern. Er wußte, daß er doch noch mehr an Macht besaß!

### **Am 9. Oktober**

um acht Uhr passiert die „Liguria“ Cap Finisterre und biegt nordöstlich in den Golf von Biscaya ein. Sie kommt von den Liparischen Inseln. Sie hat Bimsstein als Schwergutladung unten im Raum und Schwefel aus Syracusa. Außerdem liegen in Luke I noch ein paar Dutzend Fässer Wein aus Alicante, und im Achterschiff stecken 700 Ballen Polstergras aus Oran. Und noch eine besondere Decklast trägt das Schiff!

Schon auf der Höhe von Lissabon hat sich Mathiessen nicht wohl gefühlt. Der Himmel war mit schmutziggrauen Wolken bezogen. „Wir kriegen schlechtes Wetter“, sagte der Kapitän. Bei den Berlenga-Inseln mußte Mathiessen sich niederlegen. Am Abend war der Himmel schwefelgelb, dann schwarz. Bei Vigo war Mathiessen tot.

Es war keine Tragik dabei, es war ein einfaches, ganz natürliches Ende. Mathiessens Ende war vermutlich auf einen Herzschlag zurückzuführen, denn als man ihn fand, lag er neben seinem Bett auf dem Gesicht. Er hatte aufstehen und hinausgehen wollen, als es ihn erwischte. Er hatte vielleicht geglaubt, daß der Anfall vorüber sei, und das war ein Irrtum gewesen. Mit dem Gesicht nach unten hatte ihn Boes, der Zweite Maschinist, gefun-

den und ihn mit Hilfe eines anderen sauberlich wieder in die Kojen gepackt. Aber da war nichts mehr zu machen gewesen. Der Kapitän ließ Mathiessen in einem rasch gezimmerten Sarg auf dem Bootsdeck aufbahnen. „Aber stellt ihn nicht zu nahe an das Sky-light. Mehr nach vorn, da ist es nicht so warm. Und gut festbinden! Wir nehmen ihn mit nach Emden.“

Am 9. Oktober also, um 8 Uhr früh, passiert die „Liguria“ Cap Finisterre und biegt nordöstlich in den Golf von Biscaya ein. Das Wetter wird immer schlechter. „Wind und See aus Nord zunehmend“, schrieb am Morgen der Zweite Offizier bei der Wachenübergabe in das Logbuch. Beim Mittagessen im Salon speist der Kapitän in bester Laune und zwinkert spöttisch zu Mathiessens leerem Platz hinüber. Außer dem Kapitän sitzt nur noch Evers, der Erste Offizier, an dieser Tafel. Die anderen Offiziere essen in der Messe nebenan.

Evers stört der leere Platz. Er möchte ein bißchen plaudern, obwohl er sonst nicht gern redet. „Gibt schlecht Wetter, Käptn.“

„Hm.“

„Kommen Sie nachher auf die Brücke, Käptn?“

„Hm.“

Da schweigt Evers und macht sich ans Kompott. Der Kapitän sagt „Mahlzeit“, nimmt seine Mütze und geht zur Tür. An der Schwelle muß er sich festhalten: Der erste Brecher schlägt vorn auf die Back. Das ist, als wenn das Schiff auf einen Felsen gelaufen wäre, solch einen Ruck gibt das. Und in das Klatschen und Rauschen des abfließenden Wassers mischt sich Geklirr von Tellern und Bestecken. Die Schüssel mit dem Rest der Bohnen liegt in Scherben auf dem Boden.

„Steward“, brüllt der Kapitän, „ein Kognak in meine Kabine!“

Es wird früh dunkel. Die Positionslichter brennen schon. Aus der Funkerbude kommt ein Brummen und Pfeifen. Die Wettermeldungen sind unverändert schlecht. Backbord, mit dem Sturm im Rücken, fliegt ein großer, spanischer Dampfer vorbei. Niemand hat Lust, mit ihm zu morsen: „What ship? — What speed? — What cargo?“ Sie sehen ihn verschwinden und beneiden ihn. Wieder tauchen backbord Lichter auf. „Grün an Grün und Rot an Rot, geht alles klar, hat keine Not!“

Die „Liguria“ stampft und arbeitet entsetzlich. Es ist jetzt völlig finster geworden. In regelmäßigen Abständen kommen die Brecher über das Vorschiff, und jedesmal gibt es den bekannten, bösen Ruck, und es kracht in den Niet- und Nähten der dünnen Eisenhaut. Die abgelöste Wache hat schwere Mühe, über