

Anstelle einer Antwort ließ sich Alfie langsam zur Seite kippen, bevor er sich im letzten Moment fing, sich grinsend wieder aufrichtete und dabei die eindrucksvollen Lücken präsentierte, wo einmal seine Vorderzähne gewesen waren. Er strich sich mit einer Hand über seinen Biker-Schnurrbart und fragte: »Hast du noch'n Bier, Skipper?«

»Alfie ist leider nicht ganz richtig in der Birne«, erklärte mir Boetie. »Wir haben ihn einmal dabei erwischt, wie er aus dem Laderaum Fischklauen wollte, als wir in Kapstadt kurz einkaufen waren. Leider hatte der Kühler ein Leck, und von dem austretenden Gas ist er bewusstlos geworden. Hat Glück gehabt, dass wir ihn gefunden haben. Hätte draufgehen können dabei.«

»Ich hab' nix geklaut«, protestierte Alfie. »Wollte mir nur was leihen.«

Für Boetie war auch diese Replik kein Anlass, eine Standpauke über Arbeitsmoral und Disziplin zu halten. Er gluckste nur vor sich hin und ging weiter. Es dauerte keine zwei Tage, da hatte Alfie seine Vorräte an Alkohol komplett vernichtet. Während sich die meisten seiner Kollegen die knappen Rationen gut eingeteilt hatten, trank er, bis seine zwei Paletten Bier weg waren. Für Boetie war das ein gutes Zeichen, denn er wusste, dass Alfie sich jetzt endlich seiner Arbeit widmen würde.

Nachdem ich mir angeschaut hatte, wie die Crew zusammenhielt, und beobachten konnte, wie gelassen Boetie mit Alfie umging, war ich mir sicher: Die nächsten paar Monate würden alles andere als langweilig werden.



DIE BRÜLLENDEN VIERZIGER

Mittwoch, 15. April 1998

Ich stand auf der Brücke und guckte abwechselnd auf die Gischt, die unser Bug fliegen ließ, wenn er die Wellenkämme teilte, und auf das gleichmäßige Blinken unserer Position auf dem GPS-Plotter. Bubbles beugte sich zu mir herüber und deutete mit einem Zeigefinger auf die Koordinaten: »Guck mal, jetzt sind wir über den 40. Breitengrad rüber. Ab jetzt sind wir in den Brüllenden Vierzigern unterwegs.«

Einen besseren Namen hätten sie für diesen Streifen des Planeten zwischen dem 40. und 50. Breitengrad auf der südlichen Hemisphäre nicht finden können: Die Brüllenden Vierziger waren berühmt wegen ihrer zuverlässigen Westwindströmung, die den Klippen vor 100 Jahren ordentlich Anschub von hinten gegeben hatte. Doch sie waren auch gefürchtet, denn mit dem ewigen Westwind fegten wilde Stürme über den Ozean – und in diesen Breiten gab es keine Landmassen mehr, die ihren Schwung bremsen konnten. Wir mussten also mit brutalen Windstärken rechnen, die uns einen mächtigen Seegang bescheren würden.

Die Bedingungen wurden nicht gleich in dem Moment schlechter, da wir den 40. Breitengrad querten, doch in den folgenden Stunden und Tagen wurde die Luft spürbar kälter, und mir kam es vor, als würde die Welt bleicher und dunkler. Unser Schiff ackerte sich durch einen grauen Kosmos ewiger Wellenberge, in dem nur das Weiß brechender

Wellenkämme einen Kontrast setzte. Vom Horizont im Süden bis zum Horizont im Norden gab es nichts als die gleichförmige See, kein Land in Sicht, nur monotones Grau. Die Sonne war in diesen Breiten zu schwach oder sie stand nicht mehr hoch genug, um das Wasser mit ihrem Licht zu durchdringen und leuchten zu lassen.

Auf unserem Kurs hatten wir den Wind genau von vorn, was zum einen unsere Fahrt verlangsamte und zum anderen die *Sudur Havid* unangenehm stampfen ließ. Schlechtem Wetter ausweichen oder die Wellen in einem günstigeren Winkel schneiden? Das war für uns nicht drin. Wir nahmen die See, wie sie kam. Rauf auf den Wellenberg, runter ins Wellental. Immer auf dem kürzesten Weg.

Nach zwei Tagen erwischten wir unser erstes Schlechtwettergebiet. Ich stieg zu Bubbles auf die Brücke hoch und starrte bald wie hypnotisiert auf das immer gleiche Schauspiel: Aus dem Dunkel schob sich eine Wand aus Wasser in das Licht unserer Scheinwerfer und schien unseren Bug verschlucken zu wollen. Wir stiegen höher und höher, bis wir schließlich die dunkle Wand durchstoßen hatte und Tonnen von Wasser über Deck tosten. Mit einer Verzögerung von einer Sekunde klatschte die Gischt an die Fenster vor mir.

Ich hatte mich in der Mitte der Brücke postiert und hielt mich mit einer Hand an der Radarkonsole fest. Lässig sollte das wirken, wie ich die Schläge der Wellen locker auspendelte, aber alle paar Minuten brachte mich eine besonders große See aus dem Rhythmus und ich musste an meinen Platz zurücktaumeln. Bubbles hingegen, die Arme vor der Brust verschränkt, hatte sich zwischen den Fenstern der Brücke und der Kompasssäule verkeilt, wie ich es schon oft bei den anderen erfahrenen Fischern an Bord beobachtet hatte. Egal wie das Schiff in den Wellen stampfte oder rollte – sie saßen oder standen wie festgetackert. Während ich krampfhaft versuchte, aufrecht zu stehen, fanden sie anscheinend überall Halt. Die Männer verschwendeten nicht eine Minute daran, die Bewegungen der See auszugleichen – sie wurden eins mit dem Schiff und rollten und stampften einfach mit. Mein Augenblick der Erkenntnis wurde von einem dumpfen Schlag unterbrochen, der durch die stählerne Decke über meinem Kopf zu kommen schien.

»Geh ruhig raus und guck dir das an«, ermunterte mich Bubbles. »Sie sind wieder auf dem Peildeck.«

Ich zwängte mich durch die schmale Tür an der Steuerbordseite, gleich neben den Rettungsinseln, und kletterte die Leiter an der Seite der Brücke nach oben. An die Stahlsprossen geklammert, die von der Gischt nass und glitschig waren, riskierte ich einen Blick über die Dachkante, um zu sehen, was dort vor sich ging.

Auf dem obersten Deck der *Sudur Havid* standen Hannes, Bierfreund Alfe, Kenny und Little Danie an der Reling und kreischten vor Freude wie die Kinder.

»Komm hoch, Engländer!«, brüllte Hannes. »Und mach mit bei unserem Lieblingsspiel!«

Ich stieg die letzten Sprossen hoch und hielt mich an der Reling fest. Wir waren immerhin am höchsten Punkt des Schiffs, nirgends waren die Bewegungen so heftig wie hier. Und dann sah ich, wie immer einer der Männer die Reling losließ, sich mit gebeugten Knien mitten auf dem glatten Deck postierte und mit ausgebreiteten Armen balancierte, während das Schiff ins nächste Wellental rauschte. Für einen Moment fühlte es sich an, als wären wir wirklich im freien Fall, und die Männer hatten ihre liebe Mühe, auf den Füßen zu bleiben. In diesem Augenblick hatte ich ihr Lieblingsspiel verstanden: Sie surfen. Auf den Wellen der Brüllenden Vierziger – mit ihrem Fischtrawler.

Später am Abend wurde ich tatsächlich in eine Kabine der Crew eingeladen. Weil ich die Privatsphäre der Männer nicht stören wollte, hatte ich es bisher vermieden, meinen Fuß über die Schwelle zu setzen, aber jetzt wollte mir einer der Matrosen seinen tollen Fernseher vorführen.

Sie teilten sich die kleine Kammer zu sechst, zu den Bewohnern zählten Morné, Sven und Stephan, drei Freunde aus einem Kaff namens Strand an der Küste bei Kapstadt. So bunt gemischt die Crew insgesamt war, bei der Belegung der Kabinen blieben Nationen und Clans dann doch untereinander, weil man befreundet oder sogar verwandt war.

Sven war gerade einmal 19 Jahre alt und der kleinste in der Kabine, weshalb er die oberste Koje im Dreier-Stockbett bekommen hatte.

Er hob die Matratze an und zeigte mir, wie er darunter seine komplette Garderobe verstaut hatte. Nachteil dieser Technik: Zwischen der Matratze und der Decke der Kammer blieben ihm nicht viel mehr als 30 Zentimeter. Wenn er in seine Koje wollte, musste er sich seitlich in den Spalt schlängeln – und bereits vorher entscheiden, ob er auf dem Rücken oder auf dem Bauch schlafen wollte, denn es war unmöglich, sich noch einmal umzudrehen, wenn er erst einmal im Bett lag. Außerdem stiegen die Ausdünstungen seiner fünf unmittelbaren Nachbarn zu ihm auf, was doppelt unangenehm war, weil die warme Luft am kalten Stahl der Decke kondensierte und ihm die kalten Tropfen ins Gesicht platschten.

Stephan hatte sich für die vakante Koje unter dem Bullauge entschieden und gleich beim ersten rauen Wetter feststellen müssen, dass die Dichtungen leckten und ein feiner Sprühnebel aus Seewasser seine Bettwäsche durchnässte. Sein Cousin Hannes hatte sie zu diesem Job überredet mit seinen Geschichten von Abenteuern zur See und vom großen Geld.

Hannes hatte die Fahrt ins Polarmeer schon ein paarmal mitgemacht, und weil Boetie ihn gut leiden mochte, war er in die Rolle eines Vermittlers zwischen Crew und Brücke aufgestiegen. Er war der Sohn eines Polizisten und zeigte null Respekt für Regeln und Konventionen, was er allerdings auch jedem gleich auf die Nase binden musste. Aufgewachsen war er in der Region um Malmesbury, gut eine Stunde nördlich von Kapstadt, wo intensiv Landwirtschaft betrieben wurde und sonst nicht besonders viel passierte. Er war vielleicht ein paar Jahre älter als ich, blond und gebaut wie ein Kleiderschrank. Seine Schulter zierte das Tattoo eines Panthers, und auf die Innenseite seiner Unterlippe hatte er sich die Worte *Fuck Off* stechen lassen. Als er noch nicht zur See gefahren war, hatte er als Türsteher gearbeitet, und er behauptete, dass dieses merkwürdige Tattoo so manche kritische Situation mit betrunkenen Querulanten entschärft habe. Er zog seine Lippe herunter und demonstrierte seinen Trick: »Lies von meinen Lippen ab.«

Je weiter wir nach Süden vorstießen, desto größer wurde meine Hoffnung, bald meinen ersten Albatros zu sichten. Jeden Tag suchte ich den

Himmel ab, um einen Blick auf den majestätischen Vogel zu ergattern, der für mich das wahre Symbol des Südlichen Ozeans darstellte. Und dann entdeckte ich endlich einen, wie er Steuerbord voraus mit seinen langen und steifen Flügeln, die fast wie Tragflächen wirkten, knapp über dem Wasser dahinsegelte.

Ich hastete zu meiner Kabine, um mein Handbuch zu holen – bloß jetzt den Vogel nicht zu lange aus den Augen verlieren. Wieder an Deck, blätterte ich durch die Bestimmungstabellen, den Albatros immer im Blick. Er kam näher, knapp einen Meter über den Wellen gleitend. Als er noch etwa 50 Meter entfernt war, konnte ich erkennen, dass die Oberseite seiner gewölbten Flügel dunkel war. Dann zog er in einer eleganten Kurve weg vom Schiff und zeigte mir für einen Augenblick seinen weißen Bauch.

Ich starrte auf die unscharfen Schwarz-Weiß-Bilder in meinem Handbuch, doch die Auflösung war so schlecht, dass die Vögel irgendwie alle gleich aussahen. Mein Exemplar schien jedenfalls nicht groß genug zu sein, um sich als Wanderalbatros zu qualifizieren, denn dann müsste er eine Spannweite von mehr als drei Metern haben. Zum Glück kam er jetzt noch mal ein Stückchen näher, und ich konnte erst seinen weißen Kopf ausmachen – womit wieder ein paar Kandidaten eliminiert waren –, dann sogar seinen blassgelben Schnabel. Schließlich erkannte ich eine prägnante schwarze Zeichnung auf beiden Seiten der Augen, wie mit dem Kajalstift aufgemalt. In meinen Bestimmungstabellen gab es nur eine Spezies, die so finster dreinblickte: der Schwarzbrauenalbatros, auch Mollymauk genannt.

Warum, fragte ich mich, finden wir Menschen die Flugschau des Albatros so faszinierend? Warum beeindruckt er uns mehr als jede Möwe? Vielleicht waren es seine eleganten Bewegungen, dieses stille und mühelose Gleiten, oder auch die schönen und klaren Konturen seines Gefieders. Wahrscheinlich spielten auch eigene Befindlichkeiten eine Rolle, wie die extreme Einsamkeit, die wir im Südpolarmeer erleben. Und ich kannte natürlich die Legenden, die den großen Segler umgaben: dass jeder Albatros die Wiedergeburt eines ertrunkenen Seemanns war und dass es Unglück brachte, wenn man einen tötete.

Dieser Vogel schien sich jedenfalls sehr wohl zu fühlen, was mich fast ein wenig neidisch machte. Denn auch wenn ich mich in meinem neuen Lebensraum inzwischen gut zurecht fand, würde ich mich niemals so perfekt für dieses Vagabundenleben zur See eignen wie er.

Samstag, 18. April 1998

Wir waren schon weit in die Brüllenden Vierziger vorgedrungen, doch es lagen immer noch 1000 Meilen vor uns. Als ich mich morgens in der Offiziersmesse zum Frühstück hinsetzte, merkte ich, dass sich die Bewegungen des Schiffs über Nacht verändert hatten: Wir stampften nicht mehr auf und ab, sondern rollten von einer Seite auf die andere. Eben noch wurde ich nach vorn gegen den Tisch geworfen, dann wieder nach hinten in die Polster gedrückt. Nur knapp erwischte ich den Salzstreuer, bevor er über die Tischkante rutschte. Entweder hatten wir unseren Kurs geändert oder die Wellen kamen nun aus einer neuen Richtung. Weil ich sehen wollte, woran es lag, machte ich mich auf den Weg zur Brücke.

Der Horizont kippte um 30 Grad nach Steuerbord, pendelte zurück in die Waagerechte und rutschte 30 Grad nach Backbord. Bei keinem anderen der Schiffe, auf denen ich bisher gefahren war, egal ob kleine Jacht oder großes Forschungsschiff, hatte ich je ein derart extremes Rollen erlebt. Bubbles hatte offenbar bemerkt, dass ich nervös auf das schäumende Wasser starrte, das den Fenstern an der Seite der Brücke immer näher kam. Ich musste wohl ziemlich beunruhigt gewirkt haben, denn er versuchte mich zu beruhigen: »Keine Sorge, Matt. Solange sie sich jedes Mal wieder aufrichtet, ist alles gut.«

Es fühlte sich wirklich so an, als würden die Fenster im nächsten Augenblick das Wasser berühren. Mein Verstand sagte mir zwar, dass es dazu nicht kommen würde, aber wir legten uns schon extrem weit auf die Backe.

»Es gibt Schiffe, die partout nicht dem Rhythmus des Seegangs folgen wollen«, erzählte Bubbles weiter. »Die *Northern Pride* war so ein Kahn, bevor sie in der Werft umgebaut wurde. Unmögliches Verhalten in rauer

See. Hat jeden seekrank gemacht. Unser Schiff hier wackelt wie eine Ente über die Brecher. Wenn es wirklich hart kommt, ist das besser so.«

Bubbles hatte natürlich recht, die *Sudur Havid* richtete sich brav immer wieder auf. Doch auf die Brüllenden Vierziger folgten die Wütenden Fünziger, und da durften wir mit noch mehr Wind und noch härteren Stürmen rechnen, vom Risiko, auf einen verirrten Eisberg zu treffen, einmal ganz abgesehen. Ozeanografen sprechen bei den Wassermassen in den hohen Breiten des Südens vom Zirkumpolarstrom. Es ist das mächtigste Strömungssystem des Planeten, angetrieben von der ewigen Westwinddrift. Und weil sich den heulenden Stürmen keine Landmasse in den Weg stellt, baut sich der Seegang zu gewaltigen Dimensionen auf. Unter Seefahrern heißt es: »Südlich des 40. Breitengrads gilt kein Gesetz. Und südlich des 50. Breitengrads gibt es keinen Gott.«

Die Bücher, die ich über den Südlichen Ozean gelesen hatte, waren allesamt von kühnen Abenteurern geschrieben, die sich im Sommer dorthin gewagt hatten. Selbst Robin Knox-Johnston, der 1968 irre genug war, in einer zehn Meter langen Holzjacht um die Welt zu segeln, war klar, dass er die hohen Breiten des Polarmeers bis spätestens Februar hinter sich gelassen haben musste. Wir aber dampften im April gen Süden – um ausgerechnet im tiefsten antarktischen Winter auf Fischfang zu gehen.

Bei einer Inspektion der Verschlänge mit den Langleinen entdeckte Sven ein Bündel Federn im Tauwerk. Unser Schiff war das einzige Stück fester Grund im Umkreis von 100 Meilen und mehr, kein Wunder also, dass ab und zu mal ein Vogel landete, um sich auszuruhen. Sven nahm das erschöpfte Tier vorsichtig mit beiden Händen auf. Vielleicht war es ja verletzt oder krank? Unser Gast versuchte erst gar nicht, sich mit seinem spitzen Schnabel zu wehren, er lag einfach regungslos in Svens Händen.

»Armes Ding, ich nehme ihn mit rein ins Warme.«

Doch in dem Moment, da er seinen Fund gerade Morné zeigen wollte, kam Hannes dazu und erblickte den Vogel.

»Mensch, du kannst doch so ein Viech nicht hier reinbringen«, polterte er los. »Die bringen nichts als Unglück. Schmeiß ihn sofort über Bord!«

Sven wusste, dass es aussichtslos war, dem Aberglauben die Stirn zu bieten, und trug die kleine Sturmschwalbe zurück an Deck. Er warf sie in die Luft, und sie landete flatternd auf dem Wasser. Das Schiff hielt unbeirrt Kurs und dampfte weiter, während der kleine Vogel seine zerzausten Federn richtete. Sven schaute ihm hinterher, bis er ihn zwischen den Wellen aus den Augen verlor. Wie sollte denn ein bisschen Mitleid mit einer solchen Kreatur einen Fluch über das Schiff bringen?

10:00 Uhr, Mittwoch, 22. April 1998

Die Fangsaison lief schon seit drei Wochen, als wir endlich in Südgeorgien ankamen. Doch obwohl wir im Vergleich zu den anderen Trawlern im Fanggebiet gut 20 Tage verloren hatten, die wir kaum wieder aufholen konnten, waren wir alle aufgeregt, dass es endlich losgehen sollte. Wir standen an Deck und feierten unsere Ankunft in diesem unwirtlichen Archipel, als wären wir in unseren Heimathafen eingelaufen.

Nachdem wir wochenlang nur graue Wellen gesehen hatten, war Südgeorgien ein Fest für die Augen. Die Hauptinsel war etwa 120 Meilen lang und sehr schmal, eine schroffe Berglandschaft, deren Gipfel bis an die 3000 Meter heranreichten. Wolken und Nebel hatten die Bergspitzen verschluckt, als wir auf unser Etappenziel zusteuerten, aber die Flanken strahlten gletscherweiß. Nur am Fuß der Berge war das Grün des Grases und das Braun der Erde zu sehen, eingerahmt vom Weiß der Gischt, wo die Brecher auf das felsige Ufer krachten.

Gewaltige Eisbrocken trieben im grauen Wasser der Bucht vor unserem Bug, Abkömmlinge der Gletscher, und wie hypnotisiert starrten wir auf die Abbruchkante, in der Hoffnung, dass wir die Geburt eines weiteren Eisbergs beobachten konnten. Damit wir nicht vergaßen, wie weit nach Süden wir gekommen waren, blies uns der Wind Schnee und Graupel entgegen. Wir steckten die Hände ein wenig tiefer in die warmen Taschen unserer wattierten Kälteschutzanzüge.

Meine Heimatstadt Aberdeen lag sogar zwei Grad weiter weg vom Äquator, doch Landschaft und Wetter schienen hier unvergleichlich extremer. Auch das war ein Resultat der speziellen klimatischen Verhältnisse

rund um die Antarktis: Weil sich Wind und Strömungen kein Kontinent in den Weg stellte, folgten sie unbeirrt ihrem Kurs, ohne je einen Abstecker in wärmere Gefilde zu unternehmen. Die Gewässer der Antarktis sind das ganze Jahr über eisig kalt, deshalb liegen die Berge Südgeorgiens permanent unter einer Decke aus Schnee und Eis.

Unser Zwischenstopp in King Edward Point, einer winzigen Siedlung im Nordosten der Insel, zählte zum bürokratischen Pflichtprogramm der Reise – wir mussten uns vom Hafенmeister bestätigen lassen, dass unser Schiff für die Fischerei in diesen Gewässern geeignet war. Außer ihm, hatte ich mir erzählen lassen, lebten nur wenige Dutzend Menschen auf der Insel, vor allem Soldaten und ein paar Wissenschaftler.

Mit deutlich reduzierter Fahrt tuckerten wir über die Cumberland Bay auf den Naturhafen von King Edward Point zu und hielten dabei Ausschau nach »Growlern«, Eisbrocken von der Größe eines Autos, die nur knapp aus dem Wasser herausragten und beträchtlichen Schaden am Rumpf anrichten konnten, wenn man sie mit zu viel Schwung erwischte. Erst nachdem wir ein paar 100 Meter vor dem Ufer Anker geworfen hatten, konnten wir die Ansammlung von Häusern ausmachen, die den Namen von König Edward VII. trug. Ein paar alte, einstöckige Häuser und einen modernen Wohnblock, mehr gab es nicht. Die Strände rechts und links der Siedlung waren dicht mit Seeelefanten besiedelt, die aus der Entfernung eher wie graubraune Findlinge aussahen. Die verfallenen Fabrikanlagen auf der anderen Seite der Bucht erzählten die Geschichte vom ersten Goldrausch der Insel: Nicht Fisch-, sondern der Walfang hatte die Menschen in diese unwirtliche Region gelockt. Durchs Fernglas waren die Schuppen zu erkennen, in denen der zerstückelte Speck der Wale zu Öl verkocht worden war, und die riesigen Trantanks. Wracks von alten Walfängern ragten aus dem flachen Wasser der Bucht, vom Zahn der Zeit angefressen. Ich war froh, dass sie nichts weiter mehr waren als ein Haufen Rost.

Ausnahmsweise hatte sich sogar Bjorgvin bei Tageslicht auf die Brücke bemüht, aber er wirkte unsicher, als ob er dort eigentlich nicht hingehörte. Auch Bubbles und Boetie war die Nervosität deutlich anzusehen; sie wollten die Prüfung so schnell wie möglich hinter sich bringen, um

endlich fischen zu können. Wenn bei der Inspektion nicht alles glatt lief, würde das weitere Verzögerungen bedeuten – und den Verlust wertvoller Tage auf See.

Die Gerüchte waren selbst mir inzwischen zu Ohren gekommen: dass die *Sudur Havid* früher illegal Schwarzen Seehecht gefischt hatte. Geschichten von Fangzügen ohne Lizenz machten die Runde, von rekordträchtigen Fängen und von wilden Verfolgungsjagden mit der Fischereiaufsicht. Wenn davon auch nur andeutungsweise etwas bis nach Südgeorgien durchgedrungen war, konnten wir uns auf eine besonders gründliche Kontrolle gefasst machen. Wir hatten zwar eine 3000 Meilen lange Reise auf uns genommen, um ein neues Kapitel in der Geschichte des Trawlers aufzuschlagen und so zu fischen, wie es die Regeln vorschrieben. Doch dazu brauchten wir unbedingt die Lizenz der Südgeorgier.

Bubbles und Boetie tigerten rastlos auf und ab, während der Hafenmeister von Soldaten des britischen Pionierkorps zu unserem Schiff übergesetzt wurde. Ihr grünes Boot war keine sieben Meter lang und wirkte vor der grandiosen Kulisse der Berge geradezu zwergenhaft. Ein paar Minuten später kletterte ein Mann im schwarzen Trockenanzug an Bord, offensichtlich ganz entspannt, und stellte sich auf der Brücke vor: »Gestatten: Gordon Liddle, Hafenmeister von Südgeorgien.« Er stammte ursprünglich aus Schottland, das hörte ich sofort, auch wenn ich nicht auf Anhieb sagen konnte, aus welcher Region er kam. Er pellte sich aus seinem Regenzeug und knotete die Ärmel um die Hüften. Unter dem Anzug kam ein marineblauer Pullover mit Schulterklappen zum Vorschein. »Freut mich, Sie kennenzulernen. Aber kümmern wir uns doch gleich ums Geschäftliche.«

Bubbles legte ihm die Schiffspapiere und das Logbuch vor, und Gordon nahm alles genau in Augenschein, sich über seinen fuchsroten Bart streichend. Er war der alleinige Vertreter der Regierung auf dieser Insel, in Personalunion zuständig für die Verwaltung vor Ort wie für alle Zollangelegenheiten und die Ausstellung von Lizenzen für die Fischerei. Er machte sich ein paar Notizen und schob Bubbles ein Formular hin, das ausgefüllt werden musste.

»Das ist der Isländer«, sagte Bubbles und zeigte auf Bjorgvin. Aber unter *Verantwortlicher Schiffsführer* trug er den eigenen Namen ein.

Auf die Kontrolle der Papiere folgte eine Belehrung über die im Fanggebiet geltenden Regeln, und dann ging Gordon mit Boetie auf einen Rundgang durchs Schiff. Ich begleitete sie bis aufs Fabrikdeck, wo der Hafenmeister die Langleinen inspizierte. Ganz oben auf seiner Liste standen Länge und Form der Haken, doch er hob sogar einen der Betonblöcke an, die als Gewicht für unsere Leine vorgesehen waren, um sicherzustellen, dass sie den Vorschriften entsprachen. Als Gordon begann, die Langleine Meter für Meter durch die Hände gleiten zu lassen, kehrte ich auf die Brücke zurück. Bubbles war so aufgeregt wie ein werdender Vater im Kreißsaal: »Was macht er denn bloß, Matt? Warum dauert das so lange?«

Es vergingen weitere 20 Minuten, bevor Gordon wieder auf der Brücke erschien. Sein Notizbrett hatte er mit dem Arm vor der Brust eingeklemmt, als wollte er verhindern, dass Bubbles sah, was er geschrieben hatte. Er schaute unseren Skipper an, der nur fragend eine Augenbraue hochzog.

»Viel Erfolg. Und passt auf euch auf da draußen«, sagte Gordon. Damit war es amtlich: Wir hatten die Freigabe zum Fischen.

