

Clive Cussler

met Jack Du Brul

# DODENSCHIP



the house of books

*Oorspronkelijke titel*

Plague Ship

*Uitgave*

G.P. Putnam's Sons, New York

Copyright © 2008 by Sandecker RLLLP

By arrangement with Peter Lampack Agency, Inc. 551 Fifth Avenue, Suite 1613, New York, NY 10176-0187 USA and Lennart Sane Agency AB

Copyright voor het Nederlandse taalgebied © 2011 by The House of Books, Vianen/Antwerpen

*Vertaling*

Pieter Verhulst

*Omslagontwerp*

Jan Weijman

*Omslagillustratie*

Larry Rostant

*Foto auteur*

© Jack DeBry

*Opmaak binnenwerk*

ZetSpiegel, Best

ISBN 978 90 443 2962 9

D/2011/8899/57

NUR 332

[www.thehouseofbooks.com](http://www.thehouseofbooks.com)

All rights reserved.

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

*Vermoedelijk werd de grootste herverdeling van de welvaart in de menselijke historie een feit nadat de pest over heel Europa was getrokken en een derde van de bevolking had uitgeroeid. Dankzij natievorming verbeterde de levensstandaard voor zowel de bezittende klasse als de arbeiders. Dit fenomeen was de belangrijkste stimulans voor de Renaissance, waardoor Europa uiteindelijk de hele wereld overheerste.*

*De overbevolking zal de beschaving vernietigen  
en tot uitsterven van de mens leiden*  
door Dr. Lydell Cooper, Raptor Press 1977



# Proloog

BARENTSZEE  
NOORD-NOORWEGEN  
29 APRIL 1943

Een fletse jagersmaan hing boven de horizon en het schijnsel veroorzaakte duizelingwekkende reflecties op de ijskoude oceaan. De winter was nog niet geweken voor de lente en de zon moest dit jaar nog voor het eerst opkomen. De zon bleef nog verborgen achter de kromming van de horizon, een vage gloed kroop langs de grens tussen hemel en zee, meedraaiend met de beweging van de aarde om haar schuine as. Het zou nog een maand duren voordat de zon helemaal zichtbaar werd, om dan pas in de herfst weer te verdwijnen. Dat is de vreemde cyclus van dag en nacht boven de poolcirkel.

Het water van de Barentssee zou als gevolg van de hoge noordelijke breedtegraden het grootste deel van het jaar bevroren en onbevaarbaar moeten zijn. Maar de zee wordt door de Golfstroom gevoed met warmer water uit tropische gebieden. Deze machtige zeestroom maakte Schotland en het noorden van Noorwegen bewoonbaar, en daardoor bleef de Barentssee ook ijsvrij en bevaarbaar, zelfs midden in de winter. Om die reden was dit de belangrijkste route voor de aanvoer van oorlogsmateriaal dat in konvooien uit de fabrieken in Amerika naar de Sovjet-Unie werd vervoerd. Als zoveel zeeroutes – het Engelse Kanaal, de Straat van Gibraltar – was het een knelpunt en daardoor het jachtterrein van de *Kriegsmarine* en de torpedojagers die gestationeerd waren bij de kust.

De U-boten waren zeker niet willekeurig opgesteld: zoals een schaakgrootmeester zijn pionnen naar voren brengt waren de onderzeeboten ook in positie gebracht. Via spionage werd alle informatie verzameld over de bewapening, de snelheid en de bestemming van de

transportschepen die door de noordelijke Atlantische Oceaan ploegden, zodat de onderzeeboten konden toeslaan.

Vanaf bases in Noorwegen en Denemarken speurden patrouillevliegtuigen de zee af, zoekend naar konvooien koopvaardischepen. De posities werden via de boordradio doorgeseind naar het hoofdkwartier van de marine, zodat de U-boten op de juiste plek op hun prooi konden wachten. Tijdens de eerste jaren van de oorlog waren de onderzeeboten oppermachtig op zee en ontelbaar veel koopvaardischepen werden genadeloos tot zinken gebracht. Zelfs onder zware escorte van fregatten en torpedojagers konden de geallieerden weinig meer dan accepteren dat van elke honderd passerende schepen er één tot zinken werd gebracht. Die kille afweging betekende dat de zeelieden op de transportschepen een even hoge tol betaalden als de soldaten in de frontlinie.

Dat zou deze nacht veranderen.

De viermotorige Focke-Wulf Fw 200 Kondor was een groot vliegtuig van 25 meter lang en met een spanwijdte van bijna 32 meter. Voor het uitbreken van de oorlog ontworpen als passagiersvliegtuig voor Lufthansa, was het toestel snel geschikt gemaakt voor militair gebruik als transportvliegtuig en voor lange verkenningsvluchten. Met een vliegbereik van 2500 mijl kon de Kondor urenlang in de lucht blijven en ver van de kust jacht maken op geallieerde schepen.

Tijdens luchtaanvallen in 1941 waren er zware verliezen geleden met de Kondor, en daarom werd dit type vliegtuig nu alleen nog gebruikt als verkenningsvliegtuig. Het bleef tijdens deze operatie op veilige hoogte, boven het bereik van het geallieerde luchtafweergeschut.

De piloot van de Kondor, Franz Lichtermann, ergerde zich aan de saaie uren boven de verlaten zee. Hij verlangde ernaar weer in een jachteskader te vliegen en mee te vechten in de luchtoorlog, in plaats van hoog boven de ijzige watervlakte te zweven, in de hoop een geallieerd schip op te merken dat vervolgens door een ander tot zinken gebracht zou worden. Op de basis hield Lichtermann zich strak aan het militaire decorum en hij verwachtte hetzelfde van zijn manschappen. Maar tijdens patrouilles, als de minuten even rekbaar leken als elastiek, stond hij een zekere kameraadschappelijkheid toe onder zijn vijf koppige bemanning.

‘Dat kan ons helpen,’ merkte hij via de intercom op, en hij knikte naar de reflecties van het maanlicht.

‘Of het kielzog van een konvooi wordt er onzichtbaar door,’ antwoordde zijn copiloot Max Ebelhardt, op zijn gebruikelijke pessimistische toon.

‘Met deze kalme zee zien we ze altijd, zelfs als ze stilhouden om de koers te bepalen.’

‘Weten we eigenlijk of er schepen in de buurt zijn?’ De vraag werd gesteld door Ernst Kessler, het jongste bemanningslid. Kessler was de boordschutter in de staart van het vliegtuig en hij zat gehurkt in de gondel die aan de romp was bevestigd. Achter zijn plexiglas geschutskoepel en turend langs de loop van zijn MG-15-machinegeweer kon hij alleen kijken naar het gebied achter de Kondor.

‘De commandant heeft me verzekerd dat een U-boot die terugkeerde van een patrouille twee dagen geleden minstens honderd schepen heeft gezien ten noorden van de Faeröer-eilanden,’ zei Lichtermann tegen zijn bemanning. ‘Die schepen koersten naar het noorden, dus moeten ze hier ergens zijn.’

‘Waarschijnlijk wilde die U-bootcommandant alleen maar iets rapporteren, omdat hij geen enkele treffer had met zijn torpedo’s,’ bromde Ebelhardt, en hij trok een vies gezicht na een slok van zijn lauwe *ersatz*-koffie.

‘Ik zou die schepen meteen tot zinken brengen,’ merkte Ernst Kessler op. Hij was net achttien jaar oud en wilde arts worden, voordat hij werd opgeroepen voor militaire dienst. Omdat hij uit een arm plattelandsgesin uit Beieren stamde waren zijn kansen op een betere opleiding nihil, maar dat weerhield hem er niet van tijdens zijn vrije uren allerlei medische tijdschriften en artikelen te lezen.

‘Dat is niet de juiste mentaliteit voor een Duitse militair,’ vermaande Lichtermann hem minzaam. Hij was dankbaar dat ze nog geen vijandelijke aanval hadden meegemaakt. Hij betwijfelde of Kessler wel het lef had het vuur te openen met zijn machinegeweer, maar de jongeman was het enige bemanningslid dat urenlang achterstevoren in het vliegtuig kon zitten zonder misselijk te worden.

Lichtermann dacht aan de strijders die aan het oostfront sneuvelen, in het besef dat de tanks en vliegtuigen die naar de Russen wer-

den verscheept de onvermijdelijke val van Moskou alleen maar vertraagden. Lichtermann zou maar al te graag een aantal schepen tot zinken brengen.

Weer verstreek een traag uur en de mannen tuurden naar de nachtelijke zee, in de hoop het konvooi op te merken. Ebelhardt tikte op Lichtermanns schouder en wees naar zijn logboek. Hoewel de schutter in de voorste gondel de officiële navigator was, berekende Ebelhardt de vluchtduur en koers, en hij maakte duidelijk dat het tijd werd voor een wending om een ander deel van de zee af te speuren.

Lichtermann bewoog de stuurknuppel en het vliegtuig maakte een wijde boog naar links. Hij bleef steeds naar de horizon kijken en de maan leek langs de hemel te verschuiven.

Ernst Kessler wist dat hij de scherpste ogen aan boord van het vliegtuig had. Toen hij nog een kleine jongen was had hij bij de ouderlijke boerderij dode dieren ontleed om de anatomie te begrijpen en te vergelijken met de afbeeldingen in boeken. Hij wist dat hij met zijn goede ogen en vaste hand een uitstekende arts kon worden. Zijn zintuigen waren echter even geschikt om een vijandelijk konvooi op te sporen.

Omdat hij achter in het vliegtuig zat was het niet waarschijnlijk dat hij als eerste schepen opmerkte. Toch gebeurde dat wel. Toen het vliegtuig overhelde, zag Kessler een ongewone schittering: een witte flits, ver van de weerspiegeling van het maanlicht.

‘Commandant!’ riep Kessler door de intercom. ‘Aan stuurboord, op 300 graden!’

‘Wat heb je gezien?’ In Lichtermanns stem klonk de opwinding van een jager door.

‘Weet ik niet zeker. Ik zag een schittering.’

Lichtermann en Ebelhardt tuurden door de duisternis in de aangewezen richting, maar er was niets te zien.

‘Weet je het zeker?’ vroeg de piloot.

‘Jazeker,’ antwoordde Kessler en hij dwong zichzelf overtuigd te klinken. ‘Toen we een bocht maakten. Ik weet heel zeker dat ik iets zag.’

‘Dat konvooi?’ bromde Ebelhardt.

‘Dat weet ik niet.’



‘Josef, zet de peilradio aan,’ zei Lichtermann tegen de voorste boordschutter. Hij gaf meer gas en het vliegtuig helde weer over in een wijde boog. Het ronken van de motoren klonk hoger en de propellers maalden met meer kracht door de lucht.

Ebelhardt hield een verrekijker voor zijn ogen en speurde de zwarte zee af. Met een snelheid van tweehonderd mijl per uur zou hij het konvooi elk moment moeten zien, maar toen er een minuut voorbij was en er nog steeds niets te zien was, liet hij de verrekijker weer zakken. ‘Het was zeker een hoge golf,’ zei hij, zonder de microfoon van de intercom in te schakelen, zodat alleen Lichtermann hem hoorde praten.

‘Ja, maar Kessler kan even goed zien in het donker als een kat,’ antwoordde Lichtermann.

De geallieerden hadden alle vrachtschepen en olietankers beschilderd met camouflagepatronen, zodat de schepen niet snel opgemerkt werden. Maar niets kon een konvooi ’s nachts onzichtbaar maken, omdat het kielzog achter het konvooi wit afstak tegen de donkere oceaan.

Allemachtig, dacht Ebelhardt, en hij wees naar de zee.

Eerst was het niet meer dan een grijze plek op het donkere water, maar toen ze dichterbij kwamen werden tientallen witte strepen zichtbaar, parallel naast elkaar, als krijtstrepen op een schoolbord. Dat was het kielzog van een armada van schepen die zo snel mogelijk naar het oosten voer. De schepen leken vanuit de Kondor op een kudde voortsjokkende olifanten.

De Kondor kwam nog dichterbij tot in het maanlicht te zien was dat het kielzog van de tragere vrachtschepen en tankers geflankeerd werd door snelle mijnnevgers. Een van de marineschepen voer langs stuurboord snel naar voren: rookwolken verschenen boven de beide schoorstenen. Zodra de mijnneveger voor aan het konvooi was, minderde het schip vaart om de vrachtschepen te laten passeren. Als de mijnneveger weer bij de achterkant van het konvooi was, werd meteen weer vaart gemaakt en herhaalde de cyclus zich. Met deze methode waren minder marineschepen nodig om een konvooi te beschermen.

‘Daar zijn minstens tweehonderd schepen,’ schatte Eberhardt.

‘Genoeg materiaal om de Russen voor maanden te laten vechten,’ beaamde de piloot. ‘Josef, hoe is het met die peilradio?’

‘Ik hoor alleen geruis.’

Statische elektriciteit was een gebruikelijk probleem ten noorden van de poolcirkel. Geladen elektrische deeltjes raakten het aardmagnetisch veld bij de polen en verstoorde het vacuüm in de radiobuizen.

‘We zullen onze positie markeren,’ zei Lichtermann, ‘en ons rapport doorseinen als we dicht bij de basis zijn. Zeg, Ernst, dat was mooi werk. We waren al omgekeerd en we hadden dat konvooi bijna gemist, als jij het niet gezien had.’

‘Dank u.’ De stem van de jongeman klonk trots.

‘Ik wil een betere telling van dat konvooi, en een schatting van de snelheid.’

‘Laten we niet te dichtbij komen, anders openen die escorteschepen het vuur,’ waarschuwde Ebelhardt. Hij had ervaring met luchtgevechten en was nu tweede vlieger, omdat hij een granaatscherf in zijn dijbeen had: een souvenir aan luchtafweergeschut van Londen. Hij herkende de blik in Lichtermanns ogen en hoorde de opwindende in zijn stem. ‘En vergeet die CAM’s niet.’

‘Vertrouw me,’ antwoordde de gezagvoerder met bravoure en hij stuurde het vliegtuig in de richting van het trage konvooi, drieduizend meter onder hen. ‘Ik kom niet te dichtbij, en we zijn hier zo ver van de kust dat ze geen vliegtuig kunnen lanceren om ons aan te vallen.’

CAM’s, ofwel *Catapult Aircraft Merchantmen*, waren het geallieerde antwoord op de Duitse luchtverkenning. Een lange rail was gemonteerd boven de boeg van een vrachtschip en met een startraket kon zo een Hawker Sea Hurricane-gevechtsvliegtuig gelanceerd worden om de spiedende Kondors mee neer te schieten en ook om U-boten aan de oppervlakte mee aan te vallen. Het nadeel van deze CAM’s was dat de vliegtuigen niet aan dek van de vrachtschepen konden landen. De Hurricanes moesten in de buurt van Engeland zijn, of een ander bevriend gebied om normaal te landen. En als dat onmogelijk was, werd het toestel op zee gedumpt, en de piloot werd uit het water opgepikt.

Het voortstomende konvooi onder de Fw 200 was meer dan duizend mijl verwijderd van geallieerd gebied, en zelfs al scheen de maan,

een piloot in het donkere water kon onmogelijk gered worden. De Kondor had niets te vrezen van de vloot geallieerde schepen, tenzij het toestel binnen bereik van het luchtafweergeschut kwam.

Ernst Kessler telde de rijen schepen, tot opeens lichtflitsen aan dek van twee escorteschepen verschenen. ‘Commandant!’ riep hij. ‘Er wordt gevraagd vanaf het konvooi!’

Lichtermann kon de marineschepen onder de vleugel nog juist zien. ‘Rustig maar,’ zei hij. ‘Dat zijn seinlampen. Die schepen varen in absolute radiostilte, en daarom communiceren ze met lichtseinen.’

‘O, neem me niet kwalijk.’

‘Geef niet. Tel zo nauwkeurig mogelijk het aantal schepen.’

De Kondor vloog in een wijde cirkel boven de vloot en passeerde de noordelijke flank, toen Dietz, die de bovenste geschutskoepel bemande, schreeuwde: ‘Inkomend vuur!’

Lichtermann begreep niet wat Dietz bedoelde en hij reageerde te traag. Een welgemikt salvo 7.7 mm patronen uit een machinegeweer raakte de romp van de Kondor, eerst bij het hoogteroer en vervolgens over de hele lengte. Dietz werd gedood voordat hij een schot kon lossen. Kogels doorboorden de cockpit en ketsten op metaal, de wind gierde door de gaten in de romp. Lichtermann hoorde zijn copiloot kreunen van pijn. Hij keek opzij en zag dat het vliegersjack van Ebelhardt bloedrood kleurde.

Lichtermann gaf een ruk aan de stuurknuppel en dook weg van het geallieerde vliegtuig dat uit het niets was gekomen.

Dat was een verkeerde manoeuvre.

De *Empire MacAlpine* was sinds enkele weken te water gelaten en een nieuwe aanwinst bij de verdediging van het konvooi. Oorspronkelijk gebouwd als graantransportschip was het vaartuig in vijf maanden op de Burntisland-scheepswerf verbouwd tot een vliegdekschip, met een commandotoren, en op het dek een tweehonderd meter lange startbaan. Vier Fairley Swordfish torpedobommenwerpers konden in een hangar ondergebracht worden. Het grote schip kon nog bijna evenveel graan vervoeren als voor de verbouwing. De admiraliteit had de CAM's altijd beschouwd als een noodoplossing, tot een veiliger alternatief was ontwikkeld. De Merchant Aircraft Carriers, ofwel MAC's, zoals de *MacAlpine*, werden ingezet tot Enge-

land een aantal Essex escortevliegdekschepen uit de Verenigde Staten beschikbaar had.

Terwijl de Kondor boven het konvooi vloog, waren twee Swordfish-jachttoestellen gelanceerd vanaf de *MacAlpine*. Ze waren eerst een eind weg gevlogen van het konvooi om hoogte te winnen in de inktzwarte hemel, om vervolgens een verrassingsaanval op het veel grotere en snellere Duitse vliegtuig in te zetten. Lichtermann en zijn bemanning hadden niet geweten dat de vijandelijke toestellen in aantocht waren. De Fairleys waren dubbeldekkers, met een topsnelheid die amper de helft van de Kondor was. Beide toestellen waren bewapend met een Vickers machinegeweer, gemonteerd boven de motor en een cardanisch opgehangen Lewis geweer was naar achteren gericht.

De tweede Swordfish koerste drieduizend voet onder de Focke-Wulf en was bijna onzichtbaar in het donker. Toen de Kondor wegdook voor de eerste aanvaller, was de tweede bommenwerper, ontdaan van alles wat de snelheid kon hinderen, in de juiste positie. Een stroom kogels sloeg in de voorkant van de Kondor, en de tweede schutter richtte zijn Lewis machinegeweer op de twee motoren aan de bakboordvleugel.

Kogelgaten ter grootte van een munt verschenen overal rond Ernst Kessler, en het aluminium gloeide even rood op na de inslag. Er waren maar enkele seconden verstreken sinds de kreet van Dietz en het spervuur dat de onderkant van de Kondor vernielde. Kessler wist wat zijn taak was. Hij slikte omdat zijn maag leek om te draaien in het naar beneden duikende vliegtuig. Hij haalde de trekker van zijn MG-15 over, terwijl de Fw steil bleef duiken en de tragere Swordfish passeerde. Lichtkogels trokken strepen in de nacht en Kessler richtte zijn 7.92-wapen als een brandweerman die een waterstraal richt. Hij zag een cirkel kleine vuurstralen oplichten in de duisternis: dat was de uitlaat van de radiale motor van de Fairley. Daar richtte hij zijn tegenvuur op, terwijl zijn eigen vliegtuig voortdurend bestookt werd door het Britse toestel.

De gebogen lijn van lichtkogels eindigde bij de gloeiende cirkel en opeens leek de neus van het geallieerde vliegtuig omgeven door vuurwerk. Vonken en flitsen omringden de Swordfish, metaal en bekleding werden door de aanval aan flarden gescheurd. De propeller

brak in stukken en de radiale motor explodeerde als een fragmentatiebom. Brandende benzine en hete olie raakten de piloot en de boordschutter. De gecontroleerde duikvlucht van de Swordfish veranderde in stuurloos neerstorten.

De Fairley tolde steeds sneller rond, brandend als een meteor. Lichtermann trok de Kondor horizontaal. Kessler zag hoe het brandende toestel naar beneden stortte. Opeens veranderde het silhouet. De vleugels werden van de romp gerukt. De Swordfish verloor alle aerodynamische eigenschappen en stortte als een baksteen naar beneden, totdat de vlammen door het kille zeewater gedoofd werden.

Toen Ernst opkeek naar de vleugel aan bakboord, sloeg de angst die hij eerst niet voelde opeens toe. Rooksporen waren achter beide negencilinder motoren zichtbaar en hij hoorde dat de motoren onregelmatig draaiden.

‘Commandant!’ schreeuwde hij in de microfoon.

‘Kop dicht, Kessler,’ antwoordde Lichtermann bits. ‘Marconist, kom hier en help me. Ebelhardt is dood.’

‘Commandant, de motoren aan bakboord!’ drong Kessler aan.

‘Weet ik, verdomme. Kop dicht!’

De eerste aanvallende Swordfish was een eind achterop geraakt en waarschijnlijk al weer teruggekeerd naar het konvooi. Daarom kon Kessler niets anders doen dan vol afgrijzen naar de rooksluizen kijken. Lichtermann schakelde de binnenste motor uit, in de hoop dat de vlammen dan zouden doven. Hij liet de propeller enige tijd vrij draaien en startte de motor weer. Hoestend sloeg de motor aan en vlammen verschenen bij de luchtinlaat, waardoor het aluminium snel zwartgeblakerd werd.

Hoewel de binnenste motor weinig vermogen had waagde Lichtermann het de buitenste motor uit te schakelen. Zodra hij weer op de starter drukte sloeg de motor onmiddellijk aan en veroorzaakte maar weinig rook. Meteen zette Lichtermann de nog brandende binnenste motor weer uit, omdat hij bang was dat het vuur zich zou uitbreiden naar de brandstofleidingen. Hij nam gas terug om de beschadigde buitenste motor zo veel mogelijk te sparen. Met twee goed werkende motoren en een derde op halve kracht was het mogelijk de thuisbasis te bereiken.

Gespannen minuten verstreken traag. Kessler weerstond de aanvechting om de piloot naar hun positie te vragen. Hij wist dat Lichtermann die zodra dat mogelijk was zou melden. Kessler kwam overeind en stootte zijn hoofd tegen een steun in de romp. Op dat moment hoorde hij een ander geluid: een suizend ruisen vlak achter hem. De plexiglas koepel was opeens nat van een of andere vloeistof. Het duurde even voordat hij beseftte dat Lichtermann de hoeveelheid brandstof in de tanks en de afstand naar de basis bij Narvik had berekend. De overtollige benzine werd geloosd om het toestel zo licht mogelijk te maken. De loospijp van de tanks was naast de geschutskoepel.

‘Hoe gaat het daar, Kessler?’ vroeg Lichtermann, nadat hij de loosklep weer gesloten had.

‘Eh, prima,’ stamelde Kessler. ‘Waar kwamen die vliegtuigen vandaan?’

‘Ik heb ze niet eens gezien,’ bekende de piloot.

‘Het waren dubbeldekkers. In elk geval de kist die ik neerschoot.’

‘Kennelijk Swordfish,’ zei Lichtermann. ‘Het schijnt dat de geallieerden een nieuwe truc toepassen. Die vliegtuigen kwamen niet van een transportschip, want de kracht van de startraketten zou de vleugels afrukken. Dus moeten de Britten een nieuw vliegdekschip hebben.’

‘Maar wij zagen die toestellen niet opstijgen.’

‘Ze hebben ons mogelijk op de radar gezien en de vliegtuigen op laten stijgen nog voordat wij het konvooi opmerkten.’

‘Kunnen we dit doorseinen naar de basis?’

‘Josef is daar al mee bezig. De radio geeft alleen statisch geknetter. Over een halfuur zijn we boven de kust. Daar zal de ontvangst beter zijn.’

‘Wat moet ik nu doen?’

‘Blijf op je post. En kijk scherp uit naar nog meer Swordfish toestellen. We vliegen nu amper honderd mijl per uur, en ze kunnen ons besluipen.’

‘En luitenant Ebelhardt en Dietz?’

‘Ik hoorde dat jouw vader dominee was, of zoiets?’

‘Mijn grootvader. In de lutherse kerk in ons dorp.’

‘In je eerstvolgende brief naar huis vraag je maar of hij een gebed wil zeggen. Ebelhardt en Dietz zijn allebei dood.’

Na deze woorden bleef het stil. Kessler tuurde in de duisternis, zoekend naar vijandelijke vliegtuigen, maar in stilte bad hij dat hij die niet zou zien. Hij probeerde er niet aan te denken dat hij zojuist twee mannen gedood had. Het was oorlog en ze hadden de Kondor zonder waarschuwing aangevallen, dus hij moest geen last hebben van een opkomend schuldgevoel. Zijn handen hoefden niet te beven en er hoorde geen knoop in zijn maag te zitten. Hij wilde dat Lichtermann geen opmerking over zijn grootvader had gemaakt. Kessler kon zich voorstellen wat de strenge dominee zou zeggen. Hij haatte de regering die deze dwaze oorlog was begonnen en van zijn kleinzoon een moordenaar had gemaakt.

Kessler beseftte dat hij zijn grootvader nooit meer recht in de ogen kon kijken.

‘Ik zie de kust,’ kondigde Lichtermann na veertig minuten aan. ‘We zullen Narvik bereiken.’

De Kondor was tot drieduizend voet hoogte gedaald toen het toestel boven de Noorse kust kwam. Het was een barre en verlaten kuststrook, waar de branding schuimend op de rotsen en kleine eilandjes sloeg. Er waren slechts enkele vissersdorpjes in de baaien en inhammen, waar de bewoners een schamel bestaan leidden.

Ernst Kessler kreeg weer nieuwe moed. Hij voelde zich veiliger nu ze boven land vlogen. Niet dat hij neerstorten op het rotsige terrein zou overleven, maar sterven op de grond, waar het vliegtuigwrak gevonden kon worden zodat hij een fatsoenlijke begrafenis zou krijgen, leek toch beter dan verdwijnen in de anonimiteit van de zee, zoals de Britse piloten die hij had neergeschoten.

Het noodlot bepaalde dat op dat moment de laatste kaart werd getrokken. De buitenste motor aan bakboord, die aldoor op halve kracht ronkte en het grote verkenningstoestel in de lucht hield, waarschuwde niet. De motor sloeg opeens vast, met zoveel kracht dat de propeller van een zoemende schijf veranderde in een star metalen voorwerp en meteen een sterk remmende kracht uitoefende.

In de cockpit gaf Lichtermann een ruk aan de stuurknuppel, om te verhinderen dat de Kondor in een tolvlucht raakte. De stuwkracht aan stuurboord en de weerstand aan bakboord maakten het grote toestel onbestuurbaar. De neus trok schuin naar links en omlaag.

Kessler werd met kracht tegen het statief van zijn machinegeweer geslagen en een lus van de munitiegordel kronkelde als een slang om hem heen. De gordel sloeg tegen zijn gezicht, zodat hij niets meer kon zien en uit beide neusgaten spoot bloed tevoorschijn. Weer dreigde de patroongordel tegen de zijkant van zijn hoofd te slaan, maar hij dook weg en drukte de gordel tegen de zijwand.

Lichtermann wist het vliegtuig nog even stabiel te houden, maar hij beseftte dat het een verloren zaak was. De Kondor was teveel uit balans. Om het grote toestel veilig aan de grond te zetten moest eerst het evenwicht hersteld worden. Hij strekte zijn gehandschoende hand uit en schakelde de beide motoren aan stuurboord uit. Het toerental verminderde snel. De propeller aan bakboord bleef remmend werken, maar dat kon Lichtermann compenseren. Het toestel veranderde in een groot zweefvliegtuig.

‘Kessler, kom hier en doe je gordel vast,’ riep Lichtermann via de intercom. ‘We maken een noodlanding.’

Het vliegtuig scheerde over een berg aan het uiteinde van een fjord. Het ijs op de bergwand stak felwit af tegen de zwarte rotsen.

Ernst bukte zich om uit zijn schietpositie te komen, toen iets in de diepte opeens zijn aandacht trok. In het ravijn van de fjord was een gebouw zichtbaar, gedeeltelijk op de gletsjer. Of mogelijk was het gebouw zo oud dat het langzaam door de gletsjer bedolven werd. Het was moeilijk de grootte te schatten, maar het leek omvangrijk, als een bewaarplaats van de Vikingen.

‘Commandant!’ schreeuwde Kessler. ‘Achter ons, daar in die fjord. Er is daar een gebouw. Ik denk dat we op het ijs kunnen landen.’

Lichtermann had niets gezien, maar Kessler keek achterwaarts en hij kon onbelemmerd naar de fjord kijken. Het terrein voor de Kondor was oneffen, met opstekende ijsschotsen zo scherp als dolken. Het landingsgestel van het vliegtuig zou vernield raken zodra ze de grond raakten en de rotsblokken zouden de metalen huid als papier aan flarden scheuren.

‘Weet je het zeker?’ vroeg Lichtermann.

‘Ja! Dat gebouw stond op de rand van de gletsjer, ik zag het in het maanlicht. Er staat daar beslist een gebouw.’

Zonder motorvermogen had Lichtermann maar één kans om te



landen. Hij beseftte dat een noodlanding op het ruige terrein fataal voor de bemanning zou zijn. Landen op de gletsjer was ook geen pretje, maar er was wel een kans dat ze levend uit het wrak kwamen.

Met al zijn kracht trok hij aan de stuurknuppel, vechtend tegen de traagheid van de Kondor. Door de zwenking verloor de vleugel draagvermogen. De hoogtemeter liep nu twee keer zo snel terug als bij horizontaal vliegen. Lichtermann kon daar niets aan veranderen: dit was een gevolg van de natuurwetten.

Het grote vliegtuig sneed door de lucht en koerste weer naar het noorden. De berg waar de gletsjer achter schuilging doemde op. Lichtermann was dankbaar dat de maan scheen, want onder aan de berg zag hij een maagdelijk wit gebied: een ijsvlakte die minstens een mijl lang was. Hij zag het gebouw dat Kessler opgemerkt had niet, maar dat was onbelangrijk. Hij richtte zijn aandacht op de ijsvlakte.

Het witte gebied rees van zeeniveau geleidelijk, en leek bij de zijflank van de berg bijna een verticale ijswand, met een blauwige kleur in het fletse maanlicht. In de lange fjord dreven enkele kleine ijsbergen.

De Kondor daalde snel. Lichtermann had amper voldoende hoogte om het vliegtuig nog een keer te wenden en evenwijdig aan de gletsjer te sturen.

Ze vlogen nu lager dan de bergtop. De door het ijs gevormde piek schoof rakelings langs het uiteinde van de vleugel. Van driehonderd meter hoogte leek het ijs effen, maar nu ze dichterbij waren bleek het oppervlak veel ruwer, alsof golven heel snel bevroren waren. Lichtermann klapte het landingsgestel niet uit. Als een van de steunen afbrak zou het grote toestel meteen uit balans raken en uit elkaar vallen.

‘Hou je vast!’ waarschuwde hij. Zijn keel was kurkdroog en de woorden klonken schor.

Ernst was uit zijn positie geklauterd en zittend op de stoel van de marconist maakte hij zijn gordel vast. Josef zat voorin naast Lichtermann. De instrumenten van de radiozender lichtten melkwit op. Er waren geen raampjes in de radiohoek, en het interieur van het vliegtuig was aardedonker. Zodra hij de gespannen waarschuwing van de piloot hoorde, boog Kessler zich voorover, legde zijn handen in zijn

nek en hield zijn ellebogen naast zijn knieën, zoals hij tijdens de training geleerd had. Hij prevelde schietgebedjes voor zich uit.

De Kondor raakte de gletsjer en kaatste meteen weer een paar meter omhoog om daarna met meer kracht op het ijs neer te komen. Het schrapende geluid van metaal op ijs klonk als een trein die door een tunnel raast. Kessler werd heftig heen en weer geschud, maar hij bleef in dezelfde foetushouding zitten. Het vliegtuig botste ergens tegenaan en de handboeken van de marconist tuimelden uit het rek. De vleugel raakte het ijs en het toestel begon te tolleren en uiteen te vallen.

Kessler wist niet wat beter was: hier alleen in de donkere romp zitten, zonder te weten wat er buiten gebeurde, of in de cockpit zien hoe de Kondor in stukken brak.

Er was een krakend geluid onder de plek waar Kessler ineengedoken zat, en een ijzige luchtstroom drong naar binnen. De plexiglas koepel van de voorste schutter was verbrijzeld. Splinters ijs werden van de gletsjer geschaafd en vlogen door het toestel, dat nog steeds geen vaart leek te verliezen.

Toen klonk een nog harder geluid, een galmende explosie van scheurend metaal en meteen daarna was de scherpe geur van vliegtuigbenzine te ruiken. Kessler begreep wat er gebeurd was. Een van de vleugels was in het ijs geschoten en daardoor afgescheurd. Lichtermann had het grootste deel van de tankinhoud geloosd, maar er was nog zoveel benzine aan boord dat het risico van brand groot was.

Het zware vliegtuig gleed schokkend over de gletsjer, die naar beneden helde. Maar de snelheid was veel minder. Omdat de bakboordvleugel afgescheurd was, draaide het toestel een kwartslag in de glijrichting. Daardoor schraapte de romp dwars over het ijs en de wrijving was sterker dan de zwaartekracht.

Kessler slaakte een zucht. Hij wist dat de Kondor over enkele seconden tot stilstand zou komen. Commandant Lichtermann verstond zijn vak. Kessler ontspande zich en hij wilde zich oprichten, toen de stuurboordvleugel ook in het ijs hapte en meteen werd afgescheurd.

De romp rolde over de afgebroken vleugel en klapte met een heftige beweging ondersteboven, zodat Kessler bijna uit zijn gordels werd

geslingerd. Zijn nek zwiepte ruw achterover en pijnscheuten raasden tot in zijn tenen.

De jonge boordschutter hing secondenlang verdoofd door de schok in de veiligheidsriemen, tot hij besepte dat het raspande geluid van aluminium op ijs verstomd was. De Kondor lag stil. Vechtend tegen misselijkheid, klikte hij voorzichtig de gesp van zijn riemen los en liet zich zakken naar het plafond van de vliegtuigromp. Hij voelde iets zachts onder zijn voeten. In het donker zocht hij steun, tot hij op een metalen bint stond. Hij tastte met zijn hand naar beneden en trok die meteen weer terug. Hij had een lichaam aangeraakt, en zijn vingers waren kleverig van een warme, dikke vloeistof. Hij besepte meteen dat het bloed was.

‘Commandant Lichtermann?’ riep hij. ‘Josef?’

Alleen een fluitend geluid van de ijzige wind door het vliegtuigwrak klonk als antwoord.

Kessler zocht in een kastje onder de radiozender en vond een zaklantaarn. In de lichtstraal was het lichaam van Max Ebelhardt zichtbaar. De copiloot was bij de eerste aanval al gedood. Kessler bleef om Josef en Lichtermann roepen, en hij richtte de zaklantaarn naar de cockpit in de romp die ondersteboven lag. Hij zag beide mannen, nog vastgebonden aan hun stoel, en hun armen bungelden krachteloos als van poppen naar beneden.

Geen van de twee mannen bewoog, ook niet toen Kessler dichterbij kroop en zijn hand op de schouder van de piloot legde. Lichtermanns hoofd was achterovergebogen en zijn ogen waren star. Zijn gezicht was rood van het bloed dat uit een hoofdwond sijpelde. Kessler raakte de wang van de piloot aan. Die was nog warm, maar de huid was niet meer elastisch. Het voelde aan als stopverf. Hij richtte de lichtbundel op de marconist en zag dat Josef Vogel ook dood was. Vogels hoofd was tegen een metalen steun geslagen en Kessler zag de bloedsporen op het metaal. Lichtermann had kennelijk zijn nek gebroken, toen het vliegtuig omrolde.

De scherpe geur van benzine drong door in het mistige bewustzijn van Kessler, en hij wankelde naar de achterkant van het vliegtuig, waar de grote deur in de romp was. Door de crash was het portaal ontzet en hij moest met zijn schouder de klemmende deur openen.

Hij viel uit de Kondor en belandde languit op het ijs. Op de gletsjer lagen overal verspreid brokstukken van de vleugel en het landingsgestel en Kessler zag de diepe voren die het vliegtuig in het ijs had getrokken.

Hij wist niet hoe acuut het brandgevaar was, en hoelang het duurde voordat hij weer zonder gevaar de Kondor in kon klimmen. Maar hij beseftte dat hij niet lang buiten kon blijven in de ijzige wind die over de gletsjer gierde. Het was beter op zoek te gaan naar het mysterieuze gebouw dat hij voor de crash bij de gletsjer had gezien. Daar kon hij wachten tot het brandgevaar in de Kondor geweken was. Hij hoopte maar dat de radiozender nog werkte na de crash. Als de zender kapot was, dan kon hij de kleine opblaasbare boot uit de staart van het toestel halen. Het zou hem dagen kosten om een dorp te bereiken, maar als hij dicht langs de kust bleef, dan was dat mogelijk.

Een plan maken leidde hem af van het afschuwelijke uur dat achter hem lag. Hij moest zich concentreren op overleven. Als hij weer veilig terug was in Narvik, dan kon hij rouwen om zijn dode kameraden. Hij was niet heel goed bevriend geweest met de andere bemanningsleden, omdat hij meer aandacht voor zijn studie had gehad dan voor hun gebras en gebral, maar ze hadden wel samen een team gevormd.

Kesslers hoofd bonkte en zijn nek werd zo stijf dat hij zijn hoofd amper kon draaien. Hij keek naar de berg die het zicht op de fjord benam en begon over de gletsjer te sjokken. Op het ijs was het moeilijk afstanden te schatten: wat enkele kilometers leek was in werkelijkheid een zware tocht die urenlang duurde en waarbij zijn voeten gevoelloos raakten. Een korte regenbui doorweekte zijn kleren en het hemelwater bevroor weer op zijn jas tot ijsvlokken, krakend bij elke stap.

Hij overwoog weer terug te keren naar het verongelukte vliegtuig, ondanks het risico van brand, maar toen zag hij de contouren van het gebouw dat gedeeltelijk boven het ijs uitstak. Toen hij dichterbij kwam en meer details kon zien, begon hij te huiveren en niet alleen van kou. Het was helemaal geen gebouw.

Kessler bleef staan onder de voorstevan van een enorm schip, gebouwd van hout en beslagen met koper. Het gevaarte was kennelijk

vastgeraakt in het ijs. Hij wist hoe traag gletsjers bewegen en besepte dat dit schip hier misschien al duizenden jaren lag. Nooit eerder had hij zoiets gezien, maar op hetzelfde moment bedacht hij dat hij zich vergiste. Hij had wel afbeeldingen van dit schip gezien: in de bijbel waaruit zijn grootvader hem voorlas toen hij nog een kleine jongen was. Kessler vond de verhalen in het Oude Testament veel mooier dan de preken in het Nieuwe Testament en daarom herinnerde hij zich ook de afmetingen van de ark: honderd ellen lang, vijftig breed en dertig ellen hoog.

‘ ... en Noach bracht zijn dieren twee aan twee aan boord.’