

Autos kauften und Fabriken bauten, sodass die Nachfrage nur steigen konnte. Steigende Nachfrage und unsichere Versorgung bedeuteten hochschnellende Preise, und bei den Ölfeldern, die jetzt als unbedeutend galten, würde sich die Ausbeutung plötzlich lohnen. Wen würde es dann noch kratzen, was ein Haufen Robbenjäger davon hielt? Ein paar Scheine in die richtigen Hände gedrückt, und das Problem war gelöst. Und wer sich weigern würde, das Geld anzunehmen, würde bald feststellen, dass er die falsche Entscheidung getroffen hatte.

Es klopfte an der Tür, und Carver kam herein. Sein sonst so lässiger Gang war verschwunden. Stattdessen benahm er sich vorsichtig und wirkte zögerlich und nervös. Es schien, als fühlte er sich unwohl in Gegenwart eines so reichen und mächtigen Mannes wie McCabe.

»Der Flieger ist durchgecheckt, aufgetankt und startbereit«, sagte er. »Nehmen Sie 's mir nicht übel, Sir, wenn ich das sage, aber Sie sollten sich besser gleich auf den Weg machen. Ein Unwetter zieht auf.«

McCabe nahm das mit einem schroffen Nicken zur Kenntnis und ließ den Mann wieder gehen.

Carver blieb kurz in der Tür stehen, was niemand bemerkte oder bemerkenswert fand.

»Guten Flug, Sir«, sagte er.

## 2

Das Flugzeug sollte die Route von Inuvik nach Calgary nehmen, das im Südosten lag, drei Stunden und vierzehnhundert Meilen weit weg, von denen die meisten durch gebirgige Wildnis führten.

In dem Augenblick, als die Motoren gestartet wurden, begann die Luft aus dem Rohr zu entweichen. Temperatur und Druck stiegen an. Die Hitze wurde direkt auf den Hydraulikspeicher gerichtet, der mit sehr empfindlicher, leicht entzündlicher Flüssigkeit gefüllt war. Während die Minuten vergingen und das Flugzeug über dem Selwyngebirge bis zu seiner Flughöhe von etwa dreißigtausend Fuß stieg, wurde die Flüssigkeit immer heißer. Als es etwa vierzig Minuten von Inuvik entfernt war, erreichte die Temperatur einen kritischen Punkt, und der Speicher platzte mit einer Wucht, die das ganze Heck erschütterte. Die Außenhaut war stark genug, um dem Druck standzuhalten, aber von der brennenden Flüssigkeit aus suchten sich die Flammen gierig Nahrung in der Plastikummantelung der Kabel, in den Leitungssystemen, in der Verkleidung der Luftrohre – in jedem brennbaren Material.

Durch das Dröhnen der Motoren und die ständigen Luftturbulenzen war die Explosion im Passagierraum weder zu hören noch zu spüren. Das Erste, was dem Piloten auffiel, war das Aufblinken der Warnleuchte. Im hinteren Wartungsschacht musste ein Feuer ausgebrochen sein. Sein nächster Gedanke war, dass er nichts tun konnte, um es zu löschen. Von da an blieben ihm maximal sieben oder acht Minuten, bis sich die Flammen durch das Steuerungssystem zum Seiten- und Höhenruder durchgefressen haben würden.

Als McCabes Jet vom Boden abhob, stieg Carver in den drei Jahre alten Ford F-250 Pick-up Heavy Duty, den er vor zwei Wochen in Skagway in Alaska bar gekauft hatte, und fuhr zur nächsten Tankstelle. Im Waschraum rasierte er sich Steve Lundins Bart ab und zog den Overall aus. Draußen warf er ihn in einen Müllcontainer. Dann wendete er nach Süden und nahm den Dempster Highway. Nach kurzer Zeit hörte der Asphalt auf. Während der nächsten vierhundertfünfzig Meilen, die über den Polarkreis, durch zwei Zeitzonen, über fünf Flüsse und quer durch mehrere Gebirge führten, würde er nur Schiefer und Kies unter den Rädern haben.

Solche Dinge bekam man in Inuvit erzählt, da die überwältigende Größe des Gebiets und die unglaubliche Einsamkeit der ganze Stolz der Region waren. Das Yukon-Territorium allein war fast so groß wie Spanien, wurde aber nur von dreißigtausend Menschen bewohnt. Gegen die angrenzenden Nordwest-Territorien war Yukon jedoch so beeindruckend wie ein Vorstadtgarten. Die vierzigtausend Einwohner waren über eine Fläche verteilt, die größer war als Spanien, Frankreich, Holland, Belgien und England zusammen.

Carver hörte nur zu gern diesen prahlerischen Reden zu. Er mochte Fakten. Er fand ihre Verlässlichkeit beruhigend. In einer Welt voller Kompromisse, Betrugereien und unberechenbarer Emotionen stellten sie nicht verhandelbare Größen dar. Sie lenkten ihn von den Gedanken ab, die an seinem Gewissen nagten, wenn er sich vorstellte, wie die anderen Leute in dem Flugzeug zusammen mit Waylon McCabe sterben würden. Carver war an das Prinzip des Kollateralschadens gewöhnt. Er sah ein, dass mit den Schuldigen oft auch Unschuldige sterben mussten. Er verstand auch die Rechnung, wonach es besser war, wenn eine Hand voll Menschen bei einem Flugzeugabsturz starben, als wenn Hunderttausende bei einem Völkermord ausgelöscht wurden. Er konnte sich sogar einreden, dass die Leute, die für Waylon McCabe arbeiteten, wahrscheinlich wussten, was er tat und welchen Gewinn er damit machte. Aber für Carver hieß das nicht, dass er sich bei dem Ganzen wohlfühlen musste.

Seine geheimen Auftraggeber, die sich das Konsortium nannten, wären über seine prinzipiellen Bedenken nicht erfreut gewesen. Sie betrachteten sich als moralische Wächter in einer unmoralischen Welt, die jedes Unrecht bestrafte, vor dem Politiker und Polizisten kapitulierten, weil ihnen durch Gesetze die Hände gebunden waren. Die McCabe-Sache war Carvers dritter Auftrag gewesen. Er war Offizier der Royal Marines gewesen, beim Special Boat Service, einer absoluten Elitetruppe, und hatte aus Abscheu vor der Vergeblichkeit ihrer Anstrengungen den Dienst quittiert. Die Diktatoren, gegen die er und seine Männer gekämpft hatten, waren noch an der Macht. Die Terroristen wurden wie Staatsmänner behandelt. Die Drogen-, Waffen- und Menschenhändler waren für ihr Tun nicht bestraft worden.

Er konnte einen Menschen von Angesicht zu Angesicht töten, mit einer Schusswaffe, mit einem Messer oder mit bloßen Händen. Doch seine Auftraggeber bevorzugten feinere Methoden, die sich problemlos abstreiten ließen. Darum lieferte Carver ihnen Unfälle wie diesen, den er soeben für Waylon McCabe vorbereitet hatte.

### 3

Der Pilot hatte die Motoren abgeschaltet, um die Ausbreitung des Feuers zu verlangsamen. Das einzige Geräusch war das schaurige Rauschen der Luft draußen. Die Stewardess, die auf ihrem Klappsitz saß, biss sich auf die Lippen und gab sich alle Mühe, ihre aufwallende Angst zu unterdrücken, was ihr aufgrund der Ausbildung und ihres beruflichen Stolzes so gerade eben gelang. Sie strich sich mit knappen, beiläufigen Handbewegungen den Rock glatt, sodass man meinen konnte, sie sei sich dessen kaum bewusst. Doch da sie die ganze Passagierkabine überblicken konnte, sah sie als Erste den Rauch, der sich durch Lüftungsschlitze, Boden- und Wandfugen hereinwand wie eine geisterhafte Schlangenplage. Der Rauch war schmutzig gelb und braun durchsetzt, ein Chemikaliencocktail, den die brennenden Materialien im Heck absonderten. Nach und nach fingen die Passagiere an zu husten und zu würgen.

»Sauerstoffmasken ...!«, krächzte die Stewardess. Sie zwang das Wort zwischen zwei mühsamen Atemzügen hervor, während sie mit den Fäusten gegen die Tür des Cockpits hämmerte. Der Kopilot drehte den Kopf, roch den Rauch und drückte sofort auf den Schalter, der die Klappen über den Passagiersitzen öffnete und die Atemmasken herausfallen ließ. Dann legte die Crew sich die Masken an. Sie funktionierten gut. Die Passagiere hatten nicht so viel Glück.

Es gab sechs Sitze in der Kabine, dazu den Klappsitz des Flugbegleiters, also insgesamt sieben Masken. Eine fiel überhaupt nicht aus ihrem Fach, zwei andere fielen heraus, gaben aber keinen Sauerstoff ab. Blieben noch vier Masken für fünf Leute, und so begann eine wilde Jagd auf die zwei leeren Sitze.

Die Maske der Stewardess funktionierte, auch die von McCabe. Er hatte eine Menge Mist eingeatmet, bis er das Ding aufgesetzt hatte, aber schließlich atmete er süßen reinen Sauerstoff, und das Würgen in seiner Brust ließ nach.

Drei Männer hasteten schreiend und hustend durch den dichter werdenden Rauch und suchten verzweifelt nach einer Stelle mit sauberer Luft. Einer konnte sich durch Tritte und Stöße einen Sitz mit funktionierender Sauerstoffmaske erobern. Ein anderer sank unter der Wirkung des Rauchs in die Knie und tat seine letzten Atemzüge, dann brach er im Gang tot zusammen.

Der Dritte hatte endlich eine funktionierende Maske gefunden, doch sein Gehirn schien den Fingern nicht mehr die nötigen Befehle erteilen zu können, denn er fummelte nutzlos an den elastischen Riemen, ohne sie sich über den Kopf ziehen zu können. Dann hustete er so heftig, dass er Blut spuckte und roter Schaum aus seinem Mund quoll. Schließlich keuchte er nur noch, und dann bewegte auch er sich nicht mehr.

Derweil fiel das Flugzeug dem Boden entgegen, der Wind heulte und rüttelte an dem Rumpf, die Kabel, die die Höhenruder steuerten, wurden vom Feuer verzehrt.

Die Crew war zu beschäftigt, um Angst zu haben. Draußen war kaum ein Licht zu sehen. Die Berge, die sie im Sinkflug überquerten, waren nur als schwarze Silhouetten zu erkennen, die sich vor dem dunkelblauen Horizont abzeichneten. Das Flugzeug war jetzt siebentausend Fuß über dem Meeresspiegel, knapp fünftausend Fuß über dem tiefsten Punkt der Region, was ihnen höchstens zehn Meilen Spielraum gab, und es ging immer weiter nach unten. Sie ließen den gesamten Treibstoff ab, um das Gewicht zu verringern und das Feuer einzudämmen. Sie hatten das Fahrwerk ausgeklappt. Sie brauchten nur noch einen Landeplatz. Dann wurde ein einzelner schwacher Lichtschein von einer Eisfläche reflektiert, und sie erkannten vor sich einen zugefrorenen See.

Er sah aus wie eine riesige Brille. Zwei große, freie Flächen an beiden Enden bildeten die Gläser, die ein gebogener Kanal miteinander verband. Genau in der Mitte des westlich gelegenen Sees befand sich eine Insel. Doch sie flogen noch zu hoch und würden darüber hinausschießen.

Der Pilot brummte eine Reihe von Kraftausdrücken in seine Atemmaske und führte das Flugzeug in den Sturzflug. Er hatte eigentlich in einem flachen Gleitflug hinunterkommen wollen. Jetzt musste er wie ein Sturzbomber zu dem See hinunterschießen, im letzten Moment hochziehen und beten, dass die Leitungen den Zug aushielten.

Das Flugzeug sauste auf den See zu, bis im Blickfeld des Cockpits nur noch Eis zu sehen war.

Jetzt waren sie über der ersten runden Seefläche und noch fünfhundert Fuß hoch. Der Pilot zog mit einem Ruck den Steuerknüppel zurück, damit sich die Höhenruder hoben, und riss den Jet aus dem Sturzflug.

Im hinteren Wartungsschacht waren die Kabel, die den Piloten mit den Ruderflächen verbanden, bis auf die Drahtstränge verbrannt, und die Forderung nach mehr Hub erhöhte deren Spannung.

Die Nase wollte nicht hochkommen. So würden sie ins Eis krachen.

Die Drähte fingen an, sich aufzudröseln.

Das Eis war nur noch hundert Fuß unter ihnen.

Und dann endlich hob sich der Jet aus dem Sturzflug, und der Winkel wurde flacher. Genau in diesem Augenblick rissen die letzten Kabelstränge durch, das Höhenruder war nicht mehr zu steuern, und das Flugzeug fiel die letzten fünfzig Fuß in einer dramatischen Bauchlandung auf die Eisdecke, sodass das Fahrgestell brach und der Rumpf wie ein Eishockeypuck über den See schlitterte.

Irgendwie fand es einen Weg über den gekrümmten Verbindungskanal zwischen den beiden Seehälften. Die Wucht des Aufpralls hatte die Stewardess von ihrem Klappsitz katapultiert, sodass sie ohne Sauerstoffmaske hilflos zwischen den Sitzen entlang durch die Kabine flog, bis sie gegen die Rückwand schlug und reglos am Boden liegen blieb.

Waylon McCabe dachte nur ans eigene Überleben. Er war heil am Boden angekommen, und das nahm er als gutes Zeichen.

Dann stieß die Spitze der linken Tragfläche gegen die felsige Oberfläche der Insel, die aus dem See ragte. Der Flügel wurde weggeschoren, und das Flugzeug drehte sich dadurch in eine andere Richtung.