

THE MAN WHO CARVED HIS KINGDOM

Ein Roman

TANSTAAFL Press

Leseprobe — Kapitel 1-3
Stand: Februar 2026

Kapitel 1

Die Plattform

Die *Brent Delta* sah aus wie etwas, das Gott angefangen und dann aufgegeben hatte.

Vierundzwanzigtausend Tonnen Stahl, hundertneunzig Meter über dem Meeresgrund der Nordsee, getragen von drei Betonsäulen, die aussahen wie die Beine eines toten Insekts. Oben Rohre, Kräne, Container, ein Hubschrauberdeck das seit vier Jahren kein Hubschrauber mehr berührt hatte. Unten die See, grau und gleichgültig, wie sie seit fünfzig Jahren gegen die Säulen schlug.

Klaus Brenner stand auf dem Hauptdeck, die Hände auf der Reling, und rechnete.

Er rechnete immer. Die Abrisskrane am Kai von Hartlepool, sechshundert Meter backbord: Tragfähigkeit zwölftausend Tonnen, Tagessatz zweihundertachtzigtausend Pfund. Die zwei Schlepper, die ihn hergebracht hatten: je fünfzigtausend am Tag, plus Treibstoff. Das Wetterfenster für eine Nordatlantik-Passage: sechs Tage, wenn man Glück hatte. Vierzehn, wenn man es richtig plante.

„Mister Brenner?“

Der Mann hinter ihm hieß David Lockwood und war Senior Vice President of Decommissioning bei Shell UK. Er trug einen Sicherheitshelm, der ihm nicht passte, eine Warnweste, die nach Vorschrift aussah, und einen Gesichtsausdruck, der irgendwo zwischen höflicher Ungeduld und dem Wunsch lag, wieder an seinem Schreibtisch in Aberdeen zu sitzen.

„Noch eine Minute", sagte Brenner, ohne sich umzudrehen.

„Wir haben den Helikopter um vier."

„Ich weiß."

Brenner rechnete. Die *Brent Delta* war 1976 installiert worden. Shell hatte dreiundvierzig Jahre lang Öl aus ihr herausgeholt, sechs Milliarden Barrel insgesamt aus dem Brent-Feld, und dann war Schluss gewesen. Seit 2017 stand sie hier und kostete Geld. Wartung. Sicherheit. Umweltgutachten. Die britische Regierung wollte sie abgerissen sehen. Shell wollte sie abgerissen sehen. Jeder wollte sie abgerissen sehen.

Abrisskostenpunkt: vierhundertsechzig Millionen Pfund. Plus minus fünfzig Millionen, je nachdem welchen Gutachter man fragte und wie ehrlich er war.

Brenner drehte sich um. „Was wissen Sie über die Montevideo-Konvention von 1933, Mister Lockwood?"

Lockwood blinzelte. „Entschuldigung?"

„Nicht schlimm. Kennt fast niemand." Brenner zog ein zusammengefaltetes Blatt aus seiner Jackentasche. Papier. Bildschirme waren im Nordatlantikwind nicht abzulesen. „Ihre Plattform kostet Shell derzeit acht Millionen Pfund im Jahr. Standkosten. Jeden Tag den sie hier steht, verbrennt sie zweiundzwanzigtausend Pfund. Richtig?"

„Ungefähr."

„Nicht ungefähr. Zweiundzwanzigtausenddreihundert. Ich hab Ihren letzten Quartalsbericht gelesen, den für die Investoren, nicht den für die Öffentlichkeit. Seite siebenundvierzig, Fußnote elf."

Lockwood schwieg.

„Und der Abriss", fuhr Brenner fort, „wird irgendwann zwischen 2026 und 2029 passieren. Realistisch 2028, wenn die Genehmigungen durchkommen, Greenpeace sich beruhigt und das Wetterfenster stimmt. Das sind drei Jahre à acht Millionen.

Vierundzwanzig Millionen Pfund, die Sie verbrennen, bevor der erste Kran auch nur anfährt. Plus die vierhundertsechzig für den eigentlichen Abriss. Macht — ich runde großzügig — eine halbe Milliarde Pfund, bis diese Plattform nicht mehr existiert."

„Ich kenne unsere eigenen Zahlen, Mister Brenner."

„Natürlich. Die Frage ist, ob Sie meine kennen."

Brenner faltete das Blatt auseinander und legte es auf einen verrosteten Poller, der vermutlich seit der Thatcher-Ära dort stand. Es war ein einseitiges Dokument mit dem Briefkopf seiner Firma — *Brenner Maritime Solutions BV*, Rotterdam — und einer überraschend kurzen Zahl am Ende.

„Zwölf Millionen Pfund", sagte Brenner.

„Das ist Ihr Angebot?"

„Nein. Das ist der Preis den Sie mir zahlen."

Lockwood lachte. Es war ein kurzes, professionelles Lachen, das signalisierte: Ich bin ein höflicher Mensch, aber jetzt ist das Gespräch vorbei. „Mister Brenner, wir treffen uns hier, weil unser Büro in Den Haag gesagt hat, Sie hätten ein seriöses Kaufangebot. Wenn das ein Scherz ist —"

„Kein Scherz. Rechnen Sie."

„Ich —"

„Shell zahlt acht Millionen pro Jahr Standkosten. Der Abriss kommt 2028, optimistisch. Das sind zweieinhalb Jahre ab heute. Zwanzig Millionen Standkosten. Dann vierhundertsechzig Millionen Abriss. Dazu kommen die Umwelt-Gutachten, die Greenpeace-Klagen — Sie haben drei laufende, oder sind es vier inzwischen? — und die Pönale, die die britische Regierung ab 2027 erhebt, wenn der Zeitplan rutscht. Und er rutscht, Mister Lockwood. Zeitpläne rutschen immer."

Brenner sprach nicht schnell. Er sprach in dem Tempo, in dem man Zahlen vorliest, die jemand anderem wehtun.

„Wenn Sie mir die Plattform geben und zwölf Millionen dazulegen — für Transport und Überführung — sparen Sie konservativ vierhundert Millionen Pfund. Konservativ. Realistisch näher an fünfhundert. Und Sie sind das Problem los. Für immer. Kein Greenpeace, keine Pönale, keine Gutachter die alle drei Monate anreisen und Ihren schlechten Kaffee trinken.“

Stille. Der Wind pfiff durch eine offene Tür drei Stockwerke über ihnen. Irgendwo schlug Metall auf Metall.

„Was wollen Sie mit einer Plattform?“, fragte Lockwood.

Brenner faltete das Papier zusammen und steckte es wieder in die Tasche. „Etwas bauen.“

„Was?“

„Etwas, das es noch nicht gibt.“

Lockwood sah ihn an, wie Menschen Brenner oft ansahen: mit der vagen Ahnung, dass hier gerade etwas passierte, das über ihre Zuständigkeit hinausging. „Ich muss das nach London schicken.“

„Natürlich.“

„Und Aberdeen.“

„Selbstverständlich.“

„Sie verstehen, dass ich nicht autorisiert bin —“

„Mister Lockwood.“ Brenner trat einen Schritt näher. Nicht bedrohlich. Brenner war nie bedrohlich. Er war einfach da, und er war sich seiner Sache sicher, und beides zusammen hatte eine Wirkung auf Menschen, die er nie bewusst einsetzte, aber auch nie unterband. „Ich verstehe, dass Sie nicht autorisiert sind. Ich verstehe, dass London drei Monate brauchen wird und Aberdeen sechs Wochen. Ich verstehe, dass Ihre Rechtsabteilung Bedenken haben wird und Ihre PR-Abteilung noch mehr Bedenken. Aber ich verstehe auch, dass jemand in Ihrem Konzern — vielleicht nicht Sie, vielleicht Ihr Chef, vielleicht dessen Chef — morgen früh in einer Vorstandssitzung sitzen wird und folgende Frage beantworten muss:

Wollen wir eine halbe Milliarde ausgeben, um eine Plattform abzureißen, oder wollen wir zwölf Millionen ausgeben, damit ein Verrückter sie uns abnimmt?"

Er machte eine Pause. „Ich wette auf den Verrückten.“

* * *

* * *

Sie flogen um Punkt vier zurück. Der Hubschrauber war eine Sikorsky S-92, geleast von Babcock International, und Brenner saß auf dem Rücksitz und sah zu, wie die *Brent Delta* unter ihm kleiner wurde. Von oben sah sie aus wie ein Industriekreuz in grauer See. Kein Mensch würde dieses Ding schön nennen.

Brenner sah keine Ölplattform. Er sah sechstausend Quadratmeter Deckfläche. Zwanzig Megawatt installierte Generatorleistung. Vier Kräne mit je fünfunddreißig Tonnen Tragfähigkeit. Unterkünfte für zweihundertachtzig Menschen — provisorisch, aber strukturell intakt. Und drei Betonsäulen, die seit fünfzig Jahren im Nordatlantik standen, ohne sich zu bewegen.

Er sah Fundament.

Brenner war nicht sentimental bezüglich Stahl. Stahl war Material. Aber dieses Material hatte fünfzig Jahre Nordatlantik überlebt — Sturmfluten, Salz, Eis, die langsame, geduldige Zerstörungskraft eines Meeres, das keine Zeitpläne kannte. Was fünfzig Jahre Nordsee überstand, überstand auch fünfzig Jahre Atlantik. Wahrscheinlich mehr. Die Tropen waren sanfter. Wärmer, ja. Korrosiver in mancher Hinsicht. Aber ohne den arktischen Winter, der Schweißnähte sprengte und Stahl mürbe machte wie altes Brot.

Er hatte die Material-Gutachten gesehen. Die echten, nicht die, die Shell publiziert hatte. Die echten hatte ihm ein ehemaliger Shell-Ingenieur gegeben, ein Norweger namens Haugen, der jetzt in Stavanger im Ruhestand lebte und der eines Abends bei einem Bier

— Haugen trank Aquavit, Brenner trank nichts — gesagt hatte: „Die *Brent Delta* ist besser in Schuss als Shell zugibt. Sie ist ein Abriss-Kandidat aus buchhalterischen Gründen, nicht aus strukturellen. In den Betonsäulen ist mehr Reservekapazität als in mancher neuen Windkraftplattform.“

Das hatte Brenner alles gewusst, bevor er den Fuß auf die *Brent Delta* gesetzt hatte. Er hatte den Fuß auf die *Brent Delta* gesetzt, damit Lockwood einen Mann sah, der bei sechs Grad und Nordwind auf eine ausgemusterte Plattform flog, um persönlich nachzusehen. Verhandlungen wurden mit Zahlen gewonnen und mit Auftritten entschieden.

Neben ihm saß sein Anwalt. Felix Krone, einundsechzig, Hamburger Seerechts-Kanzlei, seit dreißig Jahren im Geschäft und seit zehn Jahren überzeugt, dass er alles gesehen hatte. In den letzten sechs Monaten hatte Brenner ihn eines Besseren belehrt.

„Er wird Nein sagen“, sagte Krone. Die Rotoren waren zu laut für normale Konversation, also schrien sie beide, aber höflich.

„Natürlich wird er Nein sagen. Er ist ein VP. VPs sagen Nein.“

„Und dann?“

„Dann sagt er es seinem Chef. Und sein Chef rechnet.“

Krone sah aus dem Fenster. Die schottische Küste war ein grüner Strich unter Wolken. „Du weißt, dass das Seerecht das nicht vorsieht.“

„Das Seerecht sieht vieles nicht vor. Containerschiffe unter panamaischer Flagge waren auch nicht vorgesehen. Offshore-Windparks waren nicht vorgesehen. Starlink war nicht vorgesehen. Das Recht rennt der Realität hinterher, Felix. Immer.“

„Und du willst die Realität sein, der es hinterherrennt.“

Brenner antwortete nicht sofort. Unter ihnen lag die Nordsee, grau und endlos, durchzogen von Schifffahrtslinien, Pipelines, Windparks, Kabeln — dem unsichtbaren Nervensystem einer

Zivilisation die glaubte, sie hätte das Meer gezähmt. Sie hatte es nicht gezähmt. Sie hatte es möbliert. Der Unterschied würde relevant werden. Brenner wusste das. Er wusste vieles, was andere Menschen erst lernen mussten.

Irgendwo da draußen — achthundertzwanzig Seemeilen südlich, dann dreitausendvierhundert Seemeilen Richtung Südsüdwest — lag ein Punkt auf dem offenen Atlantik, zweihundert Seemeilen vor der Küste von Sierra Leone, an dem die nächste Jurisdiktion so weit entfernt war wie der Mond.

„Ich will gar nichts“, sagte Brenner. „Ich rechne. Und die Zahlen stimmen.“

* * *

* * *

In Rotterdam, zwei Tage später, saß Brenner in seinem Büro über dem Waalhaven und telefonierte mit drei Leuten gleichzeitig. Sein Büro war ein Raum mit einem Schreibtisch, zwei Bildschirmen und einem Whiteboard, auf dem eine Skizze hing, die aussah wie der Bauplan einer Raumstation. Es war der Bauplan einer Raumstation — einer auf dem Wasser.

Das erste Telefonat war mit einem Broker in Singapur, der auf ausgemusterte Offshore-Strukturen spezialisiert war. „Die *Brent Delta* ist nicht die einzige, Klaus. Hess hat die *Valhall*-Plattform, ConocoPhillips die *Ekofisk*. Die Nordsee ist voll mit totem Stahl. Aber niemand kauft toten Stahl.“

„Ich schon.“

Das zweite Telefonat war mit Jian Chen, seiner Architektin, die in Delft saß und seit vier Monaten an einem Design arbeitete, das sie „maritime urbane Struktur“ nannte und das Brenner „die Stadt“ nannte. Jian war achtunddreißig, chinesisch-niederländisch, hatte bei MARIN die Schwimmstabilität von Offshore-Windparks berechnet

und war die einzige Person die Brenner kannte, die in einem Satz die Wörter „metacentric height" und „livability" benutzen konnte, ohne dass einer davon fehl am Platz klang.

„Die Tragfähigkeit der *Brent Delta* reicht für Phase eins", sagte sie. „Fünfhundert Menschen, Infrastruktur, Versorgungssysteme — alles innerhalb der Lastreserven. Aber die Säulenabstände sind suboptimal für die Schwimmstabilität unter voller Auslast. Bei Seegang über drei Metern bekommen wir Rollperioden die unter elf Sekunden liegen. Das wird ungemütlich."

„Ungemütlich ist kein technisches Kriterium."

„Seekrank ist ein technisches Kriterium. Wenn deine Sovereign Individuals sich jeden dritten Tag übergeben, suchen sie sich einen anderen Souverän."

Brenner grinste. Jian war die Einzige die den Begriff „Sovereign Individuals" benutzte, ohne ihn in Anführungszeichen zu setzen. „Lösung?"

„Wir modifizieren die Ballast-Tanks. Aktive Stabilisierung, ähnlich wie bei Kreuzfahrtschiffen, aber robuster. Acht Millionen. Wenn wir es in Kapstadt machen, fünfeinhalb."

„Kapstadt."

„Kapstadt. Die Werft dort hat letztes Jahr eine FPSO für Petrobras umgebaut. Die können das."

„Dann Kapstadt."

Das dritte Telefonat war mit einem Menschen, den Brenner seit fünfzehn Jahren kannte und dem er vertraute, soweit man jemandem vertrauen konnte, der sein Geld damit verdiente, anderer Leute Geld zu investieren. Sergei Volkov, vierundvierzig, russisch-israelisch, hatte Brenners erste Firma mitfinanziert — autonome Unterwasserdrohnen für Pipeline-Inspektion — und an dem Tag, als Brenner sie an Shell verkauft hatte, am Telefon geweint. Vor Freude, wohlgemerkt, nicht vor Rührung. Volkov weinte nur über Rendite. Er saß jetzt in Tel Aviv und klang, wie er immer klang: als würde er

gleichzeitig ein Steak essen und einen Krieg planen.

„Wie viel brauchst du insgesamt?“, fragte Volkov.

„Achthundert Millionen Euro. Für alles. Plattform, Umbau, Schlepp, Infrastruktur, zwei Jahre Betriebskosten.“

„Und was bietest du dafür?“

„Die erste steuersouveräne Wirtschaftszone auf dem offenen Meer.“

Stille. Dann: „Steuer-Sonderwirtschaftszone.“

„Wenn du es so nennen willst.“

„Ich nenn es so, weil es das ist, was meine Investoren hören wollen. Deine Vision interessiert sie nicht, Klaus. Ihre Rendite schon.“

Brenner lehnte sich zurück. Sein Stuhl knarrte. Durch das Fenster sah er einen Containerfrachter, der den Nieuwe Waterweg hinausfuhr, dreihundertvierzig Meter lang, sechzehntausend Container, unter liberianischer Flagge. Liberianischer Flagge — registriert in einem Land, in dem der Mann am Steuer nie einen Fuß gesetzt hatte, unter Gesetzen, die ein anderes Land geschrieben hatte, gesteuert von einer Crew aus den Philippinen, bezahlt von einer Holding auf den Cayman Islands.

Und das nannte die Welt normal.

„Sergei“, sagte Brenner, „ich brauche nicht dein Geld. Ich brauche dein Geld zuerst. Der Unterschied ist: Wenn du rein bist, kommen die anderen. Und wenn die anderen drin sind, verdient jeder. Aber einer muss der Erste sein.“

Volkov kaute. Es klang, als bisse er in etwas Zähes. Vielleicht ein Steak, vielleicht eine Entscheidung.

„Schick mir die Unterlagen“, sagte er. „Und Klaus —“

„Ja?“

„Wenn das funktioniert, will ich fünfundzwanzig Prozent.“

„Du kriegst zwanzig.“

„Dreiundzwanzig.“

„Einundzwanzig. Und du bezahlst den Schlepper.“

Volkov lachte. Es war ein echtes Lachen, nicht das Lockwood-Lachen. „Du bist ein Arschloch, Brenner.“

„Ich bin ein Ingenieur. Das ist schlimmer.“

* * *

* * *

Drei Wochen später rief Lockwood an. Es war ein Dienstagmorgen, acht Uhr dreizehn, und Brenner stand in seiner Küche in Rotterdam und machte Kaffee. Schwarzer Kaffee, keine Milch, kein Zucker, aus einer Maschine die achttausend Euro gekostet hatte und die einzige Extravaganz in seiner Wohnung war. Die Wohnung selbst war zweiundsiebzig Quadratmeter. Ein Ingenieur braucht nicht mehr Platz. Er braucht gute Werkzeuge.

„Mister Brenner, hier ist David Lockwood. Shell UK.“

„Guten Morgen, David.“

Pause. Sie waren beim Vornamen. Das bedeutete etwas.

„Wir haben Ihr Angebot geprüft. London, Aberdeen, Den Haag, und die Rechtsabteilung in Houston, die sich aus irgendeinem Grund eingemischt hat.“

„Houston mischt sich immer ein. Das ist deren Daseinsberechtigung.“

„Ja. Nun —“ Lockwood räusperte sich. Es war das Räuspern eines Mannes, der gleich etwas sagen würde, das sein Unternehmen fünfhundert Millionen Pfund sparen und gleichzeitig das Seltsamste sein würde, was er in dreißig Jahren bei Shell unterschrieben hatte. „Wir sind grundsätzlich bereit, die *Brent Delta* zu veräußern. Unter Bedingungen.“

„Welche?“

„Wir zahlen keine zwölf Millionen. Wir zahlen acht. Und Sie übernehmen die volle Haftung ab Übergabe. Jeder Umweltschaden, jeder Unfall, jedes Greenpeace-Schlauchboot das sich an Ihre Säulen kettet — Ihr Problem.“

Brenner stellte seinen Kaffee ab. „Zehn Millionen. Und Sie geben mir die vollständigen Wartungsprotokolle der letzten zwanzig Jahre. Nicht die bereinigten. Die echten.“

Stille.

„Neun“, sagte Lockwood.

„Zehn. Und die Protokolle.“

Längere Stille. „Ich muss zurückrufen.“

„Natürlich.“

Lockwood rief drei Stunden später zurück. „Zehn Millionen. Die Protokolle bekommen Sie. Persönliche Übergabe in Aberdeen, auf einem USB-Stick, den ich Ihnen nie gegeben habe.“

„Selbstverständlich.“

„Ich schicke Ihnen den Kaufvertrag bis Freitag“, sagte Brenner. „Mein Anwalt heißt Krone. Hamburger Kanzlei, Seerecht. Er wird sich melden.“

„In Ordnung.“ Lockwood klang wie jemand, der gerade eine schwere Tür geöffnet hatte und nicht sicher war, was dahinter lag. „Und Mister Brenner?“

„Ja?“

„Was zum Teufel wollen Sie mit einer Ölplattform?“

Brenner nahm einen Schluck Kaffee. Er war auf die perfekte Temperatur abgekühlt — dreiundachtzig Grad, das wusste er, weil die Maschine es anzeigte und er ein Mann war, der Anzeigen las.

„Ich will damit nach Hause fahren, David.“

Er legte auf, bevor Lockwood fragen konnte, was das bedeutete.

Auf dem Whiteboard in seinem Büro, unter der Skizze der

schwimmenden Stadt, stand ein einziger Satz. Er stand dort seit dem Tag, an dem Brenner die Firma gegründet hatte, und er war das Einzige in seiner Wohnung, das man als Dekoration bezeichnen konnte:

Specialization is for insects.

Robert A. Heinlein hatte das geschrieben. Brenner hatte es sich zu Herzen genommen.

* * *

Am Abend desselben Tages saß er mit Krone in einer Bar am Witte de Withstraat. Krone trank Wein, Brenner trank nichts, weil er um sechs Uhr morgens eine Videokonferenz mit einer Werft in Kapstadt hatte und seine Regel war: kein Alkohol vor Verhandlungen, kein Alkohol nach Verhandlungen, und alles war eine Verhandlung.

„Shell hat zugesagt“, sagte Brenner.

Krone stellte sein Glas ab. Langsam, was bei Krone bedeutete, dass er überrascht war. „Wie viel?“

„Sie zahlen uns zehn Millionen. Plus Plattform.“

„Sie zahlen uns.“

„Sie zahlen uns.“

Krone starrte ihn an, dann lachte er — ein trockenes, anwaltliches Lachen, das klang wie das Rascheln teurer Aktenordner. „Du hast einem der größten Ölkonzerne der Welt gerade eine halbe Milliarde Pfund gespart und dir dafür auch noch bezahlen lassen.“

„Ich hab ihnen ein Problem abgenommen. Menschen zahlen für gelöste Probleme. Das ist kein Genie. Das ist Wirtschaft.“

„Es ist trotzdem bemerkenswert.“

„Bemerkenswert ist, was als Nächstes kommt.“ Brenner zog ein Tablet aus seiner Tasche — kein zusammengefaltetes Papier diesmal, denn in Bars war die Beleuchtung akzeptabel — und schob es über

den Tisch. Auf dem Bildschirm war eine Seekarte. Ein blauer Punkt, zweihundert Seemeilen vor der Küste von Sierra Leone, markiert mit einem roten Kreis.

Krone sah auf die Karte. Dann auf Brenner. Dann zurück auf die Karte. „Das ist internationales Gewässer.“

„Ja.“

„Jenseits jeder AWZ.“

„Zweihundertelf Seemeilen bis zum nächsten Hoheitsgebiet. Ich hab dreißig mögliche Standorte evaluiert. Dieser hat die beste Kombination aus Meerestiefe — dreitausendzweihundert Meter, zu tief für Verankerung, ideal für semi-submersible Drift-Stabilisierung —, Wellenklima, Entfernung zu Schifffahrtsrouten und politischer Neutralität der nächsten Küstenstaaten.“

„Sierra Leone ist nicht neutral. Sierra Leone ist arm.“

„Arm ist neutral genug. Arm bedeutet: Sie haben andere Sorgen als eine Plattform zweihundert Meilen vor ihrer Küste.“

Krone nahm einen langen Schluck Wein. „Klaus, ich muss dir etwas sagen, und ich sage es als dein Anwalt und als jemand, der dich seit zehn Jahren kennt.“

„Sag es.“

„Das ist entweder die klügste Sache die ich je gesehen habe, oder die dümme. Und ich bin mir nicht sicher, ob der Unterschied eine Rolle spielt, weil in beiden Fällen wird sich jede Großmacht auf diesem Planeten mit dir anlegen.“

Brenner schob das Tablet zurück in die Tasche. „Nicht mit mir. Mit einer Idee. Und eine Idee hat einen entscheidenden Vorteil gegenüber einer Plattform.“

„Welchen?“

„Man kann sie nicht versenken.“

„Juristisch gesehen“, sagte Krone, und jetzt war er in seinem Element, die Stimme eines Mannes der dreißig Jahre lang Seerecht

praktiziert hatte und dem man ansah, dass er es liebte, „juristisch gesehen bist du in einer Grauzone, die so grau ist, dass sie fast schwarz ist. UNCLOS Artikel 87 erlaubt den Bau von Installationen auf hoher See. Aber Artikel 60 schränkt das ein auf die ausschließliche Wirtschaftszone — und du willst jenseits jeder AWZ operieren. Die Montevideo-Konvention, die du Lockwood an den Kopf geworfen hast — die definiert Staatlichkeit, ja. Aber kein Gericht der Welt wird eine Ölplattform als Staat anerkennen.“

„Kein Gericht muss das. Ich brauche keine Anerkennung. Ich brauche Duldung. Und Duldung bekommt man nicht durch Recht, sondern durch Tatsachen.“

„Normative Kraft des Faktischen.“

„Wenn du es so nennen willst.“

„Jellinek hat es so genannt. 1900. Und er hatte Recht.“ Krone trank. „Du bist trotzdem verrückt.“

„Ich bin Ingenieur. Das ist was anderes.“

Krone sah ihn lange an. Brenner kannte diesen Blick. Es war der Blick, den vernünftige Menschen haben, wenn sie merken, dass sie im Begriff sind, etwas Unvernünftiges zu unterstützen — und sich damit abfinden, dass sie es trotzdem tun werden.

„Ich brauche eine höhere Pauschale“, sagte Krone.

„Du brauchst eine Beteiligung.“

„Das auch.“

„Drei Prozent. Und du kündigst deine anderen Mandanten.“

Krone hob eine Augenbraue. Das war viel verlangt. Felix Krone war der beste Seerechtsanwalt nördlich der Alpen, und seine Mandantenliste las sich wie ein Who's Who der europäischen Schifffahrt. „Alle?“

„Alle. Du brauchst ab jetzt keinen anderen Mandanten, Felix. Du brauchst nur mich.“

„Das ist entweder Größenwahn oder —“

„Es ist Kapazitätsplanung. Was vor uns liegt, das ist ein Full-Time-Job. Für uns beide. Für alle.“

Krone drehte das Weinglas in seiner Hand. Dreißig Sekunden, vierzig, eine Minute. Brenner kannte dieses Schweigen. Es war das Schweigen eines Anwalts, der gerade seine gesamte Mandantenliste gegen eine Zahl abwog, die aus drei und einem Prozentzeichen bestand.

„Vier Prozent“, sagte Krone.

„Dreieinhalb.“

„Gemacht.“

Sie schüttelten sich nicht die Hand. Krone bestellte eine zweite Flasche. Brenner bestellte Wasser und begann, auf einer Serviette den Schleppplan für eine vierundzwanzigtausend Tonnen schwere Ölplattform von der schottischen Nordsee in den tropischen Atlantik zu skizzieren.

Die Serviette war zu klein. Sie waren alle zu klein.

* * *

Später, allein in seiner Wohnung, setzte Brenner sich an den Rechner und öffnete ein Spreadsheet. Spalte A: Schleppgeschwindigkeit in Knoten. Spalte B: Treibstoffverbrauch pro Tag. Spalte C: Wetterfenster nach Monat. Spalte D: Gesamtkosten pro Route.

Sein Telefon summt. Eine Nachricht von Jian Chen: *Die Ballast-Berechnungen für die modifizierte Brent Delta stimmen. Sie schwimmt. Schick mir die Schleppzeit und ich hab nächste Woche ein komplettes Structural Assessment.*

Brenner tippte zurück: *Vier Routen. Präferenz: Kapstadt, dann Dakar. Schick mir die Stabilitätsgrenzwerte für Seegang über fünf Meter.*

Er legte das Telefon weg und rechnete weiter. Route eins, westlich um Irland: kürzer, aber der Nordatlantik im Winter war ein Risiko

das sich nicht versichern ließ. Route zwei, durch den Ärmelkanal: politisch kompliziert, Frankreich würde Fragen stellen. Route drei, Biskaya und dann Küste runter: zu nah an Hoheitsgewässern. Route vier, direkt West und dann Süd über den offenen Atlantik: am längsten, aber am wenigsten Jurisdiktionen.

Route vier.

Brenner trug die Zahlen ein, speicherte die Datei und klappte den Rechner zu. Um sechs Uhr morgens hatte er die Videokonferenz mit der Werft in Kapstadt. Bis dahin musste er die Modifikationsliste für die Ballast-Tanks fertig haben, die Jian ihm geschickt hatte, und den Versicherungsbroker in London anrufen, der als Einziger bereit war, eine vierundzwanzigtausend Tonnen schwere Plattform auf dem offenen Meer zu versichern — vorausgesetzt, Brenner konnte ihm erklären, wozu.

Erklären war der falsche Begriff. Überzeugen war der falsche Begriff. Der richtige Begriff war: rechnen. Wenn die Zahlen stimmten, folgten die Menschen. Wenn die Zahlen nicht stimmten, halfen keine Worte.

Die Zahlen stimmten.

Kapitel 2

Bremerhaven

Die Lloyd-Werft war seit elf Jahren tot, aber niemand hatte es dem Zaun gesagt.

Er stand noch — zweieinhalb Meter Maschendraht mit Stacheldraht obendrauf, rostig an den Stellen wo der Wind vom Wasser kam, und das war überall. Dahinter die Hallen, oder was von ihnen übrig war. Halle sieben, in der sein Vater zweiunddreißig Jahre lang Schiffskörper geschweißt hatte, war noch da. Das Dach fehlte an einer Stelle. Ein Birkenbaum wuchs durch den Spalt, zehn Meter hoch, weißer Stamm vor grauem Beton, und Brenner registrierte ihn als strukturelles Versagen, nicht als Symbol.

Er war nicht wegen der Erinnerung hier. Er war hier, weil er die Krananlagen brauchte.

„Brenner? Klaus Brenner?“

Der Mann, der aus dem Pfortnerhaus kam, hieß Heiner Werkmeister — und ja, das war sein richtiger Name, und ja, er hatte sein ganzes Arbeitsleben damit verbracht, Witze darüber zu hören. Einundsechzig jetzt, ehemaliger Ausbildungsmeister, jetzt Nachtwächter auf einem Gelände, das nichts mehr zu bewachen hatte außer Erinnerungen und Altmetall.

„Heiner.“

„Junge. Zwanzig Jahre?“

„Zweiundzwanzig.“ Brenner schüttelte die Hand. Werkmeister hatte Hände wie Schraubstöcke, auch jetzt noch, auch nach elf

Jahren ohne Schweißbrenner. Manche Körper vergessen nicht.

„Was machst du hier?“ Werkmeister sah ihn an, dann den Mietwagen auf dem leeren Parkplatz, dann wieder ihn. „Und komm nicht mit Nostalgie. Dafür warst du schon als Lehrling zu nüchtern.“

„Keine Nostalgie. Geschäft.“ Brenner deutete über den Zaun. „Die Portalkrane in Halle drei. Stehen die noch?“

„Stehen. Funktionieren nicht, aber stehen.“

„Seit wann?“

„Seit dem Konkursverwalter den Strom abgestellt hat. 2015. Warum?“

„Und die Kaianlage? Tiefgang?“

„Zwölf Meter. War für die großen Containerschiffe ausgelegt.“ Werkmeister verschränkte die Arme. „Klaus. Was willst du?“

Brenner sah über das Gelände. Sechshundert Meter Kaimauer. Drei Trockendocks, das größte dreihundertachtzig Meter lang. Hallenkapazität für Schiffe bis zur Panamax-Klasse. Tot, leer, und im Grundbuch der Stadt Bremerhaven zu einem Buchwert eingetragen, der vermutlich unter dem Schrottpreis des Stahls lag.

„Heiner, wie viele von den alten Schweißern sind noch in der Stadt?“

„Genug. Warum?“

„Einen Ort wo ich eine Plattform umbauen kann, bevor ich sie nach Afrika schleppe. Und Leute die wissen, was sie tun.“

Werkmeister sagte zehn Sekunden lang nichts. Dann: „Brent Delta?“

Brenner sah ihn an.

„Ich les Zeitung, Junge. Nordsee-Fachpresse. Alter Reflex.“ Werkmeister zog eine zerknitterte Ausgabe von *Hansa — International Maritime Journal* aus seiner Jackentasche und hielt sie hoch. Titelseite: *Shell verkauft ausgemusterte Plattform an unbekannten Käufer.* „Unbekannter Käufer. Da hab ich mir gedacht,

entweder ein Scheich oder ein Verrückter. Und Scheichs fahren keinen Opel Corsa."

„Es ist ein Mietwagen."

„Trotzdem." Werkmeister steckte die Zeitung weg. „Was willst du mit der Plattform, Klaus?"

Das war die zweite Person innerhalb von drei Wochen, die ihm diese Frage stellte. Lockwood hatte sie aus Verwirrung gestellt. Werkmeister stellte sie aus Neugier — der Sorte Neugier, die Leute haben, die Dinge mit ihren Händen gebaut haben und die Hände anderer Leute daran messen.

„Ich bau mir eine Stadt. Auf dem Meer. Außerhalb jeder Jurisdiktion."

Werkmeister sah ihn an. Keine Überraschung, keine Skepsis, nichts von dem, was Lockwood oder die Banken oder die Versicherungsbroker gezeigt hatten. Nur der abschätzende Blick eines Mannes, der dreißig Jahre lang Stahl beurteilt hatte.

„Dein Vater hat immer gesagt: Die Stadt gehört denen die bleiben."

„Ja. Und er ist geblieben. Und dann hat die Stadt ihn rausgeschmissen."

„So war das nicht —"

„Dreiunddreißig Jahre an der Schweißnaht. Dann ein Karton mit seinen Sachen und ein Schreiben vom Insolvenzverwalter. Kein Abfindungsanspruch weil die Masse nicht reicht. Was ist daran anders als rausschmeißen?"

Werkmeister öffnete den Mund und schloss ihn wieder.

„Er hat mir was beigebracht, Heiner. Nicht den Satz mit der Stadt. Den anderen. Den den er nie ausgesprochen hat."

„Welchen?"

„Wenn du etwas baust auf fremdem Grund, gehört es dir nicht. Egal wie lange du da stehst."

Werkmeister rieb sich den Nacken. „Und auf dem Meer? Wem gehört der Grund da?“

„Niemandem.“

„Genau.“

Stille. Dann: „Die Kaianlage gehört der Stadt. Die Hallen gehören einer Insolvenz-Verwaltung in Bremen. Und du wirst weder die eine noch die andere billig kriegen.“

„Ich brauch sie nicht billig. Ich brauch sie schnell. An wen muss ich mich wenden?“

„Beim Insolvenzverwalter frag nach Tessmann. Sag ihm, Werkmeister schickt dich. Er schuldet mir noch einen Kasten Bier vom Betriebsfest 2013.“

„Das hilft bei einer Immobilienverhandlung?“

„In Bremerhaven hilft das bei allem.“

* * *

* * *

Sechs Tage später, Rotterdam, halb drei morgens. Brenner saß vor seinem Rechner und starrte auf ein Gesicht, das achtzehntausend Kilometer entfernt auf einem Bildschirm flackerte und so aussah, als hätte es gerade etwas gehört, das es nicht einordnen konnte.

Taina Maatia, Außenminister der Nation Tuvalu, saß in einem Büro in Funafuti, das vier Meter über dem Meeresspiegel lag. In zehn Jahren würde es drei Meter über dem Meeresspiegel liegen. In zwanzig: unter Wasser. Das wusste Maatia. Das wusste jeder in Tuvalu. Und das wusste Brenner.

„Mister Brenner, ich verstehe Ihr Angebot nicht.“

„Was genau verstehen Sie nicht?“

„Den Teil, in dem wir profitieren.“

Brenner lehnte sich vor. Hinter ihm, außerhalb des Kamerabildes, hing die Seekarte mit dem roten Punkt zweihundert Seemeilen vor Sierra Leone. Maatia konnte sie nicht sehen. Noch nicht.

„Minister Maatia, Tuvalu hat elf Quadratkilometer Land, verteilt auf neun Atolle. Davon liegen sechzig Prozent weniger als zwei Meter über dem aktuellen Meeresspiegel. Die IPCC-Prognosen von 2025 sagen einen Anstieg von vierzig bis achtzig Zentimetern bis 2060. Sie wissen das. Ihr Land verschwindet.“

„Wir kennen unsere Situation.“

„Ich biete Ihnen eine Lösung.“

„Ein Floß im Atlantik.“

„Eine permanente maritime Struktur mit Platz für dreihundert Menschen und der kompletten Infrastruktur einer Kleinstadt. Entsalzungsanlage, Energieversorgung, Telekommunikation, Krankenstation. Und — das ist der entscheidende Punkt — einen physischen Ort, den Tuvalu als Regierungssitz designieren kann.“

Stille. Die Verbindung flackerte. Funafuti hatte Satelliteninternet, das bei Regen ausfiel, und es regnete in Tuvalu an zweihundertachtzig Tagen im Jahr.

„Erklären Sie mir den juristischen Teil“, sagte Maatia.

Brenner rief Krone an. Dreizehn Sekunden später war er in der Konferenz — Krone schlief offenbar nie, oder er schlief so, dass sein Telefon ihn in unter zehn Sekunden weckte, was auf dasselbe hinauslief.

„Minister Maatia“, sagte Krone, „die Montevideo-Konvention definiert vier Kriterien für Staatlichkeit: permanente Bevölkerung, definiertes Territorium, Regierung, und die Fähigkeit zu diplomatischen Beziehungen. Tuvalu erfüllt alle vier. Was Tuvalu in zehn Jahren nicht mehr erfüllen wird, ist Kriterium zwei: definiertes Territorium. Weil Ihr Territorium unter Wasser sein wird.“

„Danke für die Zusammenfassung unserer Apokalypse.“

„Mein Vorschlag“, fuhr Krone ungerührt fort, „ist folgender: Tuvalu designiert eine Struktur auf hoher See als sekundären Regierungssitz. Nicht als Ersatz für Funafuti — als Ergänzung. Juristisch betrachtet verlagert Tuvalu damit einen Teil seiner Regierungsausübung auf ein Objekt, das nicht von steigendem Meeresspiegel betroffen ist. Das gibt Tuvalu eine Exit-Strategie für den Fall, dass die Atolle unbewohnbar werden.“

„Und was hat Mister Brenner davon?“

„Souveränität“, sagte Brenner. „Ihre. Auf meiner Plattform. Eine Plattform im internationalen Gewässer ist ein Ding. Eine Plattform mit einem UN-erkannten Staat drauf ist ein Land.“

Maatia schwieg. Der Regen in Funafuti wurde lauter. Brenner konnte ihn durch das Mikrofon hören — schwer, tropisch, geduldig.

„Australien wird dagegen sein“, sagte Maatia schließlich.

„Australien ist gegen alles, was die Pazifikinseln unabhängiger macht. Das hat Tuvalu nicht davon abgehalten, .tv für fünfzig Millionen Dollar an eine Tech-Firma zu verkaufen.“

Maatia verzog den Mund. Die .tv-Geschichte — Tuvalu hatte seine Internet-Toplevel-Domain an einen amerikanischen Investor verkauft und damit zeitweise ein Drittel seines Staatshaushalts finanziert — war ein wunder Punkt und eine Erfolgsgeschichte zugleich, je nachdem wen man fragte.

„Was genau brauchen Sie von uns, Mister Brenner?“

„Ein Memorandum of Understanding. Kein Vertrag, kein Gesetz, keine öffentliche Erklärung. Ein Memorandum, das besagt, dass Tuvalu grundsätzlich bereit ist, die Möglichkeit einer sekundären Regierungssitz-Designierung zu prüfen. Unverbindlich. Aber offiziell genug, dass es auf meinem Schreibtisch liegt, wenn ich mit anderen Leuten rede.“

„Welchen anderen Leuten?“

„Investoren. Und Staaten, die kleiner sind als sie sein möchten.“

Maatia rieb sich die Stirn. „Und wenn Australien Druck macht? Canberra hat uns letztes Jahr gedroht, die Klimahilfen zu streichen, weil wir mit Taiwan geredet haben. Taiwan, Mister Brenner. Eine halbe Weltmacht. Sie sind ein Mann mit einem Büro in Rotterdam.“

„Genau. Ich bin kein Staat. Kein geopolitischer Rivale. Kein Bedrohungsszenario für Canberra. Ich bin ein Geschäftsmann mit einer Plattform. Die australische Presse wird sich dafür nicht interessieren. Und was die australische Presse nicht interessiert, interessiert Canberra nicht.“

„Sie unterschätzen Canberra.“

„Möglich. Aber ich unterschätze nie den Unterschied zwischen einem Memorandum und einem Vertrag. Das Memorandum sagt: Wir prüfen. Es sagt nicht: Wir machen. Wenn Australien anruft, können Sie sagen, Sie prüfen eben. So wie Sie alles prüfen. Prüfungen dauern in der Diplomatie manchmal Jahrzehnte.“

Maatia schwieg drei Sekunden. Dann, leiser: „Schicken Sie mir den Text. Ich rede mit dem Premierminister.“

„Der Text geht in einer Stunde raus. Krone hat ihn fertig.“

Krone hob die Hand auf seinem Bildschirmfenster: Bestätigung.

Maatia schüttelte den Kopf, langsam, auf die Weise von Menschen die sich noch nicht entschieden haben, ob sie gerade betrogen werden oder ob ihnen jemand einen Rettungsring zuwirft. „Mister Brenner?“

„Ja?“

„Wer sind Sie?“

Brenner antwortete die Wahrheit, weil sie einfacher war als alles andere: „Ich bin ein Ingenieur der rechnen kann.“

* * *

* * *

Drei Tage nach dem Tuvalu-Gespräch saß Jian Chen in Brenners Büro und scrollte durch sein Tablet, auf dem eine Crowdfunding-Seite geladen war. Das Design war minimalistisch — weißer Hintergrund, blaue Schrift, eine Satellitenaufnahme des offenen Atlantiks als Headerbild.

NOVA VENTUS — Kauf dir einen Quadratmeter Ozean.

„Das ist dein Ernst“, sagte Jian.

„Das ist Marketing.“

„Das ist Unsinn. Du kannst keinen Quadratmeter Ozean verkaufen. Der Ozean gehört niemandem.“

„Genau. Und deshalb ist es kein Betrug. Ich verkaufe kein Eigentum. Ich verkaufe eine Beteiligung an einer Idee. Die rechtliche Struktur ist ein Zertifikat — wertlos, aber sammelbar. Wie eine Sternentaufe. Niemand besitzt danach einen Stern. Aber dreißig Millionen Menschen haben trotzdem dafür bezahlt.“

„Und wozu das Ganze?“

„Nicht fürs Geld.“ Brenner tippte auf dem Tablet. „Zehn Euro pro Quadratmeter. Wenn hunderttausend Leute mitmachen, sind das eine Million. Irrelevant. Mein Schlepperbudget für eine Woche.“

„Wozu dann?“

„Hunderttausend Menschen, die sich öffentlich dazu bekennen, dass sie das Projekt unterstützen. Name, E-Mail, Kreditkarte, Social-Media-Share. Das ist keine Kampagne. Das ist eine Wählerschaft.“

Jian legte das Tablet hin. „Du baust dir eine politische Basis.“

„Ich bau mir Lärm. Lärm ist Schutz. Wenn die Royal Navy meine Plattform stoppen will, braucht sie einen Grund. Und hunderttausend zahlende Unterstützer, die auf Twitter fragen warum ihre Regierung einem friedlichen Meeresprojekt schadet, machen den Grund teurer.“

„Das funktioniert nicht gegen die US Navy.“

„Gegen die US Navy funktioniert gar nichts direkt. Dafür hab ich andere Pläne.“

„Welche?“

„Wenn ich sie dir erzähle, sagst du mir, sie sind technisch nicht belastbar.“

„Weil sie wahrscheinlich technisch nicht belastbar sind.“

„Sie sind politisch belastbar. Das reicht. Gegen die europäische Bürokratie reicht Lärm. Die EU-Kommission hat Angst vor schlechter Presse. Immer. Ein Kommissar, der eine Crowdfunding-Kampagne mit vierzigtausend Bürgern angreift, hat am nächsten Tag eine Anfrage im Europaparlament auf dem Tisch.“

Jian schwieg. Sie war keine Politikerin und kein Marketingmensch. Sie war Ingenieurin, wie Brenner, und das Konzept „Lärm als Verteidigungssystem“ lag außerhalb ihrer Stabilitätsberechnungen. Aber sie verstand Systeme, und ein System aus hunderttausend Menschen, die Geld bezahlt hatten, hatte eine Trägheit, die schwer zu stoppen war.

„Wie viele brauchst du?“

„Hunderttausend. Minimum.“

„Und wenn du die bekommst — was dann? Die werden fragen, wofür ihr Geld verwendet wird.“

„Ihr Geld wird auf ein Treuhandkonto gelegt. Zweckgebunden: Wenn Nova Ventus nicht innerhalb von achtzehn Monaten operativ ist, bekommen sie es zurück.“

„Das ist ein teures Versprechen.“

„Es ist ein billiges. Weil Nova Ventus in sechs Monaten operativ sein wird.“

„Wann geht die Kampagne live?“

„Morgen früh. Neun Uhr mitteleuropäischer Zeit. Gleichzeitig auf Kickstarter, Indiegogo und unserer eigenen Seite.“

„Und wenn niemand mitmacht?“

„Dann war es zehn Euro wert, das herauszufinden.“

Die Kampagne ging am nächsten Morgen um Punkt neun live, und um neun Uhr sieben rief der erste Journalist an. *Spiegel Online*. Dann *The Guardian*. Dann Reuters. Dann jemand von der *Bild*-Zeitung, dem Brenner dreißig Sekunden gab und danach auflegte.

Vierzigtausend Unterstützer in zweiundsiebzig Stunden. Vierhunderttausend Euro, die Brenner nicht brauchte und auf ein Treuhandkonto legte. Und siebenundvierzig Millionen Social-Media-Impressionen, die er sehr wohl brauchte.

Spiegel Online: „Deutscher Unternehmer will schwimmende Stadt gründen.“

The Guardian: „The Man Who Wants to Build a Country on the Ocean.“

Bild: „IRRE! Deutscher kauft Ölplattform für Piraten-Insel!“

Brenner las keine der Überschriften. Krone las sie alle und rief abends an.

„Die *Bild* nennt dich einen Piraten.“

„Gut.“

„Gut?“

„Piraten sind interessant. Interessant ist Aufmerksamkeit. Aufmerksamkeit ist Schutz.“

„Piraten werden historisch betrachtet gehängt.“

„Historisch betrachtet. Heute werden sie interviewt. Und interviewt werden ist Reichweite. Und Reichweite ist der beste Anwalt den es gibt.“

„Danke.“

„Der zweitbeste Anwalt.“

„Besser.“ Krone räusperte sich. „Der Tuvalu-MOU?“

„Unterzeichnet. Heute Nachmittag. Maatia hat ihn persönlich unterschrieben. Unverbindlich, aber mit offiziellem Briefkopf des Außenministeriums.“

„Dann haben wir ab jetzt ein Dokument das sagt, dass ein UN-
anerkannter Staat grundsätzlich bereit ist, mit uns über
Souveränitätsfragen zu reden.“

„Wir haben ein Stück Papier das fast nichts sagt.“

„Papier das fast nichts sagt, ist die Grundlage von neunzig Prozent
aller internationalen Diplomatie. Schick mir eine Kopie. Ich brauche
sie übermorgen.“

„Wofür?“

„Übermorgen fliege ich nach Mumbai.“

* * *

* * *

Dr. Priya Kapur, neununddreißig, Chirurgin, Johns Hopkins-
ausgebildet, drei Jahre Residency am Mass General, zweiundzwanzig
Publikationen in *The Lancet* und *NEJM*, operierte derzeit in einem
Krankenhaus in Mumbai, das sie dreitausend Dollar im Monat
bezahlte. Nicht weil sie schlecht war. Weil die American Medical
Association ihre indische Grundausbildung nicht anerkannte, und
ohne AMA-Anerkennung war eine US-Lizenz unmöglich, und ohne
US-Lizenz war sie in Amerika eine Forscherin, keine Chirurgin. In
Indien war sie beides, für ein Fünfzigstel des Gehalts.

Brenner traf sie im Café des Taj Mahal Palace Hotels, nicht weil er
protzig war, sondern weil es das einzige Gebäude in Mumbai war,
dessen Klimaanlage zuverlässig funktionierte, und er führte ungern
Gespräche bei achtunddreißig Grad.

„Doctor Kapur, ich baue eine Chirurgische Abteilung auf einer
Plattform im Atlantik und ich brauche jemanden der sie leitet.“

„Das ist der seltsamste Satz den ich je gehört habe.“

„Es wird nicht der letzte sein. Ihr Bereich: Allgemeinchirurgie,
Traumachirurgie, und was auch immer Sie sonst noch können, was

die Bürokratie irgendeines Landes Ihnen zu tun verbietet."

Kapur rührte in ihrem Tee. „Was für eine Bürokratie hat Ihre Plattform?"

„Keine."

„Keine Ärztekammer?"

„Keine."

„Keine Ethikkommission?"

„Keine, die Sie nicht selbst einrichten."

„Keine Haftpflichtversicherung?"

„Doch. Die haben wir. Wir sind verrückt, nicht dumm."

Kapur stellte die Teetasse ab. „Und wer entscheidet, ob ich qualifiziert bin?"

„Johns Hopkins hat das entschieden. Mass General hat das entschieden. Zweiundzwanzig Publikationen in *The Lancet* haben das entschieden. Die AMA sagt, Ihre indische Grundausbildung reicht nicht. Ich sage, die AMA ist eine Berufsgenossenschaft die den amerikanischen Arbeitsmarkt schützt, keine Qualitätsbehörde."

„Das ist eine steile These."

„Das ist eine Zahl. Indien bildet jedes Jahr sechzigtausend Ärzte aus. Davon dürfen dreitausend in den USA praktizieren. Nicht weil die anderen siebenundneunzig Prozent schlecht sind. Sondern weil die Zulassungsquote politisch festgelegt wird, nicht medizinisch."

Kapur sah ihn an. Brenner kannte diesen Blick.

Kapur sah ihn an. Es war der gleiche Blick, den Brenner in den letzten vier Wochen bei sechs verschiedenen Menschen gesehen hatte — hochqualifizierte Fachleute, die an den Grenzen nationaler Regulierung zerschellten wie Wellen an Betonmauern.

„Was zahlen Sie?"

„Hundertzwanzigtausend Euro im Jahr. Plus Unterkunft, Versorgung und die Freiheit, jeden Eingriff durchzuführen, den Sie

für medizinisch vertretbar halten. Ohne Ethikkommission, ohne Verwaltungsrat, ohne zwölf Formulare in dreifacher Ausfertigung."

„Und wenn etwas schiefgeht?"

„Dann ist es Ihr Problem. Wie überall. Nur ohne die Illusion, dass eine Behörde Sie schützt."

Kapur trank ihren Tee aus. „Schicken Sie mir einen Vertrag."

In Seoul war es Dr. Park Joon-ho, dreiunddreißig, CRISPR-Genetiker, der an der Seoul National University ein Paper über somatische Gentherapie bei Mukoviszidose publiziert hatte, das die EU-Regulierungsbehörde dazu veranlasst hatte, ein Moratorium zu verhängen — nicht über die Therapie, sondern über die Forschung. Park hatte drei Jahre Arbeit in einer Schublade liegen, weil Brüssel entschieden hatte, dass die Öffentlichkeit noch nicht bereit war.

Brenner rief ihn über eine verschlüsselte Leitung an. Nicht aus Paranoia — aus Respekt vor der Tatsache, dass Parks Universität seine Telefonate mithörte, seit dem Moratorium.

„Dr. Park, ich habe Ihr Paper gelesen."

„Welches? Das publizierte oder das in meiner Schublade?"

„Beide. Das in der Schublade ist besser."

Stille. Dann: „Wer hat Ihnen das gegeben?"

„Jemand, der es gelesen hat und der Meinung war, dass drei Jahre Forschung nicht in einer Schublade verrotten sollten, weil ein Ausschuss in Brüssel entschieden hat, dass die Öffentlichkeit noch nicht bereit ist."

„Die Öffentlichkeit ist nicht der Ausschuss."

„Nein. Aber der Ausschuss hat die Unterschrift. Und die Unterschrift schließt Ihr Labor."

Park schwieg fünf Sekunden. „Was bieten Sie?"

„Ein Labor. Auf dem offenen Meer. Keine EU-Jurisdiktion. Keine Moratorien. Peer Review durch Ihre eigenen Kollegen, nicht durch Bürokraten."

„Und wer finanziert dieses Labor?“

„Ich. Und die Ergebnisse, die Sie produzieren.“

Park brauchte achtundvierzig Stunden. Dann rief er zurück:
„Wann kann ich anfangen?“

In Zürich war es Anke Widmer, einundvierzig, Finanzarchitektin. Ehemalige UBS, dann Credit Suisse, dann selbstständig, weil sie ein Settlement-System designiert hatte, das ohne SWIFT funktionierte und das keine Bank der Welt implementieren wollte — nicht weil es nicht funktionierte, sondern weil es funktionierte, und ein funktionierendes Post-SWIFT-System bedrohte die Infrastruktur, auf der das gesamte internationale Bankwesen aufgebaut war.

Brenner traf sie in einem Konferenzraum im Dolder Grand. Er legte ihr eine Seite auf den Tisch. Darauf stand das Wort *Nova Ventus*, darunter eine Zahl: die Menge an Finanztransaktionen, die eine steuersouveräne Sonderwirtschaftszone im ersten Jahr abwickeln konnte, wenn sie das richtige Settlement-System hatte.

Widmer sah die Zahl an. Dann sah sie Brenner an. „Das ist konservativ geschätzt.“

„Sehr konservativ.“

„Wer hat gerechnet?“

„Ich. Gegengeprüft von meiner Finanzabteilung.“

„Sie haben eine Finanzabteilung?“

„Ich habe ein Spreadsheet. Das ist dasselbe, nur ehrlicher.“

Widmer lachte. Kurz, trocken, professionell. „Und Sie brauchen jemanden, der das Settlement-System baut.“

„Ich brauche jemanden, der ein System baut, das kein Land der Welt regulieren kann, weil es in keinem Land der Welt steht. Sie haben das System schon designiert. Die UBS wollte es nicht. Credit Suisse wollte es nicht. Ich will es.“

„Und wenn die BIS interveniert? Die Bank für Internationalen Zahlungsausgleich in Basel wird nicht zusehen, wie jemand ein

Parallel-Settlement aufbaut."

„Die BIS hat keine Jurisdiktion über internationales Gewässer. Das ist der Punkt."

Widmer faltete das Blatt zusammen und steckte es in ihre Handtasche. „Meine Kündigungsfrist ist drei Monate."

„Wir haben vier. Die Plattform schwimmt im September."

Brenner flog von Zürich zurück nach Rotterdam. Im Flugzeug — Economy, Mittelplatz, er buchte immer den billigsten Flug, nicht aus Sparsamkeit sondern aus Prinzip: ein Mann der Economy fliegt wird von der Welt unterschätzt, und unterschätzt werden war ein Vorteil den er nicht aufgeben würde — öffnete er sein Tablet und aktualisierte eine Liste.

Die Liste hatte keine Überschrift. Sie hatte drei Spalten: Name, Fachgebiet, Status. Achtzehn Zeilen. Neben elf Namen stand: *Bestätigt*.

Kapur. Park. Widmer. Ein Meeresbiologe aus Reykjavík, der Aquakultursysteme designte, die Island nicht genehmigt hatte. Eine Materialwissenschaftlerin aus São Paulo, deren selbstheilender Beton in Brasilien an Patentstreitigkeiten scheiterte. Zwei Ingenieursfamilien aus Rotterdam, die Brenner persönlich kannte und die keine Überzeugung brauchten, sondern nur einen Zeitplan. Ein Kryptograph aus Tallinn, der Estlands e-Residency-Infrastruktur mitentwickelt hatte und jetzt etwas bauen wollte, das weiter ging. Drei weitere, die Brenner nicht namentlich nannte, weil sie noch Arbeitsverträge hatten, die Wettbewerbsklauseln enthielten.

Elf bestätigt. Sieben offen.

Brenner scrollte nach unten. Unter der Liste stand ein Absatz, den er vor vier Monaten geschrieben und seitdem nicht verändert hatte:

Nova Ventus ist keine Plattform. Eine Plattform ist Stahl. Stahl rostet. Nova Ventus ist eine Gemeinschaft von Menschen, die das bestehende System einschränkt statt beschützt. Sovereign Individuals — kognitive Eliten, die überall auf der Welt arbeiten

könnten, aber nirgendwo das tun dürfen, was sie am besten können. Diese Menschen sind die einzige Ressource die zählt. Die Plattform ist nur der Ort, an dem sie sich treffen.

Jeder Staat, der Nova Ventus angreift, zerstört eine Struktur. Die Menschen gehen. Und gründen es neu. Woanders. Besser. In sechs Monaten. Man kann eine Idee nicht versenken.

Er las den Absatz nicht noch einmal. Er kannte ihn. Aber er hatte gelernt, dass es einen Unterschied gab zwischen einer Idee im Kopf und einer Idee auf Papier, und der Unterschied war: Papier konnte man anderen zeigen. Der Absatz war nicht für ihn. Er war für den Moment, in dem jemand — ein Investor, ein Politiker, ein Journalist — fragen würde: „Was genau wollen Sie, Mister Brenner?"

Dann würde er nicht antworten. Er würde das Tablet umdrehen.

* * *

* * *

Rotterdam, zwei Wochen später. Brenners Büro über dem Waalhaven, neun Uhr morgens, und auf seinem Schreibtisch lagen vier Dokumente, die zusammen mehr Hebel hatten als alles, was er in zwanzig Jahren Geschäftsleben besessen hatte.

Dokument eins: Der Kaufvertrag für die *Brent Delta*. Unterschrieben, besiegelt, notariell beglaubigt. Shell hatte gezahlt. Die Plattform gehörte ihm.

Dokument zwei: Der Tuvalu-MOU. Unterschrieben von Außenminister Maatia. Unverbindlich. Aber mit dem Wappen von Tuvalu und dem Wort „Souveränität" im dritten Absatz.

Dokument drei: Die Crowdfunding-Ergebnisse. Zweiundvierzigtausend Unterstützer. Vierhundertachtundsiebzigtausend Euro auf dem Treuhandkonto. Und eine Medienliste mit sechshundertdreundneunzig Artikeln in

vierundzwanzig Sprachen.

Dokument vier: Die Personalliste. Elf bestätigt, vier weitere seit gestern. Fünfzehn Sovereign Individuals, die bereit waren, ihre Karrieren, ihre Länder und ihre Sicherheitsnetze aufzugeben, um auf einer umgebauten Ölplattform im Atlantik etwas zu tun, das ihnen kein Staat der Welt erlaubte.

Brenner ordnete die Dokumente zu einem Stapel, legte sie in einen Aktenkoffer — nicht digital, nicht in der Cloud, physisch, auf Papier, weil Papier nicht gehackt werden konnte — und griff zum Telefon.

Er rief Volkov an.

„Sergei. Die Plattform gehört mir, Tuvalu redet mit mir, die Presse schreibt über mich, und ich habe fünfzehn Leute, die ihre Jobs kündigen. Jetzt brauche ich dein Geld.“

„Wie viel?“

„Dreihundertfünfzig Millionen. Erste Tranche. Für den Umbau in Kapstadt und den Schlepp.“

Volkov piffte leise. Dann: „Du hast eine Warteliste?“

„Zwölftausend Bewerbungen. Ungefiltert. Davon schätzungsweise dreitausend, die das Profil haben.“

„Welches Profil?“

„Menschen, die mehr können als ihr aktuelles System ihnen erlaubt.“

Stille. Brenner hörte Volkov kauen. Diesmal klang es nach Nüssen. „Diese Leute, Klaus — die kommen nicht wegen der Plattform.“

„Nein.“

„Die kommen wegen der Freiheit.“

„Die kommen, weil sie woanders nicht arbeiten dürfen. Ob man das Freiheit nennt oder Marktversagen, ist mir egal. Ich nenne es Arbitrage.“

„Talent-Arbitrage.“

„Wenn du es so nennen willst.“

Volkov lachte — kurz, anerkennend. Es war das Lachen eines Mannes, der eine Bilanz sah, die aufging. „Dreihundertfünfzig Millionen. Dafür will ich Vorzugsanteile, einen Sitz im Board, und ein Vetorecht bei Ausgaben über zehn Millionen.“

„Dreihundertfünfzig Millionen. Dafür kriegst du einundzwanzig Prozent, einen Sitz im Board, und ein Vetorecht bei Ausgaben über fünfzig Millionen.“

„Dreißig Millionen.“

„Vierzig.“

Volkov kaute. „Dreiunddreißig.“

„Siebenunddreißig. Und du fliegst im Oktober nach Kapstadt, um dir die Werft anzusehen. Persönlich.“

„Warum persönlich?“

„Weil du dann siehst, dass es real ist. Und wenn du siehst dass es real ist, rufst du deine anderen Investoren an und erzählst ihnen, dass du in Kapstadt warst und es mit eigenen Augen gesehen hast. Du bist mein Beweis, Sergei. Ein Mann der rechnet, glaubt Zahlen. Ein Mann der träumt, glaubt Geschichten. Du lieferst mir beides.“

Stille. Dann: „Du manipulierst mich.“

„Ich kalkuliere dich. Das ist ein Unterschied.“

„Kein großer.“

„Groß genug. Manipulation wäre, dir etwas vorzumachen. Ich sage dir genau, warum ich dich brauche und was du davon hast.“

„Und das soll mich beruhigen?“

„Das soll dich informieren. Beruhigen musst du dich selbst.“

„Transparenz als Taktik.“

„Jede Information ist eine Waffe, Sergei. Die Frage ist nur, wer sie abfeuert.“

Volkov lachte wieder. Lauter diesmal. „Schick mir die Unterlagen.“

Und Klaus —"

„Ja?"

„Kapstadt im Oktober. Ich bin dabei."

Brenner legte auf. Er nahm den Aktenkoffer, stand auf, ging ans Fenster. Der Waalhaven lag unter ihm, grau und geschäftig, Containerkräne schwenkten in den Himmel, ein Tanker schob sich durch die Fahrrinne, und irgendwo jenseits des Horizonts lag ein Punkt auf dem offenen Atlantik, der noch nichts war — kein Land, kein Staat, keine Stadt — aber der in vier Monaten anfangen würde, etwas zu werden.

Er griff zum Telefon und rief Jian an.

„Jian. Kapstadt ist finanziert. Schick der Werft die Modifikationslisten. Wir fangen nächsten Monat an."

„Nächsten Monat. Das ist in vier Wochen, Klaus."

„Dreißig Tage. Ja."

„Die Ballast-Modifikation allein braucht zwölf Wochen."

„In Kapstadt. Zwölf Wochen Kapstadt-Werft-Zeit. Die Vorbereitungen laufen vorher. Du fängst nächste Woche mit den Zeichnungen an."

„Ich fange heute Nacht mit den Zeichnungen an, weil du mich um zehn Uhr abends anrufst."

„Hast du ein Problem damit?"

„Ich habe zweiundvierzig Probleme damit. Willst du sie hören?"

„Schriftlich. Bis morgen früh. Mit Lösungsvorschlägen."

„Lösungsvorschläge kosten extra."

„Dann stell mir eine Rechnung. Bis morgen früh."

Jian legte auf, ohne sich zu verabschieden. Das war ihr übliches Abschiedsritual: keines. Brenner respektierte das. Menschen, die sich ordentlich verabschiedeten, hatten meistens nichts Besseres zu tun.

Er setzte sich zurück an den Schreibtisch. Auf dem Bildschirm

leuchtete das Spreadsheet — Spalte A bis Z, gefüllt mit den Zahlen die ein Projekt zum Leben brauchten: Tonnen, Seemeilen, Kilowatt, Euro, Menschen.

Die letzte Spalte, Spalte Z, hatte er vor einer Woche hinzugefügt. Sie hieß *Sovereign Individuals*, und darunter standen fünfzehn Namen, bald achtzehn, dann fünfzig, dann dreihundert.

Er begann zu tippen.

Kapitel 3

Der Schlepp

Die *Brent Delta* lag im Trockendock der Transnet-Werft in Kapstadt und sah aus wie ein Patient auf dem OP-Tisch — aufgeschnitten, entkernt, und von Menschen umgeben, die genau wussten, was sie taten.

Zwölf Wochen Umbau. Vierhundertzwanzig Arbeiter in drei Schichten, vierundzwanzig Stunden am Tag, sieben Tage die Woche. Die Betonsäulen hatten neue Kathodenschutz-Anoden bekommen, sechshundert Stück, von denen jede einzelne eine Seriennummer trug, die Jian Chen in einer Tabelle führte, die mittlerweile viertausenddreihundert Zeilen hatte. Die Ballast-Tanks waren modifiziert — aktive Stabilisierung, acht Pumpen pro Säule, gesteuert von einem System, das die Rollperiode in Echtzeit korrigierte. Jian hatte es von einem Kreuzfahrtschiff-Design adaptiert, aber robuster gebaut, weil Kreuzfahrtschiffe zum Vergnügen schwammen und die *Brent Delta* zum Überleben.

Brenner war nicht in Kapstadt.

Brenner saß in Rotterdam und telefonierte mit einem Versicherungsbroker in London, der seit drei Wochen versuchte, eine Police für den Schlepp einer vierundzwanzigtausend Tonnen schweren Plattform über viertausend Seemeilen aufzusetzen, und der dabei herausgefunden hatte, dass Lloyd's of London für diesen Fall keine Präzedenz hatte.

„Mister Brenner, die Underwriter wollen eine

Risikoklassifizierung, und ich kann ihnen keine geben, weil niemand jemals eine semi-submersible Plattform von Kapstadt nach Westafrika geschleppt hat."

„Das ist falsch. Saipem hat 2004 die *Scarabeo 7* von Korea nach Westafrika geschleppt. Dreizehntausend Seemeilen. Unsere Route ist ein Drittel davon."

Stille. Dann: „Haben Sie die Unterlagen dazu?"

„Ich schicke sie in zehn Minuten. Dazu die Stabilitätsgutachten meiner Architektin, die Wetteranalyse von MeteoGroup, und den Schleppplan von Smit Salvage. Das sind vier Dokumente. Wenn Ihre Underwriter danach immer noch keine Risikoklassifizierung hinbekommen, brauche ich andere Underwriter."

„Mister Brenner —"

„In zehn Minuten." Er legte auf.

Sein Telefon summt. Jian Chen, aus der Werft.

„Klaus, wir haben ein Problem mit dem Stabilisierungssystem."

„Welches?"

„Pumpe drei in Säule B liefert achtzehn Prozent unter Soll. Der Hersteller sagt, die Dichtungen sind für tropisches Salzwasser nicht spezifiziert."

„Dann tausch die Dichtungen."

„Gegen welche? Die nächsten, die für permanenten Salzwasser-Betrieb bei fünfundzwanzig Grad spezifiziert sind, kommen aus Osaka. Lieferzeit: sechs Wochen."

„Wir haben drei."

„Ich weiß."

„Was gibt es hier?"

„Viton-O-Ringe, lokaler Hersteller, Industriequalität. Halten zwei Jahre statt fünf."

„Zwei Jahre reichen."

„Zwei Jahre reichen für den Schlepp. Für den Dauerbetrieb nicht.“

„Dann tauschen wir sie in zwei Jahren. Viton. Bestell sie.“

„Schon bestellt. Ich wollte nur, dass du es weißt.“

„Ich weiß es. Was noch?“

„Metacentric height unter voller Beladung: ein Meter vierundsiebzig. Rechnung sagte ein Meter achtzig. Die Differenz kommt von den zusätzlichen Wohnmodulen auf dem Oberdeck. Sechs Zentimeter sind kein Problem bei ruhiger See. Bei Seegang über vier Meter wird es relevant.“

„Wie relevant?“

„Rollperiode sinkt auf zehn Komma drei Sekunden statt elf. Das ist innerhalb der Sicherheitsmarge, aber die Marge ist dünn.“

„Dünn ist nicht Null.“

„Dünn ist dünn, Klaus. Ich hab nicht gesagt, es geht nicht. Ich hab gesagt, ich will, dass du es weißt.“

„Ich weiß es.“ Brenner tippte die Zahl in sein Spreadsheet. Spalte F, Zeile 47: $GM = 1,74 \text{ m}$ (Soll: $1,80 \text{ m}$). Diff. -3,3%. Akzeptabel bis Seegang 5m. „Wann ist der Umbau fertig?“

„Donnerstag. Wenn die Elektrik für die Entsalzungsanlage hält. Der südafrikanische Subunternehmer hat die Kabelquerschnitte zu klein dimensioniert, und ich lass sie gerade nachrüsten.“

„Donnerstag?“

„Donnerstag, zweiundzwanzig Uhr Kapstadt-Zeit, plus minus acht Stunden.“

„Gib mir Donnerstag.“

„Du hast Donnerstag. Wenn du aufhörst anzurufen und mich arbeiten lässt.“

* * *

* * *

Am Donnerstag um dreiundzwanzig Uhr Kapstadt-Zeit — eine Stunde über Jians Zusage, was in der Werftindustrie als pünktlich galt — schickte sie eine E-Mail an Brenner, Krone und Volkov. Betreff: *Structural Assessment Complete. Ready for Tow.*

Im Anhang: zweihundertsechzehn Seiten technische Dokumentation. Jede Schweißnaht katalogisiert, jeder Ballast-Tank druckgeprüft, jede Pumpe kalibriert. Die Zusammenfassung auf Seite eins bestand aus einem Satz: *Die Brent Delta ist schleppfähig.*

Brenner las die zweihundertsechzehn Seiten. Alle.

Am Freitagmorgen rief er Jan de Vries an, den Leiter des Schleppteams bei Smit Salvage in Rotterdam. De Vries war dreiundfünfzig, hatte in dreißig Jahren alles geschleppt, was auf dem Wasser schwamm, und einiges, was es nicht tat. Sein letzter Auftrag war die Costa Concordia gewesen, bevor sie verschrottet wurde.

„Jan, die Plattform ist fertig. Wann können wir los?“

„Wann ist dein Wetterfenster?“

„MeteoGroup sagt: zwischen dem achten und dem fünfzehnten März haben wir stabiles Hochdruck über dem Südatlantik. Danach wird es unruhig bis Mai.“

„März. Das sind zehn Tage.“

„Neun.“

„Welche Schlepper hast du?“

„Die *Fairmount Summit* und die *Fairmount Sherpa*. Beide Anchor Handling Tug Supply, je zwanzigtausend PS, Doppeltrommenwinden mit dreihundert Tonnen Pfahlzug.“

„Die kenn ich. Die *Summit* hat letztes Jahr die *Pioneering Spirit* begleitet. Solide Schiffe.“ De Vries schwieg drei Sekunden. „Die Route?“

„Kapstadt, dann Westküste hoch. Kein Umweg über den offenen Atlantik. Küstennah bis zum Golf von Guinea, dann dreihundert Meilen raus auf Position.“

„Geschwindigkeit?"

„Vier Knoten. Fünf bei günstigem Strom."

„Vier Knoten sind realistisch. Fünf ist optimistisch bei vierundzwanzigtausend Tonnen. Rechne dreieinhalb als Worst Case."

„Entfernung Kapstadt bis Position?"

„Dreitausendachthundert Seemeilen. Bei vier Knoten: neununddreißig Tage. Bei dreieinhalb: fünfundvierzig."

„MeteoGroup gibt mir ein Fenster von acht Tagen für die Passage um das Kap. Danach Passatwind aus Südost, Dünung unter zwei Meter bis zum Äquator. Das ist der einfache Teil."

„Und der schwierige?"

„Die Benguela-Strömung vor Angola. Gegenströmung, ein bis zwei Knoten. Kostet uns zwanzig Prozent Schleppgeschwindigkeit über vierhundert Seemeilen."

„Das heißt, wir verlieren zwei Tage."

„Zwei bis drei."

„Dann rechne zweiundvierzig Tage."

„Ich rechne fünfundvierzig und freu mich, wenn es weniger sind", sagte De Vries. „Brenner, ich schlepp dir deine Plattform wohin du willst. Aber eine Sache: Ab dem Moment, wo wir die südafrikanische AWZ verlassen, gibt es keinen Nothafen. Wenn ein Schlepper ausfällt, treiben wir."

„Deswegen sind es zwei Schlepper."

„Wenn beide ausfallen —"

„Dann haben wir das falsche Schleppunternehmen gewählt."

De Vries schnaubte. „Ich schick dir den Vertrag bis Montag."

„Bis Sonntag."

„Montag, Brenner. Manche Leute haben ein Wochenende."

„Die arbeiten nicht für mich."

„Ich arbeite nicht für dich. Ich schleppe für dich. Das ist ein

Unterschied."

„Sonntag."

„Montag. Und deine Architektin soll mir die aktuellen Stabilitätsunterlagen schicken. Metacentric height, Rollperioden-Simulation bei Seegang fünf, und die Notfall-Ballastierung für den Fall, dass wir die Trosse kappen müssen."

„Die sind unterwegs."

„Gut. Dann sehen wir uns in Kapstadt."

* * *

* * *

Am achten März um sechs Uhr morgens Ortszeit nahmen die *Fairmount Summit* und die *Fairmount Sherpa* die *Brent Delta* auf den Haken.

Die Schleppverbindung bestand aus zweitausend Metern Stahltrosse, siebzig Millimeter Durchmesser, Mindestbruchlast dreitausend Kilonewton, verbunden über einen Stoßdämpfer aus acht Metern Kettenstrang, der die Ruckkräfte bei Seegang absorbierte. Jeder Schlepper war über eine eigene Trosse verbunden — Bridle-Konfiguration, Y-förmig, die Kräfte verteilt auf zwei Festmacherpunkte am Bug der Plattform. Wenn eine Trosse riss, hielt die andere. Wenn beide rissen, hatten sie ein Problem, das nicht im Vertrag stand.

Brenner stand auf dem Oberdeck und sah zu, wie Kapstadt kleiner wurde.

Der Tafelberg war das Letzte, was man sah — eine flache Linie am Horizont, dann Dunst, dann nichts. Hinter ihm lag der letzte feste Boden, den die *Brent Delta* je berühren würde. Vor ihm lagen dreitausendachthundert Seemeilen offener Ozean, und am Ende davon ein Punkt, der auf keiner Seekarte einen Namen hatte.

Jian stand neben ihm, ein Tablet in der Hand, auf dem vier Echtzeit-Diagramme liefen: Rollperiode, Neigung, Windgeschwindigkeit, Schleppgeschwindigkeit. Die Zahlen waren grün. Grün war gut.

„Vier Komma zwei Knoten“, sagte sie. „Besser als erwartet.“

„Wie ist die Dünung?“

„Eineinhalb Meter aus Südwest. Rollperiode dreizehn Sekunden. Wie im Lehrbuch.“

„Das ändert sich.“

„Natürlich ändert sich das. Deswegen hab ich drei Szenarien gerechnet und nicht eins.“

Neben ihnen standen zwei Männer, die Brenner in Kapstadt an Bord geholt hatte: Kapitän Piet Marais von der *Fairmount Summit*, der den Schlepp leitete, und dessen erster Offizier, ein Niederländer namens van Hoorn, der die *Brent Delta* an ihrem Festmacherpunkt überwachte.

„Mister Brenner“, sagte Marais über Funk — er stand dreihundert Meter voraus auf der Brücke der *Summit* —, „die Vorhersage für das Kap der Guten Hoffnung ist stabil. Wir passieren morgen früh, null sechs Uhr, dann Kurs Nord-Nordwest. Strömung ist günstig.“

„Und danach?“

„Danach wird es langweilig. Zweitausenddreihundert Seemeilen afrikanische Westküste, dreieinhalb Knoten, drei Wochen geradeaus.“

„Langweilig ist gut.“

„Langweilig ist das Beste, was es auf See gibt. Ich ruf an, wenn es aufhört langweilig zu sein.“

* * *

Es hörte am fünften Tag auf, langweilig zu sein.

Die Benguela-Strömung traf sie vor der namibischen Küste,

zweihundert Seemeilen vor Walvis Bay, und sie war stärker als MeteoGroup vorhergesagt hatte. Eineinhalb Knoten Gegenströmung, nicht eins. Die Schleppgeschwindigkeit fiel auf zwei Komma acht Knoten.

Brenner saß in der Zentrale der *Brent Delta* — einem Raum, der früher die Bohrüberwachung beherbergt hatte und jetzt mit Jians Monitoren, einem Satelliten-Kommunikationssystem und einem Kaffeevollautomaten ausgestattet war, in dieser Reihenfolge der Priorität — und starrte auf die GPS-Tracking-Karte.

„Bei zwei Komma acht Knoten brauchen wir siebenundvierzig Tage, nicht zweiundvierzig“, sagte Jian. „Und wir verlieren den Passat ab dem Äquator.“

„Marais?“

Marais' Stimme kam über den Lautsprecher, verzerrt durch vierhundert Meter Trosse und Wind: „Wir können den Kurs drei Grad westlicher setzen. Das bringt uns aus dem Kern der Benguela, kostet uns aber fünfzig Seemeilen Umweg.“

„Zeitgewinn?“

„Halber Knoten. Vielleicht. Die Strömungsdaten sind Schätzungen, Mister Brenner. Das Meer liest keine Vorhersagen.“

Brenner sah auf die Karte. Drei Grad westlicher hieß: weiter vom Land weg, weiter in den offenen Atlantik, weiter weg von jedem Hafen, in den sie hätten einlaufen können, falls etwas schiefging. Nicht dass sie einlaufen konnten — kein Hafen an der westafrikanischen Küste hatte ein Dock, das eine vierundzwanzigtausend Tonnen schwere semi-submersible Plattform aufnehmen konnte. Die einzige Option bei einem Notfall war: treiben und reparieren.

„Drei Grad West“, sagte Brenner.

„Bestätigt.“

Jian sah ihn an. Nicht fragend — registrierend. Sie trug die

Kursänderung in ihr Tablet ein: *Tag 5, 14:32 UTC, Kursänderung +3° West, Grund: Benguela-Gegenströmung 1,5 kn.*

Sie dokumentierte alles. Nicht aus Pflichtbewusstsein — aus Ingenieurs-Instinkt. Wenn die Plattform in zehn Jahren noch stand, würde irgendwann jemand wissen wollen, wie sie dorthin gekommen war. Dann würde es ein Logbuch geben, und in diesem Logbuch würde stehen, dass am fünften Tag die Strömung stärker war als vorhergesagt und dass sie drei Grad nach Westen ausgewichen waren.

„Treibstoff?“, fragte Brenner.

„Beide Schlepper bei vierundsechzig Prozent. Geplant waren siebzig für Tag fünf.“

„Sechs Prozent Mehrverbrauch.“

„Durch die Gegenströmung. Wenn die Benguela so bleibt, müssen wir in Luanda bunkern.“

„In Luanda bunkern heißt angolansische Behörden. Die werden Fragen stellen.“

„Die werden Geld wollen“, sagte Jian. „Das ist einfacher als Fragen.“

* * *

* * *

Am achten Tag funkte die HMS *Medway*.

Es war ein Offshore Patrol Vessel der Royal Navy, eintausendneunhundert Tonnen, achtzig Meter, besetzt mit fünfzig Mann und einer dreißig-Millimeter-Kanone, die sie hoffentlich nicht brauchten. Die *Medway* materialisierte sich auf dem Radar der *Fairmount Summit* um null drei Uhr morgens, vierzehn Seemeilen querab, auf parallelem Kurs. Sie war offensichtlich seit Stunden in der Nähe gewesen, aber Marinefahrzeuge schalteten ihr AIS gern ab,

wenn sie neugierig waren.

„Schlepperkonvoi, hier Royal Navy Vessel *Medway*. Identifizieren Sie sich und Ihre Fracht.“

Marais, auf der *Summit*, antwortete routiniert. Flagge: Niederlande. Ladung: Semi-submersible Offshore-Struktur. Ziel: Internationale Gewässer, Zentralatlantik. Route genehmigt durch die niederländische Küstenwache, IMO-Meldung erstattet.

„Verstanden. Zweck der Struktur?“

Marais sah zu Brenner über die Kamera des Brücken-Monitors. Brenner schüttelte den Kopf — einmal, kurz.

„Privat“, sagte Marais.

Stille. Dann: „*Medway* bestätigt. Wir werden Sie ein Stück begleiten. Routinemaßnahme.“

„Routinemaßnahme“, wiederholte Krone, der in Hamburg vor seinem Laptop saß und den Funkverkehr über die Satellitenverbindung mithörte. „Die Royal Navy hat kein Patrouillenboot aus Gibraltar geschickt, weil es Routine ist.“

„Was sollen sie tun?“, sagte Brenner. „Wir sind in internationalen Gewässern. Die Plattform ist legal gekauft, legal umgebaut, legal im Schlepp. Die IMO ist informiert. Die Flaggenstaatsregistrierung ist sauber. Wir brechen kein Gesetz.“

„Es gibt kein Gesetz für das was du tust. Das ist der Punkt. Kein Gesetz heißt keine Legalität, aber auch keine Illegalität. Das macht Bürokraten nervös.“

„Gut.“

„Gut?“

„Nervöse Bürokraten machen Fehler. Und Fehler sind Präzedenzfälle.“

Die *Medway* begleitete sie drei Tage. Sie hielt vierzehn Seemeilen Abstand, führte keine Boarding-Aktionen durch, funkte nicht erneut. Am elften Tag drehte sie nach Osten ab. In Richtung Gibraltar. Im

Logbuch der Royal Navy würde stehen: *Schleppkonvoi beobachtet. Keine Bedrohung festgestellt. Keine weiteren Maßnahmen.*

Genau das wollte Brenner im Logbuch der Royal Navy haben.

* * *

Am dreizehnten Tag kam der Sturm.

MeteoGroup hatte ihn angekündigt — ein Tiefdruckgebiet, das sich über den Kanarischen Inseln entwickelt und nach Süden gezogen war, ungewöhnlich für März, aber das Meer las keine Statistiken. Wellenhöhe: vier Meter, mit einzelnen Brechern bis sechs. Windstärke sieben aus Nordwest.

Auf der *Brent Delta* wurde es laut.

Vierundzwanzigtausend Tonnen Stahl in vier Meter Seegang — das war kein Schwanken, das war eine Unterhaltung zwischen zwei Kräften, die einander gleichgültig waren. Die Plattform rollte, langsam, schwer, mit einer Trägheit, die jeden Wellenschlag zu einem Ereignis machte, das man im ganzen Körper registrierte. Die Wohnmodule auf dem Oberdeck knarrten. Die Schlepptrossen spannten sich, entspannten sich, spannten sich, in einem Rhythmus, der nichts Menschliches hatte.

Jian stand in der Zentrale und las die Zahlen ab.

„Rollperiode: zehn Komma drei Sekunden. Krängung: dreieinhalb Grad. Ballast-Pumpen kompensieren.“

„Die Berechnung sagte drei Komma zwei Grad“, sagte Brenner.

„Ich runde nicht auf. Das Meer schon.“

Marais funkte von der *Summit*: „Mister Brenner, wir reduzieren auf zwei Knoten. Bei vier Meter Wellenhöhe ist die Trossenlast an der Grenze. Die *Sherpa* meldet Vibrationen im Antriebsstrang.“

„Wie lang?“

„Vorhersage sagt vierundzwanzig Stunden. Dann bewegt sich das

Tief nach Westen."

„Vierundzwanzig Stunden bei zwei Knoten. Achtundvierzig Seemeilen. Können wir das aufholen?"

„Danach haben wir den Passatwind im Rücken. Dreieinhalb Knoten, vielleicht vier. Wir holen das auf."

Brenner griff zur Kaffeetasse. Sie war leer. Er stellte sie ab und ging zum Bullaugen-Fenster. Draußen war es grau — grauer Himmel, graue See, graue Gischt auf grauem Stahl. Die Welt bestand aus Abstufungen einer einzigen Farbe, und die Farbe war Gleichgültigkeit.

„Die *Medway* ist weg?", fragte er.

„Seit zwei Tagen."

„Gut. Dann beobachtet uns gerade niemand."

„Außer dem Meer", sagte Jian.

„Das Meer beobachtet nicht. Es prüft."

Der Sturm dauerte zweiundzwanzig Stunden. Die *Brent Delta* rollte, knarrte, hielt. Die Ballast-Pumpen kompensierten, die Trossen hielten, die Vibrationen in der *Sherpa* erwiesen sich als lockeres Lagerschild, das der Maschinist in zwei Stunden reparierte. Um acht Uhr morgens am vierzehnten Tag kam die Sonne raus — abrupt, tropisch, ohne die sanfte Annäherung nordeuropäischer Morgen — und die See lag flach wie Blech.

„Drei Komma acht Knoten", meldete Marais. „Wind aus Südost, Dünung unter einem Meter."

„Wie lange?"

„Die nächsten achthundert Seemeilen. Willkommen in den Passatwinden."

* * *

* * *

Am siebzehnten Tag funkte der Kapitän eines liberianisch geflaggten Containerschiffs, der auf Gegenkurs nach Süden lief, und fragte über Kanal 16, ob er richtig sehe, dass da jemand eine Ölplattform den Atlantik hochschleppe.

Marais bestätigte.

Der Containerschiff-Kapitän schwieg vier Sekunden. Dann: „Wohin?“

„Internationale Gewässer“, sagte Marais.

„Gibt es dort ein Ölfeld, das ich nicht kenne?“

„Nein.“

Wieder Stille. Dann lachte der Mann — ein krachendes, breites Seemannslachen, das über die Kurzwelle kam wie eine Welle —, hupte zweimal, und verschwand über den Horizont.

Jian sah Brenner an. „Die Seefahrer-Community redet.“

„Gut.“

„Du sagst zu allem gut.“

„Weil bisher alles gut ist.“

„Dreieinhalb Grad Krängung bei vier Meter Seegang ist nicht gut. Es ist akzeptabel.“

„Akzeptabel ist die erwachsene Version von gut.“

Am einundzwanzigsten Tag passierten sie den Äquator. Keine Zeremonie, keine Äquatortaufe, kein Sekt. Brenner registrierte die GPS-Koordinaten in seinem Logbuch: *00°00'00"N, 008°42'31"W, 14:07 UTC. Schleppgeschwindigkeit 3,6 kn. Kurs 348°.*

Am fünfundzwanzigsten Tag passierten sie die AWZ von São Tomé und Príncipe. Der Inselstaat funkte nicht, meldete nichts, schickte kein Patrouillenboot. Ein Land mit zweihunderttausend Einwohnern hatte andere Sorgen als eine Plattform, die zweihundert Seemeilen vor seiner Küste vorbeizog.

Am neunundzwanzigsten Tag waren sie vor der Küste von Guinea.

Dreihundertelf Seemeilen bis zur Position.

Am dreißigsten Tag bunkerten die Schlepper Treibstoff von einem Tanker, den de Vries aus Las Palmas bestellt hatte und der vor der guineischen Küste auf sie wartete. Zwölf Stunden Verzögerung. Brenner nutzte die Zeit, um mit Krone zu telefonieren.

„Krone, wie steht es mit dem UN-Antrag?“

„Eingereicht. Beobachterstatus, Kategorie B. Der Antrag selbst ist irrelevant — er wird abgelehnt, das weißt du. Aber er liegt jetzt bei der UN-Rechtsabteilung, und die muss ihn formal prüfen. Die formale Prüfung dauert achtzehn Monate. In achtzehn Monaten existieren wir de facto.“

„Das ist die normative Kraft des Faktischen.“

„Das ist die normative Kraft der Bürokratie. Der Antrag zwingt die UN, eine Position zu formulieren. Und jede Position die sie formulieren, ist eine Position gegen die man argumentieren kann. Solange sie schweigen, gibt es nichts zu greifen. Sobald sie reden, gibt es Angriffsfläche.“

„Für wen?“

„Für uns. Wenn die UN sagt, Nova Ventus ist kein Staat, definieren sie damit implizit, was ein Staat ist. Und die Definition hat Schwachstellen. Die hat sie immer.“

„Du bist zynisch.“

„Ich bin Jurist. Das ist dasselbe, nur mit Robe.“

Am einunddreißigsten Tag — elf Tage hinter dem ursprünglichen Zeitplan, neun hinter der optimistischen Schätzung, drei hinter der pessimistischen — erreichte die *Brent Delta* die Position.

06°47'N, 014°38'W.

Zweihundertzwei Seemeilen vor der Küste von Sierra Leone. Meerestiefe: dreitausendzweihundert Meter. Strömung: null Komma drei Knoten aus Nordwest. Windstärke: drei. Wellenhöhe: null Komma acht Meter. Wassertemperatur: siebenundzwanzig Grad.

Internationales Gewässer.

* * *

* * *

Marais funkte um null sechs Uhr dreizehn: „Position erreicht. Trosse wird gelöst.“

Die *Fairmount Summit* und die *Fairmount Sherpa* reduzierten auf Leerlauf. Die zweitausend Meter Stahltrosse entspannten sich, hingen durch, schlugen träge aufs Wasser. Zwei Matrosenteams lösten die Schäkkelverbindungen an den Festmacherpunkten der *Brent Delta*. Es dauerte vierzig Minuten. Vierzig Minuten, in denen die Plattform zum ersten Mal seit einunddreißig Tagen stillstand.

Brenner stand auf dem Oberdeck und sah zu. Die See war ruhig — tropisch ruhig, wie ein Versprechen, das das Meer nicht einzuhalten gedachte. Der Horizont war eine Linie, dreihundertsechzig Grad, kein Land, kein Schiff, nichts außer Wasser und der Plattform, die jetzt auf diesem Wasser trieb wie etwas, das schon immer hier gewesen war.

Jian kam aus der Zentrale. In der Hand trug sie ein Tablet und eine Kaffeetasse, in der kein Kaffee war, weil der Kaffee vor drei Tagen ausgegangen war und der Nachschub erst mit dem Versorgungsschiff kam.

„Alle Systeme stabil“, sagte sie. „Drift ist null Komma drei Knoten Nord-Nordwest. Die dynamische Positionshaltung übernimmt in zwanzig Minuten, sobald die Trossen klar sind.“

„Entsalzungsanlage?“

„Läuft. Zwölf Kubikmeter am Tag, reicht für fünfzig Personen.“

„Strom?“

„Dieselgeneratoren auf Volllast. Die Solarpanels kommen mit dem zweiten Transport.“

„Kommunikation?“

Brenner ging zum Mobilfunkmast.

Der Mast war acht Meter hoch, ein Aluminium-Gittermast, montiert auf der ehemaligen Helikopterplattform, ausgestattet mit einem Satelliten-Uplink, der über eine Starlink-Antenne lief, und einer Mobilfunk-Basisstation, die Brenner von einem finnischen Hersteller gekauft hatte, der normalerweise an Bergbau-Unternehmen in der Mongolei lieferte.

Er schaltete den Mast ein.

Kein Knopfdruck, kein dramatischer Moment. Ein Kippschalter an einer grauen Metallbox, die an der Basis des Masts verschraubt war. Der Schalter ging von AUS auf EIN. Ein grünes LED leuchtete auf. Vier Sekunden später meldete das System: *Verbindung hergestellt. Netzwerk: NV-01. Signalstärke: -47 dBm. Latenz: 38 ms.*

Brenner zog sein Telefon aus der Tasche. Zwei Balken Empfang.

Er rief Krone an. Es war halb sieben morgens auf dem offenen Atlantik und halb acht in Hamburg, und Krone ging nach dem ersten Klingeln dran.

„Felix. Wir sind da.“

„Wie ist das Wetter?“

„Sieben Uhr morgens und siebenundzwanzig Grad.“

„Ich hasse dich. Hamburg hat vier Grad und Regen.“ Krone räusperte sich. „Die TLD?“

„nv. Nova Ventus. Die ICANN hat den Antrag vor drei Wochen erhalten. Nicht genehmigt, aber registriert. Das reicht, um eine Website drauf laufen zu lassen, bis die Genehmigung durch ist.“

„Die ICANN wird die Genehmigung ablehnen. Eine TLD braucht einen souveränen Staat oder eine anerkannte Organisation.“

„Dann betreiben wir sie als experimentelle TLD. Der RFC-Prozess erlaubt Testdomains.“

„Das ist dünn.“

„Dünn reicht. Wir brauchen die TLD nicht für die Domain. Wir brauchen sie für die Pressemeldung.“

„Welche Pressemeldung?“

Brenner sah auf sein Telefon. Auf dem Bildschirm leuchtete eine Zahl: 00:00:01. Der Timer für die erste Stunde, die erste Rechnung, den ersten wirtschaftlichen Akt auf Nova Ventus.

„Die Pressemeldung, die sagt, dass der erste Server in einer neuen Jurisdiktion online ist. Serverhosting, steuerfrei. Der erste Kunde ist —“

„Wir. Unsere eigene Website.“

„Genau. Rechnung Nummer eins: Nova Ventus Infrastructure Ltd. an Nova Ventus Holdings BV. Serverhosting, ein Monat, tausend Euro. Beahlt, verbucht, steuerfrei.“

„Du stellst dir selbst eine Rechnung.“

„Ich stelle die erste Rechnung aus, die keine nationale Steuerhoheit betrifft. Und das ist keine Buchführungs-Spielerei, Felix. Das ist ein Präzedenzfall. Ab heute existiert eine wirtschaftliche Aktivität, die in keiner nationalen Steuererklärung auftaucht. Nicht weil sie illegal ist — weil es keine Jurisdiktion gibt, die sie erfassen könnte.“

Stille. Dann: „Ich habe den UN-Beobachterstatus-Antrag eingereicht.“

„Wann?“

„Vor fünf Minuten. Zeitgleich mit deinem Mobilfunkmast. Koordiniert war das nicht. Ich hab einfach gewartet, bis du anrufst.“

„Es war koordiniert.“

„Es war Instinkt.“

„Bei dir ist Instinkt koordiniert.“

Krone lachte — kurz, trocken, das Rascheln teurer Aktenordner. „Der Antrag liegt bei der UN-Rechtsabteilung. Kategorie B, Beobachterstatus für Nichtregierungsorganisationen. Sie werden ihn

formal prüfen, formal ablehnen, und damit formal anerkennen, dass jemand ihn eingereicht hat. Und ab dem Moment steht der Name Nova Ventus in einem UN-Dokument."

„Wie lange bis zur Ablehnung?"

„Achtzehn Monate. Die UN arbeitet langsam. Das ist kein Bug, das ist ein Feature — für uns."

„In achtzehn Monaten leben hier fünfhundert Menschen."

„In achtzehn Monaten leben hier fünfhundert Menschen, und die UN hat immer noch keine Position formuliert. Das ist der Plan."

Brenner legte auf.

Er stand auf dem Oberdeck der *Brent Delta* — nein, der *Nova Ventus*, denn ab diesem Moment war es die *Nova Ventus*, auch wenn das noch nirgendwo stand außer in seinem Spreadsheet und in einem Antrag, der in einem UN-Büro in New York auf einem Stapel lag.

Der Horizont war leer. Zweihundertzwei Seemeilen bis zum nächsten Land. Dreitausendzweihundert Meter bis zum Meeresgrund. Acht Meter über ihm summte der Mobilfunkmast.

Jian kam mit zwei Bechern. „Tee. Der Kaffee ist alle."

„Wann kommt das Versorgungsschiff?"

„Übermorgen. Mit dem Kaffee kommen die ersten zwanzig Bewohner."

„Wer?"

„Kapur, Park, Widmer, die beiden Ingenieursfamilien aus Rotterdam, der Kryptograph aus Tallinn, und ein paar Leute die du nicht kennst, weil ich sie in Kapstadt angeheuert hab."

„Wofür?"

„Klempner. Elektriker. Koch. Leute die dafür sorgen, dass deine Sovereign Individuals nicht im Dunkeln sitzen und Dosensuppe essen."

„Gute Idee."

„Die beste die du nie hattest.“

Brenner trank den Tee. Er war zu heiß und zu dünn, aber er war da, und das war auf einer Plattform zweihundert Seemeilen vor der nächsten Küste die relevante Eigenschaft.

Unter ihm sumgte die Entsalzungsanlage. Die Dieselgeneratoren brummtten. Der Mobilfunkmast sendete. Irgendwo in New York lag ein Antrag auf einem Stapel. In Rotterdam standen Container gepackt. In Mumbai, Seoul und Zürich kündigten Menschen ihre Jobs.

Die *Nova Ventus* trieb auf Position 06°47'N, 014°38'W, zweihundertzwei Seemeilen vor der Küste von Sierra Leone, in internationalem Gewässer, jenseits jeder Jurisdiktion, und begann zu existieren.

Nicht mit einer Rede. Nicht mit einer Flagge. Mit einer Rechnung, einem Mobilfunkmast und einer Tasse Tee, die nach nichts schmeckte.

Brenner trank sie trotzdem.

