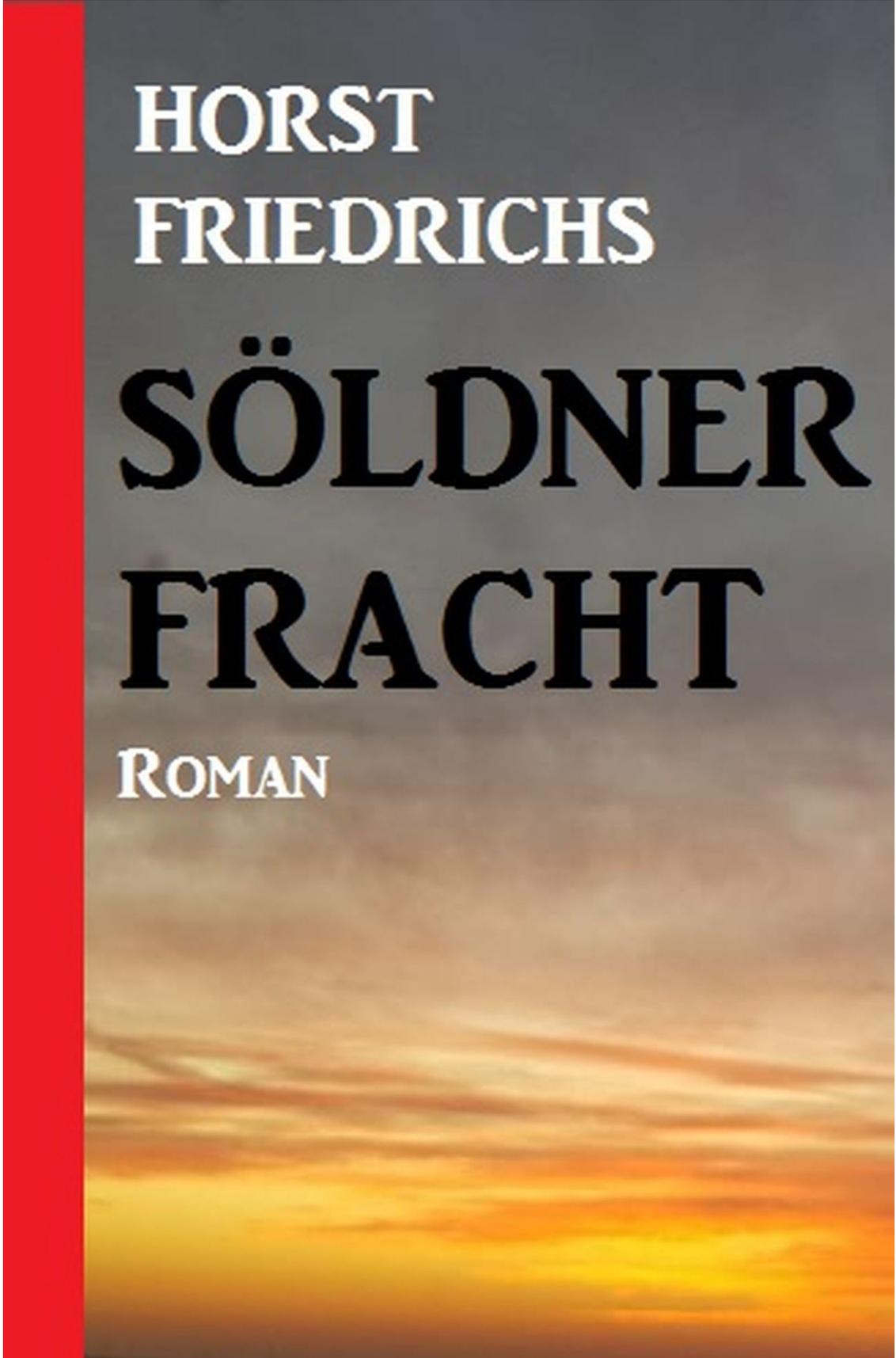


**HORST
FRIEDRICHS**

**SÖLDNER
FRACHT**

ROMAN



**HORST
FRIEDRICHS**

**SÖLDNER
FRACHT**

ROMAN

HORST FRIEDRICHS

Söldnerfracht

UUID: 0e79000c-c016-11e9-8c2d-1166c27e52f1

Dieses eBook wurde mit StreetLib Write
(<http://write.streetlib.com>) erstellt.

-->

Inhaltsverzeichnis

Copyright

Söldnerfracht

COPYRIGHT

Ein CassiopeiaPress Buch: CASSIOPEIAPRESS, UKSAK E-Books, Alfred Bekker, Alfred Bekker präsentiert, Cassiopeia-XXX-press, Alfredbooks, Uksak Sonder-Edition, Cassiopeiapress Extra Edition, Cassiopeiapress/AlfredBooks und BEKKERpublishing sind Imprints von

[Alfred Bekker](#)

© Roman by Author

© dieser Ausgabe 2019 by AlfredBekker/CassiopeiaPress, Lengerich/Westfalen in Arrangement mit der Edition Bärenklau, herausgegeben von Jörg Martin Munsonius.

Die ausgedachten Personen haben nichts mit tatsächlich lebenden Personen zu tun. Namensgleichheiten sind zufällig und nicht beabsichtigt.

Alle Rechte vorbehalten.

www.AlfredBekker.de

postmaster@alfredbekker.de

Folge auf Twitter:

<https://twitter.com/BekkerAlfred>

Zum Blog des Verlags geht es hier:

<https://cassiopeia.press>

Alles rund um Belletristik!

Sei informiert über Neuerscheinungen und
Hintergründe!

SÖLDNERFRACHT

Roman von Horst Friedrichs

Der Umfang dieses Buchs entspricht 121 Taschenbuchseiten.

Durch einen unglücklichen Zufall entdeckt Lionel Monroe, dass er mit seinem Schiffen Waffen schmuggeln soll. Dazu ist er jedoch nicht bereit. Da er nicht weiß, ob nicht doch die Regierung insgeheim darüber informiert ist, zieht er seinen Schwager ins Vertrauen; nur der Trucker-King Luke Ryland scheint ihm mächtig und einflussreich genug, um diese Waffenschieberei zu unterbinden. Die Waffen sind für eine Söldner-Truppe, deren Gefährlichkeit Jim Sherman und Bob Washburn am eigenen Leib erfahren müssen.

Die Hauptpersonen des Romans:

Bruce Kenton – Ein stahlharter Ex-Ledernacken. Boss der Söldnertruppe „Lone Star Rangers“. Um seine Landsknechte mit modernsten Waffen auszurüsten, plündert Kenton Trucks und „arrangiert“ anschließend tödliche Unfälle. Seine nächsten Opfer sollen zwei Männer aus San Antonio sein.

Jim Sherman und Bob Washburn – Sie entkommen mit knapper Not der Todesfälle der Söldner, doch nun eröffnet Kentons Meute eine mörderische Treibjagd auf den „Thunder“.

Lionel Monroe – Chef der „Gruver Shipping Company“. Ehemann von Vanessa Monroe, der Schwester Marilyn Rylands. Monroe merkt zu spät, dass er in ein gefährliches, schmutziges Waffengeschäft hineingezogen wird. Und nur sein Schwager

Luke Ryland – der „Trucker King“, ist mächtig genug, den Terror der „Lone Star Rangers“ und ihrer Hintermänner zu brechen. Er setzt Nolan Curtis auf sie an. Aber er unterschätzt die Brutalität seiner Gegner.

Kreischen von Kränen und Ladegeschirren hallte durch den Hafen. Dieselmotoren nagelten, und Männer überbrüllten die Stahlgeräusche mit knappen Kommandos. In den Dunst von Treibstoffen und Schmieröl mischte sich der Salzgeruch des Brackwassers. Ein Schwarm von Seevögeln umkreiste zeternd einen Bananenfrachter, den zwei Schlepper aus dem Golf hereinbugsierten.

Eine schwüle Brise blies landwärts. Die Sonne hatte sich hinter einer herannahenden Gewitterfront verborgen.

Lionel Monroe stellte seinen Buick Riviera vor einem Kaischuppen ab. Zwei Kenworth-Trucks wurden mit Gabelstaplern entladen. Der Küstenfrachter „Laredo“ übernahm die Kisten mit eigenem Geschirr. Die Männer, die mit entblößten Oberkörpern arbeiteten, waren schweißüberströmt.

Monroe lehnte sich an den Kotflügel. Er zündete sich eine Zigarette an. Der Hafen war seine Welt. Die schönste Seite von Corpus Christi.

Nichts faszinierte ihn mehr an dieser Stadt.

Der schlanke, hochgewachsene Mann stieß sich vom Wagen ab und ging auf das Schiff zu. Die Trucker, die Stauer und die Crewmitglieder grüßten ihn freundlich. Er war beliebt. Der Mann mit dem aschblonden Haar und dem gepflegten Schnauzbart hatte sich nie Feinde gemacht, seit er die Geschäftsführung der Gruver

Shipping Co. Inc. übernommen hatte. Jeder, der mit ihm zu tun hatte – vom Lagerarbeiter bis zum Kapitän – wusste zu schätzen, dass er niemals auch nur eine Spur von Überheblichkeit an den Tag legte. Er war früher selbst zur See gefahren, hatte sich hochgearbeitet und dabei doch nie vergessen, woher er kam.

Monroe betrat die Gangway des 3000 Bruttoregistertonnen großen Schiffes. Captain Max Walsh, ein bulliger Mann mit lichtem Haar, begrüßte ihn hinter der Verschanzung. Gemeinsam gingen sie auf die Brücke, wo man das Ladegeschehen besser überblicken konnte.

„Ein feiner Auftrag, den Sie da an Land gezogen haben“, sagte Walsh.

Eine große Kiste schwebte an den Drahtseilen des Ladegeschirrs über die Luke und wurde abgesenkt. Männer standen in der Tiefe des Laderaums bereit, um die Kiste zu stauen. Für einen Moment war die Markierung aus Buchstabensymbolen und der Bestimmungsangabe „cif Barranquilla, Colombia“ zu sehen.

„Aber?“, entgegnete Monroe und blickte den Captain lächelnd an. „Habe ich da nicht einen leisen Unterton gehört?“

„Nicht zu verheimlichen“, brummte Walsh. „Wer verschifft Maschinenteile mit einem Küsteneimer von Texas nach Kolumbien? Das war Frage Nummer eins.“

Nummer zwei: Wer ist so verrückt, Containerfracht in einen kleinen Kahn wie diesen umzuladen? Zumal Barranquilla einen gut ausgebauten Containerterminal hat!“

„Fragen, die ich mir auch schon gestellt habe“, erwiderte Monroe. „Aber die andere Seite der Medaille sieht doch so aus, Max: Erstens ist der Wunsch des Abladers uns Befehl, und ...“

„Der Kunde ist König“, unterbrach ihn Walsh.

„Richtig. Und zweitens muss ich mir den Gesamtumfang des Auftrags vor Augen halten. Mindestens die Hälfte unserer Küstenflotte ist dadurch für Monate ausgelastet, Max! Das heißt im Klartext, wir erzielen für diesen Zeitraum eine hundertprozentige Ausnutzung unseres Gesamtfrachtraums.“

Walsh nickte. „Ist mir klar. Die andere Hälfte unserer Schiffe ist ja durch Standardfrachten laufend ausgebucht. Aber ich habe ein mulmiges Gefühl. Tut mir leid.“

„Das muss am Wetter liegen“, versuchte Monroe zu scherzen. „Sehen Sie sich das doch bloß mal an.“ Er deutete auf den Golf hinaus, wo sich die Gewitterfront blauschwarz zusammenballte.

Walsh schüttelte den Kopf. „Sie sollten mich besser kennen, Lionel. Ich bin keiner, der bei trübem Wetter seine Depressionen nimmt und sich in sein Schneckenhaus zurückzieht. Und wenn's einen Sturm gibt, ist er dazu da, um abgeritten zu werden.“

„Nichts für ungut, Max“, erwiderte Monroe. „Ich teile Ihre Bedenken. Aber die Vorteile ..“

Ein Donnern ließ den Schiffsrumpf erbeben. Es ging den Männern durch und durch.

Monroe und Walsh begriffen sofort. Die Kiste hatte sich aus den Drahtseilen gelöst, ein Seil mochte gerissen sein – der Teufel wusste, was genau passiert war. Während sie losrannten, hinunter an Deck, rechneten sie jede Sekunde mit Schmerzensschreien aus dem Laderaum. Vielleicht hatte es Tote gegeben. Ein unheilvoller Auftakt für den neuen Großauftrag.

Unfälle beim Laden und Stauen waren nicht selten. Vor allem auf kleineren Frachtern passierte häufig etwas, wenn die Besatzung ihre eigenen Geschirre einsetzen musste. Max Walsh hatte recht. Warum, zum Teufel, verschifft die Harrison & Robards Steel Co. Inc. ihre Maschinenteile nicht mit einem modernen Containerschiff und sparte dadurch Frachtkosten durch geringeren Zeitaufwand?

Der Reeder und der Kapitän verharrten an der Ladeluke und spähten ins Halbdunkel hinunter.

„Keine Panik!“, rief der Tallymann mit hohl klingender Stimme herauf. „Niemand verletzt, nur die Kiste ist zu Bruch gegangen.“

Monroe und Walsh atmeten auf.

„Wie groß ist der Schaden?“, fragte der Captain.