

Es war inzwischen dunkel geworden. Kohlen hatte ich genug. Ich schickte den Agenten unter einem Vorwand vom Schiff, und dann ging ich daran, den Plan auszuführen, der mir im gleichen Augenblick durch den Kopf geschossen war, als ich Phoebes Brief gelesen hatte und wußte, daß sie mich noch liebte.

Ich ließ durch meine eigenen Leute die Trossen loswerfen und ging in See. Draußen, auf der Reede, fuhr ich einen großen Halbkreis. Und dann, Sir, dann kam ich mit Volldampf zurück, und mit Volldampf fuhr ich erst in den Hafen und dann in den Kanal. Vorher schaltete ich den großen Scheinwerfer ein und hing ein schweres Stück Eisen an den Draht zur Sirene, so daß sie ununterbrochen heulte.

Sie müssen mich an Land für verrückt gehalten haben, und ich war wohl auch nicht sehr weit davon. Aber meine Ueberlegung stimmte genau. Sie dachten vom ersten Augenblick, als sie meine Absicht erkannten, an nichts anderes, als ihren kostbaren Kanal zu schützen. Und das konnten sie nur tun, indem sie der „Betsy“, die ohne Lotsen und mit Volldampf daherbrauste und sich den Teufel um alle ihre Signale scherte, den Weg freimachten. Es ist nicht ihre Schuld, wenn die Sache zum Schluß doch schief ging . . .

Sie sind ja auch durch den Kanal gekommen, und Sie wissen, wie behutsam man mit ihm umgehn muß. Ständig nur halbe Kraft, Lotsen auf der Brücke und jederzeit bereit, festzumachen, wenn die Signalstationen es verlangen.

Na, die „Betsy“ ging mit hoher Bugwelle und schäumendem Kielwasser hindurch und gab den Baggern mehr Arbeit als ihnen lieb war . . .

Zuerst versuchten sie natürlich, mich zu stoppen. Eins ihrer Schnellboote jagte mir nach, und da das Fallreep noch unten war, versuchten sie, an Bord zu kommen. Ich nahm eins der Gewehre, die jeder Chinafahrer auf der Brücke stehen hat, und knallte damit in die Luft. Da ließen sie's bleiben.

Also brauste ich durch den Suezkanal, Richtung Rotes Meer, und eine unsichtbare Hand fegte vor mir die Straße frei. Wohl in keiner Nacht ist im Kanal soviel gebrüllt und geflucht worden wie in dieser. Ueber jeder Signalstation hing das Stoppsignal für beide Richtungen, und die Stationsleiter standen mit dem Megaphon vor dem Maul da und brüllten zu mir hinüber. Und das gleiche taten sie auf jedem der Dampfer, die sich vor mir an die Festmachepunkte geflüchtet hatten. Durch den Lärm meiner Sirene hindurch hörte ich ihr Brüllen . . .

Alles wäre gut gegangen, Herr, wenn nicht zuletzt einem Holländer, der am asiatischen Ufer lag, die Hecktrosse gerissen wäre. Er schwoite herum und versperrte das Fahrwasser. Als er im Licht meines Scheinwerfers erschien — er lag unglücklicherweise grade hinter einer der wenigen Krümmungen des Kanals und kam erst ganz zuletzt in Sicht — wußte ich, daß das Spiel verloren war. Ich gab volle Kraft rückwärts, aber die „Betsy“ hatte zuviel Fahrt, und ich konnte nichts tun, als das Steuer herumreißen, um den Zusammenstoß zu vermeiden. Eine Minute später lief die „Betsy“ mit der Nase tief in den Wüstensand Asiens, während ihr Heck ein großes Stück Afrika in den Kanal schmiß. Das sah ich noch, dann war es mit mir vorbei . . .“

Captain Waitingfor nahm seinen Spaziergang durch das Zimmer wieder auf.

„Als ich zu mir kam, lag ich im Spital der Kanal-Kompagnie in Ismailia. Sie sagten, ich hätte drei Wochen im Delirium gelegen und sie hätten es noch nie erlebt, daß eine Malaria tropica so plötzlich und unter solchen Erscheinungen zum Ausbruch gekommen sei. Drei Wochen hätte ich nichts getan, als phantasiert . . .“

Nun, ich war jedenfalls ein gebrochener Mann. Es dauerte fast drei Monate, bis ich wieder kriechen konnte. Dann spielten sie ein bißchen Seeamt und stellten fest, daß ich an dem Unglücksfall im Kanal schuldlos sei, da ich nach