

Der Seebauer

»Das muß das Motorboot vom Doktor sein«, sagte Kapitän MacElrath.

Der Lotse knurrte etwas, während der Schiffer mit seinem Glase vom Motorboot zu dem Küstenstreifen hinüberblickte und diesen langsam bis nach Kingstown jenseits der Einfahrt von Howth Head an der Nordseite absuchte.

- 5 »Die Flut setzt ein, und in zwei Stunden sind wir an Land«, geruhte der Lotse mit einem Anflug von Heiterkeit zu sagen. »Sie sind auch froh, was?«

Diesmal knurrte der Schiffer.

»Ein scheußlicher Tag.«

- Wieder knurrte der Schiffer. Er war müde von der Sturmnacht im Irischen Kanal, die er ununterbrochen auf der
10 Brücke verbracht hatte. Und er war müde von der Reise, die er hinter sich hatte, von den zwei Jahren und vier Monaten zwischen Heimathafen und Heimathafen, den achthundertundfünfzig Tagen, die das Logbuch nachwies.

»Richtiges Winterwetter,« erklärte er nach einer Weile, »die Stadt ist gar nicht zu erkennen. Wir kriegen heute noch einen schönen Guß.«

- Kapitän MacElrath war ein kleiner Mann, der gerade noch über die Schutzleinwand seiner Brücke hinweggucken
15 konnte. Der Lotse und der dritte Offizier überragten ihn ebenso wie der Mann am Rad, ein kräftiger Deutscher, der von einem Kriegsschiff, auf dem er sich in Rangoon hatte anheuern lassen, desertiert war. Aber die fehlenden Zentimeter taten der Tüchtigkeit MacElraths keinen Abbruch. Wenigstens dachte die Reederei so, und ebenso würde er selbst gedacht haben, wenn er Einblick in die bis in die geringsten Einzelheiten genauen Berichte über sich im Archiv der Gesellschaft gelesen hätte. Aber die Reederei hatte ihm nie auch nur die leiseste Andeutung von ihrem
20 Vertrauen gemacht. Das war Geschäftsprinzip: sie hätte nie einem Angestellten erlaubt, sich für unentbehrlich oder auch nur für besonders nutzbringend zu halten; deshalb lobte sie nie, war jedoch um so schneller mit einem Tadel zur Hand. Was war Kapitän MacElrath anderes als ein Schiffer, einer von den achtzig Schiffen, die die achtzig Fahrzeuge der Gesellschaft auf allen Haupt- und Nebenstraßen des Meeres befehligten.

- Auf dem Hauptdeck unter ihnen trugen zwei chinesische Heizer das Frühstück nach vorn über rostige Eisenplatten,
25 die ihre eigene, grimmige Geschichte von Anprall und Überschlagen des Meeres erzählten. Ein Matrose nahm die Rettungsleine herab, die vom Vorderkastell über Luken und Ladekrane bis zur Brückentreppe reichte.

»Eine stürmische Reise«, bemerkte der Lotse.

»O ja, manchmal ging es toll her, aber daraus mache ich mir nicht soviel wie aus dem Zeitverlust. Ich hasse nichts so sehr, wie Zeit zu verlieren.«

- 30 Bei diesen Worten wandte sich Kapitän MacElrath um und blickte nach achtern, und der Lotse, der seinem Blicke folgte, sah die stumme, jedoch überzeugende Erklärung des Zeitverlustes. Der Schornstein trug über seinem braungelben Grunde eine weiße Salzschrift, und die Dampfpeife glitzerte von Kristallen im Sonnenlicht, das für einen Augenblick durch einen Riß in den Wolken brach. Das Backbord-Rettungsboot fehlte, seine verbogenen und verzerrten eisernen Davits zeugten von dem Wogenanprall, der die alte »Tryapsic« getroffen hatte. Die
35 Steuerborddavits waren ebenfalls leer. Das zerschmetterte Wrack des Rettungsbootes lag unter einer Persenning auf Deck neben dem zertrümmerten Maschinenraum-Skylight, unterhalb der Brücke sah der Lotse die ebenfalls zertrümmerte Tür der Messe, die zum Schutz gegen die Sturzseen roh mit Brettern vernagelt war. Oben auf dem Rauchventil, von dem Bootsmann und einem Matrosen eben heruntergeholt, hing das mächtige Schutznetz, das nicht imstande gewesen war, die Macht der Wellen zu brechen.
- 40 »Zweimal hab' ich mit den Reedern über die Tür gesprochen,« sagte Kapitän MacElrath, »aber sie sagten, sie würden's schon machen. Jetzt haben die großen Seen es besorgt. Sie waren unglaublich groß. Und die allergrößte hat den Schaden angerichtet. Sie hob die Tür heraus, legte sie flach auf den Messentisch und schlug in der Kajüte alles kurz und klein. Ich war ein bißchen traurig darüber.«

»Das muß wirklich eine mächtige See gewesen sein«, meinte der Lotse mitfühlend.

- 45 »Und ob. Es ging reichlich lebhaft zu. Dem Steuermann machte sie den Garaus. Er stand mit mir auf der Brücke, und ich sagte ihm, er solle mal nach der Verkeilung von Luke eins sehen. Sie nahm Wasser über, und ich war nicht ganz sicher, ob sie genügend verkeilt war. Mir gefiel die Geschichte nicht, und ich dachte schon daran, bis zum nächsten Morgen beizudrehen, als die See über die Brücke kam. Wahrhaftig, das war eine! Wir spürten es auf der Brücke. Im ersten Augenblick vermißte ich den Steuermann nicht, Splitter, eine Schottentür und eine Skylight-Persenning flogen

50 um mich herum. Als ich ihn dann suchte, war er weg. Der Mann am Rad sagte, er hätte ihn noch gesehen, wie er gerade die Treppe hinunterstieg. Dann sei die Welle gekommen. Wir suchten das ganze Schiff ab, gingen in seine Kabine, in den Maschinenraum und auf das untere Deck, und da lag er in zwei Teilen zu beiden Seiten vom Dampfpfeifenventil an den Achter-Winchen.«

Der Lotse fluchte vor Bestürzung und Grauen.

55 »Ja,« fuhr der Schiffer müde fort, »auf beiden Seiten der Dampfpfeife. Ich sage Ihnen, er war in zwei Teile gespalten wie ein Hering. Die See muß ihn oben auf dem Brückendeck gepackt, quer über Deck getragen und gegen den Pfeifendeckel geknallt haben. Der hatte ihn durchgeschnitten, als wenn er aus Butter gewesen wäre, ihn in zwei gleiche Teile mit je einem Arm und einem Bein daran gespalten. Ich sag' Ihnen, es war gräßlich. Wir legten ihn zusammen, rollten ihn in Segelleinen und warfen ihn über Bord.«

60 Der Lotse fluchte wieder.

»Oh, es war nicht zum Grinsen«, versicherte Mac Elrath. »Es war Großreinemachen. Er war kein Seemann, der Steuermann. Er hätte in einen Saustall gehört.«

Es heißt, daß es drei Arten Iren gibt – Katholiken, Protestanten und Nordiren –, und daß der Nordire ein verpflanzter Schotte ist. Kapitän MacElrath war Nordire, und wenn er auch wie ein Schotte sprach, so erregte doch nichts seinen
65 Zorn so sehr, wie wenn man ihn irrtümlich für einen Schotten hielt. Er war und blieb Ire, wenn er auch von den Nordiren und selbst von den irischen Protestanten nur mit einem zornigen Zucken der Lippen sprach. Er selbst war Presbyterianer, aber seine eigene Gemeinde zählte nur fünf Mitglieder. Er stammte eigentlich von der Insel McGill, wo siebentaused seiner Art in solcher Freundschaft und Mäßigkeit lebten, daß es auf der ganzen Insel nur einen einzigen Polizisten und überhaupt kein Wirtshaus gab.

70 Kapitän MacElrath liebte die See nicht und hatte sie nie geliebt. Er rang ihr seinen Lebensunterhalt ab, und sie bedeutete ihm nichts als seine Arbeitsstätte, wie andern Männern die Mühle, der Laden oder das Kontor. Nie hatte die Romantik ihm ihr Sirenenlied gesungen, und nie hatten Abenteuer in seinem schweren Blut Widerhall gefunden. Es fehlte ihm an Phantasie. Die Wunder der Tiefsee hatten für ihn keine Bedeutung. Wirbelstürme, Wasserhosen und Flutwellen waren für ihn nichts, als eben allerlei Hindernisse für das Schiff auf dem Meere und für den Schiffer auf
75 der Brücke. Er hatte die vielen Wunder ferner Länder gesehen und hatte sie doch nicht gesehen. Unter seinen Lidern brannten die ehernen Strahlen der tropischen Meere, schmerzten die bitteren Regenschauer des Nordatlantiks oder des weiten Südpazifiks, aber in seiner Erinnerung hafteten nur eingeschlagene Kajütentüren, treibende Lukendeckel, bedrohte Gatter, unverhältnismäßig hoher Kohlenverbrauch, lange Überfahrten und von plötzlichen Regenböen verdorbener frischer Anstrich.

80 »Ich verstehe mein Geschäft«, pflegte er zu sagen, und außer seinem Geschäft kannte er nichts, hatte er nichts gesehen, existierte nichts für ihn. Daß er sein Geschäft verstand, das wußten seine Reeder, sonst hätte er nicht als Vierziger das Kommando über die »Tryapsic« gehabt, einen Dampfer von dreitausend Registertonnen, mit einer Ladefähigkeit von neuntausend Tonnen und einem Versicherungswert von fünfzigtausend Pfund.

Ohne Liebe zum Beruf war er Seemann geworden, nur weil es eben sein Geschick gewesen, weil er der zweite Sohn
85 seines Vaters und nicht der erste war. Die Insel McGill war nicht groß und konnte nur eine gewisse Anzahl von Bewohnern ernähren. Der Überschuß – und es war ein großer Überschuß vorhanden – wurde auf die See geschickt, um sich dort sein Brot zu verdienen. So war es seit Generationen gewesen. Der älteste Sohn übernahm den Hof des Vaters, den andern Söhnen blieb die See zum Pflügen. So kam es, daß Donald MacElrath, der Sohn eines Bauern und selbst ein Bauernjunge, den Boden, den er liebte, eintauschte für die See, die er haßte, die zu pflügen aber sein
90 Geschick war. Und er hatte sie gepflügt – scharfsinnig, leidenschaftslos, nüchtern, fleißig und geizig – zwanzig Jahre, in denen er vom Schiffsjungen zum Vollmatrosen, Steuermann, zum Segelschiffskapitän und dann auf Dampfern vom zweiten zum ersten Offizier und zum Kapitän aufstieg. Immer größere Schiffe hatte man seiner Führung anvertraut, und zuletzt die alte »Tryapsic«. Alt, ja, das war sie wohl, aber doch ihre fünfzigtausend Pfund wert und noch imstande, mit ihren neuntausend Tonnen Gewicht jedem Seegang und jedem Wetter zu trotzen.

95 Von der Brücke der »Tryapsic«, dem Hochplatz, den er im Wettkampfe der Männer erreicht hatte, starrte er auf den Hafen von Dublin, der sich vor ihm öffnete, auf die Stadt, die durch den dunklen Himmel eines trüben, windigen Tages verdüstert war, und auf den Wirrwarr von Hölzern und Tauwerk der im Hafen liegenden Schiffe. Von zwei Erdumsegelungen war er heimgekehrt, von endlosen Fahrten in der Ferne, heim zu seinem Weibe, das er seit achtundzwanzig Monaten nicht gesehen, und zu dem Kinde, das er noch nie gesehen hatte, und das jetzt schon laufen
100 und sprechen konnte. Er sah, wie unten die Schiffswache, Heizer und Trimmer wie Kaninchen aus ihrem Stall aus der Back herausquollen und über das rostige Deck nach achtern gingen, um sich zur Musterung des Hafentarzes aufzustellen. Es waren Chinesen mit ausdruckslosen, sphinxartigen Gesichtern, und sie gingen in einer merkwürdigen schlenkernden Art, zogen die Füße nach, als wäre das derbe Schuhzeug zu schwer für ihre mageren Schenkel.

Er sah sie und sah sie doch wieder nicht, während seine Hand an seinen Mützenschirm griff und nachdenklich in dem sandigen Haar kratzte, denn die Szene, die sich vor ihm abwickelte, bildete in seinem Kopfe nur den Hintergrund für eine Vision des Friedens – eine Vision, die er oft in den langen Nächten auf der Brücke gehabt hatte, wenn die alte »Tryapsic« auf den empörten Wogen rollte, wenn ihre Decks überspült wurden und Schneeböen oder Tropenregen gegen ihr Tauwerk trommelten. Die Vision, die er hatte, zeigte einen Bauernhof mit strohgedecktem Giebel, Kinder, die in der Sonne spielten, die brave Frau in der Tür, brüllende Kühe und gackernde Hühner, stampfende Pferde im Stall: den Hof seines Vaters, der sich nicht weit von hier auf dem waldlosen Hügelland mit den von Hecken umsäumten Feldern ordentlich und hübsch über den sanften Höhen ausbreitete. Dies war seine Vision, sein Traum, seine Romantik und sein Abenteuer, das Ziel aller seiner Mühe, der hohe Preis für das Salzwasserpflügen und die langen, langen Furchen, die er auf seinen Wegen durch die ganze Welt beim Pflügen des Meeres gezogen hatte.

Mit seinem einfachen Geschmack und seiner Liebe zu seinem Heim war dieser vielgereiste Mann einfacher und häuslicher als jeder Bauer. Sein Vater war einundsiebzig Jahre alt und hatte nie eine Nacht außerhalb seines Bettes in seinem Hause auf der Insel McGill verbracht. Das war auch das Lebensideal Kapitän MacElraths, und er war geneigt, sich zu wundern, daß ein Mensch ohne Zwang seinen Hof verlassen und zur See gehen konnte. Diesem vielgereisten Manne war die ganze Welt ebenso vertraut wie dem Schuhflicker in seinem Laden das Dorf. Für Kapitän MacElrath war die Welt ein Dorf. Vor seinem Blick erstanden ihre Tausende von Seemeilen langen Straßen und noch längeren Nebenwege, die um die stürmischsten Kaps der Erde herum oder zu ruhigen Binnenseen führten, Wege, die in der einen Richtung geradeswegs zu blumigen Ländern und sommerlichen Meeren und in der andern zu unaufhörlichen scharfen Stürmen und zu den gefahrdrohenden, in westlichen Winden treibenden Eisbergen führten. Und die lichtstrahlenden Städte waren wie Läden an diesen langen Straßen – Läden, in denen die Bunker aufgefüllt, Waren geladen oder gelöscht oder Aufträge der Reeder aus der Stadt London entgegengenommen wurden, Befehle, hierhin und dorthin zu fahren, immer die langen Alleen des Meeres entlang, neue Frachten zu suchen und überallhin zu tragen, wo Schillinge und Pence winkten. Überall aber herrschte die gleiche Trübseligkeit, und er hatte nichts davon, als daß er dem Meere auf diese Weise seinen Lebensunterhalt abrang.

Das letzte Lebewohl hatte er seiner Frau vor achtundzwanzig Monaten in Cardiff gesagt, als er Kohlen – neuntausend Tonnen – nach Valparaiso brachte. Von Valparaiso war er nach Australien gefahren, eine Kleinigkeit von siebentausend Meilen, auf deren letztem Teil Sturm herrschte und die Kohle knapp wurde. Dann wieder Kohlen nach Oregon, siebentausend Meilen, und noch einmal die gleiche Entfernung mit gemischter Ladung nach Japan und China. Von China wieder nach Japan, um Zucker für Marseille zu laden, durch das Mittelmeer zurück nach dem Schwarzen Meer und von hier aus mit Chromerz nach Baltimore, von Wirbelstürmen herumgeschleudert und knapp an Kohle, bis er Bermuda zum Bunkern anließ. Kam eine Zeit, da er verchartert war und mit geheimnisvoller Konterbande auf Anordnung eines geheimnisvollen deutschen Superkargos, den der Charterer an Bord gesetzt hatte, von Norfolk, Virginia, nach Südafrika lief. Weiter nach Madagaskar mit einer Fahrt von vier Knoten dampften sie nach Weisungen des Superkargos und mit dem Verdacht, daß die Kohlen für die russische Flotte bestimmt waren. Das nächste waren Verwirrung, langes Stilliegen auf hoher See, internationale Verwicklungen, Aufregungen der ganzen Welt über die alte »Tryapsic« und ihre Ladung von Konterbande, und dann ging es nach Japan und nach dem Hafen von Sassebo. Wieder zurück nach Australien, wo eine zweite Charter abgeschlossen war und Stückgut in Sydney, Melbourne und Adelaide geladen und nach Mauritius, Lorenzo Marquez, Durban, der Algoabucht und Kapstadt gebracht wurde. Nach Ceylon, um Aufträge zu holen, und von Ceylon nach Rangoon, um Reis für Rio de Janeiro zu laden. Von dort nach Buenos Aires, wo Mais für Großbritannien oder den Kontinent geladen wurde; dann St. Vincent angelaufen, um neue Orders zu erhalten, und endlich nach Dublin. Zwei Jahre und vier Monate, nach dem Logbuch achthundertundfünfzig Tage, war er die Tausende von Meilen langen Meeresalleen hinauf und herab gedampft, um schließlich nach Dublin zurückzukehren. Und jetzt war er müde.

Eine Schlepptrasse hatte die »Tryapsic« festgemacht, und unter vielem Klirren und Rasseln und den Kommandorufen »Halbe Fahrt«, »Geradeaus«, »Langsam« oder »Back« wurde der alte Seevagabund leise hin und her gestoßen und in den Hafen geschoben und gezerrt. Leinen wurden an Land geworfen, und vorn und achtern flog je ein Springtau heraus. Schon hatte sich eine kleine Gruppe der Glücklichen, die in der Heimat bleiben durften, auf dem Kai zu einem Klumpen geballt.

»Abklingeln!« befahl Kapitän McElrath; und der dritte Offizier senkte den Druckhebel des Maschinentelegraphen.

»Fallreep heraus!« rief der zweite Offizier, und als das geschehen war: »Genug.«

Das Auslassen des Fallreeps war die letzte Aufgabe für alle; »Genug« bedeutete die Entlassung. Die Reise war zu Ende, und die Mannschaft eilte quer über das rostige Deck nach vorn, wo ihre Seekisten gepackt und zur Ausschiffung bereit standen. Die Männer spürten den Geschmack des Landes im Munde, auch der Schiffer, als er dem sich entfernenden Lotsen ein barsches »Guten Tag« zumurmelte und selbst in seine Kajüte hinabstieg. Auf dem Fallreep standen die Zollbeamten und der Agent des Reeders sowie die Schauerleute. Er gab schnell die nötigen Weisungen und warf noch einen letzten Blick in seine Kajüte, während der Agent wartete, um ihn ins Bureau zu begleiten.

160 »Haben Sie meine Frau benachrichtigt?« begrüßte er den Agenten.

»Ja, telegraphisch, sobald Sie gemeldet waren.«

»Sie kommt jedenfalls mit dem Morgenzuge«, hatte der Schiffer vor sich hingesagt und war hineingegangen, um sich umzuziehen und zu waschen. Er warf einen letzten Blick über den Raum und die zwei Photographien an der Wand, die seine Frau und das Kind darstellten – sein Kind, das er noch nie gesehen hatte. Er trat in die Kojen mit ihren
165 getäfelten Wänden aus Zedern- und Ahornholz und dem langen Tisch, der für zehn genügt hätte, und an dem er in all der traurigen Zeit allein gesessen hatte. Kein Lachen und Schwatzen war am Meßtisch ertönt. Er hatte schweigend, fast grämlich gegessen, schweigend wie der geräuschlose Asiate, der die Speise aufgetragen. Plötzlich kam ihm die Einsamkeit dieser mehr als zwei Jahre überwältigend zum Bewußtsein. Alle Sorgen und Ängste hatte er allein tragen müssen. Mit niemand hatte er sie geteilt. Seine beiden Offiziere waren zu jung und zu flüchtig, der Steuermann zu
170 dumm. Mit ihnen konnte er sich nicht beraten. Nur ein Insasse war mit ihm in der Kajüte gewesen, und dieser Insasse war seine Verantwortung. Mit ihr hatte er zusammen gespeist und zu Abend gegessen, sie waren zusammen auf die Brücke geschritten und hatten sich zusammen ins Bett gelegt.

»Ach,« murmelte er seinem grimmigen Begleiter zu, »jetzt bin ich dich los und will eine Weile nichts von dir wissen ...«

175 An Land überholte er die Matrosen mit ihren Seesäcken und erledigte dann beim Agenten die geschäftlichen Angelegenheiten. Auf die Aufforderung, etwas zu trinken, bat er um Milch und Sodawasser.

»Ich bin kein Antialkoholiker,« erklärte er, »aber Bier und Whisky kann ich auf den Tod nicht leiden.«

Als er am Nachmittag seine Mannschaft abgelöhnt hatte, eilte er ins Privatbureau, wo, wie man ihm sagte, seine Frau wartete.

180 Seine Augen suchten zuerst sie, wenn die Versuchung auch groß war, einen Blick des Kindes zu erhaschen, das neben ihr auf einem Stuhl saß. Nach langer Umarmung hielt er sie mit ausgestreckten Armen von sich ab und blickte ihr lange und fest ins Gesicht, trank jeden ihrer Züge und wunderte sich, daß er keine Spur der Zeit entdecken konnte. Für einen warmherzigen Menschen hielt seine Frau ihn, hätte man aber seine Offiziere befragt, so würden sie ihn barsch und bitter genannt haben.

185 »Nun, Annie, wie steht's?« fragte er und zog sie wieder an sich.

Und wieder hielt er sie von sich ab, diese Frau, die seit zehn Jahren die seine war, und von der er doch so wenig wußte. Sie war ihm fast eine Fremde. Fremder als sein chinesischer Steward und sicherlich weit fremder als seine Offiziere, die er täglich, achthundertundfünfzig Tage lang, gesehen hatte. Zehn Jahre war er verheiratet, und in dieser Zeit war er neun Wochen – kaum einen Honigmond – mit der Frau zusammengewesen. Bei jeder Heimkehr hatte er
190 sie von neuem kennengelernt, das war das Schicksal der Männer, die hinauszoogen, um das Meer zu pflügen. Wenig wußten sie von ihren Frauen und noch weniger von ihren Kindern. Sein erster Maschinist – der alte kurzsichtige MacPherson – hatte erzählt, wie ihm einmal bei der Heimkehr sein vierjähriger Junge die Tür vor der Nase zugeschlagen hatte.

»Und das ist wohl das Jungchen«, sagte der Schiffer und streckte zögernd die Hand aus, um die Wange des Kindes zu
195 streicheln.

Aber der Knabe zog sich erschrocken vor ihm zurück und versteckte sich hinter der Mutter.

»Ach,« rief sie, »er kennt seinen Vater nicht!«

»Und ich kenne ihn nicht. Ich würde ihn wahrhaftig nicht erkannt haben. Wenn er auch, wie ich glaube, deine Nase hat.«

200 »Und deine Augen, Donald. Schau sie dir an. Das ist dein Vater, Jungchen, sei ein braves Kind und gib ihm einen Kuß.«

Aber das Kind drückte sich nur enger an sie, sein Ausdruck von Furcht und Mißtrauen wuchs, und als sein Vater den Versuch machte, ihn an sich zu ziehen, drohte er in Tränen auszubrechen.

Der Schiffer richtete sich auf, und um den Schmerz, der ihm ans Herz griff, zu verbergen, zog er die Uhr und schaute
205 sie an.

»Es wird Zeit, daß wir gehen, Annie,« sagte er, »unser Zug fährt gleich.«

Im Zuge war er zuerst schweigsam. Er beobachtete die Frau und das Kind, das in ihren Armen einschlafen wollte, und sah dann wieder durchs Fenster hinaus auf die bestellten Felder und die grünen baumlosen Hügel, die sich undeutlich in dem Sprühregen abzeichneten, der eben eingesetzt hatte. Sie hatten ein Abteil für sich. Als der Knabe eingeschlafen
210 war, legte sie ihn auf die Bank und deckte ihn warm zu. Und als er sich nach der Gesundheit der Verwandten und

Freunde erkundigt und alle Neuigkeiten der McGill-Insel nebst Wetterbericht und den Boden- und Getreidepreisen gehört hatte, gab es nichts mehr zu sprechen, außer über ihn selbst, und so begann denn Kapitän MacElrath den Bericht von seiner Weltumseglung, den er für seine Frau aufgespart hatte. Aber er sprach nicht von Wundern, nicht von schönen Blumenländern oder den geheimnisvollen Städten des Ostens.

215 »Wie ist Java?« fragte sie einmal.

»Ein Fiebernest. Die halbe Mannschaft lag krank, und es wurde nicht oder nur wenig gearbeitet. Die ganze Zeit gab es nichts als Chinin. Jeden Morgen Chinin und Genever auf den leeren Magen. Und die, die nicht krank waren, taten so, als ginge es ihnen noch schlechter als den andern.«

Dann wieder fragte sie nach Newcastle.

220 »Kohlen und Kohlenstaub – das ist alles. Keine schöne Stadt. Ich verlor dort zwei Chinesen, beides Heizer. Und die Reeder mußten hundert Pfund für jeden an die Regierung zahlen. ›Wir haben zu unserm Bedauern davon Kenntnis genommen‹, schrieben sie mir – ich erhielt den Brief in Oregon – ›Wir haben zu unserm Bedauern davon Kenntnis genommen, daß Sie zwei Chinesen von ihrer Mannschaft in Newcastle verloren haben, und wir empfehlen Ihnen in Zukunft größere Sorgfalt.‹ Größere Sorgfalt! Als ob ich sorgfältiger hätte sein können. Die Chinesen hatten jeder
225 fünfundvierzig Pfund zugute, und mir wäre nicht im Traum eingefallen, daß sie durchbrennen könnten.

»Aber so sind sie nun mal – ›Wir haben zu unserm Bedauern davon Kenntnis genommen‹, ›Wir empfehlen‹, ›Wir verstehen nicht‹ und dergleichen. Und dabei dachten sie, ich könnte wie ein Schnelldampfer fahren und brauchte dazu keine Kohlen. Da war die neue Schraube. Ich hatte ihnen eine Weile in den Ohren gelegen. Die alte war aus Eisen und mit dicken Enden gewesen, und wir konnten keine Fahrt damit machen. Die neue war aus Bronze – neunhundert
230 Pfund hatte sie gekostet –, und nun wollten sie auch etwas davon haben. Aber es war eine böse Überfahrt, und ich verlor jeden Tag Zeit. ›Wir haben mit Bedauern davon Kenntnis genommen, wie lange Sie zu der Überfahrt von Valparaiso nach Sydney gebraucht haben; Sie haben nur eine Durchschnittsgeschwindigkeit von
hundredsiebenundsechzig Meilen täglich erreicht. Wir hatten ein besseres Ergebnis von der neuen Schraube erwartet. Sie hätten eine Durchschnittsgeschwindigkeit von zweihundertundsechzehn Meilen erreichen müssen.‹

235 »Und dabei war es Winter, und wir hatten die halbe Zeit Orkan, mußten sechs Tage lang beiliegen und die Maschine stillstehen lassen, die Kohlen wurden knapp, und der Steuermann war so dämlich, daß er nachts keine Laterne setzen konnte, ohne mich erst auf die Brücke zu holen. Das schrieb ich ihnen, und sie antworteten: ›Unser Fachmann vermutet, daß Sie einen zu südlichen Kurs genommen haben‹, und ›wir erwarten in Zukunft bessere Resultate von der neuen Schraube‹. ›Fachmann!‹ Landschiffer! Es war genau die richtige Breite für eine Fahrt von Valparaiso nach
240 Sydney im Winter.

»Und als ich, knapp an Kohlen, nach Auckland kam, nachdem ich wieder sechs Tage mit gelöschttem Feuer getrieben war – ich hatte nicht mehr als zwanzig Tonnen in den Bunkern und mußte sparen –, da wollte ich den Reedern Zeitverlust und Geld sparen und fuhr ohne Lotsen hinein und heraus. Es war kein Lotsenzwang. Und dann traf ich in Yokohama Kapitän Robinson von der »Dyapsic«. Wir sprechen über Häfen und Städte auf der Australienroute, und
245 das erste, was er sagt, ist: ›Da wir gerade von Auckland sprechen – Sie waren doch noch nie in Auckland, Kapitän?‹ ›Doch,‹ sage ich, ›ich war dort, und zwar erst kürzlich.‹ ›Oho,‹ sagte er wütend, ›dann waren Sie der smarte Kerl, der mir diesen Brief von den Reedern eingebracht hat: Wir kommen noch einmal auf die Aucklander Lotsengebühr von fünfzehn Pfund zurück. Eines unserer Schiffe war erst kürzlich in Auckland und hat keine derartige Gebühr berechnet. Wir erlauben uns, Ihnen mitzuteilen, daß wir diese Lotsengebühr für eine unnötige Ausgabe halten, die in Zukunft
250 vermieden werden soll.‹

»Aber glaubst du, sie hätten mir ein Wort davon geschrieben, daß ich ihnen die fünfzehn Pfund gespart habe. Nicht eine Silbe. Kapitän Robinson schreiben sie einen Brief, warum er die fünfzehn Pfund nicht gespart hätte, und mir schreiben sie: ›Wir haben Kenntnis davon genommen, daß Sie als ärztliches Honorar für die Mannschaft zwei
255 Guineen in Auckland bezahlt haben, und bitten Sie, uns diese ungewöhnliche Ausgabe zu erklären.‹ – Es handelte sich um zwei Chinesen. Ich glaubte, sie hätten Beriberi, und deshalb schickte ich zum Doktor. Eine Woche später mußte ich die beiden auf See bestatten. Aber es hieß: ›Wir bitten Sie, uns diese ungewöhnliche Ausgabe zu erklären.‹ – Und an Kapitän Robinson schrieben sie: ›Wir erlauben uns, Ihnen mitzuteilen, daß wir diese Lotsengebühr für eine ungewöhnliche Ausgabe halten, die in Zukunft vermieden werden soll.‹

»Und von Newcastle aus telegraphierte ich, der alte Kasten sei so dreckig, daß er unbedingt ins Trockendock mußte. Sieben Monate waren wir unterwegs gewesen, und an der Westküste verdreckt man so schnell wie nirgends auf der
260 ganzen Welt. Aber wir hatten Fracht und eine Charter nach Portland. Die ›Arrata‹, ein Schiff von der Woor-Linie, ging am selben Tage wie wir nach Portland ab, und die alte ›Tryapsic‹ machte sechs – bestenfalls sieben Knoten. Und als ich in Comox bunkerte, kriegte ich wieder einen Brief von den Reedern. Der Chef hatte selbst unterzeichnet und zum Schluß eigenhändig geschrieben: ›Die ›Arrata‹ hat Sie um vier und einen halben Tag geschlagen. Ich bin
265 enttäuscht.‹ Enttäuscht! Wo ich ihm doch von Newcastle aus gedrahtet hatte. Als wir sie in Portland ins Dock

brachten, saßen fußlanger Tang, faustgroße Entenmuscheln und Austern wie Suppenteller daran. Wir mußten zwei Tage hinterher das Dock von Muscheln und Dreck säubern.

»Und dann die Geschichte mit den Feuerriegeln in Newcastle. Die Firma an Land machte sie schwerer, als der Maschinist sie angegeben hatte, und vergaß die Differenz zu berechnen. Im letzten Augenblick, als ich an Land war, um den Verklarungsbrief zu holen, kamen sie mit der Rechnung: ›Irrtum in der Berechnung der Feuerriegel, sechs Pfund.‹ Sie waren auf dem Schiffe gewesen, und MacPherson hatte gegengezeichnet. Ich sagte, das wäre merkwürdig, und wollte nicht zahlen. ›Dann mißtrauen Sie dem ersten Maschinisten,‹ sagten sie. ›Durchaus nicht,‹ sagte ich, ›aber ich weiß nicht, wie ich es machen soll. Kommen Sie mit aufs Schiff. Die Fahrt kostet Sie nichts; ich bringe Sie in der Barkasse hin und zurück. Dann werden Sie hören, was MacPherson sagt.‹

»Aber sie wollten nicht mitkommen. In Portland erhielt ich die Rechnung nebst einem Brief. Ich beachtete sie nicht. In Hongkong bekam ich einen Brief von den Reedern. Die Rechnung war an sie geschickt worden. Ich schrieb ihnen von Java aus und erklärte ihnen die Sache. Dann schrieben mir die Reeder nach Marseille: ›Für Extraarbeit im Maschinenraum sechs Pfund. Der Maschinist hat gegengezeichnet und Sie nicht. Bezweifeln Sie die Ehrlichkeit des Maschinisten?‹ Ich schrieb ihnen, daß ich seine Ehrlichkeit durchaus nicht bezweifelte, es sei die Rechnung für das Extragewicht der Feuerriegel. Und es sei in Ordnung. Glaubst du, daß sie bezahlten? Nein. Sie mußten die Sache zunächst untersuchen. Dann wurde irgendein Kontorist krank, und die Rechnung ging verloren. Da gab es wieder Schreibereien. Ich bekam Briefe von den Reedern und von der Firma – ›Irrtum in der Berechnung der Feuerriegel, sechs Pfund.‹ – In Baltimore, in der Delagoabucht, in Moji, in Rangun, in Rio und in Montevideo. Es ist heute noch nicht in Ordnung. Ich sag' dir, Annie, es ist schwer, es den Reedern recht zu machen.«

Er bedachte sich einen Augenblick und murmelte dann unwillig: ›Irrtum in der Berechnung der Feuerriegel, sechs Pfund.‹

»Hast du von Jamie gehört?« fragte ihn seine Frau, als er schwieg.

Kapitän MacElrath schüttelte den Kopf.

»Er wurde mit drei Matrosen von der Achterhütte heruntergeschwemmt«, berichtete sie.

»Wo?«

»In der Höhe von Kap Horn. Auf der ›Thornsby‹.«

»Sie waren wohl gerade auf der Heimreise?«

»Freilich«, nickte sie. »Es ist kaum drei Tage her, daß wir die Nachricht erhalten haben. Seine Frau grämt sich zu Tode.«

»Ein braver Kerl, der Jamie,« erklärte er, »aber ein Starrkopf. Ich weiß noch, wie wir zusammen auf der ›Albion‹ waren. Und nun ist Jamie also dahin.«

Wieder entstand eine Pause, bis die Frau sagte:

»Und von der ›Bankshire‹ wirst du auch noch nichts gehört haben. MacDougall hat sie in der Magalhãesstraße verloren. Gestern stand es erst in der Zeitung.«

»Eine scheußliche Stelle, diese Magalhãesstraße«, sagte er. »Hat mich dieser verdammte Steuermann auf einer einzigen Durchfahrt nicht beinahe zweimal auf den Strand gesetzt? Er war ein Idiot, verrückt. Ich wollte ihn nicht auf der Brücke haben. Wir erreichten Narrow Reach bei dickem Wetter mit Schneetreiben; aber ich hatte ihm im Kartenhaus den genauen Kurs angegeben. ›Südost bei Ost‹, sagte ich ihm. ›Südost bei Ost, Kapitän‹, bestätigte er. Eine Viertelstunde später komme ich auf die Brücke. ›Komisch,‹ sagt der Kerl, ›ich erinnere mich nicht, daß es bei der Einfahrt von Narrow Reach eine Insel gibt.‹ Ich warf einen Blick auf die Insel und schrie dem Manne am Rade zu: ›Hart Steuerbord!‹ Da hättest du sehen sollen, wie die alte ›Tryapsic‹ sich drehte. Ich wartete, bis es aufhörte zu schneien, und dann lag Narrow Reach ganz ordentlich im Osten, und die Insel südlich war in der Einfahrt zur Falsebucht. ›Was für einen Kurs hast du gesteuert?‹ fragte ich den Rudergast. ›Süd bei Ost, Käptn‹, sagte er. Ich sah den Steuermann an, den Kerl. Was sollte ich sagen? Ich war so wütend, daß ich ihn hätte totschiessen können. Vier Strich Unterschied. Noch fünf Minuten, und es wäre aus gewesen mit der alten ›Tryapsic‹.

»Und dieselbe Geschichte passierte im östlichen Teil der Straße. Vier Stunden hatten wir einen Lotsen, der uns von der Küste abhielt. Dann war ich vierzig Stunden auf der Brücke. Als der Steuermann mich ablöste, gab ich ihm den Kurs an und sagte ihm, er sollte so steuern, daß er das Asktharlicht über den Stern visierte. ›Gehen Sie nicht nördlicher als West bei Nord,‹ sagte ich ihm, ›dann ist es richtig.‹ Darauf ging ich nach unten und legte mich hin. Aber ich konnte nicht schlafen. Was sind noch vier Stunden, wenn ich vierzig auf der Brücke gestanden habe? dachte ich. Und in den vier Stunden willst du die alte ›Tryapsic‹ vom Steuermann zugrunde richten lassen? Nein, sagte ich bei mir. Und dann stand ich auf, wusch mich, trank eine Tasse Kaffee und ging auf die Brücke. Ich peilte das

Asktharlicht an. Wir fuhren Nordwest bei West und geradeswegs auf die Sandbänke los. Der Kerl von Steuermann war ein Idiot. Wenn du nur einen Blick über Bord warfst, konntest du sehen, wie das Wasser die Farbe änderte. Noch
320 einen Augenblick, und die alte ›Tryapsic‹ wäre erledigt gewesen, sag' ich dir. In dreißig Stunden hätte er sie zweimal aufgesetzt, wenn ich nicht gewesen wäre.«

Jetzt fiel der Blick Kapitän MacElraths auf das schlafende Kind, und ein leichtes Erstaunen drückte sich in seinen kleinen blauen Augen aus. Seine Frau versuchte ihn zu zerstreuen.

»Erinnerst du dich an Jimmy MacCoul?« fragte sie. »Er brachte immer die beiden Jungens zur Schule. Der alte Jimmy
325 MacCoul, dem die Farm neben dem Besitz von Doktor Haythorn gehört.«

»Natürlich, was ist mit ihm? Ist er tot?«

»Nein, aber er fragte deinen Vater, ob du je in Valparaiso gewesen wärst. Und als dein Vater das verneinte: ›Wie wird er dann hinfinden?‹ Da sagte dein Vater: ›Ganz einfach, Jimmy. Sagen wir, du wolltest jetzt einen Mann aufsuchen, der in Belfast wohnt. Belfast ist eine große Stadt, Jimmy, wie würdest du deinen Weg da finden?‹ ›Ich würde fragen,‹
330 meinte Jimmy, ›ich würde die Leute, die ich träfe, fragen.‹ ›Sagte ich nicht, daß es ganz einfach sei?‹ sagte dein Vater. ›Genau so findet mein Donald den Weg nach Valparaiso. Er fragt jedes Schiff, das er auf See trifft, bis er zuletzt eines findet, das in Valparaiso gewesen ist, und dann sagt ihm der Kapitän des Schiffes den Weg.‹ Und Jimmy kratzte sich den Kopf und sagte, das verstünde er, und es sei demnach eine ganz einfache Sache.«

Der Schiffer schüttelte sich vor Lachen über den Witz, und seine müden blauen Augen wurden einen Augenblick
335 fröhlich.

»Er war der reine Bindfaden, dieser Steuermann, so dünn, wie wir beide zusammengenommen –«, bemerkte er nach einer Weile und zwinkerte mit den Augen, um zu zeigen, daß er sich der Ungereimtheit dieses Vergleichs wohl bewußt war. Aber seine blauen Augen nahmen schnell wieder ihren traurigen, kalten Blick an. »Weißt du, was er in Valparaiso tat? Er gab sechshundert Faden Kabelkette über Bord, ohne sich auch nur eine Bescheinigung vom
340 Leichter geben zu lassen. Ich war gerade an Land, um mir meine Verklarung zu holen. Erst auf See entdeckte ich, daß wir keine Empfangsbescheinigung für die Kette hatten.

»Sie haben sich keine Empfangsbescheinigung geben lassen?« fragte ich.

»Nein,« sagte er, »sie ging doch direkt an den Agenten.«

»Wie lange fahren Sie schon zur See,« sagte ich, »daß Sie noch nicht die Pflicht eines Steuermanns kennen, keine
345 Ladung ohne Empfangsbescheinigung aus der Hand zu geben. Und noch dazu hier an der Westküste! Was kann den Leichterschiffer abhalten, einen Teil davon zu stehlen?«

»Und es kam, wie ich sagte. Sechshundert Faden löschten wir, aber vierhundertundfünfundneunzig bekam der Agent nur. Der Leichterschiffer schwor, daß er nicht mehr vom Steuermann erhalten hätte. Vierhundertundfünfundneunzig Faden. In Portland bekam ich einen Brief von den Reedern. Sie tadelten nicht den Steuermann, sondern mich, und
350 dabei war ich beruflich an Land gewesen. Ich konnte nicht an zwei Stellen zugleich sein; die Briefe von dem Agenten und dem Reeder kommen immer zu mir.

»Dieser Kerl von Steuermann war kein Seemann und kein Mann, wie die Reeder ihn brauchen. Er hätte fast das Seeamt auf mich gehetzt mit der Behauptung, daß ich mich geirrt hätte. Er äußerte sich darüber zum Bootsmann und sagte mir auf der Rückreise ins Gesicht, daß ich einen halben Zoll über die Linie geladen hätte. Wir hatten in Portland
355 neu geladen und Wasser übernommen und in Comox Bunkerkohle und Salzwasser aufgefüllt. Ich sage dir, Annie, man muß verflucht genau rechnen, und als die Bunkerkohle drin war, waren wir wirklich einen halben Zoll unter der Ladelinie. Aber das sag' ich keiner Seele außer dir. Und dieser Kerl von Steuermann hätte mich dem Seeamt gemeldet, wenn er nicht vom Dampfpeifendeckel in zwei Stücke geschnitten worden wäre.

»Er war ein Narr. Nach dem Laden in Portland mußte ich sechzig Tonnen Kohle bunkern, damit es bis Comox reichte.
360 Leichter waren teuer, und am Kohlendock war kein Platz. Eine französische Bark lag längsseits des Docks, und ich fragte den Kapitän, was er berechnen würde, wenn er nach Beendigung der Tagesarbeit für ein paar Stunden Platz machen und mich an den Kai lassen würde. ›Zwanzig Dollar‹, sagte er. Das sparte den Reedern Leichtergeld, und so gab ich es ihm und bunkerte nachts, nach Einbruch der Dunkelheit, Kohlen. Dann ging ich – unter eigenem Dampf natürlich – wieder auf den Strom hinaus und ankerte.

»Wir mußten mit dem Heck zuerst hinaus, und die Umsteuerung ging unklar. Der alte MacPherson sagte, er könne es mit dem Handrad machen, aber dann ginge es sehr langsam. Ich war einverstanden. Wir warfen los. Der Lotse war an Bord. Es war ein starker Ebbstrom, der uns gerade dwars traf, und etwas unterhalb lag ein Schiff mit einem Leichter an jeder Seite. Ich sah zwar die Lichter auf dem Schiff, aber keine auf den Leichtern. Es war keine Kleinigkeit, ein großes Schiff unter Dampf zu fahren, wenn MacPherson die Umsteuerung mit der Hand besorgte. Wir mußten dicht
370 an das Schiff vor uns heran, um das Ende des Docks zu passieren. Und gerade, als ich MacPherson ›Geradeaus‹

zurief, stießen wir mit dem Heck gegen den Leichter.

»Was war das?« fragte der Lotse, als wir gegen den Leichter stießen.

»Ich weiß nicht«, sagte ich. »Aber ich möchte es auch gern wissen.«

»Du siehst, der Lotse verstand nicht viel davon. Ich ging an einer guten Stelle vor Anker, und alles würde gut
375 gegangen sein, wenn der verdammte Idiot von Steuermann nicht gewesen wäre.

»Er kam auf die Brücke und sagte: »Wir haben den Leichter zerquetscht.«

»Und der Lotse stand dabei und spitzte die Ohren, um zu hören.

»Was für einen Leichter?« fragte ich.

»Den Leichter, der neben dem Schiff lag«, sagte der Steuermann.

380 »Ich habe keinen Leichter gesehen«, sagte ich und trat ihm tüchtig auf den Fuß.

»Als der Lotse fort war, sagte ich zu dem Steuermann: »Wenn Sie nichts davon verstehen, dann halten Sie doch wenigstens den Mund.«

»Aber Sie haben den Leichter doch zerquetscht, oder etwa nicht?« sagte er.

»Und wenn ich es getan habe«, sagte ich, »dann ist es nicht Ihre Sache, es dem Lotsen zu erzählen – im übrigen
385 merken Sie sich: Ich gebe nicht zu, daß überhaupt ein Leichter da war.«

»Und als ich mich am nächsten Morgen gerade anziehe, sagt der Steward: »Ein Mann ist da, der Sie sprechen will, Käptn.« »Lassen Sie ihn reinkommen«, sage ich. Und er kommt. »Setzen Sie sich«, sage ich. Und er setzt sich.

»Es war der Reeder des Leichters. Und als er seine Geschichte fertig erzählt hatte, sagte ich: »Ich habe keinen Leichter gesehen.«

390 »Was!« sagte er. »Einen Zweihundert-Tonnen-Leichter, so groß wie ein Haus, neben diesem Schiff nicht gesehen?«

»Ich habe mich an die Lichter gehalten«, sagte ich, »ich weiß, daß ich das Schiff nicht berührt habe.«

»Aber Sie haben den Leichter berührt«, sagte er. »Sie haben ihn zerquetscht. Sie haben für tausend Dollar Schaden angerichtet, und ich werde dafür sorgen, daß Sie sie zahlen.«

»Sehen Sie, Reeder«, sagte ich, »wenn ich nachts ein Schiff führe, dann richte ich mich nach dem Gesetz, und das
395 Gesetz sagt klipp und klar, daß ich nach den Lichtern der Schiffe zu fahren habe. Ihr Leichter hatte kein Licht gesetzt, und nach einem Leichter, der kein Licht hat, brauche ich nicht auszuschauen.«

»Der Steuermann sagt –« begann er.

»Der Teufel hol' den Steuermann!« sagte ich. »Hatte Ihr Leichter ein Licht gesetzt?«

»Nein, das nicht«, sagte er, »aber es war eine klare, mondhelle Nacht.«

400 »Sie scheinen Ihr Geschäft zu verstehen«, sagte ich, »aber lassen Sie sich sagen, daß ich mein Geschäft ebensogut verstehe, und daß ich nicht auf Leichter Ausschau halte, die kein Licht gesetzt haben. Wenn Sie glauben, daß Sie was erreichen können, dann versuchen Sie es. Guten Tag. Der Steward wird Sie hinausbringen.«

»Das war das Ende. Aber du siehst daraus, was für ein blöder Kerl der Steuermann war. Ich nenne es einen Segen für
405 alle Schiffer, daß er von dem Dampfpeifendeckel zerschnitten wurde. Er hatte gute Beziehungen zum Bureau, und das war wohl der Grund, warum man ihn behielt.«

»Die Wekley-Farm soll bald zum Verkauf kommen, hab' ich gehört«, bemerkte seine Frau und beobachtete, welche Wirkung diese Nachricht auf ihn ausüben würde.

Sofort blitzten seine Augen vor Eifer, und er richtete sich auf wie ein Mann in Erwartung einer Aufgabe. Diese Farm war das Ziel seiner Sehnsucht. Sie stieß an die seines Vaters, und die Farm der Familie seiner Frau war nicht eine
410 Meile entfernt.

»Wir kaufen sie,« sagte er, »aber wir wollen keiner Seele etwas davon sagen, bis wir sie gekauft und das Geld erlegt haben. Ich habe tüchtig gespart, wenn auch nicht soviel, wie es hätte sein sollen, und wir haben einen guten Grundstock. Ich werde Vater besuchen und dafür sorgen, daß er das Geld bereit hat und, wenn ich auf See bin, kaufen kann, sobald das Gut angeboten wird.«

415 Er wischte die Feuchtigkeit, die sich auf dem Fenster niedergeschlagen hatte, fort und blickte in den tropfenden Regen, durch den er nichts unterscheiden konnte.

»Als junger Bursche fürchtete ich, daß die Reeder mir den Laufpaß geben könnten, und das fürchte ich heute noch.

Aber sobald das Gut mir gehört, werde ich mich nicht mehr fürchten. Es ist ein elendes Geschäft, dieses Seepflügen. Auf allen Meeren muß ich bei jedem Wetter und jeder Gefahr ein Schiff, das fünfzig Pfund wert ist, führen mit einer
420 Ladung, die manchmal fünfzigtausend, hunderttausend Pfund – eine halbe Million Dollar, sagen die Yankees – wert ist, und bei der Verantwortung kriege ich ein schlechtes Gehalt von zwanzig Pfund monatlich! Und dabei die Leute, mit denen ein Kapitän zu rechnen hat – die Reeder, die Charterer und das Seeamt, die jeder etwas anderes wollen – die Reeder wollen schnelle Fahrt und scheren sich den Teufel ums Risiko, die Charterer wollen stete Fahrt und keinen Aufenthalt, und das Seeamt verlangt vorsichtige Fahrt, und Vorsicht ist immer Aufschub. Drei verschiedene Herren,
425 und alle drei imstande, dich zu erledigen, wenn du ihren verschiedenen Wünschen nicht nachkommst.«

Er merkte, daß die Schnelligkeit des Zuges nachließ, und blickte durch die beschlagenen Fenster. Er stand auf, knöpfte seinen Rock zu, schlug den Kragen hoch und nahm schüchtern das immer noch schlafende Kind in seine Arme.

»Ich werde Vater besuchen«, sagte er, »und dafür sorgen, daß er das Geld zur Hand hat, damit er, wenn ich wieder auf See bin und das Gut angeboten wird, die günstige Gelegenheit nicht versäumt. Und dann können die Reeder mir den
430 Buckel herunterrutschen. Dann bin ich Tag und Nacht bei dir, Annie, und die See kann der Teufel holen.«

Bei dieser Aussicht lag ein Schein von Glück auf den Gesichtern beider, und sie sahen beide dasselbe Bild des Friedens. Annie lehnte sich an ihn, und als der Zug hielt, küßten sie sich über das schlafende Kind hinweg.
(6769 Wörter)

Quelle: <https://www.projekt-gutenberg.org/london/sohnwolf/chap010.html>