

Jules Verne

Abenteuer des Kapitän Hatteras

Einundzwanzigstes Kapitel.

Die Temperatur hielt sich während des 3. und 4. Juli auf siebenundfünfzig Grad (+ 14° hunderttheilig); dies war der höchste in diesem Jahr beobachtete Thermometerstand. Aber am 5. schlug der Wind um zu Süd-Ost, und war von heftigem Schneegestöber begleitet. Hatteras ertheilte, ohne sich um die üble Stimmung der Mannschaft zu kümmern, Befehl, unter Segel zu gehen.

Seit dreizehn Tagen, nämlich seit dem Cap Dundas, war der Forward nicht einen Grad weiter nördlich gekommen; daher war auch der von Clifton vertretene Theil der Mannschaft nicht befriedigt; doch stimmten in diesem Augenblick ihre Wünsche mit der Entschließung des Kapitäns überein, im Canal Wellington weiter hinaufzufahren, und sie machten keine Schwierigkeiten im Dienst.

Es gelang nicht ohne Mühe, die Brigg segelfertig zu machen; aber, nachdem sie während der Nacht ihre Maste aufgesteckt, fuhr Hatteras kühn mitten durch die Eisblöcke, welche die Strömung südwärts trieb. Die Mannschaft hatte bei dieser gewundenen Fahrt viel Beschwerde, da sie oft genöthigt war, die Segel anders zu brassen.

Der Canal Wellington ist nicht sehr breit; er zieht sich schmal zwischen der Küste von Nord-Devon im Osten und der Insel Cornwallis im Westen. Diese galt lange für eine Halbinsel; Franklin fuhr im Jahre 1846 von Westen her um sie herum.

Der Canal Wellington wurde 1851 vom Kapitän Penny auf den Wallfischfahrern Lady Franklin und Sophie erforscht; einer seiner Lieutenants, Stewart, der bis zum Cap Beecher, unter 76° 20 kam, entdeckte das freie Meer. Das freie Meer! Darauf stand Hatteras Hoffnung.

»Was Stewart gefunden hat, will ich auch finden, sagte er zu dem Doctor, und dann kann ich mit Segeln dem Pol zu fahren.

Aber, versetzte der Doctor, fürchten Sie nicht Ihre Mannschaft? ...

Meine Mannschaft!« sagte Hatteras barsch. Dann fuhr er leise fort: »Die armen Leute«, zu großem Staunen des Doctor.

Es war dies die erste Spur eines Gefühls der Art, welche er im Herzen des Kapitäns wahrnahm.

»Doch nein! fuhr dieser mit Energie fort, sie müssen mir folgen! Sie werden mir folgen!«

Indessen hatte der Forward auch nichts vom Zusammenstoßen mit Eisströmen, die in Zwischenräumen von einander trieben, zu fürchten, so kam er doch wenig nordwärts voran, weil widrige Winde oft zum Haltmachen nöthigten. Er fuhr mit Mühe an den Caps Spencer und Innis vorüber, und am 10., Dienstags, kam er endlich, zu großer Freude Cliftons, über den 75. Breitengrad hinaus.

Der Forward befand sich an der nämlichen Stelle, wo die amerikanischen Schiffe Rescue und Advance unter dem Kapitän Haven so fürchterliche Gefahren zu bestehen hatten. Der Doctor Kane gehörte zu dieser Expedition; gegen Ende Septembers 1850 wurden diese, von einer Eisdecke umgeben, mit unwiderstehlicher Gewalt in den Lancaster-Sund zurückgetrieben.

Shandon erzählte die Katastrophe dem James Wall in Gegenwart einiger Bootsleute von der Brigg.

»Advance und Rescue, sagte er, wurden dermaßen von den Eisblöcken erschüttert, emporgehoben, hin- und hergeworfen, daß man die Feuer auf dem Schiff mußte ausgehen lassen; und doch sank die Temperatur bis zu achtzehn Grad unter Null! Während des ganzen Winters wurden die unglücklichen Mannschaften zwischen der Eisdecke festgehalten, stets bereit, ihr Schiff zu verlassen, und drei Wochen lang wechselten sie nicht einmal die Kleider! In dieser fürchterlichen Lage wurden sie, nachdem sie tausend Meilen weit getrieben, von ihrer Fahrt ab bis ins Baffins-See zurückverschlagen!«

Man denke, welche Wirkung diese Erzählungen auf die moralische Haltung einer bereits übel gesinnten Mannschaft haben mußte.

Während dieser Unterhaltung sprach Johnson mit dem Doctor von einem Ereigniß, welches in dieser Gegend vorgefallen war; der Doctor gab ihm auf seine Bitte genau den Moment an, wo sich die Brigg unter 75° 30 befand.

»Hier ists! Eben hier! rief Johnson. Das ist die unheilvolle Stelle!«

Und bei diesen Worten traten dem wackeren Rüstmeister die Thränen in die Augen.

»Sie wollen vom Tod des Lieutenant Bellot erzählen, sagte zu ihm der Doctor.

Ja, Herr Clawbonny, von dem tapferen Officier, der so viel Herz und Muth hatte! Und hier also, sagten Sie, fand die Katastrophe statt?

Gerade hier, an dieser Stelle der Küste von Nord-Devon! O! es ist bei alledem ein großes Verhängniß, und das Unglück wäre nicht passirt, wenn der Kapitän Pullen früher an sein Bord zurückgekommen wäre!

Was meinen Sie damit, Johnson?

Hören Sie, Herr Clawbonny, und Sie werden sehen, an welchen Fäden oft das Dasein hängt. Sie wissen, daß der Lieutenant Bellot im Jahre 1850 eine erste Fahrt zur Aufsuchung Franklins mitmachte?

Ja, Johnson, auf dem Prinz Albert.

Als er nach Frankreich zurückkam, erhielt er im Jahre 1853 die Erlaubniß, auf dem Phönix, an dessen Bord ich mich als Matrose befand, unter dem Kapitän Inglefield, in See zu gehen. Wir brachten nebst dem Breadalbane Vorräthe nach der Insel Beechey.

Dieselben, die wir leider nicht mehr vorfanden!

Die nämlichen, Herr Clawbonny. Wir trafen zu Anfang August auf der Insel Beechey ein; am 10. desselben Monats verließ der Kapitän Inglefield den Phönix, um den Kapitän Pullen, der seit einem Monat von seinem Schiff, dem Nordstern, getrennt war, aufzusuchen. Nach seiner Rückkehr hatte er im Sinne, die Depeschen der Admiralität dem Sir Edward Belcher, welcher im Canal Wellington überwinterte, zu übersenden. Nun kam kurz nach der Abfahrt unsers Kapitäns der Kapitän Pullen an Bord seines Schiffes zurück. Daß er nicht vor Abfahrt des Kapitäns Inglefield zurückkam! Da der Lieutenant Bellot besorgte, die Abwesenheit unsers Kapitäns möge sich hinausziehen, und da er wußte, daß die Depeschen der Admiralität pressirten, so erbot er sich, sie selbst zu überbringen. Er ließ das Commando der beiden Schiffe dem Kapitän Pullen, und reiste am 12. August mit einem Schlitten und einem Kautschukboot ab. Er nahm mit sich den Quartiermeister des Nordstern, drei Matrosen, Madden, David Hook und mich. Wir vermutheten, Sir Edward Belcher möchte sich in der Nähe des Cap Beecher im Norden des Canals befinden. Wir fuhren also in unserm Schlitten in dieser Richtung, und hielten uns dabei nahe am östlichen Ufer. Am ersten Tag campirten wir drei Meilen vom Cap Innis; am folgenden Tag machten wir Halt auf einem Eisblock, etwa drei Meilen vom Cap Bowden. Während der Nacht, die übrigens taghell war, entschloß sich der Lieutenant Bellot, da das Land nur drei Meilen entfernt war, dort sein Lager zu nehmen. Er versuchte zweimal in dem Kautschukboot hinüber zu setzen, aber beidemal trieb ihn ein heftiger Südostwind zurück; Harvey und Madden waren glücklicher, sie hatten sich mit einem Seil versehen, um den Schlitten in Verbindung mit der Küste zu halten. Mit Hilfe dieses Seils wurden drei Gegenstände hinübergeschafft; aber bei einem vierten Versuch fühlten wir, daß unser Block sich in Bewegung setzte. Herr Bellot rief seinen Gefährten zu, das Seil loszulassen, und so wurden wir, der Lieutenant, David Hook und ich, weit von der Küste abgetrieben. In dem Augenblick wehte der Wind heftig aus Südost, und es schneite. Aber wir liefen noch nicht große Gefahr. »Nachdem wir unsere Gefährten aus dem Gesicht verloren, suchten wir zuerst Schutz unter dem Zelt unsers Schlittens aber vergebens; darauf begannen wir mit unsern Messern uns ein Obdach in das Eis zu schneiden. Herr Bellot setzte sich eine halbe Stunde und sprach mit uns über die Gefahr unserer Lage; ich sagte ihm, daß mir nicht bange sei. »Unter Gottes Schutz, sprach er, wird kein Haar von unserm Kopfe fallen.« Es war sechs Uhr und ein Viertel Vormittags am 18. August. Herr Bellot packte seine Schriften zusammen, und sagte, er wolle nachsehen, wie das Eis schwimme. Kaum war er vier Minuten weg, als ich, ihn zu suchen, um den Eisblock ging, worauf wir uns geborgen hatten; aber ich konnte ihn nicht sehen, und als ich zu unserm Obdach zurückkehrte, gewahrte ich seinen Stock auf der andern Seite einer etwa fünf Klafter breiten Spalte, wo das Eis völlig gebrochen war. Ich rief ihn, erhielt aber keine Antwort. In dem Augenblick wehte der Wind sehr stark. Ich suchte weiter rings um den ganzen Block, konnte aber von dem armen Lieutenant keine Spur entdecken.

Und was vermuthen Sie? fragte der Doctor gerührt.

Ich denke mir daß, als Herr Bellot unser Obdach verließ, der Wind ihn in diese Spalte trieb, und da sein Paletot zugeknöpft war, konnte er nicht schwimmen, um wieder an die Oberfläche zu kommen! Ach! Herr

Clawbonny, das ist der ärgste Schmerz, den ich erlebt habe! Ich wollte es nicht glauben! Dieser brave Officier ein Opfer seines Diensteifers! Denn, wissen Sie, um den Instruktionen des Kapitäns Pullen zu folgen, wollte er noch vor dem Eisgang ans Land setzen! Ein wackerer Mann, von Jedermann an Bord geliebt, dienstwillig, muthig! Ganz England hat ihn beweint, und selbst die Eskimos, als sie vom Kapitän Inglefield seinen Tod vernahmen, riefen mit Thränen wie ich: armer Bellot!

Aber Sie, Johnson, mit Ihren Kameraden, fragte der Doctor gerührt, wie sind Sie wieder ans Land gekommen?

Wir, mein Herr, das hatte wenig auf sich; wir blieben noch vierundzwanzig Stunden auf dem Eisblock, ohne Nahrung und Feuer; aber endlich trafen wir auf ein Eisfeld, das auf einer Untiefe festsaß. Darauf sprangen wir, und mit Hilfe eines Ruders, das wir noch hatten, zogen wir einen Eisblock bei, der uns zu tragen fähig war, und sich wie ein Floß lenken ließ. So haben wir das Ufer erreicht, aber leider allein!«

Inzwischen war der Forward an dieser unheimlichen Küste vorüber gekommen, und Johnson verlor die Stelle der Katastrophe aus dem Gesicht. Am folgenden Tag ließ man rechts die Bai Griffin, und zwei Tage nachher die Caps Grinnel und Helpmann; endlich, am 14. Juli fuhr man um die Spitze Osborn herum, und am 15. ankerte die Brigg in der Bai Baring am Ende des Canals. Die Fahrt war nicht sehr schwierig; Hatteras fand das Meer fast ebenso eisfrei, wie einst Belcher, als er mit dem Pionnier und LAssistance bis zum siebenundsiebzigsten Grade fuhr und da sein Winterlager nahm. Dies war bei seinem ersten Winteraufenthalt von 1852-1853, dann im folgenden Jahre, nahm er von 1853-1854 sein Quartier in dieser Bai Baring, wo der Forward eben ankerte.

In Folge der Prüfungen und härtesten Gefahren, mußte er sein Schiff Assistance mitten zwischen dem ewigen Eis zurücklassen.

Von dieser Katastrophe machte Shandon, der ebenfalls den entmuthigten Matrosen etwas vorerzählen wollte, eine Schilderung. Hatte Hatteras Kenntniß von diesem Verrath seines ersten Officiers? Man kann es nicht sagen; jedenfalls schwieg er stille dazu.

Auf der Höhe der Bai Baring befindet sich ein enges Fahrwasser, welches eine Verbindung des Kanals Wellington mit dem Canal der Königin bildet. Hier fanden sich die treibenden Eisblöcke sehr enge gedrängt. Hatteras bemühte sich vergebens durch die Fahrwasser im Norden der Insel Hamilton zu dringen; der Wind gestattete es nicht; man mußte daher zwischen der Insel Hamilton und der Insel Cornwallis durchzukommen suchen und verlor darüber fünf kostbare Tage mit vergeblichen Anstrengungen. Die Temperatur neigte zum Sinken, ja sank am 19. Juli auf sechsundzwanzig Grad (4° hunderttheilig); am folgenden Tag stieg sie wieder; aber dieses verfrühte Drohen des Polar-Winters mußte Hatteras veranlassen, nicht länger zu warten. Der Wind hatte eine Neigung sich westlich zu halten, und hemmte die Fahrt seines Schiffes. Und doch mußte er eilen an den Punkt zu gelangen, wo Stewart ein freies Meer antraf. Am 19. entschloß er sich, um jeden Preis in dem Fahrwasser vorzudringen; aber der Wind war durchaus entgegen. Zwar hätte die Brigg mit ihrer Schraube gegen die heftigen Windstöße ankämpfen können; aber Hatteras mußte vor allen Dingen sein Brennmaterial sparen; anderentheils war doch das Fahrwasser zu breit, so daß man die Brigg nicht ziehen konnte. Hatteras, ohne die Strapazen der Mannschaft zu berücksichtigen, nahm seine Zuflucht zu einem Mittel, welches die Wallfischfahrer manchmal unter ähnlichen Umständen anwenden. Er ließ die Boote zum Wasserspiegel hinabbringen, und dabei mit ihrem Takelwerk an den Seiten des Schiffes in der Schwebe halten; diese Boote waren am Vorder- und Hintertheil mit Tauen fest angebunden, und die Ruder wurden auf dem einen rechts, auf dem andern links angebracht; die Bootsleute nahmen der Reihe nach auf den

Ruderbänken Platz und mußten kräftig rudern, so daß sie die Brigg dem Wind entgegen vorwärts brachten.

Der Forward kam dergestalt in dem Fahrwasser langsam voran; natürlich verursachten solche Arbeiten den Bootsleuten große Strapazen, und man hörte sie murren. Vier Tage lang ruderte man in dieser Weise, bis zum 23. Juni, wo man glücklich die Insel Baring im Canal der Königin erreichte.

Der Wind war fortwährend entgegen, und die Mannschaft hielt es nicht mehr aus. Der Doctor hielt die Gesundheit der Leute für sehr erschüttert, und glaubte bei einigen derselben die ersten Symptome des Scorbut zu erkennen; er versäumte nichts, um dies schreckliche Uebel zu bekämpfen, da er reichlichen Vorrath von Citronensaft und Kalkpastillen zur Verfügung hatte.

Hatteras wußte wohl, daß er sich nicht mehr auf seine Mannschaft verlassen konnte; Milde, Ueberzeugung würden fruchtlos gewesen sein; er beschloß daher mit Strenge dagegen anzukämpfen und bei Gelegenheit unerbittlich Zu verfahren; ganz besonders mißtraute er Richard Shandon und selbst James Wall, der jedoch nicht gar laut zu reden wagte. Hatteras hatte auf seiner Seite den Doctor, Johnson, Bell, Simpson, welche ihm mit Leib und Seele ergeben waren; unter den Schwankenden waren Foker, Bolton, der Waffenschmied Wolsten, der erste Maschinist Brunton, welche sich unter Umständen gegen ihn zu wenden fähig waren; die übrigen, Pen, Gripper, Clifton, Waren, spannen unverhohlenen Aufruhrpläne; sie wollten ihre Kameraden mit sich fortreißen, den Forward zur Rückkehr nach England zu nöthigen.

Hatteras sah wohl, daß er von dieser übel gesinnten, und zumal von Strapazen erschöpften Mannschaft die Fortsetzung der bisherigen Manoeuvres nicht mehr erlangen könnte. Er blieb vierundzwanzig Stunden der Insel Baring gegenüber, ohne einen Schritt vorwärts zu thun. Inzwischen sank die Temperatur, und unter diesen hohen Breitegraden spürte man schon den Einfluß des bevorstehenden Winters. Am 24. fiel das Thermometer auf zweiundzwanzig Grad (6° hunderttheilig). Während der Nacht bildete sich neues Eis und ward sechs bis acht Linien dick; wenn dazu noch Schnee fiel, konnte es bald stark genug werden, um einen Mann zu tragen. Das Meer bekam bereits die unreine Färbung, welche die erste Krystallbildung ankündigt.

Hatteras verhehlte sich nicht diese beunruhigenden Symptome; wenn die Fahrpässe sich demnächst verstopften, würde er genöthigt sein, an dieser Stelle zu überwintern, weit vom Ziel seiner Reise, und ohne das freie Meer, welchem er den Berichten seiner Vorgänger zufolge so nahe sein mußte, auch nur gesehen zu haben. Er beschloß daher um jeden Preis vorwärts zu dringen, und einige Grade weiter im Norden zu gewinnen: und da er sah, daß er nicht eine Mannschaft seine Gewalt zum Rudern verwenden, noch bei stets widrigem Wind die Segel gebrauchen konnte, so ertheilte er Befehl, die Oefen zu heizen.