

Jules Verne

Der Chancellor

XIX.

Vom 6. bis 15. November.

Während der fünf ersten Tage nach der Strandung sind dem Kielraum des Chancellor stets dicke, beißende Dämpfe entströmt; dann haben sie sich nach und nach vermindert und am 6. November kann man die Feuersbrunst als erloschen ansehen. Aus Fürsorge aber läßt Robert Kurtis die Pumpen noch fortarbeiten, so daß der Schiffsrumpf jetzt bis zum Zwischendeck mit Wasser gefüllt ist. Nur zur Zeit der Ebbe sinkt das Wasser im Raum, und stellen sich die Oberflächen im Inneren und Aeußeren auf gleiches Niveau.

»Es beweist das, sagt Robert Kurtis zu mir, daß der Leck ein ziemlich beträchtlicher sein muß, da das Wasser mit solcher Schnelligkeit nachsinkt.«

Wirklich beträgt die Oberfläche der Oeffnung im Rumpfe nicht weniger als vier Quadratfuß. Einer der Matrosen, Flaypol, ist ins Meer getaucht und hat die Stelle und Ausdehnung der Havarie untersucht. Die Eintrittsöffnung des Wassers befindet sich etwa dreißig Fuß vom Steuer nach vorn zu; es sind drei Planken durch eine Felsenspitze eingedrückt, und zwar zwei Fuß über der Kielfuge. Der Anprall muß ein sehr starker gewesen sein, denn das Fahrzeug war schwer beladen und das Meer ging hoch. Fast möchte man bewundern, daß der Rumpf sich nicht an noch mehr Stellen geöffnet hat.

Ob der Leck leicht zu stopfen sein wird, läßt sich erst dann beurtheilen, wenn die Ladung entweder entfernt oder doch weggeräumt ist, so daß der Zimmermann denselben erreichen kann. Zwei Tage dürfen indeß noch vergehen, um in den Raum des Chancellor eindringen zu können und diejenigen Baumwollenballen zu entfernen, welche das Feuer noch unversehrt gelassen hat.

Während dieser Zeit bleibt Robert Kurtis nicht müßig, und es werden, unter thatkräftiger Unterstützung der Mannschaft, sehr wichtige Arbeiten ausgeführt. So läßt der Kapitän den Besanmast, der beim Auffahren abgebrochen war, wieder herstellen, da es gelungen ist, denselben mit seinem ganzen Takelwerk anzuholen. Mittels starker Stützbalken am Hintertheile gelangt man dazu, ihn auf seinen früheren Stumpf wieder aufzusetzen, nachdem der Zimmermann diesen mit Zapfenlöchern versehen hat. Angelegte Wangen, welche durch eiserne Bänder und tüchtige Bolzen gehalten sind, sichern die Verbindung der beiden Bruchstücke.

Nachdem das geschehen, mustert man sorgfältig die Strickleitern und das Tauwerk, prüft die Stagen, wechselt einige Segel aus, ordnet die laufenden Seile, und so dürfen wir hoffen, mit aller Sicherheit segeln zu können.

Am Vorder- und Hintertheile des Schiffes giebt es viel Arbeit, denn das Oberdeck und die Mannschaftskajüte sind von den Flammen arg mitgenommen. Es ergiebt sich also die Nothwendigkeit, Alles wieder in Stand zu setzen, was natürlich einige Zeit und Mühe erfordert. An Zeit fehlt es nicht, an Mühe spart man nicht, und bald können wir in unsere Cabinen zurückkehren.

Erst am 8. kann die Entladung des Chancellor mit Aussicht auf Erfolg begonnen werden. Da die Baumwollenballen von dem Wasser, das bei der Fluth den ganzen Kielraum erfüllt, durchnäßt sind, bringt man über den Deckluken Krahen an, und wir gehen der Mannschaft mit zur Hand, die schweren Ballen herauf zu winden, die sich zum größten Theile zerstört zeigen. Einer nach dem anderen wird auf die Jolle verladen und nach dem Riff geschafft.

Nach Löschung der obersten Schicht des Cargo wird es nothwendig, das Wasser aus dem Raume mindestens zum Theil auszupumpen. Das erfordert aber einen möglichst guten Verschuß des Leckes, welchen der Felsen in den Rumpf gestoßen hat. Eine schwere Arbeit; doch der Matrose Flaypol und der Hochbootmann unternehmen diese mit dem lobenswerthesten Eifer. Zur Zeit der Ebbe ist es ihnen geglückt, unter die Steuerbordseite zu tauchen, und eine Kupferplatte über die Oeffnung zu nageln; da dieses Blech aber dem Drucke von außen schwerlich Widerstand zu leisten im Stande sein kann, wenn sich in Folge des Pumpens das Niveau im Inneren senkt, so versucht Robert Kurtis dasselbe durch Baumwollenballen, welche gegen die eingedrückten Planken gepreßt werden, zu unterstützen. Material ist ja genug vorhanden, und bald ist der Grund des Chancellor wie gepolstert mit jenen schweren und undurchdringlichen Ballen, welche die Widerstandsfähigkeit des Kupferbleches erhöhen sollen.

Das Verfahren des Kapitäns hatte den gewünschten Erfolg. Man erkennt es deutlich, seitdem die Pumpen in Thätigkeit sind, denn das Wasserniveau im Raume sinkt immer mehr, und die Leute setzen die Entladung rüstig fort.

»Es wird nun wahrscheinlich, sagt Robert Kurtis zu uns, daß wir bis zu der Havarie hinunter gelangen und sie vom Inneren aus wieder ausbessern können. Freilich wäre es gerathener, das Schiff zu kielholen, doch fehlen mir dazu die Hilfsmittel gänzlich. Ich würde mich davon auch durch die Befürchtung abhalten lassen, daß schlechtes Wetter einträte, während das Schiff auf der Seite läge. Nichts destoweniger glaube ich Ihnen versichern zu können, daß der Zugang des Wassers auf geeignete Weise verschlossen werden wird, und daß wir in nicht zu ferner Zeit und unter Verhältnissen, welche eine genügende Sicherheit garantiren, nach der nächsten Küste absegeln können.«

Nach zweitägiger Arbeit war das Wasser zum größten Theile ausgepumpt, und die Entladung der letzten Ballen des Cargo ging ohne Schwierigkeit von statten. Auch wir haben bei den Pumpen jetzt mit Hand anlegen müssen, um die Mannschaft abzulösen, und haben das gewissenhaft gethan. Trotz seiner Schwäche hat sich auch André Letourneur uns angeschlossen, und Jeder erfüllt seine Pflicht nach besten Kräften.

Doch das war eine anstrengende Arbeit; wir vermochten sie nicht lange fortzusetzen, ohne einmal auszuruhen. Die fortwährende auf- und abgehende Bewegung brach uns fast die Arme, und ich begreife recht wohl, daß die Matrosen sich gern von ihr wegzustehlen suchen. Wir befinden uns dabei noch unter günstigen Verhältnissen, da das Schiff auf festem Grunde liegt und unter unseren Füßen kein Abgrund gähnt. Wir vertheidigen jetzt nicht unser Leben gegen das anstürmende Meer und bekämpfen kein Wasser, welches ebenso wie es ausgeschöpft wird, immer wieder nachdringt! Gebe der Himmel, daß wir nie auf einem sinkenden Schiffe eine solche Prüfung auszuhalten haben.