

Jules Verne

Abenteuer des Kapitän Hatteras

Dreiundzwanzigstes Capitel.

Nachdem Hatteras das Ankern des Schiffes besorgt hatte, begab er sich wieder in seine Cabine, nahm die Karte zur Hand und bezeichnete sie genau; er befand sich unter 76° 57 Breite und 99° 20 Länge, d. h. drei Minuten nur vom siebenundsiebzigsten Grad ab. An eben dieser Stelle brachte Sir Edward Belcher seinen ersten Winter mit dem Pionnier und der Assistance zu. Von diesem Punkt aus veranstaltete er seine Ausflüge im Schlitten und im Boot; er entdeckte die Tafelinsel, das nördliche Cornwallis, den Archipel Victoria und den Canal Belcher. Als er über den achtundsiebzigsten Grad hinausgekommen war, sah er die Küste sich südwärts ziehen. Es schien, als müsse sie sich an die Jonesstraße anschließen, welche in die Baffins-Bai führt. Aber im Nordwesten dagegen erstreckte sich, sagt sein Bericht, das freie Meer in unabsehbare Ferne.

Hatteras betrachtete mit Herzklopfen den Theil der Seekarten, wo ein weiter weißer Raum diese unbekanntenen Gegenden bezeichnete, und seine Augen kamen stets wieder auf das eisfreie polare Baffin zurück.

»Nach so vielen Zeugnissen, sagte er sich, nach den Berichten von Steward, Penny, Belcher darf man nicht zweifeln, es muß der Fall sein! Diese kühnen Seeleute haben mit eigenen Augen gesehen! Kann man ihre Behauptung in Zweifel ziehen? Nein!

Aber, wenn inzwischen dieses damals freie Meer in Folge eines frühzeitigen Winters ... doch nein, diese Entdeckungen sind nach einer Zwischenzeit von mehreren Jahren gemacht worden; dieses Becken existirt, ich werde es auffinden! werde es sehen!«

Hatteras begab sich wieder aufs Hinterdeck. Dichter Nebel umhüllte den Forward; vom Verdeck aus konnte man kaum den oberen Theil der Maste sehen. Doch ließ Hatteras den Eismeister aus seinem Elsternest herabkommen, und nahm seinen Platz ein; er wollte die geringste Lichtung des Himmels benutzen, um den nordwestlichen Horizont zu beobachten.

Shandon hatte nicht verfehlt, zum Lieutenant zu sagen:

»Nun, Wall! und dies freie Meer!

Sie haben Recht, Shandon, erwiderte Wall, und wir haben nur noch für sechs Wochen Kohlen vorrätzig.

Der Doctor wird ein wissenschaftliches Verfahren erfinden, erwiderte Shandon, um uns ohne Brennmaterial zu heizen. Ich habe sagen hören, man könne mit Feuer Eis bereiten; vielleicht wird er aus Eis Feuer schaffen.«

Shandon ging mit Achselzucken wieder in seine Cabine.

Am folgenden Tag, den 20. August, zertheilte sich der Nebel auf einige Augenblicke. Man sah, wie Hatteras von seinem hohen Posten aus lebhaft am ganzen Horizont spähte; darauf stieg er schweigend herab, und gab Befehl zum Weiterfahren; aber man konnte leicht wahrnehmen, daß seine Hoffnung abermals getäuscht worden war.

Der Forward lichtete die Anker und setzte seinen unbestimmten Weg nach Norden fort. Da man sich nicht mehr auf den veränderlichen Wind verlassen, konnte, der zudem wegen der Krümmungen der Fahrpässe wenig zu benutzen war, so nahm man die nur hinderlichen Stangen nebst dem Takelwerk herab und zog die Mäste heraus. Es bildeten sich hie und da auf dem Meer große weißliche Flecken; sie waren Vorzeichen eines bevorstehenden allgemeinen Gefrierens; sobald der Wind sich legte, gefror das Meer augenblicklich, aber wenn der Wind sich wieder erhob, zerbrach und zerstob das frische Eis. Gegen Abend fiel das Thermometer auf siebenzehn Grad (- 7° hunderttheilig).

Wenn die Brigg sich in einem Fahrpaß versperrt sah, schoß sie gleich einem Sturmbock mit voller Dampfkraft wider das Hinderniß und bohrte es in den Grund. Manchmal hielt man sie für unausweichlich festgefahren, aber eine unerwartete Bewegung der Eisströme öffnete ihr neue Bahn, und sie fuhr kühn weiter; wann zur Zeit eines Aufenthaltes der Dampf aus den Klappen wich, verdichtete er sich in der kalten Luft, und fiel als Schnee wieder aufs Verdeck. Noch eine andere Ursache hemmte die Fahrt der Brigg. Mitunter geriethen zwischen den Schaufeln der Schraube Eisstücke von solcher Härte, daß die Maschine sie nicht zermalmen konnte; dann mußte man diese umkehren und rückwärts fahren, indeß Bootsleute mit Hebeln und Hebebäumen die Schraube frei machten. Daraus entstanden denn Strapazen und Verzögerungen.

Dreizehn Tage lang ging es so; der Forward schleppte sich mühsam längs der Pennystraße. Die Mannschaft murrte zwar, doch leistete sie noch Gehorsam; sie sah ein, daß man jetzt unmöglich zurückfahren konnte. Die Fahrt nach Norden bot weniger Gefahren, als der Rückzug nach dem Süden; man mußte auf Ueberwinterung denken.

Die Matrosen sprachen unter einander über diese neue Lage, und eines Tages plauderten sie darüber selbst mit Richard Shandon, von dem sie wußten, daß er auf ihrer Seite war. Dieser, uneingedenk seiner Officierspflcht, scheute sich nicht, in seiner Gegenwart die Autorität seines Kapitäns bestreiten zu lassen. « »Sie sagten also, Herr Shandon, fragte Gripper, wir könnten nicht mehr rückwärts fahren?

Jetzt ists zu spät, erwiderte Shandon.

Dann, fuhr ein anderer Matrose fort, haben wir nur noch an ein Winterquartier zu denken?

Das ist jetzt unsere einzige Zuflucht! Man hat mir nicht glauben wollen ...

Ein andermal, erwiderte Pen, der wieder in seinen gewohnten Dienst eingetreten war, wird man Ihnen glauben.

Da ich nicht der Herr sein werde ... entgegnete Shandon.

Wer weiß? versetzte Pen. John Hatteras mag gehen, so weit als es ihm beliebt mag, aber man braucht ihm nicht zu folgen.

Man braucht nur, fuhr Gripper fort, an seine erste Fahrt ins Baffins-Meer zu denken, und wie es da ergangen ist!

Und an die Reise des Farewell, sagte Clifton, welcher unter seinem Commando in den Meeren von Spitzbergen zu Grunde ging.

Und er ist allein heim gekommen, erwiderte Gripper.

Allein mit seinem Hund, versetzte Clifton.

Wir haben nicht Lust, uns dem Belieben dieses Mannes zu opfern, fügte Pen bei.

Noch die wohlverdiente Prämie zu verlieren!« Man erkennt an dieser Bemerkung, daß Clifton sie machte.

»Wenn wir den achtundsiebzigsten Grad hinter uns haben, setzte er hinzu, und wir sind nicht mehr weit davon entfernt, so macht das gerade dreihundertfünfundsiebzig Pfund für Jeden.

Aber, erwiderte Gripper, werden wir sie nicht verlieren, wenn wir ohne den Kapitän heim kommen?

Nein, versetzte Clifton, wann bewiesen wird, daß die Rückkehr unabweislich nothwendig geworden.

Aber der Kapitän ... doch ...

Sei ruhig, Gripper, erwiderte Pen, wir werden schon einen Kapitän bekommen, und einen tüchtigen, den Herr Shandon kennt. Wenn ein Commandant ein Narr wird, setzt man ihn ab, und ernennt einen anderen. Nicht wahr? Herr Shandon?

Meine Freunde, erwiderte Shandon ausweichend, Sie werden stets in mir ein Herz voll Hingebung finden. Doch warten wir ab, was kommen wird.«

Wir sehen, es zog sich über dem Haupte Hatteras ein Sturm zusammen; dieser aber, fest, unerschütterlich, energisch, stets zuversichtlich, schritt kühn voran. Ueberhaupt, war er auch nicht der Richtung seines Schiffes Meister, so hatte er doch Tüchtiges geleistet: andere Seefahrer hatten zwei bis drei Jahre gebraucht, um die Fahrt zu machen, welche er in fünf Monaten erzielte. Jetzt befand er sich in der Lage, überwintern zu müssen, aber dies konnte für starke und entschlossene Gemüther, bewährte und an Gefahren gewöhnte Seelen, unverzagte und gestählte Geister nichts zum Erschrecken sein. Haben nicht Sir John Roß und Mac Clure drei Winter hinter einander in den Nord-Meer-Gegenden zugebracht? Was diesen möglich war, konnte mans nicht ebenso machen?

»Ganz gewiß ja, sagte sich Hatteras wiederholt, und mehr noch, wenss Noth thut! Ach! sagte er mit Bedauern zum Doctor, hätte ich doch durch den Smith-Sund, nördlich vom Baffins-Meer, dringen können, so wäre ich jetzt bereits am Pol! Gut! erwiderte mit unveränderlichem Vertrauen der Doctor, wir werden hinkommen, Kapitän, auf dem neunundneunzigsten Meridian zwar; aber gleichviel, wenn alle Wege nach Rom führen, so ists noch sicherer, daß jeder Meridian zum Pol führt.«

Am 31. August zeigte das Thermometer dreizehn Grad (- 10° hunderttheilig). Das Ende der zur Fahrt geeigneten Zeit kam heran. Der Forward ließ die Insel Exmouth rechts, und drei Tage hernach fuhr er an der Tafelinsel vorüber, welche mitten im Canal Beecher liegt. In einer weniger vorgerückten Jahreszeit wäre es vielleicht möglich gewesen, durch diesen Canal wieder ins Baffins-Meer zu kommen, aber damals durfte man nicht daran denken. Dieser Meeresarm war von Eisblöcken gänzlich versperrt, und hätte dem Forward nicht einen Zoll Wasser zur Fahrt geboten; acht Monate noch konnte der Blick nur über unendliche und unbeweglich feste Eisfelder schweifen.

Zum Glück konnte man noch einige Minuten weiter nach dem Norden dringen, aber man mußte das frische Eis zersprengen. Bei diesen niedrigen Temperaturen war besonders windstilles Wetter zu fürchten, weil dann die Fahrwasser rasch gefrieren, und es waren damals selbst widrige Winde angenehm. In einer einzigen Nacht war Alles gefroren.

Nun konnte der Forward in seiner gegenwärtigen Lage nicht überwintern, weil sie den Winden, den Eisbergen, dem Treiben des Canals ausgesetzt war; es mußte vor Allem eine geschützte Stelle aufgesucht werden; Hatteras hoffte die Küste von Neu-Cornwallis zu erreichen und jenseits der Spitze Albert eine Bai zu finden, welche hinreichend sichere Zuflucht darbot. Drum verfolgte er mit Ausdauer die Fahrt nach Norden.

Aber am 8. September stieß er auf eine zusammenhängende, undurchbrechliche Eisdecke; die Temperatur sank auf 10 Grad (- 12° hunderttheilig). Hatteras suchte, von Unruhe getrieben, vergeblich eine Durchfahrt, brachte hundertmal sein Schiff in Gefahr, und zog sich durch wunderhafte Geschicklichkeit aus gefährlichen Engen. Mochte man ihn der Unvorsichtigkeit, Unüberlegtheit, Verblendung beschuldigen, aber als Seemann war er der Tüchtigsten Einer!

Die Lage des Forward wurde wahrhaft gefährlich; und wirklich, das Meer schloß sich hinter ihm, und im Umkreis einiger Stunden bekam das Eis eine solche Härte, daß die Männer darauf liefen und in aller Sicherheit das Schiff fortzogen.

Da Hatteras das Hinderniß nicht umgehen konnte, beschloß er es direct anzugreifen durch Anwendung seiner stärksten Sprengcylinder von acht bis zehn Pfund Pulver. Man grub zuerst in das Eis, so dick es war, ein Loch und, nachdem man den Cylinder sorgsam in horizontale Lage gebracht, damit die Explosion eine

weiter reichende Wirkung habe, füllte man es mit Schnee; dann zündete man, gesichert durch eine Guttapercharöhre, die Lunte an.

Man war also bemüht, die Eisdecke zu sprengen, weil man die Säge nicht anwenden konnte, da die Sägeschnitte augenblicklich wieder zusammenfroren. Doch konnte Hatteras die Hoffnung fassen, den folgenden Tag seine Durchfahrt zu haben.

Aber während der Nacht tobte der Wind; das Meer hob sich unter der Eiskruste, als sei es von einer unterseeischen Kraft in Bewegung gesetzt, und der Pilot rief mit Schrecken: »Achtung hinten! Achtung hinten!«

Hatteras blickte in die angegebene Richtung, und was er in der Dämmerung sehen konnte, war wirklich zum Erschrecken.

Ein hoch aufgetürmtes Stück Eisdecke, nordwärts zurückgeworfen, stürzte so schnell wie eine Lawine auf das Schiff heran.

»Jeder aufs Verdeck!« rief der Kapitän.

Der heranwälzende Berg war kaum noch eine halbe Meile entfernt; die Eisblöcke hoben sich, schoben sich übereinander, purzelten, wie ungeheuere Sandkörner von einem fürchterlichen Orkan geschleudert; ein entsetzliches Getöse erfüllte die Luft.

»Sehen Sie, Herr Clawbonny, sagte Johnson zum Doctor, das ist eine der größten Gefahren, die uns treffen konnte.

Ja, erwiderte ruhig der Doctor, s ist etwas erschrecklich.

Es ist gerade, als müßten wir eine Bestürmung abwehren, fuhr der Rüstmeister fort.

Man könnte es wirklich für eine ungeheuere Truppe der urweltlichen Thiere halten, von denen man meint, sie hätten am Pol gehaust! Wie drängen sie sich, eilen um die Wette heran! Ja wohl, ein Sturm, den wir abzuschlagen haben.«

Auf dem Hintertheil war die ganze Mannschaft mit Stangen, Eisenstäben, Hebebäumen bewehrt, zum Abschlagen des Sturmes bereit.

Die Lawine kam heran, stets an Höhe wachsend, indem sie durch die umgebenden Eisstücke, welche sie im Wirbel mit sich fortriß, anwuchs. Hatteras hatte Befehl ertheilt, die Kanone, welche am Vordertheil war, solle mit Kugeln die drohende Masse zertrümmern; aber schon war sie da und stürzte auf die Brigg; man vernahm ein Krachen, und da sie das Schiff an der rechten Seite berührte, ging ein Theil des Geländers in Trümmern.

»Keiner rühre sich vom Platz! rief Hatteras. Achtung auf die Eisblöcke!«

Diese stürmten mit unwiderstehlicher Gewalt. Stücke von mehreren Centnern stießen wider die Schiffswände, die kleineren, bis zur Höhe der Mastkörbe geschleudert, zerrissen die Taue, zerschnitten das Takelwerk. Die Mannschaft wurde von der Menge Feinde überflügelt, deren Masse hundert Schiffe gleich dem Forward hätte zertümmern können. Jeder that sein Mögliches, die Stürmenden abzuwehren; das Getöse ward erschrecklich; Duk bellte wüthend; die Dunkelheit vermehrte das Schreckliche der Lage.

Hatteras rief, inmitten dieses fremdartigen, übernatürlichen Kampfes der Menschen mit den Eisblöcken, beständig seine Befehle zu. Das Schiff, dem enormen Druck nachgebend, neigte auf die linke Seite, und es kam in Gefahr, seinen Hauptmast zertrümmert zu sehen.

Hatteras begriff die Gefahr, es war ein schrecklicher Moment; die Brigg drohte sich völlig umzulegen, das Mastwerk zu verlieren.

Nun erschien ein ungeheurer Block von der Größe des Schiffes, an dessen Seite mit unwiderstehlicher Gewalt sich erhebend; schon ragte er über das Hinterdeck; wenn er über den Forward stürzte, war Alles verloren. Bald erreichte er die Höhe der Maststangen, und wankte auf seiner Basis.

Da schriean Alle vor Entsetzen auf; jeder eilte auf die rechte Seite.

Aber in dem Moment wurde das ganze Schiff emporgehoben, schwebte eine Weile in her Luft, dann fiel es wieder auf die Eisblöcke. Worin bestand das Ereigniß?

Emporgehoben von der steigenden Fluth, zurückgeworfen von den Blöcken, die es hinten faßten, zerbrach es die unzerbrechliche Eisdecke. Nach einer Minute fiel es hinter dem Hinderniß auf ein Eisfeld nieder, zertrümmerte dieses mit seinem Gewicht, und befand sich wieder in seinem Element.

»Die Eisdecke zertrümmert! rief Johnson.

Gott Lob und Dank!« erwiderte Hatteras. In der That befand sich die Brigg mitten in einem Eisbecken; ihr Kiel tauchte völlig im Wasser, aber auf allen Seiten von Eis umgeben konnte sie sich doch nicht rühren, das ganze Eisfeld trieb mit ihr fort.

»Wir treiben, Kapitän! schrie Johnson.

Lassen wir gewähren«, erwiderte Hatteras. Wie wäre es auch möglich gewesen, diesem Zug zu widerstehen?

Es ward Tag, und es stellte sich heraus, daß die Eisbank durch Einwirkung einer unterseeischen Strömung reißend eilig nordwärts trieb. Diese treibende Masse führte also den Forward, der mitten in dem

unabsehbaren Eisfeld eingeklemmt war, mit sich; für den möglichen Fall einer Katastrophe, wenn die Brigg auf die Seite geworfen, oder vom Druck der Eisblöcke zertrümmert werden sollte, ließ Hatteras eine große Menge Proviant, Lagereffecten, Kleidung und Decken für die Mannschaft aufs Verdeck bringen. Aehnlich verfuhr einmal Mac Clure. Er ließ sein Schiff rings mit Hängematten umgeben, die mit Luft gefüllt, waren, so dass sie gegen starke Beschädigungen zum Schutz dienen konnten; da nun das Eis bei einer Temperatur von sieben Grad (14° hunderttheilig) sich anhäufte, so war das Schiff bald von einer Mauer umgeben, aus welcher nur seine Masten hervorragten.

Sieben Tage lang dauerte diese Fahrt; die Spitze Albert, welche das Westende von Neu-Cornwallis bildet, kam am 10. September zu Sicht, und verschwand bald wieder; man bemerkte, daß das treibende Eisfeld von dem Augenblick an sich ostwärts wendete. Wohin trieb es dergestalt? Wo würde man anhalten? Wer mochte das voraussehen.

Die Mannschaft wartete ab, die Hände im Schoos. Am 15. September gegen drei Uhr Nachmittags hielt das Eisfeld, welches ohne Zweifel auf ein anderes gestoßen war, plötzlich stille; das Schiff erlitt eine starke Erschütterung. Hatteras sah auf die Karte; er befand sich, ohne irgend ein Land in Sicht, nordwärts unter 78° 15 Breite und 95° 35 Länge, mitten in der Region, wohin die Geographen den Kältepol gelegt haben!
