

Jules Verne

Abenteuer des Kapitän Hatteras

Erstes Capitel.

»Morgen bei fallender Fluth wird die Brigg Forward, Kapitän K. Z., Lieutenant Richard Shandon, von New-Princes-Docks abfahren. Bestimmung unbekannt.«

So las man im »Liverpool-Herald« am 5. April 1860.

Für einen der ersten Handelshäfen Englands ist die Abfahrt einer Brigg ein unbedeutendes Ereigniß, das inmitten der Schiffe jeder Größe und jeder Nationalität kaum bemerkt wird.

Dennoch fand sich am 6. April vom frühen Morgen an eine ansehnliche Volksmenge auf den Quais der New-Princes-Docks ein. Die unzählbare Corporation der Seeleute der Stadt schien sich da ein Rendezvous zu geben. Die Arbeiter der benachbarten Werfte verließen ihr Tagewerk, die Kaufleute ihre düstern Comptoire, ihre unbesuchten Gewölbe. Die bunten Omnibus, welche längs der äußern Mauer der Baffins fahren, brachten jede Minute eine Ladung Neugieriger; die Stadt schien nur einen einzigen Gedanken zu haben: der Abfahrt des Forward beizuwohnen.

Der Forward war eine Brigg von hundertundsiebzig Tonnen Gehalt, ein Schraubendampfer von hundertundzwanzig Pferdekraft. Bot er auch den Augen des Publicums nichts außerordentliches dar, so nahmen doch Kenner einige Besonderheiten wahr, welche jeder Seemann verstand.

Daher machte sich auch eine Gruppe Matrosen an Bord des in der Nähe ankernden Nautilus über die Bestimmung des Forward allerhand Vermuthungen.

»Was soll man, sagte einer, von diesen Masten denken? es ist doch nicht gebräuchlich, daß Dampfschiffe so viel Segel haben.

Das Fahrzeug muß, erwiderte ein Bootsmann mit breitem, rothem Gesicht, sich mehr auf seine Masten als seine Maschine verlassen wollen, und wenn es so stark in hohen Segeln ist, so geschah es wohl deshalb, weil die niedrigen oft maskirt sein werden. Darum glaub ich sicher, daß der Forward für die Nord- oder Süd-Polarmeere bestimmt ist, wo die Eisberge den Wind mehr hemmen, als es einem tüchtigen Schiffe paßt.

Sie sollen Recht haben, Meister Cornhill, versetzte ein dritter Matrose, haben Sie auch bemerkt, wie dieser Vordersteven gerade aufs Meer fällt?

Und dazu, sagte Meister Cornhill, ist er mit einer Schneide von Gußstahl versehen, die scharf wie ein Rasirmesser ist, und einen Zweidecker entzweischneiden kann, wenn der Forward mit aller Kraft von der Seite her auf ihn eindringt.

Sicherlich, erwiderte ein Lootse der Mersey, denn diese Brigg fährt mit ihrer Schraube hübsch vierzehn Knoten in der Stunde. Es war zum Staunen, wie sie bei der Probefahrt die Strömung durchschnitt. Glauben Sie mir, s ist ein feiner Segler.

Und ebenso ist sie mit ihren Segeln nicht in Verlegenheit, fuhr Meister Cornhill fort; es fährt stracks in den Wind und ist leicht mit der Hand zu lenken. Und noch etwas besonders! Haben Sie das weite Hennegat seines Steuerruders bemerkt?

Wahrhaftig, so ist es, erwiderten die andern, aber was ist daraus abzunehmen?

Es beweist dies fürs erste, Ihr lieben Bursche, versetzte der Meister mit Selbstzufriedenheit, daß Ihr weder zu sehen, noch zu deuten versteht; es ist daraus abzunehmen, daß man dem Kopf des Steuers Spielraum geben wollte, um leichter seine Stelle zu ändern. Sie wissen wohl nicht, daß dies Manoeuvre zwischen den Eisblöcken oft vorkommt?

Vortrefflich geurtheilt, erwiderten die Matrosen des Nautilus.

Und zudem, fuhr der eine von ihnen fort, wird die Meinung des Meister Cornhill durch die Ladung der Brigg bestätigt. Ich weiß es von Clifton, der unerschrocken Theil nimmt. Der Forward nimmt für fünf bis sechs Jahre Lebensmittel, und dem entsprechend Kohlen mit. Die ganze Ladung desselben besteht aus Kohlen und Lebensmitteln, nebst einem Pack wollener Kleidung und Robbenfellen. Ah! Dann ist auch nicht mehr daran zu zweifeln, sagte Meister Cornhill; aber kurz, mein Freund, da Du Clifton kennst, hat denn der nichts von seiner Bestimmung gesagt?

Er konnte mir nichts sagen, weil ers nicht weiß; darauf ist die Mannschaft geworben. Wohin es geht, soll man erst erfahren, wenn man an Ort und Stelle ist.

Und auch, erwiderte ein Ungläubiger, wenn sie zum Teufel gehen, wie es mir ganz den Anschein hat.

Aber auch was für ein Sold! fuhr Cliftons Freund lebhaft fort, Welch hoher Sold! Fünfmal höher, als der gewöhnliche. Ah! Sonst hätte Richard Shandon Niemand gefunden, der unter solchen Bedingungen sich hätte werben lassen! Ein Fahrzeug von auffallendem Bau, das wer weiß wohin fährt, und nicht aussieht als wolle es ernstlich wiederkommen! Ich meinestheils hätte nicht große Lust dazu.

Lust oder nicht, Freund, erwiderte Meister Cornhill, Du wärest nie fähig gewesen, der Bemannung des Forward anzugehören.

Und weshalb?

Weil Dir die nöthigen Erfordernisse abgehen. Ich habe mir sagen lassen, Verheiratete würden gar nicht angenommen. Da Du nun zu dieser Sorte gehörst, so brauchst Du nicht so spröde zu thun; für Dich freilich wär es eine wahre Zwangspartie.«

Der also angezapfte Matrose lachte mit seinen Kameraden, und gab damit zu erkennen, daß Meister Cornhill Recht hatte.

Cornhill fuhr mit Selbstbefriedigung fort: »Bis auf den Namen ist auch alles an dem Schiff erschrecklich kühn! Der Forward d. h. Vorwärts, bis wohin? Und dazu kennt man den Kapitän der Brigg nicht.

O ja! man kennt ihn, erwiderte ein junger Matrose mit etwas naivem Angesicht.

Wie? Man kennt ihn?

Allerdings.

Kleiner, sagte Cornhill, kannst Du glauben, daß Shandon Kapitän des Forward sein werde?

Aber, versetzte der junge Matrose ...

So laß Dir sagen, daß Shandon Unterbefehlshaber ist, weiter nichts; s ist ein wackerer, kühner Seemann, ein Wallfischfahrer, der erprobt ist, ein tüchtiger Kamerad, aber schließlich doch nicht der Befehlshaber; er ist so wenig Kapitän, wie Du und ich, unbeschadet meinem Respect! Den, der nach unserm Herrgott an Bord befehlen wird, kennt er selber auch nicht. Wenn der rechte Zeitpunkt kommt, wird der wahre Kapitän zum Vorschein kommen, man weiß nicht wie, und wer weiß von welchem Ufer der beiden Welten; denn Richard Shandon hat nicht gesagt, und darf auch nicht sagen, wohin auf der Welt er fahren würde.

Dennoch, Meister Cornhill, fuhr der junge Seemann fort, versichere ich Sie, daß sich einer an Bord vorgestellt hat, einer in dem Schreiben, worin dem Herrn Shandon seine Stelle übertragen ward, angekündigt worden ist!

Wie? entgegnete Cornhill mit Stirnrunzeln, Du willst behaupten, der Forward habe einen Kapitän an Bord?

Ja wohl, Meister Cornhill.

Du sagst mir das, mir? Allerdings, weil ich es von Johnson habe, dem Rüstmeister.

Von Meister Johnson?

Allerdings, er hat mir es selbst gesagt.

Er hat Dirs gesagt?

Er hat mir es nicht allein gesagt, sondern den Kapitän gezeigt.

Gezeigt hat er Dir ihn! erwiderte Cornhill betroffen.

Ja wohl, gezeigt.

Und Du hast ihn gesehen?

Mit eigenen Augen.

Und wer ists?

Ein Hund.

Ein Hund?

Ein vierfüßiger?

Ja!«

Die Matrosen des Nautilus waren ganz verdutzt; in jedem andern Falle würden sie hell aufgelacht haben. Ein Hund Kapitän einer Brigg von hundertundsiebentzig Tonnen! Aber der Forward war wirklich ein so außerordentliches Fahrzeug, daß man zweimal es ansehen mußte, ehe man lachte, ehe man in Abrede stellte. Uebrigens lachte selbst Meister Cornhill nicht.

»Und Johnson hat Dir diesen so außerordentlichen Kapitän gezeigt, diesen Hund? fuhr er fort zu dem jungen Matrosen.

So wie ich Sie sehe, mit Erlaubniß.

Nun, was denken Sie davon? fragten die Matrosen den Meister Cornhill.

Ich denke, nichts, erwiderte dieser barsch, ich denke nichts, als daß der Forward ein Schiff des Teufels ist,

oder Narren gehört, die für das Irrenhaus reif sind!«

Die Matrosen sahen ferner den Forward schweigend an, und nicht einem einzigen von ihnen fiel es ein zu behaupten, der Johnson habe den jungen Seemann zum Besten gehabt.

Der Forward zog übrigens seit einigen Monaten die öffentliche Aufmerksamkeit auf sich. Daß er etwas auffallend gebaut, mit Geheimniß umhüllt war; das Incognito seines Kapitäns; die Art, wie Richard Shandon seine Ausrüstung betrieb; die besondere Auswahl seiner Mannschaft; die unbekannte, von manchen kaum vermuthete Bestimmung desselben, alles wirkte zusammen, der Brigg ein mehr als sonderbares Gepräge zu geben.

Für einen Denker, Träumer, Philosophen hat übrigens ein Schiff, das abzufahren im Begriff ist, etwas höchst anregendes; die Phantasie begleitet es gerne bei seinem Ringen mit den Wogen, seinen Kämpfen mit den Winden, bei der abenteuerlichen Fahrt, die nicht immer im Hafen ihr Ziel findet, und wofern nur der geringste ungewöhnliche Zwischenfall eintritt, erhält das Schiff ein phantastisches Aussehen.

So war es auch mit dem Forward. Und wenn die gewöhnlichen Zuschauer nicht so kundige Bemerkungen, wie Meister Cornhill, machen konnten, so gab es doch seit drei Monaten Stoff genug zu fortwährendem Gerede, für die Unterhaltung in Liverpool.

Die Brigg wurde zu Birkenhead, einer wirklichen Vorstadt von Liverpool am linken Ufer der Mersey, gebaut, und durch Dampfbarken in unablässigem Verkehr mit dem Hafen gehalten. Die Erbauer, Scott & Cie., hatten von Richard Shandon einen Aufriß und detaillirten Plan erhalten, welcher den Tonnengehalt, die Größenverhältnisse, das Modell der Brigg höchst genau angab. Man konnte darin den Scharfsinn eines vollendeten Seemanns erkennen. Da Shandon beträchtliche Mittel zur Verfügung hatte, so wurden die Arbeiten in Angriff genommen und nach der Weisung des unbekanntes Eigentümers aufs rascheste betrieben.

Die Bauart der Brigg war von erprobter Solidität; sie war offenbar bestimmt, enormem Druck zu widerstehen, denn sein Fugenwert aus Teak, einem indischen, durch äußerste Dauerhaftigkeit ausgezeichneten Bauholz, war noch dazu mit dem stärksten Eisenbeschlag versehen. Man fragte sich unter den Seeleuten, weshalb der Rumpf eines mit solchen Widerstandsverhältnissen gebauten Schiffes nicht aus Eisenblech gefertigt wurde, wie bei andern Dampfbooten. Darauf antwortete man, der geheimnißvolle Ingenieur müsse wohl seine Gründe dafür haben.

Die Brigg nahm auf dem Werft allmählig ihre Gestalt an, und ihre Stärke wie Feinheit setzten die Kenner in Erstaunen. Wie die Matrosen des Nautilus bemerkt hatten, bildete sein Vordersteven einen rechten Winkel mit dem Kiel; es war nicht mit einem Schnabel versehen, sondern mit einer Schneide von Gußeisen aus den Werkstätten R. Hawthorns zu Newcastle. Dieses metallene, im Sonnenschein blinkende Vordertheil, gab der Brigg, obwohl sie gar nichts Militärisches an sich hatte, ein ganz besonderes Aussehen. Doch wurde auf dem Vordercastell eine Kanone vom Kaliber eines Sechzehnpfünders aufgestellt; auf einem Zapfen sich drehend, konnte sie leicht nach allen Richtungen gestellt werden.

Am 5. Februar 1860 wurde das seltsame Schiff im Angesicht einer ungeheuern Zuschauermenge vom Stapel gelassen, was vollkommen gelang.

Aber welches war denn die Bestimmung des Schiffes? Es sollte den Erebus und Terror, den Sir John Franklin aufsuchen, nichts weiter. Denn im Jahr zuvor war der Commandant Mac Clintock mit sichern Beweisen vom Scheitern dieser unglücklichen Unternehmung aus den Nord-Polarmeeren heimgekehrt.

Wollte denn der Forward nochmals die nordwestliche Durchfahrt machen? Wozu nützte dies? Der Kapitän Mac Clur hatte sie im Jahre 1853 aufgefunden, und sein Lieutenant Creswell hatte zuerst die Ehre, um das amerikanische Festland herum von der Behrings- bis zur Davis-Straße zu fahren.

Es war jedoch für Sachverständige unzweifelhaft, daß der Forward den Eisregionen Trotz bieten sollte. Wollte er zum Südpol vordringen, noch weiter als der Wallfischfahrer Wedell, als der Kapitän Roß? Aber zu welchem Zweck und Nutzen?

Am folgenden Tag, nachdem die Brigg vom Stapel gelaufen, kam ihre Maschine aus den Werkstätten von R. Hawthorn zu Newcastle an.

Diese Maschine, von hundertundzwanzig Pferdekraft mit oscillirenden Cylindern, nahm wenig Raum ein: für ein Schiff von hundertundsiebzig Tonnen eine bedeutende Kraft. Da es zudem reichlich mit Segeln versehen war, so besaß es außerordentliche Schnelligkeit, wie die Probefahrten bewiesen.

Nachdem die Maschine an Bord war, begann das Einbringen der Vorräthe; keine geringe Arbeit, denn das Schiff wurde auf sechs Jahre verproviantirt. Die Lebensmittel bestanden aus gesalzenem und getrocknetem Fleisch, geräuchertem Fisch, Zwieback und Mehl; Kaffee und Thee wurden lavenengleich in die untern Räume gewälzt. Richard Shandon leitete die kostbare Befrachtung als ein Mann, der sich darauf verstand; alles wurde streng ordnungsmäßig packetirt, etikettirt, numerirt; auch wurde ein großer Vorrath von dem indischen Präparat, Pemmican genannt, welches sehr nahrhafte Bestandtheile enthält, mitgenommen.

Diese Gattung von Lebensmitteln ließ keinen Zweifel, daß es auf eine langedauernde Expedition abgesehen war; und ein kundiger Beobachter begriff auf den ersten Blick, daß diese in die Polar-Meere gehen sollte, wenn er die Tonnen Lime-juice und Kalkpastillen, Päckchen von Senf, Sauerampferkörnern und Löffelkraut sah, die Menge von solchen Mitteln gegen den Scorbut, welche man bei den Fahrten in die nördlichen und südlichen Zonen so nothwendig braucht. Shannon besorgte diesen Theil der Ladung mit ganz besonderer Sorgfalt.

Waffen wurden wenige mitgenommen, aber eine Kammer mit Pulver gefüllt, was beunruhigen konnte; denn die einzige Kanone an Bord konnte solches Bedürfniß nicht haben. Ebenso wurde für riesenhafte Sägen gesorgt und starke Werkzeuge, wie Hobel, bleierne Keulen, Handsägen, enorme Beile etc., dazu eine ansehnliche Menge Spreng-Cylinder, womit man das ganze Zollgebäude Liverpools in die Luft sprengen konnte, Raketen und Kunstfeuer zu Signalen, Fanale aller Art.

Die zahlreichen Zuschauer auf den Quais von New-Princes-Docks bewunderten ferner ein langes Wallfischboot von Mahagoni, eine Pirogue von Blech mit Guttapercha bezogen, und eine Anzahl Halkett-boafs, Kautschuküberzüge, welche man durch Aufblasen in Canots verwandeln konnte. Jeder fühlte sich um so mehr beunruhigt, als mit der sinkenden Fluth der Forward zu seiner geheimnißvollen Bestimmung abzufahren im Begriff war.