



DER
CHANCELLOR

Der Chancellor

Jules Verne

Inhalt:

[Jules Verne - Biografie und Bibliografie](#)

[Der Chancellor](#)

[I.](#)

[II.](#)

[III.](#)

[IV.](#)

[V.](#)

[VI.](#)

[VII.](#)

[VIII.](#)

[IX.](#)

[X.](#)

[XI.](#)

[XII.](#)

[XIII.](#)

[XIV.](#)

[XV.](#)

[XVI.](#)

[XVII.](#)

[XVIII.](#)

[XIX.](#)

[XX.](#)

XXI.
XXII.
XXIII.
XXIV.
XXV.
XXVI.
XXVII.
XXVIII.
XXIX.
XXX.
XXXI.
XXXII.
XXXIII.
XXXIV.
XXXV.
XXXVI.
XXXVII.
XXXVIII.
XXXIX.
XL.
XLI.
XLII.
XLIII.
XLIV.
XLV.
XLVI.
XLVII.
XLVIII.
XLIX.
L.
LI.
LII.
LIII.
LIV.
LV.
LVI.

LVII.

*Der Chancellor, Jules Verne
Jazzybee Verlag Jürgen Beck
Loschberg 9
86450 Altenmünster*

ISBN: 9783849613259

*www.jazzybee-verlag.de
admin@jazzybee-verlag.de*

Cover Design: © Can Stock Photo Inc. / Angelique



Der Nordwind treibt den Chancellor. (S. 5.)

Jules Verne - Biografie und Bibliografie

Franz. Schriftsteller, geb. 8. Febr. 1828 in Nantes, gest. 24. März 1905 in Amiens, studierte in Paris die Rechte, muß sich aber schon früh auch den Naturwissenschaften zugewandt haben, denn gleich sein erster Roman, der die Reihe jener originellen, eine völlig neue Gattung begründenden Produkte Vernes eröffnete: »*Cinq semaines en ballon*« (1863), zeugt von jenem Studium. Der Erfolg, dessen sich diese Schöpfung erfreute, bestimmte ihn, die dramatische Laufbahn, mit der er sich bereits durch mehrere »*Comédies*« und Operntexte vertraut gemacht hatte, zu verlassen und sich ausschließlich dem phantastisch-naturwissenschaftlichen Roman zu widmen. V. führt seine Leser auf den abenteuerlichsten, stets aber physikalisch motivierten Fahrten nach dem Monde, um den Mond, nach dem Mittelpunkte der Erde, »20,000 Meilen« unter das Meer, auf das Eis des Nordens, auf den Schnee des Montblanc, durch die Sonnenwelt etc., und man kann nicht leugnen, daß er es verstand, die ernste Lehre, wenigstens die große Fülle seiner realen Kenntnisse, mit dem Faden der poetischen Fiktion geschickt zu verweben und dem unkundigen Leser eine gewisse Anschauung von naturwissenschaftlichen Dingen und Fragen spielend beizubringen. Wir nennen hier seine »*Aventures du capitaine Hatteras*« (1867), »*Les enfants du capitaine Grant*«, »*La découverte de la terre*« (1870), »*Voyage autour du monde en 80 jours*« (1872), »*Le docteur Ox*« (1874), »*Un hivernage dans le glâces*«, »*Michel Strogoff (Moscou, Ireoutsk)*«, »*Un capitaine de 15 ans*«, »*Les Indes noires*« (1875), »*La maison à vapeur*«, »*Mathias Sandorf*« (1887), »*Claudius Bombarnai*«, »*Le Château des Carpathes*« (1892), alle bereits in vielen Ausgaben erschienen und von der Lesewelt verschlungen, auch meist ins Deutsche

übersetzt und in Form von Ausstattungsstücken mit nicht geringem Erfolg auf die Bühne gebracht (vgl. »*Les voyages an théâtre*« von V. und A. Dennery). Die »*Œuvres complètes*«

Vernes erschienen 1878 in 34 Bänden (illustrierte Ausg. 15 Bde.).

Romane:

Fünf Wochen im Ballon. 1875

Reise zum Mittelpunkt der Erde. 1873

Von der Erde zum Mond. 1873

Abenteuer des Kapitän Hatteras. 1875

Die Kinder des Kapitän Grant. 1875

Zwanzigtausend Meilen unter dem Meer. 1874

Reise um den Mond. 1873

Eine schwimmende Stadt. 1875

Abenteuer von drei Russen und drei Engländern in Südafrika. 1875

Das Land der Pelze. 1875

Reise um die Erde in 80 Tagen. 1873

Die geheimnisvolle Insel. 1875 und 1876

Der Chancellor. 1875

Der Kurier des Zaren. 1876

Reise durch die Sonnenwelt. 1878

Die Stadt unter der Erde. 1878

Ein Kapitän von 15 Jahren. 1879

Die 500 Millionen der Begum. 1880

Die Leiden eines Chinesen in China. 1880

Das Dampfhaus. 1881

Die „Jangada“. 1882

Die Schule der Robinsons. 1885

Der grüne Strahl. 1885

Keraban der Starrkopf. 1885

Der Südsterne oder Das Land der Diamanten. 1886

Der Archipel in Flammen. 1886

Mathias Sandorf. 1887
Ein Lotterie-Los. 1887
Robur der Sieger. 1887
Nord gegen Süd. 1888
Zwei Jahre Ferien. 1889
Die Familie ohne Namen. 1891
Kein Durcheinander. 1891
Cäsar Cascabel. 1891
Mistress Branican. 1891
Das Karpatenschloss. 1893
Claudius Bombarnac. 1893
Der Findling. 1894
Meister Antifers wunderbare Abenteuer. 1894
Die Propellerinsel. 1895
Vor der Flagge des Vaterlandes. 1896
Clovis Dardentor. 1896
Die Eissphinx. 1897
Der stolze Orinoco. 1898
Das Testament eines Exzentrischen. 1899
Das zweite Vaterland. 1901
Das Dorf in den Lüften. 1901
Die Historien von Jean-Marie Cabidoulin. 1901
Die Gebrüder Kip 1903
Reisestipendien. 1903
Ein Drama in Livland. 1904
Der Herr der Welt. 1904
Der Einbruch des Meeres. 1905

Der Chancellor

I.

Charleston, am 27. September 1869. – Um drei Uhr Nachmittags verlassen wir den Batterie-Quai. Rasch führt uns die Ebbe dem freien Meere zu. Kapitän Huntly hat alle Segel beisetzen lassen, und der Nordwind treibt den Chancellor quer durch die Bai von Charleston. Bald ist das Fort Sumter umschifft und liegen uns die Batterien, welche den Hafen bestreichen, zur Linken. Um vier Uhr passirt unser Schiff die enge Einfahrt, durch die bei sinkendem Wasser eine schnelle Strömung fluthet. Von hier aus ist die eigentliche offene See freilich noch ziemlich weit entfernt und nur durch enge gefährliche Wasserstraßen zwischen ausgedehnten Sandbänken zu erreichen. Kapitän Huntly biegt in das Fahrwasser nach Südwesten ein und hält auf den Leuchthurm an der linken Spitze des Fort Sumter zu. Die Segel werden so dicht als möglich gegen den Wind gestellt, und um sieben Uhr Abends bleibt der letzte Ausläufer der Sandbänke hinter unserem Fahrzeuge zurück, das nun in den Atlantischen Ocean hinaussteuert.

Der »Chancellor«, ein schöner Dreimaster von 900 Tonnen, gehört dem reichen Hause der Gebrüder Leard in Liverpool. Das Schiff ist zwei Jahre alt, mit Kupfer bekleidet, aus Teakholz gebaut und führt, außer dem Besanmaste, Untermaste und Takelage aus Eisen. Das solide und schöne Schiff, beim Bureau Veritas unter *A. I.* classificirt, vollendet eben seine dritte Reise zwischen Charleston und Liverpool. Bei der Abfahrt von Charleston hißte es die englische Flagge; ein Seemann hätte aber auch ohne diese seinen Ursprung auf den ersten Blick erkannt: es war wirklich, für was es sich ausgab, d.h. englisch von der Wasserlinie bis zur Mastspitze.

An Bord des Chancellor, der jetzt nach England zurücksegelt, habe ich mich aus folgenden Gründen eingeschifft:

Zwischen Süd-Carolina und dem Vereinigten Königreiche besteht keine directe Dampferverbindung. Um eine transatlantische Linie zu erreichen, müßte man entweder nach Norden hinauf bis New-York gehen oder nach Süden hinunter, bis New-Orleans. Zwischen New-York und der alten Welt unterhalten verschiedene englische, deutsche und französische Gesellschaften eine häufige und sichere Verbindung, und von dort aus hätte mich eine Scotia, Holsatia oder ein Pereire (bekannte Schiffe jener Linien) schnell genug meinem Bestimmungsorte zugeführt. Zwischen New-Orleans und Europa verkehren die Dampfer der *National Steam navigation Co.*, die sich an die französische Linie nach Colon und Aspinwall anschließen. Als ich aber auf den Quais in Charleston dahinging, sah ich den Chancellor. Das Schiff gefiel mir, und ich weiß nicht, welcher Instinct mich an Bord desselben trieb. Es ist übrigens recht bequem eingerichtet, und bei günstigem Wind und Meere, – wobei die Schnelligkeit, die der Dampfer fast erreicht –, ziehe ich es nach allen Seiten hin vor, mit einem Segelschiff zu reisen. Zu Anfang des Herbstes hält sich in diesen niedrigen Breiten die Witterung noch sehr schön. Ich entschied mich also für die Ueberfahrt auf dem Chancellor.

Habe ich daran wohl gethan? Werde ich es zu bereuen haben? Die Zukunft wird es lehren. Ich will meine Beobachtungen tagtäglich notiren, und jetzt, da ich schreibe, weiß ich selbst noch nicht mehr als die Leser dieses Tagebuchs, wenn dasselbe überhaupt jemals Leser findet.

II.

Am 28. September. - Ich erwähnte schon, daß der Kapitän des Chancellor Huntly heißt, - mit Vornamen John Silas. Er ist ein Schotte aus Dundee, gegen fünfzig Jahre alt und macht den Eindruck eines erfahrenen Oceanschiffers. Bei nur mittlerer Körpergröße sind seine Schultern nicht breit, sein Kopf, den er aus Gewohnheit immer nach der linken Seite neigt, etwas klein. Ohne Physiognomiker ersten Ranges zu sein, glaube ich schon, trotzdem ich Kapitän Huntly erst seit wenigen Stunden kenne, ein Urtheil über denselben abgeben zu können.

Daß Silas Huntly das Aussehen eines guten Seemanns habe und in seinem Fache wohlunterrichtet sei, dem widerspreche ich nicht; daß in diesem Manne aber ein fester Charakter stecke, der unbeugsam jeder Prüfung entgegenträte, nein, das ist nicht möglich.

In der That erscheint die Haltung des Kapitäns etwas schwerfällig, sein Körper ziemlich abgespannt. Er ist nachlässig, das sieht man an seinem unsicheren Blicke, den passiven Bewegungen der Arme und seinem Schwanken, bei dem er von einem Beine auf das andere fällt. Dieser Mann ist nicht energisch, kann es nicht sein, nicht einmal starrköpfig, denn seine Augen haben kein Feuer, sein Kinn ist sein und weich und seine Hände scheinen sich gar nicht ballen zu können; außerdem fällt mir an ihm noch ein eigenthümliches Wesen auf, das ich mir noch nicht zu erklären vermag, doch werde ich ihm auch ferner diejenige Aufmerksamkeit schenken, welche der Befehlshaber eines Schiffes verdient, auf dem er sich »nach Gott den Nächsten« nennt.



Robert Kurtis, der zweite Officier. (S. 8.)

Wenn ich nicht irre, befindet sich aber zwischen Gott und Silas Huntly noch ein Anderer an Bord, der gegebenen Falls eine hervorragende Stelle einzunehmen bestimmt scheint, das ist der zweite Officier des Chancellor, den ich noch nicht genügend studirt habe und von dem zu sprechen ich mir für später vorbehalte.



Die Passagiere des Chancellor. (S. 10)

Die Besatzung des Chancellor besteht aus Kapitän Huntly, dem zweiten Officier Robert Kurtis, dem Lieutenant Walter, einem Hochbootsmann und vierzehn Matrosen, lauter Engländer oder Schotten, zusammen also achtzehn Seeleute, - eine Anzahl, welche zur Führung eines Dreimasters von 900 Tonnen Gehalt völlig hinreichend ist. Die Männer scheinen ihr Geschäft Alle gut zu verstehen. Was ich bis jetzt davon sah, beschränkt sich freilich darauf, daß sie unter dem Commando des zweiten Officiers in dem engen Fahrwasser vor Charleston sehr geschickt manoeuvrierten.

Ich vervollständige das Verzeichniß der auf dem Chancellor eingeschifften Personen durch Erwähnung des Steward Hobbart, des Negerkochs Jynxtrop und durch Hinzufügung einer Liste der Passagiere.

Von Letzteren zähle ich, wenn ich mich einrechne, acht Personen. Noch kenne ich sie kaum, doch werden die Eintönigkeit einer längeren Ueberfahrt, die kleinen Vorkommnisse jedes Tages, die unumgängliche Berührung mehrerer in so engem Raume zusammen wohnender Leute, das natürliche Bedürfniß, seine Gedanken auszutauschen und die dem Menschenherzen eingeborene Neugier uns zeitig genug einander näher bringen. Bis jetzt haben uns noch der Wirrwarr der Einschiffung, die Besitznahme der Cabinen, die Einrichtungen, welche eine Reise von drei bis vier Wochen nöthig macht, und verschiedenerlei andere Geschäfte noch von einander fern gehalten. Gestern und heute erschienen noch nicht einmal Alle bei Tische, und vielleicht leiden Einige an der Seekrankheit. Noch habe ich sie nicht einmal Alle gesehen, weiß aber, daß sich unter den Passagieren zwei Damen befinden, die in der hintersten Cabine wohnen, deren Fenster in dem Spiegel des Fahrzeugs angebracht sind.

Hier folge eine Liste, wie ich sie der Schiffsrolle entnehme:

Mr. und Mrs. Kear, Amerikaner, aus Buffalo,

Miß Herbey, Engländerin, Gesellschaftsdame der Mrs. Kear;

Mr. Letourneur und Sohn, André Letourneur, Franzosen, aus Havre;

William Falsten, Ingenieur aus Manchester, und

John Ruby, Kaufmann aus Cardiff, Beide Engländer, endlich
J. R. Kazallon aus London, der Verfasser dieser Zeilen.

III.

Am 29. September. - Das Connaissement des Kapitän Huntly, d.h. die Acte, in welcher die im Chancellor verladene Waaren aufgeführt und die Frachtbedingungen festgestellt sind, lautet wörtlich folgendermaßen:

»Herren Bronsfield und Co., Commissionäre,

Charleston.

Ich, John Silas Huntly aus Dundee (Schottland),
Commandant des Schiffes Chancellor, neunhundert Tonnen
Last, gegenwärtig in Charleston, um mit dem ersten
günstigen Winde auf kürzestem Wege und unter dem
Schutze Gottes abzufahren und bis vor die Stadt Liverpool
zu segeln, - bekenne hiermit von den Herren Bronsfield
und Co., Handelscommissionären in Charleston, unter das
sonst leere Oberdeck des erwähnten Schiffes
siebenzehnhundert Ballen Baumwolle im Werthe von
26.000 Pfd. Sterl.¹, Alles in gutem Zustande, markirt und
numerirt laut Buch, angeliefert erhalten zu haben, welche
Waaren ich, abgesehen von den Gefahren und Zufällen des
Meeres, in bestem Zustande in Liverpool an die Herren
Gebr. Leard oder deren Ordre abliefern und mich für meine

Frachtspesen mit 2000 Pfd. Sterl.², nicht mehr, laut Charterbrief bezahlt machen werde; Havarieschäden nach Seegebrauch und Herkommen. Zur Bekräftigung dieses habe ich verpflichtet und verpflichte hiermit meine Person, mein Vermögen und das genannte Fahrzeug mit allem Zubehör.

Zu dem Zwecke habe ich drei gleichlautende Connaissemente unterzeichnet und sollen nach Erledigung eines derselben die anderen null und nichtig sein.

Geschehen zu Charleston, am 13. September 1869.

J. S. Huntly.«

Der Chancellor führt also 1700 Ballon Baumwolle nach Liverpool. Absender: Bronsfield & Co. in Charleston. Empfänger: Gebrüder Leard in Liverpool.

Da das Schiff eigens zum Baumwollentransport eingerichtet ist, so wurde die Ladung mit größter Sorgfalt verstaut. Bis auf einen kleinen für das Passagiergepäck freigelassenen Theil nehmen jene Ballen den ganzen Schiffsraum ein und bilden, da sie mittels Winden sehr fest verschnürt sind, nur eine äußerst compacte Masse. Kein Eckchen des unteren Raumes ist auf diese Weise unbenutzbar geblieben, ein günstiger Umstand für ein Schiff, welches dabei seine volle Waarenladung aufzunehmen vermag.

Fußnoten

1 520,000 Mark.

2 40,000 Mark.

IV.

Vom 30. September bis 6. October. - Der Chancellor ist ein schneller Segler, der viele Schiffe von gleicher Größe leicht überholen würde, und seitdem die Brise aufgefrischt hat, läßt er einen langen, kaum übersehbaren Streifen wirbelnden Kielwassers hinter sich, so daß man ein langes weißes Spitzengewebe, das auf dem Meere wie auf blauem Untergrunde hingebreitet läge, zu sehen vermeint.

Der Ocean ist vom Winde nur wenig bewegt. So viel ich weiß, wird Niemand an Bord von dem Schwanken und Stampfen des Schiffes besonders belästigt. Uebrigens befindet sich keiner der Passagiere auf der ersten Ueberfahrt und sind Alle mehr oder weniger mit dem Meere vertraut. Zur Zeit des Essens bleibt jetzt kein Platz am Tische leer.

Zwischen den Passagieren knüpfen sich allmählig Verbindungen an und das Leben an Bord gestaltet sich minder einförmig. Der Franzose, Mr. Letourneur, und ich, wir plaudern häufiger mit einander.

Mr. Letourneur ist mein Mann von fünfzig Jahren, hohem Wuchse, weißem Haar und ergrauendem Barte. Er erscheint noch älter, als er wirklich ist, - eine Folge langjährigen Kummers, der an ihm nagte und ihn auch heute noch verzehrt. Offenbar trägt dieser Mann eine nie

versiegende Quelle der Traurigkeit mit sich herum, was man an seinem herabgekommenen Körper und dem häufig auf die Brust niedersinkenden Kopfe leicht erkennt.

Nie lacht er, nur selten lächelt er, und dann nur seinem Sohne gegenüber. Seine Augen sind sanft, blicken aber stets nur wie durch einen feuchten Schleier. Sein Gesicht verräth eine ganz charakteristische Mischung von Kummerniß und Liebe, und seine ganze Erscheinung athmet eine gewisse wohlwollende Güte.

Man kommt auf den Gedanken, daß Mr. Letourneur über irgend ein unverschuldetes Unglück traure.

So ist es auch; doch wer sollte kein schmerzliches Mitgefühl empfinden, wenn er die wirklich übertriebenen Vorwürfe hört, die er sich als »Vater« selbst macht!

Mr. Letourneur ist nämlich mit seinem etwa zwanzigjährigen Sohne André, einem sanften, einnehmenden jungen Manne, an Bord. Dieser hat zwar im Gesicht einige Aehnlichkeit mit seinem Vater, aber – und das ist eben die Ursache des nie gestillten Schmerzes des Letzteren, – André ist gebrechlich. Sein linkes, stark nach außen verrenktes Bein zwingt ihn zu hinken, so daß er ohne Stock, auf den er sich stützt, gar nicht gehen kann.

Der Vater betet sein Kind an, und man sieht, daß dessen ganzes Leben jenem unglücklichen Wesen gewidmet ist. Er leidet durch das angeborene Gebrechen des Sohnes weit mehr, als sein Sohn selbst, und erbittet von diesem wohl dann und wann Verzeihung! Seine Hingebung gegen André äußert sich jeden Augenblick von Neuem. Er verläßt ihn nicht, belauscht seine geheimsten Wünsche, achtet auf Alles, was Jener thut. Seine Arme gehören mehr dem Sohne, als ihm selbst, sie umschlingen ihn und

unterstützen ihn, wenn sich der junge Mann auf dem Verdeck des Chancellor ergeht.

Mr. Letourneur hat sich mir enger angeschlossen, und spricht unausgesetzt von seinem Kinde.

Heute sprach ich ihn folgendermaßen an:

»Eben komme ich von Mr. André. Sie haben einen guten Sohn, Mr. Letourneur, er ist ein begabter und unterrichteter junger Mann.

- Ja wohl, Mr. Kazallon, antwortet mir Mr. Letourneur, dessen Lippen ein schwaches Lächeln versuchen, eine schöne Seele in einem elenden Körper, - die Seele seiner armen Mutter, welche starb, als sie ihm das Leben gab.

- Er liebt Sie sehr.

- Das gute Kind! flüstert den Kopf senkend Mr. Letourneur. O, fährt er dann fort, Sie können es nicht mit fühlen, was ein Vater leidet beim Anblick seines gebrechlichen, von Geburt auf gebrechlichen Kindes!

- Mr. Letourneur, erwiderte ich ihm, bei dem Unglück, welches Ihren Sohn betroffen hat, theilen Sie die Last nicht ganz gerecht. Ohne Zweifel ist André tief zu beklagen, aber ist es denn gar nichts, von Ihnen so wie er geliebt zu werden? Eine Körperschwäche erträgt sich leichter, als ein Seelenleiden, und das Letztere trifft Sie doch ganz allein. Wiederholt beobachtete ich aufmerksam Ihren Sohn; und wenn ihm irgend Etwas nahe geht, so glaube ich behaupten zu können, daß das nur Ihre persönliche Bekümmerniß ist

...

- Die ich ihm gegenüber stets verberge! fällt mir Mr. Letourneur schnell in's Wort. Ich habe nur einen Lebenszweck, den, ihm fortwährend Zerstreung zu verschaffen. Trotz seiner Schwäche erkannte ich an ihm eine leidenschaftliche Reiselust. Sein Geist hat Füße, nein, hat wirklich Flügel und schon seit mehreren Jahren reisen wir zusammen. Erst besuchten wir ganz Europa, und eben jetzt kehren wir von einer Tour durch die Hauptstaaten der Union zurück. Die Erziehung André's habe ich, da ich ihn keiner öffentlichen Schule anvertrauen wollte, selbst geleitet und jetzt vollende ich sie durch Reisen. André besitzt lebendige Auffassung und glühende Phantasie. Er ist empfindsam, und manchmal bilde ich mir ein, daß er vergessen könne, wenn ich seine Begeisterung für die großartigen Naturschauspiele sehe.

- Ja, mein Herr, ... gewiß ..., sage ich.

- Aber wenn er auch vergäße, nimmt Mr. Letourneur wieder das Wort und begleitet es mit einem bekräftigenden Händedrucke, so vergesse ich nicht und werde nie vergessen können. Glauben Sie wohl, mein Herr, daß mein Sohn seiner Mutter und mir jemals vergeben kann, ihm ein so elendes Leben geschenkt zu haben?«

Der Schmerz dieses Vaters, der sich wegen eines Unglücks anklagt, für das kein Mensch verantwortlich sein kann, zerreißt mir das Herz. Ich will ihn trösten, doch in dem Augenblick erscheint sein Sohn. Mr. Letourneur läuft auf diesen zu und hilft ihm die etwas steile Treppe nach dem Oberdeck hinauf.

Dort setzt sich André Letourneur auf eine der Bänke, welche unter einigen Hühnerkäfigen angebracht sind, und sein Vater nimmt neben ihm Platz. Beide plaudern und ich mische mich in ihre Unterhaltung. Sie betrifft die Fahrt des

Chancellor, die Aussichten der Ueberfahrt an Bord. Mr. Letourneur hat ebenso wie ich von Kapitän Huntly einen mittelmäßigen Eindruck bekommen. Die Unentschiedenheit dieses Mannes, seine etwas schläfrige Erscheinung hat ihn unangenehm berührt. Dagegen fällt Mr. Letourneur ein sehr günstiges Urtheil über den zweiten Officier, Robert Kurtis, einen wohl gebauten Mann von dreißig Jahren mit großer Muskelkraft, der immer in Thätigkeit ist und dessen lebhaftere Willenskraft sich fortwährend in Handlungen auszusprechen sucht.

Robert Kurtis betritt eben jetzt das Verdeck. Ich fasse ihn schärfer in's Auge und erstaune, daß er mir vorher noch nicht mehr aufgefallen ist. Da steht er in straffer und doch ungezwungener Haltung, mit stolzem Blicke und wenig gerunzelten Augenbrauen. Ja, das ist ein energischer Mann, der den kalten Muth wohl besitzen mag, welcher den wahren Seemann auszeichnen muß.

Gleichzeitig ist ihm ein gutes Herz eigen, denn er interessirt sich für den jungen Letourneur und sucht ihm bei jeder Gelegenheit behilflich zu sein.

Nach Beobachtung des Himmels und einem Blick über das Segelwerk nähert sich uns der zweite Officier und nimmt an der Unterhaltung theil.

Ich sehe, daß der junge Letourneur gern mit ihm spricht. Robert Kurtis theilt uns einiges über die Passagiere mit, zu denen wir noch nicht in nähere Beziehung getreten sind.

Mr. und Mrs. Klear sind beide Amerikaner aus dem Norden, die ihre Reichthümer der Ausbeutung der Petroleumquellen verdanken. Bekanntlich ist ja hierin überhaupt die Ursache manches großen Vermögens in den Vereinigten Staaten zu suchen. Dieser Mr. Kear, ein Mann von etwa fünfzig Jahren,

dem man den »Parvenu« ansieht, ist ein trauriger Tischgenosse, der Nichts als sein persönliches Vergnügen im Auge hat. Fortwährend klappert das Metall in seinen Taschen, in welchen die Hände unausgesetzt herum wühlen. Stolz, aufgeblasen, ein Anbeter seiner selbst und Verächter aller Anderen, trägt er eine affectirte Theilnahmslosigkeit für Alles, was ihn nicht direct angeht, zur Schau. Er brüstet sich wie ein Pfau, »er riecht sich, er schmeckt sich und kostet sich«, um mit den Worten des berühmten Physiognomikers Gratiolet zu reden. Er ist ein Dummkopf und ein Egoist dazu. Ich begreife nicht, warum er an Bord des Chancellor gegangen ist, da das einfache Kauffahrtei-Schiff ihm den Comfort der transatlantischen Dampfer ja doch nicht gewähren kann.

Mrs. Kear ist eine nichtssagende, nachlässig auftretende Frau, der man die vierzig Jahre an den Schläfen schon ansieht, geistlos, unbelesen und ohne Unterhaltungsgabe. Sie schaut wohl hinaus, aber sieht Nichts; sie hört wohl, aber versteht Nichts. Ob sie wohl denken mag? Ich möchte es nicht behaupten.

Die einzige Beschäftigung dieser Frau besteht darin, sich jeden Augenblick von ihrer Gesellschaftsdame, der Miß Herbey, einer zwanzigjährigen Engländerin von sanftem und einnehmendem Wesen, bedienen zu lassen, einem jungen Mädchen, welches die wenigen Pfunde, die ihr der Oelbaron zuwirft, wohl nicht ohne Kränkung annimmt.

Diese Dame ist sehr hübsch; eine Blondine mit tiefblauen Augen, zeigt sie nicht jenes nichtssagende Gesicht, dem man bei so vielen Engländerinnen begegnet.

Gewiß wäre ihr Mund reizend, wenn sie einmal Zeit oder Gelegenheit hätte, zu lächeln. Worüber sollte das arme Mädchen aber lächeln können, da sie jeden Augenblick den

sinnlosen Nergeleien und lächerlichen Launen ihrer Herrin ausgesetzt ist? Doch, wenn Miß Herbey im Inneren gewiß tief leidet, so verbirgt sie das doch und erscheint in ihr Schicksal völlig ergeben.

William Falsten, ein Ingenieur aus Manchester, vertritt den vollkommen englischen Typus. Er leitet ein großes Wasserwerk in Süd-Carolina und geht jetzt nach Europa, um neue, vervollkommneterere Maschinen kennen zu lernen, unter Anderem die Centrifugen der Firma Cail. Ein Mann von fünfundvierzig Jahren, steckt etwas von einem Gelehrten in ihm, der aber nur an seine Maschinen denkt, den Mechanik und Rechnungen von Kopf bis zum Fuß erfüllen und der darüber hinaus für Nichts mehr Sinn hat. Wen er in seine Unterhaltung verwickelt, der kann unmöglich wieder davon loskommen und bleibt wie von einem endlosen Zahnrade darin gefesselt.

Mr. Ruby endlich repräsentirt den ganz gewöhnlichen Kaufmann ohne Erhabenheit und Originalität. Seit zwanzig Jahren hat dieser Mann nichts gethan, als zu kaufen und zu verkaufen, und da er im Allgemeinen theurer verkaufte, als er eingekauft hat, so hat er sich ein Vermögen erworben. Was er damit anfangen soll, weiß er selbst noch nicht. Dieser Ruby, dessen ganze Existenz in seinem Kramhandel aufging, denkt nicht und reflectirt nicht. Sein Gehirn ist für jeden Eindruck unzugänglich, und er rechtfertigt in keiner Weise das Wort Pascal's: »Der Mensch ist offenbar zum Denken erschaffen, nur das macht seine Würde aus, und bildet sein Verdienst.«

V.

Am 7. October. – Wir haben Charleston vor zehn Tagen verlassen, und wie mir scheint, gute Fahrt gemacht. Ich plaudere häufig mit dem zweiten Officier, und es hat sich zwischen uns eine gewisse Vertrautheit ausgebildet.

Heute meldet mir Robert Kurtis, daß wir uns nicht weit mehr von den Bermuden-Inseln, d.h. gegenüber dem Cap Hatteras, befinden. Die Beobachtung hat 32°20' nördliche Breite und 64°50' westliche Länge von Greenwich ergeben.

Wir werden die Bermuden, und speciell die Insel St. Georg, noch vor Nacht in Sicht bekommen, sagte mir der zweite Officier.

– »Wie, habe ich ihm geantwortet, wir steuern auf die Bermuden? Ich war der Meinung, daß ein von Charleston nach Liverpool segelndes Schiff nach Norden halten und dem Golfstrome folgen müsse.

– Gewiß, Mr. Kazallon, antwortete Robert Kurtis, gewöhnlich schlägt man diese Richtung ein, es scheint aber, als habe der Kapitän für dieses Mal die Absicht, davon abzugehen.

– Warum?

– Das weiß ich nicht, er hat aber befohlen nach Osten zu steuern, so geht der Chancellor nach Osten!

– Haben Sie ihm aber nicht bemerkt, daß ...

– Ich habe ihm bemerkt, daß das nicht der gebräuchliche Weg sei, und er hat mir geantwortet, daß er schon wisse, was er zu thun habe.«

Bei diesen Worten zog Robert Kurtis mehrmals die Augenbrauen zusammen, strich mit der Hand über die Stirn und schien mir nicht Alles auszusprechen, was er sagen wollte.

»Inzwischen, Mr. Kurtis, habe ich ihm gesagt, wir sind schon am 7. October, und das scheint mir keine geeignete Zeit, neue Schiffswegen versuchsweise zu befahren. Wenn wir noch vor Eintritt der schlechten Jahreszeit in Europa anlangen wollen, haben wir keinen Tag zu verlieren.

- Nein, Mr. Kazallon, nicht einen Tag!

- Halten Sie mich für indiscret, Mr. Kurtis, wenn ich die Frage an Sie richte, was Sie von Kapitän Huntly halten?

- Ich denke, antwortete mir der zweite Officier, ich denke, daß ... er mein Kapitän ist!«

Diese ausweichende Antwort konnte nicht zu meiner Beruhigung dienen.

Robert Kurtis hatte sich nicht getäuscht. Gegen drei Uhr meldete der auslugende Matrose: Land in Sicht im Nordosten! Noch ist dasselbe freilich nur wie eine Dunstschicht sichtbar.

Um sechs Uhr begab ich mich mit den beiden Herren Letourneur auf das Verdeck, und wir betrachteten die im Allgemeinen sehr flachen Bermuden-Inseln, welche eine Kette gefährlicher Risse umschließt

Da liegt also der reizende Archipel, beginnt André Letourneur, die pittoreske Gruppe, welche Ihr heimatlicher Dichter, Thomas Moore, in seinen Oden gepriesen hat! Schon im Jahre 1643 lieferte der verbannte Walter eine

enthusiastische Beschreibung derselben, und wenn ich nicht irre, wollten englische Damen eine Zeit lang keine anderen Hüte tragen, als solche, die aus gewissen Blättern einer bermudischen Palme geflochten waren.

- »Sie haben recht, lieber André, antwortete ich, der Bermuden-Archipel war im siebenzehnten Jahrhundert sehr in Mode; jetzt ist er indessen ganz in Vergessenheit gerathen.

- Uebrigens, Herr André, sagte da Robert Kurtis, die Dichter, welche mit Enthusiasmus von diesem Archipel sprechen, stimmen mit den Seeleuten keineswegs überein; denn das Land, dessen Anblick so verführerisch erscheint, ist zu Schiffe sehr schwierig zu erreichen, und der Klippengürtel, der sich halbkreisförmig in der Entfernung von zwei bis drei Stunden um dasselbe zieht, wird von den Seefahrern mit Recht gefürchtet. Was die ewige Heiterkeit des Himmels betrifft, die von den Bewohnern der Bermuden so gern hervorgehoben wird, so unterbrechen dieselbe ziemlich häufig gerade die heftigsten Stürme. Ueber diese Inseln rasen die Ausläufer der Wirbelstürme, die in den Antillen oft so viel Unheil anrichten, ja, und eben jene Ausläufer sind, ebenso wie der Schweif des Walfisches, am meisten zu fürchten. Ich für meinen Theil möchte aber Seefahrern auf dem Atlantischen Oceane nicht rathen, den Berichten eines Walter oder Thomas Moore zu viel Glauben beizumessen.

- Herr Kurtis, hebt da lächelnd André Letourneur an, Sie mögen wohl recht haben. Die Dichter gleichen häufig den Sprichwörtern, das eine widerspricht immer dem anderen. Hat Thomas Moore und Walter diesen Archipel als einen wundervollen Aufenthalt gepriesen, so hat dagegen der größte Ihrer Dichter, Shakespeare, der ihn ohne Zweifel

besser kannte, die schrecklichsten Scenen seines ›Sturmes‹ dahin verlegen zu sollen geglaubt.«

In der That sind die Umgebungen des Bermuden-Archipels eine sehr gefährliche Gegend. Die Engländer, denen die Inselgruppe seit ihrer Entdeckung gehört, benutzen sie nur als einen zwischen den Antillen und Neu-Schottland eingeschobenen Militärposten.

Uebrigens scheint jener, und zwar in großem Maßstabe, zu wachsen bestimmt. Mit der Zeit – dem Principe, dem die größten Schöpfungen der Natur ihre Entstehung verdanken – dürfte dieser Archipel, der jetzt schon über hundertundfünfzig Inseln zählt, deren eine noch weit größere Menge aufweisen, denn unablässig sind die Sternkorallen thätig, neue Bermuden aufzubauen, die sich nach und nach unter einander verbinden, und wohl einen neuen Continent zu bilden berufen sind.

Weder die drei anderen Passagiere, noch Mrs. Kear haben sich die Mühe genommen, das Verdeck zu besteigen, um den merkwürdigen Archipel zu betrachten. Was Miß Herbey angeht, so war diese nur auf dem Oberdeck erschienen, als sich schon die näselnde Stimme der Mrs. Kear vernehmen ließ und das junge Mädchen wieder neben ihrer launischen Herrin Platz zu nehmen nöthigte.

VI.

Vom 8. bis 13. October. – Der Wind weht mit einer gewissen Heftigkeit aus Nordosten, und der Chancellor hat mit gerefften Marssegeln und den Focksegeln beilegen müssen.

Die See geht hoch und das Schiff arbeitet schwer. Die Zwischenwände der Cabinen seufzen mit einem nervenerschütternden Geräusche. Die Passagiere halten sich in der Hauptsache unter dem Deck auf.

Ich allein ziehe es vor, auf dem Verdeck zu bleiben. Aus der »frischen Brise« ist die Bewegung der Luftschichten in die der »scharfen Windstöße« übergegangen. Die Bramstengen sind herabgelassen. Der Wind legt jetzt in der Stunde fünfzig bis sechzig Meilen (d.h. gegen dreißig Meter in der Secunde) zurück. Seit zwei Tagen fahren wir so dicht als möglich am Winde. Trotz der guten Eigenschaften des Chancellor weicht das Schiff merklich ab und treiben wir mehr nach Süden. Der durch Wolken verdunkelte Himmel gestattet keine Aufnahme der Sonnenhöhe, und da man die Lage des Schiffes demnach nicht zu bestimmen vermag, so muß man sich mit einer Schätzung derselben begnügen.

Meinen Reisegefährten, gegen die sich der zweite Officier nicht ausgesprochen hat, ist es völlig unbekannt, daß wir einen ganz unerklärlichen Weg verfolgen. England liegt im Nordosten und wir segeln nach Südosten!

Robert Kurtis vermag sich die Hartnäckigkeit des Kapitäns nicht zu deuten, der doch mindestens versuchen sollte, nordwestlich zu steuern, um günstige Strömungen zu erreichen! Seitdem der Wind nach Nordosten gegangen ist, treibt der Chancellor mehr und mehr nach Süden.

Heute, als ich mich mit Robert Kurtis allein auf dem Oberdeck befand, sprach ich ihn darum an.

»Ist Ihr Kapitän von Sinnen? fragte ich.

- Das möchte ich Sie fragen, Herr Kazallon, antwortete mir Robert Kurtis, da Sie ihn aufmerksam beobachtet haben.

- Ich weiß nicht recht, was ich Ihnen darauf antworten soll, Herr Kurtis, doch gestehe ich, daß seine ganz eigenthümliche Physiognomie, seine verstörten Augen ... fahren Sie zum ersten Male mit ihm?

- Ja, er war mir früher unbekannt.

- Und Sie haben ihm Ihre Bemerkungen über den von uns eingeschlagenen Weg nicht vorenthalten?

- Gewiß nicht, doch er entgegnete mir, daß das der richtige sei.

- Herr Kurtis, fuhr ich fort, was denken aber Lieutenant Walter und der Hochbootmann darüber?

- Sie denken wie ich.

- Und wenn Kapitän Huntly das Schiff nach China führte?

- So würden sie gehorchen wie ich.

- Der Gehorsam hat aber seine Grenzen?

- Nein, so lange die Führung des Kapitäns das Schiff nicht in Gefahr bringt.

- Wenn er aber geisteskrank wäre?

- Ja, wenn er das ist, Herr Kazallon, dann werde ich sehen, was zu thun ist!«