

20.000 Meilen unter dem Meer

Roman von Jules Verne



ectob.de

Ein eBook von Eckhard Toboll

Inhaltsverzeichnis

[Impressum](#)

[Einleitung](#)

[Inhalt](#)

[Erstes Kapitel - Band 1](#)

[Eine schweifende Klippe](#)

[Zweites Kapitel - Band 1](#)

[Für und Wider](#)

[Drittes Kapitel - Band 1](#)

[Wie es meinem Herrn beliebt](#)

[Viertes Kapitel - Band 1](#)

[Ned-Land](#)

[Fünftes Kapitel - Band 1](#)

[Auf gut Glück!](#)

[Sechstes Kapitel - Band 1](#)

[Mit vollem Dampf](#)

[Siebentes Kapitel - Band 1](#)

[Ein Walfisch unbekannter Art](#)

[Achstes Kapitel - Band 1](#)

[Mobilis in Mobile](#)

[Neuntes Kapitel - Band 1](#)

[Ned-Lands Zorn.](#)

[Zehntes Kapitel - Band 1](#)

[Der Mann des Meeres](#)

[Elftes Kapitel - Band 1](#)

[Der Nautilus](#)

[Zwölftes Kapitel - Band 1](#)

[Alles durch Elektrizität](#)

[Dreizehntes Kapitel - Band 1](#)

[Einige Zahlen](#)

[Vierzehntes Kapitel - Band 1](#)

[Der schwarze Strom](#)

[Fünfzehntes Kapitel - Band 1](#)

[Eine briefliche Einladung](#)
[Sechzehntes Kapitel - Band 1](#)
[Spaziergang im Freien](#)
[Siebenzehntes Kapitel - Band 1](#)
[Ein unterseeischer Wald](#)
[Achtzehntes Kapitel - Band 1](#)
[Viertausend Meilen unterm Stillen Ozean](#)
[Neunzehntes Kapitel - Band 1](#)
[Vanikoro](#)
[Zwanzigstes Kapitel - Band 1](#)
[Die Torres-Straße](#)
[Einundzwanzigstes Kapitel - Band 1](#)
[Einige Tage auf dem Lande](#)
[Zweiundzwanzigstes Kapitel - Band 1](#)
[Des Kapitän Nemo Blitzstrahl](#)
[Dreiundzwanzigstes Kapitel - Band 1](#)
[Fieberträume](#)
[Vierundzwanzigstes Kapitel - Band 1](#)
[Das Korallenreich](#)
[Erstes Kapitel - Band 2](#)
[Der Indische Ozean](#)
[Zweites Kapitel - Band 2](#)
[Ein neuer Vorschlag des Kapitän Nemo](#)
[Drittes Kapitel - Band 2](#)
[Eine Perle von zehn Millionen](#)
[Viertes Kapitel - Band 2](#)
[Das rote Meer](#)
[Fünftes Kapitel - Band 2](#)
[Der arabische Tunnel](#)
[Sechstes Kapitel - Band 2](#)
[Der griechische Archipel](#)
[Siebtes Kapitel - Band 2](#)
[Das Mittelländische Meer in vierundzwanzig Stunden](#)
[Achstes Kapitel - Band 2](#)
[Die Bai von Vigo](#)
[Neuntes Kapitel - Band 2](#)

Ein verschwundener Kontinent
Zehntes Kapitel - Band 2
Unterseeische Kohlenminen
Elftes Kapitel - Band 2
Das Tang-Meer
Zwölftes Kapitel - Band 2
Pottfische und Walfische
Dreizehntes Kapitel - Band 2
Die Eisdecke
Vierzehntes Kapitel - Band 2
Der Südpol
Fünfzehntes Kapitel - Band 2
Unfall oder Zwischenfall
Sechszehntes Kapitel - Band 2
Luftmangel
Siebzehntes Kapitel - Band 2
Vom Cap Horn nach dem Amazonenström
Achtzehntes Kapitel - Band 2
Riesenpolypen
Neunzehntes Kapitel - Band 2
Der Golfstrom
Zwanzigstes Kapitel - Band 2
Unter 47°24' Breite und 17°28' Länge
Einundzwanzigstes Kapitel - Band 2
Eine Hekatombe
Zweiundzwanzigstes Kapitel - Band 2
Letzte Worte des Kapitän Nemo
Dreiundzwanzigstes Kapitel - Band 2
Schluss

Impressum

eBook-Autor: Eckhard Toboll

Copyright: © 2018 Eckhard Toboll, D-45772 Marl

Einleitung

20.000 Meilen unter dem Meer , französischer Originaltitel **Vingt mille lieues sous les mers**, ist ein 1869–1870 erschienener Roman des französischen Schriftstellers Jules Verne. Verne nimmt in diesem Buch die technische Entwicklung des Unterseebootes vorweg. Unterseeboote gab es zwar schon vor Erscheinen des Buches, nur waren sie technisch noch nicht weit entwickelt. Wie andere seiner Werke enthält auch dieses einen Kampf der Ideen:

Inhalt

Der Roman ist vorgeblich ein Erlebnisbericht des französischen Professors Pierre Aronnax, Autor eines Werkes über „Die Geheimnisse der Meerestiefen“. In den Jahren 1866 und 1867 häufen sich auf allen Weltmeeren rätselhafte Schiffsunglücke. Die Presse spekuliert, ein bislang unbekanntes Seeungeheuer oder aber ein „Unterwasserfahrzeug mit außerordentlicher mechanischer Kraft“ habe die Schiffe zum Kentern gebracht. Aronnax vermutet einen gigantischen Narwal als Ursache. Wegen seines Fachwissens als Meereskundler bittet ihn die amerikanische Regierung 1867, sich einer Expedition zur

Klärung der Vorgänge anzuschließen. So sticht Aronnax in Begleitung seines gleichmütigen Dieners Conseil an Bord der US-Fregatte *Abraham Lincoln* in See.

Nach wochenlanger Suche im Nordpazifik sichten sie das fragliche Objekt. Im Verlauf der anschließenden Verfolgungsjagd werden Aronnax, Conseil und der kanadische Harpunier Ned Land ins offene Meer gespült, finden aber letztlich auf der Oberfläche des vermeintlichen Seeungeheuers festen Boden unter den Füßen. Es stellt sich heraus, dass es sich tatsächlich um ein aus Eisen gebautes Unterseeboot handelt. Nach einiger Zeit öffnet sich eine Luke, aus der Mannschaftsangehörige des Fahrzeugs treten, die die drei Männer in eine Zelle sperren. Später werden sie dem Kapitän vorgeführt, der sich als „Nemo“ – lateinisch für „Niemand“ – vorstellt.

Mit der Zeit erfährt Aronnax in Gesprächen mit dem mysteriösen Nemo Details über die technischen Fähigkeiten des Unterseeboots, der *Nautilus*, jedoch kaum etwas über ihren Kapitän und ihre Mannschaft. Nemo hat nicht nur mit der Menschheit, sondern auch mit dem Erdboden gebrochen und versorgt sich und seine Mannschaft ausschließlich aus den Schätzen des Meeres. So beutet er untermeerische Kohlenflöze aus, um den Treibstoffbedarf seines mit Elektrizität angetriebenen Schiffes zu decken, und auch die Mannschaftsverpflegung wird ausschließlich aus Meerestieren und -pflanzen zusammengestellt. Über seinen Hintergrund gibt Nemo nur wenig preis – erst im zweiten Band des Romans deutet er sein tragisches Schicksal an: Vaterland, Frau und Kinder seien ihm von irdischen Mächten genommen worden, und so habe er der Welt den Rücken gekehrt, um als Rächer der Entrechteten die Weltmeere zu befahren. Da niemand sein Geheimnis erfahren darf, kommt eine Freilassung der drei Schiffbrüchigen nicht in Betracht,

und so sind sie gezwungen, an Bord der *Nautilus* eine Weltreise unter Wasser mitzumachen.

Dabei erleben sie allerlei Abenteuer: Sie treffen auf einen indischen Perlentaucher, bergen die Schätze versunkener spanischer Galeonen, nehmen an einer Beerdigung auf einem Unterwasserfriedhof teil, jagen einen Dugong, fahren durch einen unterseeischen Tunnel vom Roten Meer in das Mittelmeer, erleben einen Vulkanausbruch auf dem Meeresboden bei der Insel Santorin, kämpfen gegen einen Riesenkraken und einen Hai, sehen im Atlantik die Ruinen des versunkenen Atlantis und sind an Bord, als Kapitän Nemo mit seiner *Nautilus* als erster Mensch den Südpol erreicht – damals war noch nicht bekannt, dass sich der Südpol der Erde auf der Landmasse des Kontinents Antarktika befindet. Während der Reise geraten sie mehrfach in gefährliche Situationen, aus denen sie durch die *Nautilus* gerettet werden. Jules Verne beschreibt den Sieg der Technik über die Natur – die Technik macht alles möglich. Allerdings weist er in der erzählten Biographie Nemos und der Handlung bzw. den Dialogen immer wieder implizit auch auf die Gefahr hin, die Technik ohne Verantwortung birgt.

Professor Aronnax gerät auf der Reise in einen inneren Konflikt. Zum einen möchte er als Wissenschaftler möglichst lange an Bord der *Nautilus* bleiben und gemeinsam mit Kapitän Nemo das Leben im Meer erforschen, zum anderen wird an ihn von Ned Land der Wunsch herangetragen, von Bord zu fliehen. Ned Lands Abneigung gegen Kapitän Nemo, die auch nicht dadurch überwunden wird, dass sie sich im Laufe der Reise gegenseitig das Leben retten, führt dazu, dass der Professor zeitweilig „zwischen den Stühlen sitzt“. Dieser Konflikt wird erst im vorletzten Kapitel des zweiten Bandes gelöst, als der Professor und seine Gefährten miterleben, wie Kapitän Nemo kaltblütig ein Schiff versenkt.

Nach diesem Vorfall wird Nemo jedoch offenkundig von Schuldgefühlen und Selbstzweifeln verunsichert, auch scheint seine Mannschaft geschwächt oder unaufmerksam. So gelingt den drei Gefangenen eine waghalsige Flucht zur rettenden Küste Norwegens, als die *Nautilus* in den Strudel des Mahlstroms gerät.

Erstes Kapitel - Band 1

Eine schweifende Klippe

Ein seltsames Ereignis, ein unerklärtes und eine unerklärbare Naturerscheinung, die sich im Jahre 1866 begab, sind ohne Zweifel noch unvergessen.

Nicht allein die Bevölkerung der Hafenstädte war durch Gerüchte beunruhigt, im Binnenlande der öffentliche Geist aufgeregt, besonders die Seeleute gerieten in Bewegung. Die Kaufleute und Reeder, Schiffsherren, Patrone und Kapitäne in Europa und Amerika, Offiziere der Kriegsmarine aller Länder, und dann die Staatsregierungen der beiden Weltteile widmeten der Sache im hohen Grade ihr Interesse.

Die Tatsache ist, daß seit einiger Zeit manche Schiffe auf hoher See einem »enormen Gegenstand« begegneten, lang, spindelförmig, mitunter phosphoreszierend, unendlich größer und rascher als ein Walfisch.

Die Angaben über diese Erscheinung, wie sie in den Schiffsbüchern verzeichnet wurden, betrafen mit ziemlicher Genauigkeit die Struktur des fraglichen Gegenstandes oder Geschöpfes, die unerhörte Schnelligkeit und erstaunliche Kraft seiner Bewegungen, die besonderen Lebensäußerungen, welche ihm eigentümlich schienen. War

es ein Tier von der Walfischgattung, so übertraf es an Umfang weit alle von der Wissenschaft bisher verzeichneten. Cuvier, Lacépède, Dumeril, Quatrefages - hätten sicher die Existenz eines solchen Ungeheuers nicht gelten lassen, sofern sie's nicht selbst gesehen, d.h. mit eigenen kundigen Augen gesehen.

Lassen wir die ängstlichen Schätzungen, welche diesem Gegenstand zweihundert Fuß beimaßen, bei Seite, verwerfen die übertriebenen Angaben von der Breite einer Meile und der Länge dreier - und halten uns an das Durchschnittliche der wiederholt gemachten Beobachtungen, so könnte man doch behaupten, daß dieses phänomenale Wesen - sofern es existierte - alle von den Ichthyologen bisher angenommenen Dimensionen bei Weitem übertraf.

Aber es existierte, die Tatsache an sich war nicht in Abrede zu stellen; und bei der Neigung, womit sich die Menschen dem Wunderbaren zuwenden, begreift man leicht die Bewegung, welche diese übernatürliche Erscheinung in der ganzen Welt hervorbrachte. Sie ins Reich der Fabeln zu verweisen, ging schon nicht mehr an.

In der Tat begegnete am 20. Juli 1866 das Dampfboot Gouverneur Higginson, der Calcutta and Burnach steam navigation Company gehörig, dieser schwimmenden Masse fünf Meilen östlich von den Küsten Australiens. Der Kapitän Baker glaubte anfangs auf eine unbekannte Klippe zu treffen; er war auch bereits im Begriff, die Lage derselben genau zu bestimmen, als von dem unerklärlichen Gegenstand aus zwei Wasserstrahlen hundertundfünfzig Fuß hoch zischend in die Luft emporschossen. Demnach, sofern nicht auf dieser Klippe intermittierende Quellen eines Geysers sich befanden, hatte es der Gouverneur Higginson mit nichts anderem zu tun, als einem bisher unbekanntem

Seesäugetier, welches durch seine Luftlöcher Wasserstrahlen, mit Luft und Dunst gemischt, ausstieß.

Die gleiche Tatsache wurde am 23. Juli desselben Jahres in den Gewässern des Stillen Ozeans, von dem Christobal Colon der West India and Pacific steam navigation Company beobachtet. Demnach war dieses außerordentliche Seetier im Stande, mit erstaunlicher Schnelligkeit seine Stellung zu wechseln, da es vom Gouverneur Higginson und Christobal Colon nach Verlauf von drei Tagen an zwei Punkten beobachtet wurde, welche der Karte nach über siebenhundert Seemeilen voneinander entfernt sind.

Vierzehn Tage später, als zweitausend Meilen von da die Helvetia, von der Company Nationale, und der Schannon, von der Royal-Mail in dem zwischen den Vereinigten Staaten und Europa gelegenen Teile des Atlantischen Meeres in entgegengesetzter Richtung fuhren, signalisierten sie sich das Ungeheuer unterm $42^{\circ}15'$ nördl. Breite und $60^{\circ}35'$ westl. Länge vom Meridian zu Greenwich aus. Bei dieser gleichzeitigen Beobachtung glaubte man die Länge des Tieres zum Mindesten auf etwa dreihundertfünfzig engl. Fuß (ca. 106 Meter) anschlagen zu können. Die größten Walfische aber, wie sie in der Gegend der Aleuten vorkommen, haben die Länge von hundertundfünfzig Meter niemals überschritten.

Als diese Nachrichten Schlag auf Schlag eintrafen, machten neue an Bord des Pereira gemachte Beobachtungen, ein Zusammenstoßen des Ätna mit dem Ungeheuer, ein von den Offizieren der französischen Fregatte La Normandie vorgenesenes Protokoll, eine sehr ernste, vom Generalstab des Kommodore Fitz-James an Bord des Lord Clyde gemachte Aufnahme - auf die öffentliche Meinung den tiefsten Eindruck. In den Ländern leichten Humors scherzte man über das Phänomen, aber die ernsten und

praktischen Länder, England, Amerika, Deutschland, befassten sich lebhaft damit.

Überall in den großen Verkehrsmittelpunkten kam das Ungeheuer in Schwung; man besang es in den Kaffees, man verspottete es in den Journalen, man spielte es in den Theatern. Die Enten bekamen eine hübsche Gelegenheit, Eier in allen Farben zu legen. Die Journale gaben in Abbildungen alle riesenmäßige Phantasiebilder zum Besten, vom weißen Walfisch, dem erschrecklichen »Moby-Dick« der Hyperboräerländer bis zum maßlosen Kraken, der mit seinen Fühlhörnern ein Fahrzeug von fünfhundert Tonnen umwickeln und in den Abgrund des Ozeans hinabziehen kann. Man zitierte sogar Stellen ans dem Altertum, die Ansichten des Aristoteles und Plinius, welche für die Existenz solcher Ungeheuer sprachen, sodann die norwegischen Berichte des Bischofs Pontoppidan, die Erzählungen Paul Heggede's, und endlich die Berichte Harrington's, dessen Ehrlichkeit nicht anzufechten ist, wenn er behauptet, er habe an Bord des Castillan im Jahre 1857 diese enorme Schlange gesehen. -

Darauf begann eine unendliche Polemik der Gläubigen und Ungläubigen in den gelehrten Gesellschaften und den wissenschaftlichen Journalen. Die »Frage des Ungeheuers« erhitzte alle Gemüter. Die Journalisten, welche wetteifernd mit den Schöngeistern die Wissenschaft vertraten, vergossen, verbrauchten in diesem merkwürdigen Feldzug tonnenweis Tinte; manche sogar etliche Tropfen Blut, denn von der Seeschlange gingen sie zu beleidigenden Persönlichkeiten über.

Sechs Monate lang wurde der Krieg mit abwechselndem Erfolg geführt. Auf die gründlichen Artikel des Geographischen Instituts in Brasilien, der königl. Akademie der Wissenschaften zu Berlin, der Britischen Gesellschaft,

der Smithson'schen Anstalt zu Washington, auf die Erörterungen des Indian Archipelago, des Cosmos des Abbé Moigno, der Peter Mann'schen Mitteilungen, auf die wissenschaftliche Chronik der großen Journale entgegnete die kleine Presse mit unerschöpflicher Laune. Die geistreichen Schriftsteller parodierten ein von den Gegnern des Ungeheuers zitiertes Wort Linné's, indem sie behaupteten, »die Natur schaffe keine Dummköpfe«, und beschworen ihre Zeitgenossen, nicht die Natur Lügen zu strafen, indem sie die Existenz des Kraken, der Seeschlangen, des »Moby-Dick« und andere Hirngespinnste irrsinniger Seeleute gelten ließen. Endlich versetzte, in einem Artikel eines sehr gefürchteten satirischen Journals, der beliebteste seiner Redakteure, bei einem Überblick über das Ganze, dem Ungeheuer einen letzten Streich, und erlegte es inmitten allgemeinen hallenden Gelächters. Der Geist siegte über die Wissenschaft.

Während der ersten Monate des Jahres 1867 hielt man die Frage für beseitigt, und es schien nicht, als solle dieselbe wieder auftauchen, als neue Tatsachen zur Kenntnis des Publikums kamen. Es handelte sich dabei nicht mehr um die Lösung eines wissenschaftlichen Problems, als die Vermeidung einer wirklichen, ernsten Gefahr. Die Frage nahm eine andere Gestalt an. Das Ungeheuer wurde wieder Inselchen, Felsen, Klippe, aber eine bewegliche, unbestimmbare und unfassbare.

Am 5. März 1867 stieß der Moravian von der Montreal Ozean Company, unter 27°30' Breite und 72°15' Länge, bei Nacht wieder einen Felsen, der in jener Gegend von keiner Karte verzeichnet war. Nur durch die ausgezeichnete Beschaffenheit seines Rumpfes und seine Schnelligkeit bei vierhundert Pferdekraft entging er der Gefahr, mit seinen zweihundertsiebenunddreißig Passagieren unterzugehen.

Der Vorfall ereignete sich Morgens frühe, als schon der Tag graute. Man untersuchte das Meer genau, sah aber nichts als ein starkes Kielwasser, welches auf drei Kabellängen das Gewässer brach. Ob der Moravian wider einen Felsen gestoßen, konnte man nicht wissen; aber als man im Ausbesserungsbassin untersuchte, fand sich, daß ein Teile seines Kiels zerbrochen war.

Diese so bedeutende Tatsache wäre vielleicht vergessen worden, hätte sie sich nicht drei Wochen später unter gleichen Bedingungen wiederholt. Nur daß diesmal durch die Nationalität des betroffenen Schiffes und den Ruf der Gesellschaft, welcher es gehörte, das Ereignis das größte Aufsehen bekam.

Der berühmte englische Reeder Cunard ist weltbekannt. Derselbe gründete im Jahre 1840 einen Post Cours zwischen Liverpool und Halifax mit drei hölzernen Schiffen von vierhundert Pferdekraft und elfhundertundzweiundsechzig Tonnen Gehalt. Dieses Material vergrößerte sich mit den wachsenden Geschäften nach und nach bedeutend; besonders im Jahre 1853 mit einer Reihe von Schiffen ersten Ranges, Arabia, Persia, China, Scotia etc. etc.; und im Jahre 1867 besaß sie zwölf Fahrzeuge, worunter vier Schraubendampfer. Die Unternehmung ward mit größter Geschicklichkeit geleitet, und ihre Geschäfte waren vom besten Erfolg gekrönt. Seit sechsundzwanzig Jahren, da die Schiffe der Gesellschaft Cunard das Atlantische Meer befuhren, ist von zweitausend Fahrten nicht eine einzige missglückt, nie kam eine Verspätung vor, nie ist ein Brief, ein Mensch oder ein Schiff abhandengekommen oder zu Grunde gegangen. Darum erregte auch der Unfall, welcher einem seiner besten Schiffe widerfuhr, so großes Aufsehen.

Am 13. April 1867 fuhr der Scotia unter 15°12' Länge und 45°37' Breite, bei ruhigem Meer und günstigem Wind mit

einer Schnelligkeit von dreizehn Knoten und vollkommen regelmäßiger Radbewegung. Am Abend, als eben die Passagiere im großen Salon ihr Vesper nahmen, verspürte man einen wenig merkbaren Stoß. Derselbe kam eher von einem schneidenden Instrument her, als von einem bohrenden oder stoßenden, und schien so leicht, daß kein Mensch an Bord dadurch beunruhigt wurde, bis die Leute des Schiffsraumes kauf's Verdeck stürzten mit dem Geschrei: »Wir gehen unter!«

Augenblicklich gerieten die Passagiere in großen Schrecken; aber der Kapitän Anderson war im Stande sie unverzüglich zu beruhigen. In der Tat konnte die Gefahr nicht bedeutend werden, da der Scotia durch wasserdichte Verschlüge in sieben Abteilungen geteilt war, so daß er leicht einem Eindringen des Wassers gewachsen sein konnte. Der Kapitän begab sich sofort in den Schiffsraum und erkannte, daß das Wasser in das fünfte Gefacht durch ein beträchtliches Leck eindrang. Dieses Fachwerk war zum Glück nicht dasjenige, welches die Kessel enthielt, sonst wären die Feuer mit einem Male ausgelöscht worden.

Der Kapitän ließ sogleich halten, ein Matrose tauchte unter, um den Schaden zu untersuchen, und es fand sich ein zwei Meter großes Loch im Kiel. So konnte es nur mit halber Schnelligkeit weiter fahren, und kam um drei Tage verspätet in Liverpool an.

Bei der Ausbesserung fand sich ein regelmäßiger Riss in Form eines gleichschenkeligen Dreiecks. Der Bruch des Eisenblechs zeigte, daß das durchbohrende Werkzeug ausnehmend hart gewesen sein mußte; auch mußte es, nachdem es mit enormer Gewalt eingedrungen, sich durch eigene Bewegung in unerklärbarer Weise wieder herausgezogen hat.

Diese Tatsache setzte die öffentliche Meinung in leidenschaftliche Bewegung. Von nun an wurden Unfälle zur See, von welchen man nicht eine bestimmte Ursache wußte, auf Rechnung des Ungeheuers gesetzt, und das phantastische Tier musste alle solche Schiffbrüche sich zuschreiben lassen.

Da nun, mit Recht oder Unrecht, die Beschuldigung sich erhob, daß der Verkehr in gefährlicher Weise gestört sei, so verlangte das Publikum kauf's Entschiedenste, daß die Meere endlich um jeden Preis von dem fürchterlichen Ungetüm befreit würden.

Zweites Kapitel - Band 1

Für und Wider

Zurzeit, als diese Ereignisse vorfielen, kam ich von einer wissenschaftlichen Untersuchungsreise, welcher die französische Regierung mich, als Professor der Naturgeschichte, beigesellt hatte, aus Nebraska in den Vereinigten Staaten zurück. Gegen Ende März kam ich nach sechsmonatlichem Aufenthalt in Nebraska, mit kostbaren Sammlungen zu New-York an und meine Abreise nach Frankreich war auf Anfang Mai festgesetzt. Ich beschäftigte mich eben damit, inzwischen meine mineralogischen, botanischen und zoologischen Schätze zu ordnen, als der Unfall des Scotia sich begab.

Ich war über die Tagesfrage vollständig in Kenntnis gesetzt. Ich hatte alle amerikanischen und europäischen Journale gelesen und abermals gelesen, und war dadurch nicht weiter gekommen. Das Geheimnisvolle machte mir zu schaffen. Bei der Unmöglichkeit, mir eine Meinung zu bilden,

schwankte ich von einem Extrem zum andern. Daß etwas daran war, konnte nicht mehr zweifelhaft sein, und die Ungläubigen waren eingeladen, ihren Finger auf die Wunde des Scotia zu legen.

Bei meiner Ankunft zu New-York war die Frage brennend. Die Hypothese einer schwimmenden Insel, einer unerreichbaren Klippe, welche von einigen urteilsunfähigen Köpfen aufgebracht worden, war bereits aufgegeben. Und in der Tat, sofern nicht solch' eine Klippe eine Maschine im Leib hatte, wie konnte sie so reißend schnell die Stelle wechseln.

Ebenso wurde der Gedanke an einen herumschwimmenden Schiffsrumpf aufgegeben, gleichfalls wegen der Schnelligkeit, womit der Gegenstand seinen Platz wechselte.

Es blieben also noch zwei mögliche Lösungen der Frage, welche beide Anhänger fanden: Die Einen hielten den Gegenstand für ein Ungeheuer von kolossaler Kraft; die Anderen für ein unterseeisches Fahrzeug von außerordentlicher Bewegkraft.

Diese letzte Annahme, obwohl statthaft, konnte doch nach den in beiden Weltteilen angestellten Untersuchungen nicht festgehalten werden. Daß ein einzelner Privatmann eine solche Maschine zur Verfügung habe, war unwahrscheinlich. Wie hätte deren Verfertigung geheim bleiben können?

Nur eine Regierung konnte im Besitz einer solchen Zerstörungsmaschine sein, und in dieser unheilvollen Zeit, wo der Mensch sich's angelegen sein läßt, die Macht der Kriegswaffen zu verstärken, war es möglich, daß ein Staat ohne Wissen des andern mit einer solchen fürchterlichen Maschine einen Versuch machte. Auf die Chassepots folgten die Torpedos, auf die Torpedos die unterseeischen Sturmböcke, hernach - die Reaktion.

Aber diese Idee einer Kriegsmaschine musste gegenüber den Erklärungen der Regierungen fallen gelassen werden. Da es sich hier um ein allgemeines öffentliches Interesse handelte, da der überseeische Verkehr darunter litt, so ließ sich die Ehrlichkeit der Regierungen nicht in Zweifel ziehen. Zudem konnte man nicht annehmen, daß der Bau eines solchen unterseeischen Fahrzeugs dem Publikum verborgen geblieben wäre. Unter solchen Umständen das Geheimnis zu bewahren, ist schon für einen Privatmann schwer, und für einen Staat, dessen Handlungen von den rivalisierenden Mächten unablässig überwacht werden, vollends unmöglich.

Also wurde nach den in England, Frankreich, Russland, Preußen, Spanien, Italien, Amerika, selbst in der Türkei angestellten Nachforschungen die Hypothese eines unterseeischen Monitors definitiv aufgegeben.

Es bekam also die Idee eines »Ungeheuers« die Oberhand, trotz den unablässigen Späßen, womit die kleine Presse sie verfolgte; und auf diesem Wege ließ sich die Phantasie bald zu den lächerlichsten Träumen einer phantastischen Ichthyologie verleiten.

Bei meiner Ankunft zu New-York erwiesen mir manche Männer die Ehre, mich über die fragliche Erscheinung um meine Ansicht zu ersuchen. Ich hatte in Frankreich einen zweibändigen Quartanten unter dem Titel: »Die Geheimnisse der großen unterseeischen Tiefe«, erscheinen lassen. Dieses besonders von der gelehrten Welt gut aufgenommene Buch machte aus mir eine Spezialität in diesem noch ziemlich unklaren Teil der Naturwissenschaft. Es wurde mein Gutachten begehrt. So lange ich die Wirklichkeit des Tatsächlichen in Abrede stellen konnte, verhielt ich mich durchaus verneinend. Aber bald musste ich mich, aufs Äußerste gedrängt, kategorisch erklären. Und sogar wurde der »ehrenwerte Pierre Arronax, Professor am

Museum zu Paris,« vom New-York-Herald öffentlich aufgefordert, irgend eine Ansicht über die Sache zu formulieren.

Ich machte mich daran. Ich sprach, weil ich nicht mehr schweigen konnte. Ich erörterte die Frage von allen Seiten, politisch und wissenschaftlich, und gebe hier den Auszug eines sehr umfangreichen Artikels, den ich unterm 30. April veröffentlichte.

»Also, sagte ich, nachdem ich der Reihe nach die verschiedenen Hypothesen einer Prüfung unterzogen, muss man jede andere Annahme verwerfen und notwendig die Existenz eines Seetiers von außerordentlicher Kraft gelten lassen.

Die großen Tiefen des Ozeans sind uns völlig unbekannt; die Sonde hat sie nicht erreichen können. Was geht in diesen entlegenen Tiefen vor? Was für Geschöpfe leben zwölf- bis fünfzehntausend Meilen unter der Meeresoberfläche, oder können da leben? Wie sind die Tiere organisiert? Darüber kann man kaum eine Vermutung aufstellen.

Jedoch kann die Lösung des mir vorgelegten Problems die Form eines Dilemmas annehmen.

Entweder wir kennen alle verschiedenen Gattungen von Geschöpfen, welche unsern Planeten bevölkern, oder wir kennen sie nicht.

Wenn wir sie nicht alle kennen, wenn die Natur in der Ichthyologie noch Dinge enthält, welche für uns Geheimnisse sind, so darf man wohl die Existenz von Fischen oder Seesäugetieren, neuen Arten oder selbst Gattungen, von einer ihnen eigentümlichen Organisation annehmen, welche die von der Sonde unerreichbaren Schichten bewohnen, und durch irgend ein Ereignis, eine

Grille, Laune, wenn man will, in langen Zwischenräumen zu dem Niveau der Oberfläche des Ozeans herausgeführt werden.

Kennen wir dagegen alle lebenden Gattungen, so muss man notwendig das fragliche Tier unter den bereits aufgenommenen Seegeschöpfen suchen, und in diesem Fall wäre ich geneigt, die Existenz eines Riefen-Narwals anzunehmen.

Der gemeine Narwal, oder das See-Einhorn, erreicht oft eine Länge von sechzig Fuß. Nehmen wir diese Dimension fünffach, selbst zehnfach, geben wir diesem Tier eine seiner Größe entsprechende Kraft; verstärken wir seine Angriffswaffen, so haben wir das vorausgesetzte Ungeheuer, welches im Stande wäre, den Scotia anzubohren und den Rumpf eines Dampfboots anzutasten.

In der Tat hat der Narwal zur Waffe eine Art Degen von Elfenbein, eine Hellebarde, wie einige Naturforscher sich ausdrücken. Es ist ein Hauptzahn von der Härte des Stahls. Man hat solche Zähne in den Körpern von Walfischen gebohrt gefunden, welche der Narwal beständig mit Erfolg angreift. Andere sind mit Mühe aus Schiffskielen gezogen worden, welche sie durch und durch gebohrt hatten. Das Museum der Naturgeschichte zu Paris besitzt ein solches Horn, das zwei Meter fünfundzwanzig Zentimeter lang und an seiner Basis achtundvierzig Zentimeter stark ist.

Nun! Nehmen wir diese Waffe zehnmal so stark an, das Tier zehnmal kräftiger, lassen wir es mit einer Schnelligkeit von zwanzig Meilen in der Stunde hin schießen, multiplizieren wir seine Masse mit seiner Geschwindigkeit, so haben wir einen Stoß, der eine Katastrophe, wie die gedachte, hervorbringen kann.

Demnach, bis auf weitere Information, möchte ich meine Vermutung auf ein See-Einhorn von kolossalen Dimensionen richten, welches nicht sowohl mit einer Hellebarde, als mit einem wirklichen Sporn bewaffnet ist, wie ihn die Panzerfregatten haben, denen es etwa an Umfang und Bewegungskraft gleich käme.

So würde das unerklärliche Phänomen seine Erklärung finden - sofern nicht etwa nichts daran ist, trotz dem, was man gesehen und vermutet hat - was auch möglich ist!«

Diese letzteren Worte waren meinerseits eine Feigheit; ich wollte bis auf einen gewissen Grad meine Professorenwürde wahren, und nicht den Amerikanern zum Lachen Preis geben, denn die lachen tüchtig, wenn sie lachen. Ich wollte nur eine Hintertür offen halten. Im Grunde ließ ich die Existenz des »Ungeheuers« gelten.

Mein Artikel wurde warm besprochen und fand großen Beifall, gewann sich eine Anzahl Anhänger. Die Lösung, welche er vorschlug, ließ übrigens der Phantasie freien Spielraum. Der menschliche Geist hat Gefallen an solchen großartigen Begriffen übernatürlicher Wesen.

Das Meer ist gerade das beste Element, der einzige Ort, wo solche Riesen - neben welchen die Elefanten und Rhinozerosse nur Zwerge sind - entstehen und sich entwickeln können! Die Massen des Ozeans enthalten die größten Gattungen bekannter Seesäugetiere und vielleicht bergen sie in ihren Tiefen noch manche Mollusken und Schalthiere von erschrecklichem Aussehen. Vormalig, in der Urzeit, waren die Landtiere, Vierfüßler, Reptilien und Vögel nach riesenmäßigem Maßstab geformt. Warum sollte nicht das Meer, welches sich unveränderlich gleich bleibt, in seinen unbekanntem Tiefen noch solche Probestücke eines andern Zeitalters aufbewahrt haben? Warum sollte es nicht

in seinem Schoße die letzten Arten dieser Riesengattungen bergen?

Doch wenden wir uns aus dem Reiche der Phantasie zur schrecklichen Wirklichkeit. Die öffentliche Meinung sprach sich damals in Beziehung auf das Phänomen ohne Widerspruch für die Existenz eines wunderhaften Riesentieres aus.

Aber wenn die Einen nur eine wissenschaftliche Aufgabe darin erkannten, hatten die Andern, mehr positive Geister, zumal in Amerika und England, im Sinn, das Meer von dem furchtbaren Ungeheuer zu säubern, um den überseeischen Verkehr zu sichern. Die industriellen und Handelsblätter behandelten die Frage hauptsächlich von diesem Gesichtspunkt aus; alle den Assekuranz-Gesellschaften ergebenden Blätter waren darüber einstimmig.

Nachdem die öffentliche Meinung sich ausgesprochen, erklärten sich die Vereinigten Staaten zuerst. Man traf zu New-York Vorkehrungen für eine Expedition zur Verfolgung des Narwals. Eine schnellsegelnde Fregatte, Abraham Lincoln, wurde in Stand gesetzt, unverzüglich in See zu stechen. Dem Kommandanten Farragut wurden die Arsenale geöffnet, und er betrieb eifrigst die Ausrüstung derselben.

Nun aber, wie das meistens geschieht, gerade von dem Moment an, da man entschlossen war, das Ungeheuer zu verfolgen, ward es nicht mehr sichtbar. Zwei Monate lang hörte man nicht mehr davon reden. Es schien, als habe das Einhorn Kunde von einem gegen dasselbe geschmiedeten Komplott bekommen. Man hatte zu viel davon gesprochen, selbst vermittelt des Kabels! Auch scherzte man, der schlaue Fuchs habe einige Telegramme aufgefangen, und mache sich nun ihren Inhalt zu Nutz.

Als daher die Fregatte für eine weite Fahrt gerüstet und mit fürchterlichen Maschinen versehen war, wußte man nicht, wohin die Fahrt zu richten sei. Endlich verlautete, ein Dampfer von der Linie S. Franzisco in Kalifornien nach Schanghai habe das Tier drei Wochen zuvor in den nördlichen Gewässern des Stillen Ozeans gesehen.

Es entstand die äußerste Aufregung. Man ließ dem Kommandanten Farragut kaum vierundzwanzig Stunden Frist. Seine Vorräte waren eingeschifft, Kohlen in Überfluss, kein Mann der Bemannung fehlte an seinem Platz; man brauchte nur zu heizen, auszulaufen! Einen halben Tag Zögerung hätte man ihm nicht verziehen! Zudem war der Kommandant selbst voll Eifer.

Drei Stunden, bevor der Abraham Lincoln von Brooklyn abfuhr, erhielt ich folgendes Billet:

»Herrn Arronax, Professor am Museum zu Paris,

5 Avenue Hotel

New-York.

Mein Herr!

Wenn Sie sich der Expedition des Abraham Lincoln anschließen wollen, wird die Regierung der Ver. Staaten erfreut sein, daß Frankreich durch Sie bei dieser Unternehmung sich beteilige. Der Kommandant Farragut hält eine Kabine zu Ihrer Verfügung bereit.

Ergebenst der Ihrige

J.B. Hobson,

Sekretär der Marine.«

Drittes Kapitel - Band 1

Wie es meinem Herrn beliebt

Drei Sekunden vor Ankunft des Briefes von J.B. Hobson dachte ich ebenso wenig das Einhorn zu verfolgen, als die nordwestliche Durchfahrt zu versuchen. Drei Sekunden nachdem ich den Brief des ehrenwerten Sekretärs der Marine gelesen, begriff ich endlich, daß mein wahrer Beruf, das einzige Ziel meines Lebens darin bestehe, das beunruhigende Ungeheuer zu verjagen und die Welt von demselben zu befreien.

Doch ich kam von einer mühevollen Reise, erschöpft, nach Ruhe mich sehnd. Ich trachtete nur darnach, meine Heimat wieder zu sehen, meine Freunde, meine kleine Wohnung im Jardin des Plantes, meine teuren und kostbaren Sammlungen! Aber nichts konnte mich zurückhalten. Ich vergaß Alles, Ermüdung, Freunde, Sammlungen, und nahm ohne weiteres Bedenken die Anerbietung der amerikanischen Regierung an.

»Übrigens, dachte ich, führt jeder Weg nach Europa zurück, und das Einhorn wird wohl so liebenswürdig sein, mich nach den Küsten Frankreichs hin zu ziehen! Dieses respectable Tier wird sich in den Gewässern Europas - zu meinem persönlichen Vergnügen - fangen lassen - und ich will dem naturhistorischen Museum nicht weniger als ein halbes Meter von seiner elfenbeinernen Hellebarde mitbringen.«

Aber einstweilen musste ich den Narwal im Norden des Stillen Ozeans aufsuchen; was ebenso viel war als für die Rückkehr nach Frankreich den Weg zu den Antipoden einschlagen.

»Conseil!« rief ich ungeduldig.

Conseil war mein Diener. Ein ergebenere Bursche, der mich auf allen meinen Reisen begleitete; ein braver Flamländer, den ich lieb hatte, und der mir's vergalt; phlegmatisch von Natur, regelmäßig aus Grundsatz, dienstbeflissen aus Gewohnheit, ließ er sich durch die überraschenden Fälle im Leben wenig irre machen; mit gewandten Händen zu jedem Dienst geeignet, war er niemals mit seinem Rath zudringlich.

Durch seine Berührungen mit den Gelehrten unserer kleinen Welt des Jardin des Plantes hatte Conseil es dazu gebracht, daß er etwas wußte. Ich hatte in ihm einen Spezialisten, der, sehr bewandert in der naturhistorischen Klassifikation, mit der Gewandtheit eines Seiltänzers die ganze Stufenleiter der Hauptabteilungen, Gruppen, Classen, Unterabteilungen, Ordnungen, Familien, Gattungen, Untergattungen, Arten und Varietäten auf- und ablief. Aber hier auch war die Grenze seines Wissens. Klassifizieren war sein Lebenselement, mehr aber verstand er auch nicht. In der Theorie der Klassifikation sehr bewandert, wenig in der Praxis, hätte er, glaub' ich, nicht einen Pottfisch von einem Walfisch unterscheiden können! Und doch, was für ein wackerer, tüchtiger Junge!

Conseil hatte bisher seit zehn Jahren mich überall, wohin mich die Wissenschaft zog, begleitet. Nie hörte man aus seinem Mund eine Bemerkung über die lange Dauer oder die Beschwerden einer Reise. Kein Einwand, wenn er seinen Ranzen zu schnallen hatte für eine Reise in jedes Land, sofern es auch sein mochte, China oder Kongo. Er ging hierhin wie dorthin, ohne weiter zu fragen. Übrigens von trefflicher Gesundheit, die allen Krankheiten trotzte, starken Muskeln, aber ohne Nerven, nicht einen Schein von Nerven, - moralisch, versteht sich.

Dieser Junge war dreißig Jahr alt, und seines Herrn Alter verhielt sich zu diesem, wie zwanzig zu fünfzehn.

Nur einen Fehler hatte Conseil. Entsetzlich förmlich, sprach er mit mir nur in der dritten Person.

»Conseil!« rief ich abermals, während ich mit fieberhafter Eile meine Vorbereitungen zur Abreise begann.

Sicher konnte ich mich auf diesen ergebenen Jungen verlassen. In der Regel fragte ich ihn nie, ob es ihm beliebt oder nicht, mich auf meinen Reisen zu begleiten; aber diesmal handelte sich's um eine Expedition, die sich unendlich in die Länge ziehen konnte, eine gefährvolle Unternehmung zur Verfolgung eines Tieres, das fähig war, eine Fregatte wie eine Nusschale zu zertrümmern! Da galt es zu überlegen, selbst für einen Menschen, den nichts in der Welt in Verlegenheit brachte! Was würde wohl Conseil dazu sagen?

»Conseil!« rief ich zum dritten Mal.

»Mein Herr ruft mir?« sprach er im Eintreten.

- »Ja, mein Junge. Mache Dich fertig, hilf mir, mich fertig machen. In zwei Stunden reisen wir ab.

- Wie es meinem Herrn beliebt, erwiderte Conseil ruhig.

- Kein Augenblick ist zu verlieren. Packe in meinen Koffer all' mein Reisegeräte, Kleider, Hemden, Strümpfe, so viele Du nur kannst, und eile Dich!

- Und des Herrn Sammlungen? bemerkte Conseil.

- Man wird sich später damit befassen.

- Wie? Die Archiotherium, Hyracotherium, Oreodon, die Cheropotamus und andere Gerippe meines Herrn?

- Man wird sie im Hotel aufheben.

- Und der lebendige Babirusa meines Herrn?

- Man wird ihn in meiner Abwesenheit füttern. Übrigens werde ich Auftrag geben, unsere Menagerie nach Frankreich zu befördern.

- Wir kehren also nicht zurück nach Paris? fragte Conseil.

- Ja ... Gewiss ... erwiderte ich ausweichend, aber auf einem Umweg.

- Wie es meinem Herrn beliebt.

- O! es macht wenig aus! Ein nicht ganz direkter Weg, das ist Alles. Wir fahren mit auf dem Abraham Lincoln.

- Wie es meinem Herrn beliebt, versetzte Conseil ruhig.

- Du weißt, lieber Freund, es handelt sich um das Ungeheuer ... den famosen Narwal ... Wir werden die Meere von demselben befreien! ... Der Verfasser eines Werkes in zwei Quartbänden über die ›Geheimnisse der großen unterseeischen Tiefen‹ kann nicht umhin, mit dem Kommandanten Farragut in See zu stechen. Ein ehrenvoller, aber auch gefahrvoller Auftrag! Man weiß nicht, wohin man sich wenden soll! Diese Tiere können sehr schlimme Laune haben! Aber trotzdem gehen wir! Unser Kommandant hat den Kopf auf der rechten Stelle ...

- Was mein Herr tut, das tue ich auch, erwiderte Conseil.

- Und merk' Dir wohl! - denn ich will Dir's nicht verhehlen - 's ist eine Reise, von der nicht Jeder wieder heimkommt!

- Wie es meinem Herrn gefällt.«

Nach einer Viertelstunde waren unsere Koffer fertig. Conseil hatte es in einem Griff gemacht, und ich war sicher, daß nichts mangelte, denn der Junge verstand die Hemden und Kleider ebenso gut zu ordnen, wie die Vögel und Säugetiere. Wir begaben uns ins Erdgeschoß, wo ich in dem geräumigen, stets umlagerten Comptoir meine Rechnung berichtigte, den Auftrag erteilte, meine Kisten mit ausgebalgten Tieren und getrockneten Pflanzen nach Paris zu schicken, und dem Babirusa einen hinlänglichen Kredit eröffnete. Darauf stieg ich in Conseils Begleitung in einen Wagen, der uns um zwanzig Francs durch Broadway, Fourth Avenue und Katsin-Street zum vierunddreißigsten Pier¹ fuhr, wo ein Fahrzeug uns samt Wagen und Pferden aufnahm und nach Brooklyn brachte, dem großen Quartier von New- York am linken Ufer des östlichen Flusses, wo wir in einigen Minuten an dem Quai anlangten, bei welchem der Abraham Lincoln aus seinen zwei Rauchfängen schwarze Säulen emporwirbelte.

Unser Gepäck wurde unverzüglich aufs Verdeck der Fregatte gebracht, ich eilte an Bord und fragte nach dem Kommandanten Farragut. Ein Matrose führte mich aufs Vorderverdeck zu einem Offizier von stattlichem Aussehen, der mir die Hand reichte.

»Herr Pierre Arronax? sprach er.

- Der bin ich. Der Kommandant Farragut?

- In eigener Person. Sein Sie willkommen, Herr Professor. Ihre Kabine wartet schon auf Sie.«

Ich grüßte, ließ den Kommandanten bei seiner Beschäftigung und folgte einem Begleiter in die für mich bestimmte Kabine.

Der Abraham Lincoln war für seine neue Bestimmung trefflich ausgewählt und eingerichtet. Es war eine schnellsegelnde Fregatte mit einem Heizungsapparat, welcher die Dampfkraft bis auf sieben Atmosphären zu steigern gestattete. Dadurch bekam er eine mittlere Geschwindigkeit von achtzehn und dreizehntel Meilen die Stunde; doch war diese beträchtliche Schnelligkeit nicht ausreichend für einen Kampf mit dem Riesentier.

Die inneren Einrichtungen der Fregatte entsprachen ihren nautischen Vorzügen. Ich war mit meiner Kabine sehr zufrieden; sie lag am hintern Schiffsteil und stieß an das Offizierszimmer.

»Wir sind hier wohl aufgehoben, sagte ich zu Conseil.

- So gut, mit Erlaubnis meines Herrn, als der Einsiedler Bernhard in der Muschelschale.«

Ich überließ es Conseil, unsere Koffer gehörig zu ordnen, und begab mich wieder aufs Verdeck, um den Vorbereitungen zur Abfahrt zuzusehen.

In diesem Augenblick ließ der Kommandant Farragut die letzten Taut lösen, welche den Abraham Lincoln an das Quai fesselten. Also eine Viertelstunde Verspätung, und die Fregatte fuhr ohne mich ab, so daß ich diese außerordentliche, übernatürliche, unwahrscheinliche Expedition verfehlte, deren wahrheitsgetreue Erzählung doch vielleicht auf manche Ungläubige stoßen wird.

Aber der Kommandant Farragut wollte nicht einen Tag verlieren, nicht eine Stunde, um in das Meer zu kommen, wo

das Tier verspürt worden war. Er ließ seinen Ingenieur kommen.

»Haben wir gehörig Dampf? fragte er ihn.

- Ja, mein Herr, erwiderte der Ingenieur.

- Go head,« rief der Kommandant Farragut.

Auf diesen Befehl, welcher vermittelt eines Apparats mit verdichteter Luft zur Maschine befördert wurde, setzten die Maschinenleute das Rad in Bewegung. Der Dampf zischte, indem er in die Behälter drang. Die langen horizontalen Stempel dröhnten und trieben die Stangen der Welle.

Mit zunehmender Schnelligkeit wurden die Wellen von der Schraube geschlagen und der Abraham Lincoln bewegte sich majestätisch inmitten von hundert Fährtten und Tenders² voll Zuschauer, die ihm das Geleit gaben.

Die Quais zu Brooklyn und der ganze Teil von New-York, welcher an's östliche Ufer stößt, waren mit Neugierigen bedeckt. Drei Hurras nach einander hörte man aus der Brust von einer halben Million erschallen. Tausende von Taschentüchern über der dichten Volksmasse geschwenkt, begrüßten den Abraham Lincoln, bis er in die Gewässer des Hudson, an der Spitze der langen Halbinsel, welche New-York bildet, gelangte.

Darauf fuhr die Fregatte in der Richtung von New- Jersey an dem wunderschönen rechten, ganz mit Landhäusern bedeckten Ufer des Flusses zwischen den Forts durch, welche sie mit ihren größten Kanonen begrüßten.

der Spitze des Hintermastes glänzenden Sternen; hierauf änderte er seinen Lauf, um das mit Baken versehene Fahrwasser in der innern durch die Spitze Sandy-Hook

gebildeten Bai zu gewinnen, und fuhr längs dieser sandigen Erdzunge, wo Tausende von Zuschauern ihn nochmals begrüßten.

Das Geleite der Boote und Tenders verließ die Fregatte erst auf der Höhe des Leucht-Boots, dessen zwei Feuer die Einfahrt in das Sea Gate von New-York bezeichnen.

Schlag drei stieg der Lotse in sein Boot und fuhr zu der kleinen Goelette, die ihn unterm Wind erwartete. Die Feuer wurden geschürt, die Schraube schlug rascher die Wellen; die Fregatte strich längs der gelben niedrigen Küste von Long-Island, und um acht Uhr abends, nachdem sie die Feuer von Fire-Island nordwestlich aus dem Gesicht verloren, lief sie mit voller Dampfkraft in die dunkeln Wasser des Atlantischen Ozeans.

Fußnoten

1 Ein besonderes Quai für jedes Fahrzeug.

2 Kleine Dampfboote zur Bedienung der großen Steamer.

Viertes Kapitel - Band 1

Ned-Land

Der Kommandant Farragut war ein tüchtiger Seemann, seiner Fregatte würdig. Er fühlte sich eins mit seinem Schiff; war die Seele desselben: Über das Seeungeheuer hegte er nicht den mindesten Zweifel, und er gestattete gar nicht, daß an Bord seines Schiffes über die Existenz des Tieres disputiert wurde. Er glaubte daran, wie manche gute Frauen an Leviathan – nicht aus Vernunftgründen, sondern als an einen Glaubensartikel. Das Ungeheuer existierte, und er