

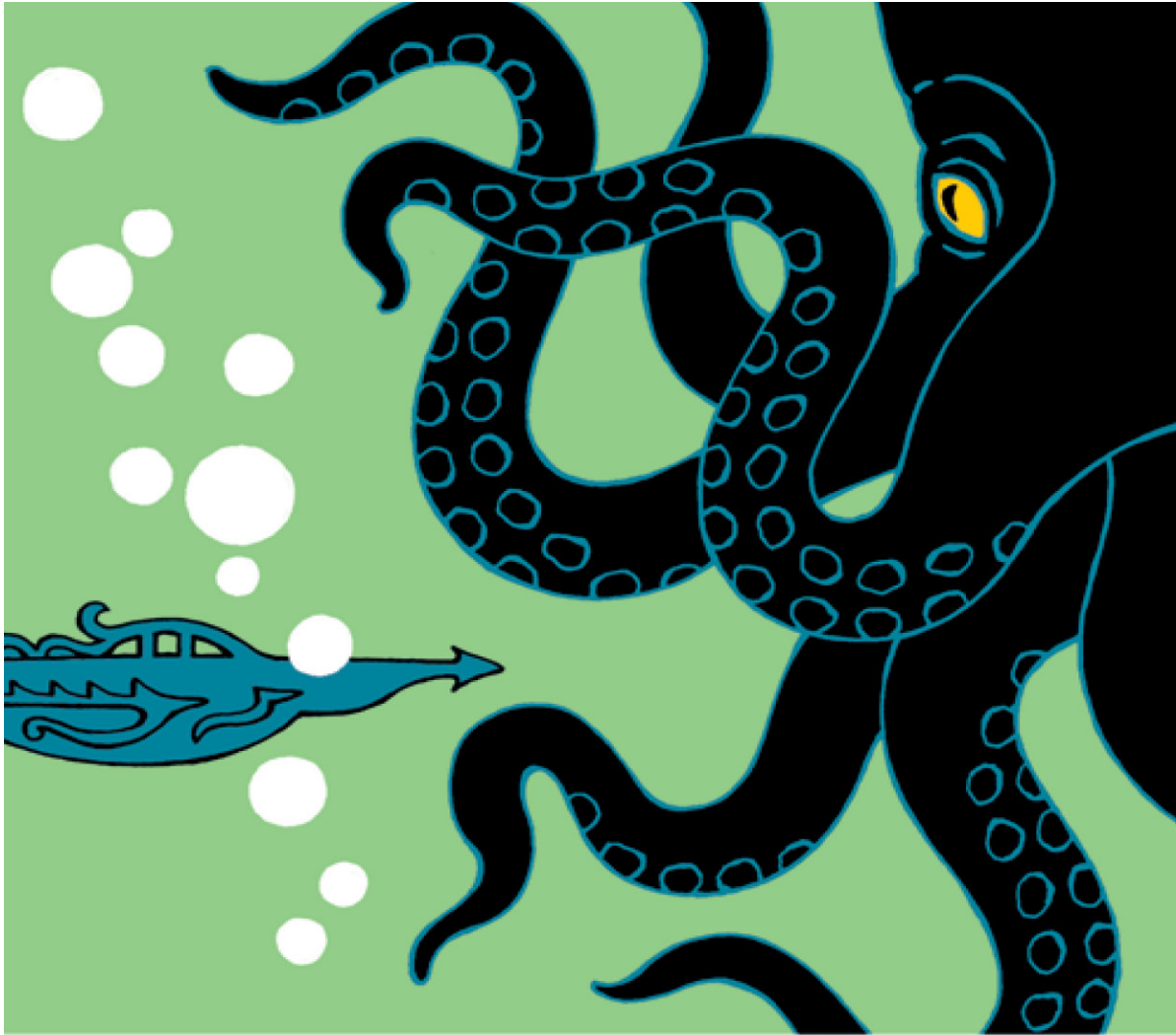
ARENA KINDERBUCH-KLASSIKER

JULES VERNE

20 000 Meilen unter den Meeren

MIT EINEM VORWORT VON ANDREAS ESCHBACH

Arena



ARENA KINDERBUCH-KLASSIKER

JULES VERNE

20000 Meilen unter den Meeren

MIT EINEM VORWORT VON ANDREAS ESCHBACH

Arena

ARENA KINDERBUCH-KLASSIKER



Der Herausgeber

Friedrich Stephan,

geboren 1944, ist Lehrer für Englisch und Latein und
Lehrerausbilder für Englisch im Ruhestand.

Er betreut die von seiner verstorbenen Frau Freya Stephan-Kühn begründete
umfangreiche historische Kinderbuchsammlung
Stephan-Kühn, in der sich viele deutsche und internationale Kinderbuchklassiker
befinden.

Für die Reihe der ARENA-Kinderbuchklassiker hat er mehrere
englische Texte neu ins Deutsche übersetzt, andere gekürzt und bearbeitet.

Darüber hinaus engagiert er sich im
Bundeswettbewerb Fremdsprachen und als Großvater.

Titel

JULES VERNE

**20 000 MEILEN
UNTER
DEN MEEREN**

Aus dem Französischen
von Joachim Fischer

Impressum

Erste Veröffentlichung als E-Book 2012

© 1966 Verlag Bärmeier & Nickel, Frankfurt/Main

Titel der französischen Originalausgabe: Vingt mille lieues sous les mers

© der vorliegenden Ausgabe: 1999 Arena Verlag GmbH, Würzburg

Alle Rechte vorbehalten.

Aus dem Französischen übersetzt von Joachim Fischer

Einbandillustration: Klaus Steffens

ISBN 978-3-401-80185-8

www.arena-verlag.de

Vorwort

von Andreas Eschbach

Unter den Büchern, die ich in meiner Jugend »verschlungen« habe, waren viele Romane von Jules Verne. Ich finde sie heute noch spannend zu lesen, was mir mit Romanen, die vor über 100 Jahren geschrieben wurden, ausgesprochen selten so geht.

Besonders fasziniert hat mich darunter schon immer der Roman »20 000 Meilen unter den Meeren«. Die düstere Gestalt des Kapitän Nemo ist eine, die man nie wieder vergisst. Die Reise durch die Tiefen der Ozeane, mit all ihren Details, liest sich heute noch mehr als fantastisch; um wie viel fantastischer muss sie den Zeitgenossen Vernes erschienen sein, die selbst Fotografien selten zu Gesicht bekommen haben, ganz zu schweigen von Kino, Fernsehen oder Internet!

Doch das Grandioseste in diesem Buch, sein Hauptdarsteller gewissermaßen, ist natürlich das Unterseeboot *Nautilus*.

Ich erinnere mich, dass ich, kaum hatte ich das Buch durch, sofort daranging, die *Nautilus* zu zeichnen. Sie war in dem Buch so detailliert beschrieben, dass ich fast nicht anders konnte. Ich war damals ein großer Fan von Risszeichnungen, von Abbildungen, die einem das Innere von Geräten oder Fahrzeugen zeigten. Das Buch, das ich hatte, enthielt zwar Illustrationen, altertümlich wirkende Strichzeichnungen, doch das waren Bilder von Szenen aus dem Roman. Eine Querschnittszeichnung durch das Unterseeboot gab es zu meinem Bedauern nicht.

Also versuchte ich, selber einen Aufriss zu zeichnen. Ich nahm extra kariertes Papier, um das mit den Abmessungen

einfacher hinzukriegen. Das Buch lag dabei neben mir; ich bemühte mich, die genannten Maße exakt zu übernehmen. Dafür schlug ich nach, wie ein Fuß in Meter umzurechnen war, und beschäftigte meinen damals ganz neuen Taschenrechner.

Doch es wollte mir nicht gelingen. Obwohl ich den Angaben folgte, erhielt ich ein U-Boot, in dem die großzügigen Räume des Kapitäns den weitaus meisten Platz einnahmen! Der Erzähler der Geschichte berichtete nichts über die Räume der Mannschaft, was nicht weiter verwunderlich war, weil er diese niemals zu Gesicht bekam – aber irgendwo mussten sie doch sein! Wenn man davon ausging, dass ein U-Boot über Maschinenräume verfügen musste, über Antrieb, Stromversorgung und, nicht zu vergessen, Tauchtanks, dann blieb so gut wie kein Platz mehr für Mannschaftsräume, ganz zu schweigen von den beiden Gästekabinen, in denen die unfreiwilligen Passagiere der *Nautilus* monatelang leben.

Ich prüfte alle Maße mehrmals nach und sagte mir schließlich, dass sich der Autor wohl vertan haben musste. Die *Nautilus* musste wesentlich größer sein als von ihm beschrieben.

Jahrzehnte später sah ich Zeichnungen professioneller Künstler, die genau dasselbe versucht hatten wie ich damals – und ganz ähnliche Resultate erhalten hatten. Nur eben richtig gut gezeichnet.

Es war auf den UTOPIALES: Das ist ein Science-Fiction-Festival, das alljährlich in Frankreich stattfindet, in Nantes genauer gesagt, der Geburtsstadt Jules Vernes, was natürlich kein Zufall ist. Es ist das größte Science-Fiction-Festival der Welt. Alljährlich lockt es 30- bis 40 000 Besucher an und vor allem Künstler, die sich auf irgendeine Art mit Science-Fiction beschäftigen – Schriftsteller, Maler, Bildhauer, Musiker, Filmemacher und so weiter. Natürlich gibt es in Nantes auch ein Jules-Verne-Museum (man kann dort unter anderem das Steuerdeck der *Nautilus* betreten!); es ist also kein Wunder, dass Jules Verne immer wieder ein

Thema auf den UTOPIALES ist, ist er doch so etwas wie der Stammvater der Science-Fiction.

Und deswegen stand ich eines Tages vor diesen prächtigen, großformatigen Zeichnungen der *Nautilus*, die verblüffend meinen eigenen Skizzen ähnelten, über denen ich damals an meinem Schülerschreibtisch gerätselt hatte. Und dann fielen mir meine vielen Museumsbesuche wieder ein (als Schriftsteller geht man, wenn man recherchieren muss, ziemlich oft in Museen) und all die Grundrisse und Modelle historischer Segelschiffe, die ich im Lauf der Zeit gesehen hatte. Auf diesen hatten die Räumlichkeiten des Kapitäns und seiner Offiziere oft tatsächlich einen für unser heutiges Empfinden unangemessen großen Anteil am insgesamt zur Verfügung stehenden Platz eingenommen. So, als zähle die oft über 100 Mann starke Besatzung gar nichts. In der Tat mussten sich Seeleute früher ihre Schlafplätze oft »irgendwo« suchen - in irgendeiner Ecke, unter den Maschinen oder gar den Geschützen.

Vielleicht, denke ich, war Jules Verne trotz seiner enormen Fähigkeit, den technischen Fortschritt vorzusehen, letzten Endes doch ein Kind seiner Zeit - einer Zeit, in der man die Menschen wesentlich ungleichwertiger betrachtet hat, als wir das heute tun. Diese Art Fortschritt hat der alte Meister offensichtlich nicht vorausgeahnt.

Aber das macht nichts. Jules Verne bleibt trotzdem einer der ganz Großen der Science-Fiction, selbst über 100 Jahre nach seinem Tod, und seine Romane bleiben großartige Abenteuer geschichten, die viele begeistern und inspirieren haben - auch mich. Denn es waren die Bücher von Jules Verne, die mich seinerzeit animiert haben, nach etlichen kürzeren Geschichten, die ich bereits geschrieben hatte, meinen ersten »richtigen«, langen Roman zu verfassen. Der endete zwar dann doch schon nach 80 Seiten, aber immerhin: So hat alles angefangen.

Ich glaube, ich bin nicht der Einzige, dem es so erging. Und ich werde auch nicht der Letzte bleiben - jede Wette!

1. Kapitel

Am 20.7.1866 begegnete die *Governor Higginson* 5 sm östlich der australischen Küste der schwimmenden Masse. Kapitän Baker hielt sie zuerst für eine neue Klippe und wollte gerade ihre Lage in die Karten eintragen, als die Masse zwei Wasserfontänen 50 m hoch in die Luft jagte. Damit sah sich Kapitän Baker vor die Alternative »Inselchen mit periodisch tätigem Geysir« oder »bisher unbekanntes Seesäugetier« gestellt.

Am 23.7.1866 beobachtete die *Cristobal Colon* in den Gewässern des Pazifiks das Gleiche. Dieses Tier-Ding musste also extrem schnell sein, denn es hatte in drei Tagen mehr als 700 sm zurückgelegt.

2 000 sm weiter und 14 Tage später signalisierten sich die *Helvetia*, unterwegs nach Amerika, und die *Shannon*, unterwegs nach Europa, bei ihrer Begegnung im Atlantik das Monster unter 45° 15' nördl. Breite und 60° 35' westl. Länge. Auf beiden Schiffen glaubte man die Länge des enormen Säugers mit 100 m richtig zu schätzen. Nicht mal die Wale der Aleuteninseln Kulammak und Umgullick erreichen dieses Ausmaß.

Kurz darauf trafen neue Beobachtungen von Bord der *Pereira* ein.

Dann stieß die *Aetna* mit dem Ungeheuer zusammen.

Dann folgte das Protokoll der Offiziere von der *Normandie*.

Und als die Erhebung des Generalstabs unter Fitz-James an Bord der *Lord Clyde* vorlag, war bis zum Frühjahr des nächsten Jahres das Monster in Mode. Während der enorme Apparat ruhte, erwachten die Zeitungsredakteure, die Kabarettisten, die Schriftsteller, die Wissenschaftler und die Kaffeehausschwätzer und diskutierten den Überwal, bis er völlig abstrahiert war.

Da wurde das Ding wieder konkret.

Am 5.3.1867 stieß die *Moravian* unter 27° 30' nördl. Breite und 72° 15' westl. Länge nachts gegen einen Felsen, der da laut Karte nicht sein durfte. Nur der starke Rumpf des Schiffes und seine 400 PS retteten die 237 Passagiere.

Einen Monat später, am 13. April 1867, geschah der *Scotia* von der »Cunard-Line« unter 45° 37' nördl. Breite und 15° 12' westl. Länge bei ruhigem Meer, günstigem Wind und vollkommen regelmäßiger Radbewegung das Gleiche. Eine erschreckendere Demonstration seiner Kraft konnte das Untier nicht geben: Die »Cunard-Line« hatte in den 26 Jahren ihres Bestehens noch kein Schiff, keinen Mann, keinen Brief und keine Stunde Fahrtzeit verloren. Wer in der Welt Cunard als Symbol der Sicherheit angesehen hatte, fuhr verstört empor. Die Öffentlichkeit empfand die Existenz des aggressiven Gegenstandes als Bedrohung und mobilisierte eine Reihe von Ausschüssen, die bei den Regierungen den Wunsch nach sauberen Meeren vortrugen und verlangten, dass eine Jagd auf das große graue Ungetüm veranstaltet würde.

Und ich? Was hielt ich von diesen Vorgängen? Ich befand mich im März in New York, hatte gerade eine Nebraska-Expedition im Auftrag der französischen Regierung abgeschlossen und wartete auf das Schiff, das mich wieder in die Heimat bringen sollte. Die Diskussion unter allen Leuten, die von dem Ding gehört hatten und denen es ungeheuer war, langten bereits bei den lächerlichsten ichthyologischen Fantasien an. Die Insel- oder Klippenhypothese, die früher im Umlauf gewesen war, hatte man längst aufgeben müssen, auch die Schiffsrumpf-Theorie war angesichts der frappierenden Ortsveränderungen gefallen. Am längsten hielt sich die Mutmaßung, es handle sich bei dem Unwesen um ein Unterwasserfahrzeug mit außerordentlicher mechanischer Kraft.

Aber: Dass ein Privatmann eine solche Maschine besaß, war unglaublich. Handelte es sich um militärische Materialtests irgendeines Landes? Der Glaube an ein

Kriegswerkzeug wurde wankend, als die Staaten der Erde ihre Unbescholtenheitserklärungen abgegeben hatten. Sie fühlten sich alle bedroht, was ihren Versicherungen eine gewisse Glaubwürdigkeit verlieh. Außerdem war es unvorstellbar, dass der Bau eines solchen Seeriesen unbemerkt hätte vor sich gehen können. Damit fiel also die Hypothese vom Panzerschiff und nur die Monster-Idee blieb noch übrig. Weiße Wale und Seeschlangen haben die Fantasie der Menschen ja immer sehr stark beschäftigt.

Da ich in Frankreich ein zweibändiges Werk über »Die Geheimnisse der Meerestiefen« veröffentlicht hatte, das von der gelehrten Welt mit großem Lob aufgenommen worden war, wurde ich als Spezialist in diesem noch ziemlich unklaren Teil der Naturwissenschaften häufiger zu den beunruhigenden Vorfällen befragt. Zunächst verweigerte ich jede Stellungnahme, aber nach dem Unfall der *Scotia* war auch ich von der Realität der Erscheinung überzeugt und veröffentlichte schließlich nach langem Bedrängtwerden einen ausführlichen Artikel über die Sache im *New York Herald*, den ich hier in Auszügen wiedergebe:

Nach dem Ausscheiden all dieser Hypothesen bleibt also nur noch das Seetier von extremen Ausmaßen und Kräften übrig.

Noch keine Sonde hat bisher die großen Tiefen der Ozeane erreicht, deshalb wissen wir nicht, was dort unten vorgeht, welche Tiere dort lebensfähig sind. Selbst für Vermutungen gibt es nur geringe Anhaltspunkte. Nähern wir uns dem Problem rein formal, müssten wir von folgender Voraussetzung ausgehen: Entweder kennen wir alle Gattungen von Lebewesen, die unsere Erde bevölkern, oder wir kennen nicht alle.

Wenn wir sie nicht alle kennen und die Natur zum Beispiel noch ichthyologische Geheimnisse in ihren Meerestiefen verborgen hält, dann ist es durchaus vorstellbar, dass eines dieser unbekanntes Tiere durch Zufälle auch einmal aus den Abgründen an die Oberfläche geworfen werden kann.

Wenn wir aber nicht alle lebenden Gattungen kennen, dann müssen wir das fragliche Tier in diesen Gattungen suchen und da wäre ich bereit, die Existenz eines Riesen-Narwals zuzugestehen.

Der gemeine Narwal, das Einhorn der Meere, erreicht eine Länge von knapp 20 m. Die Riesenausführung, die der Scotia zusetzte, ist demnach fünf- bis zehnmal so lang und im gleichen Maßstab vergrößert dürfen wir uns seine Kraft und seine Waffe denken.

Diese Waffe ist ein Hauptzahn des Narwals, zu einer Art elfenbeinernem Degen ausgebildet, den das Tier sehr sinn- und erfolgreich wie eine Lanze verwendet. Man hat schon des Öfteren solche Zähne in den Leibern von Walen gefunden, andere staken in Schiffskielen. Das Pariser Museum der medizinischen Fakultät besitzt ein Exemplar von 2,25 m Länge, das an der Basis 48 cm Durchmesser hat.

Wie gesagt: Zehnmal so stark, zehnmal so schnell, zehnmal so massig müssen wir uns das fragliche Ungeheuer ausrechnen, und wenn wir die Masse mit der Geschwindigkeit multiplizieren, ergibt das eine sehr ordentliche Stoßkraft, die einen Unfall, wie ihn die Scotia hatte, durchaus herbeiführen könnte.

Bis weitere Informationen vorliegen, votiere ich also für ein Meer-Einhorn von kolossalen Ausmaßen mit einem Sporn ähnlich der Rammwaffe von Panzerfregatten, denen es an Kraft übrigens gleichkommt. Das wäre eine mögliche Erklärung des Phänomens, wenn die Einzelbeobachtungen stimmen. Denn dass sie nicht stimmen: Das wäre auch möglich.

Die letzten Worte waren eine meiner typischen Feigheiten: Ich wollte mir eine Hintertür offenhalten, denn nichts fürchtet ein Professor so sehr wie den Spott des Publikums, wenn die Realität seine Thesen Lügen straft. Und die Amerikaner lachen kräftig, wenn sie lachen.

Der Artikel fand großes Interesse und wurde hitzig diskutiert. Das Geschickteste an ihm war wohl, dass er der Fantasie so großen Spielraum ließ, denn der menschliche Geist berauscht sich gern an derartigen nicht ganz geheuren Vorstellungen unnatürlich wirkender Wesen. Das Meer ist der geeignetste Lebensbereich für sie. Elefanten und Nashörner sind lächerliche Zwerge gegen die Säugetiere, die das Wasser bereits beherbergt hat, und vielleicht finden sich auch heute in seinen unerforschten Tiefen noch Mollusken von unbeschreiblicher Größe oder schreckenerregende Schalentiere, 100-m-Hummer und Krabben von 200 t Gewicht ... Die Tiere der Urzeit hatte der Schöpfer in gigantischen Formen gegossen, erst vom Verwitterungsprozess der Jahrtausende wurde ihr Ausmaß reduziert. Das Meer allein, das sich nie verändert, konnte in seinen unerforschten Tiefen noch einige Warenmuster der urzeitlichen Schöpfungen enthalten. Warum nicht ... ?

Aber ich lasse mich da von meinen privaten Träumereien hinreißen. Das Publikum war viel realistischer. Manchen Leuten erschien das Ganze als rein theoretisches, wissenschaftliches Problem. Die meisten aber, positive Geister vor allem in Amerika und England, forderten eine Säuberungsaktion des Meeres, da sie Handel und Verkehr empfindlich bedroht sahen.

Die Vereinigten Staaten handelten als Erste. Der Kommandant Farragut erhielt den Auftrag, die schnelle Fregatte *Abraham Lincoln* auszurüsten und zum Auslaufen bereitzuhalten.

Merkwürdigerweise war jetzt von dem Tier nichts mehr zu hören und zu sehen. Es schien fast, als habe es von der geplanten Aktion Wind bekommen, durch Abhören von Telegrammen am Transatlantikkabel, wie einige Witzbolde meinten. Zwei Monate lag die *Abraham Lincoln* auf der Lauer, da kam schließlich am 2.7.1867 die Nachricht, ein Dampfer der Linie Frisco-Schanghai habe das Tier in den nördlichen Gewässern des Pazifik beobachtet. Jetzt erhielt

Farragut Befehl, innerhalb von 24 Stunden auszulaufen. Die Mannschaft der Fregatte mit den formidabelsten Fangmaschinen der Neuzeit war komplett, die Vorräte lagen an Bord, Farragut hatte längst Kohlen gebunkert, er brauchte nur noch anheizen zu lassen.

Drei Stunden bevor die *Abraham Lincoln* auslief, erhielt ich folgenden Brief:

Monsieur Pierre Aronnax

Professor am Pariser Museum

z. Zt. 5th Ave. Hotel, New York

Monsieur,

wenn Sie sich der Expedition mit der Abraham Lincoln anschließen wollen, würde die Regierung der Vereinigten Staaten sich darüber freuen, dass Frankreich bei diesem Unternehmen durch Sie vertreten wird. Kommandant Farragut hält eine Kabine zu Ihrer Verfügung bereit.

Mit sehr herzlichen Empfehlungen

Ihr J. B. Hobson, Sekretär der Marine

2. Kapitel

Drei Sekunden vor der Lektüre des Briefes war ich ein Mensch mit verhältnismäßig normalen Wünschen und Ansichten. Drei Sekunden danach fühlte ich mich berufen und wusste, dass mein einziger Lebenszweck von jetzt an nur noch die Verfolgung des ungeheuren Einhorns war. Ich kam zwar gerade von einer mühseligen Reise zurück und hatte mich schon auf meine kleine Wohnung im *Jardin des Plantes* gefreut, auf meine Freunde auch und meine kostbaren Sammlungen, aber bei diesem Angebot von Mister Hobson vergaß ich all das kleine Glück.

»Conseil!«

Außerdem, dachte ich mir, führt zu Schiff jeder Weg nach Europa, und wie viel schöner, dort mit einem Stück Riesenzahn anzukommen, mindestens 0,5 m lang, also ohne

...

»Conseil!«

Es würde natürlich nicht so rasch gehen, denn erst führen wir ja mal in entgegengesetzter Richtung, aber was tut man nicht alles für einen so grandiosen Stoßzahn - »Conseil!«

Endlich erschien mein Diener Conseil, das liebe flämische Phlegma.

»Pack unsere Koffer!«

Er begleitete mich auf all meinen Reisen, ohne jemals die geringste Beschwerde über die Dauer oder die Unbequemlichkeit der Expedition zu äußern. Er war so phlegmatisch, dass es ihm völlig gleich schien, ob wir nun nach China oder in den Kongo aufbrachen. Ein ausgeglichener, beständiger, zuverlässiger Mensch, dem die überraschenden Zufälle des Lebens nur geringen Eindruck machten.

Conseil besaß übrigens eine merkwürdige Art von Wissen, das man nicht intelligent nennen konnte: Durch den Verkehr mit den gelehrten Männern in unserer Wohnung im *Jardin*

des Plantes und durch den Umgang mit den bedeutenden Stücken meiner naturwissenschaftlichen Sammlung war er ein Spezialist im Klassifizieren geworden, der mit der Zuverlässigkeit einer Tabelle auf ein Stichwort sämtliche Stämme, Gruppen, Unterabteilungen, Ordnungen, Familien, Gattungen, Untergattungen, Arten und Varietäten herbeten konnte. Aber dieses wohlklingende Wissen existierte in seinem Kopf völlig losgelöst von der wirklichen Welt. Er konnte im Aquarium noch keinen Goldfisch von einem Guppy unterscheiden. Conseil war außerdem, wie sich auf mehreren Reisen in den vergangenen zehn Jahren gezeigt hatte, fabelhaft gesund und besaß Nerven aus Stahl. Er zählte 30 Jahre und sein Alter verhielt sich zu meinem wie 15 : 20. Der Bursche hatte nur einen Fehler, der ihm allerdings nicht auszutreiben war: Er redete mich stets in der dritten Person an.

»Und die Sammlungen von Monsieur?«, fragte er jetzt.

»Bleiben hier. Wir müssen rasch fort.«

»Was? Archiotherium, Hyracotherium, Oreodon und all die anderen Gerippe von Monsieur bleiben ...«

»Ja!«

»Wie Monsieur beliebt.«

»Also, hör zu, mein Freund: Wir fahren mit der *Abraham Lincoln* ...«

»Wie Monsieur beliebt.«

»Also, um genauer zu sein: Es handelt sich um dieses Untier da ... diesen Riesen-Narwal, der verfolgt werden soll ...«

»Wie Monsieur beliebt.«

»Es ist vielleicht ... wie soll ich sagen? ... eine Reise, von der nicht jeder wieder zurückkommt ...«

»Wie Monsieur beliebt.«

Im Kofferpacken war Conseil mindestens ebenso gut wie im Klassifizieren, denn er ordnete Hemden, Hosen, Socken und Wäsche ebenso geschickt ein wie Vögel und Säugetiere.

Ich zahlte in der Hotelhalle, gab den Auftrag, meine Kisten und Kasten Forschergepäck nach Paris zu verfrachten und sorgfältig meinen Hirscheber zu füttern, für den ich ein Ernährungskonto eröffnete. Ein Pferdewagen brachte uns für 20 Franc über Broadway, 4th Ave. und Katrin Street zum 34. Pier, von wo uns eine Fähre nach Brooklyn übersetzte, in die Nähe des Kais, an dem mit rauchenden Schloten die *Abraham Lincoln* lag.

Ich wurde an Bord gleich dem Kommandanten Farragut vorgestellt und bezog anschließend meine Kabine. Sie gefiel mir, denn sie lag im Heck und stieß an den Offizierssalon.

»Hier sind wir gut aufgehoben!«

»So gut wie der heilige Bernhard in der Muschel.«

Eine halbe Stunde später waren die Haltetaue bereits gefallen, das *Go ahead!* des Kommandanten dröhnte über Deck und wurde über die Sprechanlage in den Maschinenraum weitergegeben. Die Maschinisten setzten das Rad in Bewegung, Dampf zischte und die langen, horizontalen Stempel dröhnten und trieben die Stangen der Welle immer schneller. Das Wasser unter der Schraube rauschte auf, das Schiff löste sich langsam vom Kai und zog majestätisch im Gefolge einer Vielzahl von Fähren, kleinen Schleppern und Barkassen ins offene Wasser.

Die Fahrt über den Hudson glich einem Triumphzug; auf den Barkassen und am Ufer häuften sich die winkenden und taschentuschwenkenden Schaulustigen. Die Forts, welche die Fregatte in Richtung New Jersey passierte, grüßten mit Salutschüssen und Farragut ließ zur Antwort dreimal die amerikanische Bundesflagge aufziehen. Am Sandy Hook, einer Landzunge, standen noch einmal Tausende von Zuschauern und klatschten Beifall, als die Fregatte vorüberzog. Schlag 15 Uhr ging der Lotse von Bord, der Dampfdruck wurde erhöht, die Schraube lief rascher, das Schiff strich längs der gelben, niedrigen Küste von Long Island und lief abends um 20 Uhr, nachdem die Feuer von

Fire Island im Nordwesten zurückgeblieben waren, mit voller Kraft in die dunklen Wasser des Atlantiks.

Farragut war ein tüchtiger Seemann, zusammen mit der *Lincoln* ein Schiff und eine Seele. Wie jeder gute Seemann war er dem Gedanken eines Seeungeheuers gegenüber sehr aufgeschlossen und hatte nicht die geringsten Zweifel an der Existenz des Einhorns, zu dessen Verfolgung er aufgebrochen war. Er hatte geschworen, das Meer von dem Monster zu befreien, deshalb gab es nur noch die Alternative Farragut-tötet-Monster oder Monster-tötet-Farragut, eine dritte Möglichkeit war ausgeschlossen.

Selbstverständlich teilten die Offiziere seine Meinung. Die Aussicht auf das bevorstehende Abenteuer war der Gegenstand aller Gespräche an Bord und manch einer offenbarte eine überraschende Neigung für den Dienst im Ausguck des Mastkorbs. Sämtliche Masten mit ihrem Takelwerk hingen tagsüber voller Matrosen, obwohl noch nicht einmal der Pazifik erreicht war – kein Wunder, denn Farragut hatte eine Prämie von 2 000 Dollar für die erste Sichtung ausgesetzt. Auch mich trieben Unruhe und Neugier Tag für Tag an Deck. Conseil war der Einzige, der das Unternehmen gewöhnlich fand.

Ich habe ja die fabelhafte Ausrüstung mit Fanggeräten bereits kurz erwähnt, welche die *Abraham Lincoln* mit sich führte. Von der Harpune bis zu explodierenden Geschossen war alles vorhanden, selbst ein kleinkalibriges, weit tragendes Geschütz, das der Öffentlichkeit auf der Weltausstellung im folgenden Jahr zum ersten Mal vorgestellt werden sollte, war an Deck montiert. Es fehlte also nicht an Mordwaffen neuesten Modells. Aber das Schiff besaß noch mehr: den König der Harpuniere. Ned Land.

Dieser Kanadier war etwa 40 Jahre alt, eine kräftig gebaute Zweimeterfigur, ernst, wortkarg, reizbar und aufbrausend, kurz: ein Mann, der, wo er ging und stand, Aufmerksamkeit erregte. Er konnte Farragut mit seinem scharfen Blick und sicheren Arm ebenso nützlich sein wie die übrige

Mannschaft zusammen. Mir kommt der Vergleich: ein Teleskop, das auch eine stets schussbereite Kanone ist.

Wohl weil ich Franzose war, zeigte Ned Land sich mir gegenüber etwas freundlicher und aufgeschlossener als gewöhnlich; mit mir konnte er reden und er gab mir dabei zugleich Gelegenheit, das rabelaisische Idiom zu genießen, das in einigen Gegenden Kanadas noch gesprochen wird. Er stammte wie die Reihe seiner Vorfahren aus Quebec; und nachdem er aufgetaut war, begann er, oft von allein aus seinem Leben zu erzählen, er sprach von seinen Abenteuern und Kämpfen und seine Erzählung, mit der poetischen Kraft des Natürlichen ausgestattet, weitete sich zu einem Epos vom Walfang und den nördlichen Meeren, zur Odyssee eines kanadischen Homer. Ach Ned! Wir sind Freunde geworden und ich wünschte, ich würde noch 100 Jahre leben, nur um zu wissen, dass es dich gibt!

Ans Einhorn übrigens glaubte er nicht. Wir saßen einmal an einem prachtvollen Abend drei Wochen nach unserer Abfahrt gemeinsam auf dem Achterdeck und sprachen miteinander, während wir aufs Meer hinaussahen. Ich wog die Erfolgchancen unseres Unternehmens ab. Land ließ mich reden, ohne zu antworten, und ich fragte ihn geradezu: »Sagen Sie, Meister, warum sind Sie eigentlich so skeptisch, was das Einhorn betrifft? Haben Sie besondere Gründe, nicht an seine Existenz zu glauben?«

Der König der Harpuniere sah mich eine Zeit lang schweigend an, schlug sich dann mit der Hand gegen die hohe Stirn (eine Bewegung, die ihm zur Gewohnheit geworden war) und sagte mit geschlossenen Augen: »Vielleicht schon, Monsieur Aronnax.«

»Aber Sie sollten der Letzte sein, der so was bezweifelt! Sie, ein Jäger von Großsäugern, Sie können sich doch am ehesten ein Bild dieses Einhorns machen ...«

»Umgekehrt, umgekehrt. Die Masse glaubt gern an Kometen, an urweltliche Ungeheuer, aber weder der Astronom noch der Biologe lassen derlei Hirngespinnste

gelten. Ich habe eine Menge Seetiere erlegt, aber es gab keins darunter, das stark genug gewesen wäre, einem Schiff ernstlichen Schaden zuzufügen.«

»Na, es gibt aber doch durchaus Fälle, wo ein Narwal Schiffe mit seinem Dorn durchbohrt ...«

»Hölzerne vielleicht. Aber keine Eisenplatten. Ich merke schon, dass auch bei Ihnen dieses Seeungeheuer zu den Glaubensartikeln gehört. Narwal mit Riesenzahn! Warum denn nicht ein Riesenpolyp?«

»Nein, Meister, diese Mollusken haben ein viel zu weiches Fleisch. Selbst ein 100-m-Krake könnte Schiffen wie der *Scotia* oder der *Abraham Lincoln* nichts anhaben. Es muss ein sehr kräftig gebautes Säugetier aus der Klasse der Wirbeltiere sein. Es ist doch ganz logisch, wenn ein solches Tier Tausende von Metern unter der Wasseroberfläche lebt, dass es sehr widerstandsfähig sein muss.«

»Wieso?«

»Weil es den enormen Druck aushalten muss, der in den tieferen Schichten des Meeres herrscht. Sie wissen, dass man in der Physik den Druck, den 1 kg Wasser, also 1000 cm³, auf 1 cm² ausübt, mit 1 at bezeichnet. Wenn Sie also 10 m tief tauchen, ist Ihr Körper – da seine Oberfläche ca. 20 000 cm² misst – einem Druck von 20 000 kp ausgesetzt. In 100 m Tiefe wirken 200 000 kp auf Sie ein, in 1000 m Tiefe 2000 000 kp, in 10 000 m Tiefe 20 000 000 kp! Der Luftdruck ist übrigens etwas größer als 1 at, deshalb lasten in diesem Augenblick schon mehr als 20 000 kp Gewicht auf Ihrem Körper. Nur merken Sie nichts davon, weil diesem Druck der Druck der Luft innerhalb Ihres Körpers entgegenwirkt, der sich mit dem äußeren genau ausgleicht. Darauf können Sie aber im Wasser nicht zählen.«

»Sie meinen, weil mein Körper nicht mit Wasser gefüllt ist, das Gegendruck ausübt?«

»Richtig. 10 km Meerestiefe mit ihrem Druck von 20 000 t würden Sie platt drücken wie eine hydraulische Presse.«

»Den Teufel auch!«

»Und Tiere von der Größe dessen, das wir verfolgen, deren Körperoberfläche Millionen von cm² misst, müssen Milliarden kp Druck aushalten. Daraus darf man schon folgern, dass sie recht kräftig gebaut sind. Jetzt stellen Sie sich nur noch vor, dass eine solche Masse Tier mit der Geschwindigkeit eines über Land fahrenden Schnellzugs auf einen Schiffsrumpf stößt, dann werden Ihnen die Beschädigungen nicht mehr so unglaublich erscheinen ...«

»Tjaaa ...«, sagte der Kanadier gedehnt.

»Habe ich Sie überzeugt?«

»Sie haben mich davon überzeugt, dass, wenn es in sehr großen Tiefen Tiere gibt, diese einen sehr widerstandsfähigen Organismus haben müssen.«

»Ja, aber wenn es diese Tiere nicht gibt, wie erklären Sie sich dann den Unfall der *Scotia*?«

»Tja ...«

»Na?«

»Na, vielleicht damit, dass die Geschichte gar nicht wahr ist!«

Aber diese Antwort ließ nur die skeptische Verbohrtheit des Kanadiers erkennen, denn am Unfall der *Scotia* gab es nun wirklich keinen Zweifel. Das Loch war so groß, dass man es stopfen musste, um nicht abzusaufen; einen besseren Beweis für ein Loch kann ich mir nicht denken. Da es Felsen oder Klippen um die Unfallstelle herum nicht gab, musste es von einem Tier herrühren.

Meiner Ansicht nach gehörte dieses Wesen zu den Wirbeltieren, Klasse der Säuger, Gruppe der Fischförmigen, Ordnung der Walfischartigen. Zur Bestimmung der Familie allerdings hätte man das Untier zerlegen müssen, um es zerlegen zu können, hätte man es fangen müssen, um es fangen zu können, hätte man es harpunieren müssen, um es harpunieren zu können, hätte man es sehen müssen, damit aber haperte es.