

Jules Verne

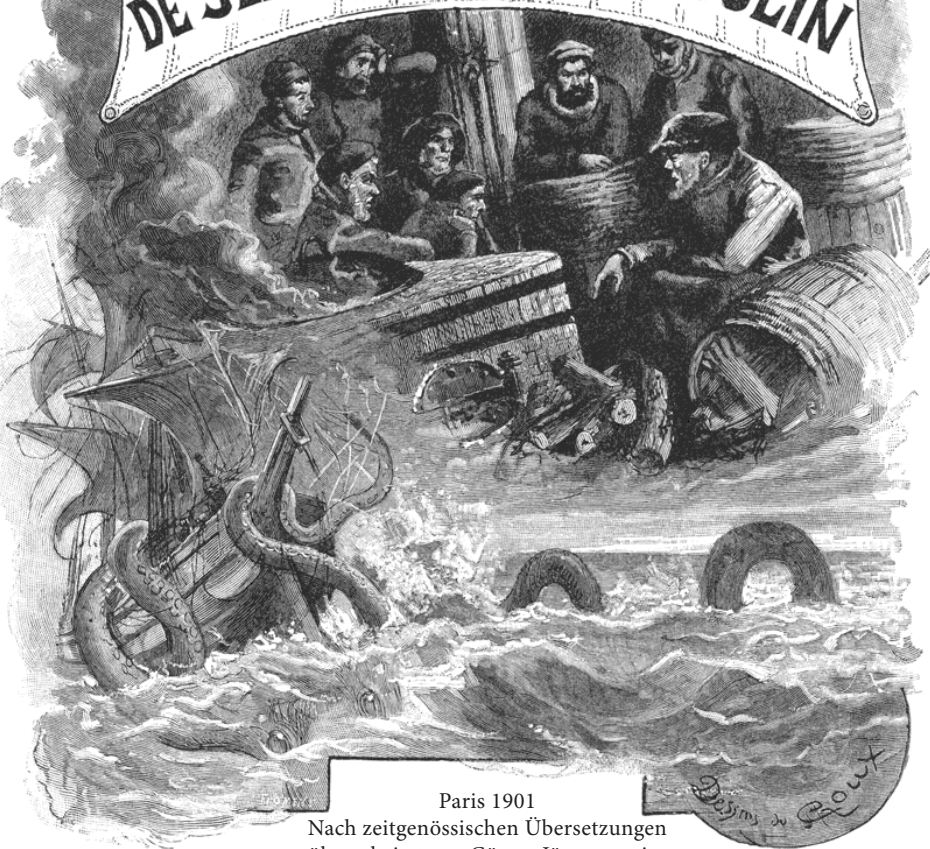
Die Geschichten des Jean-Marie Cabidoulin

Mit Illustrationen von George Roux und anderen



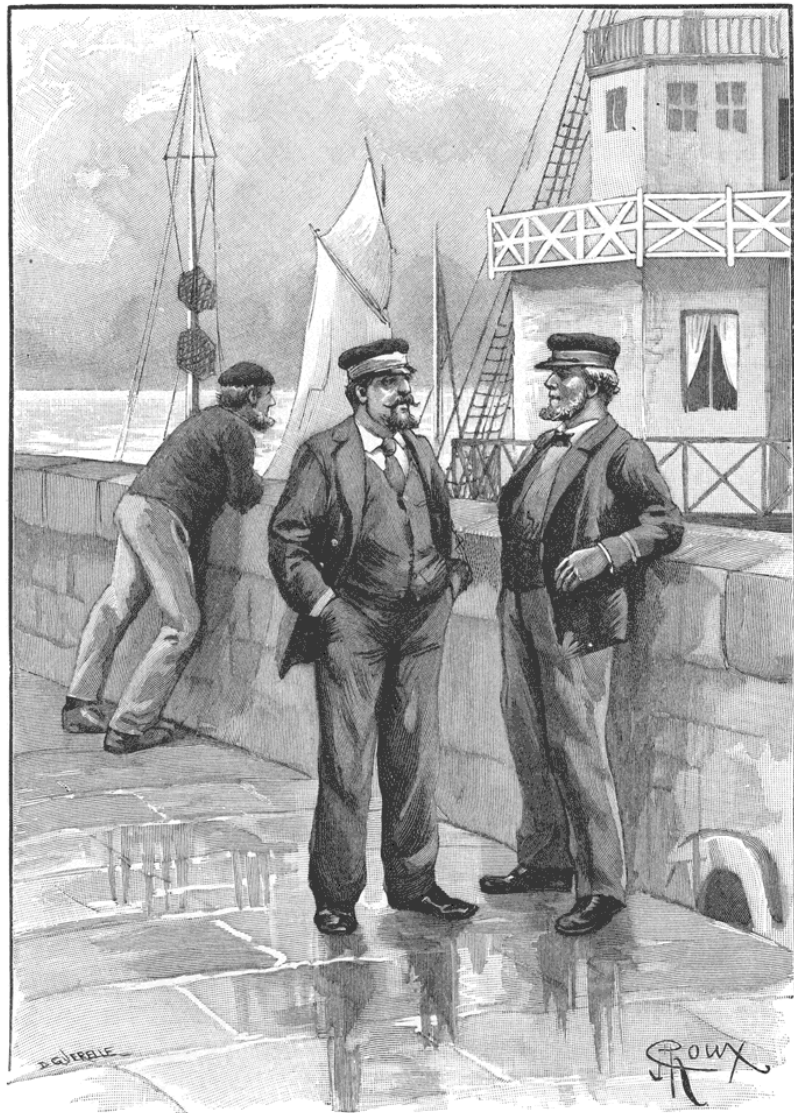
JULES VERNE

LES HISTOIRES
DE JEAN-MARIE CABIDOULIN



Paris 1901

Nach zeitgenössischen Übersetzungen
überarbeitet von Günter Jürgensmeier



1. KAPITEL
Eine verzögerte Abfahrt

»Heda, Kapitän Bourcart, wollten Sie denn nicht heute abfahren?«

»Nein, Herr Brunel, ich fürchte sogar, es wird auch nicht morgen, vielleicht sogar in 8 Tagen noch nicht möglich sein.«

»Das ist ja ärgerlich.«

»O, sogar beunruhigend«, erklärte Bourcart mit Kopfschütteln. »Die ›Saint Enoch‹ müßte schon seit Ende vorigen Monats abgegangen sein, um an den Fangplätzen noch zu günstiger Zeit einzutreffen. Wie es jetzt liegt, werden ihr die Engländer oder die Amerikaner zuvorkommen.«

»Und das nur, weil Ihnen die beiden Leute noch immer fehlen?«

»Ja, Herr Brunel, einer, auf den ich keinesfalls verzichten kann, und ein anderer, auf den ich vielleicht verzichtete, wenn es darüber nicht strenge Vorschriften gäbe, die –«

»Den Böttcher meinen Sie damit doch wohl nicht?« fragte Brunel.

»Ich bitte Sie, nein, das dürfen Sie getrost glauben! Bei mir an Bord ist der Böttcher ebenso unentbehrlich wie Rahen und Spieren, neue Ruder und Kompaß! Bedenken Sie, daß ich im Laderaum 2.000 Fässer habe.«

»Und wieviel Mann an Bord, Kapitän Bourcart?«

»Vollzählig wären wir 32 Mann, Herr Brunel. Unter uns gesagt, ist es übrigens weit nützlicher, einen Böttcher zu haben, der sich um die Fässer, als einen Arzt, der sich um die kranken Leute kümmert. Fastagen, na ja, daran gibt's immer etwas zu reparieren; kranke Leute, die reparieren sich schon ganz allein! Und oben-drein, möcht' ich noch fragen, wird man denn auf dem Meer überhaupt je ernstlich krank?«

»Natürlich sollte das in so ausgezeichnete Luft eigentlich nicht vorkommen, und dennoch, Kapitän, gibt es wohl Fälle –«

»Ach was, Herr Brunel, ich habe auf der ›Saint Enoch‹ noch keinen Kranken gehabt!«

»Da kann man Ihnen ja gratulieren, Kapitän! Immerhin, ein Schiff bleibt eben ein Schiff, und als solches ist es der bestehenden Seefahrtsordnung unterworfen. Bei einer gewissen Zahl von Offizieren und Matrosen muß es einen Arzt an Bord nehmen, daran ist nichts zu deuteln. Sie haben bis jetzt noch keinen?«

»Freilich, freilich; darum eben ist ja die ›Saint Enoch‹ heute noch

nicht um das Kap Saint Vincent herum, wie es von Rechts wegen sein müßte!«

Das hier wiedergegebene Gespräch fand zwischen Kapitän Bourcart und einem Herrn Brunel statt, und zwar gegen 11 Uhr vormittags auf dem etwas erhöhten Teil zwischen dem Semaphor und der Flügelmauer der Mole von Havre.

Die beiden Männer kannten einander schon lange; der eine war ein früherer Küstenfahrer, der jetzt das Amt des Hafenkapitäns verwaltete, der andere der Befehlshaber des Dreimasters ›Saint Enoch‹, der schon recht ungeduldig darauf wartete, seine Mannschaftsrolle zu vervollständigen, um in See stechen zu können.

Evariste Simon Bourcart war in Havre, seinem Heimathafen, vielleicht der bekannteste aller Kapitäne von der langen Fahrt. Unverheiratet, ohne nahe Angehörige, hatte er von frühester Kindheit in der Marine des Staates als Schiffsjunge, Leichtmatrose, Matrose und als Bootsmann gedient.

Nach vielfachen Reisen als Lieutenant, als zweiter Offizier und als erster Steuermann, befahlte er jetzt bereits seit 10 Jahren die ›Saint Enoch‹, einen Walfänger, der ihm und der Firma Gebrüder Morice je zur Hälfte gehörte.

Ein ausgezeichneter, kühner und entschlossener Seemann, bewahrte er, im Gegensatz zu so vielen seiner Kollegen, in seinem Auftreten die äußerste Höflichkeit, er fluchte auch niemals und ertheilte seine Befehle stets in der freundlichsten Weise. Das ging natürlich nicht so weit, daß er etwa zu einem Marsgast gesagt hätte: »Wollen Sie so gut sein, die Reffe des Oberbramsegels nachzulassen!« oder zu dem Steuermann: »Seien Sie so freundlich, das Ruder hart nach Steuerbord zu legen!« – Immerhin galt er, und zwar mit Recht, für einen der höflichsten Kapitäne von der langen Fahrt.

Außerdem verdient es hervorgehoben zu werden, daß der in all seinen Unternehmungen begünstigte Bourcart bezüglich des Fangs stets sehr glücklich gewesen war und immer sehr gute Fahrten gehabt hatte. Seine Offiziere hatten sich nie zu beklagen, und seine Matrosen auch gegen diese nie etwas einzuwenden gehabt. Wenn die Besatzung der ›Saint Enoch‹ heute also nicht vollzählig und es dem Kapitän unmöglich war, die Lücken auszufüllen, dann darf

man das nicht für ein Zeichen von Mißtrauen und Widerwillen seitens der heuersuchenden Seeleute halten.

Bourcart und Brunel waren an dem metallenen Gerüst der Nebelglocke auf der halbrunden Terrasse am Ende des Hafendamms stehengeblieben. Der Flutmesser zeigte gerade die tiefste Ebbe an, und der Signalmast trug weder Flagge noch Wimpel. Kein Fahrzeug schickte sich an auszulaufen, und selbst die Fischerschaluppen hätten bei der Tiefebbe beim Neumond kaum genug Wasser vorgefunden. Aus diesem Grund fehlte es auch ganz an Neugierigen, die sich bei Hochwasser zu sammeln pflegten. Die Schiffe von Honfleur, Trouville, von Caen und Southampton lagen vertäut an ihren Büllen, und vor der 3. Nachmittagsstunde war keine Bewegung im Außenhafen zu erwarten.

Kurze Zeit schweiften die Augen von Kapitän Bourcart nach dem offenen Meer hinaus und über die große Wasserfläche zwischen den fernen Anhöhen von Ouistreham und dem felsigen Steilufer vor den Leuchttürmen von Kap de la Hève hin. Die Witterung war unbestimmt und der Himmel in großer Höhe mit grauen Wolken halb bedeckt. Der Wind wehte aus Nordosten als leichte, unstete Brise, die mit dem Eintritt der Flut voraussichtlich auffrischte.

Einzelne Schiffe glitten über die Bucht dahin; hier hoben sich weiße Segel vom östlichen Horizont ab, dort schwebten lange Rauchsäulen in der schwachbewegten Luft. Natürlich war es ein etwas neidischer Blick, den Bourcart seinen glücklicheren Kollegen nachsandte, die den Hafen schon verlassen hatten. Selbstverständlich drückte er sich auch auf diese Entfernung hin in der höflichsten Form aus, denn seine angeborene Urbanität hätte es nicht zugelassen, sie wie ein gewöhnlicher alter Seebär zu behandeln.

»Ja, ja«, sagte er zu Brunel, »die wackeren Leute da machen mit dem Wind im Rücken gute Fahrt, während ich noch im inneren Becken liege und die Sorrtäue nicht loswerfen kann! Das nennt man doch wirklich Pech haben, und das ist das erste Mal, daß es der ›Saint Enoch‹ so schlecht geht.«

»Gedulden Sie sich nur, lieber Bourcart«, antwortete der Hafenkapitän lachend; »wenn Sie jetzt nicht gleich auslaufen können –«

»O, hab' ich denn nicht schon seit 14 Tagen Geduld gehabt!« rief der Kapitän nicht ohne einige Bitterkeit.

»Zugegeben. Ihr Schiff kann aber viel Leinwand tragen, und Sie werden die verlorene Zeit bald einholen. Mit 11 Knoten, bei guter Brise, kommt man schon ein Stück vorwärts. Doch sagen Sie mir, Bourcart, geht es mit Dr. Sinoquet noch immer nicht besser?«

»Leider nein, wenn er auch nicht gerade schwerkrank ist, der vortreffliche Doktor. Nur rheumatische Schmerzen nageln ihn ans Bett, und davon hat er noch für mehrere Wochen genug. Wer hätte das je geglaubt von einem Mann, der so sehr ans Meer gewöhnt war und der mit mir alle Teile des Großen Ozeans besucht hat.«

»O«, fiel der Hafenkapitän ein, »vielleicht sind es gerade die vielen Reisen, durch die er sich sein Leiden zugezogen hat.«

»Nein, nein, das gewiß nicht«, versicherte Kapitän Bourcart. »Ein Rheumatismus, den sich einer an Bord der ›Saint Enoch‹ geholt hätte! Warum denn nicht gleich die Cholera oder das gelbe Fieber? Nein, wie konnten Sie nur auf einen solchen Gedanken kommen, liebster Brunel?«

Wie verdutzt durch eine so ungeheuerliche Mutmaßung ließ Bourcart die Arme sinken. Die ›Saint Enoch‹, so ein musterhaft ausgerüstetes Schiff mit allen Bequemlichkeiten und undurchdringlich für die geringste Feuchtigkeit und Rheumatismus?! Den holte man sich jedenfalls eher im Sitzungssaal des Rathauses oder in den Salons der Unterpräfektur, als in den Kabinen oder der Gemeinschaftskajüte der ›Saint Enoch‹! Rheumatismus! Hatte er selbst denn jemals etwas davon gespürt? Und er verließ doch sein Schiff niemals, weder wenn er irgendeinen Platz angelaufen hatte, noch wenn er im Hafen von Havre festlag. Eine Wohnung in der Stadt ... na, das wäre, wenn man sein Unterkommen an Bord hat! Das hätte er nicht mit den prächtigsten Zimmern des Hotel de Bordeaux oder du Terminus vertauscht. Rheumatismus! Nein, nicht einmal ein simpler Schnupfen! Wer hätte denn jemals an Bord der ›Saint Enoch‹ einen niesen hören?

Der brave Mann kam allmählich ins Feuer und hätte wohl noch lange in gleicher Weise weiter ge- und widersprochen, wenn ihn der Hafenkapitän nicht unterbrochen hätte.

»Na ja, ich will's ja zugeben, lieber Bourcart«, sagte er beschwichtigend, »Dr. Sinoquet wird sich den Rheumatismus von seinem Aufenthalt auf dem Land zugezogen haben. Tatsache bleibt freilich, daß er daran laboriert und sich vorläufig nicht einschiffen kann.«

»Und das schlimmste dabei ist«, erklärte Bourcart, »daß ich trotz aller Bemühungen keinen Ersatzmann für ihn aufzutreiben vermag.«

»Nur Geduld, wiederhole ich Ihnen, nur etwas Geduld! Sie werden schließlich schon noch einen jungen Mediziner finden, der gern einmal die Welt sehen möchte und nur darauf wartet, reisen zu können. Was käme dem zum Anfang gelegener, als im Stillen Ozean einmal eine Fahrt zum Walfang mitzumachen?«

»Gewiß, Freund Brunel, ich sollte eigentlich nur die Qual der Wahl haben. Leider gibt es doch nicht so viele, und ich habe noch immer niemand, das Skalpell und die Lanzette oder den Schlägel und das Breitbeil zu handhaben.«

»Es ist aber doch nicht ebenfalls der Rheumatismus«, fragte der Hafenkapitän, »der Sie Ihres Faßbinders beraubt hat?«

»Nein, das freilich nicht; der brave Vater Brulard kann nur seinen linken Arm nicht mehr gebrauchen, scheinbar infolge einer Gelenksteifigkeit, und er verspürt auch heftige Schmerzen in den Beinen und Füßen.«

»Sind denn auch daran die Gelenke angegriffen?« erkundigte sich Brunel.

»So scheint es leider; jedenfalls ist Brulard nicht imstande, zur See zu fahren. Sie wissen ja aber, lieber Brunel, daß ein zur Waljagd ausgerüstetes Fahrzeug auf einen Böttcher ebenso wenig verzichten kann wie auf die Harpuniere, und ich werde also um jeden Preis einen anwerben müssen.«

Brunel fing zwar an zu glauben, daß Vater Brulard von keinem Rheumatismus gelähmt sein könne, da die ›Saint Enoch‹ nach der Versicherung von Kapitän Bourcart das reinste Sanatorium war und ihre Besatzung sich der besten hygienischen Bedingungen erfreute. Das änderte allerdings nichts an der Tatsache, daß Dr. Sinoquet und der Böttcher Brulard an dieser Fahrt nicht teilnehmen konnten.

Eben jetzt hörte Bourcart sich rufen und drehte sich daraufhin um.

»Ah, Sie, Heurtaux«, sagte er und reichte seinem zweiten Offizier vertraulich die Hand. »Es freut mich, Sie zu sehen. Ist's denn ein guter Wind, der Sie hierher geblasen hat?«

»Vielleicht, Kapitän«, antwortete Heurtaux, »denn ich komme, um Sie zu benachrichtigen, daß sich jemand – vor kaum einer Stunde – an Bord eingefunden hatte.«

»Ein Böttcher oder vielleicht ein Arzt?« fragte Bourcart lebhaft.

»Das weiß ich nicht, Kapitän. Die betreffende Person schien aber durch Ihre Abwesenheit unliebsam enttäuscht zu werden.«

»War es ein schon älterer Mann?«

»Nein, er sah noch ziemlich jung aus und versprach, bald wiederzukommen. Ich machte mich also auf, Sie zu suchen, und in der Annahme, daß ich Sie auf dem Hafendamm finden würde.«

»Wo man mich immer antrifft, Heurtaux, wenn ich nicht an Bord bin.«

»Ja, das wußte ich, und deshalb steuerte ich sofort auf den Signalmast zu.«

»Gut gemacht, Heurtaux«, erwiderte Bourcart, »ich werde zu der Begegnung an Ort und Stelle sein. Lieber Brunel, erlauben Sie also, daß ich mich verabschiede.«

»Gehen Sie getrost, bester Kapitän, ich habe so eine Ahnung, daß Sie sehr bald jeder Verlegenheit enthoben sein werden.«

»Wenigstens zur Hälfte, Freund Brunel, doch nur in dem Fall, daß der Besucher ein Arzt oder ein Faßbinder war!«

Der Hafenkapitän und Kapitän Bourcart wechselten noch einen freundschaftlichen Händedruck; dann ging der zweite in Begleitung seines ersten Steuermanns die Mole hinunter, überschritt die Brücke und begab sich nach dem Handelshafen und auf dem Landweg des Ufers nach der ›Saint Enoch‹.

Sobald er an Bord war, zog sich Bourcart in seine Kabine zurück, deren Tür sich nach der gemeinsamen Kajüte und deren Fenster sich nach der Vorderseite der Deckhütte zu öffnete. Nachdem er noch den Befehl erteilt hatte, ihm das Wiedereintreffen des Besu-

chers sofort zu melden, wartete er mit einiger Ungeduld und las inzwischen in einem Lokalblatt von Havre.

Er sollte nicht lange zu warten haben. Schon nach 10 Minuten stellte sich der ihm gemeldete junge Mann wieder an Bord ein und war nach der Kajüte geführt worden, wo der Kapitän ihn aufsuchte.

Wenn der Besucher allem Anschein nach auch kein Böttcher war, so konnte er doch vielleicht ein Arzt sein, ein junger Mediziner von ungefähr 6- bis 27 Jahren.

Nach dem Austausch der gewöhnlichen Höflichkeiten – und man darf glauben, daß Bourcart gegenüber der Person, die ihn mit ihrem Besuch beehrte, damit nicht geizte – begann der junge Mann mit den Worten:

»Ich habe aus dem, was man sich an der Börse sagte, gehört, daß die ›Saint Enoch‹ infolge des schlechten Gesundheitszustands ihres gewohnten Arztes am Auslaufen verhindert sei.«

»Das ist leider richtig, mein Herr ... Herr?«

»Filhiol. Ich bin Dr. Filhiol, Herr Kapitän, und komme, Ihnen an Stelle von Dr. Sinoquet meine Dienste an Bord Ihres Schiffes anzubieten.«

Kapitän Bourcart erfuhr darauf noch, daß der aus Rouen gebürtige junge Mann einer Familie aus den industriellen Kreisen seiner Vaterstadt angehörte, und daß er den Wunsch hegte, seinen Beruf in der Handelsmarine auszuüben. Jedenfalls würde er sich glücklich schätzen, vor dem etwaigen Eintritt in den Dienst der Transatlantischen Gesellschaft an einer Fahrt zum Walfang teilzunehmen und gerade bei der oft beschwerlichen Schifffahrt auf dem Stillen Ozean seine Tauglichkeit zu erproben. Er könne, sagte er, die besten Empfehlungen vorlegen, und der Kapitän brauche sich über ihn nur bei den und den Großkaufleuten und Reedern von Havre zu erkundigen.

Bourcart hatte den jungen Arzt mit seinem offenen, ansprechenden Gesichtsausdruck aufmerksam angesehen. Ohne Zweifel war er von kräftiger Konstitution und entschlossenem Charakter. Auf dergleichen verstand er sich, und der da vor ihm stand, mit gut ge-

bauten Gliedern und strotzender Gesundheit, war gewiß nicht der Mann, der sich bei ihm an Bord Rheumatismus zuzog.

»Mein werter Herr«, antwortete er also, »Sie kommen mir sehr gelegen, was ich nicht verhehlen mag, und wenn meine Erkundigungen – woran ich nicht im mindesten zweifle – für Sie günstig ausfallen, wäre die Sache so gut wie abgemacht. Sie könnten sich dann schon morgen auf der ›Saint Enoch‹ häuslich einrichten, und ich denke, Sie würden es nicht zu bereuen haben.«

»Davon bin ich überzeugt, Herr Kapitän«, erwiderte Dr. Filhiol, »denn ich gestehe, daß ich, bevor Sie über mich Erkundigungen einziehen konnten, mich schon über Sie erkundigt habe.«

»Sehr klug und weise«, erklärte Bourcart. »Wie man niemals ohne Schiffszwieback in See stechen soll, so soll man auch seinen Namen nicht in eine Schiffsrolle schreiben, ohne zu wissen, mit wem man es später zu tun bekommt.«

»Das war auch mein Gedankengang, Herr Kapitän.«

»Und das ist ganz recht so, Herr Doktor. Wenn ich Ihre Worte richtig deute, dann haben Sie über mich wohl keine ungünstige Auskunft erhalten?«

»O, im Gegenteil, Herr Kapitän, und ich hoffe, daß die Auskunft, die Sie über mich einholen werden, ebenso günstig ausfällt.«

Kamen sich Kapitän Bourcart und der junge Arzt an Offenherzigkeit gleich, so hielten sie sich jedenfalls auch bezüglich der Höflichkeit die Waage.

»Nur noch eine einzige Frage«, ergriff Kapitän Bourcart wieder das Wort. »Sind Sie, Herr Filhiol, schon zur See gewesen?«

»Nur auf einigen kurzen Fahrten über den Ärmelkanal.«

»Und? Nicht seekrank gewesen?«

»Nein; ich glaube sogar, ich werde das niemals werden.«

»Ja, sehen Sie, für einen Schiffsarzt ist das ja nicht ganz unwichtig.«

»Gewiß nicht, Herr Kapitän.«

»Ich darf Ihnen dazu auch nicht verheimlichen, daß die Fahrten zum Walfang anstrengend, wohl auch gefährlich sind. Mühsal und Entbehrungen bleiben einem dabei nicht erspart, kurz, es ist eine harte Schule für das Seemannsleben.«

»Das weiß ich, Herr Kapitän, doch ich fürchte diese harte Schule nicht.«

»Und unsere Fahrten, Dr. Filhiol, sind nicht nur gefährlich, sondern zuweilen auch von sehr langer Dauer. Das hängt von mehr oder weniger günstigen Umständen ab. Wer kann wissen, ob die ›Saint Enoch‹ nicht vielleicht 2 bis 3 Jahre braucht, ehe sie heimkehrt.«

»Sie mag heimkehren, wann das auch ist, Herr Kapitän; das wichtigste bleibt doch, daß alle, die sie jetzt hinausführt, mit ihr wieder zurückkommen.«

Bourcart mußte sich von der Lebensanschauung des jungen Mannes entschieden befriedigt fühlen, und er würde sich mit Dr. Filhiol jedenfalls in allen Punkten verständigen, wenn die über ihn einzuziehenden Erkundigungen es zuließen, mit ihm einen Vertrag einzugehen.

»Herr Doktor«, sagte er zu ihm, »ich glaube, ich kann mich nur beglückwünschen, mit Ihnen in Beziehung getreten zu sein, und morgen, nachdem ich meine Erkundigungen eingezogen habe, hoffe ich, daß Ihr Name im Schiffsbuch eingetragen werden wird.«

»Auf morgen also«, antwortete der junge Arzt, »und was die Abfahrt betrifft –«

»O, die könnte auch noch morgen abend mit dem ersten Eintritt der Ebbe erfolgen, wenn es mir gelungen wäre, für den Platz des Böttchers ebenso Ersatz zu finden, wie für den des Arztes.«

»Ihre Mannschaft ist also noch nicht vollzählig, Herr Kapitän?«

»Leider nein, Herr Filhiol, denn es ist ausgeschlossen, auf den armen Brulard zu rechnen.«

»Ist der Mann denn krank?«

»Nun ja, wenn man es krank sein nennen darf, wenn einer einen Rheumatismus hat, der ihm Arme und Beine lähmt. Sie können mir aber getrost glauben, daß er sich den nicht während der Fahrt auf der ›Saint Enoch‹ geholt hat.«

»Da fällt mir ein, Herr Kapitän«, bemerkte jetzt der junge Arzt, »daß ich Ihnen vielleicht einen Böttcher nachweisen kann.«

»Sie?«

Der Kapitän erging sich seiner Gewohnheit gemäß schon in vor-

zeitigen Danksagungen gegen den ihm von der Vorsehung gesandten Doktor. Ihm war, als hörte er im Laderaum schon die Schlägel an die Dauben der Fässer klopfen. Die erste Freude sollte aber nur von kurzer Dauer sein, und er schüttelte ganz kläglich den Kopf, als Filhiol hinzugefügt hatte:

»Sie haben also wohl gar nicht an Meister Cabidoulin gedacht?«

»An Jean-Marie Cabidoulin in der Rue des Tourettes?« rief Bourcart.

»Natürlich an den. Gibt es denn noch einen zweiten Cabidoulin in Havre oder anderswo?«

»Jean-Marie Cabidoulin?« wiederholte Kapitän Bourcart.

»Ja ja, derselbe.«

»Woher kennen Sie denn Cabidoulin?«

»Daher, daß ich ihn behandelt habe.«

»Was, der ist also auch krank? Da herrscht wohl unter den Böttchern eine reine Epidemie?«

»O nein, darüber können Sie ruhig sein, Herr Kapitän. Er hatte nur eine geringfügige Handverletzung, die schon wieder geheilt ist, so daß er recht gut mit dem Breitbeil umgehen kann. Er ist ein kerngesunder Mann von guter Konstitution, für sein Alter – kaum 50 Jahre – recht kräftig, und ich meine, er werde seine Sache auch gut machen.«

»Ganz gewiß, ganz gewiß«, antwortete Bourcart, »doch, wenn Sie Jean-Marie Cabidoulin kennen, so kenne ich ihn auch, und ich glaube kaum, daß sich irgendein Kapitän entschließen würde, den Mann an Bord aufzunehmen.«

»Warum denn das?«

»O, sein Handwerk versteht er gründlich und hat auch verschiedene Fahrten mitgemacht, die letzte etwa vor 5 bis 6 Jahren.«

»Doch warum will niemand etwas von ihm wissen, Herr Kapitän?«

»Weil er ein Unglücksprophet ist, Herr Filhiol, weil er immer nur Unfälle und Katastrophen voraussagt, weil, wenn man eine Reise antritt, das, seinem Reden nach, allemal die letzte sein werde, von der man nicht wiederkehrt. Und dann seine Geschichten von den Seeungeheuern, die er gesehen haben will und auch später wieder

antreffen werde. Ich sage Ihnen, Herr Filhiol, der Mann ist imstande, eine ganze Mannschaft zu demoralisieren!«

»Sprechen Sie im Ernst, Herr Kapitän?«

»Völlig ernsthaft!«

»Ja, aber ... beim Mangel an einem andern, und da Sie doch einen Böttcher brauchen ...«

»Freilich, ich weiß es, mangels eines anderen! Und doch, an den ... gerade an den hätt' ich nimmermehr gedacht! Indes, kann man nicht nach Norden steuern, dann steuert man eben nach Süden, und wenn Meister Cabidoulin wollte ... Er wird aber nicht wollen.«

»Man könnte es doch versuchen.«

»Nein, das ist nutzlos. Und im übrigen Cabidoulin ... Cabidoulin!« wiederholte Bourcart.

»Wenn wir ihn nun aufsuchten?« schlug Filhiol dennoch vor.

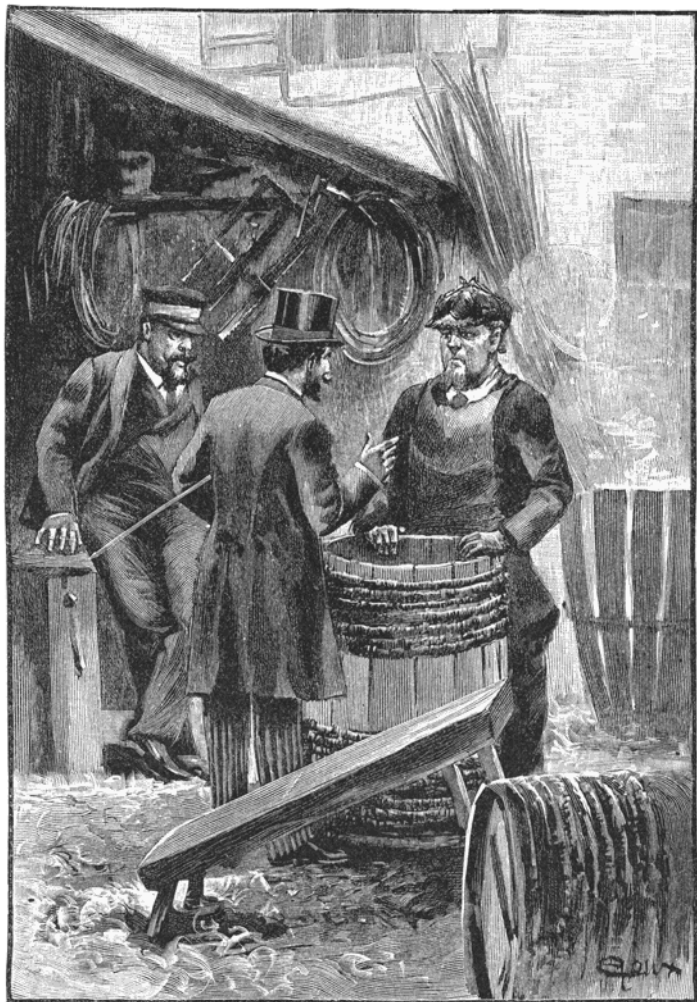
Der sich offenbar unklare und etwas betretene Kapitän Bourcart schlug einmal die Arme in- und dann auseinander, er ging mit sich zu Rate, erwog das Für und das Wider und schüttelte den Kopf, als stände er im Begriff, sich in eine dumme Geschichte einzulassen. Der Wunsch, möglichst bald in See zu stechen, wog schließlich doch alle Bedenken auf.

»Nun, gehen wir also!« sagte er.

Schon in der nächsten Minute hatten beide den Handelshafen verlassen und wandten sich der Wohnung des Böttchers zu.

Jean-Marie Cabidoulin war zu Hause; er befand sich in einem Zimmer des Erdgeschosses im Hof. Es war ein 52jähriger, robuster Mann, der sich hier in Cordhosen und Ärmelweste zeigte. Auf dem Kopf trug er eine Otterfellmütze und um die Hüften einen großen, braunen Lederschurz. Arbeit, äußerte er, gäb' es nicht viel, und wenn er nicht einige Sparpfennige besäße, könnte er in dem kleinen Café gegenüber des Abends nicht einmal seine Partie Manille spielen, wozu ihn doch ein alter Marinepensionär, ein früherer Leuchtturmwächter aus la Hève, Tag für Tag erwartete.

Jean-Marie Cabidoulin war übrigens völlig informiert über alles, was in Havre vorging, über Ein- und Ausfahrten von Segel- und Dampfschiffen, über die Ankunft und die Wiederabreise der tran-



satlantischen Dampfer, über die Fahrten der Lotsen und über die Neuigkeiten vom Meer – und auch informiert über alle Klatschereien, die zwischen zwei Gezeiten auf dem Hafendamm aufkamen.

Meister Cabidoulin kannte also, und zwar schon lange, auch Kapitän Bourcart. Sobald dieser bei ihm auf der Schwelle erschien, rief er deshalb auch:

»He, he! Die ›Saint Enoch‹ liegt also immer noch am Kai fest, immer noch im Handelshafen eingesperrt, als ob sie von Eis umschlossen wäre?«

»Noch immer, Meister Cabidoulin«, bestätigte Kapitän Bourcart.

»Fehlt's noch an einem Schiffsarzt?«

»O nein, der ist zur Stelle.«

»Sapperment! Sie sind das doch nicht selbst, Doktorchen?«

»Ich selbst, und ich habe Kapitän Bourcart hierher begleitet, um zu fragen, ob Sie sich mit uns einschiffen wollen.«

»Einschiffen?« rief der Faßbinder, seinen Schlägel schwingend.

»Ja, Jean-Marie Cabidoulin«, sagte Kapitän Bourcart. »Hätte es denn für Sie keinen Reiz, so eine letzte Fahrt auf einem guten Schiff und in Gesellschaft tüchtiger, braver Leute?«

»Nun wahrlich, Kapitän Bourcart, ein solches Angebot hätte ich mir nicht mehr träumen lassen! Sie wissen doch, daß ich mich eigentlich zur Ruhe gesetzt habe. Jetzt segl' ich nur noch durch die Straßen von Havre, wo es keine Zusammenstöße gibt und kein Wogenschlag zu fürchten ist, und Sie, Sie wollten ...«

»O, überlegen Sie sich die Sache, Meister Cabidoulin. Sie sind doch wahrlich noch nicht so alt, auf Ihrer Ankerboje zu hocken, oder wie ein alter Ponton ganz hinten im Hafen vertäut zu bleiben!«

»Den Anker lichten, Jean-Marie, den Anker lichten!« fügte Dr. Filhiol, um in Übereinstimmung mit dem Kapitän zu bleiben, lachend hinzu.

Meister Cabidoulin hatte jetzt aber einen Gesichtsausdruck tiefen Ernstes angenommen – wahrscheinlich die Maske des Unglückspropheten – und mit dumpfer Stimme begann er:

»Hören Sie auf meine Worte, Kapitän, und Sie auch, Dr. Filhiol. Ich habe da einen Gedanken gehabt, den ich nie wieder aus dem Kopf loswerde.«

»Und der wäre?« fragte Kapitän Bourcart.

»Daß man, wenn man da draußen umherfährt, schließlich früher oder später, doch unvermeidlich Schiffbruch erleiden muß. O, ich weiß, die ›Saint Enoch‹ hat einen vortrefflichen Kapitän, eine tüch-

tige Mannschaft, sie wird auch einen guten Arzt haben, ich habe aber die feste Überzeugung, daß mir, wenn ich mit zu Schiff ginge, etwas widerfahren würde, was mir noch nicht widerfahren ist.«

»Ach, ich dächte gar!« bemerkte Kapitän Bourcart dazu.

»Es ist, wie ich Ihnen sage«, versicherte Meister Cabidoulin. »Deshalb hab' ich mir auch vorgenommen, mein Leben ruhig auf dem festen Land zu beschließen.«

»Das ist ja die reine Einbildung«, erklärte Dr. Filhiol; »es sind doch wahrlich nicht alle Schiffe bestimmt, mit Mann und Maus unterzugehen.«

»Nein, das gewiß nicht«, gab der Böttcher zu, »und doch, mich verläßt die Ahnung nicht, wenn ich noch einmal zur See führe, würde ich davon nicht zurückkommen.«

»O, ich bitte Sie, Jean-Marie Cabidoulin«, versetzte Kapitän Bourcart, »das kann doch unmöglich Ihr Ernst sein!«

»Mein völliger Ernst, und obendrein, doch das unter uns, meine Neugier ist für diese Welt befriedigt. Hab' ich nicht alles gesehen, während ich zur See fuhr: die heißen Länder und die kalten Länder, die Inseln des Atlantischen und Großen Ozeans, die Eisberge und das Packeis, die Seehunde, Robben und Wale.«

»Alle Achtung, Sie sind wirklich zu beneiden«, unterbrach ihn Filhiol.

»Und wissen Sie denn, was ich noch zu guter Letzt sehen werde?«

»Nun, was denn, Meister Cabidoulin?«

»Was mir noch niemals vor Augen gekommen ist, ein furchtbares Meerungeheuer, die große Seeschlange ...«

»Die Sie nie zu sehen bekommen werden!« versicherte Dr. Filhiol.

»Warum denn nicht?«

»Sehr einfach, weil's überhaupt keine gibt. Ich habe alles gelesen, was man über diese fabelhaften Seeungeheuer geschrieben hat, und ich wiederhole Ihnen, Ihre Riesenschlange existiert nicht!«

»I, das wäre!« rief der Böttcher mit so überzeugtem Ton, daß es nutzlos erschien, über diesen Gegenstand mit ihm zu verhandeln.

Kurz, nach drängenden Gesuchen und schließlich umgestimmt

durch den hohen Lohn, den Kapitän Bourcart ihm bot, entschloß sich Jean-Marie Cabidoulin, eine letzte Reise auf den Walfang mitzumachen, und noch am selben Abend schleppte er seinen Reisestock an Bord der ›Saint Enoch‹.

2. KAPITEL

Die ›Saint Enoch‹

Am nächsten Tag, dem 7. November, verließ die ›Saint Enoch‹ Havre im Schlepptau der ›Herkules‹, die sie zur Zeit des höchsten Wasserstands hinausbugsierte. Das Wetter war ziemlich schlecht. Tiefliegende und zerrissene Wolken flogen, von einer starken Nordwestbrise getrieben, am Himmel hin.

Das Fahrzeug von Kapitän Bourcart maß etwa 550 Tonnen und war mit allen Geräten ausgestattet, die bei dem schwierigen Fang der Wale in den fernen Gewässern des Großen (oder Stillen) Ozeans allgemein benützt werden. Obwohl die Zeit seines Baus jetzt schon 10 Jahre zurücklag, erwies es sich unter allen Verhältnissen als völlig seetüchtig und als guter Segler. Seine Mannschaft war auch immer beschäftigt, Rumpf und Segelwerk in tadellosem Zustand zu halten, und eben jetzt war es frisch gekielholt und ausgebessert worden.

Die ›Saint Enoch‹, ein ziemlich breit gebauter Dreimaster, führte Focksegel, Großsegel und Brigantine, Mars- und Vormarssegel, Bram- und Oberbramsegel, Kreuzbramsegel, großes und kleines Klüversegel, Außenklüver und endlich Lee- und Stagsegel. In Erwartung der Abfahrt hatte Bourcart alle Geräte und Hilfsmittel zum Aufwinden oder Drehen der Wale bestens instand halten lassen. Vier Boote lagen an Ort und Stelle fertig, an Backbord die des Obersteuermanns und des ersten und zweiten Lieutenants, an Steuerbord das des Kapitäns. Vier weitere (Reserve-)Boote standen auf dem Deck verteilt. Zwischen Fock- und Großmast und vor der großen Luke hatte man den zum Schmelzen des Walspecks dienenden Ofen oder Herd aufgebaut. Er enthielt zwei eiserne Töpfe dicht aneinander und war mit einem Mantel aus Ziegelsteinen umschlos-

sen. An seiner Hinterseite befanden sich zwei Öffnungen für den Abzug des Rauchs und an der Vorderseite unter den Töpfen zwei Roste für die Feuerung.

Wir führen hier den Bestand an Offizieren und Mannschaften auf, die auf der ›Saint Enoch‹ eingeschifft waren:

Kapitän Bourcart (Evariste Simon), 50 Jahre.

Obersteuermann Heurtaux (Jean François), 40 Jahre.

Erster Lieutenant Coquebert (Yves), 32 Jahre.

Zweiter Lieutenant Allotte (Romain), 27 Jahre.

Bootsmann Ollive (Mathurin), 47 Jahre.

Harpunier Thiébaud (Louis), 37 Jahre.

Harpunier Kardek (Pierre), 32 Jahre.

Harpunier Durut (Jean), 32 Jahre.

Harpunier Ducrest (Alain), 31 Jahre.

Schiffsarzt Dr. Filhiol, 27 Jahre.

Böttcher Cabidoulin (Jean-Marie), 52 Jahre.

Schmied Thomas (Gille), 45 Jahre.

Zimmermann Ferut (Marcel), 36 Jahre.

8 Matrosen.

11 Leichtmatrosen.

1 Tafelmeister.

1 Koch.

Zusammen 34 Köpfe, die gewöhnliche Mannschaftszahl für einen Walfänger vom Tonnengehalt der ›Saint Enoch‹.

Die Besatzung bestand nahezu zur Hälfte aus normannischen und bretonischen Matrosen. Nur der Zimmermann Ferut war aus Paris gebürtig und zwar aus der Vorstadt Belleville; früher war er an verschiedenen Theatern der Hauptstadt als Maschinist tätig gewesen.

Die Offiziere hatten auf der ›Saint Enoch‹ schon mehrere Fahrten mitgemacht und verdienten das beste Lob. Sie hatten alle Eigenschaften, die ihr Beruf erforderte. Im vergangenen Jahr waren die nördlichen und die südlichen Teile des Stillen Ozeans abgesucht worden. Eine im ganzen glückliche Reise, wenigstens insofern, als

sie ohne jeden ernststen Unfall verlaufen war, obgleich sie nicht weniger als 42 Monate gedauert hatte, doch auch eine einträgliche Reise, da die von dem Schiff mit heimgebrachten 2.000 Fässer Tran zu recht annehmbaren Preisen verkauft werden konnten.

Der Obersteuermann Heurtaux verstand sich vortrefflich auf jede Einzelheit des Dienstes an Bord. Nachdem er als Hilfs-Flaggenoffizier in der Kriegsmarine gedient hatte, war er zur Handelsmarine übergegangen und fuhr jetzt nur in Erwartung eines eigenen Befehlshaberpostens. Er galt mit Recht als ein sehr tüchtiger Seemann, der auf strenge Manneszucht zu halten gewöhnt war.

Von dem ersten Lieutenant Coquebert und dem zweiten, Allotte – zwei übrigens auch recht guten Offizieren – wäre nur ihr außerordentlicher, zuweilen gar unkluger Eifer bei der Verfolgung von Walen zu erwähnen; beide wetteiferten in Schnelligkeit und Kühnheit; sie suchten einander gern zu überholen, unbekümmert, ob sie – trotz der Warnungen und ernstlichen Einschärfungen durch Kapitän Bourcart – dabei ihre Boote aufs Spiel setzten oder nicht. Der Eifer des Fischers beim Fischfang wiegt eben den Eifer des Jägers bei der Jagd auf – er reißt, eine instinktive Leidenschaft, unwiderstehlich mit sich fort. Die beiden Lieutenants steckten damit auch mehr als nötig ihre Leute an, vor allem Romain Allotte.

Nur wenige Worte seien dem Bootsmann Mathurin Ollive gewidmet. Der kleine, hagere und sehnige, jeder Anstrengung gewachsene Mann, der eifrig seines Amtes waltete, auch gute Augen und gute Ohren hatte, besaß die besonderen Eigenschaften, die man an einem Kammerunteroffizier der Marine zu sehen gewöhnt ist. Von allen Leuten an Bord war er unzweifelhaft der, der sich am wenigsten für die Einbringung von Walen interessierte. Mochte ein Schiff eigens für diesen Zweig des Fischfangs ausgerüstet oder zur Beförderung von Frachtgut beliebiger Art von einem Hafen zum andern bestimmt sein: Meister Ollive kümmerte sich nur um das, was unmittelbar mit der Navigation zusammenhing. Kapitän Bourcart schenkte ihm das größte Vertrauen, und er rechtfertigte es glänzend.

Was die acht Matrosen angeht, so hatte die Mehrzahl davon schon die letzte Reise der ›Saint Enoch‹ mitgemacht, und sie bil-

deten eine ebenso zuverlässige wie geübte Mannschaft. Unter den elf Leichtmatrosen waren sechs, die die rauhe Lehrzeit des großen Fischfangs zum ersten Mal erprobten. Die jungen Leute, im Alter von 14 bis 17 Jahren, sollten zusammen mit den Matrosen bei der Bemannung der Boote Verwendung finden.

Die übrigen, der Schmied Thomas, der Böttcher Cabidoulin, der Zimmermann Ferut, der Koch und der Tafelmeister gehörten, mit Ausnahme des Böttchers, alle seit 3 Jahren zur ständigen Mannschaft und waren mit ihren Aufgaben vollkommen vertraut.

Es sei noch hinzugefügt, daß Meister Ollive und Meister Cabidoulin schon alte Bekannte und wiederholt zusammen zur See gefahren waren. Der erstgenannte, der schon wußte, was von der Manie des zweiten zu erwarten war, hatte ihn gleich in vertrauter Weise begrüßt.

»He, Alterchen, da bist du ja!«

»Jawohl, höchstpersönlich«, sagte der zweite.

»Du willst es wirklich noch einmal wagen?«

»Wie du siehst.«

»Und immer mit der verwünschten Idee, es werde schlecht ablaufen?«

»Sogar sehr schlecht«, antwortete der Böttcher ernsthaft.

»Na gut«, fuhr Mathurin Ollive fort, »ich hoffe aber, daß du uns mit deinen Geschichten verschonst.«

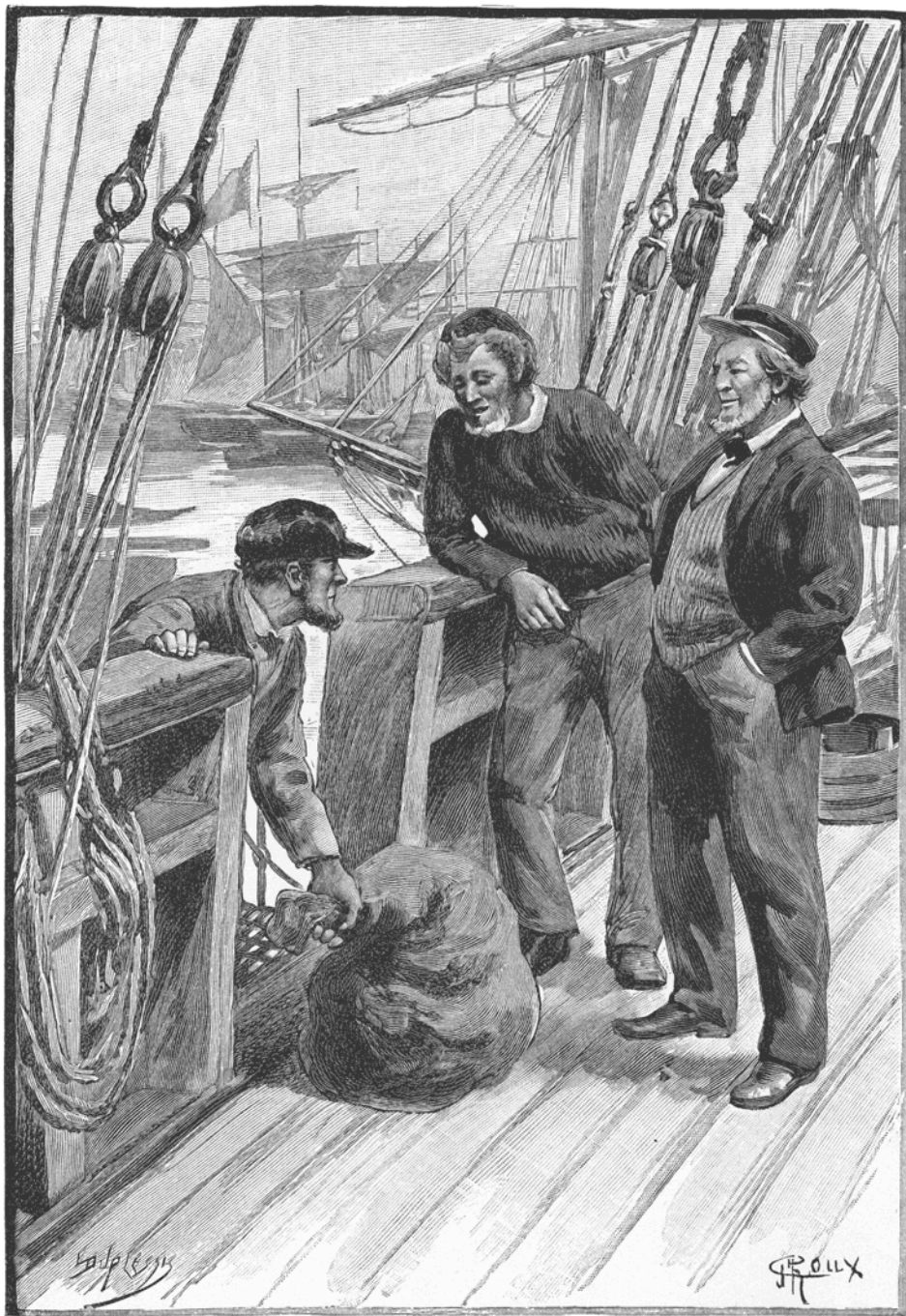
»Das möcht' ich denn doch nicht versprechen.«

»So halt' es, wie du willst; wenn uns jedoch ein Unglück zustößt ...«

»Ist's eben der Beweis, daß ich mich nicht geirrt habe!« erklärte Jean-Marie Cabidoulin.

Wer weiß, ob der Faßbinder nicht jetzt schon bedauerte, auf das Angebot von Kapitän Bourcart eingegangen zu sein.

Als die ›Saint Enoch‹, über die Hafendämme hinausgekommen war, wurde, da der Wind zum Auffrischen neigte, Befehl gegeben zum Beisetzen der Marssegel, in die der Bootsmann zwei Reffe schlagen ließ. Sobald die ›Herkules‹ ihr Schlepptau losgeworfen hatte, wurde das ausgeführt, ebenso auch das kleine Klüversegel entfaltet, und der Kapitän ließ nachher noch den Fockmast aus-



rüsten. Unter diesen Verhältnissen konnte der Dreimaster – ein Barkschiff – gegen den Nordost aufkreuzen, um die vorspringende Spitze von Barfleur zu umsegeln.

Die ›Saint Enoch‹ mußte sich sehr dicht am Wind halten, trotzdem glitt sie aber mit einer Geschwindigkeit von 10 Knoten dahin.

3 Tage lang war das Kreuzen erforderlich, dann erst konnte der Lotse bei La Hougue ausgeschifft werden. Von nun an ging die Fahrt den Ärmelkanal hinunter in gewöhnlicher Weise weiter. Die günstige Brise, die bisher geherrscht hatte, verwandelte sich bald in einen frischen Wind. Kapitän Bourcart, der deshalb auch Bram-, Oberbram- und Stagsegel hatte setzen lassen, konnte sich überzeugen, daß die ›Saint Enoch‹ ihre guten nautischen Eigenschaften noch immer entwickelte. In der Aussicht auf eine sehr weite Reise, bei der die Schiffe oft viel Ungemach aushalten müssen, war ihre Takelage übrigens fast vollständig erneuert worden.

»Schönes Wetter, freundliche See, guter Wind«, sagte Bourcart zu Dr. Filhiol, der mit ihm auf Deck umherging. »Unsere Fahrt läßt sich ja recht gut an, und das ist eine Seltenheit, wenn man um diese Zeit des Jahres durch den Ärmelkanal segelt.«

»Ich gratuliere Ihnen, Kapitän«, antwortete der Doktor, »wir stehen jetzt aber erst am Anfang der Reise.«

»O, das weiß ich wohl, Herr Filhiol. Es genügt nicht, eine Reise gut anzufangen, man muß sie auch gut zu Ende führen. Doch keine Sorge, wir haben ein gutes Schiff unter den Füßen, und wenn's auch nicht erst gestern vom Stapel gelaufen ist, so ist es doch an Rumpf und Takelwerk nicht weniger solide. Ich behaupte sogar, es ist noch vertrauenswürdiger, als ein ganz neues Schiff, und Sie können mir glauben, daß ich seinen Wert aus Erfahrung kenne.«

»Gewiß, Herr Kapitän, daran zweifle ich nicht, doch handelt es sich nicht allein um eine ohne Unfall verlaufende Fahrt, sie muß vielmehr auch etwas Ordentliches abwerfen, und das hängt weder vom Schiff selbst ab, noch von seinen Offizieren oder seiner Mannschaft.«

»Wie Sie sagen«, fiel Kapitän Bourcart ein. »Der Wal kommt oder er kommt nicht. Das liegt, wie bei allen Dingen, am günstigen Zufall, und dem Zufall kann man nicht befehlen. Natürlich: man fährt

mit gefüllten Fässern heim oder mit leeren. Die ›Saint Enoch‹ ist jetzt aber, seit sie aus der Werft von Honfleur hervorging, auf ihrer fünften Fahrt, und bisher ist jede zu ihrem Vorteil ausgefallen.«

»Das läßt ja das Beste hoffen, Herr Kapitän. Werden Sie mit dem Fang warten, bis wir den Großen Ozean erreicht haben?«

»O nein, Herr Filhiol, wir werden jede Gelegenheit nutzen, und wenn wir im Atlantischen Ozean vor der Umschiffung des Kaps Wale antreffen, dann werden unsere Boote nicht säumen, auf sie Jagd zu machen. Es kommt dabei nur darauf an, daß sie nicht in zu großer Entfernung auftauchen, und daß man sie am Schiff festlegen kann, ohne zu weit aus dem Kurs zu kommen.«

Einige Tage nach der Abfahrt aus Havre regelte Kapitän Bourcart den Wach- und Ausguckdienst. Zwei Männer sollten sich stets auf den Marsen, der eine auf dem Fock-, der andere auf dem Großmast aufhalten. Diese Aufgabe fiel den Harpunieren und den Matrosen zu, die Leichtmatrosen sollten auf dem Deck bleiben.

Um für alle Fälle bereit zu sein, erhielt jedes Boot eine Anzahl von Spieren, nebst den zum Walfang nötigen Geräten. Wurde dann ein Wal in der Nähe des Schiffes gemeldet, brauchten die Boote nur aufs Wasser gesetzt zu werden, was nur wenige Minuten in Anspruch nahm. Mit einer solchen Gelegenheit war jedoch nicht eher zu rechnen, als bis die ›Saint Enoch‹ sich draußen auf dem Atlantischen Meer befand.

Nachdem das letzte Land an den Seiten des Ärmelkanals erreicht war, schlug Kapitän Bourcart einen Kurs nach Westen ein, um Ouesant in größerer Entfernung zu umschiffen, und in dem Augenblick, wo das französische Land außer Sicht kam, wies er Dr. Filhiol darauf hin.

»Auf Wiedersehen!« sagten beide Männer.

Als sie der Heimat diesen letzten Gruß entboten, fragten sie sich jedenfalls, wie viele Monate, vielleicht Jahre vergehen würden, ehe sie sie wiedersehen sollten.

Da der Wind stetig aus Nordosten wehte, brauchte die ›Saint Enoch‹ nur ihre Schoten nachzulassen, um in die Richtung nach dem Kap Ortegal, der nordwestlichsten Spitze Spaniens, abzufallen. Es erschien nicht notwendig, erst in das biskayische Meer einzulau-

fen, das für Segler oft große Gefahr bringt, wenn ein starker Westwind aufkommt und sie gegen die Küste treibt. Wie häufig müssen da die Fahrzeuge, die nicht gegen den Wind segeln können, in einem der französischen oder der spanischen Häfen eiligst Schutz suchen.

Saßen der Kapitän und die Offiziere zur Essenszeit beisammen, dann sprachen sie, wie erklärlich, über die eben unternommene Fahrt. Diese fing ja unter günstigen Umständen an. Das Schiff würde voraussichtlich noch zur besten Zeit in den Fischgründen eintreffen, ja Kapitän Bourcart zeigte in dieser Hinsicht eine solche Vertrauensseligkeit, daß er auch die ärgsten Zweifler umstimmte.

»Hätte sich nur unsere Abfahrt«, erklärte er eines Tages, »nicht um 14 Tage verzögert, könnten wir jetzt schon auf der Höhe von Ascension oder Sankt Helena sein, und wir täten unrecht, klagen zu wollen.«

»Vorausgesetzt«, meinte Lieutenant Coquebert, »daß der Wind uns einen Monat lang einigermaßen günstig bleibt, dürften wir den Zeitverlust sogar bequem einholen.«

»Gleichviel«, fügte Heurtaux hinzu, »es bleibt doch bedauernswert, daß Dr. Filhiol den vortrefflichen Gedanken, sich auf der ›Saint Enoch‹ einzuschiffen, nicht weit früher gehabt hat.«

»Das bedaure ich ebenfalls«, erwiderte der Arzt vergnügt lächelnd, »denn ich hätte doch nirgends einen besseren Empfang und eine bessere Gesellschaft finden können.«

»Da hilft nun kein Klagen und Bedauern mehr, meine Herren«, erklärte Bourcart. »Die guten Gedanken kommen nicht, wenn man es will.«

»So wenig wie die Wale«, rief Romain Allotte. »Selbst wenn sie auftauchen, muß man sofort bei der Hand sein, die plumpen Gesellen anzugreifen –«

»Übrigens«, unterbrach ihn Dr. Filhiol, »fehlte der ›Saint Enoch‹ nicht nur der Schiffsarzt, sondern auch der unentbehrliche Böttcher.«

»Ganz recht«, stimmte Kapitän Bourcart ein, »wir wollen auch nicht vergessen, lieber Filhiol, daß Sie es waren, der mir von Jean-

Marie Cabidoulin sprach. Ohne Ihr Dazwischentreten hätte ich niemals daran gedacht, mich gerade an den Mann zu wenden.«

»Nun kurz, er ist jetzt an Bord«, ließ sich Heurtaux vernehmen, »und das ist doch die Hauptsache. Soweit ich ihn aber kenne, Kapitän, hätte ich nimmermehr geglaubt, daß er zustimmen würde, seine Werkstatt und seine Fässer zu verlassen. Wiederholt hatte er schon, trotz verlockender Angebote, abgeschlagen, noch einmal in See zu gehen, und Sie müssen viel Überredungskunst angewandt haben.«

»Na, ich habe nicht gerade zu viel Widerstand gefunden«, meinte der Kapitän. »Seinem Reden nach war er des Seefahrens überdrüssig. Er hatte Glück gehabt, sich ohnehin schlecht und recht durchzuschlagen. Warum das Schicksal herausfordern? Man trägt dabei doch schließlich die Haut zu Markte. Nein, man muß sich zur rechten Zeit zurückziehen verstehen, und so weiter ... Sie kennen ja die Litaneien des wackeren Mannes! Und dann noch die Behauptung, daß er schon alles gesehen habe, was man bei einer Fahrt zum Walfang irgend sehen könnte!«

»Alles hat man niemals gesehen«, erklärte Lieutenant Allotte, »und ich für meinen Teil erwarte noch immer etwas Unvorhergesehenes, Außerordentliches.«

»Nun, meine Herren«, versicherte Kapitän Bourcart, »etwas Außerordentliches wäre es, was jedoch ganz unwahrscheinlich ist, wenn sich das Glück von der ›Saint Enoch‹ abwenden sollte, wenn diese Reise nicht den vorhergegangenen gleichkäme, die uns allen einen hübschen Profit eingebracht haben. Das wäre es, wenn uns irgendein Unfall träfe, oder wenn unser Schiff nicht die gewohnte volle Ladung an Tran und Fischbein heimbrächte! Doch darüber bin ich beruhigt. Die Vergangenheit bürgt für die Zukunft, und wenn die ›Saint Enoch‹ wieder in den Handelshafen einläuft, wird sie auch ihre 2.000 bis zum Spundloch gefüllten Fässer mitbringen!«

Wahrlich auch Jean-Marie Cabidoulin würde, wenn er diese von unerschütterlichem Vertrauen getragenen Worte gehört hätte, sich vielleicht gesagt haben, daß man wenigstens auf dieser Fahrt kei-



nerlei Gefahr zu befürchten habe, so vom Glück begünstigt wie das Schiff von Kapitän Bourcart war.

Nachdem im Südosten die Höhen von Kap Ortegal gepeilt waren, wendete sich die ›Saint Enoch‹, von günstigen Wetterverhältnissen unterstützt, auf Madeira zu, um zwischen den Kanaren und den Azoren hindurchzugehen. Sobald der Wendekreis vor den

Kapverdischen Inseln überschritten war, traf die Besatzung auf ein ausgezeichnetes Klima mit mittelhoher Temperatur.

Ein wenig wunderte es freilich den Kapitän, seine Offiziere und seine Matrosen, daß bis jetzt noch kein Wal aufgetaucht war, den man hätte verfolgen können. Waren auch zwei bis drei zu sehen gewesen, so hielten sie sich doch so entfernt, daß an ein Flottmachen der Boote gar nicht zu denken gewesen war. Zeit und Mühe wären dabei rein verschwendet gewesen, und alles in allem erschien es ratsamer, die eigentlichen Fangbezirke, entweder auf dem zu jener Zeit schon recht ausgebeuteten Meeresteil bei Neuseeland oder die im nördlichen Stillen Ozean, so schnell wie möglich zu erreichen. Es galt vorläufig also, unterwegs keine Verzögerung zu erleiden.

Wenn sich die Schiffe aus europäischen Häfen nach dem Stillen (oder Großen) Ozean begeben wollen, dann können sie das – die Fahrstrecke ist ziemlich gleichlang – entweder tun, indem sie das Kap der Guten Hoffnung an der Südspitze Afrikas umschiffen oder um das Kap Horn an der Südspitze Amerikas herumgehen, und so wird es auch bleiben, solange der Panamakanal noch nicht eröffnet ist. Was aber den Weg um Kap Horn betrifft, so erfordert der ein Hinuntergehen bis zum 55. Grad südlicher Breite, wo oft recht schlimmes Wetter herrscht. Ein Dampfer kann sich zwar in die vielen Windungen der Magellanstraße hineinwagen, womit er den Stürmen des Kaps entgeht, ein Segler könnte das aber nur auf die Gefahr unberechenbarer Verzögerungen hin tun, besonders wenn es darum geht, die Meerenge von Osten nach Westen zu passieren.

Im allgemeinen ist es also vorteilhafter, die Südspitze Afrikas aufzusuchen und den Fahrstraßen des Indischen und des Südlichen Meeres zu folgen, wobei die zahlreichen Häfen an der Küste Australiens und bis nach Neuseeland hin leicht erreichbare Zufluchtsstätten bieten.

Wie Kapitän Bourcart diesen Weg bei seiner früheren Fahrt eingeschlagen hatte, so sollte er auch bei der jetzigen eingehalten werden. Er brauchte bei der unverändert aushaltenden Brise auch nicht weit nach Westen auszuweichen, und nach der Vorüberfahrt an den Kapverdischen Inseln bekam er Ascension, und wenige Tage darauf Sankt Helena in Sicht.

Zu dieser Zeit des Jahres herrscht auf dem Atlantischen Ozean jenseits des Äquators lebhafter Verkehr. Es vergingen auch kaum 48 Stunden, ohne daß die ›Saint Enoch‹ irgendeinem mit voller Kraft dahineilenden Dampfer oder einem jener schlanken Klipper begegnete, die mit jenen sich an Geschwindigkeit fast messen können. Kapitän Bourcart hatte aber nicht Muße genug, den einen oder den andern »anzusprechen«. Meist hißten die andern auch nur die ihre Nationalität anzeigende Flagge oder begnügten sich zu signalisieren, daß sie keine Nachrichten zu geben und zu erwarten hätten.

An der Ostseite der Insel Ascension vorüberfahrend, hatte die ›Saint Enoch‹ die diese beherrschenden vulkanischen Gipfel nicht zu Gesicht bekommen, und bei Sankt Helena angelangt, ließ sie es an Steuerbord in 3 bis 4 Seemeilen Entfernung liegen. Von der ganzen Besatzung war Dr. Filhiol der einzige, der diese Insel noch nicht gesehen hatte, und wohl eine Stunde lang konnte der junge Arzt seine Blicke vom Pic de Diane, über der Schlucht mit dem ehemaligen Gefängnis Longwood, nicht losreißen.

Das trotz der Beständigkeit der Windrichtung recht veränderliche Wetter begünstigte doch das Vorwärtskommen des Schiffes, das, ohne die Halsen umzuholen, höchstens seine Segelfläche zu verkleinern oder zu vergrößern hatte.

Die Ausguckleute hielten immer sorgsam Wacht. Wale zeigten sich aber nicht, sie hielten sich wahrscheinlich weiter im Süden, einige hundert Meilen vom Kap, in größerer Zahl auf.

»Alle Teufel, Kapitän«, sagte der Böttcher wiederholt, »das war auch nicht die Mühe der Anmusterung wert, da ich an Bord gar nichts zu tun habe!«

»Das wird noch kommen, wird schon kommen«, suchte ihn der Kapitän dann zu beruhigen.

»Oder es kommt auch nicht«, fuhr der Böttcher kopfschüttelnd fort, »und wenn wir bei Neuseeland sind, werden wir noch kein Faß gefüllt haben.«

»Kann wohl sein, Meister Cabidoulin, das erledigen wir aber dort. An Arbeit wird es Ihnen nicht fehlen, verlassen Sie sich darauf!«

»O, ich habe aber auch Zeiten gesehen, wo es im Atlantischen Meer von Spritzwalen wimmelte.«

»Ja, ja, das weiß ich; sicherlich werden sie immer seltener, und das ist recht bedauernswert!«

Tatsächlich konnten die Wachposten nur zwei bis drei Wale melden, wovon einer eine recht beträchtliche Größe hatte. Leider tauchten diese aber allzu nah am Schiff auf und, dadurch scheu gemacht, auch sofort wieder unter, so daß man sie nicht weiter sehen konnte. Bei der ihnen eigenen, außerordentlichen Geschwindigkeit können diese Zetazeen große Strecken durchschwimmen, ehe sie wieder nach der Oberfläche des Wassers heraufkommen. Die Boote niederzulassen und die Tiere zu verfolgen, das hätte unverhältnismäßige Anstrengung gekostet, ohne daß dafür ein Erfolg vorauszu- sehen gewesen wäre.

Das Kap der Guten Hoffnung wurde gegen Mitte Dezember erreicht. Zu dieser Zeit war das Meer in der Nähe der afrikanischen Küste stark belebt von Schiffen, die der wichtigen englischen Kolonie zusteuerten, und nur selten erblickte man keine Rauchsäule eines Dampfers am Horizont.

Bei seinen früheren Reisen hatte Bourcart den Hafen von Kapstadt schon wiederholt angelaufen, wenn die ›Saint Enoch‹ auf der Rückfahrt und schon hier einige Aussicht bestand, einen Teil ihrer Ladung zu verwerten.

Jetzt lag also keine Veranlassung vor, das Land zu berühren. Der Dreimaster umsegelte deshalb ohne Aufenthalt die südlichste Spitze Afrikas, deren äußerste Höhen 6 Seemeilen nach der Backbordseite liegenblieben.

Es war nicht unbegründet, daß man das Kap der Guten Hoffnung ursprünglich das Kap der Stürme genannt hatte. Auch jetzt rechtfertigte es wieder seine alte Bezeichnung, obwohl gerade Hochsommer war.

Die ›Saint Enoch‹ hatte furchtbare Windstöße auszuhalten, die sie zwangen, sich ihnen direkt entgegenzustellen. Sie kam aber doch mit einer mäßigen Verzögerung und so unbedeutenden Havarien davon, daß Jean-Marie Cabidoulin sie kaum als ungünstige Vorzeichen deuten konnte. Nachdem dann noch die antarktische

Strömung, die nach Osten verläuft, bis sie in der Nähe der Kerguelen-Inseln abweicht, bestens genutzt worden war, ging die Fahrt unter recht günstigen Verhältnissen weiter.

Am 30. Januar, kurz vor Sonnenaufgang, war es, wo einer der Wachposten von den Fockmastrahlen hinunterrief:

»Land unter dem Wind!«

Nach dem Besteck des Kapitäns auf dem 76. Grad östlicher Länge von Paris und auf dem 37. Grad südlicher Breite, das heißt in der Gegend der Inseln Saint Paul und Amsterdam.

2 Meilen von der ersten entfernt braßte die ›Saint Enoch‹ auf. Die Boote von Obersteuermann Heurtaux und Lieutenant Allotte wurden, mit Schnüren und Netzen ausgerüstet, bis ziemlich dicht ans Land geschickt, denn an den Küsten dieser Insel ist der Fischfang im allgemeinen recht ergiebig. Wirklich kamen die beiden Boote am Nachmittag mit einer reichen Beute an leckeren Fischen und nicht weniger guten Heuschreckenkrebsen zurück, die für mehrere Tage den Bedarf des Mittagstischs deckten.

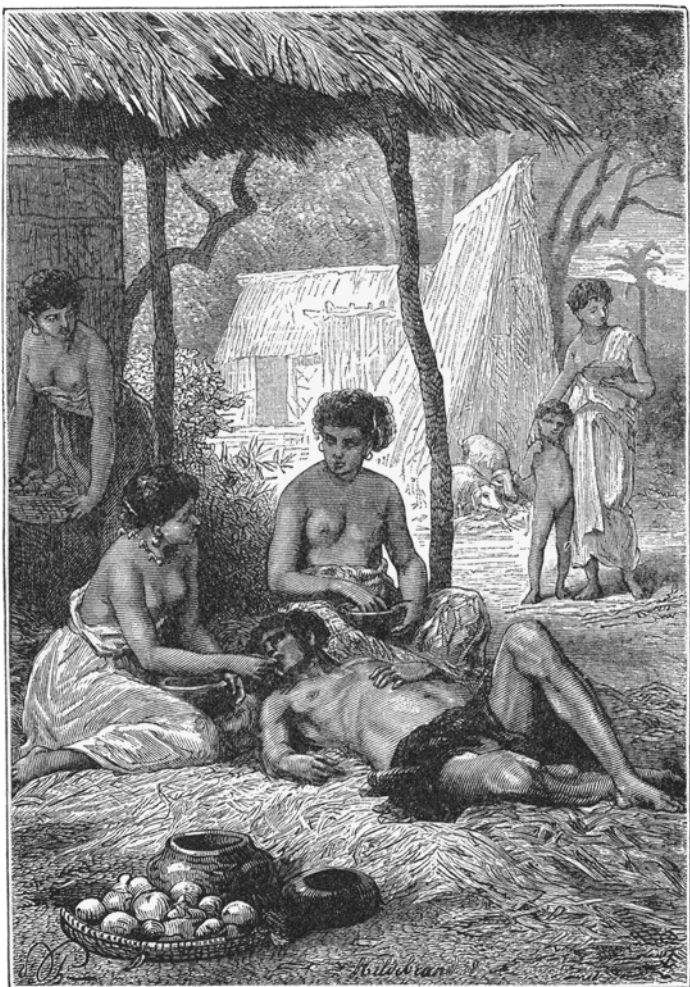
Von Saint Paul aus segelte die ›Saint Enoch‹ schräg abwärts dem 40. Breitengrad zu, immer begünstigt durch eine Brise, die ihr eine Geschwindigkeit von 70 bis 80 Lieue in 24 Stunden verlieh, und am Morgen des 15. Februar bekam sie die Snares an der Südspitze Neuseelands in Sicht.

3. KAPITEL

An der Ostküste von Neuseeland

Seit etwa 30 Jahren beuten die Walfänger die Umgebung von **Neuseeland** aus, wo der Fischfang sich immer reichlich gelohnt hat. Zur Zeit war das wohl der Teil des Großen Ozeans, wo sich die Wale noch in der größten Zahl aufhielten. Doch auch hier kommen sie nur verstreut vor, und es ist immerhin selten, ihnen nah beim Schiff zu begegnen. Die Ausbeute von den hiesigen Walen ist aber so vorteilhaft, daß die Kapitäne die Mühen und Gefahren nicht scheuen, die mit dem Fang der Zetazeen verknüpft sind.

Darüber sprach sich Bourcart Dr. Filhiol gegenüber aus, als die



»Saint Enoch« in Sicht von Tawai-Punamu ankam, der großen südlichen Insel der neuseeländischen Gruppe.

»Wohl könnte ein Schiff wie das unsere«, fügte er hinzu, »unter Umständen hier eine volle Ladung binnen wenigen Wochen erbeuten. Dann müßte aber immer gutes Wetter sein, und an diesen Küs-

ten ist man leider täglich Windstößen preisgegeben, die zuweilen außerordentlich heftig werden.«

»Gibt es denn hier keine leicht erreichbaren Nothäfen?« fragte der junge Arzt.

»O, gewiß, lieber Doktor; an der Ostküste allein liegen davon – um nur die wichtigsten zu erwähnen – Dunedin, Oamaru, Akaroa, Christchurch und Blenheim. Freilich tummeln sich die Spritzfische nicht in den Häfen umher, man muß sie vielmehr einige Meilen vor der Küste aufsuchen.«

»Denken Sie trotzdem erst einmal in einen dieser Häfen einzulaufen, Herr Kapitän, ehe Ihre Mannschaft an die eigentliche Arbeit geht?«

»Das ist meine Absicht, 2 bis 3 Tage lang, um einen Teil unseres Proviantes, besonders an frischem Fleisch, zu erneuern und einige Abwechslung in die gewohnte Pökelfleischkost zu bringen.«

»Und an welchem Küstenplatz soll die ›Saint Enoch‹ vor Anker gehen?«

»Im Hafen von Akaroa.«

»Wann werden wir da eintreffen?«

»Morgen zeitig am Vormittag.«

»Haben Sie sich dort schon aufgehalten?«

»Mehrere Male. Ich kenne die hineinführenden Fahrstraßen und weiß, daß wir darin bei zu rauher See schützende Unterkunft finden.«

So gründlich Kapitän Bourcart aber die Wasserverhältnisse vor Akaroa auch kannte, sollte er den Hafen doch nur mit großer Schwierigkeit erreichen. Als er in Sicht des Landes war, hatte die ›Saint Enoch‹ Gegenwind und mußte bei ziemlich steifer Brise dagegen aufkreuzen. Gerade als sie nur noch zwei Schläge zu machen hatte, um in den Eingangskanal einzulaufen, brach ihr der Ausholer des großen Klüversegels, und das nötigte sie, wieder nach dem freien Wasser zurückzukehren.

Außerdem frischte der Wind noch mehr auf und verursachte einen so schweren Seegang, daß es auch am Nachmittag unmöglich war, Akaroa zu erreichen. Da Kapitän Bourcart die Nacht über nicht zu nah am Land liegenbleiben wollte, ließ er bis 6 Uhr des

Abends mit Rückenwind wieder seewärts steuern und das Schiff dann scharf gegen den Wind legen, um nun unter kleiner Segelfläche den Tag abzuwarten.

Am Morgen des 17. Februar konnte die ›Saint Enoch‹ endlich den schmalen, vielfach gewundenen und auf beiden Ufern von ziemlich hohen Hügelketten begleiteten Kanal erreichen, der nach Akaroa hineinführt. Auf dem Uferland zeigten sich einzelne Farmen, und an den Hügelabhängen weideten zahlreiche Ochsen und Kühe.

Nachdem die ›Saint Enoch‹ eine Strecke von 8 1/2 Meilen immer kreuzend hinaufgefahren war, ließ sie kurz vor Mittag den Anker fallen.

Akaroa gehört zur Halbinsel Banks, die von der Küste Tawāi-Punamu unterhalb des 44. Breitengrads ins Meer hinausragt. Sie bildet ein Anhängsel der Provinz Canterbury, einer der großen Distrikte der Hauptinsel. Zu jener Zeit war die jetzige Stadt nur noch ein Dorf an der rechten Seite der Meerenge oder des Fjords und gegenüber der staffelförmigen Hügelkette, die sich bis über Sehweite hinaus erstreckte. Auf dieser Seite wohnten die Eingeborenen, die Maoris, inmitten prächtiger Tannenwäldungen, die vorzügliche Masten und Stengen für Seeschiffe lieferten.

Das Dorf wiederum bestand aus drei kleinen Kolonien von Engländern, Deutschen und Franzosen, die 1840 von dem Dampfer ›Robert de Paris‹ hierhergebracht worden waren. Die Regierung trat den Ansiedlern damals eine gewisse Strecke Land ab und überließ ihnen, daraus Nutzen zu ziehen, soviel sie könnten. So lagen denn jetzt Kleestücke und Gärten rings um die zahlreichen, aus Planken erbauten Häuser auf dem Uferland, das außerdem Gemüse und Obst, vor allem saftige Pfirsiche in Überfluß hervorbringt.

An der Stelle, wo die ›Saint Enoch‹ vor Anker lag, breitete sich eine Art Lagune aus, in deren Mitte ein unbewohnter Holm emporragte. Daran lagen einige Schiffe, unter anderem ein amerikanisches, die ›Zireh Swif‹, die schon einige Wale erbeutet hatte. Bourcart begab sich an Bord dieses Fahrzeugs, um eine Kiste Tabak einzuhandeln, an dem sein Vorrat schon bedenklich vermindert war. Überhaupt wurde die Zeit des Hafenaufenthalts dazu genutzt,

frisches Trinkwasser und Holz einzunehmen und den Rumpf des Schiffes zu säubern. Das Süßwasser entnahm man einem kleinen Bach in der Nähe der englischen Ansiedlung. Das Holz sollte von dem von den Maoris bewohnten Ufer geholt werden. Die Eingeborenen wollten das aber nicht zulassen, ohne eine Entschädigung zu erhalten. Es erschien also ratsamer, sich mit Holz am anderen Ufer zu versorgen, wo es nichts kostete, als die Mühe des Fällens und des Zersägens der Baumstämme. Frisches Fleisch konnte der Koch ohne Schwierigkeit erhalten, und als die Abfahrt herankam, wurden mehrere lebende und auch geschlachtete Ochsen eingeschifft.

Am übernächsten Tag nach der Ankunft der ›Saint Enoch‹ lief in den Hafen von Akaroa noch ein französischer Walfänger ein, der an der Gaffel seine Flagge zeigte. Eine Höflichkeit ist die andere wert. Als aber der Kapitän auch seine Flagge hissen wollte, bemerkte er, daß sie ganz schwarz von dem Holzkohlenstaub war, den man über Kisten und Kasten im Schiff verstreut hatte, um die Ratten zu vernichten, die, seit der Abfahrt von Havre bedenklich vermehrt, das ganze Schiff verpesteten.

Marcel Ferut behauptete freilich, man solle sich hüten, diese intelligenten Nagetiere zu vertilgen.

»Und warum das?« fragte eines Tages einer der Leichtmatrosen.

»Weil sie uns, wenn die ›Saint Enoch‹ Gefahr liefe, unterzugehen, das vorher anzeigen würden«.

»Die Ratten?«

»Ja, die Ratten! Indem sie sich zu retten versuchten.«

»Doch wie denn?«

»Sapperment, schwimmend, natürlich schwimmend!« antwortete der lustige Zimmermann.

Im Laufe des Nachmittags schickte Bourcart, der so viel wie sonst einer auf Höflichkeit hielt, den Obersteuermann Heurtaux an Bord der ›Caulincourt‹, um sich zu entschuldigen, daß er deren Salut mit ihrer Flagge, die aus einer dreifarbigem zu einer einfarbigen und noch dazu zu einer schwarzen geworden wäre, nicht habe erwidern können.

Der Aufenthalt der ›Saint Enoch‹ währte 4 Tage. Außer den Arbeitsstunden hatte es Kapitän Bourcart für angezeigt gehalten, die

Matrosen – trotz der Gefahr von Desertionen – an Land gehen zu lassen. Diese Gefahr kommt daher, daß hier ein sehr einträgliches Gewerbe, die Brettschneiderei, betrieben wird. Die Wälder der Umgegend sind nahezu unerschöpflich, was dazu reizt, von Bord wegzubleiben. Diesmal fand sich jedoch die ganze Mannschaft zur bestimmten Stunde wieder ein, und kein Mann fehlte beim Aufruf am Tag der Abfahrt. Fehlte es den Matrosen auch stark an Geld, so hatten sie sich wenigstens umsonst an den Pfirsichen erlaben können, die die französischen Ansiedler ihnen nach Belieben zu pflücken gestatteten, und obendrein waren sie von den Landsleuten noch mit einem aus diesen Früchten gewonnenen leichten Wein bewirtet worden.

Am 17. Februar ließ Bourcart alles zur Abreise bereitmachen. Er gedachte nach dem Ankerplatz in Akaroa nicht zurückzukehren, außer wenn ihn gar zu schlechtes Wetter dazu nötigte und sein Schiff sich draußen nicht mehr halten könnte.

An diesem Morgen sprach er noch mit dem Obersteuermann, den beiden Lieutenants, Dr. Filhiol und dem Tafelmeister.

»Unsere Fahrt«, sagte er, »wird, wenn keine widrigen Umstände es vereiteln, zwei Teile umfassen. Zuerst werden wir 5 oder 6 Wochen den Walfang in den neuseeländischen Gewässern betreiben. Nachher soll die ›Saint Enoch‹ nach den Küsten von Niederkalifornien steuern, wo es dann voraussichtlich leicht sein wird, unsere Fracht zu vervollständigen.«

»Sollte es denn nicht gelingen«, bemerkte Heurtaux, »schon auf den Meeren von Neuseeland volle Ladung zu bekommen?«

»Das glaub' ich kaum«, antwortete Bourcart. »Ich habe mit dem Kapitän des amerikanischen Schiffes darüber gesprochen. Seinen Beobachtungen nach ziehen sich die Wale schon mehr nach den nördlichen Meeresteilen zurück.«

»Mögen sie gehen, wohin sie wollen«, rief Lieutenant Coquebert. »Ich verbürge mich dafür, ihnen so viel Leine nachschießen zu lassen, wie die Burschen irgend brauchen.«

»Und Sie können darauf rechnen, Kapitän«, fügte Lieutenant Allotte hinzu, »daß ich hinter meinem Kameraden nicht zurückstehen werde.«

»Ich rechne, meine Herren«, erwiderte Bourcart, »vor allem darauf, daß Ihr Übereifer Sie nicht verführen wird, eine Unklugheit zu begehen. Es bleibt also dabei: nach den Gewässern von Neuseeland die von Niederkalifornien, wo ich mehr als einmal sehr guten Fang gemacht habe. Das Weitere wird sich nach den Umständen richten. Was denkst du darüber, Meister Ollive?«

»Ich denke, Kapitän«, meinte dieser, »die ›Saint Enoch‹ segelt, wohin es Ihnen beliebt, sie zu führen, und wenn das bis nach dem Beringmeer wäre. Was die Wale angeht, wünsche ich sie Ihnen zu Dutzenden. Das ist aber Sache der Bootsführer und der Harpuniere, nicht die des Bootsmanns.«

»Ganz recht, alter Reisekamerad«, erwiderte Bourcart lächelnd, »und da das deine Ansicht ist, so bleib bei deinem Fach, wie Jean-Marie Cabidoulin bei dem seinen. Wir werden deshalb nicht schlechter fahren!«

»Das meine ich auch«, erklärte Ollive.

»Doch beiläufig, du und der Böttcher, ihr liegt ja doch immer im Streit?«

»Fast immer, Kapitän. Mit seiner Manie, ewig Unglück zu prophezeien, kann er einen bald umbringen! Ich kenne ihn ja schon lange und sollte eigentlich daran gewöhnt sein. Es ist um so törichter von ihm, als er auf all seinen Seereisen doch mit heiler Haut weggekommen ist. Freilich, er hätte vielleicht noch besser getan, in seiner Werkstatt zwischen den Fässern verankert zu bleiben.«

»Laß ihm nur seinen Zungenschlag, Ollive«, antwortete Kapitän Bourcart. »Es sind ja nur leere Worte! Jean-Marie Cabidoulin ist deshalb doch ein tüchtiger Kerl!«

Am Nachmittag lavierte die ›Saint Enoch‹ bei günstiger Brise etwa 4 Meilen vor Akaroa, als von dem Harpunier Louis Thiébaud der erste Wal gemeldet wurde.

Es war gegen 2 Uhr; die große Zetazee trieb in geringer Entfernung ihren Schaumstrahl in die Höhe.

Bourcart ließ sofort gegenbrassen. Dann wurden zwei von den vier Booten ausgesetzt, das des ersten Lieutenants Coquebert und das des zweiten Allotte. Die beiden Offiziere stiegen hinein und nahmen auf dem hinteren Teil Platz. Die Harpuniere Durut und

Ducrest standen vorn auf dem gedeckten Bootsteil. Einer der Matrosen ergriff das Steuer, die anderen handhabten die Ruder.

Bei dem Feuereifer, der sie erfüllte, kamen die beiden Lieutenants dem Wal fast gleichzeitig nah genug, ihn angreifen, das heißt die Harpune nach ihm werfen zu können.

An der Harpune ist eine ungefähr 300 Faden lange Leine befestigt, die sorgfältig gerollt mitschiffs in einer Balje liegt, so daß sie ohne Hindernis ablaufen kann.

Die beiden Harpuniere schleuderten ihre Harpunen, die die linke Seite des Wals trafen; das verwundete Tier floh mit größter Geschwindigkeit. Da verwickelte sich trotz aller Vorsichtsmaßnahmen die Leine von Lieutenant Coquebert, so daß sie eiligst gekappt werden mußte. Romain Allotte blieb also allein in Verbindung mit dem Meeresriesen, dessen Verfolgung sein Kamerad zu dessen größtem Bedauern aufgeben mußte.

Widerstandslos fortgerissen, flog das zweite Boot über die Wellen hin, während das Wrickruder es gegen Gierschläge geschützt hielt. Als der Wal verschwand, das heißt zum ersten Mal untertauchte, ließ man ihm, in der Erwartung, daß er doch bald wieder auf der Wasseroberfläche erscheinen würde, die Leine nachschießen.

»Achtung! Achtung!« rief Lieutenant Allotte. »Sobald der Bursche wiederkommt, schleudern Sie, Ducrest, eine Lanze und ich eine zweite!«

»Es ist alles bereit, Lieutenant«, antwortete der Harpunier, der auf dem kleinen Vordeck zusammengekauert saß.

An Bord dieser Jagdboote hält man allgemein auf Steuerbord gleichzeitig mit zwei Reserveharpunen drei wie Rasiermesser scharfe Lanzen in Bereitschaft. Auf Backbord liegen dagegen ein Bootshaken und ein Handbeil, das dazu dient, die Verbindung mit dem Wal zu zerschneiden, wenn er mit so großer Schnelligkeit dahinschießt, daß es unmöglich wird, sich von ihm schleppen zu lassen, ohne die Sicherheit des Bootes und seiner Insassen zu gefährden. Dann sprechen die Leute vom Fach von einem »mit der Lanze arbeiten«.

Als der Wal in geringer Entfernung wieder auftauchte, schlich sich das Boot an ihn heran. Der Lieutenant und der Harpunier

schleuderten jeder gegen seine Seite eine Lanze. Da diese aber keine lebenswichtigen Organe des Seesäugetiers getroffen hatten, spritzte dieses statt eines blutigen noch immer einen weißschäumigen Strahl aus und suchte nach Nordosten hin zu entweichen. Es lag also deutlich auf der Hand, daß der Wal nicht unmittelbar tödlich verwundet war.

An Bord der ›Saint Enoch‹ verfolgten Kapitän Bourcart und die übrige Mannschaft mit gespanntem Interesse den Verlauf dieser Jagd, die sich offenbar zu verlängern drohte, obwohl es so gut wie unmöglich war, daß das Tier noch mehrere Stunden lang zu fliehen vermochte. Bourcart ließ jetzt sein Schiff in den Wind legen, um sich der von diesem 2 gute Seemeilen entfernten Piroge zu nähern.

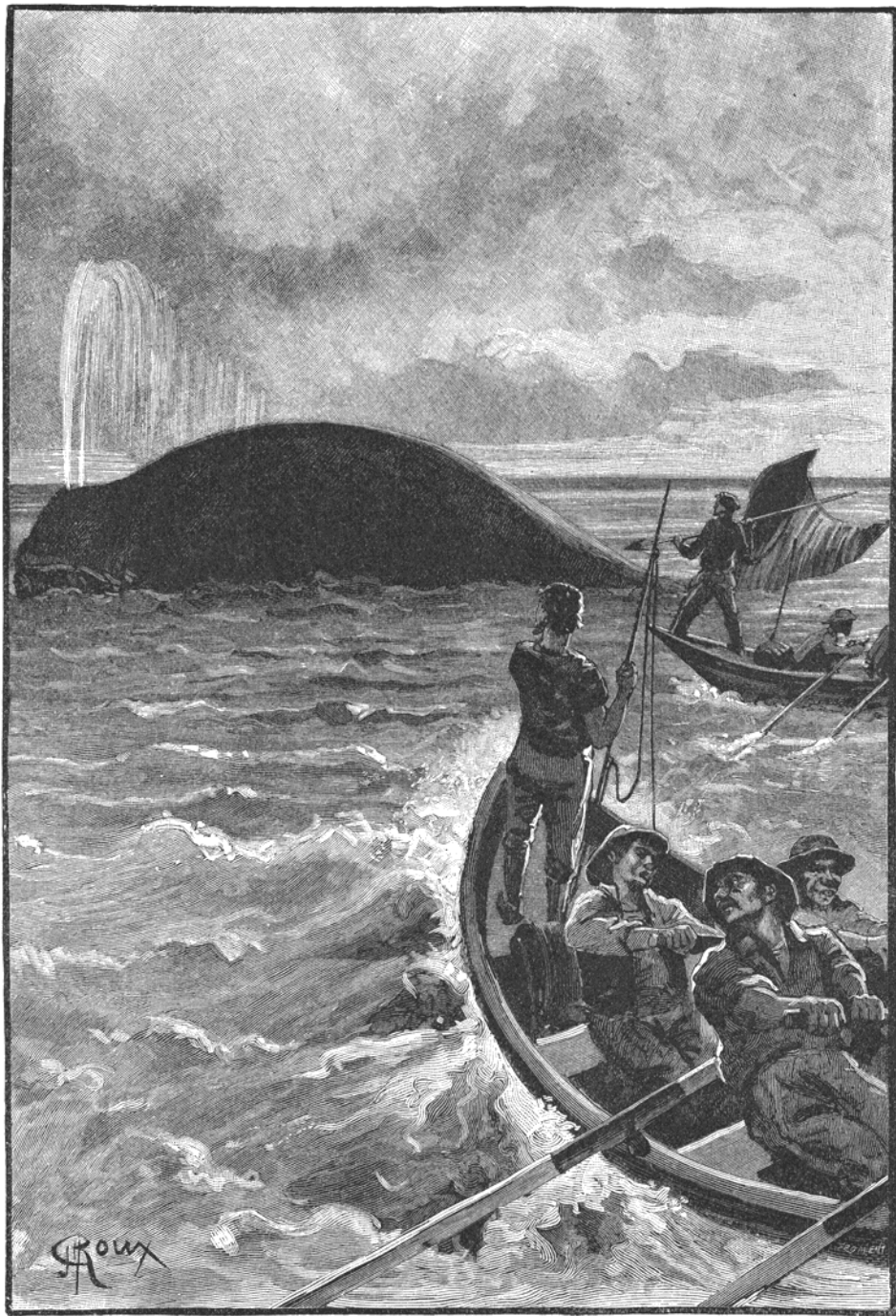
Dieses Boot glitt mit außerordentlicher Schnelligkeit dahin. Soweit man den zweiten Lieutenant kannte, wußte man auch, daß er sich seine Beute auf keinen Fall entgehen lassen würde, trotz aller Ermahnungen zur Vorsicht, die ihm zuteil geworden waren.

Auch Yves Coquebert, der seine Leine wieder entwirrt hatte, schickte sich jetzt an, dem Kameraden zu helfen.

Eine halbe Stunde später zeigte sich schon deutlich, daß der Wal der Erschöpfung nahe war. Er tauchte nur noch für wenige Minuten unter, ein Beweis, daß es ihm an Atem zu fehlen anfang.

Romain Allotte, der sich die langsamere Fortbewegung des Tieres sofort zunutze machte, ließ seine Leine einholen, und in dem Augenblick, wo das Boot von Lieutenant Coquebert herankam, gelang es schon seinem Harpunier Ducrest, eine der Flossen des Wals mit dem Beil abzuhacken und dem Tier noch weitere Beilhiebe zu versetzen. Nach einem letzten Untertauchen erschien es aufs neue und peitschte jetzt das Wasser so furchtbar, daß eines der Boote dem Kentern nahekam. Endlich stieg der Kopf des Wals höher über das Wasser empor, und aus ihm spritzte – ein Zeichen des bevorstehenden Endes – ein blutgefärbter Schaumstrahl auf.

Immerhin galt es noch bei den letzten Zuckungen des mächtigen Tieres auf der Hut zu sein. Gerade dabei sind die Jagdboote am schlimmsten gefährdet, denn ein einziger Schlag mit dem Schwanz genügt, sie zu zerschmettern. Diesmal glückte es den beiden Lieute-



nants, einem solchen Schlag aus dem Weg zu gehen, und nachdem sich der Wal auf die Seite gedreht hatte, blieb er regungslos auf der Meeresfläche liegen.

Eben jetzt befanden sich die beiden Boote etwa anderthalb Meilen von der ›Saint Enoch‹ entfernt, die im Heransegeln war, um diesen den Weg abzukürzen. Der Seegang wurde bei nordwestlicher Brise allmählich etwas lebhafter. Übrigens war der erbeutete Wal so groß, daß die Leute viel Mühe gehabt hätten, ihn an das Schiff zu schleppen.

Zuweilen kommt es vor, daß die Boote mehrere Meilen weit von ihrem Schiff verschlagen oder richtiger weggezogen werden. Steht dann gar eine widrige Strömung, so sind sie genötigt, sich mittels eines kleinen Wurfankers am Wal festzulegen, und man nimmt diesen erst, wenn die Strömung sich umgekehrt hat, ins Schlepptau.

Heute war es nicht nötig, damit zu warten. Gegen 4 Uhr hatte sich die ›Saint Enoch‹ bis auf wenige Kabellängen genähert. Die beiden Boote fuhren auf sie zu, und noch vor 5 Uhr war der tote Wal schon an der Seite des Schiffes festgelegt.

Lieutenant Allotte und seine Begleiter wurden von der ganzen Besatzung freudig beglückwünscht. Das Tier war wirklich von sehr ansehnlicher Größe, denn es maß – bei den südlichen Walen eine Seltenheit – 22 Meter in der Länge bei 12 Meter Umfang hinter den Brustflossen, was etwa ein Gewicht von 70.000 Kilogramm erwarten ließ.

»Meinen Glückwunsch, Allotte, meinen Glückwunsch!« rief Bourcart wiederholt, »das ist ja ein schöner Anfang, und wir brauchen nur wenige Wale von dieser Größe, unsere Tranfässer zu füllen. Was meinen Sie, Meister Cabidoulin?«

»Ich?« antwortete der Böttcher. »Na, so an die hundert Fässer Tran wird Ihnen der Bursche schon einbringen, und sollt' ich mich dabei vielleicht um ein Dutzend Fässer irren, so liegt das daran, daß ich das Abschätzen seit längerer Zeit etwas verlernt habe.«

Jean-Marie Cabidoulin verstand sich darauf aber jedenfalls noch so weit, daß er wenigstens einen größeren Schätzungsfehler gewiß nicht beging.

»Heute«, erklärte dann Kapitän Bourcart, »ist es schon zu spät.

Der Seegang nimmt ab und der Wind auch, so können wir also unter kleiner Segelfläche liegenbleiben. Legt nur den Wal ordentlich fest an, morgen mag dann dessen Zerlegung beginnen.«

Die Nacht blieb still und die ›Saint Enoch‹ brauchte nicht zu laviere. Sobald dann die Sonne über den Horizont heraufstieg, ging die Mannschaft an die Arbeit, und zunächst wurden die Lauftaupe um das erbeutete Tier gelegt, um es mit Hilfe des Spills beliebig drehen zu können.

Dann zog man eine Kette unterhalb der einen äußeren Flosse hindurch, die oben mit einem Tauring geschlossen wurde, um ihre Lage zu sichern. Sobald die Harpuniere dann die andere Flosse abgehackt hatten, begannen die Matrosen die Stangen des Gangspills in Bewegung zu setzen, um das Tier näher an Bord heranzuziehen. Dazu war es nur nötig, es um sich selbst zu drehen, was nach den getroffenen Vorbereitungen keine Schwierigkeiten machte.

Zuerst wurden nun die Weichteile des Kopfs in Angriff genommen: die Unterlippen wurden abgeschnitten und an einem ungeheuren Haken aufgehängt; dann kamen die Zunge und andere Teile des Rachens dran, die zusammen über die Reling auf Deck befördert wurden, und hierauf der Teil des Mauls, woran die Barten sitzen, von denen niemals weniger als 500 vorhanden sind.

Dieser Teil der Arbeit erforderte die meiste Zeit, denn um das letzte Stück des Kopfs zu gewinnen, mußte der sehr dicke und harte Knochen, der ihn mit dem Rumpf verbindet, mühsam durchgesägt werden.

Übrigens überwachte Meister Cabidoulin diese Arbeit als Sachverständiger, und auch die Leute aus der Mannschaft waren darin keine Neulinge mehr.

Sobald diese vier Teile des Kopfs nach dem Deck geschafft waren, begann man mit dem Abhäuten des Specks. Die Haut des Wals war zu diesem Zweck durch Einschnitte in 1 Faden breite und zwischen 8 und 9 Fuß lange Streifen zerteilt worden. Als sich der größte Teil des Specks an Bord befand, schnitten die Matrosen den mächtigen Schwanz des Tieres ab, der mit anderen nutzlosen Teilen des Rumpfs ins Wasser geworfen wurde. Andere Teile des Tieres wurden zur Ablösung des Specks an Bord genommen, weil diese

Arbeit hier bequemer war als vorher, wo das große Seesäugetier noch angeseilt neben dem Schiff lag.

Der ganze Vormittag ging, obwohl man keinen Augenblick rastete, mit dieser nicht gerade angenehmen Beschäftigung hin, und Bourcart ließ sie erst gegen 1 Uhr, nach dem Mittagessen, wieder aufnehmen.

Die Matrosen gingen nun daran, den Kopf selbst vollends zu zerlegen. Als die Harpuniere daraus vier Teile gemacht hatten, lösten sie mit der Axt die Barten los, die je nach ihrer Dicke mehr oder weniger lang sind. Von diesen fasrig-hornigen Gebilden sind nämlich die vordersten kurz und schmal, sie nehmen dann nach der Mitte des Rachens hin an Größe zu und werden im hinteren Rachenteil wieder kleiner. In vollkommener Regelmäßigkeit angeordnet und mit den Wurzeln ineinandergefügt, bilden sie eine Art Gitterwerk oder Reuse, die die winzigen Wasserbewohner, die Myriaden kleiner Gliedertiere, mit denen die Spritzwale sich ernähren, gut zurückhalten.

Als die Barten losgelöst waren, ließ Jean-Marie Cabidoulin sie nach dem Heck, neben die Deckkajüte schaffen. Hier sollten sie geschabt werden, um sie von dem walratähnlichen, aus dem Zahnfleisch abgesonderten, verhärteten Schleim zu befreien. Das im oberen Teil des Kopfs enthaltene Fett wurde herausgeschält und vorläufig zurückgelegt. Nachdem dann der Kopf von allem nutzbaren Inhalt befreit war, wurden dessen Überreste einfach über Bord geworfen.

Das Ende des Tages und den ganzen folgenden widmete die Mannschaft dem Schmelzen des Specks. Da von den Wachhabenden nichts über das Auftauchen eines zweiten Wals gemeldet wurde, brauchten die Boote nicht wieder ausgesetzt zu werden, und alle Leute konnten sich an der eine gewisse Eile erfordernden Arbeit beteiligen.

Meister Cabidoulin ließ eine ziemliche Anzahl Baljen (Schiffskübel) zwischen dem Großmast und dem Vorderkastell aufstellen. In diese warf man den zu kleinen Stücken zerschnittenen Speck, setzte ihn darin einem starken Druck aus und verwandelte ihn dadurch in so kleine Stückchen, daß diese in die Töpfe des Schmelz-

ofens eingelegt werden konnten, worin sie unter der Wirkung der Hitze schmolzen.

Was dann von dem Speck übrigblieb, die sogenannten Grieben oder Griefen, diente dann selbst wieder zur Unterhaltung der Feuerung für die Zeit, wo der Ofen in Betrieb gehalten wurde, das heißt so lange, bis der gesamte vorhandene Speck zu Tran verwandelt war. Nach Vollendung dieser Operation brauchte der nur noch in die im Frachtraum aufgestellten Fässer abgelassen zu werden.

Das verursacht keine besonderen Schwierigkeiten. Man läßt den Tran einfach durch eine kleine Luke des Decks durch einen mit Hahn versehenen Hanfschlauch nach einer im Innern aufgestellten Balje ablaufen und von dieser aus wird er in die Fässer gefüllt.

Damit ist die Arbeit beendet und sie beginnt wieder in genau derselben Weise, wenn von den Booten weitere Wale neben die Schiffswand geschleppt worden sind.

Am Abend dieses Tages und als der Tran in die Fässer gefüllt war, fragte Bourcart Meister Cabidoulin, ob er sich nicht über die von dem Tier gelieferte Ausbeute getäuscht habe.

»Nein, Kapitän«, erklärte der Böttcher, »der Bursche hat uns 115 volle Fässer eingebracht.«

»Wie, soviel?« rief Dr. Filhiol, »das muß man gesehen haben, um es zu glauben!«

»Ja freilich«, meinte Heurtaux, »doch das war auch der größte Wal, den wir je harpuniert haben.«

»Ein glücklicher Wurf von Lieutenant Allotte«, fügte Kapitän Bourcart hinzu, »und wenn der sich so ein Dutzendmal wiederholt, hätten wir fast schon unsere ganze Ladung.«

Man sieht aus diesen Worten, daß die günstigen Erwartungen Bourcarts doch den Sieg über Jean-Marie Cabidoulins ungünstige Prophezeiungen davontrugen.

Die Meeresgegenden bei Neuseeland werden mit Recht sehr besucht. Vor dem Eintreffen der ›Saint Enoch‹ hatten mehrere englische und amerikanische Schiffe schon einen recht guten Fang gehabt. Die sogenannten Glattwale sind leichter zu erbeuten als die andern; sie haben ein weniger feines Gehör und man kann sich an sie heranschleichen, ohne ihre Aufmerksamkeit zu erregen. Leider

wüten hier häufig Stürme und auch mit solcher Gewalt, daß die Fahrzeuge fast jede Nacht unter kleiner Besegelung auf dem offenen Meer bleiben müssen, um sich nach Möglichkeit der Gefahr zu entziehen, an die Küste geworfen zu werden.

In den 4 Wochen, die Bourcart in den Gewässern hier verweilte, wurden von der Besatzung elf Wale erbeutet. Zwei davon fing Obersteuermann Heurtaux, drei Lieutenant Coquebert, vier Lieutenant Allotte und zwei der Kapitän selbst. Sie erreichten aber keiner die Größe des ersten, und die Ausbeute davon fiel natürlich auch weniger ergiebig aus. Außerdem zogen sich die Spritzfische jetzt schon mehr nach den höheren Breiten zurück. Auch die ›Saint Enoch‹, die bisher nur 900 Fässer voll hatte, mußte nun andere Jagdgründe aufsuchen.

Bourcart gedachte aber vorher noch die Bai des Iles, eine englische Kolonie an der Ostküste von Ika-Na-Maui, anzulaufen. An der im Norden der Gruppe gelegenen Insel hoffte er seine Ladung zu vervollständigen, ehe die Fahrt nach den Westküsten Amerikas angetreten wurde.

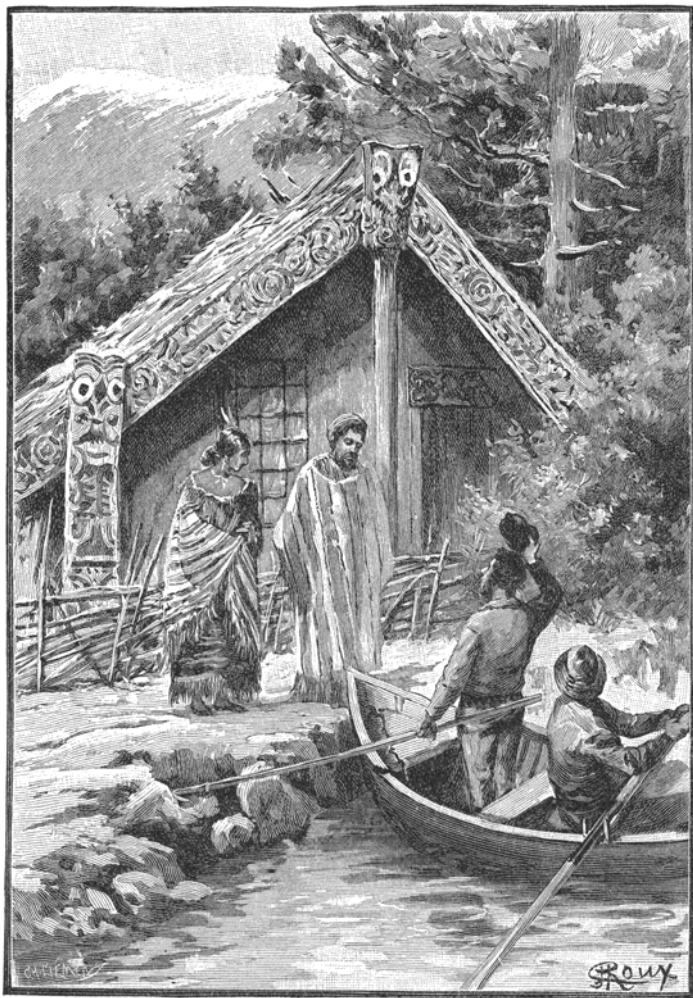
Dort konnte die ›Saint Enoch‹ überdies ihre Vorräte an Kartoffeln ergänzen, und zwar leichter als in der Umgebung von Akaroa, wo diese Knollenfrucht nicht in größerer Menge angebaut wird.

Der Dreimaster lichtete am Abend des 29. März die Anker und am übernächsten Tag bekam er die Bai des Iles in Sicht.

Hier wurde in geringer Entfernung vom Land geankert. Im Hafen lagen noch mehrere Walfänger, die sich bereitmachten, von Neuseeland abzusegeln.

Gleich nachdem Kapitän Bourcart beigelegt hatte, erkundigte er sich nach dem Ort, wo er sich mit Kartoffeln versorgen könnte. Man verwies ihn nach einer ein Dutzend Seemeilen vom Hafen im Innern gelegenen Farm. Die Boote der beiden Lieutenants gingen sofort in Begleitung eines als Führer angenommenen Engländers dahin ab.

Sie fuhren eine sich zwischen hohen Hügeln hinschlängenden Fluß hinauf. **Längs des Ufers standen aus Holz errichtete Maoriwohnungen** inmitten von Gärten, deren Erzeugnisse die Eingeborenen gern gegen Kleidungsstücke europäischer Herkunft um-



tauschen. Am Ende der befahrbaren Strecke des Flusses erreichten die Boote eine Farm, wo es Kartoffeln im Überfluß gab, mit denen mehrere Binsensäcke gefüllt wurden. Am selben Abend noch an Bord zurückgekehrt, brachten die Boote daneben noch einen hübschen Vorrat vortrefflicher Austern mit, die an den Felswänden des

Ufers gesammelt worden waren – ein Labsal für die Offiziersmesse wie für die gemeinschaftliche Wohnung.

Am nächsten Tag konnte sich der Tafelmeister der ›Saint Enoch‹ auch eine Menge Zwiebeln aus den Gärten der Maoris verschaffen. Sie wurden wie die Kartoffeln in hergebrachter Weise mit Hosen, Hemden und Stoffen bezahlt, wovon das Schiff zu diesem Zweck einen großen Ballen mit sich führte.

Übrigens zeigten sich die Eingeborenen, wenigstens in der Umgebung des Bai des Iles, recht entgegenkommend. An anderen Stellen der Inselgruppe kam es zu jener Zeit freilich leider zu häufigen unruhigen Auftritten. Die Kolonisten mußten sich oft gegen die Neuseeländer verteidigen, und gerade an diesem Tag war ein englischer Aviso aus dem Hafen ausgelaufen, um einige feindliche Stämme zu züchtigen.

Die Offiziere und die Matrosen der ›Saint Enoch‹ hatten sich dagegen über den hiesigen Aufenthalt in keiner Weise zu beklagen. Überall gastfreundlich empfangen, besuchten sie die Hütten der Eingeborenen, wo ihnen Erfrischungen – freilich keine Limonade und kein Bier, denn dergleichen kennen die Eingeborenen nicht – in Gestalt vorzüglicher Wassermelonen angeboten wurden. Von solchen strotzte es geradezu in den Gärten, ebenso von nicht weniger guten Feigen, unter deren Last die Zweige der Bäume zu brechen drohten.

Bourcart verweilte nur 3 Tage in der Bai des Iles. Da er wußte, daß die Wale jetzt diese Gegend verließen, traf er die notwendigen Maßnahmen für eine lange Fahrt, die sich über 4.000 Seemeilen erstrecken sollte.

An der Küste Niederkaliforniens, nahe der Bai Sainte Marguerite war es nämlich, wo die ›Saint Enoch‹ ihre so glücklich begonnene Fangreise fortsetzen und voraussichtlich beenden sollte. Das durfte man freilich vor dem Böttcher nicht aussprechen.

»Der Anfang ist nur der Anfang«, murmelte dann Jean-Marie Cabidoulin. »Warten wir erst das Ende ab.«

»Ja, ja, das wollen wir gern abwarten«, antwortete darauf Meister Ollive, indem er geringschätzig die Achseln zuckte.

4. KAPITEL

Durch den Großen Ozean

Am Morgen des 3. April verließ die ›Saint Enoch‹ ihren Ankerplatz in der Bai des Iles. In ihren Proviantvorräten mangelte es nur an Kokosnüssen, Geflügel und an Schweinen. Da es Kapitän Bourcart an den beiden letzten Halteplätzen in Neuseeland nicht gelungen war, seinen Bedarf daran zu decken, beschloß er, noch eine der Schifferinseln anzulaufen, wo es an diesen Nahrungsmitteln nicht fehlte.

Der Wind hielt sich in günstiger Richtung, und die 900 Meilen, die Ika-Na-Maui vom Wendekreis des Steinbocks trennen, wurden mit Rückenwind und unter Backbordhalsen binnen kaum 8 Tagen zurückgelegt.

An diesem Tag, dem 12. April, sagte Bourcart auf eine von Dr. Filhiol an ihn gerichtete Frage:

»Ja, es dürfte wohl an dieser Stelle, an der Kreuzung des 23. Breitengrads mit dem 175. Längengrad sein, wo der Stille Ozean seine größte Tiefe erreicht. Durch Sondierungen, die an Bord der ›Pinguin‹ ausgeführt worden sind, hat man 4.900 Faden Leine ablaufen lassen, ohne den Meeresgrund zu erreichen.«

»Ich glaubte immer«, bemerkte Dr. Filhiol, »daß sich die bedeutendsten Tiefen in den japanischen Meeren fänden.«

»Das ist ein Irrtum«, erklärte Kapitän Bourcart, »hier übertreffen sie jene um 245 Faden, das ergibt im ganzen eine Tiefe von 9.000 Meter.«

»Ah«, rief Dr. Filhiol, »das ist ja die Höhe, die die mächtigsten Bergriesen der Erde, die Gipfel des Himalaya, erreichen: 8.600 Meter der Dhawalagiri in Nepal, und 9.000 der Chamalari in Butan!«

»In der Tat«, erwiderte Bourcart, »eine Nebeneinanderstellung von Zahlen, die höchst lehrreich ist.«

»Sie lehrt, Herr Kapitän, daß die größten Erhebungen der Erde wohl ihren größten Abgründen gegenüber noch zurückstehen. Zur Zeit ihrer Entstehung, als unsere Erdkugel eben ihre bleibende Gestalt annahm, haben ihre Tiefpunkte schon ihre Höhenpunkte

übertriffen, und vielleicht werden sich die ersten niemals mit genügender Zuverlässigkeit messen lassen.«

3 Tage später, am 15. April, tauchte vor dem Walfänger das zu den Schifferinseln gehörende Samoa auf, und die ›Saint Enoch‹ ging 1 Kabellänge vor der Insel Savai, einer der größten der Gruppe, vor Anker.

Ein Dutzend Eingeborene, die ihren König begleiteten, begaben sich mit einem als Dolmetscher dienenden Engländer an Bord. Die noch sehr unzivilisierten Eingeborenen gingen fast völlig nackt und Seine Majestät zeigte sich kaum mehr bekleidet als seine Untertanen. Ein Indianerinnenhemd, womit Kapitän Bourcart ihn beschenkte und durch dessen Ärmellöcher der Empfänger zunächst mit aller Gewalt die Beine stecken wollte, verhüllte bald die Blöße der königlichen Glieder.

Die auf den Rat des Engländers an Land geschickten Boote brachten von da an volle Ladung soeben von den Bäumen gebrochener Kokosnüsse mit.

Gegen Abend, als es zu dämmern anfang, wendete die ›Saint Enoch‹, um nicht zu nah am Land zu bleiben, und kreuzte die ganze Nacht über umher.

Mit Tagesanbruch kehrte Kapitän Bourcart nach der früheren Anlegestelle zurück. Die Eingeborenen lieferten dem Tafelmeister etwa zwanzig Schildkröten recht guter Art, ebenso viele kleine Schweine und Geflügel in großer Menge. Bezahlt wurde dieser Proviant mit Gegenständen aus dem Tauschwarenballen, auf die die Samoaner besonderen Wert legen, besonders mit geringwertigen Messern, das Stück zu 6 Sous eingekauft.

3 Tage nach der Wiederabfahrt meldeten die Wachen eine Gruppe Pottfische, die sich 4 bis 5 Seemeilen von Backbord umhertummelte. Die herrschende schwache Brise brachte die ›Saint Enoch‹ eben kaum vorwärts. Es war schon spät, fast 5 Uhr. Kapitän Bourcart wollte sich aber doch die Gelegenheit nicht entgehen lassen, einem oder mehreren dieser Tiere nachzustellen.

So wurden denn eiligst zwei Boote klargemacht, das Heurtaux' und das Coqueberts. Die beiden Offiziere, ihre Harpuniere und ihre Matrosen nahmen darin Platz. Mittels der Riemen – das Meer

zeigte nur eine lange, sanfte Dünung – glitten sie auf die Pottfischherde zu.

Vom vordersten Deck aus verfolgten Kapitän Bourcart und Dr. Filhiol nicht ohne Interesse den Verlauf des Fischfangs.

»Dieser ist schwieriger als der des Wals«, bemerkte Bourcart »und liefert auch geringere Ausbeute. Sobald ein solcher Pottfisch harpuniert ist, muß man meist sofort die Leine eiligst nachschießen lassen, denn er pflegt dann sehr tief zu tauchen und das oben drein sehr, sehr schnell. Hat sich das betreffende Boot jedoch während des ersten Tauchens bei klarer Leine erhalten können, dann hat man fast die Gewißheit, das Tier zu fangen. Kommt es erst einmal wieder nach der Oberfläche herauf, so bleibt es da, und Beil und Lanze machen ihm bald ein Ende.«

So geschah es auch im vorliegenden Fall. Die beiden Boote konnten sich nur eines einzigen Pottfischs von mittlerer Größe bemächtigen, während es auch solche gibt, die den Wal an Länge übertreffen. Da schon die Nacht herannahte und sich im Osten Wolken erhoben, wäre es unklug gewesen, sich noch länger aufzuhalten. Die Mannschaft begnügte sich also, das Tier an das Schiff heranzuholen.

Am nächsten Morgen konnte von einer Fortsetzung der Jagd keine Rede sein. Die Pottfische waren verschwunden, und die ›Saint Enoch‹ nahm bei frischer Brise ihre Fahrt nach Nordosten wieder auf.

An diesem Tag tauchte auch ein anderes Schiff auf, das 3 bis 4 Meilen unter dem Wind die gleiche Richtung hielt. Es war eine dreimastige Bark unter vollen Segeln, deren Nationalität man auf diese Entfernung nicht bestimmt erkennen konnte. Nach der Gestalt des Rumpfs und gewissen Einzelheiten des Segelwerks ließ sich jedoch annehmen, daß es ein englisches Fahrzeug war.

Gegen Mittag desselben Tages machte der Wind eine jener plötzlichen Drehungen von Westen nach Osten, die durch ihre Heftigkeit, wenn nicht durch ihre Dauer, höchst gefährlich sind und schon manches Schiff zugrunde gerichtet haben, das auf einen solchen Umschlag nicht vorbereitet war.

Binnen kürzester Zeit rollten mächtige Wogen heran und Ströme

von Wasser stürzten sich über Bord. Kapitän Bourcart mußte gerade gegen den Wind hin wenden lassen, um sich mit Mars-, Fock- und Klüversegel in dem Sturm zu halten.

Bei diesem Manöver war einer der Matrosen, Gastinet, nach dem großen Klüversegel hinausgekllettert, um eine etwas verschlungene Schote wieder klarzumachen, er rutschte dabei aber ab und stürzte hinunter.

»Mann über Bord!« rief sofort einer seiner Kameraden, der ihn vom Vorderkastell aus im Wasser hatte verschwinden sehen.

Alle Welt war sofort auf den Beinen, und Bourcart eilte nach dem Hinterdeck, um die Rettungsversuche zu leiten.

Hätte Gastinet nicht sehr gut schwimmen können, dann wäre er jetzt verloren gewesen. Die Wellenberge überstürzten sich mit solcher Gewalt, daß es ganz unmöglich war, ein Boot auszusetzen. Es blieb also nichts anderes übrig, als dem Verunglückten Rettungsbojen zuzuwerfen.

Leider war aber Gastinet an einer Seite hinuntergestürzt, wo ihn, da das Schiff abtrieb, die Bojen nicht erreichen konnten. Der Mann suchte sich daher nur kräftigen Armes schwimmend zu erhalten.

»Das große Fock- und das Kreuzsegel nachlassen!« befahl Kapitän Bourcart.

Mit schneller Wendung näherte sich die ›Saint Enoch‹ dem Verunglückten, der in einer halben Kabellänge Entfernung mit den Wogen kämpfte. Gastinet ergriff jetzt eine der ihm zugeworfenen Bojen, und wenn er sich daran festhalten konnte, mußte er in kurzer Zeit gerettet sein.

Da nahm die Sachlage plötzlich eine erschreckende Wendung.

»Ein Hai! Ein Hai!« riefen einige Matrosen, die hinten an der Schanzkleidung standen.

Einer der furchtbaren Haie erschien und verschwand abwechselnd in den Wellen unter dem Wind vom Schiff, an dessen Heck er vorübergeschwommen war.

Die außerordentliche Gefräßigkeit und die erstaunliche Kraft dieser Ungeheuer – die, wie man mit Recht sagt, fast nur aus Maul und Magen bestehen – sind ja allgemein bekannt. Und wenn der

Hai dem Unglücklichen in den Weg kam, wenn dieser nicht schon vorher hinaufgehißt war ...

Obwohl der Hai nun kaum 100 Fuß von ihm entfernt war, hatte Gastinet ihn doch nicht bemerkt. Er hatte nicht einmal die Ausrufe von oben auf dem Heck gehört und war ohne jede Ahnung der ihm drohenden Gefahr.

In diesem Augenblick krachten zwei Flintenschüsse. Der Obersteuermann Heurtaux und Romain Allotte hatten in aller Eile ihre Gewehre von dem Rechen in der Kajüte geholt und auf das Tier abgefeuert.

Ob sie es gut getroffen hatten? Niemand konnte das sagen. Jedenfalls tauchte es unter und sein Kopf kam nicht wieder über die Wellen herauf.

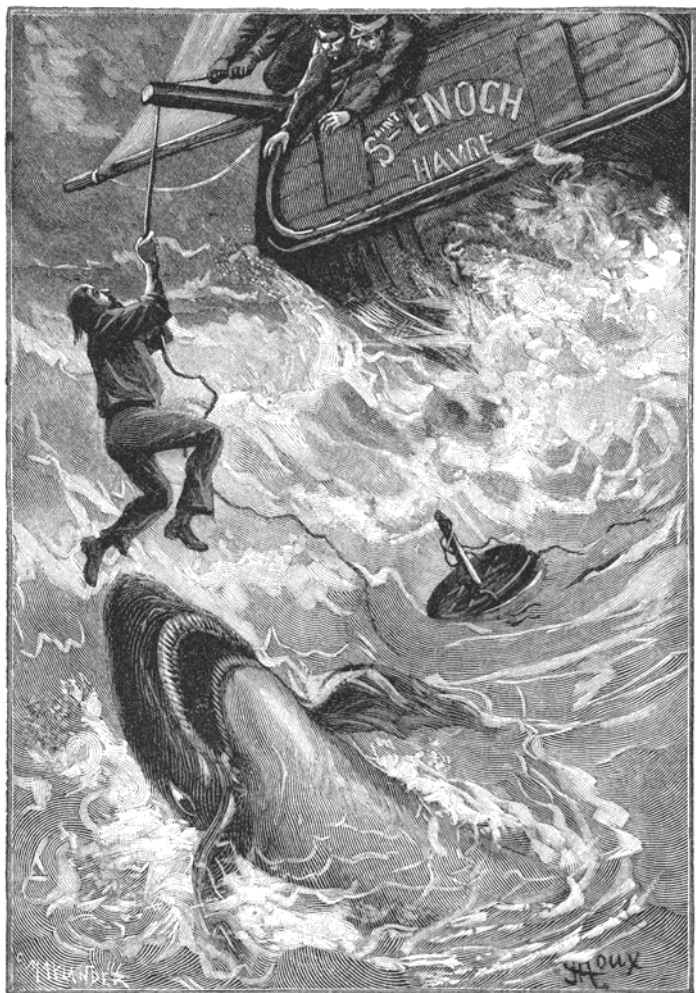
Mit so weit wie möglich umgelegtem Steuer begann das Fahrzeug anzuluven. Würde es bei so rauhem Meer aber wirklich weit genug herumkommen? Wenn es nicht vollständig beidrehte, was unter diesen ungünstigen Verhältnissen zu befürchten war, dann war das ganze Manöver nutzlos.

Einen Augenblick überwältigte alle die furchtbarste Angst. Einige Sekunden schien die ›Saint Enoch‹, deren flatternde Segel laut an die Takelage anklatschten, stillzustehen. Da fingen aber die Bramsegel Wind und das Schiff wendete durch diesen, doch unter so starker Seitenneigung, daß die Speigatten ins Wasser tauchten.

Als jetzt die Schoten straff gezogen wurden, hielt es sich scharf am Wind und glitt nach der Rettungsboje hin, an der der Matrose sich anklammerte. Nun konnte man ihm ein Tauende zuwerfen, das er mit kräftiger Faust ergriff, und daran wurde er gerade zur Höhe der Schanzkleidung emporgehißt, als der Hai, sich mit gähnendem Rachen auf den Rücken werfend, eben nach dem Bein des Mannes schnappen wollte.

Als Gastinet auf dem Deck niedergelegt worden war, verlor er das Bewußtsein. Jedenfalls war er aber gerettet, und Dr. Filhiol machte es auch wenig Mühe, ihn wiederzubeleben.

Inzwischen hatte der Harpunier Ducrest dem Ungeheuer einen Haken mit einem Stück Rindergerippe als Köder zugeworfen.



Vielleicht war der Hai aber entflohen, denn man sah ihn nicht mehr.

Plötzlich erfolgte ein heftiger Ruck, der die Leine mit fortgerissen hätte, wäre sie nicht fest um eine der Baken der Reling geschlungen gewesen.

Das Tier war gefangen. Der in den Schlund eingedrungene Ha-

ken ließ es nicht wieder los. Sechs Mann packten die starke Leine und zogen es aus dem Wasser herauf. Dann wurde eine Schlinge über seinen Schwanz weggezogen, und mit Hilfe eines Flaschenzugs brachte man den »Advokaten des Meeres« vollends an Bord, wo ihm mehrere Beilhiebe bald den Garaus machten.

Die Matrosen sind gewöhnlich neugierig zu sehen, was der Magen eines solchen Ungeheuers wohl enthält, eines Geschöpfs, dessen französischer Name »requin« angeblich nichts anderes sein soll, als eine Veränderung des lateinischen Wortes »Requiem«.

Im Bauch des Hais, worin auch der arme Gastinet noch Platz gehabt hätte, wurden nun folgende, ins Meer geworfene oder hineingefallene Gegenstände vorgefunden: eine leere Flasche, drei ebenfalls leere Konservendosen, mehrere Faden Schiemannsgarn, ein Stück Schwabber (Schiffsbesen), Knochenreste, eine Tafel Wachseleinwand, ein alter Schifferstiefel und eine Stange aus einem Hühnerkäfig.

Begreiflicherweise interessierte dieses Inventar vor allem Dr. Filhiol.

»Das ist ja die reine Müllgrube des Meeres!« rief er.

Man hätte wirklich kaum eine treffendere Bezeichnung dafür finden können.

»Nun ist ja wohl weiter nichts zu tun«, fügte der junge Arzt hinzu, »als das Tier wieder ins Wasser zu werfen?«

»O nein, lieber Filhiol«, entgegnete Bourcart.

»Was wollen Sie denn mit dem Hai anfangen, Herr Kapitän?«

»Ihn zerlegen und ausweiden, um alles Nutzbare davon zurückzubehalten. Eins davon berührt auch Ihr Fach, Doktor; man gewinnt aus diesen Haien ein niemals gerinnendes Öl, das alle arzneilichen Eigenschaften des besten Dorschlebertrans hat. Die Haut dient, wenn sie getrocknet und geglättet ist, den Bijouteriefabrikanten zur Erzeugung mannigfaltiger Phantasiegegenstände, die Buchbinder benutzen sie zu Buchdeckeln, die Tischler als eine Art Holzraspeln«.

»Wollen Sie nicht auch gar sagen, Herr Kapitän,« unterbrach ihn Dr. Filhiol, »daß man den Hai sogar essen kann?«

»Gewiß, und seine Flossen sind auf den Märkten des Himm-

lischen Reiches so gesucht, daß man die Tonne davon gern mit 700 Franc bezahlt. Da wir aber nicht Chinesen genug sind, uns daran zu erlaben, bereiten wir aus dem Fleisch wenigstens einen Fischleim, der zum Klären des Weins, des Biers und der Liköre sogar den aus dem Stör (die Hausenblase) übertrifft. Wen der etwas tranige Geschmack nicht anwidert, der soll auch ein Haifilet recht eßbar finden. Sie sehen also, der Bursche hier ist sein Gewicht in Gold wert!«

Am 25. April konnte Bourcart ins Schiffsjournal eintragen, daß er die Linie passiert hatte.

An diesem Tag hatte er um 9 Uhr morgens bei klarem Wetter eine erste Beobachtung mit dem Sextanten und dem Chronometer durchgeführt, um die geographische Länge, das heißt die Ortszeit zu erfahren, und diese Beobachtung sollte zu Mittag, wenn die Sonne durch den Meridian ging – unter Berücksichtigung der mittels des Logs gemessenen, bis dahin zurückgelegten Strecke – vervollständigt werden.

Zu Mittag zeigte ihm die zweite Beobachtung die geographische Breite durch die Höhe der Sonne über dem Horizont, und er bestimmte mittels des Chronometers genau die Stunde (das heißt in diesem Fall die Pariser Zeit).

Das Wetter war günstig, die Luft rein und klar. Bourcart konnte also die Ergebnisse seiner Beobachtungen für hinreichend genau halten, und er erklärte deshalb aufgrund seiner Berechnungen:

»Eben haben wir den Äquator überschritten, liebe Freunde; die ›Saint Enoch‹ ist damit auf die nördliche Halbkugel der Erde zurückgekehrt.«

Obwohl Dr. Filhiol, als der einzige an Bord, der die Linie noch nicht passiert hatte, schon bei der Fahrt über den Atlantischen Ozean der bekannten »Taufe« nicht unterzogen worden war, verschonte man ihn doch auch diesmal mit der nicht gerade angenehmen Zeremonie. Die Offiziere begnügten sich, in ihrer Messe, ebenso wie die Matrosen im Volkslogis, auf den guten Erfolg der Fahrt ein Glas zu leeren. Die Mannschaft hatte eine doppelte Ration Branntwein bekommen, wie das auch jedesmal geschah, wenn ein Wal eingebracht worden war.

Trotz seines Knurrens und Brummens mußte sich sogar Jean-Marie Cabidoulin bequemen, mit Meister Ollive einmal auf einen Schluck anzustoßen.

»Eine gute Anfeuchtung für die Kehle, so etwas kann man nicht ablehnen«, hatte sein Kamerad ihn angerufen.

»Nein, gewiß nicht«, antwortete der Böttcher, »doch das ändert nichts an meiner Anschauungsweise der Dinge!«

»Ganz nach Belieben, Alterchen, doch trink nur einmal mit!«

Gewöhnlich herrschen zu dieser Jahreszeit auf diesem Teil des Stillen Ozeans sehr schwache Luftströmungen, und die ›Saint Enoch‹ geriet gar in eine fast vollständige Windstille. Wie lang erscheinen dann die Stunden! Ohne von der Stelle zu kommen, ist ein Schiff dann vom Abend bis zum Morgen und vom Morgen bis zum Abend der Spielball des Seegangs. Die Seeleute suchen sich deshalb durch Lektüre oder durch Plaudern die Zeit zu verkürzen, wenn sie nicht schlafen, um bei der erdrückenden tropischen Hitze die qualvollen Stunden zu vergessen.

Am Nachmittag des 27. Mai saßen Bourcart, seine Offiziere, Dr. Filhiol und auch Meister Ollive nebst Meister Cabidoulin unter dem Sonnendach auf dem Hinterdeck und plauderten von dem und jenem.

Da wandte sich der Obersteuermann an den Böttcher mit den Worten:

»Na, Cabidoulin, gestehen Sie denn nicht zu, daß es für den Anfang einer Fangreise recht vielversprechend ist, schon 900 Faß Tran im Frachtraum zu haben?«

»900 Faß, Herr Heurtaux«, erwiderte der Böttcher, »das sind noch lange keine 2.000, und die fehlenden 1.100 werden nicht so leicht voll werden, wie man in der Kombüse seine Tasse füllt.«

»Das heißt wohl«, fiel Lieutenant Coquebert lachend ein, »daß uns kein einziger Wal mehr in den Weg kommt.«

»Und daß die große Seeschlange sie alle gefressen hat«, fügte Lieutenant Allotte in gleichem Ton hinzu.

»Vielleicht«, meinte der Faßbinder, der sich zu scherzen hütete.

»Meister Cabidoulin«, fragte hierauf Kapitän Bourcart, »Sie glauben wohl noch immer an diesen Ausbund von Ungeheuern?«

»Und ob er daran glaubt, der Dickkopf!« erklärte Meister Ollive. »Er hört auch nicht auf, auf dem Vorderkastell davon zu schwätzen.«

»Und wird auch später davon ebenso sprechen!« versicherte der Böttcher.

»Schön«, sagte Heurtaux. »Für die Mehrzahl unserer Leute hat das ja keine Bedeutung, Sie geben sowieso nichts auf Cabidoulins gruslige Geschichten. Was dagegen die Leichtmatrosen betrifft, liegt die Sache anders, und ich weiß doch nicht, ob diese sich nicht schließlich zu fürchten anfangen.«

»So halten Sie also Ihre Zunge im Zaum, Cabidoulin!« befahl der Kapitän.

»Ja, warum denn?« antwortete der Böttcher. »Wenigstens werden die Leute dann informiert sein, und wenn sich die Seeschlange oder ein anderes Seeungeheuer sehen läßt.«

»Wie?« fragte Heurtaux. »Sie glauben gar, daß wir der berühmten Seeschlange begegnen könnten?«

»Daran ist doch nicht zu zweifeln.«

»Und warum?«

»Ja, sehen Sie, Herr Heurtaux, das ist nun einmal meine Überzeugung, und die Späße von Meister Ollive werden sie nicht erschüttern.«

»Ich bitte Sie aber, während aller Fahrten im Laufe von 40 Jahren auf dem Atlantischen und dem Stillen Ozean haben Sie, soviel ich weiß, dieses phantastische Tier noch niemals zu sehen bekommen.«

»Und ich rechnete darauf, daß das auch in Zukunft nicht der Fall wäre, da ich auf dem Land Anker geworfen hatte. Nun hat mich aber unser Kapitän noch einmal vom Stapel laufen lassen, und diesmal wird es mir nicht geschenkt bleiben!«

»O, ich wäre wahrlich nicht böse, dem Untier zu begegnen!« rief Lieutenant Allotte.

»Sagen Sie das nicht, Lieutenant, sagen Sie das nicht!« ermahnte der Böttcher den jungen Mann ernsten Tons.

»Oho, Jean-Marie Cabidoulin«, fiel jetzt Bourcart ein, »das kann nicht Ihr Ernst sein! Die große Seeschlange! Ich wiederhole Ihnen

zum hundertsten Mal: Niemand hat sie bisher gesehen und niemand wird sie zu Gesicht bekommen, aus dem einfachen Grund, weil sie nicht existiert und nicht existieren kann.«

»Sie existiert dennoch, Herr Kapitän«, antwortete hartnäckig der Böttcher, »die ›Saint Enoch‹ wird ihre Bekanntschaft schon noch vor Beendigung ihrer Reise machen, und wenn das nur nicht ihr vorzeitiges Ende herbeiführt!«

Jean-Marie Cabidoulin sprach mit dem Ton so felsenfester Überzeugung, daß nicht nur die Leichtmatrosen an Bord, sondern auch die befahrenen Matrosen den bedrohlichen Prophezeiungen des Böttchers Glauben zu schenken anfangen. Wer konnte wissen, ob es dem Kapitän gelänge, dem Unglückspropheten den Mund zu stopfen!

Bei dieser Gelegenheit fragte Bourcart Dr. Filhiol, was ihm wohl von der fabelhaften Seeschlange bekannt war, und darauf berichtete der junge Arzt folgendes:

»Nun, ich habe wohl fast alles gelesen, was man darüber geschrieben hat, und kenne auch die Spöttereien, die der ›Constitutionel‹ damals über sich ergehen lassen mußte, als er all die Fabeln als Wahrheiten hinstellte. Erinnern Sie sich auch, Kapitän, daß die Geschichte nicht neueren Datums ist. Ihre Anfänge findet man schon zu Beginn der christlichen Zeitrechnung. Schon damals dichtete die Leichtgläubigkeit der Menschen den Achtfüßern, Tintenfischen, den Kopffüßern und anderen Geschöpfen riesige Größenverhältnisse an, obgleich diese alle in der Länge, ihre Fühlfäden mitgerechnet, kaum mehr als 70 bis 80 Zentimeter messen. Das bleibt doch weit zurück gegen die angeblichen Ungeheuer mit 30, 60, ja mit 100 Fuß langen Armen, Riesentiere, die überhaupt nur in der Einbildung gelebt haben. Hat man doch sogar von einem eine halbe Lieue langen Kraken gefaselt, der ganze Schiffe in die Tiefen des Ozeans hinunterziehen sollte!«

Meister Cabidoulin lauschte gespannt den Worten des Doktors, schüttelte aber dessen Versicherungen gegenüber immer verneinend den Kopf.

»Nein«, fuhr Filhiol fort, »reine Fabeln, an die die Alten vielleicht glaubten, denn schon von Plinius' Zeiten her ging die Rede von

einer amphibischen Schlange mit großem Hundekopf, nach rückwärts stehenden Ohren und mit gelblich schimmernden Schuppen bedecktem Leib, die sich auf kleinere Schiffe stürzte und sie zugrunde richtete. 10 oder 12 Jahrhunderte später berichtete dann der norwegische Bischof Pantoppidan von einem Seeungeheuer, dessen Hörner mit Rahen ausgerüsteten Masten glichen, und wenn die Fischer sich auf tiefem Wasser zu befinden glaubten, fanden sie oft schon einige Fuß tief Grund, weil dieses Tier unter dem Kiel ihrer Schaluppe hinschwamm. Ja, man verstieg sich sogar zu der Behauptung, das Tier habe einen ungeheuer großen Pferdekopf, schwarze Augen und eine weiße Mähne, bei seinem Untertauchen aber verdränge es eine so große Wassermenge, daß das Meer in einen Wirbeln des Maelstroms gleichende Bewegung gerate.«

»Und warum sollte man das nicht ausgesprochen haben, wenn man es doch beobachtet hatte?« bemerkte der Böttcher.

»Beobachtet, oder geglaubt, es beobachtet zu haben, mein armer Cabidoulin«, antwortete Kapitän Bourcart.

»Überdies«, fügte Dr. Filhiol hinzu, »widersprachen sich jene guten Leute mehrfach, denn die einen behaupteten, das Tier habe eine spitze Schnauze und werfe das Wasser durch ein Spritzloch aus, und die anderen blieben dabei, es habe Flossen gleich den Ohren des Elefanten. Dann war wieder von dem großen weißen Wal an der Küste Grönlands, dem berühmten Moby Dick, die Rede, dem die schottischen Walfänger über 2 Jahrhunderte lang nachspürten, ohne ihn je gesehen zu haben, geschweige denn zu erreichen.«

»Was jedoch nicht hinderte, an sein Vorhandensein zu glauben«, fiel Bourcart lachend ein.

»Natürlich nicht«, bestätigte Filhiol, »ebenso wie an das der nicht weniger sagenhaften Schlange, die vor einigen 40 Jahren zuerst in der Bai von Gloucester und ein zweitesmal 30 Meilen seewärts von Boston in amerikanischen Gewässern zum Entsetzen aller ›Zeugen‹ ihr Unwesen trieb.«

Der Doktor mochte aber predigen, soviel er wollte, Cabidoulin beharrte doch auf seiner eingewurzelten Anschauung. Was diese Wundertiere anging, meinte er, daß das Meer, so wie es ganz außergewöhnliche Pflanzengebilde, zum Beispiel 800 bis 1.000 Fuß

lange Algen enthalte, doch auch Ungeheuer von riesigen Größenverhältnissen verbergen könne, die ihrer Organisation nach in großer Tiefe lebten und nur selten einmal auftauchten.

Als glaubhaft wird ja berichtet, daß die Yacht ›Concordia‹ 1819 etwa 15 Seemeilen seitwärts von Race Point einer Art Schlange begegnet sei, die 5 bis 6 Fuß über die Wasseroberfläche hervorragte und eine Pferde- oder richtiger einen Reptilienkopf gehabt haben soll, doch nur 50 Fuß lang, also noch nicht einmal so lang war, wie viele Wale und Pottfische.

Im Jahr 1848 glaubte die Mannschaft an Bord der ›Peking‹ ein ungeheures, über 100 Fuß langes Tier zu sehen, das sich an der Meeresoberfläche hin bewegte. Eine genauere Untersuchung zeigte aber, daß es sich nur um eine außergewöhnlich lange, mit Seeparasiten aller Art bedeckte Algenmasse handelte.

Im Jahr 1849 behauptete Kapitän Schielderup, in der schmalen Wasserstraße, die die Insel Ostersen vom Festland trennt, eine schlafend auf dem Wasser liegende, mindestens 600 Fuß lange Schlange bemerkt zu haben.

Im Jahr 1857 meldeten die Ausguckposten der ›Castillan‹ das Erscheinen eines Ungeheuers mit dickem, tonnenförmigem Kopf, dessen Gesamtlänge auf 200 Fuß geschätzt wurde.

Ferner berichtete 1862 der Kommandant Beyer, der Führer des Avisos ›Aleçon‹ –

»Entschuldigen Sie hier eine Unterbrechung, Herr Filhiol«, ließ sich da Meister Cabidoulin vernehmen, »ich kenne nämlich einen Matrosen, der dort mit an Bord war.«

»An Bord der ›Aleçon‹?« fragte Bourcart.

»Ja!«

»Und Sie wollen sagen, Cabidoulin, jener Matrose habe gesehen, was der Kommandant damals berichtete?«

»Gesehen, wie ich Sie sehe, und es war ein leibhaftiges Ungeheuer, das die Mannschaft bei der Gelegenheit an Bord geißt hat.«

»Gut«, antwortete Dr. Filhiol, »es handelte sich aber nur um einen unmäßig großen, krebsroten Kopffüßler mit hoch am Kopf liegenden Augen, einem papageischnabelähnlichen Maul, spindel-

förmigem, in der Mitte wie aufgeblähtem Körper und zwei aus abgerundeten, fleischigen Lappen bestehenden Flossen an dessen unterem Teil, während vom Kopf selbst recht lange Fangarme ausgingen. Die gesamte weiche Fleischmasse wog nicht weniger als 2.000 Kilogramm, obwohl das Tier vom Kopf bis zum Schwanz nur 5 bis 6 Meter maß. Das war also keine Seeschlange.«

»Wenn es aber derartige Ungeheuer gibt«, meinte der Böttcher, »so möcht' ich doch fragen, warum es nicht auch die Seeschlange geben soll.«

Wir fügen hier noch die Beobachtungen an, die in späterer Zeit bezüglich der Ungeheuerarten gemacht worden sind, welche die Meerestiefe beherbergt.

Im Jahr 1864 stieß, einige hundert Seemeilen von San Francisco, das holländische Schiff ›Cornelis‹ mit einem Oktopus (Achtfüßer) zusammen, von dem ein mit Saugnäpfen versehener Fangarm das Wasserstagsbugspriets gepackt hatte und dies fast bis zur Wasseroberfläche hinunterzertrte. Nach der Abtrennung des Fangarms durch Beilhiebe klammerten sich zwei andere Arme (oder Füße), der eine an die Jungfernbäume der Wandtrossen des großen Focksegels, der andere an das Gangspill an; nach deren Abtrennung mußten noch acht weitere Tentakel abgehackt werden, die das Schiff sehr merkbar nach Steuerbord neigten.

Einige Jahre darauf beobachtete man im Golf von Mexiko ein Seeungeheuer mit Froschkopf, hervorstehenden Augen und mit zwei meergrünen Armen, deren breite Hände sich auf die Bordwand eines größeren Boots gelegt hatten. Sechs Revolverkugeln genügten kaum, das riesige Reptil zum Rückzug zu zwingen. Das war eine sogenannte »Manta«, deren Arme mit dem Körper mit einer Art Haut, wie bei den Fledermäusen, verbunden sind, und die zu jener Zeit überall auf dem Golf einen nicht geringen Schrecken hervorrief.

Im Jahr 1873 war es der Kutter ›Lida‹, der im Sund von Sleat, zwischen der Insel Skye und dem Festland, in seinem Kielwasser eine lebende, plumpe Masse entdeckte; ferner die ›Nestor‹, die zwischen Malacca und Penang nah an einem Ungeheuer des Meeres vorüberkam, das der Schätzung nach 250 Fuß lang und 50

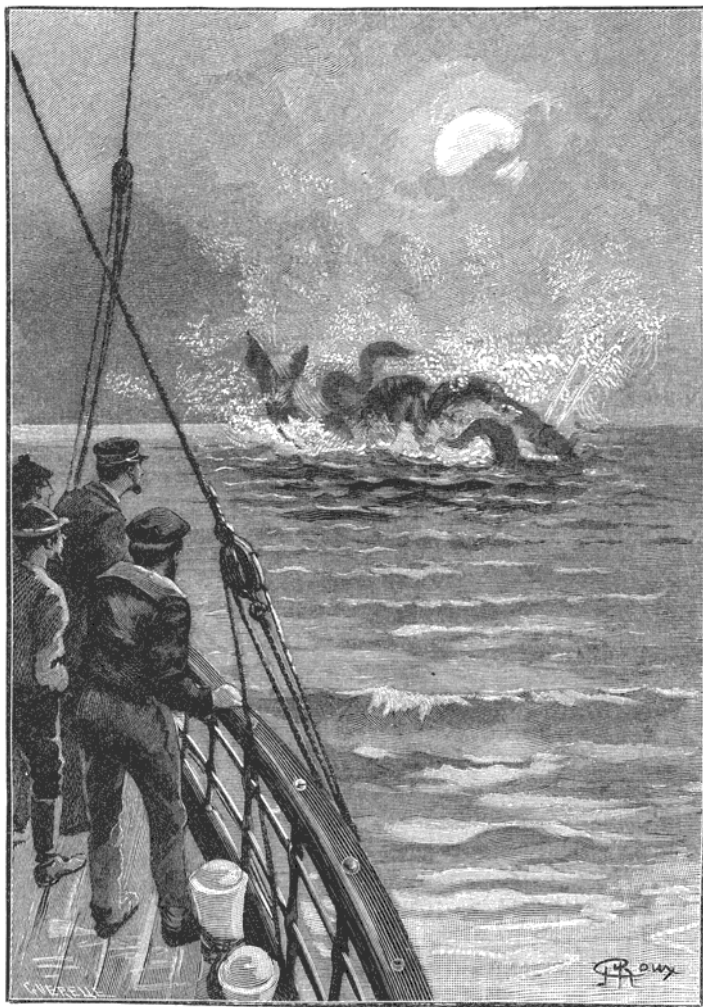
Fuß breit gewesen sein soll. Es hatte einen viereckigen, gelb und schwarz gestreiften Kopf, ähnlich einem Salamander, dessen gewaltige Masse die Offiziere und die Passagiere des Schiffes deutlich sehen konnten.

Endlich glaubte 1875 der Befehlshaber der ›Pauline‹, Georg Deivor, 20 Meilen vom Kap San Rogue, der Nordostspitze Brasiliens, eine ungeheure Schlange wahrzunehmen, die sich um einen Wal gelegt hatte, gegen den sie gleich einer Boa Constrictor ankämpfte. Diese Schlange, deren Farbe mit der des Meerwals übereinstimmte, sollte 160 bis 170 Fuß lang gewesen sein. Sie spielte scheinbar eine Zeitlang mit ihrem Opfer und zog es endlich mit ins Meer hinab.

Das sind die Beobachtungen, die sich seit 30 Jahren in den Berichten verschiedener Kapitäne angeben finden. Ein Zweifel am Vorkommen gewisser, wenigstens höchst merkwürdiger Meereschöpfe kann danach kaum noch aufrechterhalten werden. Selbst wenn man alle Übertreibungen ausscheidet und nicht anerkennt, daß die Ozeane von Ungeheuern bewohnt seien, die die größten Wale an Körpermasse um das Zehn- oder gar das Hundertfache übertreffen, muß man den vorher angeführten Angaben doch wohl einigen Glauben schenken.

Nicht zuzustimmen ist dagegen der Behauptung Jean-Marie Cabidoulins, daß das Meer Geschöpfe – Schlangen oder Kopffüßer – von solcher Größe und Stärke beherberge, daß sie Fahrzeuge von größerem Tonnengehalt zum Kentern bringen könnten. Wenn gar viele Schiffe verschollen sind, so daß man von ihnen also niemals nur das Geringste wieder gehört hat, so kommt das daher, daß sie durch Kollision zugrunde gegangen, auf Riffen gescheitert und geborsten oder unter Segel im Wüten der Orkane untergegangen sind. Für Schiffbrüche gibt es genug, leider zu viele Ursachen, ohne daß man, wie der starrköpfige Faßbinder, dafür noch Pythonschlangen, Wundertiere und übernatürliche Hydren heranzuziehen braucht.

Die Windstille zog sich zum großen Verdruß der Offiziere und Mannschaften der ›Saint Enoch‹ auffallend in die Länge. Ihr Ende war kaum abzusehen, und erst am 5. Mai stellte sich ein plötzlicher Witterungsumschlag ein. An diesem Tag sprang eine steife Brise



auf, mit deren Hilfe das Fahrzeug seine Reise nach Nordosten fortsetzte.

Gleichzeitig tauchte auch ein Schiff auf, das schon vorher denselben Kurs steuern gesehen worden war, und das sich jetzt etwa bis auf 1 Seemeile näherte.

Niemand an Bord bezweifelte, daß es ebenfalls ein Walfänger war.

Entweder hatte es mit dem Walfang noch nicht begonnen oder war dabei nicht vom Glück begünstigt gewesen, denn es schien noch ohne Ladung zu sein, da sein Rumpf ziemlich hoch emporragte.

»Ich möchte wohl wissen«, sagte Bourcart, »ob dieser Dreimaster, ebenso wie wir, die Küsten von Niederkalifornien aufsucht und vielleicht ebenfalls der Bai Marguerite zusteuert.«

»Das wäre ja möglich«, antwortete Heurtaux, »und wenn es zutrifft, könnten wir ja mit ihm zusammen segeln.«

»Ist es ein Amerikaner, ein Deutscher, ein Engländer oder ein Norweger?« fragte der Lieutenant Coquebert.

»Nun, wir können ihn ja ansprechen«, meinte Kapitän Bourcart. »Hissen wir unsere Flagge, so wird er die seinige zeigen, dann wissen wir sofort, woran wir sind.«

Eine Minute darauf flatterten die Farben Frankreichs an der Besangaffel der ›Saint Enoch‹. Das andere Fahrzeug war aber unhöflich genug, nicht zu antworten.

»Ah, kein Zweifel«, rief Romain Allotte, »das ist ein Engländer!«

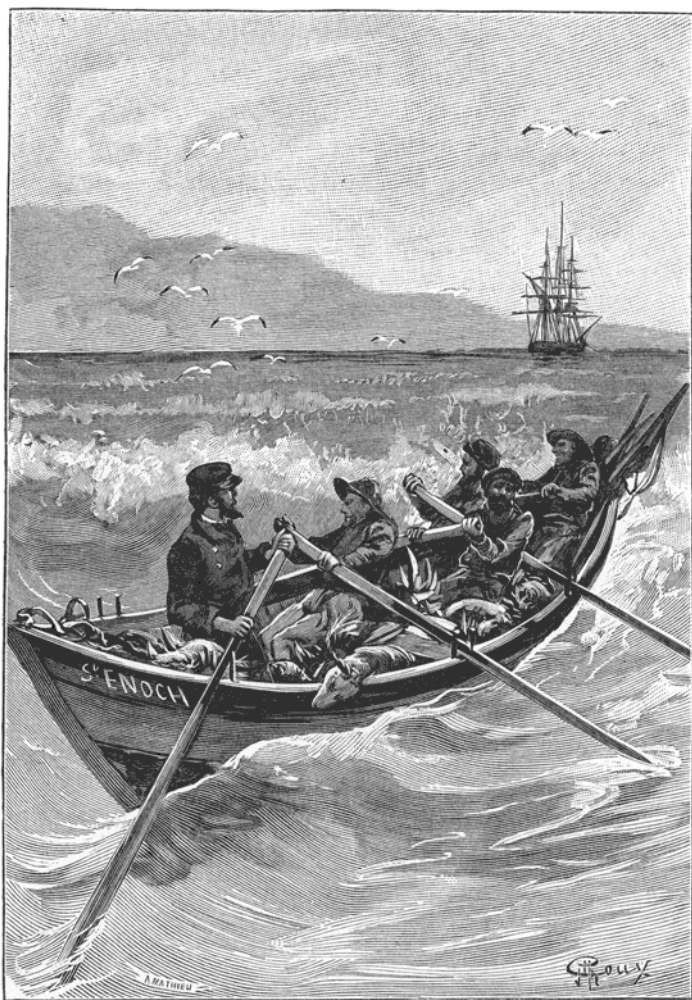
An Bord waren auch alle übrigen der Ansicht, daß das Fahrzeug, das die französische Flagge nicht grüßte, nur ein »English aus England« sein könne.

5. KAPITEL

In der Bai Marguerite

Nach dem Wiederaufwachen eines günstigen Winds nahm Bourcart mit Recht an, daß die ›Saint Enoch‹ von den in der Nähe des Wendekreises des Krebses so häufigen Windstillen nichts mehr zu fürchten haben werde. Voraussichtlich erreichte sie vielmehr die Bai Marguerite ohne weitere Verzögerungen, wenn auch erst gegen Ende der Fangzeit. Die Wale sammeln sich in dieser Bai gewöhnlich nur in der Jahreszeit, wo ihre Jungen geboren werden, dann ziehen sie wieder nach dem Norden des Großen Ozeans hinaus.

Da die ›Saint Enoch‹ ihre halbe Tranladung schon gefaßt hatte, lag die Wahrscheinlichkeit vor, daß sie sie hier um mehrere Hundert Fässer vervollständigen können würde. Hatte das angetroffene



englische Schiff aber seine Fangfahrt, wie es den Anschein hatte, noch nicht begonnen und sollte das, wie man ebenfalls annehmen durfte, erst in der Bai Marguerite geschehen, so war bei der schon vorgeschrittenen Fangzeit zu vermuten, daß es hier keine volle Last einnehmen können würde.

Die amerikanische Küste tauchte am 13. Mai etwa in der Höhe

des Wendekreises vor dem französischen Walfänger auf. Zuerst kam da Kap Lukas in Sicht, das die Südspitze der Halbinsel des alten Kaliforniens einnimmt. Die Halbinsel begrenzt den gleichnamigen schmalen Golf, dessen andere Seite von der Küste des mexikanischen Sonora gebildet wird.

Längs der (westlichen) Küste der Halbinsel und nicht weit von dieser mit leichter Südwestbrise hinaufsegelnd, kam die ›Saint Enoch‹ an mehreren Inseln vorüber, die ausschließlich von einer Ziegenart, von Robben und von Seevögeln in unzähligen Scharen bewohnt waren. Ein Boot, das mit Heurtaux, einem sehr geschickten Jäger, an Land ging, kam denn auch nicht leer zurück. Die Robben wurden abgehäutet, um ihre Felle aufzubewahren, und die Ziegen geschlachtet, um deren Fleisch zu gewinnen, das ein beliebtes und ausgezeichnetes Nahrungsmittel bildet.

Auf der weiteren Fahrt längs der Küste ließ die ›Saint Enoch‹ die Schildkrötenbucht an Backbord liegen. Tief im Innern dieser Bai sah man mehrere Schiffe vor Anker liegen, die jedenfalls auf See-Elefanten Jagd machten.

Am 17. Mai gegen 7 Uhr abends kam Kapitän Bourcart vor der Bai Marguerite an, in der er vor Anker zu gehen gedachte. Da es bald dunkel werden mußte, ließ er aus Vorsicht mit dem Bug seawärts beidrehen und lavierte in kurzen Schlägen in der Weise, daß er mit Sonnenaufgang des nächsten Tages wieder am Eingang der in die Bai führenden Wasserstraße lag.

Die Strömung lief jetzt dem Wind entgegen, wodurch ein Ankatschen der Wellen entstand, wie ein solches häufig das Vorhandensein von Untiefen andeutet, so daß man wohl fürchten konnte, auf zu geringe Wassertiefe zu stoßen. Bourcart ließ deshalb auch zwei Boote mit Sonde und Schnur aussetzen, die genaue Tiefenmessungen vornehmen sollten. Zu seiner Beruhigung ergaben diese aber eine Tiefe von 15 bis 20 Faden. Das Schiff steuerte also in die Fahrstraße hinein und gelangte bald nach der Bai Marguerite.

Den englischen Dreimaster hatten die Wachen nicht wieder gemeldet. Wahrscheinlich suchte dieses Schiff andere, von den Walen noch mehr bevorzugte Fangplätze auf. Übrigens bedauerte niemand, nicht in Gesellschaft mit ihm fahren zu müssen.

Da die Bai mehrere Sandbänke enthält, konnte die ›Saint Enoch‹ nur mit größter Vorsicht weiter hineindringen. Es war zwar heute nicht das erste Mal, daß Bourcart diese Bai besuchte, da die Sandbänke aber ihre Stelle wechseln, war es wichtig, die fahrbare Straße sicher zu erkennen. Vorläufig wurde einmal in einer kleinen, gut geschützten Bucht Anker geworfen.

Sobald die Segel eingebunden waren und der Anker sicher gefaßt hatte, begaben sich die drei Backbordboote an Land, um Palurden zu holen, eine vortreffliche Muschelart, die auf Steinen und dem Strand hier im Überfluß vorkommt. Im Wasser wimmelt es hier obendrein von Fischen verschiedener Art, wie von Meeräschen, Lachsen, Hornfischen und anderen. Ferner fehlt es weder an Robben noch an Schildkröten, freilich auch nicht an gefräßigen Haien. Holz konnte man sich leicht beschaffen, denn vielfach reichen dichte Wälder bis an die Küste heran.

Die Bai Marguerite mißt 30 bis 35 Seemeilen, also etwa 60 Kilometer. Um sie ohne Havarie zu befahren, muß man ihrer ganzen Länge nach einer Art Kanal folgen, der zwischen Sandbänken oder Felsblöcken zuweilen nur 40 bis 50 Meter breit ist.

Um daraus nicht abzuweichen, ließ Kapitän Bourcart größere Steine einsammeln, um die ein dünnes Tau geknüpft wurde, dessen anderes Ende mit einem gut verschlossenen leeren Faß verbunden war. Das ergab ebenso viele Baken, die die Mannschaften an jeder Seite des Kanals auslegten, um dessen Windungen sichtbar zu machen.

Nicht weniger als 4 Tage wurden nötig – da die Ebbe in je 24 Stunden zweimal zum Ankern zwang – eine mindestens 2 Lieue tiefe Lagune zu erreichen.

Wenn das Schiff still lag, begab sich Heurtaux in Begleitung der beiden Lieutenants an Land, um in der Umgebung zu jagen. Sie erlegten dabei einige Ziegenpärchen und auch mehrere Schakale, die in der Waldung zahlreich vorkamen. Die Matrosen holten inzwischen Vorräte höchst schmackhafter Austern oder beschäftigten sich mit Fischfang.

Am 21. Mai langte die ›Saint Enoch‹ endlich an ihrem dauernden Ankerplatz an.

Diese Stelle lag 3 Kabellängen vom Hintergrund einer Bucht, die an der Nordseite von bewaldeten Hügeln begrenzt war. Von den anderen flachen und in einem sandigen Strand endenden Ufern traten zwei abgerundete, mit schwärzlichen Steinblöcken von sehr hartem Korn bestreute Landzungen heraus. Die Bucht selbst öffnete sich am Westufer der Lagune, und darin stand, selbst bei ganz niedriger See, immer soviel Wasser, daß das Schiff nicht Gefahr lief, auf dem Sand zu sitzen. Wie überhaupt in diesem Teil des Stillen Ozeans, war der Gezeitenunterschied hier nicht sehr groß. Weder bei Voll- noch bei Neumond ergab sich eine größere Veränderung des Wasserstands als von 2 $\frac{1}{2}$ Faden zwischen der Springflut und der Nippebbe.

Der Liegeplatz war recht glücklich gewählt. Die Mannschaft brauchte nicht weit zu gehen, um Holz zu holen. Ein zwischen den Hügeln sich hinschlängelnder Bach lieferte eine mehr als ausreichende Menge Süßwasser.

Selbstverständlich hatte sich die ›Saint Enoch‹ hier nicht für die ganze Zeit des Aufenthalts unverrückbar festgelegt. Wenn die Boote entweder in der Lagune oder weiter draußen einem Wal nachstellten, war sie immer schnell zur Abfahrt bereit, um die Jagd zu unterstützen, falls ein irgend günstiger Wind wehte.

48 Stunden nach ihrem Eintreffen erschien 4 Meilen seewärts ein Dreimaster, den man leicht als das englische Schiff erkannte, das schon einmal gesehen worden war. Wie man später erfuhr, war es die ›Repton‹, Kapitän King, aus Belfast, die eben mit dem Fang begonnen hatte.

Dieser Walfänger suchte keinen Ankerplatz in der Bucht auf, wo die ›Saint Enoch‹ lag. Er steuerte vielmehr nach dem Hintergrund der Lagune, wo er den Anker fallen ließ. Da er aber kaum 2 Seemeilen weit festlegte, blieb er für das französische Fahrzeug immer in Sicht.

Diesmal hatte ihn die französische Flagge aber nicht begrüßt, als er vorübersegelte.

Andere Fahrzeuge, meist amerikanischer Nationalität, kreuzten an verschiedenen Teilen der Bai Marguerite, woraus sich schließen ließ, daß die Wale diese noch nicht endgültig verlassen hatten.

Schon vom ersten Tag an hatten sich, da noch keine Gelegenheit war, die Fangboote auszusetzen, Meister Cabidoulin, der Zimmermann Ferut und der Schmied Thomas in Begleitung einiger Matrosen ans Ufer begeben, um Bäume zu fällen. Die Erneuerung des Holzvorrats war dringend nötig geworden, ebenso um den Bedarf der Küche zu decken, wie um für den zur Feuerung des Schmelzofens gerüstet zu sein. Das ist eine sehr wichtige Arbeit, die die Kapitäne der Walfänger niemals vernachlässigen. Das Fällen der Bäume ging trotz der herrschenden starken Hitze recht schnell vonstatten. Daß es so heiß war, kann nicht wundernehmen, wenn man bedenkt, daß die Bai Marguerite ziemlich genau unter dem 25. Breitengrad liegt, und auf der nördlichen Halbkugel entspricht das der Lage des südlichen Italiens und nördlichen Afrikas.

Am 25. Mai, eine Stunde vor Sonnenuntergang, bemerkte der Harpunier Kardek, der auf dem Besanmast Ausguck hielt, etwa 2 Seemeilen von der Bucht entfernt mehrere Wale, die ohne Zweifel seichtere, für ihre Jungen geeignete Stellen suchten. Es wurde daraufhin beschlossen, daß die Boote morgen in den ersten Tagesstunden klargemacht sein sollten, denn jedenfalls bereiteten sich auch noch andere Fahrzeuge auf den Fang der Tiere vor.

An diesem Abend fragte Filhiol Kapitän Bourcart, ob der Fang in gleicher Weise wie bei Neuseeland vor sich gehen würde.

»Nicht ganz so, lieber Doktor«, erhielt er zur Antwort, »hier bedarf es etwas größerer Vorsicht. Wir werden es nämlich mit weiblichen Tieren zu tun haben, die zwar mehr Tran liefern, doch auch gefährlicher sind als die männlichen. Bemerkt ein solches Weibchen, daß ihm eine Verfolgung droht, so wendet es sich sofort zur Flucht. Das Tier verläßt dann nicht nur die Bai, um überhaupt nicht zurückzukehren, sondern es verlockt auch die anderen zum Verschwinden, und dann soll sie einer draußen im Großen Ozean einmal zu finden suchen!«

»Wenn aber ihre Jungen bei ihnen sind, wie dann, Kapitän?«

»Dann ist es für die Boote«, antwortete Bourcart, »weit leichter, an sie heranzukommen. Der weibliche Wal, der dem Spiel seines Jungen folgt, versieht sich keiner Gefahr. Man kann dann so nah heranrudern, daß das Tier mit der Axt an den Flossen verletzt wird.

Hat es die Harpune verfehlt, so genügt es, dem Tier, und wäre es mehrere Stunden lang, mit den Booten zu folgen. Der junge Wal verzögert sein Entkommen, denn dieser ermüdet bis zur Erschöpfung. Da die Mutter nun das Kleine nicht verlassen will, eröffnet sich die Aussicht, sie unter Verhältnissen anzutreffen, wo man von der Lanze Gebrauch machen kann.«

»Doch sagten Sie, Herr Kapitän, nicht eben, daß die weiblichen Wale gefährlicher wären als die männlichen?«

»Ja, Herr Filhiol, der Harpunier muß sich deshalb sorgsam hüten, den jungen Wal zu verletzen. Dessen Mutter würde wütend werden und großen Schaden anrichten, denn sie geht dann auf die Boote los und schlägt so furchtbar mit dem Schwanz, daß sie diese meist zertrümmert. Das hat schon viele schwere Unfälle veranlaßt. So ist es auch nach einer Fangsaison gar nichts Seltenes, in der Bai Marguerite zahlreiche Trümmer solcher Boote treiben zu sehen, und schon viele Menschen haben die Unklugheit oder das Ungeschick des Harpuniers mit dem Leben bezahlt!«

Schon vor 7 Uhr morgens war alles bereit, zur Verfolgung der gestern gesehenen Zetazeen aufzubrechen. Außer den dazu mitgeführten Harpunen, Lanzen und Beilen, hatten sich Kapitän Bourcart, der Obersteuermann und die beiden Lieutenants noch mit Gewehren zum Lanzenwerfen ausgerüstet, deren man sich beim Angriff auf die hier in Frage kommende Art von Walen stets mit Vorteil bedient.

Eine halbe Meile von der Bucht zeigte sich ein Weibchen, dem sein Junges folgte, und die Boote hielten die Segel, um an das Tier heranzukommen, ohne seine Aufmerksamkeit zu erregen.

Natürlich war Romain Allotte den anderen auch heute voraus und langte zuerst auf 7 Faden Entfernung bei dem Tier an. Dies war eben dabei, den Grund auf seine Tiefe zu untersuchen und mußte das Boot jetzt jedenfalls bemerken.

Sofort schwang Ducrest seine Harpune und schleuderte sie mit solcher Gewalt, daß sie bis an den Anfang des Schafts in den Körper des Wals eindrang.

Jetzt kamen auch die anderen drei Boote heran und wollten das Tier umkreisen, um es mit Tauen weiter zu fesseln. Infolge eines –

übrigens nicht seltenen – Unfalls zerbrach aber die Harpune und der Wal konnte mit seinem Jungen entweichen.

Alle bemühten sich nun mit größtem Eifer, der Zetazee zu folgen, die den Booten bald um 60 bis 80 Faden voraus war. Ihr ausgestoßener Strahl – ein Dampf von zu feinem Regen kondensiertem Wasser – stieg 8 bis 10 Meter hoch empor, doch mit ganz weißer Farbe, ein Beweis, daß das Tier nicht tödlich verletzt war.

Die Matrosen strengten sich mit den Riemen aus Leibeskräften an. 2 Stunden lang war es unmöglich, dem Wal nahe zu kommen, ihn nochmals harpunieren zu können. Vielleicht wäre bei einem solchen Versuch das junge Tier getroffen worden, und das wollte Kapitän Bourcart auf jeden Fall vermieden wissen.

Dr. Filhiol, der alle Einzelheiten dieser Jagd zu beobachten wünschte, hatte in Bourcart's Boot Platz genommen. Auch ihm hatte sich das eifrige Verlangen mitgeteilt, das alle übrigen erfüllte, und er gab der Befürchtung Ausdruck, daß die Kräfte der Leute erlahmen würden, ehe sie an das Tier herankämen.

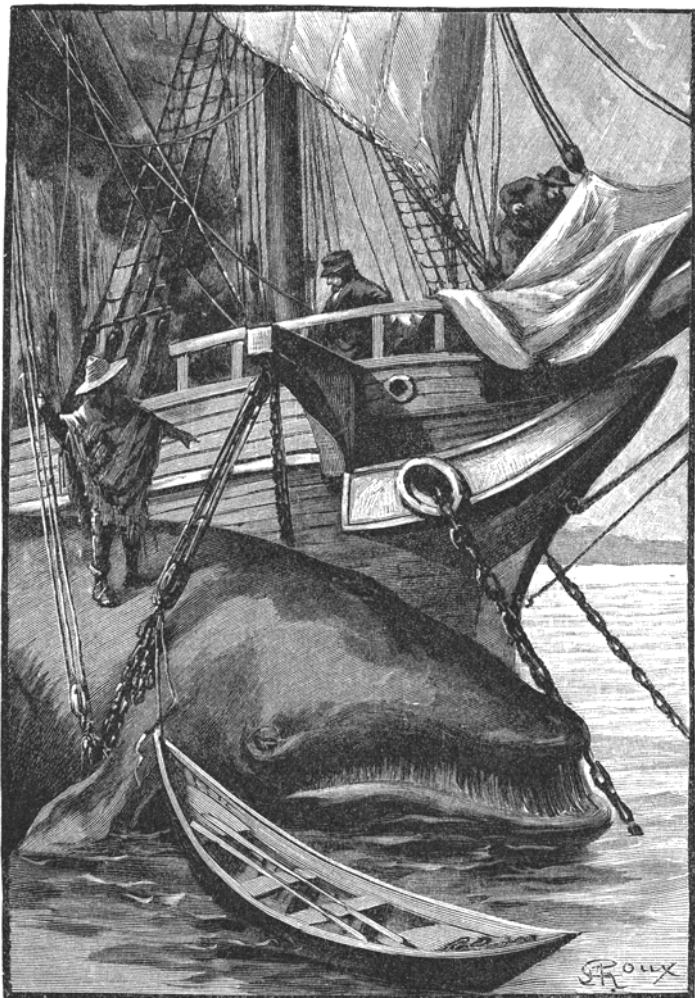
Der Wal entfernte sich in der Tat noch immer mit großer Schnelligkeit und tauchte und erschien wieder je nach einigen Minuten. Er hatte sich übrigens von der Bucht nicht weit, höchstens 3 bis 4 Seemeilen, entfernt und näherte sich ihr jetzt wieder noch mehr. Auch seine Geschwindigkeit schien abzunehmen, da sein Junges jetzt nicht mehr hinter ihm zurückblieb.

Gegen halb 12 wurde von Heurtaux' Boot aus eine zweite Harpune geworfen.

Diesmal hatte man nur wenig Leine zum Nachschießenlassen zur Hand. Die anderen Boote kamen deshalb heran, doch immer auf der Hut, von keinem Schlag des Schwanzes getroffen zu werden. Sobald sie dem Tier mit der Lanze und dem Beil zu Leibe gegangen waren, warf dieses einen blutigen Strahl aus und verendete auf der Meeresoberfläche, während sein Junges im Wasser verschwand.

Da die Strömung günstig war, wurde der Wal ohne große Mühe nach der ›Saint Enoch‹ geschleppt, wo der Kapitän alles herrichten ließ, ihn am Nachmittag abzuhäuten.

Am nächsten Tag kam ein Boot mit einem Spanier, der den Kapitän zu sprechen wünschte. Es war einer der Leute, die das Geschäft



eines »Restausschlachters« betreiben und denen man den Speck überläßt, der noch im Innern des Tiergerippes sitzt.

Als der Fremde den an der Seite des Fahrzeugs festgelegten Wal näher besichtigt hatte, sagte er:

»Das ist wahrhaftig einer der größten, die seit 3 Monaten hier in der Bai Marguerite gefangen worden sind.«

»War denn die Saison im allgemeinen gut?« fragte ihn Bourcart.

»Nur etwa mittelmäßig«, antwortete der Spanier, »ich habe auch kaum ein halbes Dutzend Gerippe zur Bearbeitung bekommen. Ich bitte Sie also, mir die Reste von Ihrem Fang hier zu überlassen.«

»Recht gern!«

Die folgenden 48 Stunden blieb der Spanier gleich mit an Bord und half bei allen Arbeiten zur Schmelzung des Specks. Der Wal lieferte übrigens nicht weniger als 125 Faß vorzüglichen Trans. Das Gerippe mit den sonstigen Überbleibseln schafften Eingeborene nach der Niederlassung des Spaniers, die 2 Meilen von der Bucht entfernt lag.

Als der Mann weg war, wandte sich Dr. Filhiol an den Kapitän.

»Ist Ihnen denn bekannt, Herr Bourcart, wieviel Tran der Spanier aus den Resten des Wals gewinnen mag?«

»O, höchstens einige große Krüge voll, Doktor.«

»Da irren Sie denn doch, denn ich habe aus seinem eigenen Mund gehört, daß dieses Ausweiden ihm zuweilen 15 Faß davon liefert.«

»Wie? So viel?« rief Bourcart. »Na, schön, das soll auch zum letztenmal gewesen sein, daß ich mich so übervorteilen lasse. In Zukunft weiden wir den Rumpf der Tiere hübsch selber aus!«

Die ›Saint Enoch‹ verweilte in der Bai Marguerite bis zum 17. Juni, ehe sie ihre Ladung vollmachen konnte.

In diesem Zeitraum erbeuteten die Mannschaften noch mehrere Wale, darunter einige Männchen, die nur sehr schwer und oben-drein recht gefährlich zu harpunieren waren, denn sie gebärdeten sich wilder, als man es zu sehen gewöhnt ist.

Der eine davon wurde vom Lieutenant Coquebert am Eingang der Bucht gefangen. Es bedurfte aber eines Tages und einer Nacht, ihn tiefer hinein zu schleppen. Während der Dauer der widrigen Strömung, die das Einbringen verhinderte, hatten sich die Boote mittels kleiner Anker an dem Tier festgelegt und die Mannschaften schliefen in Erwartung des Eintritts der Flut.

Selbstverständlich vernachlässigten auch die anderen Schiffe keineswegs die Verfolgung von Zetazeen, oft bis tief in die Bai Mar-

guerite hinein. Vor allem waren die Amerikaner mit den Ergebnissen ihrer Jagd zufrieden.

Der Kapitän eines dieser Schiffe, die ›Iving‹ aus San Diego, statete Bourcart auch einen Besuch an Bord der ›Saint Enoch‹ ab.

»Kapitän«, sagte er, nachdem die beiden Männer einige Minuten geplaudert hatten, »ich sehe, daß Sie schon an den Küsten Neuseelands einen recht guten Fang gemacht haben.«

»Ja«, bestätigte Bourcart, »und ich hoffe, hier die diesjährige Fangfahrt bald zu beschließen. Dann kann ich eher als erwartet nach Europa zurückkehren und vielleicht schon vor Ablauf von 3 Monaten in Havre eintreffen.«

»Meinen Glückwunsch, Kapitän, doch warum wollen Sie bei den bisherigen guten Erfolgen unmittelbar nach Havre zurücksegeln?«

»Was wollen Sie damit sagen?«

»Ich meine, Sie könnten Ihre Ladung auch recht vorteilhaft verwerten, ohne den Großen Ozean zu verlassen. Das erlaubte Ihnen dann, den Walfang bei den Kurilen oder im Ochotskischen Meer – und das gerade in den günstigsten Monaten – noch einmal aufzunehmen.«

»Erklären Sie sich etwas näher, Kapitän. Wo könnte ich meine Ladung verkaufen?«

»In Vancouver.«

»In Vancouver?«

»Ja, auf dem Markt von Victoria, wo jetzt von amerikanischen Häusern starke Nachfrage nach Tran ist und Sie Ihre Vorräte zu einem guten Preis absetzen könnten.«

»Wahrhaftig«, antwortete Bourcart, »das wäre ein Gedanke, ohne Zweifel ein vortrefflicher Gedanke! Ich danke Ihnen für Ihre Anregung, Kapitän, und werde mir sie wahrscheinlich zunutze machen.«

Die in amerikanischem Gewässer, in der Höhe von British Columbia gelegene Insel Vancouver ist, nördlich von der Bai Marguerite, etwa um 25 Breitengrade entfernt. Bei günstigem Wind konnte die ›Saint Enoch‹ sie binnen 14 Tagen bequem erreichen.

Offenbar lächelte das Glück Kapitän Bourcart und Jean-Marie Cabidoulin kam um seine Geschichten und Unglücksprophezei-

ungen. Nach dem Fang bei Neuseeland und in der Bai Marguerite noch eine Fangreise nach den Kurileninseln und ins Ochotskische Meer – und das alles im selben Jahr!

Nach Vancouver begaben sich jedenfalls auch die amerikanischen Walfänger und die ›Repton‹ wahrscheinlich ebenfalls, wenn sie ihre volle Ladung Tran hatten, denn dieser stand dort eben hoch im Kurs.

Als Bourcart den Kapitän der ›Iving‹ fragte, ob er mit der ›Repton‹ irgendwie in Verbindung getreten wäre, lautete die Antwort verneinend. Das englische Schiff hielt sich immer abseits und vielleicht salutierte es das Sternenbanner der Vereinigten Staaten ebenso wenig wie die französische Trikolore.

Mehrmals ereignete es sich dennoch, daß die englischen und französischen Boote, sei es auf der Lagune oder inmitten der Bai, bei der Verfolgung von Walen einander ziemlich nah kamen. Zum Glück jagten sie da nicht denselben Zetazeen nach, denn das hätte, wie es zuweilen geschieht, zu Streitigkeiten führen können. Bei der Gemütsverfassung, in der sich beide Teile befanden, wären solche Streitigkeiten gewiß recht übel abgelaufen. Bourcart ermahnte seine Leute auch wiederholt und dringend, jede Berührung mit der Mannschaft der ›Repton‹ zu vermeiden, auf dem Wasser ebenso, wenn beide in derselben Gegend kreuzten, wie auf dem Land, wenn die Boote ausgefahren waren, um Holz zu holen oder Trinkwasser zu fassen.

Übrigens erfuhr man nicht, ob die ›Repton‹ mit dem Fang Glück hatte, und eigentlich kümmerte sich auch niemand darum. Die ›Saint Enoch‹ war ihr bei der Überfahrt von Neuseeland nach der amerikanischen Küste begegnet, und wenn sie die Bai erst verlassen hatte, bekam sie den Engländer jedenfalls nie wieder zu Gesicht.

Unter den erbeuteten Zetazeen befand sich ein Pottfisch, den Romain Allotte 3 Meilen außerhalb der Lagune gefangen hatte. Es war das der größte, auf den man bisher getroffen war. Diesen hatte auch die ›Repton‹ gesehen, und ihre Boote stießen zur Verfolgung des Tieres ab, doch war es schon zu spät, als sie in dessen Nähe kamen.

Um den Pottfisch nicht aufmerksam zu machen, glitt das Boot

bei günstiger schwacher Brise so still an ihn heran, daß das Tier nicht aufscheuchte. Als der Harpunier aber in passender Wurfweite war, tauchte es unter, und nun hieß es warten, bis es wieder an der Oberfläche erschien.

35 Minuten waren seit seinem letzten Untertauchen verflossen – ebenso lange blieb es jetzt voraussichtlich unter Wasser, und nun galt es nur, scharf achtzugeben.

Nach der angenommenen Zeit kam es wirklich wieder zum Vorschein, jetzt aber 7 bis 8 Kabellängen vom Boot, das ihm nun mit größter Geschwindigkeit nachsegelte.

Der Harpunier Ducrest stand auf dem kleinen Vorderdeck und Lieutenant Allotte hielt sich mit dem Beil bereit. In diesem Augenblick aber peitschte der Pottfisch, der eine Gefahr ahnen mochte, das Meer mit solcher Gewalt, daß eine Woge über das Boot hereinbrach und es zur Hälfte anfüllte.

Da die Harpune das Tier an der rechten Seite unterhalb der Brustflosse getroffen hatte, tauchte es unter, und die Leine wurde mit so großer Geschwindigkeit nachgezogen, daß man sie begießen mußte, um ihr Anbrennen zu verhüten. Als der Pottwal wieder erschien, blies er Blut in die Höhe und einige Lanzenstiche machten ihm bald ein Ende.

Nach der Schmelzung des Specks verzeichnete Meister Cabidoulin weitere 80 Faß von dem Pottfisch stammenden Tran.

Man stand noch 3 Tage vor der auf den 17. Juni festgesetzten Abfahrt. Bourcart hatte sich, dem Rat des Amerikaners folgend, entschlossen, nach der Insel Vancouver zu segeln. Die ›Saint Enoch‹ hatte jetzt 1.700 Faß Tran und fast 5.000 Kilogramm Walbarten im Frachtraum. Nach deren Verkauf in Victoria wollte der Kapitän sofort zur zweiten Fangreise im Nordosten des Stillen Ozeans aufbrechen. 150 Tage waren seit der Abfahrt von Havre verflossen und der Aufenthalt an der Bai Marguerite hatte vom 13. Mai bis zum 19. Juni gedauert. Rumpf und Takelage des Schiffes befanden sich im besten Zustand, und in Vancouver konnte leicht neuer Proviant angeschafft werden.

Am 2. Tag vor der Abreise ereignete sich da noch ein Zwischen-

fall, der die Mannschaften mit den Leuten von der ›Repton‹ in Berührung brachte, und zwar unter folgenden Umständen:

Die Boote des Obersteuermanns und von Lieutenant Coquebert waren an Land geschickt worden, um einen Rest schon gefällten Holzes zu holen und noch einmal Süßwasser mitzubringen.

Heurtaux, Coquebert und die Matrosen hatten bereits den Strand betreten, als einer von ihnen »Ein Wal! Ein Wal!« rief.

Wirklich schwamm eben eine halbe Meile vor der Bucht und auf dem Weg nach dem Hintergrund der Bai ein ziemlich großes weibliches Tier mit seinem Jungen vorüber.

Natürlich bedauerten alle lebhaft, seine Verfolgung nicht aufnehmen zu können. Die zu ganz anderem Zweck ausgesandten Boote waren darauf aber nicht vorbereitet und hatten weder Harpune noch Leine mitgenommen. Nicht anders stand es an Bord der ›Saint Enoch‹, auf der die Lauftaue schon eingezogen und die zum Drehen der Wale an der Schiffsseite dienenden Apparate weggeschafft waren, da das Fahrzeug sozusagen schon zum Abfahren bereitlag.

Da kamen übrigens auch plötzlich zwei Boote um einen der Landvorsprünge in der Bucht hervor, die bisher unsichtbar gewesen waren.

Es waren Boote von der ›Repton‹, die auf den gemeldeten Wal zusteuerten.

Da sie sich dem Land genähert hatten, offenbar um dem Tier von der Rückseite her beizukommen, konnte man leicht alles beobachten, was weiter vorging.

Die beiden Boote glitten rasch und geräuschlos dahin, doch waren sie gut durch 1 Seemeile voneinander getrennt, da das eine offenbar erst nach dem anderen abgefahren war. Das vordere hatte am Heck seine Flagge entrollt, ein Zeichen, daß es seine Absicht war, die Zetazee zu fangen.

Die ›Repton‹ selbst wartete, mit wenigen Segeln an den Rahen, 3 Meilen weiter im Osten.

Heurtaux, Coquebert und deren Leute bestiegen eine kleine Anhöhe hinter dem Bach, von der aus sie die ganze Lagune übersehen konnten.

Es war gegen halb 3, als der Harpunier des ersten Boots sich nah genug befand, seine Harpune zu schleudern.

Der mit seinem Jungen spielende Wal hatte den Mann noch nicht bemerkt, als dessen Waffe schon durch die Luft sauste.

Die Engländer wußten sicherlich auch, daß es gefährlich ist, den jungen Wal zu verletzen. Hier glitt dieser aber gerade am Boot vorüber, und die Harpune bohrte sich in seine Unterlippe.

Er war tödlich getroffen und lag nach einigen Zuckungen unbeweglich auf dem Meer. Da der Schaft der Harpune sich beim Umdrehen des Tieres in die Höhe richtete, sah es, wie die Matrosen zu sagen pflegen, so aus, als ob er »seine Pfeife rauchte«, da der Wasserstaub, der ihm aus dem Maul hervordrang, dem Tabaksrauch täuschend ähnlich sah.

Der weibliche Wal, den jetzt eine plötzliche Wut packte, wurde nun zu einem höchst gefährlichen Tier. Sein Schwanz peitschte das Wasser, daß es gleich einer Trombe aufwirbelte. Es stürzte sich dabei auf das Boot. Die Leute darin mochten sich noch so sehr anstrengen, ihm zu entfliehen ... vergeblich ... sie konnten seinen Angriffen nicht ausweichen. Die Matrosen versuchten auch, freilich ohne Erfolg, ihm eine zweite Harpune entgegenzuschleudern, vergeblich wehrten sie es mit Lanzenstichen und Beilhieben ab, vergeblich feuerte ein Offizier sein lanzenwerfendes Gewehr darauf ab.

Das zweite Boot, das noch 300 Toisen unter dem Wind entfernt war, konnte nicht schnell genug herankommen, dem ersten Hilfe zu bringen.

Dieses erste wurde von einem so fürchterlichen Schlag mit dem Schwanz getroffen, daß es mit allen Insassen sofort unterging. Kammen auch einzelne davon wieder nach der Oberfläche, so drohte ihnen doch die Gefahr des Ertrinkens, wenn sie überhaupt nicht schon tödlich verletzt waren. Ob das zweite Boot sie noch auffischen könnte, ließ sich vorläufig auch nicht sagen.

»Einsteigen! Schnell in die Boote!« rief Heurtaux, der dem Lieutenant ein Zeichen gab, ihm zu folgen.

Die Mannschaften, die hier Menschen in Todesgefahr sahen, be-

eilten sich, alles zu tun, sie zu retten, selbst wenn sie zur Besatzung der ›Repton‹ gehörten.

In einem Augenblick waren Offiziere und Matrosen die Anhöhe hinabgestürmt und über den Strand hingeeilt. Die beiden Boote wurden schnellstens freigemacht, und von kräftigen Ruderschlägen getrieben, kamen sie nach der Unfallstelle, wo der Wal noch immer wütend umherschob.

Von den neun Mann in dem zertrümmerten Boot, waren nur sieben wieder auf der Wasserfläche aufgetaucht.

Zwei fehlten. Sie waren ohne Zweifel umgekommen.

Eben jetzt traf auch das zweite Boot von der ›Repton‹ ein, doch hätte dieses die sieben Leute ohne Gefahr kaum noch aufnehmen können.

Der weibliche Wal wandte sich seinem Jungen zu, das in 1 Kabel-länge unter dem Wind dahintrieb und von der Strömung fortgetragen wurde. Als er dieses erreicht hatte, verschwand er mit ihm in der Tiefe der Lagune.

Heurtaux und der Lieutenant waren schon bereit, mehrere von den Engländern aufzunehmen, als der Obersteuermann der ›Repton‹ mit verächtlichem Ton rief:

»Jeder sorgt für sich! Wir brauchen keine Hilfe! Vorwärts, abstoßen!«

Wenn der Mann wahrscheinlich den Verlust der zwei Leute beklagte, so beklagte er es jedenfalls eher noch mehr, daß ihm die schöne Beute entgangen war.

Als Heurtaux und Allotte an Bord zurück waren, berichteten sie Kapitän Bourcart und Dr. Filhiol den Verlauf der Dinge.

Bourcart billigte es, daß sie dem Boot der ›Repton‹ zu Hilfe geeilt waren, doch als er die Antwort des fremden Offiziers vernahm, fügte er hinzu:

»Da sehen wir ja: wir hatten uns nicht getäuscht, es waren eben Engländer, und zwar richtig stockenglische Engländer.«

»Gewiß«, meinte der Oberbootsmann, »bis zu diesem Grad braucht man das aber doch nicht herauszustecken!«

6. KAPITEL

Vancouver

Die an der Westküste Nordamerikas zwischen dem 48. und dem 51. Breitengrad gelegene, 500 Kilometer lange und 130 breite Insel Vancouver gehört zu British Columbia, dem Nachbarstaat des Dominiums von Kanada, dessen Grenze diesen im Osten abschließt.

Vor einigen Jahrhunderten hatte die Hudson Bay Company an der südwestlichen Spitze der Insel, nahe dem alten Hafen von Cardoba, dem Camosin der Indianer, eine Handelsniederlassung gegründet. Das bildete also eigentlich schon eine Besitzergreifung der genannten Insel durch die britische Regierung. Im Jahr 1789 kam sie jedoch unter spanische Gewalt. Kurze Zeit nachher wurde sie indes den Engländern durch einen Vertrag zurückgegeben, der zwischen dem spanischen Offizier Quadra und dem englischen Offizier Vancouver zustande kam. Nur der Name des zweiten ist dann in die moderne Kartographie übergegangen.

Das ursprüngliche Dorf wuchs bald zur Stadt an, dank der Entdeckung von Goldadern im Becken des Fraser, eines der Wasserläufe der Insel. Unter dem Namen Victoria City bildet es jetzt die offizielle Hauptstadt von British Columbia. Später entstanden noch andere Städte, wie zum Beispiel das 24 Lieue von Victoria gelegene Nanaimo, ohne den kleinen Hafen San Juan zu erwähnen, der die Südspitze des Landes einnimmt.

Zur Zeit, wo sich unsere Geschichte abspielte, hatte Victoria noch bei weitem nicht die Bedeutung, die ihm heute zukommt. Der Insel Vancouver fehlte damals noch die 26 Kilometer lange Bahnlinie, die jetzt ihre Hauptstadt mit Nanaimo verbindet. Erst im folgenden Jahr, 1864, wurde, zur Vorbereitung des Bahnbaus, von Dr. Brow aus Edinburg, dem Ingenieur Leech und Frederic Wymper eine Expedition ins Innere der Insel unternommen. Immerhin fand Kapitän Bourcart in Victoria schon alle Bedingungen zur Abwicklung seines Handelsgeschäfts und auch alle Hilfsmittel zur Ausführung seiner zweiten Fangreise. In dieser Beziehung konnte er sich also jeder Sorge entschlagen.

Mit der ersten Tagesstunde hatte die ›Saint Enoch‹ ihren An-

kerplatz in der Lagune verlassen. Durch die Ebbeströmung unterstützt, steuerte sie den Kanal der Bai Marguerite hinunter und dann aufs offene Meer hinaus.

Günstige, aus Ost bis Südost wehende Wind erlaubten es dem Schiff, längs der Küste unter dem Schutz des Landes, nur einige Seemeilen westlich von der langen Halbinsel Niederkalifornien hinzusegeln.

Bourcart hatte keine Wachen auf die Marsen geschickt, da jetzt keine Jagd auf Wale beabsichtigt war. Vor allem drängte es ihn, Vancouver zu erreichen, um sich die dortigen guten Marktpreise zunutze zu machen.

Übrigens wurden auch nur drei oder vier Wale und diese in so großer Entfernung beobachtet, daß es bei dem meist starken Seegang sehr schwierig gewesen wäre, deren Fang zu versuchen. Die Mannschaft begnügte sich also, den Tieren ein »Auf Wiedersehen bei den Kurilen und im Ochotskischen Meer!« zuzurufen.

Man rechnet ungefähr 1.400 Seemeilen bis zur Straße von San Juan de Fuca, die die Insel Vancouver von dem Territorium Washington im äußersten Nordwesten der Vereinigten Staaten scheidet. Bei einer mittleren Geschwindigkeit von 90 Seemeilen und 24 Stunden mußte die Fahrt der ›Saint Enoch‹, die jetzt auch Top-, Lee- und Stagesegel führte, etwa 15 Tage in Anspruch nehmen.

Unverändert dauerten die günstigen Verhältnisse an, die bisher die erste Fangreise begleitet hatten.

Nach dem ersten Drittel der Fahrstrecke segelte das Schiff dicht am Wind in der Höhe von San Diego hin, der Hauptstadt Niederkaliforniens. 4 Tage später befand es sich San Francisco gegenüber und inmitten zahlreicher Fahrzeuge, die diesem großen amerikanischen Hafen zustrebten.

»Vielleicht ist es doch bedauerlich«, sagte an diesem Tag Bourcart zum Obersteuermann, »daß wir unser Handelsgeschäft statt in Victoria, nicht schon in San Francisco erledigen können.«

»Ja freilich«, antwortete Heurtaux, »dann wären wir jetzt schon am Ziel. Doch, je mehr Weg vorher, desto weniger später. Wollen wir den Fang noch einmal bei den Kurilen aufnehmen, so sind wir in Vancouver schon weit oben im Norden.«

»Ja, Sie haben recht, Heurtaux, und die Aussagen des Kapitäns der ›Iving‹ lauteten auch zu verlockend und bestimmt. Seiner Ansicht nach muß die ›Saint Enoch‹ in Victoria leicht so weit wie nötig ausgebessert und mit allem Proviant für mehrere Monate versorgt werden können.«

Der Wind, der jetzt einige Neigung zum Abflauen verriet und mehr nach Süden räumte, wehte bald vom hohen Meer her. Die Fahrt der ›Saint Enoch‹ wurde also etwas verlangsamt. Das verursachte an Bord einige Ungeduld. Länger als 48 Stunden dauerten diese weniger günstigen Verhältnisse aber nicht an, und am 3. Juli morgens meldeten die Wachen schon das Kap Flattery am Eingang der Juan-de-Fuca-Straße.

Die Überfahrt hatte 16 Tagebeansprucht, einen mehr als nach der Berechnung Bourcart's, da das Schiff die mittlere Geschwindigkeit von 90 Seemeilen nicht ganz erreicht hatte.

»Nun, Alterchen«, wandte sich Meister Ollive an Cabidoulin, »da wären wir ja an der Einfahrt zum Hafen, und du jammerst doch immer noch?«

»Ich?« erwiderte der Böttcher achselzuckend.

»Ja, du!«

»Ich sag' doch gar nichts.«

»Nein, du sagst nichts, es ist aber doch nicht anders.«

»Wirklich?«

»Ja, wirklich. Ich hör' es ja, wie du innerlich brummst.«

»Und das werd' ich auch laut tun, wenn es mir paßt!« entgegnete Jean-Marie Cabidoulin.

Nach Erledigung der Sanitäts- und der Zollförmlichkeiten legte die ›Saint Enoch‹ an einem Bollwerk an, von wo aus ihre Fracht bequem gelöscht werden konnte.

Auf jeden Fall sollte ihr Aufenthalt in Victoria etwa 14 Tage dauern. Er konnte nicht gut weiterfahren, ehe die Mannschaft nicht einige kleine Reparaturen ausgeführt hatte, ob das Schiff sich nun zu einer zweiten Fangreise in die nördlichen Gewässer des Stillen Ozeans begab oder sich zur Rückkehr nach Europa anschickte.

Der Obersteuermann, die beiden Lieutenants und die Deckoffiziere würden also Arbeit genug haben, die ihre Zeit voll in An-

spruch nahm. Handelte es sich doch darum, 1.700 Faß Tran ans Land zu befördern. Kapitän Bourcart mußte hier übrigens auf seine Leute ein scharfes Auge haben. Hier sind immer Desertionen zu gewärtigen, da nicht wenige Goldsucher und Ausbeuter von Fundstätten auf der Insel Vancouver und auf den Ebenen am Caribu in British Columbia die Umgegend durchstreifen.

Gerade jetzt lagen im Hafen von Victoria zwei Schiffe, die ›Chantenay‹ aus Nantes und die ›Forward‹ aus Liverpool, die durch das Fortlaufen einer Anzahl ihrer Matrosen arg in Verlegenheit gesetzt waren.

Bourcart hatte indessen, soweit das möglich war, zu seinen Leuten das beste Vertrauen; wurden sie doch durch die Belohnungen zurückgehalten, die ihnen nach einer für sie wie für die Reeder der ›Saint Enoch‹ so erfolgreichen Reise in Aussicht standen. Immerhin war eine strenge Aufsicht unumgänglich, und Erlaubnis, das Schiff zu verlassen, wurde nur selten erteilt. Unzweifelhaft erschien es ratsamer, nach harter Tagesarbeit an Bord doppelte Rationen auszuteilen, als die Matrosen nach Schenken und Spelunken laufen zu lassen, wo sie gar zu leicht in schlechte Gesellschaft gerieten.

In erster Linie hatte Bourcart freilich darauf zu achten, daß er seine Ladung am Markt von Victoria absetzte. Sobald er das Land betreten hatte, begab er sich denn auch zu einem gewissen William Hope, einem der bedeutendsten Warenmakler des Hafenplatzes.

Dr. Filhiol hatte, da an Bord niemand krank war, reichlich Muße, sich die Stadt und deren Umgebung anzusehen. Er hätte die Insel wohl auch in weiterem Umkreis besucht, wenn es nicht zu sehr an Verkehrswegen gefehlt hätte, doch hier gab es durch die dichten Waldungen keine Straßen, höchstens beschwerliche Fußpfade. Er mußte den Umkreis seiner Ausflüge also wohl oder übel beschränken.

Im ganzen machte die Stadt auf ihn einen interessanten Eindruck, wie die meisten, die am amerikanischen Boden überraschend schnell aufwachsen und deren Ausdehnung keinerlei Hindernissen begegnet. Regelmäßig erbaut, von einander rechtwinklig kreuzenden Straßen durchschnitten und von schönen Bäumen beschattet, besaß sie auch noch einen ausgedehnten Park, wie man

sie ja in jeder amerikanischen Stadt antrifft. Süßwasser erhielt sie mehr als ausreichend aus einem 4 Meilen entfernten Sammelbecken, das aus den besten Quellen der Insel gespeist wurde.

Der im Hintergrund einer kleinen Bai geschützt liegende Hafen von Victoria nimmt eine sehr vorteilhafte Stelle ein, da sich hier die Juan-de-Fuca-Straße und der Königin Charlotten-Sund begegnen. Die Schiffe können ihn deshalb ebensogut von Westen wie von Nordwesten her erreichen. Sein Seeverkehr wird in Zukunft gewiß noch weiter zunehmen und wahrscheinlich die gesamte Schifffahrt eines weiten Umkreises auf sich lenken.

Hier verdient auch erwähnt zu werden, daß der Hafen schon zu jener Zeit reichliche Hilfsmittel bot für die Ausbesserung von Schiffen, die auf der langen und meist beschwerlichen Fahrt hierher irgendwelche Schäden erlitten hatten. Hier fanden sie ein gut ausgestattetes Seearsenal, Warenniederlagsräume und hatten auch ein Becken zum Kielholen zur Verfügung.

Der Kapitän der ›Iving‹ hatte Bourcart ganz zutreffend berichtet. Der Preis des Trans war zur Zeit recht hoch und die ›Saint Enoch‹ traf gerade noch rechtzeitig ein, daraus Nutzen zu ziehen. Recht lebhaft Nachfrage herrschte nicht allein in Vancouver, sondern auch in New Westminster, einer bedeutenden Stadt Columbias am Golf von Georgien, etwas nordöstlich von Victoria. Zwei Walfänger, die amerikanische ›Flower‹ und die norwegische ›Fugg‹ hatten ihre Ladung schon verkauft und waren – wie es die ›Saint Enoch‹ beabsichtigte – schon zum Fischfang im Norden des Stillen Ozeans weitergesegelt.

Die Geschäfte der ›Saint Enoch‹ kamen also zwischen dem Makler Hope und Kapitän Bourcart bald zum Abschluß. Die Ladung wurde zu einem Preis verkauft, der früher noch nie erzielt worden war und auf keinem Markt Europas erreicht worden wäre. Nun handelte es sich also nur noch darum, die Fässer auszuladen und nach dem Magazin zu schaffen, wo sie dem Käufer überliefert werden sollten.

Bourcart begab sich von dem Makler sofort an Bord zurück.

»Heurtaux«, sagte er hier zu seinem Obersteuermann, »das Geschäft ist abgeschlossen und wir können uns wirklich Glück wün-

schen, den Rat des wackeren Kapitäns der ›Iving‹ befolgt zu haben.«

»Tran und Barten, Herr Bourcart?«

»Tran und Barten, an eine kolumbische Firma in New Westminster verkauft.«

»Dann können unsere Leute also mit dem Löschen beginnen?«

»Gleich heute, sie werden tüchtig zufassen müssen, denn unser Schiff, das erst noch kielgeholt werden muß, muß binnen einem Monat zur Weiterfahrt bereit sein.«

»Alle Mann an Deck!« rief der Obersteuermann, von dem Meister Ollive die weiteren Befehle empfangend.

1.700 Faß auszuladen, ist eine Arbeit, die mindestens 8 Tage beansprucht selbst wenn sie gut geregelt und schnell ausgeführt wird. Die Winden wurden also über den Luken aufgestellt, und die Hälfte der Mannschaft begab sich in den Laderaum hinunter, während die andere Hälfte auf dem Deck tätig sein sollte. Auf den guten Willen und den Eifer der Leute konnte man schon zählen, so daß es nicht nötig wurde, fremde Hafenarbeiter heranzuziehen.

Wenn hierbei einer tüchtig zu tun hatte, war es gewiß Jean-Marie Cabidoulin. Er ließ kein Faß emporwinden, ohne es sorgfältig untersucht und sich überzeugt zu haben, daß es ganz voll wäre und zu keiner Reklamation Anlaß geben könne. Fortwährend stand er, mit dem Klöpfel in der Hand, an den Aufzugstellen und führte einen kurzen Schlag gegen jedes Faß. Wegen des Trans selbst brauchte er sich keine Sorge zu machen, der war von ausgezeichneter Qualität.

Die Entladung erfolgte also unter der größten Vorsicht, und die Arbeit wurde eine Woche lang eifrig fortgesetzt.

Mit der Löschung der Fracht waren die Aufgaben von Meister Cabidoulin freilich noch nicht erledigt. Er mußte an Stelle der früheren, gefüllten auch für leere Fässer zur zweiten Fangreise sorgen. Glücklicherweise fand Bourcart in einem Magazin in Victoria einen genügenden Vorrat an solchen, den er zu mäßigem Preis erwerben konnte. Immerhin mußten diese Fässer mehrfach ausgebessert werden. Ein schweres Stück Arbeit, wozu die Tagesstunden kaum genügten, und wenn der Faßbinder dabei einmal heimlich und das anderemal lauter knurrte und murrte, so geschah das doch

immer in Begleitung zahlloser Klöpfelschläge, die von ihm, dem Schmied Thomas oder dem Zimmermann Ferut herrührten.

Als der Frachtraum der ›Saint Enoch‹ vollständig entleert war, ging man daran, diesen selbst und die Wegerung des Inneren sorgsam zu reinigen.

Das Schiff war inzwischen vom Bollwerk nach dem Becken zum Kielholen geschleppt worden. Sein Rumpf mußte ja auch äußerlich untersucht werden, ob er nicht vom schweren Seegang hier oder da gelitten hätte. Der Obersteuermann und der Oberbootsmann nahmen diese Besichtigung vor, und auf beide konnte sich Kapitän Bourcart ruhig verlassen.

Eigentliche ernstere Beschädigungen wurden nicht vorgefunden; es machten sich nur wenige leichtere Ausbesserungen nötig; so waren zwei oder drei Streifen des Kupferbeschlags zu ersetzen, einige Holzpflocke an der Bordwand und am Schiffsgerippe zu erneuern, vereinzelte Nahtstellen frisch mit geteertem Hanf zu kalfatern, und endlich erschien ein frischer Anstrich des oberen Teils der Schiffswände wünschenswert. Diese Arbeiten wurden mit großer Schnelligkeit ausgeführt. Voraussichtlich verlängerte sich der Aufenthalt in Vancouver also nicht über die dafür vorgesehene Zeit hinaus.

Natürlich gab Bourcart seiner Befriedigung darüber Ausdruck, und Dr. Filhiol sagte wiederholt zu ihm:

»Sie haben eben Glück, Kapitän, viel Glück. Und wenn das anhält ...«

»Das wird es, lieber Filhiol; ja, wissen Sie, was sogar geschehen könnte?«

»Bitte, was denn?«

»Daß die ›Saint Enoch‹ in 2 Monaten nach ihrer zweiten Fangfahrt nach Victoria zurückkäme, um eine neue Ladung zu demselben guten Preis zu verkaufen! Wenn die Wale bei den Kurilen und im Ochotskischen Meer nicht gar zu wild sind.«

»Oho, Kapitän, könnten sie denn eine schönere Gelegenheit finden, sich fangen zu lassen und Ihnen Tran zu vorteilhafteren Preisen zu liefern?«

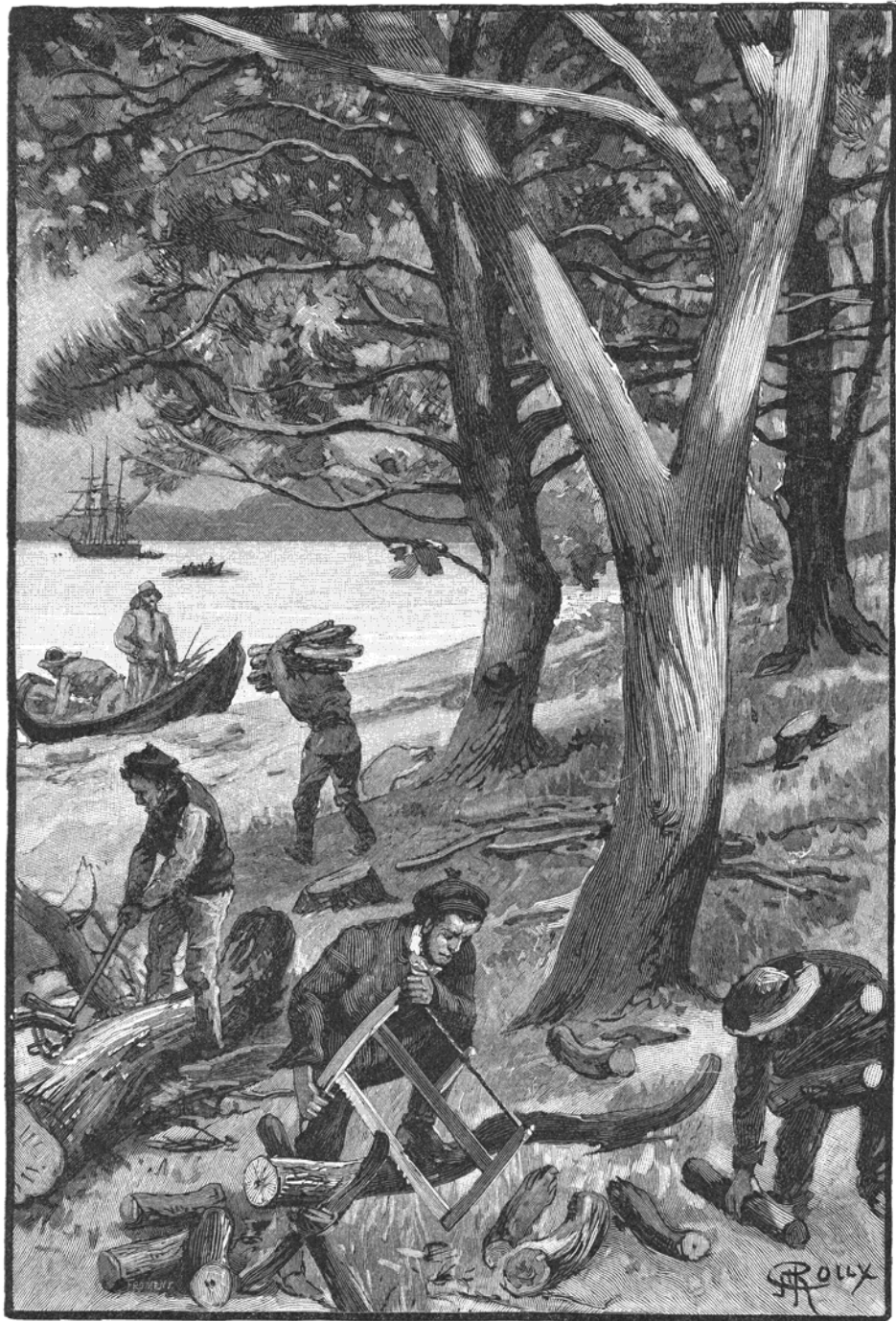
»Ich glaube kaum«, antwortete Bourcart lachend, »nein, ich glaub' es kaum.«

Es wurde schon erwähnt, daß Dr. Filhiol seine Ausflüge in der Umgebung der Stadt nicht so weit hatte ausdehnen können, wie er es gewünscht hätte, doch schon in der Nachbarschaft der Küste begegnete er wiederholt einzelnen Eingeborenen. Diese gehörten nicht gerade zu den schönsten Vertretern der Rasse der Rothäute, wie man sie noch immer im Fernen Westen Nordamerikas antrifft. Hier waren es plumpe, im Auftreten tölpelhafte Geschöpfe mit häßlichem Gesicht, großen, mißgebildeten Köpfen, kleinen Augen, mit breitem Mund und widerlich aussehender Nase, deren Flügel sie mit Metallringen oder Holzspeilern durchbohrt hatten. Und als ob die natürliche Häßlichkeit ihnen noch nicht genügte, haben sie außerdem die Gewohnheit, bei religiösen Feiern und bei Festlichkeiten das Gesicht mit einer noch abstoßenderen, hölzernen Maske zu bedecken, die, durch Schnurenzug gleichsam belebt, die abscheulichsten Fratzen schneidet.

In der Nähe Victorias und auch weiter im Innern trägt die Insel prächtige Waldungen, die vor allem reich an Fichten und Zypressen sind. Die ›Saint Enoch‹ konnte deshalb leicht mit dem nötigen Holzvorrat versorgt werden, da das nur die Mühe des Fällens und des Transports der Bäume kostete. Auch Wild gab es in großer Menge. Heurtaux gelang es, in Begleitung von Lieutenant Allotte, verschiedenes Damwild zu erlegen, das dem Koch für den Mittagstisch der Offiziere und der Mannschaft sehr willkommen war. Daneben gab es in den Wäldern Wölfe, Füchse und die sehr scheuen und schwierig zu erlangenden Hermeline, denen wegen ihres wertvollen Fells gerade besonders eifrig nachgestellt wurde. Endlich hüpfen Eichhörnchen mit stark buschigem Schweif in großer Zahl zwischen den Bäumen umher.

Sein längster Ausflug führte Dr. Filhiol nach Nanaimo, wohin er sich zu Wasser auf einem kleinen Kutter begeben hatte, der eine regelmäßige Verbindung zwischen den beiden Städten unterhielt. Nanaimo war gegenwärtig freilich mehr ein Marktflecken, dessen Hafen vortreffliche Ankerplätze bot.

Sein Handel ist in ununterbrochener Zunahme begriffen. Die Ausfuhr besteht größtenteils aus ausgezeichnete Steinkohle, die nach San Francisco, nach allen Häfen im Westen des Stillen Oze-



ans, ja sogar nach China und den Sandwichinseln verfrachtet wird. Die Hudson Bay Company läßt die reichen Kohlenlager schon seit langer Zeit bearbeiten.

Gerade die Steinkohle – mehr als das Gold – bildet den großen, man könnte sagen unerschöpflichen Reichtum der Insel Vancouver. Ohne Zweifel sind auch weitere ergiebige Lagerstätten davon noch nicht entdeckt. Die von Nanaimo bieten der Ausbeutung keine Schwierigkeit und sichern dem Ort ein ferneres Gedeihen.

Die Gewinnung des Goldes in der Gegend des Caribu in British Columbia dagegen kommt recht teuer zu stehen, so daß man vielfach sagt, man müsse 2 Dollar aufwenden, um einen Dollar zu gewinnen.

Als Dr. Filhiol von diesem Ausflug zurückkam, war der Rumpf der ›Saint Enoch‹ schon mit einem neuen Anstrich bis hinauf zur Deckleiste versehen, die sich als weißer Streifen von der Bordwand abhob. Auch an den Segeln und dem Takelwerk waren einige Ausbesserungen ausgeführt worden, ebenso wie an den Booten, die durch Schwanzschläge von Walen zum Teil arg zugerichtet gewesen waren. Jetzt wurde das Schiff wieder aus dem Becken geschleppt und legte sich mitten im Hafen noch einmal vor Anker. Seine Abreise wurde auf den 19. Juli festgesetzt.

2 Tage vor diesem Termin lief noch ein amerikanisches Schiff in die Bai von Victoria ein und ging eine halbe Kabellänge von der ›Saint Enoch‹ vor Anker. Es war die ›Iving‹, die aus der Bai Marguerite zurückkehrte. Der Leser erinnert sich wohl der Beziehungen zwischen ihrem Kapitän und Kapitän Bourcart, die ebenso herzlich waren, wie die zwischen den beiderseitigen Offizieren und Mannschaften.

Sobald die ›Iving‹ vertäut war, ließ sich ihr Kapitän Forth nach der ›Saint Enoch‹ übersetzen, wo ihm, schon aus Erkenntlichkeit für seine guten, so vorzüglich bewährten Ratschläge, der beste Empfang zuteil wurde.

Bourcart, der immer gern höflich war, wollte ihn zum Mittagessen zurückbehalten. Die Essensstunde kam heran und Forth nahm die Einladung mit der Absicht an, sie am nächsten Tag an Bord der ›Iving‹ zu erwidern.

In der Offiziersmesse, wo sich Bourcart, Heurtaux, die beiden Lieutenants, Dr. Filhiol und der amerikanische Kapitän getroffen hatten, entwickelte sich eine lebhaft Unterhaltung. Diese betraf zuerst die Vorfälle während der Fahrt der beiden Schiffe von der Bai Marguerite nach der Insel Vancouver. Nachdem Bourcart dann mitgeteilt hatte, wie vorteilhaft er seine Ladung veräußert hätte, fragte er den Kapitän der ›Iving‹, ob der Walfang nach der Abfahrt der ›Saint Enoch‹ wohl noch ergiebig gewesen sei.

»Nein«, antwortete Forth, »es war nur eine mittelmäßige Fangfahrt, und ich für meinen Teil habe nur ein Viertel meiner Fässer füllen können. Die Wale sind dort kaum jemals so selten gewesen.«

»Das erklärt sich«, fiel Heurtaux ein, »vielleicht daraus, daß die jungen Tiere zu dieser Jahreszeit ihrer Mütter nicht mehr bedurften und wie diese die Bai verlassen hatten, um das offene Meer aufzusuchen.«

»Gewiß ist das ein, doch nur ein einzelner Grund«, erwiderte Forth. »Ich habe aber schon oft den Walfang in der Bai betrieben und erinnere mich nicht, sie jemals gegen Ende Juni so verlassen gefunden zu haben. Dieses Jahr vergingen ganze Tage, ohne daß die Boote ausgesandt werden konnten, obgleich das Wetter schön und die See meist ruhig war. Sie können sich Glück wünschen, Herr Bourcart, den Fang schon in den neuseeländischen Gewässern begonnen zu haben. In der Bai Marguerite hätten Sie keine volle Ladung bekommen.«

»Ja«, stimmte ihm Bourcart bei, »umso mehr, als wir dort nur mittelgroße Wale zu Gesicht bekommen haben.«

»Eigentlich wohl nur kleine«, bemerkte Forth. »Wir haben Tiere gefangen, die kaum 30 Faß Tran lieferten.«

»Sagen Sie, Kapitän, haben Sie auch die Absicht, Ihre Ladung auf dem Markt von Victoria abzusetzen?«

»Gewiß, wenn hier noch gute Preise gezahlt werden.«

»Das ist noch der Fall, und die schlechte Saison in der Bai Marguerite wird sie ja auch nicht zum Sinken bringen. Übrigens erwartet man auch noch keine Zufuhren von den Kurilen, aus dem Ochotskischen Meer oder aus der Beringstraße.«

»Natürlich jetzt noch nicht«, meinte Heurtaux, »da der Fang dort noch 6 Wochen oder 2 Monate fort dauert.«

»Und davon erhoffen wir auch noch einen Anteil für uns!« erklärte Romain Allotte.

»Sind denn, Kapitän Forth«, fuhr Lieutenant Coquebert fort, »die anderen Walfänger in der Bai Marguerite mehr begünstigt gewesen als gerade Sie?«

»O, auch nicht mehr«, versicherte Forth. »Als dann die ›Iving‹ unter Segel ging, rüsteten sich die meisten anderen Schiffe ebenfalls, aufs hohe Meer hinauszugehen.«

»Werden diese sich auch nach den Küsten Asiens wenden?«

»Ich glaub' es wohl.«

»So wird sich da drüben ja eine recht große Flotte ansammeln!« rief Lieutenant Coquebert.

»O, desto besser!« jubelte Romain Allotte. »Das ist doch erst eine Lust, wenn man zu zweien oder dreien hinter einem Wal her ist, wenn man sich ins Zeug legt, daß die Riemen zu brechen drohen. Und welche Ehre für das Boot, das dann zuerst an den Burschen herankommt.«

»Gemach, lieber Lieutenant, nur gemacht!« fiel ihm Bourcart in die Rede. »Jetzt ist noch kein Wal in Sicht.«

»Sie sind also«, nahm Forth das Wort, »zu einer zweiten Fangreise entschlossen?«

»Ganz bestimmt.«

»Und wann fahren Sie ab?«

»Übermorgen.«

»Schon übermorgen?«

»Die ›Saint Enoch‹ braucht nur noch die Anker zu lichten.«

»Dann freut es mich desto mehr«, sagte Forth, »noch rechtzeitig eingetroffen zu sein, unsere Bekanntschaft zu erneuern, Kapitän, und noch einen Händedruck wechseln zu können.«

»Und wir beglückwünschen uns ebenfalls, die freundlichen Beziehungen zu Ihnen wieder haben aufnehmen zu können«, antwortete Bourcart. »Wenn die ›Iving‹ gerade in die Bai von Victoria eingelaufen wäre, während die ›Saint Enoch‹ sie verließ, hätte das bei uns gewiß großes Bedauern erregt.«

Hierauf wurde von Kapitän Bourcart und von seinen Offizieren die Gesundheit von Kapitän Forth in einer Weise ausgebracht, die deren lebhaftes Sympathie für die amerikanische Nation bezeugte.

»Hätten wir uns übrigens«, bemerkte dann Heurtaux, »in Victoria nicht wiedergesehen, so hätten die ›Saint Enoch‹ und die ›Iving‹ doch vielleicht für die zweite Fangfahrt in den Gewässern der Kurilen in Verbindung bleiben können?«

»Ja freilich, Kapitän!« sagte Bourcart. »Sie beabsichtigen doch wohl auch, im Norden des Stillen Ozeans Ihr Glück noch einmal zu versuchen?«

»Das wird mir kaum möglich sein, meine Herren«, antwortete Forth, »die ›Iving‹ würde auf den Fangplätzen jedenfalls zu spät eintreffen. In 2 Monaten beginnt schon die Eisbildung an der Beringstraße und im Ochotskischen Meer, und leider bin ich außerstande, schnell genug wieder in See zu gehen. Die Reparaturen an der ›Iving‹ werden voraussichtlich 3 Wochen beanspruchen.«

»O, das beklagen wir mit Ihnen, Herr Forth«, versicherte Kapitän Bourcart. »Ich möchte aber noch auf einen Punkt zurückkommen, den Sie schon erwähnten und der gewiß einer Aufklärung bedarf.«

»Was meinen Sie damit, Kapitän?«

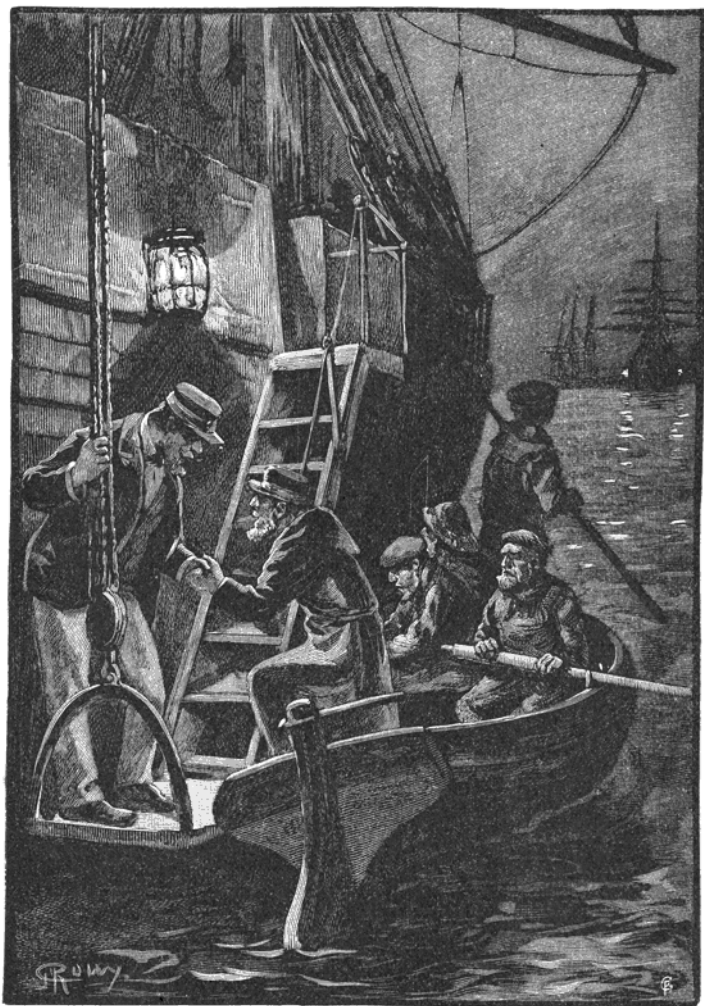
»Haben Sie nicht in der letzten Zeit unseres Aufenthalts in der Bai Marguerite bemerkt, daß die Wale auffallend selten wurden und es eilig zu haben schienen, ins offene Meer zu entweichen?«

»Ganz gewiß, Kapitän. Die Tiere entflohen unter sonst nicht gewohnten Umständen. Ich glaube annehmen zu dürfen, daß sie eine außergewöhnliche Gefahr witterten, daß sie einer Empfindung des Schreckens folgten, als ob sie von einer Panik ergriffen wären. Sie erhoben sich weiter über die Wasserfläche und gaben Laute von sich, die ich bis dahin niemals gehört hatte.«

»Das ist sehr sonderbar«, ließ sich Heurtaux vernehmen, »und Sie wissen auch keine Erklärung dafür?«

»Nein, meine Herren«, erwiderte Forth, »wenn nicht etwa ein fabelhaftes Ungeheuer.«

»Ah, ich bitte Sie, Kapitän«, fiel Lieutenant Coquebert ein, »wenn



Meister Cabidoulin, unser Böttcher, Sie hörte, rief er sicherlich gleich: »Sehen Sie, die große Seeschlange!«

»Ja, lieber Lieutenant«, gab Forth zur Antwort, »ob es nun eine Schlange war oder nicht, was sie erschreckt hat, jedenfalls haben sich die Wale in größter Eile zu retten versucht.«

»Schade, schade«, fiel Lieutenant Allotte ein, »daß man den Kanal der Bai Marguerite nicht hat zusperren können, um noch ein Dutzend von den Burschen einzufangen!«

»Ich muß zugeben: daran hat allerdings niemand gedacht«, antwortete Forth. »Unsere Boote wären da wohl auch nicht ohne größere Beschädigung, vielleicht nicht ohne Menschenverluste davongekommen. Ich wiederhole aber, irgend etwas Ungewöhnliches ist dabei im Spiel gewesen.«

»Da fällt mir ein«, fragte jetzt Bourcart, »was ist denn aus dem englischen Schiff, der ›Repton‹ geworden? Hat sie einen besseren Fang gehabt als die anderen?«

»Soweit ich es habe beobachten können, auch nicht, Kapitän.«

»Meinen Sie, daß es noch in der Bai Marguerite zurückgeblieben ist?«

»Es bereitete sich eben zur Abfahrt, als die ›Iving‹ unter Segel ging.«

»Um wohin zu steuern?«

»Nach dem, was ich gehört habe, um seine Fangfahrt im Nordwesten des Stillen Ozeans fortzusetzen.«

»Nun«, meinte Heurtaux, »ich wünschte wenigstens, es bliebe uns erspart, ihm noch einmal zu begegnen!«

Mit Einbruch der Nacht begab sich Forth wieder nach seinem Schiff, wo er am nächsten Tag Bourcart nebst seinen Offizieren gastlich empfing. Wiederholt kam da die Rede auf verschiedenes, was sich in der Bai Marguerite zugetragen hatte. Als sich endlich die beiden Kapitäne voneinander verabschiedeten, geschah es in der Hoffnung, daß die ›Saint Enoch‹ und die ›Iving‹ in Zukunft auf den Fangplätzen wieder zusammentreffen würden.

7. KAPITEL

Die zweite Fangfahrt

Kapitän Bourcart fuhr am Morgen des 19. Juli ab. Als der Anker gelichtet war, konnte das Schiff nur mit Mühe aus der Bai hinaussteuern. Der Wind, der eben aus Südosten kam, war ihm außerdem hinderlich und konnte erst genutzt werden, wenn die ›Saint Enoch‹ nach Umseglung der letzten Spitzen von Vancouver einige Meilen draußen in der offenen See war.

Das Fahrzeug hatte jetzt übrigens nicht die Juan-de-Fuca-Straße gewählt, der es beim Einfahren in den Hafen gefolgt war; es steuerte vielmehr in nordwestlicher Richtung durch den Königin-Charlotten-Sund und den Georgsbusen. Am 2. Tag und nachdem es die Nordküste der Insel hinter sich gelassen hatte, steuerte es westwärts und noch vor Abend war das Land außer Sicht.

Die Entfernung zwischen Vancouver und der Gruppe der Kurilen kann etwa auf 1.500 Lieue geschätzt werden. Unter günstigen Umständen kann sie ein Segler wohl binnen 5 Wochen zurücklegen. Auch Bourcart hoffte, wenn das Glück ihm günstig blieb, nicht mehr Zeit auf die Überfahrt zu verwenden.

Jedenfalls begann die Reise wenigstens unter den günstigsten Verhältnissen. Bei der aufgesprungenen frischen Brise und dem nur von langen, dünungsartigen Wellen bewegten Meer, konnte die ›Saint Enoch‹ alle ihre Segel führen. Unter Backbordhalsen glitt sie langsam schaukelnd nach Westnordwesten hin. Wurde ihr Kurs hierdurch auch etwas verlängert, so vermied sie dabei doch die Pazifische Strömung, die nach Osten hin und dann längs der Kette der Aleuteninseln verläuft.

Die Fahrt verlief im ganzen ohne jede Widerwärtigkeit. Nur von Zeit zu Zeit waren die Schoten ein wenig anzuziehen oder nachzulassen. Die Mannschaft war also voraussichtlich frisch und bereit für die beschwerliche Fangfahrt, die ihr im Ochotskischen Meer bevorstand.

Die meiste Arbeit an Bord fiel immer Jean-Marie Cabidoulin zu. Er hatte für die richtige Aufstellung der Fässer im Frachtraum zu sorgen, die Hilfsapparate nachzusehen und die Schläuche und Bal-

jen zu untersuchen, mittels derer der Tran hinuntergeleitet werden sollte. Denn wenn sich die Gelegenheit böte, einen Wal zu erlegen, ehe die ›Saint Enoch‹ an der sibirischen Küste eintraf, wollte Kapitän Bourcart sich diese nicht entgehen lassen.

»Zu wünschen wär' es wahrlich, Herr Filhiol«, sagte er eines Tages zu dem Arzt. »Die Jahreszeit ist schon ziemlich vorgeschritten und über mehr als einige Wochen werden wir den Fang im Ochotskischen Meer nicht ausdehnen können. Bald genug dürften sich Eisschollen bilden, die die Schifffahrt doch gar zu sehr erschweren.«

»Mich wundert es immer«, bemerkte der Doktor, »daß die Walfänger bei der kurzen Zeit, die sie zur Verfügung haben, noch immer in der ursprünglichen alten Weise vorgehen. Warum benützen sie keine Dampfschiffe und Dampfbarkassen und vor allem keine verbesserten Angriffswaffen und Fanggeräte? Dadurch müßte doch ein weit höherer Ertrag erzielt werden.«

»Sie haben ja recht, lieber Doktor, und glauben Sie, das wird in Zukunft schon noch kommen. Wir sind bis jetzt freilich bei unserem alten Schlendrian geblieben. Die zweite Hälfte des Jahrhunderts wird jedoch nicht verstreichen, ohne daß man sich dem Fortschritt, der sich ja in allen Dingen fast aufdrängt, auch hierin fügen wird.«

»Das glaub' ich auch, Kapitän; der Fang wird dann mit besseren Hilfsmitteln betrieben, wenigstens wenn man nicht bei dem Seltenwerden der Wale darauf kommt, sie zu züchten und einzuhengen.«

»Ein Walgehege!« rief Bourcart.

»Nun, ich spreche jetzt im Scherz«, gestand Dr. Filhiol, »und doch kannte ich einen, der diesen Gedanken im Ernst ausgesprochen hat.«

»Wäre das möglich?«

»Ja, die Wale in einer Bai einhegen, wie man die Kühe in einem Pferch unterbringt. Da hätte ihre Ernährung nichts gekostet und man hätte sogar ihre Milch mit Vorteil verkaufen können.«

»Ihre Milch verkaufen, Doktor?«

»Gewiß, denn die ist scheinbar ebenso gut wie die der Kuh.«

»Wie sollten die Tiere aber gemolken werden?«

»Ja, das wußte mein Bekannter freilich auch nicht, und deshalb hat er den ganzen wunderbaren Plan fallenlassen.«

»Und daran sehr klug getan«, erklärte Bourcart herzlich auflachend. »Doch, um auf die ›Saint Enoch‹ zurückzukommen, ich habe Ihnen schon erklärt, daß sie die Fangfahrt im Norden des Stillen Ozeans nicht lange wird fortsetzen können, und daß wir schon Anfang Oktober zur Rückkehr genötigt sein werden.«

»Und wo soll die ›Saint Enoch‹ überwintern, wenn sie das Ochotskische Meer verlassen hat?«

»Das weiß ich selbst noch nicht.«

»Wie, das wissen Sie nicht?«

»Nein, das wird von den Umständen abhängen, lieber Doktor. Einen Plan vorzeitig zu entwerfen, das führt oft zu ärgerlicher Enttäuschung.«

»Haben Sie nicht auch schon in den Gewässern jenseits der Beringstraße gefischt?«

»Ja, dort hab' ich aber mehr Robben als Wale gefunden. Der Winter tritt im Arktischen Meer auch überaus zeitig ein, und schon in den ersten Wochen des September wird die Schifffahrt dort durch Eis erschwert. Ich denke also dieses Jahr nicht über den 60. Breitengrad hinauszugehen.«

»Einverstanden, Kapitän; doch wird die ›Saint Enoch‹, wenn sich der Fang im Ochotskischen Meer ergiebig gestaltet hätte, dann nach Europa zurücksegeln?«

»Nein, lieber Doktor; meiner Ansicht nach wird es vorzuziehen sein, den Tran in Vancouver zu verkaufen, da er dort jedenfalls noch sehr gut bezahlt wird.«

»Und denken Sie ebenda den Winter zuzubringen?«

»Wahrscheinlich, schon um zu Anfang der nächsten Saison den Fangplätzen näher zu sein.«

»Man muß jedoch alles ins Auge fassen«, fuhr Dr. Filhiol fort. »Gedächten Sie, wenn die ›Saint Enoch‹ im Ochotskischen Meer nicht vom Glück begünstigt würde, die Rückkehr der schönen Jahreszeit gleich dort abzuwarten?«

»Nein, das nicht, obwohl man in Nikolajewsk und in Ochotsk

recht gut überwintern kann. In diesem Fall würde ich mich lieber entschließen, wieder nach der Küste Amerikas oder sogar nach Neuseeland zu gehen.«

»Wir können also, Kapitän, auf keinen Fall darauf rechnen, noch dieses Jahr nach Europa zurückzukommen?«

»Nein, lieber Doktor; das braucht Sie auch nicht zu verwundern. Es ist selten, daß unsere Reisen nicht 40 bis 50 Monate dauerten. Die Mannschaft weiß schon, woran sie in dieser Beziehung ist.«

»O, und Sie können glauben, Kapitän, daß auch mir die Zeit nicht lang werden wird. Wie weit sich die Fangfahrt auch ausdehnen möge, ich werde es niemals bedauern, mich auf der ›Saint Enoch‹ eingeschifft zu haben!«

Selbstverständlich hatten die Wachen von den ersten Tagen an ihre Posten wieder bezogen und das Meer wurde unablässig scharf im Auge behalten. Zweimal des Vormittags und zweimal des Nachmittags begab sich auch Lieutenant Allotte zum Ausguck nach den Marsen. Manchmal bemerkte man aufsteigende Wassersäulen, die das Vorhandensein von Zetazeen verrieten, doch leider in zu großer Entfernung, als daß Bourcart die Boote hätte danach aussenden können.

Die Hälfte der Fahrstrecke war binnen 17 Tagen ohne jeden Zwischenfall zurückgelegt worden, und am 5. August bekam Kapitän Bourcart die Aleuten in Sicht.

Diese Inseln, die jetzt zu Nordamerika gehören, bildeten zu jener Zeit noch einen Teil des Russischen Reiches, das damals auch noch die große Provinz Alaska besaß, deren natürliche Fortsetzung die Aleuten bilden. Die lange Inselkette dehnt sich fast über 10 Längengrade aus und enthält nicht weniger als 50 vereinzelte Glieder. Man teilt sie allgemein in drei Gruppen, in die eigentlichen Aleuten, die Andreanow und die Lisii. Darauf leben einige tausend Bewohner, meist nur auf den größten Inseln des Archipels, wo sie die Jagd und dem Fischfang nachgehen und auch Handel mit Pelzfellen betreiben.

Die ›Saint Enoch‹ hatte Umanak, eine der großen Inseln, in 5 Seemeilen Entfernung gepeilt. Von dieser sah man deutlich den 9.000 Fuß hohen Vulkan Chichaldiskoï, der gerade in vollem Aus-

bruch war. Bourcart hielt es nicht für ratsam, näher heranzusegeln, da er bei dem herrschenden Westwind fürchten mußte, dort ein stark aufgeregtes Meer anzutreffen.

Die Gruppe der Aleuten schließt im Süden das Beringmeer ab, das von Amerika mit der Küste von Alaska im Osten und von Asien mit der Küste von Kamtschatka begrenzt wird. Diese Gruppe zeigt die Eigentümlichkeit, einen mit der konvexen Seite nach dem offenen Meer hinaus liegenden, flachen Bogen zu beschreiben, eine Eigentümlichkeit, die, der geometrischen Anordnung nach, auch bei den Kurilen, den Liu-Khieu, den Philippinen und bei der Landfeste Japans angetroffen wird.

Im Verlauf der Fahrt konnte Dr. Filhiol mit dem Blick den launischen Grenzlinsen dieses mit vulkanischen Bergkegeln übersäten Archipels folgen, an dem ein Anlaufen in der schlechten Jahreszeit ernsthafte Gefahren bietet.

Längs seiner Konvexität hatte die ›Saint Enoch‹ widrige Winde vermeiden können. Von einer stetigen Brise begünstigt, hatte sie nur noch einen der Äste der Kuro-Siwo-Trift zu durchschneiden, der mehr in der Nähe der Kurilen in nordöstlicher Richtung nach der Beringstraße zu verläuft.

Als die ›Saint Enoch‹ am letzten Eiland der Aleuten vorübergekommen war, fand sie einen nordöstlichen Wind. Das war sehr vorteilhaft für ein Fahrzeug, das einen südwestlichen Kurs nach den Kurilen einschlagen wollte. Nachdem diese Gruppe passiert war, rechnete Bourcart damit, die äußerste Spitze Kamtschatkas etwa in 14 Tagen zu erreichen.

An der Öffnung des Beringmeers erhob sich aber plötzlich ein furchtbarer Windstoß, dem ein weniger fest gebautes und weniger geschickt geführtes Schiff vielleicht kaum hätte widerstehen können. An das Aufsuchen einer geschützteren Stelle in einer Bucht der Aleuteninseln war gar nicht zu denken, denn da hätten die Anker schwerlich sicher genug gefaßt und das Fahrzeug wäre an den Klippen dort zertrümmert worden.

Der von Blitzen begleitete und mit Regen und Hagel auftretende Sturm hielt 48 Stunden lang an. In der ersten Nacht wäre das Schiff beinahe auf die Seite gelegt worden, da der Sturmwind aber immer

rasender heulte, waren fast alle Segel eingebunden worden und es lief nur noch vor dem Fock- und dem Marssegel.

Während dieses furchtbaren Unwetters lernte Dr. Filhiol die Kaltblütigkeit von Kapitän Bourcart und seinen Offiziere bewundern, ebenso wie die Gewandtheit und Willigkeit der Mannschaft. Meister Ollive sprach er seine höchste Anerkennung aus für die Schnelligkeit und Sicherheit, womit er alle Manöver leitete. Es hatte übrigens wenig gefehlt, so wären die Boote von Steuerbord, obwohl man die Davits nach einwärts gedreht hatte, zerschmettert worden, wenn bei den heftigen Gierschlägen das Schiff so weit geneigt wurde, daß die Speigatten ins Meer tauchten.

Natürlich konnte sich die ›Saint Enoch‹ unter diesen Verhältnissen nicht in ihrem Kurs halten, sie mußte vielmehr vor dem Sturm, und zwar einen vollen Tag, vor Topp und Takel fliehen. Doch auch das ist sehr gefährlich, denn einem Schiff droht dabei, »vom Meer verzehrt« zu werden. Wenn es nämlich vor dem Wind schnell dahinläuft, hat sein Steuerruder keine Wirkung mehr, und es ist sehr schwierig zu verhindern, daß es bald über Steuerbord und bald über Backbord geworfen wird. Dann ist auch das heraufstürzende Wasser am meisten zu fürchten, weil es das Schiff nicht an dem zu besserem Widerstand geeigneten Bug, sondern vom Heck her angreift, das gegen den Ansturm der Wogen weniger gerüstet ist.

Wiederholt fegten große Wassermengen gurgelnd und schäumend über das Deck der ›Saint Enoch‹ hinweg. Die Mannschaft hielt sich schon bereit, die Schanzkleidung einzuschlagen, um das Ablaufen zu erleichtern. Zum Glück genügten dazu die Speigatten, und die Lukendeckel, die sorgsam befestigt waren, wichen nicht von ihrer Stelle. Die am Steuerruder unter der Leitung von Meister Ollive stehenden Leute konnten auch die Richtung nach Westen einigermaßen einhalten.

Die ›Saint Enoch‹ kam auch diesmal ohne ernsthaftere Havarien davon. Kapitän Bourcart hatte nur den Verlust einer Bugsprietstenge zu beklagen, die man am Heck anzubringen versucht hatte und an der bald nur noch formlose Fetzen hingen, die beim Wüten des Sturms wie mit Peitschengeknall an das Holz schlugen. Nach

diesem vergeblichen Versuch, gegen den Wind aufzukommen, hatte sich der Kapitän erst entschlossen, vor diesem zu fliehen.

In der Nacht vom 10. zum 11. August nahm der Sturm allmählich ab. Fast mit dem Tagesanbruch konnte Meister Ollive schon einige Segel setzen lassen.

Zu befürchten war nur noch, daß der Wind nach Westen umspringen könnte, wo die ›Saint Enoch‹ jetzt beinahe noch 800 Seemeilen vom asiatischen Land entfernt war. Dann hätte das Schiff gegen den Wind anlaufen müssen und seine Fahrt wäre beträchtlich verlangsamt worden. Beim Lavieren lag überdies die Gefahr nah, in die schnelle Strömung der Kuro-Siwo-Trift zu geraten und nach Nordosten verschlagen zu werden, was dann vielleicht die Fangfahrt im Ochotskischen Meer überhaupt in Frage stellte.

Das machte dem Kapitän die meiste Sorge. Konnte er sich auf die Festigkeit seines Schiffes und auch auf die Tüchtigkeit seiner Offiziere verlassen, so erfüllte ihn doch die Besorgnis, diesen Umschlag des Windes eintreten zu sehen, was sein Eintreffen an den Kurilen stark verzögert hätte.

»Sollte uns das Glück wirklich den Rücken kehren und die Prophezeiungen des Unglücksvogels Cabidoulin zur Wahrheit werden lassen?« wiederholte er mehrmals.

»O, der weiß ja gar nicht, was er schwätzt«, erwiderte der Oberbootsmann Ollive, »und er würde besser tun, seine Zunge zu verschlucken! Das strömt ihm aber aus dem Mund wie der Strahl eines Wals aus den Spritzlöchern! Er wirft nur immer alles blutig gefärbt aus, der Unglücksrabe!«

Der wackere Oberbootsmann fühlte sich im höchsten Grad befriedigt durch diese von ihm gegebene Antwort.

Eine Verzögerung, und wenn sie nur 14 Tage betrug, war von großer Bedeutung. Schon Anfang September entstehen im Ochotskischen Meer die ersten Eisschollen, und gewöhnlich halten sich die Wale dort nur bis zum Eintritt des Winters auf.

Als der Sturm vorüber war, vergaßen doch alle schnell, daß die ›Saint Enoch‹ ein- oder zweimal dem Untergang nahe gewesen war, und der Spötteleien über Jean-Marie Cabidoulin wurden immer mehr und mehr.

»Siehst du, Alterchen«, redete Meister Ollive ihn an, »das bist du gewesen, der uns dieses Hundewetter über den Hals gebracht hat, und wenn aus unserer Fangfahrt nichts würde, trägst du allein die Schuld daran!«

»Oh«, erwiderte der Faßbinder, »es hätte ja niemand zu kommen brauchen, mich aus meiner Werkstatt in der Rue des Tourettes herauszulotsen und an Bord der ›Saint Enoch‹ zu schaffen.«

»Jawohl, Cabidoulin, hast am Ende recht; doch wenn ich Kapitän Bourcart wäre, wüßt' ich ganz genau, was ich täte.«

»Und was tätest du dann?«

»Nun, ich bände dir eine Kugel an jeden Fuß und ließe dich über Bord werfen.«

»Vielleicht könnte mir gar nichts Besseres widerfahren!« antwortete Jean-Marie Cabidoulin mit ernster, tonloser Stimme.

»Der Teufel zöge ihn doch wieder heraus!« rief Meister Ollive. »Darum spricht er das so ernsthaft!«

»Nein, weil es voller Ernst ist, und du wirst ja noch sehen, welches Ende die Fangfahrt nimmt!«

Mochte die Zukunft nun Jean-Marie Cabidoulin recht geben oder nicht, jedenfalls kam die Mannschaft während der Fahrt nach den Kurilen nicht dazu, den Schmelzofen anzufeuern. Die Wachhabenden bemühten sich fast ganz vergebens, Zetazeen zu erspähen, denn die zeigten sich nur ganz selten und obendrein immer in großer Entfernung. Eigentlich hielten sich die Tiere zu dieser Jahreszeit gern an den Zugängen zum Beringmeer auf; hier tummelten sich sonst riesige Balaenopteren (Finnfische), 30 Meter lange Jubarte, Culammaks und Ungulliks, die gar bis zu 50 Meter lang werden. Was war nun der Grund, daß sie jetzt hier fehlten? Weder Bourcart noch Heurtaux konnten diese Frage richtig beantworten. Vielleicht waren die Tiere in den arktischen Meeresgebieten gar zu hitzig verfolgt worden und sie hatten, wie es erst später der Fall sein sollte, schon in den antarktischen Meeren Zuflucht gesucht.

»Ach nein, nein!« rief Lieutenant Allotte. »Was wir hier nicht vor den Kurilen finden, das werden wir dahinter antreffen. Dort drüben im Ochotskischen Meer erwarten uns so viele Wale, daß man das ganze Meeresbecken mit ihrem Tran anfüllen könnte!«

Wenn die überschwenglichen Erwartungen des Lieutenants sich vielleicht auch erfüllen sollten, war es doch nicht weniger gewiß, daß es jetzt kein einziges Mal Gelegenheit gab, die Fangboote auszusenden. Ja man sah nicht einmal irgendein anderes Schiff, und doch pflegten die Walfänger die hiesige Gegend im Monat August sonst noch nicht verlassen zu haben. Vielleicht befanden sie sich aber doch schon auf dem Ochotskischen Meer, wo es nach der Ansicht des Lieutenants von Spritzwalen wimmeln sollte. Vielleicht war darunter auch die ›Repton‹, die nach dem, was Kapitän Forth gehört hatte, ja die Bai Marguerite verlassen haben und nach den nordwestlichen Teilen des Stillen Ozeans gesegelt sein sollte.

»Mag sein«, sagten die Matrosen; »doch wenn sie auch einen guten Fang gemacht hat, alles wird sie nicht weggeschnappt haben, und für die ›Saint Enoch‹ werden schon noch einige Wale übriggeblieben sein!«

Die Besorgnis vor einem Umschlagen des Windes hatte sich zum Glück nicht erfüllt. Nach 24stündiger Stille sprang wieder ein Südostwind auf, der mehrere Tage gleichmäßig anhielt. Schon zeigten sich vereinzelt Seevögel – von den Arten, die bis einige hundert Meilen weit vom Land hinausschwärmen – in der Nähe des Schiffes und setzten sich zuweilen zum Ausruhen auf die Spitzen der Rahen. Unter Backbordhalsen und mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 8 bis 9 Knoten glitt die ›Saint Enoch‹ ihres Weges dahin. Die Fahrt verlief in einer Weise, daß Kapitän Bourcart gewiß keine Ursache zu klagen hatte.

Am 21. August ergab das Besteck nach den zwei Beobachtungen um 10 Uhr und zu Mittag $165^{\circ} 37'$ Länge und $49^{\circ} 13'$ Breite.

Gegen 1 Uhr standen der Kapitän und seine Offiziere auf dem Hinterdeck beisammen. Leicht nach Steuerbord überliegend, ließ die ›Saint Enoch‹ ein flaches Kielwasser hinter sich, das schnell unter dem Heckbalken hervorwirbelte.

Plötzlich rief der zweite Offizier:

»Da, was seh' ich denn da draußen?«

Alle Blicke wandten sich luvwärts vom Schiff hinaus nach einem langen dunklen Streifen, der eine merkwürdige, kriechende Bewegung zeigte.

Mit Hilfe des Fernrohrs ließ sich erkennen, daß der Streifen 250 bis 300 Fuß lang sein mochte.

»Sapperment!« rief Lieutenant Allotte scherzend, »sollte das etwa Meister Cabidoulin's berühmte große Seeschlange sein?«

Zur gleichen Zeit stand auf dem Vorderkastell, die Hand über den Augen, der Unglücksprophet, der Böttcher, und starrte ohne ein Wort zu äußern in derselben Richtung hinaus.

Jetzt kam auch Dr. Filhiol nach dem Hinterdeck und Kapitän Bourcart sagte, indem er ihm das Fernrohr reichte:

»Bitte, sehen Sie einmal dorthin.«

»Das ähnelt ja einem Riff, worüber zahllose Vögel umherschwärmen«, meinte Dr. Filhiol nach aufmerksamer Betrachtung der Erscheinung.

»An dieser Stelle ist mir kein Riff bekannt«, erklärte Bourcart.

»Übrigens«, fügte Lieutenant Coquebert hinzu, »unterliegt es keinem Zweifel, daß jener Streifen sich fortbewegt.«

Fünf oder sechs Matrosen umringten den Böttcher, der noch immer stumm blieb.

Da fragte ihn der Oberbootsmann lachend:

»Na, Alterchen, ist sie das etwa?«

Statt einer Antwort machte Jean-Marie Cabidoulin eine Handbewegung, die offenbar »Vielleicht!« bedeuten sollte.

Das Ungeheuer – wenn es denn eines war –, die Schlange – wenn es denn eine Schlange war – bewegte sich, nahezu 3 Meilen luvwärts von der ›Saint Enoch‹, wellenartig an der Wasserfläche hin. Sein Kopf – wenn es ein Kopf war – schien mit einer dicken Mähne ausgestattet zu sein, wie sie in norwegischen und anderen Sagen den Kraken, den Kalmaren (einer Art ungeheurer Tintenfische) und anderen Wundergeschöpfen des Meeres zugeschrieben wird.

Sicherlich hätte auch der stärkste Wal dem Angriff eines solchen Seeungeheuers nicht widerstehen können. Sein Vorhandensein in dieser Gegend erklärte es vielleicht, daß die Wale von hier schon verschwunden waren. Selbst ein Fahrzeug von 5- bis 600 Tonnen hätte sich der Umschlingung durch ein so wunderbares Geschöpf wohl kaum entwinden können.

Da ertönte wie aus einem Mund von der Mannschaft der Schreckensruf:

»Die Seeschlange! Die große Seeschlange!«

Alle sahen unverwandt nach dem betreffenden Ungeheuer hin.

»Kapitän«, fragte jetzt Lieutenant Allotte, »wären Sie nicht begierig zu wissen, ob das Tier da draußen ebensoviel Tran liefert wie ein Spritzwal? Ich wette auf 200 Faß, wenn wir es einfangen können!«

Von der Minute an, wo das Tier zuerst bemerkt worden war, hatte es sich jetzt – ohne Zweifel der Strömung folgend – dem Schiff etwa um eine halbe Seemeile genähert. Man unterschied nun deutlicher seine Ringe, die sich wurmartig fortbewegten, seinen Schwanz, dessen Ende sich abwechselnd hob und senkte, und den mächtigen Kopf mit der struppigen Mähne, aus dem jedoch kein mit Luft vermischter Wasserstrahl hervorsprudelte, wie aus dem der Zetazeen.

Auf die von dem Lieutenant gestellte und wiederholte Frage, ob die Boote klargemacht werden sollten, hatte Kapitän Bourcart noch keine Antwort gegeben.

Da sich Heurtaux und Coquebert aber dem Gesuch des Lieutenants angeschlossen hatten, gab Bourcart, nach leicht erklärlichem Zögern, den Befehl, zwei Boote aufs Wasser zu setzen, doch nicht um das Ungeheuer anzugreifen, sondern es nur mehr aus der Nähe zu beobachten, da die ›Saint Enoch‹ sich ihm nur langsam aufkreuzend hätte nähern können.

Als der Böttcher die Leute beschäftigt sah, die Boote niederzulassen, trat er an Kapitän Bourcart heran und sagte tieferregt:

»Kapitän ... Kapitän Bourcart ... Sie wollten wirklich ...«

»Jawohl, Meister Cabidoulin, ich will wissen, woran wir uns zu halten haben.«

»Ist das auch klug und weise?«

»Gleichviel, es geschieht!«

»Gehst du nicht mit?« fragte Meister Ollive noch den Böttcher.

Dieser begab sich ohne zu antworten nach dem Vorderdeck zurück. Die anderen hatten schon so oft über »seine Seeschlange« ge-

spöttelt, daß er dieses Zusammentreffen, das ihm seiner Ansicht nach recht geben mußte, vielleicht gar nicht bedauerte.

Die beiden Boote, jedes mit vier Matrosen an den Riemen, in dem einen Lieutenant Allotte mit dem Harpunier Ducrest, in dem anderen der Obersteuermann Heurtaux mit dem Harpunier Kardek, warfen ihre Leinen los und steuerten auf das rätselhafte Tier zu. Der Kapitän hatte aber ausdrücklich befohlen, nur mit äußerster Vorsicht vorzugehen.

Bourcart, Coquebert, Dr. Filhiol und Meister Ollive blieben zur Beobachtung auf dem Hinterdeck, während das Schiff jetzt gegengebraßt hatte. Der Böttcher, der Schmied, der Zimmermann, die beiden anderen Harpuniere, der Tafelmeister, der Koch und die noch übrigen Matrosen standen auf dem Vorderdeck. Bei den Leichtmatrosen, die sich auf die Schanzkleidung lehnten, mischte sich die Neugier doch mit etwas ängstlicher Besorgnis.

Alle Augen folgten den Booten. Diese ruderten langsam vorwärts, befanden sich aber doch bald nur um eine halbe Kabellänge von dem merkwürdigen Tier entfernt, und jedermann erwartete, daß es sich plötzlich aufbäumen würde.

Das Ungeheuer blieb unbeweglich, sein Schwanz peitschte nicht einmal das Wasser.

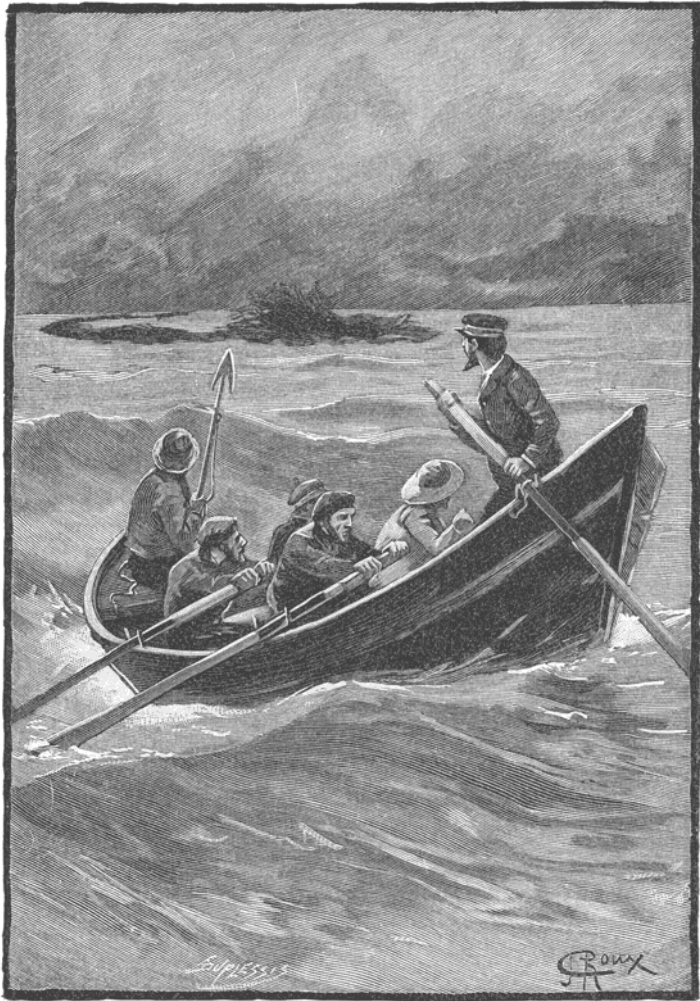
Dann sah man die Boote dicht neben ihm hinstreichen und Leinen darüber werfen, ohne daß es eine Bewegung machte, und schließlich nahmen es die Boote gar ins Schlepptau, um es nach dem Schiff zu bugsieren.

Es war kein Seetier, sondern ganz einfach eine riesige Alge, deren Wurzeln den vermeintlichen Kopf bildeten, ähnlich dem ungeheuren pflanzlichen Bandstreifen, dem die ›Peking‹ im Jahr 1848 im Stillen Ozean begegnet war.

Da rief Meister Ollive dem Böttcher spöttischen Tons zu:

»Na, da ist es ja, dein Ungeheuer, deine berühmte Seeschlange! Ein Haufen Pflanzen, eine Sargassomasse? Wirst du deinen Glauben nun nicht endlich ablegen?«

»Ich glaube, was ich glaube«, entgegnete Jean-Marie Cabidoulin frostig, »und ihr werdet früher oder später schon noch dasselbe glauben lernen!«



8. KAPITEL
Das Ochotskische Meer

Die Kurilen, die an Zahl den Aleuten nachstehen, sind zum größten Teil unbewohnte Eilande. Drei oder vier davon können jedoch als Inseln angesehen werden, nämlich Paramuchir, Dwekotan, Uchi-

chir und vielleicht noch Mutua. Ziemlich gut bewaldet, haben diese auch fruchtbaren Boden. Die anderen sind felsig und sandig, für jeden Landbau ungeeignet, und deshalb ganz unfruchtbar und öde.

Ein Teil der Gruppe gehört zum Kaisertum Japan als natürliche Fortsetzung seines Gebiets, der nördliche Teil ist ein Zubehör der russischen Provinz Kamtschatka, und seine kleinen, stark behaarten Bewohner sind unter dem Namen Kamtschadalen bekannt.

Bourcart beabsichtigte nicht, sich an dieser Gruppe aufzuhalten, wo er nichts zu tun hatte. Ihn drängte es vielmehr, die das Ochotskische Meer im Süden und Südosten abschließende Inselkette hinter sich zu haben, um seine zweite Fangfahrt beginnen zu können.

Indem die ›Saint Enoch‹ das Kap Lopatka am Ende der kamtschadalischen Halbinsel umschiffte und Paramuchir an Backbord liegenließ, gelangte sie am 23. August durch die Kurilenstraße, von Vancouver nach einer Fahrt von 36 Tagen, in die sibirischen Gewässer.

Beim Passieren der Meerenge kam es zu einem leichten Unfall, der jedoch auch von weit ernsteren Folgen hätte sein können.

Das Schiff befand sich gerade an der schmalsten Stelle der Straße, als sein Bug unter dem Einfluß der Strömung auf eine Untiefe stieß, deren Lage auf der Karte offenbar unrichtig angegeben war.

Kapitän Bourcart befand sich gerade beobachtend auf dem Hinterdeck neben dem Steuermann, und der Obersteuermann stand an der Schanzkleidung an Backbord.

Sobald der übrigens leichte Stoß erfolgte, ertönte der Befehl:

»Die Marssegel gegenbrassen!«

Die Matrosen eilten nach den Tauen und stellten die Rahen in der Weise ein, daß der Wind die Segel von rückwärts fassen konnte, damit die ›Saint Enoch‹ rückwärts treibend vom Grund freikommen könnte.

Der Kapitän überzeugte sich aber sofort, daß diese Maßnahme unzureichend war. Es mußte noch rückwärts ein Anker ausgelegt werden, um das Schiff an diesen heranzuwinden.

Sofort wurde das kleine Boot mit einem Wurfanker aufs Meer gesetzt. Lieutenant Coquebert und zwei Leichtmatrosen fiel die

Aufgabe zu, ihn an einer geeigneten Stelle auf den Grund fallen zu lassen.

Der Stoß war, wie gesagt, nicht stark gewesen, und ein so fest gebautes Fahrzeug wie die ›Saint Enoch‹ konnte dadurch nicht ernstlich Schaden nehmen.

Überdies war das Auflaufen bei Niederwasser erfolgt, so daß das Schiff, das der Anker weiter auf den Sand zu treiben hinderte, mit der Flut wahrscheinlich allein wieder flottwerden mußte.

Bourcart's erste Sorge bei dem Unfall war es gewesen, den Bootsmann und den Zimmermann an die Pumpe zu beordern. Beide überzeugten sich aber bald, daß das Schiff kein Wasser zog. Weder an der Schiffswand noch am Gerippe zeigte sich auch nur die kleinste Beschädigung.

Nun galt es also nur, die Flut abzuwarten, die auch bald eintrat, und nach einigem Schürfen des Kiels auf dem Grund kam die ›Saint Enoch‹ von der Untiefe los. Sofort wurden ihre Segel richtig eingestellt und eine Stunde später lief sie auf das Ochotskische Meer ein.

Die Wachen bezogen jetzt wieder ihren Posten auf den Marsen des Groß- und des Fockmasts, um jeden Spritzwal zu melden, der in geeigneter Entfernung auftauchte. Niemand zweifelte hier an einem ebenso guten Erfolg, wie man ihn in der Bai Marguerite und bei Neuseeland gehabt hatte. Vor Ablauf von 2 Monaten hofften alle, die ›Saint Enoch‹ werde wieder in Vancouver eingetroffen sein und ihre zweite Ladung zu gleichhohem Preis wie die erste verkauft haben.

Der Himmel war ziemlich klar. Von Südost her wehte eine leichte Brise. Das Meer hob und senkte sich in langen, nicht überbrechenden Wellen, so daß der Lauf des Schiffes in keiner Weise behindert war.

Da und dort zeigten sich verschiedene Fahrzeuge, in der Mehrzahl Walfänger. Wahrscheinlich beuteten sie diese Gegend schon einige Wochen aus und setzten ihren Fang auch noch bis zum Eintritt des Winters fort. Die anderen Schiffe steuerten entweder nach Rikolajewsk, nach Ochotsk oder Ayan, den bedeutendsten der hiesigen Häfen, oder sie kamen dorthier, im Begriff in See zu gehen.

Schon zu jener Zeit bildete Nikolajewsk, die Hauptstadt der Provinz und nahe der Ausmündung des gleichnamigen großen Stroms, einen wichtigen Platz, dessen Handelsbeziehungen sich von Jahr zu Jahr ausbreiteten. Es hat einen gut geschützten Hafen an der tatarischen Meerenge, die das Festland von der Insel Sacchalin trennt.

Vielleicht erschien die Strandung der ›Saint Enoch‹ Jean-Marie Cabidoulin als Einleitung zu weiteren Unglücksfällen, und wenn das der Böttcher auch nicht geradezu aussprach, so hätte man ihn doch keineswegs darum zu drängen brauchen.

Der Anfang dieser Fangfahrt im Ochotskischen Meer konnte man ja auch tatsächlich nicht glückverheißend nennen.

Schon am ersten Morgen wurde ein Wal – ein Spritzwal – in einer Entfernung von 2 Meilen beobachtet, und Bourcart ließ alle vier Boote bemannen, um ihn zu fangen. Seine Verfolgung erwies sich aber als vergeblich, denn es war unmöglich, das Tier, als dieses dreimal untergetaucht war, überhaupt wiederzuentdecken.

Am nächsten Tag der gleiche Versuch mit dem gleichen Mißerfolg. Die Boote kehrten an Bord zurück, ohne daß die Harpuniere ihre Waffe hatten schleudern können.

An Walen fehlte es in diesem Meer also offenbar nicht, denn die Wachen meldeten davon bald noch mehrere, nur waren sie sehr wild oder sehr scheu, denn jedenfalls konnte man nicht an sie herankommen. Daß die anderen Schiffe mehr begünstigt wären, ließ sich auch kaum glauben.

Die Mannschaft wurde unter diesen Verhältnissen natürlich recht verstimmt und ärgerlich. Mehr als jeder andere zeterte darüber aber Lieutenant Allotte, und es war sehr zu befürchten, daß der Hitzkopf sich, trotz der wiederholten Warnungen Bourcart's, gegebenenfalls zu Unklugheiten verleiten lassen könnte.

Der Kapitän beschloß nun, mit der ›Saint Enoch‹ nach den Chantarinseln zu gehen, wo er sich schon zweimal mit vortrefflichem Erfolg aufgehalten hatte.

3 Monate früher würden die Walfänger im Ochotskischen Meer noch die letzten Eisschollen des vorigen Winters angetroffen haben, die, noch nicht zerfallen oder geschmolzen, die Schifffahrt außerordentlich erschwert hätten, denn die Fahrzeuge mußten dann

längs der Eisfelder hinsteuern, um diese an ihrem Ende zu umschiffen. Dabei vergingen oft 2 bis 3 Tage, ehe sie freies Wasser fanden, wo sie in der gewünschten Richtung weitersegeln konnten.

Im August dagegen ist hier das Meer, selbst in seinen nördlichsten Teilen, völlig eisfrei. Dagegen war eher schon die Bildung der »young ices«, des jungen Eises, zu befürchten, ehe die ›Saint Enoch‹ ihre zweite Fangfahrt abgeschlossen hatte.

Am 29. kamen die Chantarinseln in Sicht. Sie liegen ziemlich im Hintergrund einer Bai des schmalen Einschnitts, der tief durch das Ufer der Amurprovinz eindringt.

Weiterhin öffnet sich noch eine zweite Bai, die Bai Finisto oder des Südwestens genannt, die aber nicht viel Ankergrund bietet. Kapitän Bourcart kannte sie jedoch sehr gut und nahm hier seinen alten Halteplatz wieder ein.

Da ereignete sich ein weiterer und leider weit ernsterer Unfall.

Als der Anker den Grund berührte, waren zwei Matrosen gerade dabei, die Rah des kleinen Bramsegels zu erklimmen, um ein etwas verwirrtes Tau des Fockmasts in Ordnung zu bringen.

Als sich dann die Ankerkette straff anspannte, erhielt Meister Ollive den Befehl, die Topsegel einzuziehen. Leider vergaß man dabei, den Matrosen zuzurufen, daß sie sich vorsehen und ordentlich festhalten sollten. In dem Augenblick, wo beim Nachlassen der Driften ein Toppsegel auf das Eselshaupt des Mastes niedersank, stand der eine Matrose mit einem Bein gerade auf den Wanten und der andere auf der Pertleine der Rah. In dieser Stellung überrascht, hatte der eine nicht mehr genug Zeit, sich mit den Händen an die Wanten zu klammern; er verlor deshalb den Halt und stürzte am Deck auf das Boot des Obersteuermanns und von da aus ins Meer.

Diesmal war der Betroffene – er hieß Rollat und war noch keine 30 Jahre alt – nicht so glücklich wie jener Kamerad vor ihm, der – der Leser wird sich daran erinnern – unter ähnlichen Umständen bei Neuseeland wieder aus dem Wasser gerettet worden war, Rollat sank sofort unter die Wasseroberfläche.

Ohne Aufenthalt wurde ein Boot ausgesetzt und man warf Rettungsbojen über die Reling hinaus. Jedenfalls hatte Rollat aber schwere Verletzungen erlitten, vielleicht einen Arm oder ein Bein

gebrochen, wenigstens kam er nicht wieder zum Vorschein und seine Kameraden bemühten sich vergeblich, ihn aufzuspüren.

Das war das erste Opfer dieser Fahrt der ›Saint Enoch‹, der erste »von denen, die nicht immer nach dem Hafen zurückkehren«.

Der Unglücksfall hinterließ einen tiefschmerzlichen Eindruck. Rollat, diesen tüchtigen, braven Matrosen, den seine Vorgesetzten so hoch schätzten und alle aufrichtig liebten, ihn sollte man niemals wiedersehen!

Das veranlaßte den Zimmermann gegenüber dem Hochbootsmann zu äußern:

»Sollte es uns wirklich in Zukunft schlechtgehen?«

Noch mehrere Tage vergingen, und wenn da auch verschiedene Wale auftauchten, war es doch unmöglich, einen davon zu erbeuten. Der Kapitän eines norwegischen Schiffes, der ebenfalls in der Bai Finisto vor Anker gegangen war, erklärte, sich eines so schlechten Fangjahres gar nicht erinnern zu können. Seiner Ansicht nach würde das Ochotskische Meer als Fangplatz wohl bald gänzlich aufgegeben werden.

An diesem Morgen und gerade als ein Schiff im Eingang zur Bai sichtbar wurde, rief Lieutenant Coquebert plötzlich:

»Da, seht nur, da ist sie!«

»Wer denn?« fragte Heurtaux.

»Die ›Repton‹!«

Wirklich erschien mit allen Segeln und nach Nordosten steuernd der englische Walfänger in einer Entfernung von nicht einmal 2 Seemeilen.

Wie sie von der ›Saint Enoch‹ erkannt wurde, mußte ohne Zweifel auch jene den französischen Dreimaster wiedererkannt haben. Kapitän King unterließ es jetzt aber genau wie bei früheren Begegnungen, mit Kapitän Bourcart irgendwie in Verbindung zu treten.

»O, so mag er zum Teufel fahren!« platzte Romain Allotte heraus.

»Er scheint im Ochotskischen Meer auch nicht mehr Glück gehabt zu haben, als in der Bai Marguerite«, bemerkte Heurtaux.

»Ja wirklich«, meinte auch Lieutenant Coquebert, »denn schwer

hat die ›Repton‹ nicht geladen, und wenn sie ein Viertel ihrer Fäserten voll hätte, sollte es mich sehr wundern.«

»Man muß nur bedenken«, fiel Bourcart ein, »daß alle anderen Schiffe dieses Jahr ebenfalls keinen guten Fang gehabt zu haben scheinen. Soll man nun daraus schließen, daß die Wale aus dem einen oder anderen Grund diese Gegenden verlassen haben, um niemals wiederzukehren?«

Auf jeden Fall war es zweifelhaft, ob es der ›Saint Enoch‹ möglich sein würde, vor dem Auftreten des Eises noch eine beträchtlichere Beute zu machen.

An dieser Stelle ist die Küste, abgesehen von einigen daran gelegenen Häfen, keineswegs immer ganz menschenleer. Die Einwohner kommen ziemlich häufig von den Bergen im Innern dahin herunter, und man braucht sich um ihretwillen gar nicht etwa zu beunruhigen.

Wenn die Mannschaften aber an Land gehen, um zum Beispiel Holz zu schlagen, müssen sie sich, wo sie von Zweifüßern nichts zu fürchten haben, doch vor manchen sehr gefährlichen Vierfüßern sorgsam in acht nehmen. In der Provinz zahlreich vorkommende Bären verlassen oft herdenweise die Wälder der Umgebung, weil sie von den am Strand liegenden Überresten ausgeweideter Wale angelockt werden, für die sie große Vorliebe zu haben scheinen.

Auch die Leute von der ›Saint Enoch‹ bewaffneten sich für die Arbeit auf dem Ufergebiet mit Lanzen, um etwaige Angriffe jener Sohlengänger abzuwehren.

Die Russen schlagen in solchen Fällen ein anderes Verfahren ein und entwickeln einem Bären gegenüber eine wirklich staunenswerte Gewandtheit. Auf der Erde kniend, erwarten sie den Bären festen Fußes und halten dabei mit beiden Händen ein Jagdmesser über dem Kopf gerade hinaufgestreckt. Sobald das Tier über sie herfällt, stürzt es sich selbst in die Klinge und bricht mit aufgeschlitztem Leib neben seinem mutigen Gegner zusammen.

Fast jeden Tag lichtete die ›Saint Enoch‹ inzwischen die Anker, kreuzte vor der Bai Finisto zurerspähung von Walen, kehrte aber jeden Abend nach ihrem Ankerplatz zurück, ohne Erfolg gehabt zu haben.

Dann und wann setzte sie auch mehr Segel und steuerte – die Wachen auf ihrem Posten und die Boote zum Abstoßen bereit – weiter aufs Meer hinaus. Doch auch dann kam in 24 Stunden höchstens ein einzelner Spritzwal in Sicht und obendrein noch in einer Entfernung, die an seine Verfolgung gar nicht denken ließ.

Die ›Saint Enoch‹ kam bei einer solchen Ausfahrt auch in die Nähe von Ayan, einem kleinen Hafen der Westküste, wo der Pelzfellhandel schon eine große Ausdehnung erreicht hatte.

Der Mannschaft gelang es da, einen jungen Wal mittlerer Größe – von der Art, die die Amerikaner »Krampsess« nennen – an das Schiff heranzubringen. Das Tier war schon tot gewesen und lieferte nicht mehr als 6 Faß eines Trans, der dem des Pottwals sehr ähnlich ausfiel. Die bisherigen Erfahrungen Bourcart's wiesen also leider darauf hin, daß die Ergebnisse der Fangfahrt im Norden des Stillen Ozeans annähernd gleich Null sein würden.

»Hätten wir jetzt schon Winter«, sagte Heurtaux gelegentlich zu Dr. Filhiol, »dann könnte man wenigstens Robben jagen gehen. Vom Oktober an erscheinen sie Ochotskischen Meer in großer Menge, und ihr Fell bringt immer einen guten Preis.«

»Leider, lieber Heurtaux, beginnt der Winter aber erst in einigen Wochen, also zu einer Zeit, wo die ›Saint Enoch‹ von hier fortgesegelt sein wird.«

»Nun dann, Herr Filhiol, kommen wir freilich mit leerem Rumpf, gleichsam mit leerem Magen zurück.«

Von der Bildung des ersten Eises an kommen verschiedene wertvolle Amphibien, Robben und andere, tatsächlich zu Hunderten, wenn nicht zu Tausenden, auf den Eisfeldern hier zum Vorschein. Während sie sich im Sonnenschein wärmen, sind sie leicht zu erlegen, solange man die Tiere im Schlaf überrascht. Die Boote segeln dazu möglichst geräuschlos heran. Einige Leute betreten das Eis, packen das Tier an den kurzen Hinterfüßen und schleppen es nach dem Boot. Übrigens sind diese Pelzrobben sehr scheu und haben sehr feinen Gehör- und sehr scharfen Gesichtssinn. Sobald einer darunter »Alarm schlägt«, kommt die ganze Gesellschaft in Aufruhr und flüchtet pfeilgeschwind unter das Eis.

Am 4. September fand Lieutenant Coquebert noch einen toten

Wal, schlang ihm die Schleppleine um den Schwanz und brachte ihn an das Schiff heran, wo er angelegt wurde, um am folgenden Tag ab- und ausgeweidet zu werden.

Der Ofen wurde also wieder geheizt und der ganze Tag auf das Ausschmelzen des Specks verwendet. Auffallend war, daß das erst vor kurzer Zeit an der Seite verletzte Tier offenbar nicht durch eine Harpune verwundet war. Die Wunde schien vielmehr vom Biß eines Hais oder ähnlichen Raubfischs herzurühren. Der Wal lieferte übrigens nur 45 Faß Tran.

Im Ochotskischen Meer wird der Fang gewöhnlich in anderer Weise betrieben als in anderen Gegenden. Die von den Schiffen ausgesandten Boote kommen hier oft erst nach 5 bis 6 Tagen zu ihm zurück. Daraus ist aber nicht zu schließen, daß sie etwa die ganze Zeit über auf dem Meer bleiben. Wenn sie nämlich des Abends an eine Küste kommen, werden sie ein Stück aufs Land hinaufgezogen, um von der Flut nicht etwa weggeführt zu werden. Deren Insassen errichten sich dann aus Gezweig eine leichte Hütte, verzehren noch ihr Abendbrot, ruhen dann bis zum Tagesanbruch aus – natürlich immer auf Schutz gegen Bären bedacht – und nehmen schließlich ihre Jagd wieder auf.

Mehrere Tage vergingen, ehe die ›Saint Enoch‹ ihren Ankerplatz in der Finistobai wieder aufsuchte. Sie steuerte inzwischen nach Norden bis in die Nähe des Fleckens Ochtosk, der einen vielbesuchten Hafen hat, doch lief das Schiff in diesen nicht erst ein.

Bourcart, der noch immer einige Hoffnung bewahrte, wollte nach der Seite der Halbinsel Kamtschatka vordringen, wohin die Wale vielleicht abgezogen waren, bis sie durch die Kurilenstraße und andere Wasserwege zwischen den Inseln der Gruppe das hohe Meer aufsuchten.

Dieselbe Absicht hatte die ›Repton‹ hierhergeführt, die bis jetzt nur einige hundert Faß Tran an Bord hatte.

Von einer frischen Südwestbrise getrieben, steuerte die ›Saint Enoch‹ nach dem schmalen Teil des Ochotskischen Meeres, der zwischen der Halbinsel und der Küste Sibiriens liegt.

Nachdem sie 2 bis 3 Seemeilen vom Land, etwa in der Höhe des kleinen Hafens Yamsk, eine passende Ankerstelle gefunden

hatte, kam Kapitän Bourcart zu dem Entschluß, drei Boote zur Suche nach Walen auszusenden, ohne ihnen einen Zeitpunkt für die Rückkehr zu bestimmen, doch unter der Bedingung, daß sie sich nicht voneinander trennen sollten.

Die Boote des Obersteuermanns und der beiden Lieutenants sollten also zusammen ausfahren und dabei die Harpuniere Kardek, Durut und Ducrest, vier Voll- und zwei Leichtmatrosen mitnehmen. Natürlich wurden sie auch mit den nötigen Fanggeräten, mit Harpunen, Lanzen, Beilen usw. ausgerüstet.

Um 8 Uhr morgens stießen die Boote ab und fuhren nach Nordwesten längs der Küste hin. Eine leichte Brise trieb sie schnell vorwärts, so daß sie den Ankerplatz hinter einem Landvorsprung bald aus dem Gesicht verloren.

Den ganzen Morgen über wurde kein Wal auf dem Meer beobachtet, so daß sich die Frage aufdrängte, ob diese das Ochotskische Meer nicht aus dem gleichen Grund verlassen haben könnten wie vorher schon die Bai Marguerite.

Gegen 4 Uhr nachmittags zeigten sich jedoch, 3 Meilen im Nordosten, mehrere aufsteigende Strahlen, die sich in regelmäßigen Abständen wiederholten. Dort tummelten sich also lebende Wale auf dem Wasser umher.

Leider war es schon zu spät am Tag, als daß man ihre Verfolgung hätte aufnehmen können. Der Abend wäre herangekommen, ehe an das Werfen einer Harpune nur zu denken war, und die Vorsicht gebot, nicht während der Nacht auf dem Meer zu bleiben.

Heurtaux ließ also die beiden anderen Boote durch Signale herbeirufen, und als alle drei Bord an Bord lagen, gebot er:

»Jetzt an Land! Morgen mit dem ersten Tagesgrauen fahren wir wieder aus.«

Romain Allotte hätte es wahrscheinlich vorgezogen, die Jagd fortzusetzen, er mußte sich jedoch dem Gebot fügen, das auch gewiß ganz weislich begründet war. Segelte man unter den vorliegenden Verhältnissen weiter, dann konnte niemand sagen, wohin die Boote entführt werden könnten. Überdies war doch auch die 11 bis 12 Meilen Entfernung zu berücksichtigen, die sie schon jetzt von der ›Saint Enoch‹ trennten.

Als sie in einer engen Einbuchtung ans Land gestoßen waren, wurden die Boote auf den Strand gezogen. Um 7 bis 8 Stunden an dieser Stelle zu verbringen, hielt es Heurtaux nicht für nötig, erst noch eine Hütte zu errichten. So aßen denn alle unter einigen dichtbelaubten Eichen in der Nähe des Ufers und streckten sich dann zum Schlafen auf die Erde nieder.

Heurtaux gebrauchte natürlich die Vorsicht, als Wache einen mit Lanze und Harpune bewaffneten Mann aufzustellen, der alle 2 Stunden abgelöst werden und im Notfall den Lagerplatz gegen einen Angriff von Bären verteidigen sollte.

»Na, da haben wir's ja«, rief Lieutenant Allotte, »statt daß wir Wale fangen, angeln wir nun Bären!«

Die Nacht wurde in keiner Weise gestört. Nur aus großer Ferne hörte man dann und wann ein dumpfes Brüllen, und beim ersten Tagesschein waren alle wieder munter auf den Füßen.

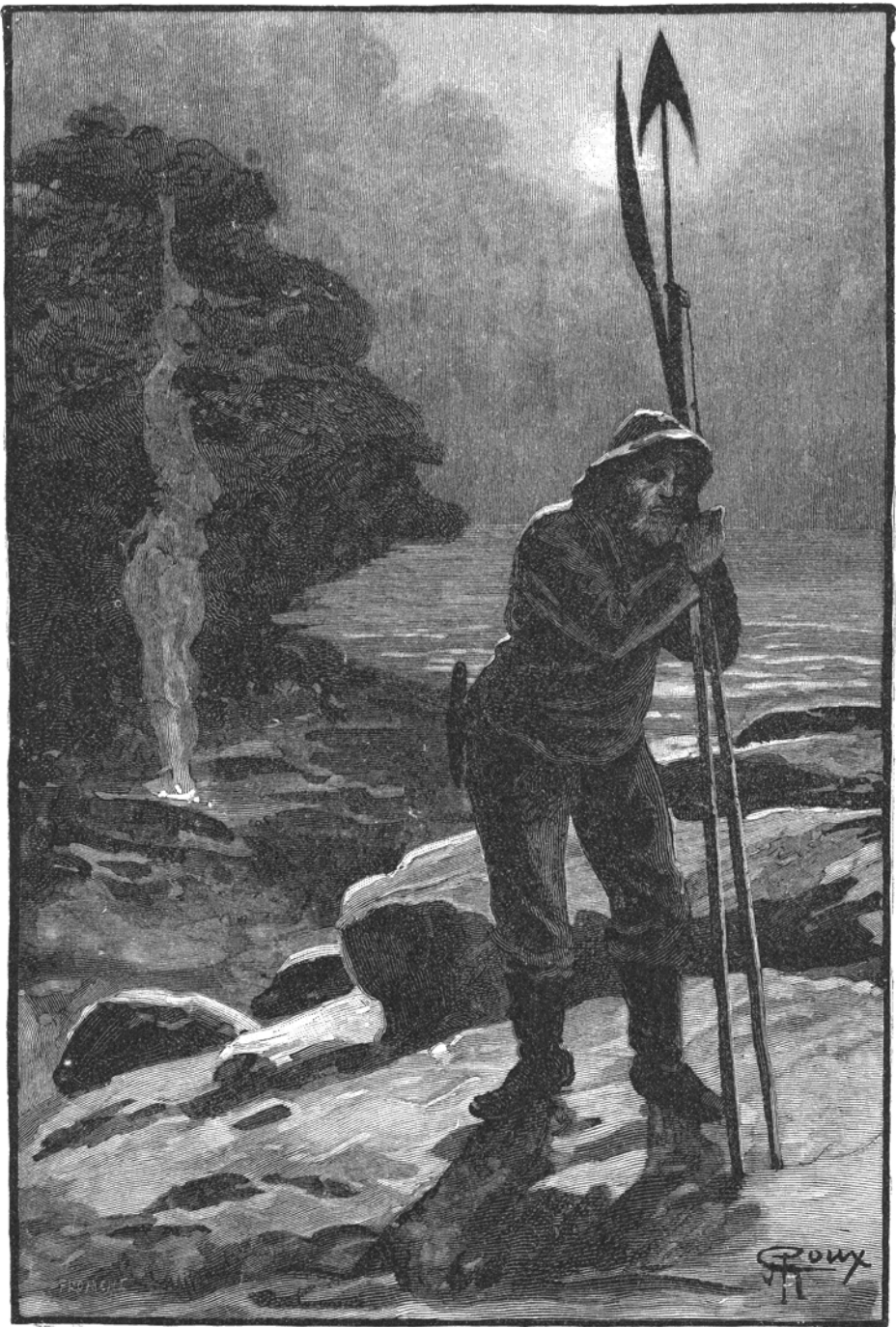
Binnen wenigen Augenblicken hatten die Matrosen die drei Boote aufs Wasser geschoben, und bald darauf stießen sie vom Land ab.

Der Morgen war neblig, wie das unter dieser Breite und in dieser Jahreszeit sehr häufig vorkommt. Man konnte kaum eine halbe Seemeile (926 Meter) weit sehen. Voraussichtlich zerstreute sich der Nebel aber, wenn die Sonne erst einige Stunden über dem Horizont war.

Diese Aufklärung trat denn auch noch am Vormittag ein, und obwohl der Himmel noch bedeckt blieb, konnte man doch bis zum Horizont hinaus deutlich sehen.

Die Boote schlugen, jedes ohne in seiner Bewegung beschränkt zu sein, eine nordöstliche Richtung ein, und wie zu erwarten, trieb Lieutenant Allotte seine Leute so eindringlich an, daß er den anderen immer vorausblieb. Er entdeckte deshalb auch zuerst, in 3 Meilen Entfernung, einen Spritzwal, und sofort wurden alle Maßnahmen getroffen, diesen zu verfolgen und abzufangen.

Die drei Boote steuerten gemeinsam auf das Tier zu, immer bedacht, von ihm nicht vorzeitig bemerkt zu werden. Übrigens tauchte der Wal auch gelegentlich unter, und dann mußte man sein Wiedererscheinen ruhig abwarten.



Als er schließlich in einer Entfernung von kaum 1 Kabellänge zum Vorschein kam, war Lieutenant Coquebert am besten in der Lage, den Angriff zu eröffnen. Der ganz vorn im Boot stehende Harpunier Durut hielt sich – während die Matrosen an den Riemen blieben – bereit, seine Harpune zu werfen.

Die große Balaenoptere, deren Kopf nach der Seeseite gewandt war, ahnte offenbar noch keine Gefahr. Als das Tier sich dann wendete, kam es so nah an dem Boot vorüber, daß Durut es mit zwei Harpunen unterhalb der Brustflossen verwunden konnte.

Der Wal machte darauf aber kaum eine Bewegung, so, als hätte er die Stiche nicht gefühlt. Das war ein Glück zu nennen, denn eben befand er sich fast mitten unter dem Boot, und ein einziger Schlag mit dem Schwanz hätte gereicht, es zu zertrümmern.

Dagegen tauchte er plötzlich unter und zwar so schnell und in eine solche Tiefe, daß der Lieutenant die Leine nicht mehr führen konnte und kaum die Zeit gewann, deren Ende mit einer Boje zu versehen.

Beim Wiederauftauchen des Tieres befand sich Heurtaux mehr in dessen Nähe. Kardek schleuderte jetzt ebenfalls seine Harpune hinaus, und diesmal wurde es nicht nötig, erst viel Leine ablaufen zu lassen.

Die beiden anderen Boote eilten herbei. Nun wurden die Lanzen zu Hilfe genommen. Mit den Beilen trennte man eine Flosse des Seesäugetiers ab, das jetzt einen blutigen Strahl ausblies und bald ohne besondere Zuckungen verendete.

Nun ging es darum, die Beute nach der ›Saint Enoch‹ zu schleppen. Bis dorthin war es aber ziemlich weit, etwa 5 Meilen; das Bugisieren mußte also viel Mühe machen.

Da wandte sich Heurtaux an den ersten Lieutenant.

»Coquebert«, sagte er, »machen Sie sich sofort auf und nutzen Sie die Brise, nach dem Ankerplatz bei Yamsk zu kommen. Kapitän Bourcart wird sich dann beeilen, abzufahren, und er wird uns begegnen, wenn er einen Kurs nach Nordosten einhält.«

»Ganz richtig«, antwortete der Lieutenant.

»Ich meine, Sie können die ›Saint Enoch‹ vor dem Dunkelwerden noch erreichen«, fuhr Heurtaux fort. »Muß unser Schiff aber

bis zum Tagesanbruch liegenbleiben, so erwarten wir es auf jeden Fall. Mit einer solchen Masse im Schlepptau kämen wir in der Stunde doch kaum 1 Meile vorwärts.«

Eine bessere Anordnung konnte nicht getroffen werden. Das Boot setzte also seine Segel bei, die Riemen wurden noch daneben ausgelegt, und sofort schlug es den Weg nach der Küste ein.

Die beiden anderen Boote trieben, von einer schwachen Strömung unterstützt, langsam in derselben Richtung hin.

Unter den vorliegenden Verhältnissen war es ausgeschlossen, die Nacht an der wohl über 4 Meilen entfernten Küste zuzubringen. Erlitt Lieutenant Coquebert übrigens keine Verzögerung, dann konnte die ›Saint Enoch‹ noch vor Anbruch des Abends eingetroffen sein.

Da fing der Nebel gegen 5 Uhr leider wieder an sich zu verdichten, der Wind flaute gänzlich ab und der Gesichtskreis wurde etwa auf 100 Toisen eingeengt.

»Dieser Nebel wird Kapitän Bourcart freilich hinderlich sein«, sagte Heurtaux.

»Vorausgesetzt, daß das Boot überhaupt den Ankerplatz gefunden hat«, bemerkte dazu der Harpunier Kardek.

»Ja, wir können nichts anderes tun, als hier bei dem Wal ausharren«, fügte Lieutenant Allotte hinzu.

»Das ist auch meine Ansicht«, erklärte Heurtaux.

Darauf wurde der Proviant, Pökelfleisch und Zwieback, Trinkwasser und Tafia, hervorgeholt. Die Leute aßen und streckten sich dann aus, um bis zum Tagesanbruch zu schlafen.

Diese Nacht verlief aber nicht vollkommen ruhig. Gegen 1 Uhr morgens wurden die Boote plötzlich so arg umhergeworfen, daß ihre am Wal befestigten Leinen zu reißen drohten und deshalb verdoppelt werden mußten.

Woher die auffällige Bewegung des Meeres kam, wußte freilich niemand zu erklären. Heurtaux hatte den Gedanken, es könnte ein großer Dampfer sehr nah an ihnen vorüberfahren, was die Besorgnis erweckte, bei der undurchsichtigen Luft vielleicht gar überfahren zu werden.

Sofort gab einer der Matrosen einige Hornsignale, worauf je-



doch keine Antwort erfolgte. Man hörte auch nicht das Wirbeln einer Schraube und das Abströmen des Dampfes, die doch jedes fahrende Dampfschiff begleiten, und ebensowenig waren Signallichter zu sehen.

Die heftige Wasserbewegung hielt 40 Minuten lang an und

wurde zuweilen so stark, daß Heurtaux schon daran dachte, die erbeutete Balaenoptere aufzugeben.

Allmählich glättete sich jedoch das Wasser wieder und die Nacht endete ohne weitere Störung.

Was die Ursache der auffälligen Erscheinung gewesen war, davon hatten weder Heurtaux noch Lieutenant Allotte eine Vorstellung. Ein Dampfer? In diesem Fall hätte die Bewegung des Wassers nicht so lange gedauert. Und dann – es schien doch allen so – hatte man ein entsetzliches Schnaufen und ein Dröhnen vernommen, daß sich von dem Geräusch ausströmenden Dampfs wesentlich unterschied.

Mit dem wiedererscheinenden Tageslicht stieg der Nebel wie gestern in die Höhe. Die ›Saint Enoch‹ war noch nicht zu sehen; freilich wehte auch nur ein ganz schwacher Wind. Gegen 9 Uhr war er jedoch frischer geworden, und einer der Harpuniere meldete jetzt das Schiff im Südwesten und in guter Fahrt.

Als es bis auf eine halbe Kabellänge herangekommen war, ließ Bourcart gegenbrassen, und die Boote schleppten den Wal neben die Bordwand, wo man ihm ein Tau um den Schwanz schlang und ihn damit festlegte.

Da das Tier sehr groß war, dauerte das Abziehen des Specks fast den ganzen Tag. Am nächsten Morgen wurde der Schmelzofen angefeuert, und nach 48stündiger Arbeit konnte der Böttcher Cabidoulin melden, daß 125 Faß Tran gewonnen worden seien.

Einige Tage später suchte die ›Saint Enoch‹ einen anderen Ankerplatz in der Nähe der Küste Kamtschatkas auf. Die Boote gingen wieder zur Aufspürung von Walen hinaus. Ihr Erfolg blieb freilich gering: zwei kleine Tiere und drei andere, die schon tot gefunden wurden und die stark verletzte Seiten und zerrissene Eingeweide zeigten. Waren sie einem überaus heftigen Angriff erlegen? Die Sache erschien höchst rätselhaft.

Offenbar war das Glück der ›Saint Enoch‹ nicht länger günstig, und ohne den schlimmen Prophezeiungen Jean-Marie Cabidoulins zu viel Wert beizulegen, deutete doch alles darauf hin, daß diese zweite Fangfahrt ziemlich fruchtlos verlaufen würde.

Die Fangzeit näherte sich schon dem Ende. In den sibirischen

Gewässern dehnen sie die Walfänger niemals über den September aus. Schon machte sich der Frost fühlbar und die Mannschaft hatte ihre Winterkleidung anlegen müssen. Die Thermometersäule schwankte um 0 Grad auf und ab. Mit dem Sinken der Temperatur setzte im Ochotskischen Meer regelmäßig schlechtes Wetter ein. Längs der Küste begann die Eisbildung, die nach und nach ein ausgebreitetes Ice-field hervorbrachte, und unter solchen Verhältnissen gestaltet sich der Fischfang bekanntlich recht schwierig.

Die ›Saint Enoch‹ war obendrein nicht begünstigt gewesen, doch den übrigen Walfängern konnte es auch nicht besser ergangen sein, soweit Kapitän Bourcart an den Chantarinseln, in Ayan und in Yamsk etwas darüber gehört hatte. Die meisten Schiffe bereiteten sich auch schon vor, ihr Winterquartier aufzusuchen.

Das gleiche war der Fall mit der ›Repton‹, deren Auftauchen die Wachen am Morgen des 31. meldeten. Noch immer ohne größere Ladung, steuerte sie unter vollen Segeln nach Osten, also jedenfalls in der Absicht, irgendwo zwischen der Gruppe der Kurilen hinauszugehen. Allem Anschein nach sollte die ›Saint Enoch‹ auf dem Ochotskischen Meer die letzte sein. Doch auch für sie war es nun hohe Zeit zur Abfahrt, wenn sie nicht Gefahr laufen wollte, durch Eis eingeschlossen zu werden.

Nach den Angaben von Meister Cabidoulin belief sich die Ladung an Tran noch nicht auf 550 Faß, kaum ein Drittel von der, die der Frachtraum aufnehmen konnte.

»Ich denke«, sagte Heurtaux, »hier ist nun nichts mehr zu unternehmen, und wir dürfen uns wohl nicht noch länger aufhalten.«

»Das ist auch meine Ansicht«, stimmte ihm Bourcart bei; »wir wollen jedenfalls die Zeit nutzen, wo die Wasserstraßen der Kurilen noch offen sind.«

»Beabsichtigen Sie, Herr Kapitän«, fragte da Dr. Filhiol, »nun nach Vancouver zurückzukehren?«

»Wahrscheinlich tun wir das«, antwortete Bourcart. »Vor dem Antritt der recht langen Fahrt wird die ›Saint Enoch‹ aber erst noch in Kamtschatka Station machen müssen.«

Dieser Aufenthalt erschien notwendig, um den Proviant an fri-

schem Fleisch zu erneuern. Im Notfall war es ja auch möglich, in Petropawlowsk zu überwintern.

Die ›Saint Enoch‹ segelte also ab und fuhr in südöstlicher Richtung längs der Küste von Kamtschatka hin. Nach Umschiffung von Kap Lopatka wendete sie dann nach Norden, und am Nachmittag des 4. Oktobers traf sie in Sicht von Petropawlowsk ein.

9. KAPITEL

Bei Kamtschatka

Kamtschatka, die lange, von dem gleichnamigen Strom bewässerte Halbinsel, dehnt sich zwischen dem Ochotskischen Meer und dem arktischen Eismeer aus. Es hat bei 400 Kilometer Breite eine Länge von nicht weniger als 1.350 Kilometer.

Zu Rußland gehört die Provinz seit dem Jahr 1808. Anfänglich dem Gouvernement Irkutsk zugeschlagen, bildet sie jetzt eine der acht großen Distrikte, in die Sibirien in administrativer Hinsicht aufgeteilt ist.

Kamtschatka hat eine verhältnismäßig geringe Bevölkerung, kaum 1 Seele auf 1 Quadratkilometer, und offenbar nimmt die Bevölkerung auch nicht weiter zu. Der Erdboden erscheint für den Landbau recht ungeeignet, obgleich die Mitteltemperatur hier nicht niedriger ist als in manchen anderen, blühenderen Teilen Sibiriens. Die Erde ist aber mit Lavastücken übersät, mit porösen Steinen und mit Asche, die alle von vulkanischen Ausbrüchen herrühren. Von Norden nach Süden und mehr in der Nähe des östlichen Ufers durchzieht das Land eine große, vielfach zerrissene Bergkette mit einzelnen, ziemlich hohen Gipfeln. Die Bergkette endet eigentlich nicht an dem an der Südspitze gelegenen Kap Lopatka, denn die Gruppe der Kurilen ist bis nach Japan hin als ihre natürliche Fortsetzung anzusehen.

Von der Landenge aus, die Kamtschatka mit der Hauptmasse Asiens verbindet, fehlt es an der Ostküste nicht an Häfen; da liegen Karajinsk, Chalwesck, Swaschink, Chaljulinsk und Osernowsk, außer

dem unzweifelhaft bedeutendsten, dem **Hafen von Petropawlowsk**, der etwa 250 Kilometer vom Kap Lopatka entfernt ist.

Hier ging die ›Saint Enoch‹ am 4. Oktober nachmittags 5 Uhr vor **Anker**. Sie legte sich so nah ans Land, wie es ihr Tiefgang erlaubte, und zwar in der Bai Awatscha, die geräumig genug ist, alle Flotten der Erde aufzunehmen.

Auch die ›Repton‹ war hier bereits eingetroffen.

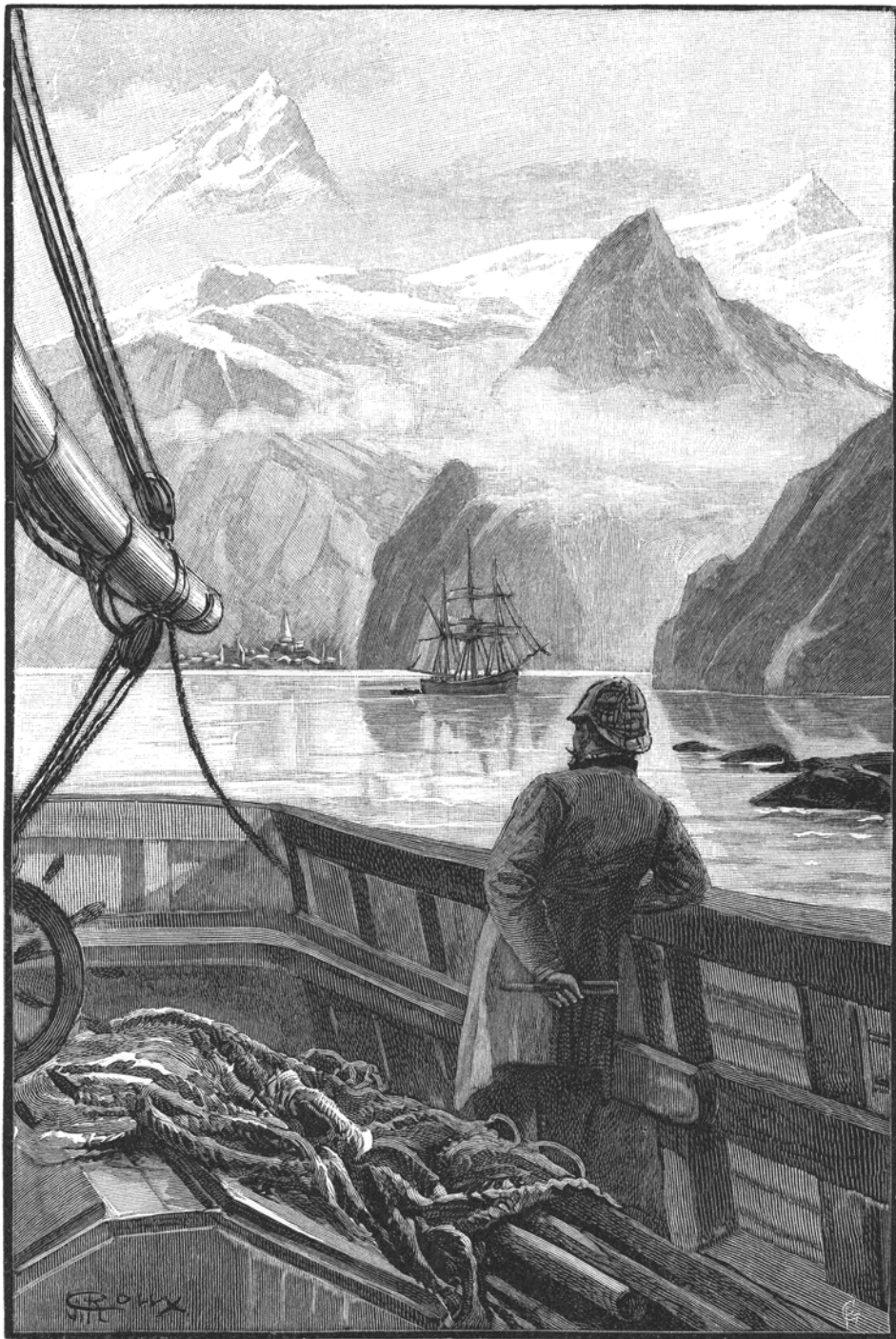
Hatte Dr. Filhiol jemals davon geträumt, die Hauptstadt von Kamtschatka zu besuchen, so konnte er das jetzt unter den günstigsten Bedingungen wahrmachen. Bei dem hiesigen, heilsamen Klima mit sehr reiner, feuchter Luft ist der Himmel freilich selten völlig klar. Als das Schiff aber heute in die Bai Awatscha einlief, konnte man das lange Profil des prächtigen Bergpanoramas zufällig recht gut überblicken.

Die Kette enthält zahlreiche Vulkane, wie den Schiwelusch, den Schiwelz, den Kronosker, den Kortazker, den Awatschinskaja und endlich, hinter der so malerisch eingerahmten Ortschaft, den schneebedeckten Korjakszkji, dessen Krater mit Flammen vermischte Rauchwolken ausstieß.

Die Stadt selbst, die damals sozusagen noch in den Kinderjahren war, bestand nur aus einer Anhäufung von hölzernen Häusern am Fuß der Berge. Man hätte glauben können, ein Kinderspielzeug vor sich zu sehen, dessen Häuschen ohne jede Ordnung aufgestellt waren. Von den bescheidenen Bauten war der merkwürdigste eine kleine, dem griechischen Kultus geweihte Kirche mit zinnoberroten Wänden und grünem Dach, deren Glockenturm 50 Schritt weit von ihr aufragte.

Zwei Seeleute, der eine ein Däne, der andere ein Franzose, sind in Petropawlowsk durch Denkmäler verewigt, nämlich Bering und der Kommandant Lapérouse, dem ersten hat man hier eine Säule, dem zweiten ein achteckiges, mit Eisenplatten belegtes Bauwerk errichtet.

Dem Ackerbau dienende Gehöfte von einiger Ausdehnung hätte Dr. Filhiol in dieser Provinz nicht finden können. Dank der stets feuchten Luft ist der Boden dagegen reich an Weiden und Wiesen, die dreimal im Jahr abgemäht werden können. Getreide gibt es nur



wenig, und Gemüsearten gedeihen auch nur mittelmäßig, mit Ausnahme des Blumenkohls, der sich zu ungeheurer Größe entwickelt. Man findet sonst nur Gersten- und Haferfelder, die vielleicht etwas mehr Ertrag liefern als in anderen Teilen des nördlichen Sibiriens, weil das Klima hier zwischen den beiden, die Halbinsel umspülenden Meeren weniger rauh ist.

Bourcart wollte sich in Petropawlowsk nicht längere Zeit aufhalten, als er zur Beschaffung seines Bedarfs an frischem Fleisch brauchte. Die Frage, wo die ›Saint Enoch‹ überwintern sollte, war tatsächlich noch nicht entschieden.

Darüber sprach der Kapitän einmal mit dem Obersteuermann, da es doch notwendig wurde, einen endgültigen Beschluß zu fassen.

Bourcart äußerte sich dabei in folgender Weise:

»Ich glaube auf keinen Fall, daß wir den Winter im Hafen von Petropawlowsk zubringen sollten, obgleich ein Schiff hier vom Eis nichts zu fürchten hat, da die Bai Awatscha selbst bei strengster Kälte stets offen bleibt.«

»Doch sollten Sie nicht daran denken, lieber nach Vancouver zurückzukehren?«

»Ja freilich, und wär' es nur, um den Tran zu verkaufen, den wir in den Fässern haben.«

»Höchstens eine Drittelladung!« antwortete der Obersteuermann.

»Das weiß ich wohl, Heurtaux, doch warum sollten wir nicht aus dem hohen Preis dafür Nutzen ziehen, zumal da man nicht wissen kann, ob dieser übers Jahr noch besteht?«

»O, der wird schon nicht heruntergehen, Kapitän, wenigstens dann nicht, wenn die Wale, wie es den Anschein hat, aus diesen Gegenden des nördlichen Stillen Ozeans verschwinden.«

»Das ist freilich eine ganz unerklärliche Erscheinung«, meinte Bourcart, »und vielleicht haben die Walfänger bald gar keine Veranlassung mehr, das Ochotskische Meer weiterhin aufzusuchen.«

»Wenn wir aber nach Victoria zurücksegeln, wird die ›Saint Enoch‹ dann den Winter über dort liegenbleiben?«

»Das läßt sich erst später entscheiden. Die Fahrt von Petro-

pawlowsk nach Victoria wird, wenn sie ohne Hindernisse verläuft, 6 bis 7 Wochen in Anspruch nehmen, und wer weiß, ob wir nicht unterwegs Gelegenheit finden, zwei oder drei Spritzwale abzufangen. Irgendwo müssen die Burschen doch sein, da man sie weder im Ochotskischen Meer, noch in der Bai Marguerite antrifft.«

»Vielleicht haben sie sich nach der Beringstraße zurückgezogen, Kapitän.«

»Das wäre wohl möglich, Heurtaux, die Jahreszeit ist aber zu weit vorgeschritten, als daß man sich in so hohe Breiten wagen könnte. Wir würden bald vom Packeis aufgehalten werden. Nein, wir wollen lieber während der Reise versuchen, noch einige Harpunen auszuwerfen.«

»Wäre es übrigens«, bemerkte der Obersteuermann, »nicht noch ratsamer, nach Neuseeland zurückzukehren, als in Victoria zu überwintern?«

»Daran hab' ich auch gedacht«, antwortete Bourcart. »Jedenfalls müssen wir mit der Entscheidung aber warten, bis die ›Saint Enoch‹ in Vancouver eingetroffen ist.«

»Von einer Rückkehr nach Europa ist also wohl keine Rede?«

»Nein, nicht eher, als bis wir im nächsten Jahr die ganze Fangzeit abgewartet haben.«

»Wir werden also«, schloß Heurtaux seine Rede, »Petropawlowsk wohl sehr bald wieder verlassen?«

»Sobald unsere Verproviantierung beendet ist«, antwortete Bourcart.

Die Mannschaft nahm diese vorläufige Entscheidung mit sichtlicher Befriedigung auf – mit der einzigen Ausnahme des Böttchers.

Als ihn dann noch am selben Tag Meister Ollive in einer der Schenken des Ortes bei einer Flasche Wodka zurückhielt, fragte er:

»Na, Alterchen, was meinst du denn zu dem Beschluß des Kapitäns?«

»Meine Ansicht ist«, antwortete Jean-Marie Cabidoulin, »daß die ›Saint Enoch‹ besser täte, nicht nach Vancouver zurückzukehren.«

»Und warum das?«

»Weil der Weg dahin nicht sicher ist.«

»Du würdest also lieber in Petropawlowsk überwintern?«

»Nein, das auch nicht.«

»Ja, was dann?«

»Das beste wäre, nach Süden zu steuern und nach Europa heimzukehren.«

»Das meinst du?«

»Ja, das ist meine Meinung, und die ist gut und richtig!«

Die ›Saint Enoch‹ hatte, abgesehen von der Ausbesserung einiger unbedeutender Schäden, nur ihre Vorräte an frischen Nahrungsmitteln und an Brennmaterial zu erneuern. Das letztere war eine unumgängliche Arbeit, die die Mannschaft ohne Zögern in Angriff nahm.

Man bemerkte übrigens, daß die ›Repton‹ dasselbe tat, was bei ihr also ähnliche Absichten annehmen ließ. Wahrscheinlich segelte Kapitän King sogar schon in den nächsten Tagen ab. Wohin, das hatte Bourcart nicht erfahren können.

Dr. Filhiol widmete die Mußestunden des hiesigen Aufenthalts, ebenso wie in Victoria, dem Besuch der Umgegend, nur in noch mehr als da beschränktem Kreis. Bezüglich der Hilfsmittel zum Fortkommen stand Kamtschatka doch noch weit hinter der Insel Vancouver zurück.

Seine Bevölkerung zeigte einen von dem der Indianer, die in Alaska und British Columbia siedeln, sehr abweichenden Typus. Die Eingeborenen hier haben sehr breite Schultern, hervortretende Augen, eckige Kiefer, wulstige Lippen und schwarzes Haar. Sie sind ein kräftiger Menschenschlag, doch eigenartig häßlich. Wie weise ist aber die Natur gewesen, ihnen so wenig wie möglich Nase zu verleihen, wo hier die in der freien Luft verfaulenden Überreste von Fischen einen empfindlichen Geruchsnerv so schwer beleidigen.

Die Männer haben eine gelblichbraune, die Frauen – soweit man sich davon überzeugen kann – eine weiße Gesichtsfarbe. Gewöhnlich bedecken die koketten Geschöpfe das Gesicht nämlich mit aufgeklebten Goldschlägerhäutchen und schminken sich mit einer aus

Seetang gewonnenen roten Farbe, die mit Tran gemischt aufgetragen wird.

Was die Kleidung betrifft, so besteht sie aus Fellen, die mit Weidenrinde gelb gefärbt sind, aus leinenen, aus Rußland oder Buchara eingeführten Hemden, und aus Beinkleidern, deren sich beide Geschlechter bedienen. Alles in allem ähneln die Kamtschadalen in dieser Beziehung den Bewohnern des hochnördlichen Asiens.

Überdies sind die örtlichen Sitten und überhaupt die Lebensweise dieselben wie in Sibirien unter der strengen moskowitischen Verwaltung, so wie sich die Bevölkerung auch zur orthodoxen (griechischen) Religion bekennt.

Erwähnung verdient wohl auch, daß die Kamtschadalen, dank dem heilsamen Klima, sich einer vortrefflichen Gesundheit erfreuen, wie überhaupt im Land nur wenige Krankheiten vorkommen.

»Hier würden die Ärzte auch nicht reich werden!« mußte sich Dr. Filhiol sagen, wenn er die kraftstrotzenden Männer und Frauen sah, die auch infolge ihrer fortwährenden Tätigkeit eine auffällige Gewandtheit der Bewegungen zeigen und vor dem 60. Jahr niemals ergrauen.

Übrigens erwies sich die Bevölkerung von Petropawlowsk recht freundlich und gastfrei; höchstens könnte man ihr den Vorwurf machen, daß sie gar zu vergnügungssüchtig sei.

Wozu sich aber mit schwerer Arbeit abmühen, wenn man seinen Lebensunterhalt mit so geringem Aufwand bestreiten kann? Fische, vor allem Lachse, von den Tümmelern gar nicht zu reden, gibt es an der Küste im Überfluß, und sogar die Hunde ernähren sich davon fast ausschließlich. Die zwar mageren, doch kräftigen Hunde benutzt man zum Ziehen der Schlitten. Ein sicherer Instinkt gestattet ihnen, auch in den hier so häufigen heftigen Schneestürmen den richtigen Weg zu finden. Die Kamtschadalen betreiben nämlich nicht nur den Fischfang, sie widmen sich auch der Jagd auf die zahlreichen Vierfüßer des Landes, wie auf Zobel, Hermeline, Ottern, Rentiere, Wölfe und wilde Schafe.

Schwarze Bären kommen ebenfalls häufig in den Berggegenden der Halbinsel vor. Sie sind ebenso gefährlich wie ihre Verwandten

an der Bai von Ochotsk, und man muß vor ihnen immer auf der Hut sein, denn wenn man sich nur wenig von Petropawlowsk entfernt, hat man von den Tieren immer einen Angriff zu fürchten.

Die Hauptstadt von Kamtschatka zählte zu jener Zeit nicht mehr als 1.100 Einwohner. Unter Nikolaus I. wurde sie mit Befestigungen umgeben, die die vereinigten englisch-französischen Flotten im Krieg von 1855 teilweise zerstörten. Die Befestigungen werden aber jedenfalls wiederhergestellt werden, denn Petropawlowsk ist ein wichtiger strategischer Punkt und es lohnt sich, die prächtige Bai von Awatscha vor jedem Angriff sicherzustellen.

Im Hinblick auf eine lange Überfahrt, bei der vielleicht einmal ein Wal erbeutet werden könnte, sorgte die Mannschaft der »Saint Enoch« auch für die Vervollständigung des Holzvorrats. Die Beschaffung des Brennmaterials war freilich an der Küste von Kamtschatka nicht so leicht wie an der des Ochotskischen Meeres.

Die Leute mußten erst 3 bis 4 Meilen zurücklegen, ehe sie einen Wald erreichten, der die unteren Abhänge des Vulkans Karoatski bedeckte. Das nötigte zur Einrichtung des Verkehrs mittels Schlitten, die von Hunden gezogen wurden und auf denen das Holz nach dem Schiff hin befördert wurde.

Am 6. Oktober bestiegen Meister Cabidoulin, der Zimmermann Thomas und sechs Matrosen, alle mit Sägen und Äxten ausgerüstet, einen Schlitten oder Schleife, den Kapitän Bourcart gemietet hatte und den sein eingeborener Führer mit der Geschicklichkeit eines leibhaftigen Mujik lenkte.

Von der Stadt aus folgte das Gefährt einem Weg, mehr einem Fußpfad als einer Straße, der sich zwischen Hafer- und Gerstenfeldern hinschlängelte. Dann führte er über ausgedehnte Weiden, wo eben der letzte Schnitt beendet war und die von zahlreichen Bächen bewässert wurden. Die Hunde trabten unermüdlich schnell vorwärts, und gegen halb 8 wurde der Wald erreicht.

Dieser bestand freilich nur aus einem begrenzten Stück Lands mit Fichten, Lärchen und anderen harzigen, immergrünen Bäumen. Ein Dutzend Walfänger hätte sich hier kaum hinlänglich mit Holz versorgen können.

»Entschieden ist es Kamtschatka nicht«, sagte in bezug hierauf

der Zimmermann Thomas, »das uns die Feuerung für die Schmelzöfen liefert.«

»O, hier ist mehr Holz vorhanden, als wir verbrennen werden«, antwortete Meister Cabidoulin.

»Wieso denn?«

»Weil die Wale zum Teufel gegangen sind, und deshalb ist es recht unnütz, Bäume zu fällen, wenn man unter den Schmelztöpfen kein Feuer zu unterhalten hat.«

»Nun ja, nach deiner Anschauung«, erwiderte der Zimmermann; »andere Leute sind aber nicht dieser Ansicht und rechnen vielmehr noch auf einige Harpunenwürfe!«

Nah bei dem Fußweg war übrigens schon eine andere Mannschaft bei der Arbeit: ein halbes Dutzend Matrosen von der ›Repton‹, die unter Leitung ihres Obersteuermanns Strok schon am Tag vorher mit dem Fällen der Bäume begonnen hatten. Vielleicht sollte das englische Schiff gar ebenso wie die ›Saint Enoch‹ nach Vancouver segeln?

Wenn sich hier nur an die 100 Bäume vorfanden, mußten die zwei Walfänger ihren Bedarf an Holz reichlich decken können. Die Leute brauchten sich also um keiner Wurzel und keines Astes willen zu streiten, und weder der Schmelzofen des englischen, noch der des französischen Fahrzeugs würde wegen Mangels an Brennmaterial eine Pause einlegen müssen.

Vorsichtigerweise führte der Zimmermann schon seine Arbeiter nicht nach der Seite, wo die Leute von der ›Repton‹ beschäftigt waren. Hatte man auf dem Wasser untereinander jeden Verkehr gemieden, so sollte das auch auf dem Land dabei bleiben. Bourcart hatte auch mit gutem Grund angeordnet, daß gegebenenfalls jedes Zusammentreffen der beiden Mannschaften vermieden werden sollte. Die Matrosen von der ›Saint Enoch‹ gingen deshalb am anderen Ende des Fußstegs an die Arbeit, und am ersten Tag wurden schon zwei Stere (Kubikmeter) Holz an Bord gebracht.

Am letzten Tag blieb es, trotz der Warnungen von Kapitän Bourcart, doch nicht aus, daß die Mannschaft der ›Repton‹ und die der ›Saint Enoch‹ zusammentrafen und wegen eines Baums in Streit gerieten.

Die Engländer kamen leicht in die Hitze und die Franzosen nicht minder, hier befand man sich auch weder in Frankreich noch in England, sondern auf neutralem Boden.

Bald flogen aufreizende Worte hinüber und herüber, und von einem Wortwechsel bis zu einer Schlägerei ist es zwischen Matrosen verschiedener Nationalität bekanntlich niemals weit. Die Leute von der ›Saint Enoch‹ hatten den Groll gegen die anderen ja schon seit einigen Monaten bewahrt.

Während des Gezänks, das weder Meister Cabidoulin noch Thomas zu beschwichtigen vermochten, erhielt der Matrose Germinet vom Zimmermann der ›Repton‹ einen heftigen Stoß. Der plumpe, von Gin und Whisky halb berauschte Kerl stieß die ganze Reihe von Schimpfworten hervor, die jedem angelsächsischen Mund so geläufig sind.

Sofort gingen die beiden Mannschaften gegeneinander los. Es schien dabei, als ob der Obersteuermann Strok sich nicht im geringsten bemühte, seine Leute zurückzuhalten, und der Streit drohte deshalb in ein Handgemenge auszugehen.

Zuerst stürzte sich Germinet, der nicht gewillt war, den erhaltenen Hieb so ruhig hinzunehmen, mit einem Satz auf den Engländer, riß ihm die Mütze vom Kopf, trat sie mit Füßen und rief dazu:

»Hat die ›Repton‹ auch die ›Saint Enoch‹ nicht salutiert, so soll doch dieser English wenigstens den Hut vor uns ziehen!«

»Gut heimgeleuchtet!« riefen seine Kameraden.

Welche von den beiden an Zahl gleichen Mannschaften bei einem Handgemenge den Sieg davontragen würde, ließ sich von vornherein nicht sagen. Die Matrosen, deren Erregung sichtlich zunahm, hatten sich mit Äxten und Messern bewaffnet. Kam es jetzt wirklich zu einem allgemeinen Zusammenstoß, so wäre dieser ohne Blutvergießen, vielleicht ohne Menschenverlust nicht abgegangen.

Der Zimmermann und Meister Cabidoulin bemühten sich deshalb, ihre Leute, die schon den Angriff beginnen wollten, zu beruhigen. Auch der Obersteuermann Strok schien jetzt den Ernst der Lage einzusehen, und es gelang ihm schließlich, die Mannschaft der ›Repton‹ zurückzuhalten.

Es blieb also beim Austausch von Beschimpfungen, und die Franzosen machten sich wieder an ihre Arbeit. Das Holzfällen nahm übrigens mit diesem Tag sein Ende, und die Mannschaften hatten deshalb keine weitere Gelegenheit zu einem Zusammenstoß.

2 Stunden später waren der Böttcher, der Zimmermann und die übrigen Leute mit dem Schlitten an Bord zurück. Als dort Bourcart von dem Vorgefallenen hörte, sagte er befriedigt:

»Zum Glück wird die ›Saint Enoch‹ nun sehr bald abfahren, denn die Sache wäre sonst doch schlimm abgelaufen!«

Tatsächlich wäre ja zu befürchten gewesen, daß die mehr und mehr aufgeregten Leute in den Straßen von Petropawlowsk sich in eine Schlägerei verwickelt hätten und von der russischen Polizei vielleicht gar verhaftet worden wären. Um in den Schenken ein Zusammentreffen der Leute mit seinen unausbleiblichen Folgen zu verhindern, erteilten Kapitän Bourcart und Kapitän King keinen Landurlaub mehr.

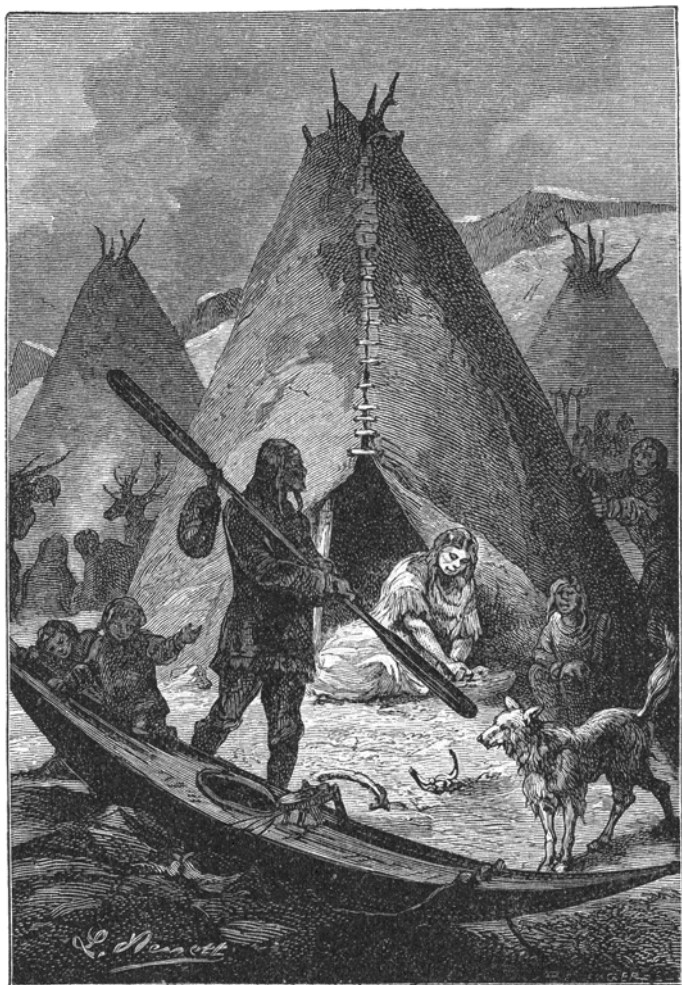
Die ›Saint Enoch‹ und die ›Repton‹ ankerten freilich kaum 1 Kabellänge voneinander und die Spott- und Schimpfreden der Mannschaften waren auf beiden Schiffen zu hören. Das Ratsamste war es also jedenfalls, die Vorbereitungen zur Abfahrt zu beschleunigen, den letzten Proviant einzunehmen und so schnell wie möglich abzugeben, dann, draußen auf dem Meer, einander nicht zu nah zu kommen und vor allem, nicht nach demselben Hafen zu steuern.

Da ereignete sich aber noch ein Zwischenfall, der die Abreise des französischen und des englischen Schiffes verzögern sollte.

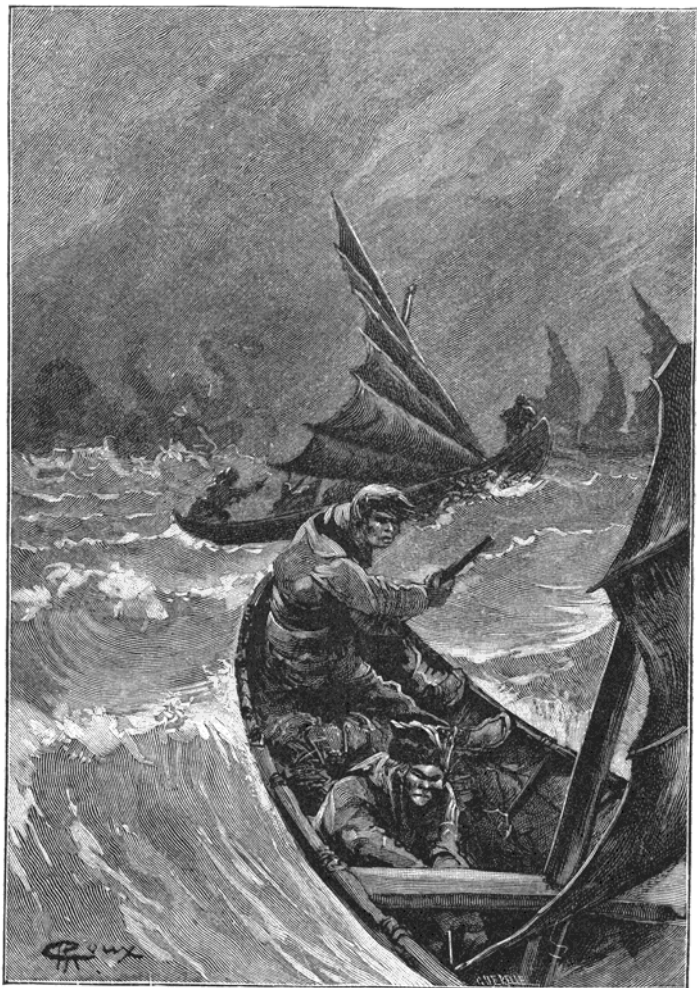
Am Nachmittag des 8. Oktober, während einer für den Fischfang recht günstigen Seebrise, sah man zu seiner Verwunderung, daß die kamtschadalischen Schaluppen Hals über Kopf dem Hafen zu-eilten. Die Flucht der Fischer vollzog sich so schnell, daß mehrere sogar ihre Netze am Eingang der Bai von Awatscha im Stich gelassen hatten.

Die Einwohner von Petropawlowsk sollten den Grund der Verwirrung bald genug erfahren.

Eine halbe Meile seewärts von der Bai war die ganze Fischerflottille durch das Auftauchen eines Meerungeheuers von riesiger Größe in Schrecken gesetzt worden. Das Ungeheuer glitt an der



Wasserfläche hin, die es mit dem Schwanz mit unglaublicher Gewalt peitschte. Hierbei mußte man wohl die erregte Phantasie und die sehr natürliche Angst berücksichtigen, die sich der einfachen Fischer bemächtigt hatte. Ihrer Rede nach war das Tier nicht weniger als 300 Fuß lang und von 15 bis 20 Fuß dick; sein Kopf sollte eine dichte Mähne haben, der Körper in der Mitte wie angeschwol-



len und, wie einzelne behaupteten, mit fürchterlichen Scheren versehen sein wie eine Krustazee.

War das nicht Jean-Marie Cabidoulins Seeschlange und lief die ganze Sache nicht auf eine Selbsttäuschung hinaus, so war also – kurz vorher oder noch jetzt – der Meeresteil vor der Bai von Awatscha von einem außerordentlich wunderbaren Tier heimgesucht,

das man wohl nicht ins Gebiet der Fabeln verweisen konnte. Daß es nur eine ungeheure Algenmasse von der Art gewesen wäre, wie die ›Saint Enoch‹ jenseits der Aleuten sie angetroffen hatte, das ließ sich wohl kaum annehmen. Es handelte sich gewiß um ein lebendes Wesen, wie die 50 oder 60 in den Hafen geflüchteten Fischer übereinstimmend versicherten. Bei einer solchen Größe müßte ihm aber eine Kraft zukommen, der ein Fahrzeug von der Größe der ›Repton‹ oder der ›Saint Enoch‹ nicht widerstehen konnte.

Da fragten sich Bourcart, seine Offiziere und seine Leute, ob es nicht die Anwesenheit dieses Ungeheuers im Gewässer des nördlichen Stillen Ozeans gewesen sein könne, der die Flucht der Wale zuzuschreiben wäre, ob nicht dieser Ozeanriese sie, wie früher aus der Bai Marguerite, so auch jetzt aus dem Ochotskischen Meer vertrieben habe, derselbe, von dem der Kapitän der ›Iving‹ gesprochen hatte und der, nachdem er durch diesen Teil des Ozeans geschwommen, hier aus dem kamtschadalischen Gewässer gemeldet worden war.

Das fragte sich an Bord der ›Saint Enoch‹ jedermann, und behielt nun nicht Jean-Marie Cabidoulin gegenüber allen recht mit seiner Behauptung, daß es solche ungeheure Seeschlangen oder andere furchtbare Tiere ähnlicher Art gebe?

In der Messe wie im Volkslogis entspannen sich darüber lange und leidenschaftlich geführte Gespräche.

Hatten die Fischer unter der Herrschaft des Schreckens vielleicht nur zu sehen geglaubt, was sie gar nicht gesehen hatten?

Das war die Ansicht, die Bourcart, der Obersteuermann, Dr. Filhiol und Meister Ollive vertraten. Die beiden Lieutenants sprachen sich schon weniger bestimmt aus, und was die Mannschaft betraf, wollte ihre große Mehrzahl einen Irrtum nicht zugeben. Für sie stand das Auftauchen des Ungeheuers außer allem Zweifel.

»Alles in allem«, sagte Heurtaux, »halte ich dafür, daß wir, mag die Sache nun richtig oder falsch sein, mag das merkwürdige Tier vorhanden sein oder nicht, unsere Abfahrt nicht verschieben.«

»Das meine ich auch«, antwortete Bourcart, »wir brauchen an unseren Plänen nichts zu ändern.«

»Zum Teufel!« rief Romain Allotte, »das Untier, und wenn es ein

noch so ungeheuerliches Geschöpf wäre, wird die ›Saint Enoch‹ nicht gleich wie der Hai eine Speckseite verschlingen!«

»Außerdem«, bemerkte Dr. Filhiol, »ist es doch schon im Interesse der Allgemeinheit besser, zu wissen, woran man sich hier zu halten hat.«

»Ganz meine Ansicht«, stimmte ihm Bourcart zu; »übermorgen fahren wir ab!«

Der Beschluß des Kapitäns wurde fast von allen gebilligt. Welche Ehre würde es auch für dasjenige Schiff und für diejenige Mannschaft sein, denen es gelänge, das Gewässer hier von einem solchen Ungetüm zu befreien.

»Nun, Alterchen«, sagte Meister Ollive zu dem Böttcher, »wir fahren trotz alledem ab, und wenn wir das zu bereuen hätten –«

»So würde es zu spät sein«, fiel ihm Jean-Marie Cabidoulin ins Wort.

»Da sollte man wohl überhaupt nicht mehr draußen umhersegeln?«

»Niemals mehr!«

»Bei dir ist's wohl da oben nicht ganz richtig, Alter!«

»Wirst du zugeben, daß von uns beiden ich es gewesen bin, der recht gehabt hat?«

»Ich bitte dich«, erwiderte Meister Ollive achselzuckend.

»Ich, sage ich dir, weil sie da draußen ist, die große Seeschlange.«

»Das werden wir ja sehen.«

»Nein, das ist gar nicht mehr nötig!«

Der Böttcher schwebte eigentlich zwischen der Furcht, die ihm das Erscheinen des Ungeheuers einflößen mußte, und der Befriedigung, immer an dessen Vorhandensein geglaubt zu haben.

Im Flecken Petropawlowsk herrschte inzwischen tödliche Angst, und man kann sich wohl vorstellen, daß eine so abergläubische Bevölkerung gar nicht bezweifelte, daß das Tier sich jetzt in die sibirischen Gewässer verirrt habe. Niemand hätte an eine Augentäuschung der Fischer geglaubt. Das hätten keine Kamtschadalen sein können, die sich den unwahrscheinlichsten, den Ozean betreffenden Fabeln gegenüber als Zweifler erwiesen hätten.

Die Einwohner überwachten also unablässig die Bai von Awatscha, immer in der Angst, daß das schreckliche Tier noch in sie eindringen könnte. Bei jeder hohen Welle, die sich im Ozean auf-türmte, war es das Ungetüm, das ihn bis in seine Tiefen aufwühlte, und wenn sich irgendein auffälliges Getöse hören ließ, rührte es von diesem her, indem es mit dem Schwanz in der Luft umher-fuchtelte! Und wenn es nun bis in den Hafen vordrang, wenn es gar gleichzeitig eine Schlange und ein Saurier war, dann verließ die entsetzliche Amphibie wohl auch noch das Wasser und stürzte sich wütend auf die Stadt. Gewiß zeigte das Ungeheuer sich auf dem Land nicht weniger gefährlich als auf dem Meer. Doch wie ihm entgehen?

Die ›Saint Enoch‹ und die ›Repton‹ beschleunigten inzwischen ihre letzten Vorbereitungen. Welche Gedanken die Engländer über das apokalyptische Geschöpf auch haben mochten, jedenfalls wollten sie bald, und allem Anschein nach am selben Tag wie das französische Schiff, unter Segel gehen. Da aber Kapitän King und seine Leute abzureisen nicht zögerten, konnte doch auch Kapitän Bourcart nicht umhin, ihrem Beispiel zu folgen.

So kam es denn, daß die beiden Schiffe am Morgen des 10. Oktober zur gleichen Stunde die Anker lichteten, da sie die Ebbeströmung nutzen wollten. Die Nationalflagge an der Gaffel und von einem leichten Landwind getrieben, glitten sie nach Osten zu durch die Bai von Awatscha, als träten sie vereint die neue Fahrt an.

Vielleicht konnten sie bei dem einen oder anderen Zwischenfall, trotz der herrschenden feindlichen Stimmung, sogar in die Notlage kommen, einander beizustehen.

Die Bevölkerung von Petropawlowsk aber, immer noch eine Beute des Schreckens, nährte als einzige Hoffnung die, daß das Ungeheuer sich, nachdem es seine Wut an der ›Repton‹ und an der ›Saint Enoch‹ ausgelassen hätte, aus den sibirischen Gewässern zurückziehen würde.

10. KAPITEL
Ein Doppelangriff

Sobald die mit einem Abstand von 6 oder 7 Kabellängen dahinsiegelnden Schiffe aufs offene Meer hinaus kamen, wurde die Wasseroberfläche mit ebensoviel Aufmerksamkeit wie Unruhe beobachtet. Jetzt waren freilich schon 48 Stunden seit der plötzlichen, überraschten Heimkehr der Fischer verflossen, ohne daß die Ruhe der Bai gestört worden war. Die Angst der Bewohner von Petropawlowsk sollte sich aber noch lange nicht legen. Selbst der Winter, meinten sie, würde sie gegen einen Überfall des Ungeheuers nicht schützen, da sich die Bai von Awatscha nie mit Eis bedeckte. Doch wenn sie auch zufror, wäre der Flecken, da sich das Ungetüm auf dem Land ebenso wie auf dem Wasser bewegen könnte, vor seinem Überfall nicht sicher gewesen.

Tatsächlich bemerkten die Mannschaften der ›Saint Enoch‹ freilich gar nichts Verdächtiges, und die der ›Repton‹ sahen bestimmt nicht mehr. Mit den Fernrohren wurden der Horizont und die Küste unausgesetzt nach allen Seiten abgesucht, doch nicht ein einziges Mal entdeckte man eine auffällige Bewegung des Wassers. Unter der Wirkung der Brise hob sich das Meer in sanfter Dünung, und auch auf der Seeseite waren kaum stärkere Wellen zu erkennen.

Die ›Saint Enoch‹ und ihr Begleitschiff – wenn man dem anderen diesen Namen geben darf – trugen mit Backbordhalsen die oberen und die unteren Segel. Kapitän Bourcart befand sich Kapitän King gegenüber vor dem Wind, und dadurch, daß er um ein Viertel anluven ließ, vergrößerte er bald die Entfernung zwischen den beiden Fahrzeugen.

Außerhalb der Bai war das Meer völlig verlassen, keine Rauchsäule, kein Segel zeigte sich am Horizont. Wahrscheinlich vergingen auch noch so manche Wochen, ehe sich die Fischer aus der Bai von Awatscha wieder hinauswagten. Und wer weiß, ob diese Gegend im Norden des Stillen Ozeans den ganzen Winter hindurch überhaupt von einem Schiff aufgesucht wurde.

3 Tage verstrichen. Die Fahrt wurde durch kein bemerkenswer-

tes Ereignis, durch keinen Unfall unterbrochen. Die Wachen auf der ›Saint Enoch‹ bemerkten nichts, was auf die Nähe des Meerungetüms hingedeutet hätte, vor dem es ganz Petropawlowsk so sehr bangte. Und doch hatten die Leute immer scharf Ausguck gehalten, drei Harpuniere auf den Marsen des Fock-, des Groß- und des Besanmasts.

Doch wenn die große Seeschlange sich nirgends zeigte, hatte Bourcart ebenso wenig Gelegenheit, seine Boote auszusenden, denn hier gab es weder Pott- noch andere Wale. Die Mannschaft war auch recht unzufrieden, da sie sich sagen mußte, daß diese zweite Fangfahrt so gut wie fruchtlos verlief.

»Wahrhaftig«, sagte Bourcart wiederholt, »die Sache ist ganz unerklärlich! Hier liegt etwas zugrunde, was man sich nicht erklären kann! In der jetzigen Jahreszeit trifft man im Norden des Stillen Ozeans Spritzwale gewöhnlich in großer Menge und jagt sie wohl bis Mitte November. Wir sehen dagegen keinen einzigen, und – so, als ob alle von ihnen entflohen wären – ebensowenig Walfänger wie Wale.«

»Doch wenn die Zetazeen«, bemerkte Dr. Filhiol, »nicht hier sind, so werden sie ja anderswo sein, denn ich meine, Sie werden nicht annehmen, daß diese Tierart plötzlich ganz verschwunden ist.«

»Wenn sie das Seeungeheuer nicht bis zum letzten aufgezehrt hat!« antwortete Lieutenant Allotte.

»Auf mein Wort«, fuhr Dr. Filhiol fort, »bei unserer Abfahrt aus Petropawlowsk glaubte ich schon verzweifelt wenig an die Existenz dieses außerordentlichen Tieres, und jetzt glaub' ich gar nicht mehr daran. Die Fischer sind das Opfer einer Täuschung gewesen. Sie werden höchstens einen Achtfuß an der Wasserfläche gesehen haben und die Furcht hat ihnen diesen ins Übermäßige vergrößert. Eine Seeschlange von 300 Fuß Länge, das ist eine Fabel, die man dem alten ›Constitutionel‹ mitteilen sollte.« (Diese Zeitung hatte früher völlig ernsthaft grausige Seeschlangengeschichten gebracht. D. Übers.)

Allgemein herrschte diese Ansicht an Bord der ›Saint Enoch‹ freilich nicht. Die Leichtmatrosen und der größere Teil der Voll-

matrosen lauschten den Worten des Böttchers, der nicht aufhörte, ihnen mit haarsträubenden Geschichten – wie der Zimmermann Ferut sagte – bange zu machen.

Jean-Marie Cabidoulin änderte seine Anschauungen nicht, und seiner Überzeugung nach hatten die Fischer von Petropawlowsk sich nicht geirrt. Das Seeungeheuer war in der Wirklichkeit vorhanden, nicht nur in der Einbildung jener armen Leute. Der Böttcher brauchte als Beweis dafür gar kein neues Zusammentreffen mit dem Untier, und auf verschiedene an ihn gerichtete Scherzreden antwortete er heute:

»Wenn die ›Saint Enoch‹ das Tier auch nicht zu sehen bekommt, bei ihrer Fahrt ihm nicht begegnet, so ändert das doch an der Sache gar nichts. Die Kamtschadalen haben es gesehen, andere werden es noch sehen und wahrscheinlich meist zu ihrem Schaden. Ich glaube auch fest, daß wir selbst –«

»Wann denn?« fragte Meister Ollive.

»O, weit eher, als du denkst«, erklärte der Böttcher, »und zu unserem Unglück –«

»Eine Flasche Tafia, Alterchen, daß wir auch kein Schwanzendchen von deiner Schlange zu Gesicht bekommen, ehe die ›Saint Enoch‹ in Vancouver angelegt hat.«

»Du kannst ebenso gut zwei oder drei, ja ein halbes Dutzend verwetten.«

»Wieso denn?«

»Weil du sie niemals zu bezahlen brauchst, weder in Victoria noch anderswo.«

Bei dem starrsinnigen Jean-Marie Cabidoulin bedeutete diese Antwort natürlich, daß die ›Saint Enoch‹ auf der jetzigen letzten Reise zugrunde gehen würde.

Am Vormittag des 13. Oktober verloren sich die beiden Fahrzeuge aus den Augen. Schon seit 24 Stunden verfolgten sie nicht mehr die gleiche Richtung, und die ›Repton‹, die sich dicht am Wind hielt, befand sich in etwas höherer Breite.

Die schöne Witterung dauerte ununterbrochen bei ruhigem Meer an. Der Wind stand abwechselnd aus Südwest und Nordwest, war also der Fahrt nach der Westküste Amerikas immer günstig.

Nach seinen Beobachtungen befand sich Bourcart schon 400 Meilen von der Küste Asiens, also etwa auf dem Drittel der ganzen Reise.

Der Stille Ozean war vollständig leer, seit der englische Walfänger sich weiter nach Norden gewandt hatte. So weit der Blick reichte, zeigte sich nichts auf der ganzen Kreisfläche des Wassers, das kaum leicht gekräuselt dalag. Auch weit fliegende Vögel verirrten sich nicht bis auf diese Entfernung von der Küste. Hielt der Wind ferner in gleicher Weise an, so mußte die ›Saint Enoch‹ bald die Aleuten in Sicht bekommen.

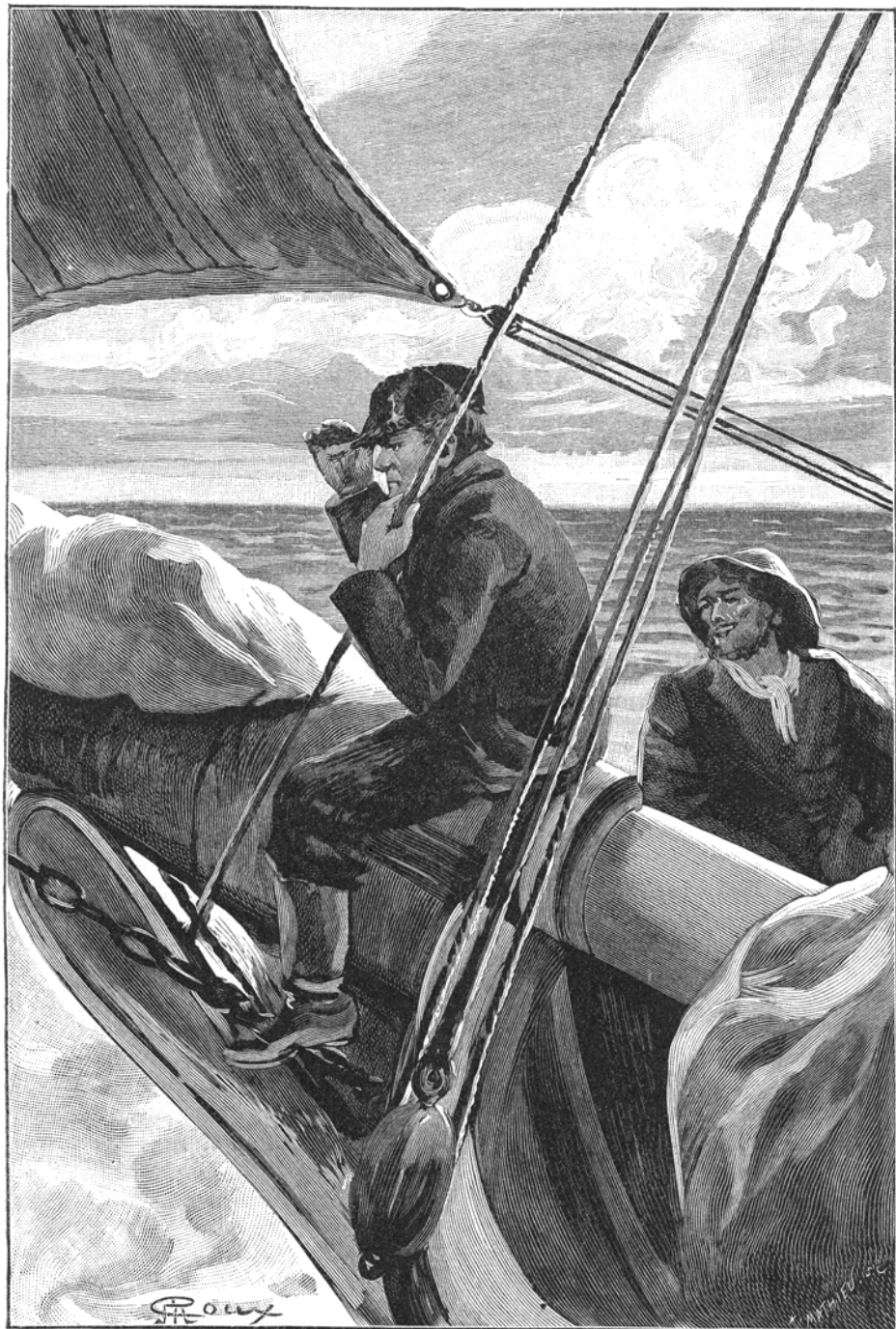
Hier muß noch erwähnt werden, daß an den nachgeschleppten Angelschnüren seit der Abreise kein einziger Fisch gefangen worden war. Alle Nahrung mußte also den Vorräten des Schiffes entnommen werden. Gewöhnlich liefert der Fischfang in diesem Teil des Ozeans einen reichlichen Ertrag. Zu Hunderten werden da Boniten, Meeraale, Rochen, Hundshaie, Brassen und Goldbrachse erbeutet. Die Schiffe gleiten da zuweilen durch richtige Schwärme von Haien, Tümmlern, Delphinen und Schwertfischen dahin. Jetzt – gewiß eine seltsame Beobachtung – schien es, als ob alle lebenden Wesen aus dieser Gegend entflohen wären.

Die Wachen meldeten freilich auch nicht das Erscheinen eines durch Form und Größe auffallenden Tieres. Es wäre den scharfen Augen Jean-Marie Cabidoulins gewiß nicht entgangen. Auf dem Bugspriet an dessen Spur (das heißt, der Stelle, wo es auf dem Deck befestigt ist) sitzend und um besser sehen zu können, mit der Hand über den Augen, starrte der Böttcher hinaus und gab keinem, der ihn etwas fragte, Antwort. Was die Matrosen ihn zwischen den Zähnen murmeln hörten, das war nur für ihn selbst, nicht für andere bestimmt.

Am Nachmittag des 13., gegen 3 Uhr, ertönte plötzlich, zum Erstaunen der Offiziere und der Besatzung, vom Großmast herunter der Ruf:

»Wal hinter Steuerbord!«

Der Harpunier Durut hatte eine Zetazee seewärts von der ›Saint Enoch‹ erblickt.



Und richtig, im Nordosten wiegte sich eine schwärzliche Masse auf der an- und abschwellenden Dünung.

Sofort richteten sich alle Fernrohre darauf.

Doch hatte sich der Harpunier nicht etwa getäuscht? Handelte es sich um einen Wal oder vielleicht um den Rumpf eines gescheiterten Schiffes? Von einer Seite zur anderen flogen Mutmaßungen über die Sache hin und her.

»Ja, es ist ein Wal«, meinte Lieutenant Allotte, »und der liegt völlig still.«

»Vielleicht«, antwortete Lieutenant Coquebert, »ist er gerade im Begriff unterzutauchen.«

»Wenn er nicht etwa schläft«, bemerkte Heurtaux.

»Nun, jedenfalls müssen wir erfahren, um was es sich handelt«, fuhr Lieutenant Allotte fort, »und wenn der Kapitän Befehl geben möchte ...«

Bourcart antwortete nicht gleich, sondern beobachtete das Tier, mit dem Fernrohr vor den Augen, noch weiter.

Neben ihm und auf das Vorderkastell gelehnt, sah Dr. Filhiol ebenso aufmerksam darauf hin und sagte endlich:

»Möglicherweise ist das ein toter Wal, wie wir schon mehrere gefunden haben.«

»Ein toter?« rief Lieutenant Allotte.

»Wenn es überhaupt ein Wal ist«, bemerkte Kapitän Bourcart.

»Und was sollte es dann sein?« fragte Lieutenant Coquebert.

»Treibgut, ein verlassenes Schiff.«

Es war ja schwierig, sich bestimmt auszusprechen, da die Masse der ›Saint Enoch‹ mindestens 6 Meilen entfernt lag.

»Nun, Kapitän?« wandte sich Allotte noch einmal an diesen.

»Meinetwegen«, antwortete Bourcart, der ja die Ungeduld des jungen Offiziers genügend kannte.

Sofort kommandierte er: »Helm luvwärts! Die Schoten anziehen!« – Das Schiff drehte sich langsam und wendete den Bug mehr nach Nordosten.

Vor 4 Uhr befand sich die ›Saint Enoch‹ nur noch eine halbe Meile von ihrem Ziel entfernt.

Jetzt konnte man sich nicht mehr täuschen: das war nicht der

Rumpf eines Schiffes, sondern ein sehr großer Wal, von dem sich nur noch nicht sagen ließ, ob er lebendig oder tot war.

Heurtaux ließ eben das Fernrohr sinken und erklärte:

»Wenn der Wal da im Schlaf liegt, werden wir ihn ohne große Mühe abfangen.«

Die Boote des Obersteuermanns und der beiden Lieutenants steuerten auf das Tier zu. War es lebendig, dann sollte es verfolgt, war es aber tot, nach der ›Saint Enoch‹ geschleppt werden. Es mußte voraussichtlich etwa 100 Faß Tran liefern, denn Bourcart war selten ein Wal von solcher Größe begegnet.

Die drei Boote waren abgestoßen, während das Schiff beilegte.

Diesmal gaben die Offiziere ihrer Eigenliebe nicht nach und suchten keiner den anderen zu überholen. Mit gehißten Segeln glitten die Boote nebeneinander hin und nahmen die Riemen erst zur Hilfe, als sie an den Wal bis auf eine Viertelmeile herangekommen waren. Dann trennten sie sich, um diesem den Weg abzuschneiden, falls er zu fliehen versuchte.

So viele Vorsichtsmaßnahmen erwiesen sich jedoch als unnötig, und der Obersteuermann rief eben:

»Keine Angst! Der entflieht oder taucht nicht mehr!«

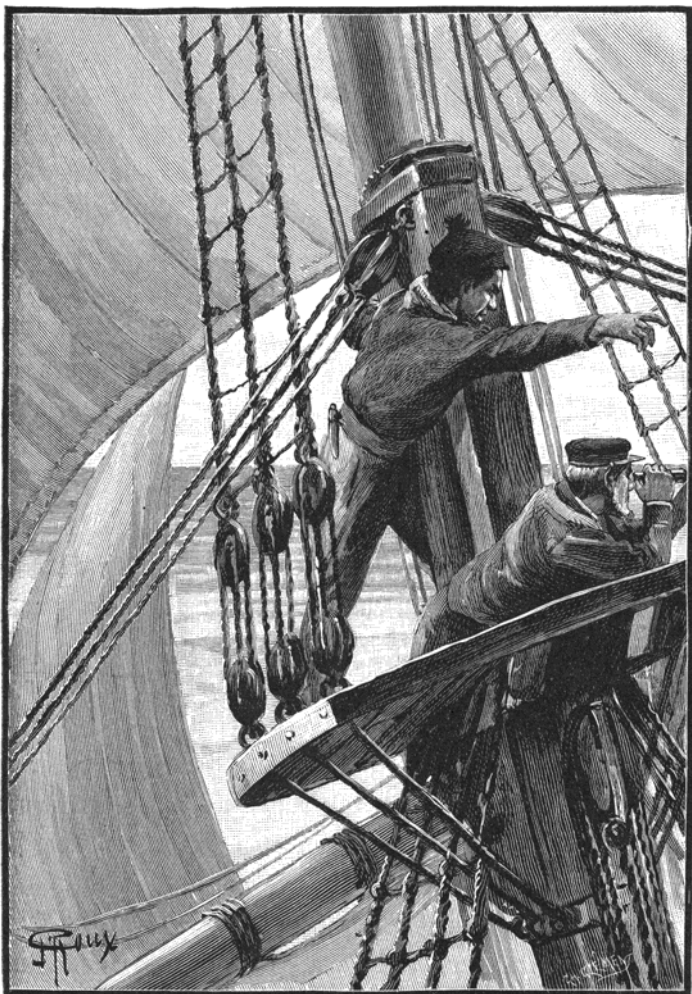
»Und wacht auch nicht auf«, fügte Lieutenant Coquebert hinzu; »der ist tot!«

»Ganz entschieden gibt es hier überhaupt keine anderen als verendete Wale«, äußerte Romain Allotte.

»Anseilen wollen wir ihn dennoch«, antwortete Heurtaux, »das lohnt schon der Mühe.«

Es war in der Tat eine gewaltige Balaenoptere, deren Zersetzung auch anscheinend noch nicht weit vorgeschritten war, und sie konnte wohl kaum schon länger als 24 Stunden tot sein, da die schwimmende Masse keinen fauligen Geruch um sich verbreitete.

Da zeigte sich leider, als die Boote um das Tier herumfuhren, ein breiter Riß an dessen linker Seite. Die Eingeweide schwammen daneben auf dem Wasser und ein Teil des Schwanzes fehlte gänzlich. Der Kopf zeigte Spuren einer starken Kollision und das weit offene Maul war der Barten beraubt, die, aus den Kiefern gelöst,



versunken sein mochten. Der Speck des zerfetzten und von Wasser erweichten Körpers hatte keinen Wert mehr.

»Wie schade«, sagte Heurtaux, »daß sich aus dem Burschen auch gar nichts mehr gewinnen läßt!«

»Da lohnt sich's also wohl gar nicht erst der Mühe, ihn ins Schlepptau zu nehmen?« fragte Lieutenant Allotte.

»Nein, gewiß nicht«, antwortete der Harpunier Kardek, »er ist in einem solchen Zustand, daß wir unterwegs von dem Burschen noch die Hälfte verlieren würden.«

»Also vorwärts! Nach der ›Saint Enoch!‹« befahl Heurtaux.

Die Boote, die zur Rückfahrt fast Gegenwind hatten, wurden nur mit den Riemen fortbewegt. Da das Schiff sich aber wieder unter Segel näherte, hatten sie es sehr bald erreicht und wurden sogleich an Bord gehißt.

Als Bourcart den Bericht des Obersteuermanns angehört hatte, sagte er:

»Es war also eine Balaenoptere?«

»Ja, Kapitän.«

»Zeigte aber keine Verletzung durch eine Harpune?«

»Nein, gewiß nicht«, versicherte Heurtaux, »eine Harpune macht nicht derartige Verletzungen. Es sah vielmehr aus, als ob das Tier zerquetscht worden wäre.«

»Zerquetscht? Von wem oder was denn?«

Jean-Marie Cabidoulin hätte man darüber nicht zu fragen brauchen, seine Antwort ließ sich schon erraten. Hatte er also wirklich allen anderen gegenüber damit recht gehabt, daß diese Meeresgegend durch ein Seeungeheuer von unglaublicher Größe und alles übertreffender Körperkraft verheert wurde?

Die Fahrt ging weiter, und über das Wetter hätte Bourcart sich gewiß nicht zu beklagen gehabt. Kaum je hatte der Wind eine seiner Reisen so dauernd begünstigt, und die jetzige konnte also nur von kurzer Dauer sein. Wenn die atmosphärischen Zustände nicht ins Gegenteil umschlugen, brauchte die ›Saint Enoch‹, um Vancouver zu erreichen, nur dreiviertel der Zeit, die zur früheren Fahrt von da nach den Kurilen nötig gewesen war. Wäre ihr Fang glücklicher gewesen, hätte sie den Tran auch noch zu der Zeit verkaufen können, wo man in Victoria dafür gern hohe Preise bewilligte.

Leider war die Fangfahrt weder im Ochotskischen Meer noch seit der Abfahrt aus Petropawlowsk von erwünschtem Erfolg gewesen. Die Leute hatten den Schmelzofen nicht ein einziges Mal angeheizt und ein Drittel der Fässer war leer geblieben.

Hier hieß es also, gute Miene zum bösen Spiel zu machen und

sich mit der Hoffnung zu trösten, daß man sich nach einigen Monaten in den neuseeländischen Meeren schadlos halten würde.

Meister Ollive predigte auch immer den Leichtmatrosen, denen die Erfahrungen der Vollmatrosen noch fehlten:

»Da seht ihr's ja, Jungs, das Geschäft ist eben, wie es ist! Das eine Jahr hat man Erfolg, das andere nicht, deshalb braucht man sich aber nicht zu wundern oder gleich alles Vertrauen zu verlieren. Die Wale laufen nicht den Schiffen nach, sondern das Schiff den Walen, und wenn die ins offene Meer ausgewandert sind, dann heißt's, eine feine Nase haben, die Burschen aufzuspüren. Versorgt euch also mit der nötigen Geduld, packt sie in euren Sack, legt das Schnupftuch drüber und wartet das Weitere ruhig ab!«

Das war ja verständig gesprochen, und es lohnte sich mehr, auf Meister Ollive zu hören, als auf Meister Cabidoulin, dem gegenüber der erstere jedes Gespräch mit den Worten beendete:

»Na, die Flasche Tafia gilt doch noch?«

»Jetzt und immer!« erwiderte dann der Böttcher.

Tatsächlich schien es freilich, als ob die Sachen, je weiter man hinauskam, Jean-Marie Cabidoulin immer mehr recht geben sollten. Traf die ›Saint Enoch‹ auf keinen Wal, so wurde auf dem Meer doch mancherlei Treibgut, wie Trümmer von Booten und treibende Schiffsrümpfe, entdeckt. Bemerkenswert war dabei ferner, daß die Schiffe alle durch eine Kollision beschädigt zu sein schienen, und wenn sie von ihrer Besatzung verlassen waren, kam es daher, daß sie die See nicht mehr halten konnten.

Im Laufe des 20. Oktober erfuhr die Eintönigkeit der Reise einmal eine Unterbrechung. Endlich bot sich der ›Saint Enoch‹ nämlich noch eine Gelegenheit, einen Teil der Fässer in ihrem Laderaum zu füllen.

Da der Wind seit gestern merkbar abgeflaut war, hatte Bourcart noch die Topp- und die Stagsegel setzen lassen. Am wolkenlosen Himmel glänzte die Sonne und scharf hob sich die Grenzlinie des Horizonts im ganzen Umkreis ab.

Gegen 3 Uhr befanden sich Kapitän Bourcart, Dr. Filhiol und die Offiziere unter dem Sonnendach des Hinterdecks im Gespräch, als plötzlich der Ruf: »Ein Wal, ein Wal!« aufs neue ertönte.

Der Harpunier Ducrest war es, der diesen Ruf von der Mars des Großmasts ausgestoßen hatte.

»In welcher Richtung?« fragte ihn sofort der Hochbootsmann.

»3 Meilen von uns unter dem Wind.«

Diesmal konnte kein Irrtum vorliegen, denn man sah den bekannten Dampf- und Wasserstrahl deutlich aufsteigen. Das Tier war offenbar eben aus dem Wasser emporgetaucht, als Ducrest es bemerkte. Ein zweiter aufsteigender Strahl folgte auch bald dem erstbeobachteten nach.

Da war es denn kein Wunder, daß Lieutenant Allotte nicht dazu schweigen konnte.

»Endlich. Der ist doch nicht tot, der Bursche da draußen?« rief er freudig.

»Nein«, bestätigte Heurtaux, »und er kann nicht einmal verwundet sein, da er keinen blutigen Strahl ausbläst!«

»Die drei Boote ausgesetzt!« befahl Kapitän Bourcart.

Kaum jemals hatten so günstige Verhältnisse für eine Jagd vorgelegen, wie heute, denn das Meer war fast glatt, eine leichte Brise schwellte die Segel der Boote und dazu blieb es noch mehrere Stunden hell, was auch eine etwa nötige, längere Verfolgung gestattete.

Binnen wenigen Minuten schwammen die Boote des Obersteuermanns und der beiden Lieutenants mit der nötigen Ausrüstung auf dem Wasser, besetzt von Heurtaux, Coquebert und Allotte, je einem Matrosen am Steuer, vier Mann für die Ruderbänke, und von den Harpunieren Kardek, Durut und Ducrest, die vorn Platz nahmen. Dann segelten sie schnell in nordöstlicher Richtung ab.

Heurtaux empfahl den beiden Lieutenants, die größte Vorsicht zu beobachten, da es wichtig war, den Wal nicht zu erschrecken, sondern ihn zu überraschen. Er schien sehr groß zu sein, denn zuweilen spritzte das Wasser von den Schlägen seines Schwanzes auffallend hoch empor.

Die ›Saint Enoch‹ kam unter verminderter Segelfläche langsam nachgefahren.

Die drei Boote schritten in gerader Linie nebeneinander vor und sollten einer ausdrücklichen Empfehlung Bourcart's nach keines

dem anderen vorausfahren, da es geratener und sicherer erschien, im Augenblick des Angriffs auf das Tier beisammen zu sein.

Lieutenant Allotte mußte also seine Ungeduld zügeln. Das kam ihm aber offenbar schwer genug an, denn von Zeit zu Zeit mußte Heurtaux ihn zurückhalten.

»Nicht so schnell, Allotte, nicht zu schnell!« ermahnte er ihn dann. »Bleibt, wie sich's gehört, hübsch in Reih und Glied!«

Als der Wal zuerst erblickt worden war, lag er etwa 3 Meilen vom Schiff entfernt, eine Strecke, die die Boote bequem in einer halben Stunde zurücklegen konnten.

Nun wurden die Segel eingezogen und die Maste auf die Bänke niedergelegt, um bei den weiteren Aktionen nicht hinderlich zu sein. Jeder Harpunier hatte zwei Harpunen – eine zum Ersatz – bei der Hand; ebenso lagen die neugespitzten Lanzen und die frisch geschliffenen Beile in Bereitschaft. Man überzeugte sich noch, daß die in den Balgen aufgerollt liegenden Leinen sich nicht verwickeln und über die mit Blei ausgelegte Einkerbung am Bug leicht ablaufen konnten, sowie, daß sie mit der hinter dem kleinen Vordeck angebrachten Rolle schnell wieder aufzuwinden waren. Wenn das harpunierte Tier dann über das Wasser hin entwich oder unter dieses eintauchte, wollte man ihm die Leine nachschießen lassen.

Es handelte sich hier um eine 28 bis 29 Meter lange Balaenoptere von der Art der Culammaks. Mit den 3 Meter langen Brustflossen und dem 6 bis 7 Meter langen dreieckigen Schwanz mochte das Tier wohl an die 100 Tonnen wiegen.

Ohne die geringste Beunruhigung zu verraten, ließ sich der Culammak, den Kopf abseits von den Booten gewandt, von der langen Dünung auf und ab wiegen. Jean-Marie Cabidoulin hatte mit Bestimmtheit erklärt, daß er mindestens 200 Faß Tran liefern würde.

Die 3 Boote, eines an jeder Seite und das dritte hinter diesen etwas zurückbleibend und nun bereit, nach links und nach rechts zu wenden, waren nah bei dem Wal angelangt, ohne daß er etwas davon bemerkt hatte.

Durut und Ducrest standen schon auf dem kleinen Deck an der Spitze der Boote und schwangen ihre Harpunen in der Erwartung, sie auf den Wal unterhalb seiner Brustflossen zu schleudern, was

diesen, wenn er richtig getroffen wurde, gleich tödlich verwundete. Erreichten ihn die Harpunen von beiden Seiten, dann mußte er um so sicherer zu erbeuten sein. Wenn dann auch eine Leine zerriß, hielt man ihn doch noch an der anderen, ohne befürchten zu müssen, ihn während des Untertauchens zu verlieren.

In dem Augenblick aber, wo Lieutenant Allotte näher an den Culammak heranfahren wollte, drehte dieser sich, noch ehe der Harpunier seine Waffe auf ihn schleudern konnte, so blitzschnell um, daß das Boot dabei ernstlich in Gefahr kam, und tauchte dann unter mit einem mächtigen Schlag des Schwanzes auf das Wasser, das wohl 20 Meter hoch aufspritzte.

»Der verwünschte Bursche!« riefen die Matrosen.

»Da geht er uns nun davon!«

»Ohne einen Lanzenstich in der Seite!«

»Und ohne eine Leine, die ihm nachschösse!«

»Wann wird er wohl wieder auftauchen?«

»Und wo wird er dann sichtbar werden?«

Gewiß war nur, daß bis dahin eine halbe Stunde, nämlich ebensoviele Zeit wie seit dem ersten Aufsteigen seines Wasserstrahls, vergehen würde.

Nach der heftigen Bewegung infolge des Schlags mit dem Schwanz hatte sich das Meer allmählich wieder beruhigt. Die Boote ruderten näher aneinander heran. Heurtaux und die beiden Lieutenants waren fest entschlossen, sich eine so gute Beute nicht entgehen zu lassen.

Zunächst blieb freilich nichts anderes übrig, als das Wiederauftauchen des Culammaks abzuwarten, dem man ja nicht mittels Leine folgen konnte. Zu wünschen war da nur, daß das unter dem Wind der Fall war, damit man ihn mit Riemen und Segeln verfolgen konnte.

Weit und breit zeigte sich übrigens keine andere Zetazee.

Kurz nach 4 Uhr war es, als der Culammak von neuem sichtbar wurde. Hagelgleich schoß er zwei mächtige Luft- und Wasserstrahlen empor.

»Die Segel hissen, die Riemen einlegen, schnell drauf los!« rief Heurtaux.

Eine Minute später glitten die Boote eiligst in der Richtung nach dem Wal hin.

Dieser entfernte sich jedoch, mit dem Rücken über dem Wasser liegend, mit größter Geschwindigkeit weiter nach Nordosten.

Da der Wind etwas frischer geworden war, kamen ihm die Boote dennoch langsam näher.

Der Kapitän ließ in der Befürchtung, seine Leute könnten sich gar zu weit entfernen, jetzt auch Segel beisetzen, um jene nicht aus dem Auge zu verlieren. Mit der Strecke, die er nach Nordosten zurücklegte, ersparte er den Booten Zeit und Anstrengung, wenn diese mit dem Tier im Schlepptau nach dem Schiff zurückkehren wollten.

Die Jagd ging inzwischen unverändert weiter. Der Culammak floh noch immer, und die Harpuniere konnten ihm nicht nah genug kommen, um von ihren Harpunen Gebrauch zu machen.

Allein auf ihre Riemen angewiesen, hätten die Boote nicht so lange Zeit so schnell vorwärts kommen können. Glücklicherweise half ihnen dabei der Wind, und das Meer war der Fahrt obendrein günstig. Nur die herannahende Nacht konnte Heurtaux und seine Leute zwingen, nach der ›Saint Enoch‹ zurückzukehren, da es ihnen an Lebensmitteln fehlte, bis zum nächsten Tag auf dem Meer auszuhalten. War die Balaenoptere nicht vor Eintritt der Dunkelheit getötet und angeseilt, dann mußten die Jäger wohl oder übel auf die Fortsetzung der Verfolgung verzichten.

Allem Anschein nach sollte dieser Fall eintreten, und es war bereits halb 7, als der noch auf dem kleinen Deck stehende Durut ausrief: »Schiff voraus!«

Heurtaux sprang in dem Augenblick auf, wo die Lieutenants Coquebert und Allotte das betreffende Schiff zu sehen suchten.

Ein Dreimaster, der sich unter vollen Segeln so dicht wie möglich am Wind hielt, erschien in einer Entfernung von 4 Meilen im Nordosten.

Daß es ein Walfänger war, unterlag keinem Zweifel. Wahrscheinlich hatten auch seine Wachen den Culammak entdeckt, der sich jetzt in der Mitte zwischen ihm und den Booten hielt.

Da rief plötzlich Romain Allotte, während er das Fernrohr sinken ließ:

»Das ist die ›Repton‹.«

»Ja wahrhaftig, die ›Repton‹«, bestätigte Heurtaux, »sie scheint uns den Weg abschneiden zu wollen.«

»Sie führt auch Backbordhalsen«, fügte Yves Coquebert hinzu.

»O, sie wird uns nur den Salut entbieten wollen!« sagte Lieutenant Allotte mit bitterer Ironie.

8 Tage waren jetzt seit der Trennung des französischen und des englischen Fahrzeugs verflossen, nachdem sie Petropawlowsk gleichzeitig verlassen hatten. Die ›Repton‹ hatte einen mehr nördlichen Kurs eingeschlagen, so als ob sie nach der Beringstraße segeln wollte, und jetzt tauchte sie doch hier auf, ohne die nächsten aleutischen Inseln umschiffen zu haben.

Wollte nun Kapitän King jetzt ebenfalls auf das Tier Jagd machen, das die Boote der ›Saint Enoch‹ schon seit 3 langen Stunden verfolgten?

Diese Vermutung bestätigte sich, denn der Harpunier Kardek meldete Heurtaux:

»Da, jetzt setzen sie ihre Boote aufs Wasser.«

»Es ist klar, sie wollen den Wal fangen«, erklärte Lieutenant Coquebert.

»Sollen ihn aber nicht bekommen!« antwortete Romain Allotte entschlossen.

Die übrigen Leute stimmten, das kann ja nicht wundernehmen, dem Lieutenant bei.

Obgleich es über dem Meer schon ziemlich stark dunkelte, schossen die Boote der ›Repton‹ doch mit größter Geschwindigkeit auf den Culammak zu, der jetzt unbeweglich dalag, als wisse er nicht, ob er nach Osten oder nach Westen fliehen sollte. Die Matrosen von der ›Saint Enoch‹ legten sich jetzt mit Leibeskräften in die Riemen, um den Engländern zuvorkommen, denn da es windstill geworden war, hatten die Segel eingezogen werden müssen.

»Fest, Kinder, fest!« wiederholten Heurtaux und die Lieutenants, die ihre Leute durch Zurufe und Handbewegungen anfeuerten.

Die Matrosen aber, die sich im Rudern fast selbst überboten, riefen einstimmig:

»Nein, sie sollen ihn nicht bekommen, sollen ihn nicht fangen!«

Die auf beiden Seiten noch zurückzulegende Entfernung war ziemlich gleich groß, und es sah aus, als ob alle Boote die Balaenoptere zur gleichen Zeit erreichen würden, wenn sie nicht noch einmal untertauchte.

Jetzt war natürlich keine Rede mehr davon, sich in einer Linie zu halten, wie es Heurtaux vorher angeordnet hatte. Jedes Boot eilte sozusagen auf eigene Rechnung dahin. Wie gewöhnlich hielt sich Lieutenant Allotte an der Spitze und rief immer wieder:

»Fest, Kinder, fest anziehen!«

Doch auch die Engländer kamen schnell näher und der Culammak schien sich obendrein nach ihrer Seite wenden zu wollen.

Binnen 10 Minuten mußte die Sache entschieden sein; dann war der Wal entweder harpuniert oder von neuem im Wasser verschwunden.

Nach wenigen Augenblicken lagen die sechs Boote einander auf Kabellänge gegenüber, und es war sehr fraglich, was sich bei der gereizten Stimmung beider Mannschaften wohl noch ereignen konnte.

»Der Bursche da will wohl seinen Tran gar den Engländern zu-tragen?« rief einer der Matrosen aus Coqueberts Boot, als er das Tier sich gegen die ›Repton‹ hin wenden sah.

Doch nein, der Culammak machte halt, als die Boote sich ihm auf 100 Fuß genähert hatten. Um sicherer zu entkommen, wollte er vielleicht noch untertauchen.

In diesem Augenblick schwang Ducrest auf dem Boot Allottes seine Harpune und schleuderte sie kräftig hinaus, während der Harpunier von dem zur ›Repton‹ gehörenden Boot Stroks auch die seine hinauswarf.

Der Culammak war getroffen. Aus seinen Spritzlöchern sprang blutiger Schaum in die Höhe, noch einmal schlug er mit dem Schwanz auf das Meer, drehte sich dann auf den Rücken und blieb regungslos liegen.

Welcher von den beiden Harpunieren hatte ihm nun die tödliche Verletzung beigebracht?

11. KAPITEL

Zwischen Engländern und Franzosen

Wenn jemals die feindselige Stimmung, die die Mannschaften der ›Repton‹ und der ›Saint Enoch‹ erfüllte, Gelegenheit hatte, zutage zu treten, so war das, wie jedermann zugeben wird, unter den jetzigen Umständen der Fall.

Daß der Wal zuerst von den Wachen auf der ›Saint Enoch‹ bemerkt worden war und daß sich die Franzosen zuerst zu seiner Verfolgung aufgemacht hatten – das unterlag ja keinem Zweifel. Unstreitig waren die Boote des Obersteuermanns und der beiden Lieutenants schon vor 3 Stunden klargemacht worden, um den Culammak einzufangen. Wäre er gleich auf der Stelle erlegt worden, dann hätte man ihn an Bord des damals noch gar nicht aufgetauchten englischen Schiffs überhaupt nicht bemerken können. Er war aber nach Nordosten zu und dahin ausgewichen, wo 2 Stunden später die ›Repton‹ erscheinen sollte. Dann erst hatte Kapitän King, obwohl die französischen Boote das Tier schon verfolgten, auch seine Boote aufs Meer setzen lassen.

Doch wenn auch beide Harpunen gleichzeitig geschleudert worden waren, hatte die des Engländers den Culammak nur am hinteren Teil des Körpers, am Anfang des Schwanzes, getroffen, während die Ducrests, die linke Vorderflosse durchbohrend, bis ins Herz des Tieres eingedrungen war, infolgedessen der Wal sofort Blut auswarf.

Auch angenommen, daß es gerechter gewesen wäre, jedem Schiff die Hälfte des Tieres zu überlassen, hätten sich beide zu diesem Fang beglückwünschen können. Weder die ›Repton‹ noch die ›Saint Enoch‹ hatten in der letzten Fangzeit eine Balaenoptere erbeutet, die sich mit dieser hier hätte messen können.

Selbstverständlich kam es bei den Franzosen ebenso wie bei den Engländern niemandem in den Sinn, eine Teilung vorzuschlagen.

Zweifelloos hatte ja die eine Harpune eine solche Wunde hervor gebracht, daß der Tod infolge davon eintrat – es war das ein sehr glücklicher und ungemein seltener Wurf gewesen – die andere hatte das Tier aber ebenfalls getroffen.

Als nun die Leute Heurtaux' gerade Anstalt trafen, ein Schleppseil um den Schwanz der Beute zu schlingen, gingen die Matrosen Stroks daran, dasselbe zu tun.

In einem Kauderwelsch, das die Franzosen hinreichend verstanden, schrien die Engländer dazu:

»Fort mit den Booten von der ›Saint Enoch‹! Abstoßen!«

Sogleich erwiderte aber Lieutenant Allotte:

»Nein, schert ihr euch weg!«

»Dieser Wal gehört rechtmäßigerweise uns«, erklärte der Obersteuermann der ›Repton‹.

»Nein, uns! Er ist für uns eine gute Prise!« erklärte dagegen Heurtaux.

»Anseilen! Anseilen!« rief Strok, ein Befehl, der sofort vom Steuermann der ›Saint Enoch‹ wiederholt wurde.

Gleichzeitig legte sich das Boot von Lieutenant Allotte dicht an das gewaltige Tier und warf ein Seil darüber, was auch von den Matrosen der ›Repton‹ geschah.

Und wenn die drei Boote der Engländer und die drei der Matrosen nun davonruderten, konnte das Tier offenbar weder nach der ›Saint Enoch‹ noch nach der ›Repton‹ gebracht werden, dagegen mußten durch den doppelten Zug in entgegengesetzter Richtung die Seile leicht zerrissen werden.

Nach verschiedenen gleichzeitigen Versuchen trat das denn auch ein.

Von der Nutzlosigkeit weiter Anstrengungen überzeugt, verzichteten die Boote auch auf diese Versuche; sie fuhren vielmehr aufeinander zu und lagen bald Bord an Bord.

Bei der Gemütsverfassung, in der sie sich befanden, konnte man gewiß befürchten, daß die Mannschaften nun handgemein werden könnten. Es fehlte ja beiden Teilen nicht an Waffen, an Reserveharpunen, Lanzen, Beilen, ohne von dem Taschenmesser zu reden, von dem sich ein Matrose doch kaum jemals trennt. Die Streitig-

keit drohte also in einen Kampf auszuarten, dann ging es aber ohne Blutvergießen nicht ab, besonders wenn die Schiffe jedes für seine Boote Partei nahmen.

Mit drohender Handbewegung und erregter Stimme wandte sich jetzt Strok, der Heurtaux' Muttersprache vollkommen beherrschte, an seinen Gegner mit den Worten:

»Wollen Sie zu bestreiten wagen, daß dieser Wal uns gehört? Lassen Sie sich gesagt sein, daß wir nie zulassen werden –«

»Worauf gründen Sie denn Ihren Anspruch?« unterbrach ihn Heurtaux, nachdem er den beiden Lieutenants ein Zeichen gegeben hatte, ihn allein sprechen zu lassen.

»Sie fragen, worauf der gegründet ist?« antwortete der Obersteuermann von der ›Repton‹.

»Ja, das will ich wissen!«

»Nun, darauf, daß der Wal nach unserer Seite kam und daß Sie ihn nicht hätten erreichen können, wenn ihm von uns nicht der Weg versperrt worden wäre.«

»Und ich erkläre Ihnen, daß unsere Boote ihm schon länger als 2 Stunden nachgejagt waren.«

»O, unsere Boote waren auch schon lange ausgesetzt.«

»Aber erst nach unseren, Herr«, entgegnete Heurtaux.

»Nein!« rief Strok trotzig.

»Auf jeden Fall ist er zuerst an Bord der ›Saint Enoch‹ gemeldet worden, denn Ihr Schiff war zu der Zeit noch gar nicht mal in Sicht.«

»Was schlägt das, da Sie ihm nicht haben nahe genug kommen können, ihn zu harpunieren?«

»Das sind leere Worte!« erwiderte Heurtaux, der allmählich warm wurde. »Kurz: ein Wal gehört noch nicht dem, der ihn sieht, sondern dem, der ihn erlegt.«

»Vergessen Sie nicht, daß unsere Harpune vor Ihrer geworfen worden ist.«

»Ja, ja!« brüllten die Engländer, ihre Waffen schwingend.

»Nein, nein!« widersprachen die Franzosen, die Leute von der ›Repton‹ bedrohend.

Jetzt hätte Heurtaux ihnen nicht mehr Schweigen gebieten kön-

nen, vielleicht sollte er nicht einmal imstande sein, sie von einem Angriff abzuhalten.

Tatsächlich waren beide Parteien schon nahe daran, übereinander herzufallen.

In der Absicht, alles Mögliche zu versuchen, sagte Heurtaux zum Obersteuermann der ›Repton‹:

»Angenommen, daß Ihre Harpune – was aber nicht zutrifft – zuerst geworfen worden wäre, so hat sie doch keine tödliche Wunde erzeugen können, dagegen hat unsere den Tod des Tieres herbeigeführt.«

»Das ist leichter gesagt als bewiesen!«

»Sie wollen also nicht weichen?«

»Nein!« heulten die Engländer.

Jetzt flammte bei den Mannschaften der Zorn so heftig auf, daß nur noch eine Entscheidung durch die Gewalt übrigblieb.

Ein Umstand setzte die Matrosen von der ›Repton‹ aber so sehr in Nachteil, daß sie, wenn sie auch den Kampf begannen, doch nicht daran denken konnten, ihn fortzusetzen. Kam es zum Handgemeine, so hätten die Franzosen doch schließlich die Engländer in die Flucht gejagt.

Die in widrigem Wind liegende ›Repton‹ hätte bei der ohnehin schwachen Brise kaum herankommen können. Sie lag noch anderthalb Meilen entfernt, während die ›Saint Enoch‹ kaum einige Kabellängen von den Booten schon beidrehte. Das war auch Strok nicht entgangen, und deshalb hütete er sich wohlweislich, es auf einen Kampf ankommen zu lassen.

Als »praktische Leute« begriffen die Engländer, daß sie unter so ungünstigen Verhältnissen doch nicht siegen konnten. Die ganze Mannschaft der ›Saint Enoch‹ würde sie überwältigen, ehe die ›Repton‹ ihnen zu Hilfe kommen konnte. Im übrigen hatte Kapitän Bourcart schon sein viertes Boot aussetzen lassen, und damit war eine Verstärkung um zehn Mann im Anzug.

Da gab Strok seinen Matrosen, die sich in einer Falle sahen, den Befehl:

»Zurück an Bord!«

Ehe er aber den Wal aufgab, setzte er noch mit einer Stimme, worin Wut und Ärger sich mischten, hinzu:

»Wir werden uns wiedertreffen!«

»Wann es Ihnen beliebt«, antwortete Heurtaux.

Seine Leute enthielten sich aber nicht zu rufen:

»Senkt sie in den Grund, die English, versenkt die Kerle!«

Mit Hilfe ihrer Riemen fuhren die Boote Stroks auf die noch 1 gute Meile entfernte ›Repton‹ zu.

Nun blieb nur zu wissen, ob Strok leere Drohungen ausgestoßen hatte oder ob sich die Angelegenheit nicht in sachlicher Weise zwischen den beiden Schiffen regeln würde.

Kapitän Bourcart, der im vierten Boot selbst mit Platz genommen hatte, kam eben heran.

Er wurde sofort von dem Vorgefallenen in Kenntnis gesetzt, und nachdem er von Heurtaux' Verhalten gehört hatte, begnügte er sich zu sagen:

»Wenn die ›Repton‹ von der ›Saint Enoch‹ etwas wissen will, wird die ihr die Antwort nicht schuldig bleiben! Inzwischen nehmt den Wal ins Schlepptau.«

Das entsprach so vollkommen der allgemeinen Stimmung, daß die Mannschaften laute Hurras riefen, die die Engländer noch hören mußten. Die ›Repton‹ hatte ihr Schiff ja nicht salutiert ... gut, nun salutierten sie jene mit Scherzreden, die ebenso salzig waren wie das Wasser des Stillen Ozeans.

Die Balaenoptere wurde also fortgeschleppt; ihr Gewicht war aber so groß, daß sich die Matrosen aller vier Boote tüchtig ins Zeug legen mußten, um sie nach der ›Saint Enoch‹ zu befördern.

Meister Ollive, der Zimmermann Ferut und der Schmied Thomas standen hier auf dem Vorderkastell. Nach Jean-Marie Cabidoulins Schätzung sollte der Culammak 200 Faß Tran geben. Mit dem, was die ›Saint Enoch‹ schon im Frachtraum verstaut hatte, machte das eine halbe Ladung aus.

»Nun, Alterchen, was sagst du dazu?« fragte Meister Ollive, sich an den Böttcher wendend.

»Ich, ich sage, daß dieser Tran uns beim nächsten Sturm will-

kommen sein wird, die Wellen damit einigermaßen zu glätten«, erwiderte Meister Cabidoulin.

»Ach, ich bitte dich. Uns wird kein Faß davon fehlen, wenn wir in Vancouver eintreffen. Die Flasche gilt doch noch immer?«

»Selbstverständlich!«

Einer der Leichtmatrosen schlug eben halb 8 Uhr Abend an. Es war also schon zu spät, den Wal erst zu wenden, und man begnügte sich deshalb, ihn an der Seite des Fahrzeugs festzulegen. Am nächsten Morgen sollte die Mannschaft frühzeitig mit der Abweidung und mit dem Schmelzen des Specks beginnen, eine Arbeit, die bis zu ihrer Beendigung immerhin 2 volle Tage beanspruchen würde.

Im ganzen konnte man sich ja beglückwünschen. Die Überfahrt von Petropawlowsk nach Victoria ging doch damit aus, daß Bourcart wenigstens eine halbe Ladung mitbrachte. Das war mehr, als man unter den gegebenen Verhältnissen zu hoffen gewagt hatte. Da außerdem anzunehmen war, daß der Marktpreis in Victoria nicht heruntergegangen war, lieferte diese zweite Fangfahrt noch einen recht befriedigenden Ertrag.

Übrigens war die ›Saint Enoch‹ auch jede schlimme Begegnung erspart geblieben. Statt des Seeungeheuers, von dem die kamtschadalischen Fischer gefabelt hatten, hatte sich dieser prächtige Culammak fangen lassen!

Die Nacht sank herab, die Segel waren eingebunden und der Dreimaster brauchte nun nur noch den Aufgang der Sonne abzuwarten.

Schon gegen Abend war der Wind kaum noch fühlbar gewesen und das Meer lag glatt und fast ruhig da. Die leichte Dünung war so gering, daß man wegen der Seile, die den Wal hielten, außer Besorgnis sein konnte, während es ein arger Verdruß und ein großer Verlust gewesen wäre, wenn die gute Beute in der Nacht vielleicht verlorenging.

Daneben waren übrigens einige Vorsichtsmaßnahmen nicht zu versäumen, wenigstens in bezug auf strenge Wachsamkeit. Niemand konnte ja wissen, ob Kapitän King die Drohungen seines Obersteuermanns nicht wahrmachen und den Versuch wagen

würde, durch einen Angriff auf die ›Saint Enoch‹ den Culammak zu rauben.

»Sollte ein so ungerechtfertigter Angriff wirklich zu befürchten sein?« fragte Dr. Filhiol.

»Meiner Treu«, antwortete Lieutenant Coquebert, »bei den Engländern weiß man niemals, woran man ist.«

»Und gewiß ist«, fügte Heurtaux hinzu, »daß sie sich sehr wütend zurückgezogen haben.«

»Das begreif' ich«, rief Lieutenant Allotte, »ein so fetter Bissen, der ihnen vor der Nase weggeschnappt wurde!«

»Ja«, meinte Heurtaux, »mich sollte es gar nicht wundern, wenn sie kämen.«

»Sie mögen nur kommen!« erklärte Kapitän Bourcart. »Wir werden zu einem warmen Empfang schon bereit sein!«

Der Kapitän konnte wohl eine so zuversichtliche Sprache führen, da er seiner Mannschaft sicher war. Es wäre ja auch nicht das erste Mal gewesen, daß zwischen Walfängern Streitigkeiten wegen eines von zwei Parteien beanspruchten Wals entstanden wären, Streitigkeiten, die oft genug zu den bedauerlichsten Gewaltakten geführt hatten.

Auf der ›Saint Enoch‹ wurde also ein besonders verschärfter Wachdienst angeordnet, und die betreffenden Mannschaften hielten die Augen gut genug offen. Konnte die ›Repton‹ wegen Mangels an Wind auch kaum an der ›Saint Enoch‹ herankommen, so war doch nicht ausgeschlossen, daß sie alle ihre Boote aussandte, und darum kam es darauf an, sich in der Nacht nicht überraschen zu lassen.

Die Sicherheit des französischen Schiffes wurde übrigens noch dadurch erhöht, daß sich gegen 10 Uhr dichter Nebel auf die See lagerte, so daß es sehr schwierig gewesen wäre, die Stelle zu finden, wo sich die ›Saint Enoch‹ befand.

Die Stunden vergingen ohne jede Beunruhigung. Als die Sonne aufstieg, hätte der Nebel, der sich noch nicht zerstreute, die ›Repton‹ selbst in der geringen Entfernung einer halben Meile nicht entdecken lassen. Vielleicht hatten die Engländer auf die Ausführung ihrer Drohungen doch nicht verzichtet und versuchten einen

Angriff, wenn der Nebel mehr aufgestiegen war. Der Wind wäre ihnen jedoch auch dann nicht zu Hilfe gekommen. Noch immer rührte sich kein Lüftchen und im Zustand der Atmosphäre trat überhaupt keine Änderung ein. Die Mannschaft der ›Saint Enoch‹ konnte ihre Arbeit ungestört aufnehmen.

Bei Tagesanbruch – am 21. Oktober – hatte Bourcart mit der Abweidung des Wals beginnen lassen, die Arbeit aber möglichst zu beschleunigen befohlen. Deshalb wurden gleich zwei Winden aufgestellt und die Mannschaften daran lösten einander immer nach kurzer Zeit ab.

Schon vorher hatten Meister Ollive und einige Matrosen eine Kette so um den Wal gelegt, daß er leicht um sich selbst gedreht werden konnte. Zuerst wurde jedoch der Kopf des Tieres abgetrennt, doch machte es große Mühe, ihn auf das Deck zu hissen. Dann ging man daran, die Lippen davon abzuschneiden und die Zunge, sowie die Barten herauszuholen, was dadurch erleichtert war, daß man den Kopf in vier Teile zerlegt hatte.

Dank dem in Petropawlowsk eingenommenen Vorrat an Holz, konnte der Schmelzofen geheizt werden und der Koch unterhielt das Feuer unter den Schmelztöpfen.

Zuerst wurde nun hier das Fett aus dem Kopf, den Lippen und der Zunge ausgelassen, das die beste Sorte Tran liefert. Dann begann man die Abschälung des Rumpfs in 7 bis 8 Faden langen Streifen, die zu solchen von 2 Fuß Länge zerschnitten wurden, um in den Ofen eingelegt werden zu können.

Der ganze Morgen und ein Teil des Nachmittags wurde dieser Arbeit gewidmet. Erst gegen 3 Uhr hatte sich der Nebel ein wenig gelichtet. Der mehr in Bläschenform übergegangene Dunst gestattete von der ›Saint Enoch‹ aus jedoch immer nur einen Rundblick auf eine halbe Meile.

Von der ›Repton‹ war nichts zu bemerken. Bei dem Mangel an Wind hätte er sich zwar nicht unter Segel, doch – wenn das auch große Anstrengung kosten mußte – von seinen Booten bugsiert nähern können.

Bourcart ließ in seiner Wachsamkeit indessen nicht nach und schickte sogar das Boot von Lieutenant Allotte ab, um im Nord-

osten Umschau zu halten. Das kam aber zurück, ohne etwas melden zu können, obwohl es in der bezeichneten Richtung eine halbe Meile weit hinausgefahren war.

Die Mannschaft hätte es vielleicht gar nicht ungern gesehen, sich mit den Engländern zu messen. Das liegt nun einmal den Franzosen – und eigentlich den Seeleuten aller Nationen – so im Blut. Die Franzosen denken noch immer an eine Revanche für Waterloo. Diesmal würde die Kanone vom Mont Saint Jean den Mund freilich nicht auf tun und Wellington würde zum Rückzug aufs hohe Meer blasen lassen müssen.

Die Arbeit auf dem Schiff schritt unter den günstigsten Umständen fort. Bourcart rechnete darauf, daß die Hälfte des Specks noch an diesem Tag zum Ausschmelzen käme. Er hegte also die Hoffnung, wenn etwas Wind aufspränge, am übernächsten Tag mit 200 Faß Tran mehr im Frachtraum absegeln zu können.

Gegen 4 Uhr kam es jedoch zu einer Art Alarm.

Der im kleinen Boot sitzende Schmied Thomas war gerade damit beschäftigt, eine leichte Beschädigung am Beschlag des Steuerruders auszubessern, als er ein schwaches Klatschen von Wellen westlich vom Schiff zu hören glaubte.

Das schien ihm vom Einschlagen von Riemen ins Wasser herzu rühren und deutete auf eine Annäherung der Boote der ›Repton‹, wonach die Engländer also die Lage der ›Saint Enoch‹ ausgespürt haben mußten.

Der Schmied begab sich eiligst wieder aufs Deck, um Bourcart seine Beobachtung zu melden. Jetzt konnte ja die Stunde gekommen sein, wo die Gewehre von dem Rechen in der Kajüte geholt werden und die Mannschaften sich zu einer Abwehr rüsten mußten.

Die Arbeit wurde unterbrochen und den mit dem Abhäuten beschäftigten Matrosen der Befehl erteilt, aufs Deck zurückzukehren.

Sehen konnte man inmitten der hin und her wallenden Dunstmassen freilich nichts und mußte sich also gänzlich aufs Gehör verlassen. An Bord herrschte tiefe Stille. Selbst das im Schmelzofen

knisternde Feuer war gelöscht worden. Das geringste Geräusch von der See her wäre unbedingt vernehmbar gewesen.

Einige Minuten vergingen. Kein Boot erschien, und von Kapitän King wäre es überhaupt eine Tollkühnheit gewesen, die ›Saint Enoch‹ unter den vorliegenden Umständen anzugreifen. Obgleich der Nebel, wenn er den Engländern hinderlich war, es ihnen vielleicht ermöglichte, sich unbemerkt ziemlich nah heranzuschleichen, mußten diese sich doch sagen, daß Bourcart auf der Hut sein werde. Meister Ollive wiederholte freilich immer:

»O, von Seite der Engländer würde ich mich über gar nichts wundern!«

Bald ergab sich aber doch, daß es sich nur um einen falschen Alarm gehandelt hatte. Das Wellenplätschern konnte nur von einem vereinzelt Lufthauch hergerührt haben, wie er sich bei Nebel manchmal erhebt, ohne diesen doch zerstreuen zu können. Man bemerkte auch wirklich, daß sich eine Brise erheben zu wollen schien, denn es wehte schon mit Unterbrechungen und bisher noch aus wechselnder Richtung. Frischte der Wind jedoch nicht weiter auf, dann blieb der Himmel auf jeden Fall noch bis zum nächsten Sonnenaufgang unverhüllt. Auf derartige Windstillen, die zu der jetzigen Jahreszeit im Norden des Stillen Ozeans übrigens nur selten vorkommen, folgte mit Wahrscheinlichkeit recht rauhes Wetter. Es lag also die Befürchtung nah, daß die Fahrt fernerhin nicht so günstig verlaufen würde, wie seit der Abreise aus Petropawlowsk. Da der Dreimaster aber schon so manche Stürme vortrefflich und ohne jede ernstere Havarie überstanden hatte, wäre Jean-Marie Cabidoulin besser beraten gewesen, wenn er die ›Saint Enoch‹ aus Havre, Kapitän Evariste Simon Bourcart, mit seinen grusligen Schwarzsehereien verschont hätte. Das Schiff konnte ja ebensogut noch einmal dasselbe Glück haben wie bei der ersten Fangfahrt und noch auf weitere Wale treffen, so daß es seine Ladung vervollständigen konnte, ehe es in Vancouver vor Anker ging.

Die Stunden des Nachmittags verrannen. Wahrscheinlich herrschte in der kommenden Nacht dieselbe Finsternis wie in der vorhergegangenen. Immerhin wurden alle Vorsichtsmaßnahmen

noch beibehalten und die Boote nach der Rückkehr von Lieutenant Allotte aufs Deck gehißt.

Für die noch zu bewältigende Arbeit war es für die ›Saint Enoch‹ erwünschter, noch 24 Stunden völlig ruhig zu liegen, wenn sie dann nur ein günstiger Wind der Küste Amerikas zutrieb.

Plötzlich, es war kurz vor 5 Uhr, zerriß die Luft ein schrilles, heftiges Pfeifen. Gleichzeitig wurde das Meer bis in große Tiefen furchtbar aufgewühlt. Seine Oberfläche brodelte und bedeckte sich mit weißem Schaum. Die auf dem Rücken einer ungeheuren Woge hinaufgeworfene ›Saint Enoch‹ stampfte und schlingerte auf einmal ganz entsetzlich. Die an den Geitauen hängenden Segel klatschten geräuschvoll gegen das Takelwerk und die Mannschaft fürchtete schon, daß die Maste über Bord gehen könnten.

Zum Glück wurde der fest an die Schiffswand gekettete Wal dabei doch nicht weggerissen, obwohl das Schiff sich sehr tief zur Seite neigte.

»Was ist denn los?« rief Bourcart, der aus seiner Kabine gesprungen kam.

Sofort begab er sich nach dem erhöhten Hinterdeck, wo sich auch der Obersteuermann und die beiden Lieutenants zu ihm gesellten.

»Das muß eine Hochflutwelle sein«, meinte Heurtaux, »ich hab' es noch gesehen, wie die ›Saint Enoch‹ davon gepackt wurde.«

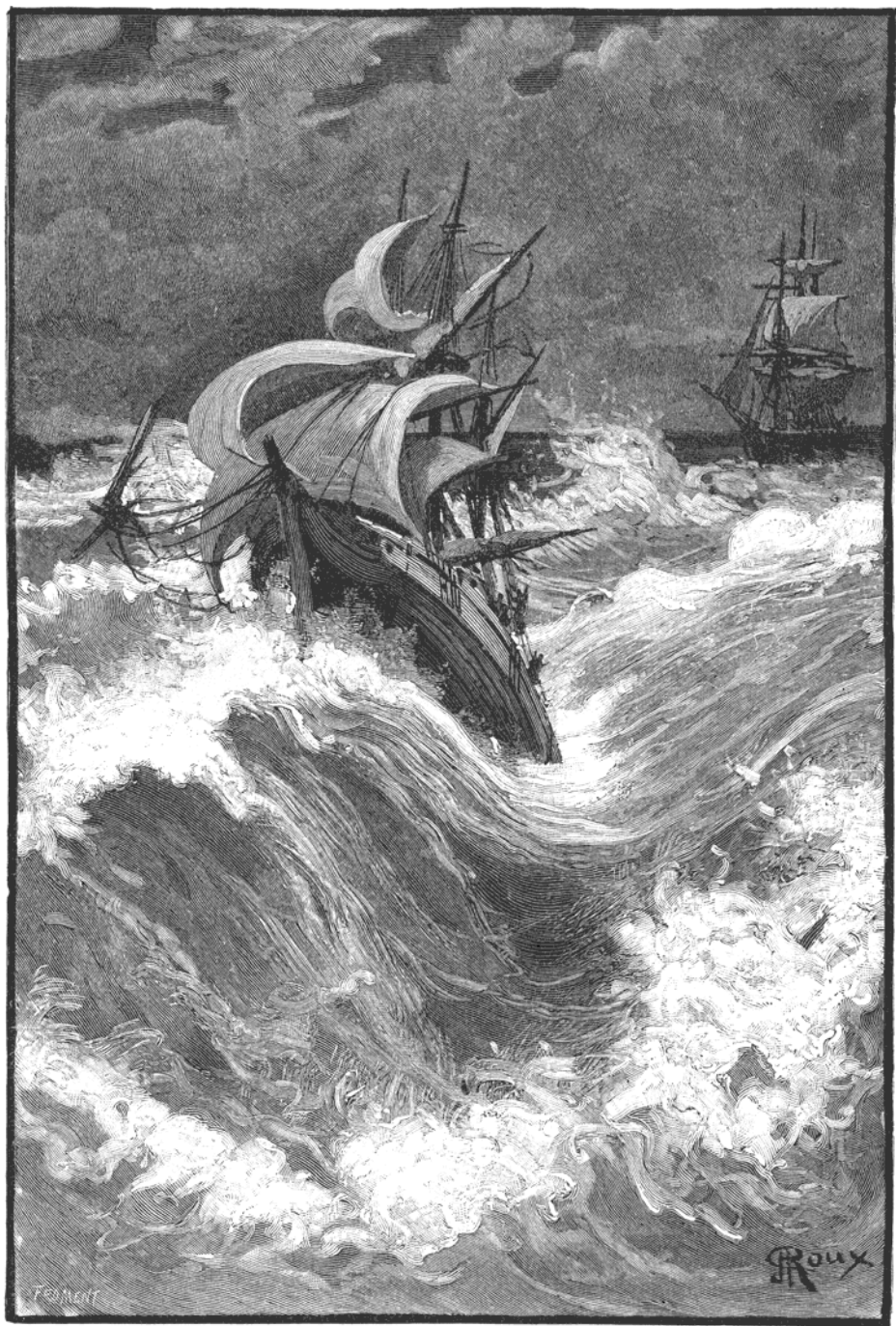
»Ja, ja, eine Hochflutwelle«, sagte auch Meister Ollive, »denn schon jetzt ist nicht mehr genug Wind, meinen Hut zu füllen.«

»Da hier aber doch eine stürmische Bö nachfolgen könnte«, fuhr Kapitän Bourcart fort, »lassen Sie alle Segel fest einbinden, Heurtaux. Man darf sich in keinem Fall überraschen lassen!«

Das war nicht nur eine kluge und zweckmäßige, sondern auch eine dringende Maßnahme. Schon nach wenigen Minuten nahm die Windstärke so bedeutend zu, daß der Nebel teilweise nach Süden hin vertrieben wurde.

»Schiff hinter Backbord!«

Der Ruf, den ein auf den Wanten des Fockmasts stehender Matrose ausgestoßen hatte, wendete alle Blicke der bezeichneten Richtung zu.



War das dort auftauchende Schiff etwa die ›Repton‹?

Ja, man erkannte bald das englische Fahrzeug etwa in einer Entfernung von 3 Meilen.

»Immer noch an seiner alten Stelle«, bemerkte Lieutenant Coquebert.

»Wie wir an der unseren«, antwortete Bourcart.

»Es sieht aus, als wolle es Segel beisetzen«, äußerte Lieutenant Allotte.

»Ohne Zweifel, es rüstet sich zur Abfahrt«, meinte Heurtaux.

»Sollte es uns etwa angreifen wollen?« fragte Dr. Filhiol.

»Dem wäre jede Tollheit zuzutrauen!« rief Meister Ollive.

»Nun, das wird sich ja zeigen«, begnügte sich der Kapitän zu antworten. Dabei nahm er das Fernrohr auf und richtete es nach dem englischen Walfänger.

Alles ließ erkennen, daß sich Kapitän King die Brise zunutze machen wollte, die jetzt aus Osten wehte und ihm ermöglichen mußte, sich der ›Saint Enoch‹ zu nähern. Man sah die Mannschaft schon an den Rahen beschäftigt. Bald waren Mars- und Focksegel und die Brigantine mit Steuerbordhalsen gehißt, und dann wurden das große und das kleine Klüversegel entfaltet, was das Abkommen der ›Repton‹ erleichterte.

Jetzt entstand die Frage, ob sie, dicht am Wind segelnd, ihre Fahrt nach Osten fortsetzen würde, um vielleicht einen Hafen von British Columbia anzulaufen.

Doch nein, das schien Kapitän King nicht zu beabsichtigen. Es unterlag bald keinem Zweifel mehr, daß er, statt nach Osten zu steuern, der ›Saint Enoch‹ den Weg abschneiden wollte.

»Aha, er will uns zu Leibe gehen!« rief Romain Allotte. »Er wird seinen Anteil vom Wal fordern wollen! Wartet nur, kein Schwanzendchen soll er davon bekommen!«

Was der Lieutenant aussprach, das wiederholte die Mannschaft. Griff die ›Repton‹ wirklich die ›Saint Enoch‹ an, so würde sie schon sehen, mit wem sie es zu tun hatte. Die passende Antwort sollte ihr – doch nur mit Gewehren, Pistolen und Äxten – nicht vorenthalten werden.

Es war jetzt einige Minuten nach 6 Uhr. Die Sonne sank, ein we-

nig im Südwesten, rasch zum Horizont hinab. Das Meer war nach der Seite, von der aus der Wind kam, von Dünsten frei. Man verfolgte gespannt jede Bewegung der ›Repton‹, die mit mittlerer Geschwindigkeit näher kam. Nach kaum einer halben Stunde mußte sie bei Einhaltung des bisherigen Kurses mit der ›Saint Enoch‹ Bord an Bord liegen.

Da ein Angriff immerhin nicht ausgeschlossen schien, erging der Befehl, die Waffen zurechtzumachen. Die beiden Drehbassen, die die Walfänger allgemein mitführen, wurden geladen. Wenn Kapitän King einige 5- oder 6pfündige Kugeln herüberschickte, dann wollte ihm der Kapitän mit ebenso vielen und ebenso schweren darauf Antwort geben.

Nur noch $\frac{3}{4}$ Meile war die ›Repton‹ entfernt, als sich der Zustand des Meeres plötzlich änderte, ohne daß in der Bewegung der Luft ein Wechsel eingetreten wäre. Der Wind war nicht stärker geworden, der Himmel hatte sich nicht bedeckt. Keine drohende Wolke erhob sich am Horizont; in den höheren und niedrigeren Schichten der Luft herrschte fast völlige Ruhe.

Die eben aufgetretene außerordentliche Erscheinung blieb offenbar auf diesen Teil des Ozeans beschränkt.

Plötzlich und unter furchtbarem Getöse, dessen Natur und Ursache an Bord der ›Saint Enoch‹ niemand zu durchschauen vermochte, fing das Meer an zu sieden, bedeckte sich mit weißem Schaum und wallte auf, als ob ein unterseeischer Vulkanausbruch seine tiefsten Abgründe aufgewühlt hätte. Die schlimmste Bewegung erfolgte da, wo der englische Walfänger lag, während das französische Schiff nur sozusagen die Ausläufer des unerklärlichen Wütens des Wassers verspürte.

Kapitän Bourcart und die Seinen beobachteten überrascht die auf und ab geschleuderte ›Repton‹, doch was sie erst nur verwundert hatte, wuchs bald zu vollem Entsetzen an.

Die ›Repton‹ wurde erst auf den Kamm einer ungeheuren Woge getragen und verschwand dann völlig dahinter. Aus der Woge schossen noch riesige Wasserstrahlen empor, als kämen sie aus den Spritzlöchern eines übermäßig großen Ungeheuers, dessen Kopf zum Teil unter dem Schiff gewesen wäre und dessen Schwanz das

Meer eine halbe Kabellänge, fast 100 Meter, im Umkreis aufwirbelte.

Als das Schiff wieder sichtbar wurde, war es in großem Umfang zerstört, seine Masten waren niedergebrochen, sein Takelwerk zerrissen und über die nach Backbord tief geneigte Schanzkleidung wälzte sich ein gurgelnder Wasserschwall hinweg.

Eine Minute später und nachdem es noch einmal emporgeschleudert worden und niedergestürzt war, versank es in die Tiefe des Stillen Ozeans.

Kapitän Bourcart, seine Offiziere und seine Mannschaften stießen einen Schreckensruf aus und waren halb gelähmt angesichts dieses unerklärlichen und entsetzlichen Unfalls.

Vielleicht waren aber nicht alle Insassen der ›Repton‹ mit untergegangen, vielleicht hatten einige in den Booten rechtzeitig fliehen können, um nicht von dem wirbelnden Schlund beim Versinken des Schiffes verschlungen zu werden. Vielleicht konnte man noch mehrere dieser Unglücklichen retten, ehe die Nacht sich über das Meer gebreitet hatte.

Einer solchen Katastrophe gegenüber mußte jede Feindseligkeit verstummen; hier galt es eine Menschenpflicht zu erfüllen, und das sollte in vollem Umfang geschehen.

»Die Boote schnell aufs Wasser!« rief Kapitän Bourcart.

Erst vor 2 Minuten war die ›Repton‹ gesunken, und jetzt durfte man wohl noch hoffen, die Überlebenden des Schiffbruchs zu retten.

Plötzlich, und noch bevor die Boote niedergelassen waren, erfolgte ein, wenn auch nicht sehr starker Stoß. Am Heck um 7 bis 8 Zoll gehoben, neigte sich die ›Saint Enoch‹ nach Steuerbord auf die Seite und blieb dann, als ob sie auf eine Klippe aufgefahren wäre, unbeweglich liegen.

12. KAPITEL

Strandung

Der Wind, der gegen 5 Uhr abends aus Osten wehte und den die ›Repton‹ hatte nutzen wollen, hielt nicht an. Nach Sonnenuntergang flaute er ab und legte sich zuletzt ganz. Die Bewegung des Wassers verminderte sich bis zum leichten Plätschern an der Oberfläche. Dann kam wieder der dicke Nebel auf, der diesen Teil des Stillen Ozeans schon seit 48 Stunden eingehüllt hatte.

Die ›Saint Enoch‹ war gerade in dem Augenblick aufgelaufen, wo die Mannschaft die Boote niederlassen wollte. War das ein Unfall von der gleichen Natur wie der, der den Untergang der ›Repton‹ verschuldet hatte, und war das englische Fahrzeug – weniger glücklich als die ›Saint Enoch‹ – auf eine wirkliche Klippe gelaufen?

Gleichviel: Wenn die ›Saint Enoch‹ auch nicht gesunken war, so war sie doch wenigstens gestrandet. Da ferner die Gefahr vorlag, daß sie dennoch untergehen könnte, war es unmöglich, die Boote zur Rettung der englischen Seeleute auszusenden.

Der erste Eindruck, den Bourcart und seine Leute von dem Vorfall empfanden, war der einer namenlosen Bestürzung.

Wie hatte es überhaupt zu einer Strandung kommen können? Die ›Saint Enoch‹ hatte ja von der gegen 5 Uhr aufgesprungenen Brise noch kaum etwas verspürt. An einer Klippe konnte sie nur auflaufen, wenn sie in eine Strömung geraten war, von der niemand etwas ahnte und die dann auch nicht erkannt worden wäre.

Hier waren gewisse unerklärliche Verhältnisse im Spiel, und doch war jetzt nicht die Zeit dazu, eine Erklärung zu versuchen.

Der Stoß war, wie gesagt, nur schwach gewesen. Nach erneutem Auflaufen des Hecks aber, wobei übrigens nicht einmal das Steuer beschädigt wurde, wälzte sich eine ungeheure Wassermenge über das Schiff hinweg. Glücklicherweise wurden seine Masten dabei nicht gelockert und die Stagseile und die Wanten blieben ohne Beschädigung. Da auch der Boden keine Havarie erlitten hatte, schien es nicht wie die ›Repton‹ von einem Untergang bedroht zu sein. Vielleicht fehlten ihm überhaupt nur wenige Zoll Wasser, um

wieder flottzuwerden, und es kam mit dem Eintritt der Flut schon wieder allein los.

Infolge des Stoßes waren nur die den Wal haltenden Ketten gesprengt worden, und die Strömung führte die Reste der Beute hinweg.

Jetzt hatte man aber anderes zu tun, als sich wegen eines Verlustes von 100 Faß Tran zu beunruhigen. Da die ›Saint Enoch‹ gestrandet war, galt es zunächst, sie womöglich aus ihrer schlimmen Lage zu befreien.

Bei diesem Unfall hütete sich Meister Ollive aber wohlweislich, Jean-Marie Cabidoulin mit Stichelreden zu reizen. Der Böttcher hätte ihm doch nur erwidert:

»Laß es nur gut sein, das ist doch nur der Anfang vom Ende!«

Inzwischen beratschlagten sich Bourcart und der Obersteuermann über die Lage.

»Es gibt doch keine Untiefen in diesem Teil des Stillen Ozeans«, sagte Heurtaux.

»Mir fehlt es auch an jeder Erklärung«, antwortete Bourcart; »doch das eine ist gewiß, daß zwischen den Kurilen und Aleuten keine eingetragen ist.«

Tatsächlich zeigten selbst die neuesten Seekarten keine Angaben über Untiefen oder Klippen in dem Teil des Ozeans, wo der 120. und der 160. Meridian den 50. Breitengrad schneiden. Seit 60 Stunden hatte der Nebel freilich Kapitän Bourcart am Aufnehmen eines Bestecks gehindert. Nach seiner letzten Beobachtung befand die ›Saint Enoch‹ sich aber über 200 Meilen von den Aleuten entfernt, und es war doch kaum anzunehmen, daß der Wind oder eine Strömung – seit der Positionsbestimmung am 19. Oktober – sie so weit zurück verschlagen hätte.

Dennoch hätte sie kaum anderswo als an den am weitesten hinreichenden Klippen der Aleuten auffahren können.

Bourcart begab sich nach der Offiziersmesse, breitete hier die Seekarten vor sich aus und studierte sie nach allen Seiten; mit dem Zirkel bestimmte er auch annähernd die Stelle, wo sich, wenn er 3 Tage Fahrt berücksichtigte, sein Schiff jetzt befinden mußte. Doch

selbst wenn er einen Irrtum um 200 Meilen annahm, traf er in der Richtung nach den Aleuten noch auf keine Riffe.

»Könnte denn«, warf da Dr. Filhiol ein, »nicht nach der Herstellung dieser Karten an der Stelle, wo wir liegen, ein Aufsteigen des Grunds stattgefunden haben?«

»Eine Erhebung des Meeresbodens?« antwortete Bourcart, der diese Hypothese nicht ganz abzuweisen schien.

War sie denn mangels jeder anderen nicht etwa annehmbar? Warum könnte sich der Meeresboden nicht, entweder langsam durch dauernden Auftrieb oder vielleicht auch plötzlich, unter der Einwirkung plutonischer Kräfte, fast bis zur Wasserfläche gehoben haben? An derartigen tellurischen Erscheinungen fehlt es ja nicht in Gegenden, wo noch eine eruptive Tätigkeit herrscht. Die Gegend hier lag obendrein in der Nachbarschaft eines vulkanreichen Archipels. Erst vor 3 1/2 Monaten hatte man ja auf der Fahrt dahin die Flammen aus dem Chilchaldinskoi auf der Insel Unimak emporlodern sehen.

Obwohl diese Erklärung aber in gewissem Maß annehmbar erschien, wies die Mehrzahl der Mannschaft, wie sich bald zeigen wird, sie doch von sich.

Auf welche Ursache die Strandung der ›Saint Enoch‹ indes zurückzuführen sein mochte, die Tatsache selbst war unbestreitbar. Beim Sondieren vom Vorder- und vom Hinterdeck aus fand Meister Ollive nur 4 bis 5 Fuß Wassertiefe.

Kapitän Bourcarts erste Sorge war es gewesen, den Frachtraum sorgfältig zu besichtigen. Jean-Marie Cabidoulin und der Zimmermann Ferut hatten sich schon überzeugt, daß die Bordwand kein Wasser zog, daß also infolge des Stoßes kein wahrnehmbares Leck entstanden war.

Jedenfalls mußte man bis zum nächsten Tag warten, ehe die Natur dieses bisher unbekannten Riffs des Stillen Ozeans bestimmt werden konnte, und vielleicht gelang es, die ›Saint Enoch‹ vor dem Eintreten schlechteren Wetters davon abzubringen.

Die Nacht schien kein Ende nehmen zu wollen. Weder die Offiziere zogen sich in ihre Kabine zurück, noch die Mannschaften ins Volkslogis. Man mußte ja jeden Augenblick für alles bereit sein.

Dann und wann strich der Kiel kratzend über das Riff – konnte er nicht vielleicht unter dem Einfluß der Strömung davon abkommen? Und konnte es nicht möglich sein, daß das Schiff auf der Seite, nach der es geneigt war, weiter abglitt und damit wieder zum Schwimmen kam?

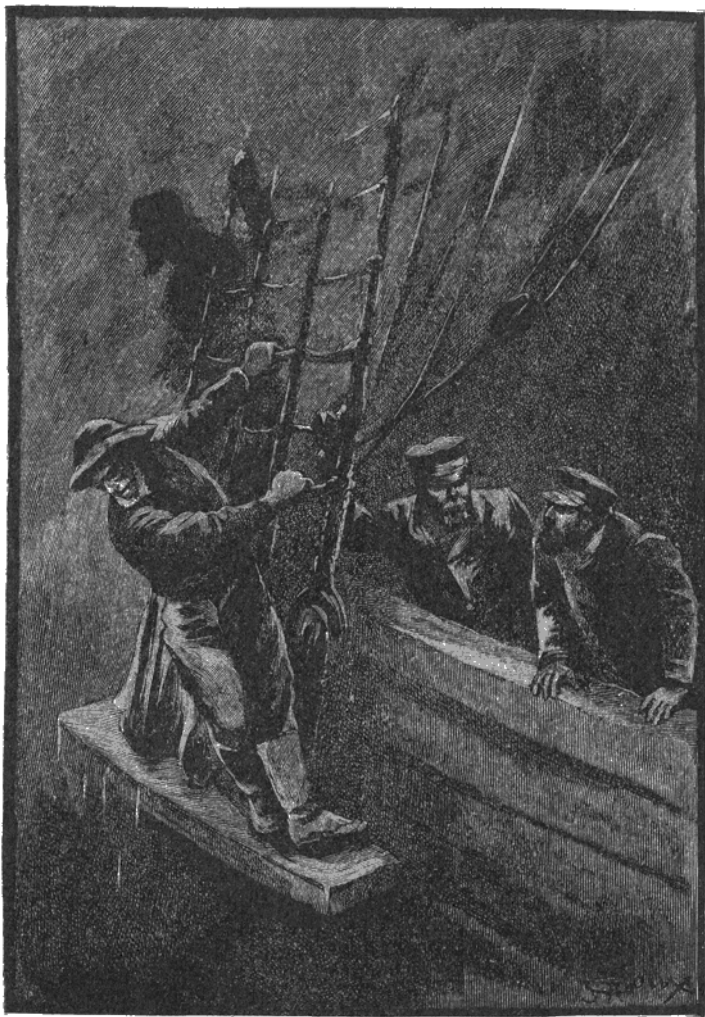
Aus Vorsicht hatte Kapitän Bourcart übrigens die Boote aufs Meer setzen und sie mit Nahrungsmitteln so reichlich wie möglich beladen lassen, für den Fall, daß es notwendig wurde, die ›Saint Enoch‹ aufzugeben. Man konnte ja immerhin noch in die Zwangslage kommen, sich ihrer zu bedienen, um das nächstgelegene Land zu erreichen. Das waren aber die Aleuten, wenn das Schiff nicht durch ganz unbegreifliche Ursachen völlig aus seinem Kurs verschlagen worden war. Dieses drohte übrigens nicht zu kentern, was vielleicht zu befürchten gewesen wäre, wenn der Wal noch an seiner Seite gegangen hätte.

Außer auf andere Möglichkeiten, durch die die ›Saint Enoch‹ hätte abgebracht werden können, rechnete Kapitän Bourcart vor allem auf die Flut, obwohl er wußte, daß der Gezeitenunterschied im ganzen Stillen Ozean nicht eben groß war. Wer konnte aber wissen, ob das Ansteigen des Wassers um wenige Zoll nicht schon ein Wiederflottwerden herbeiführte? Es hatte ja nicht den Anschein, daß das Fahrzeug weit auf die Klippe hinauf gefahren war, an der es eigentlich nur mit der Ferse festhing.

Gegen 11 Uhr hatte die Flut angefangen, sich fühlbarer zu machen, und um 2 Uhr nach Mitternacht mußte Hochwasser sein. Der Kapitän und seine Offiziere beobachteten voller Spannung das Steigen des Wassers, das sich durch ein in der so stillen Nacht leicht hörbares Anschlagen der Strömung bemerkbar machte.

Leider trat, als das Wasser den höchsten Stand erreicht hatte, keine Änderung ein. Wohl erhielt die ›Saint Enoch‹ einige leichte Erschütterungen und der Kiel schleifte ein wenig auf dem Grund hin und her, das war aber auch alles. An diesem Datum des Oktober waren die Hochfluten der Zeit der Tag- und Nachtgleiche schon vorbei, und die Aussicht auf ein Wiederfreikommen verminderte sich mit jedem weiteren Mondumlauf.

Wenn nun erst die Tiefebbe eintrat, lag sogar die Befürchtung



nahe, daß sich die Verhältnisse noch verschlechtern könnten. Das Schiff neigte sich voraussichtlich, je mehr das Wasser zurücksank, desto mehr auf die Seite, und dann war am Ende sein Kentern doch nicht ausgeschlossen.

Die Besorgnis hierüber wich nicht vor halb 5 morgens. Übrigens hatte Kapitän Bourcart, um auf jede Möglichkeit vorbereitet zu

sein, schon die Rahen der Bramsegel niederholen lassen, um sie als Stützen zu verwenden, sie brauchten aber nicht gegen die Schiffswand gestemmt zu werden.

Kurz vor 7 Uhr färbte ein rötlicher Schein die Dunstmassen im Osten. Die über den Horizont emporsteigende Sonne vermochte sie noch nicht aufzulösen, und auf das Takelwerk senkte sich ein feuchter Niederschlag.

Natürlich versuchten alle, die Offiziere auf dem Hinterdeck, die Matrosen auf dem Vorderkastell, etwas durch den Nebel auf der Seite zu erkennen, nach der das Schiff geneigt lag, um möglichst bald mit dem Boot um dieses herumfahren zu können. Jedem lag ja daran, sich zu überzeugen, ob das Riff wohl eine sehr große Ausdehnung hatte, ob es nur eine ebene Untiefe bildete oder ob bei niedrigem Wasser vielleicht gar der obere Teil von Felsen frei herausragte.

Vorläufig blieb es jedoch unmöglich, weiter als bis auf einige Meter über die Schanzkleidung hinaus etwas zu erkennen. Jedenfalls hörte man aber auch keine Brandung, die jede Strömung an Gesteinsmassen erzeugt, welche nahe an die Oberfläche des Meeres heranreichen.

Es war also nichts zu tun, ehe der Nebel nicht verschwand, und das geschah vielleicht, wie an den vorhergehenden Tagen, wenn die Sonne sich der Mittagshöhe näherte. Wenn die Umstände es dann erlaubten, wollte Bourcart versuchen, die Lage des Schiffes mittels Sextanten und Chronometers zu bestimmen.

Noch immer empfahl es sich, den Frachtraum vollständiger zu untersuchen. Meister Cabidoulin und der Zimmermann Ferut, die eine Anzahl Fässer von hinten her weiter nach vorn geschafft hatten, überzeugten sich aufs neue, daß nirgends Wasser eingedrungen war. Weder die Spanten noch die Bordwand hatten beim Auflaufen nachgegeben. Von einer ernsteren Havarie konnte also keine Rede sein. Beim Hervorrollen der Fässer sagte sich der Böttcher aber, daß es wohl nicht zu umgehen sein würde, sie aufs Deck zu hissen und ins Meer zu werfen, um das Gewicht des Schiffes zu vermindern.

Die Morgenstunden vergingen, der Himmel wurde aber noch

nicht klar. Eine oberflächliche Untersuchung, die Bourcart und der Obersteuermann im Umkreis von einer halben Kabellänge von der ›Saint Enoch‹ vornahmen, gab keinen Aufschluß über Natur und Form des Riffs.

Vor allem galt es nachzuweisen, ob es sich in der Nähe von Land befand, woran die Boote landen könnten, wenn es notwendig würde, das Schiff zu verlassen. Bourcart konnte freilich nicht annehmen, daß ein Festland oder eine Inselgruppe nahe dieser Gegend läge. Der Doktor hatte eben eine diesbezügliche Frage an ihn gerichtet.

»Nein, Herr Filhiol«, antwortete er überzeugten Tons, »erst vor wenigen Tagen hab' ich, wie ich Ihnen schon sagte, ein zuverlässiges Besteck aufnehmen können. Eben hab' ich meine Berechnungen noch einmal geprüft; sie sind genau, wir liegen ohne Zweifel etwa 200 Meilen von der äußersten Landspitze der Kurilen.«

»Dann komme ich auf meine Mutmaßung zurück«, erwiderte Dr. Filhiol. »Es wird ein Aufsteigen des Meeresbodens stattgefunden haben, auf den die ›Saint Enoch‹ aufgefahren ist.«

»Das wäre wohl möglich«, gab Bourcart zu, »denn ich kann nicht glauben, daß ein Irrtum oder ein Fehler im Steuern uns so weit nach Norden zurückverschlagen hätte.«

Es war wirklich ein beklagenswerter Umstand, daß sich kein Wind erheben zu wollen schien. Erstens hätte dieser den Nebel weggefegt und den Himmel klar gemacht, und vielleicht, wenigstens wenn er aus Westen wehte, der ›Saint Enoch‹, die dann alle Segel gehißt hätte, von dem felsigen Grund abgedrängt.

»Wartet nur, Kinder, wartet nur!« wiederholte öfters Kapitän Bourcart, der wohl bemerkte, daß die Ungeduld und die Unruhe seiner Leute zunahm. »Ich hoffe, daß der Nebel am Nachmittag aufsteigen wird, und dann werden wir über unsere Lage bald Aufschluß haben. Voraussichtlich kommen wir ohne großen Schaden davon!«

Als die Voll- und Leichtmatrosen ihre Blicke aber auf Jean-Marie Cabidoulin richteten, sahen sie, wie er den dicken, buschigen Kopf schüttelte, ein Zeichen, daß er diese frohe Zuversicht nicht teilte, und das war für sie gar nicht beruhigend. Um bei der wieder stei-

genden Flut zu verhindern, daß deren von Osten her andringende Welle das Fahrzeug noch weiter auf das Riff schieben könne, wollte Bourcart in Übereinstimmung mit dem Obersteuermann nach jener Himmelsgegend hin einen Wurfanker auslegen lassen.

Meister Ollive und zwei Matrosen machten eines der Boote klar, um diese kluge Maßnahme unter der Leitung von Lieutenant Allotte auszuführen.

Das Boot stieß ab, während man ihm die Ankerkette von der ›Saint Enoch‹ aus nachlaufen ließ.

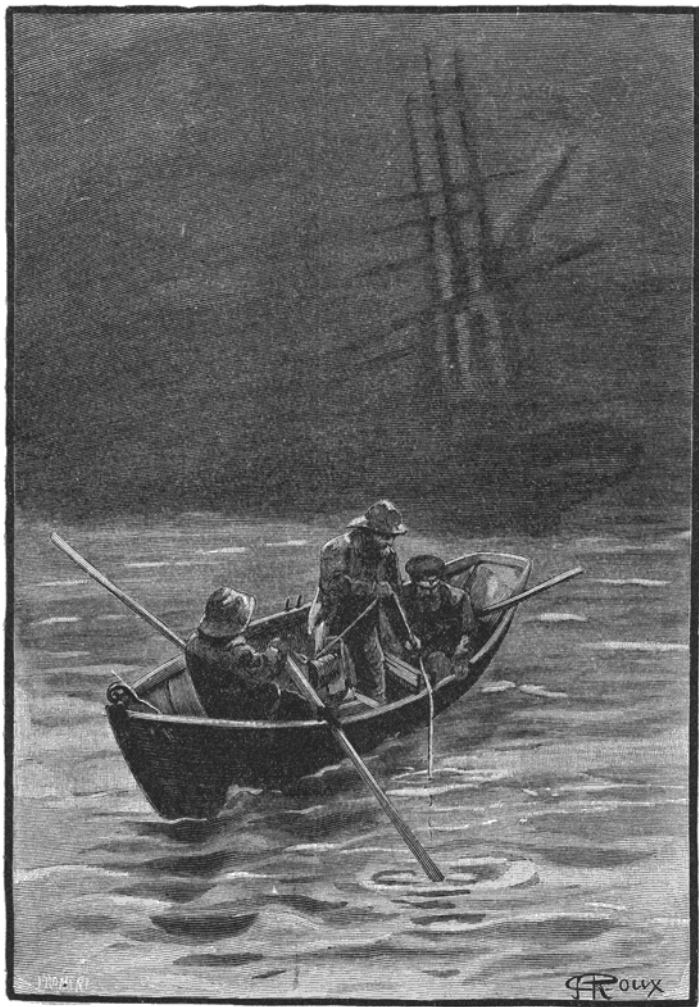
Auf Anordnung von Kapitän Bourcart ließ der Lieutenant in 50 Fuß Entfernung vom Schiff eine Bleisonde einsinken. Zu seiner größten Überraschung aber fand er, selbst als 20 Faden Schnur abgelaufen waren, keinen Grund.

Die Sondierungen wurden an dieser Seite an verschiedenen Stellen wiederholt, doch immer mit dem gleichen Erfolg: das Senkblei traf nirgends auf den Boden.

Unter solchen Umständen einen Anker fallen zu lassen, wäre nutzlos gewesen, da er doch keinen Halt gewonnen hätte. Aus dem Befund aber ließ sich schließen, daß das Riff, wenigstens auf dieser Seite, sehr steil abfiel.

Das Boot kehrte zurück und Lieutenant Allotte erstattete dem Kapitän seinen Bericht.

Bourcart zeigte sich nicht wenig erstaunt. Seiner Annahme nach mußte das Riff vielmehr sehr sanft abfallende, weit hinausreichende Seiten haben, da die Strandung fast ohne Erschütterung erfolgt war, als wenn das Schiff dabei über einen wenig geneigten Boden hingestrichen wäre. Nun mußten Sondierungen rund um die ›Saint Enoch‹ vorgenommen werden, um so gut wie möglich die Ausdehnung des Riffs und die Tiefe des Wassers darüber zu erfahren. Jetzt bestieg Bourcart das Boot, und zwar mit dem Obersteuermann, dem Oberbootsmann und zwei Matrosen. Sie hatten zu dem Senkblei eine Leine mitgenommen, die 200 Faden lang war. Wie bei dem Versuch von Lieutenant Allotte, zeigte sich auch hier, daß die Leine nicht bis zum Grund hinabreichte. Man mußte also auf das Auslegen eines Ankers verzichten, mit dessen Hilfe man



durch Drehung des Spills das Schiff heranzuziehen und vielleicht abzuschleppen gedacht hatte.

»Kapitän«, schlug Heurtaux vor, »wir täten wohl besser, nur ganz in der Nähe des Schiffsrumpfs zu sondieren.«

»Das ist auch meine Ansicht«, antwortete Bourcart.

Meister Ollive setzte den Bootshaken in eine der Rüsten nach

der andern ein und führte das Boot so, daß es den Rumpf höchstens in 5 bis 6 Fuß Entfernung umkreisen mußte. Alle 3 Meter ließ der Obersteuermann die Sonde untersinken. Nirgends erreichte sie, selbst bei 200 Faden Leinenlänge, den Boden. Das Riff hatte also einen sehr beschränkten Umfang und ragte bis auf 1 oder 2 Toisen unter der Meeresfläche auf. Das bedeutete demnach, daß die ›Saint Enoch‹ auf die Spitze eines bisher unbekannten Felskegels aufgefahren war.

Immer weiter verstrichen die Stunden, nichts deutete aber auf ein bevorstehendes Verschwinden des Nebels. Bourcart wollte deshalb versuchen, zur Zeit der höchsten Flut sein Schiff mit Hilfe der Boote abzuschleppen. Wurde es von rückwärts her gezogen, dann war es ja vielleicht möglich, es bei Hochwasser wieder flottzumachen.

Dieses Manöver kam unter den günstigsten Verhältnissen zur Ausführung. Die sechs Boote vereinigten sich zu gemeinsamer Arbeit und die Matrosen ruderten mit allen ihnen zu Gebote stehenden Kräften. Das Schiff rückte ein wenig zurück, kaum um einen Fuß, das war alles, was dabei erreicht wurde, und schließlich verlor die Mannschaft alle Hoffnung, es von dem Riff abbringen zu können.

Was die Boote aber nicht vermocht hatten, was sollte, wenn es jetzt nicht noch durch den Wind zustande kam, aus der ›Saint Enoch‹ bei dem ersten schweren Wetter werden? Sie wäre auf dem felsigen Grund hin und her geschleudert worden, und dann konnten von ihr bald nur noch formlose Trümmer übrig sein. Und zu dieser Jahreszeit dauerte es gewiß nicht mehr lange, bis die schweren Stürme ausbrachen, die über diesem Teil des Stillen Ozeans oft so furchtbar toben.

Jetzt blieb nur noch eines übrig, wieder flottzuwerden. Der Kapitän mußte sich, nach reiflicher Überlegung und nachdem er darüber mit seinen Offizieren und den Meistern verhandelt hatte, am Ende wohl oder übel dazu entschließen, er verschob die Ausführung jedoch um einige Stunden, da kein Zeichen für einen Witterungsumschlag vorhanden war. Dieses Auskunftsmittel hatte zum Zweck, das Schiff dadurch zu erleichtern, daß seine Ladung über

Bord geworfen wurde. Von 8- bis 900 Faß Tran befreit, hob es sich vielleicht weit genug, bei der Flut abzuschwimmen.

Man wartete in der Hoffnung, daß sich der Nebel heute wie am Tag vorher im Laufe des Nachmittags zerstreuen würde.

Das war auch einer der Gründe, woraufhin Bourcart seinem Plan, die Fracht zu opfern, Folge gab. Wenn das Schiff dadurch auch wieder zum Schwimmen kam, hätte man es doch nicht durch den Nebel steuern können. Daraus, daß die Sondierungen so große Tiefen rings um das Riff ergeben hatten, ging doch noch keineswegs mit Sicherheit hervor, daß sich nicht weitere Riffe in der Nähe befanden, an denen die ›Saint Enoch‹ aufs neue stranden konnte. Kaum 1 Meile von hier war ja die ›Repton‹ aufgefahren, und das so unglücklich, daß sie fast sofort unterging.

Dieser Gedankengang, der sich jedem aufdrängte, erinnerte aufs neue an den englischen Walfänger. Vielleicht waren doch mehrere seiner Insassen dem Schiffbruch entgangen, vielleicht bemühten sich einzelne Boote noch immer, die ›Saint Enoch‹ aufzufinden. Bourcart und die Mannschaften lauschten auf jedes Geräusch.

Doch kein Ruf ließ sich hören, jedenfalls hatte sich also auch nicht einer von den Matrosen aus dem schrecklichen Unfall retten können.

Wiederum vergingen 3 Stunden. Da jetzt Ebbe eingetreten war, konnte man nicht erwarten, daß das Schiff allein wieder flott würde. Übrigens war der Unterschied zwischen Hoch- und Niedrigwasser nur recht unbedeutend. Das Riff konnte außer zur Zeit der Syzygien gewiß niemals frei hervortreten. Heurtaux hatte sogar nachweisen können, daß das Wasser, wie einige am Schiffsrumpf angebrachte Merkzeichen ergaben, kaum gesunken war, und wenn ganz in der Nähe des Schiffes sondiert wurde, traf man immer etwa bei 5 Fuß Tiefe auf den unebenen Grund.

Das war also die Sachlage. Wie würde sie enden? Sollte die ›Saint Enoch‹ ihre Fahrt noch einmal aufnehmen können oder würden ihre Insassen sich gezwungen sehen, sie zu verlassen, ehe ein Orkan sie zertrümmert hatte? An Bord befanden sich 33 Menschen, die mit einem für mehrere Tage ausreichenden Vorrat an Nahrungsmitteln in den Booten alle Platz finden konnten. Doch in welcher

Entfernung lag die nächste Küste? Und wenn nun bis zu dieser mehrere hundert Meilen zurückzulegen waren?

Bourcart entschloß sich jetzt, seine Ladung zu opfern. Um mehrere hundert Tonnen erleichtert, erhob sich das Schiff bei Hochwasser vielleicht so weit, daß es von der Mannschaft abgeschleppt werden konnte.

Als diese Entscheidung getroffen war, machten sich die Matrosen an die Arbeit, freilich mit einigem Murren über das Mißgeschick, mit der Fracht auch ihren Anteil am Ertrag der zweiten Fangfahrt verlorengehen zu sehen.

Meister Ollive leitete das traurige Werk. Mit Flaschenzügen, die über den Luken angebracht wurden, hißte man die Fässer aufs Deck und warf sie dann ins Meer. Einige davon versanken sofort. Andere, die durch den Aufschlag auf das Riff in Stücke gingen, entleerten sich ihres Inhalts, der wieder nach der Wasseroberfläche emporstieg. Die ›Saint Enoch‹ war bald von einer Fettschicht umgeben, als hätte man Öl ausfließen lassen, um die Wellen in einem Sturm zu glätten. Kaum je war das Meer so ruhig wie jetzt gewesen: nicht die leiseste Wellenbildung an seiner Oberfläche oder an den Rändern der Untiefe, obwohl Heurtaux das Vorhandensein einer von Nordosten kommenden Strömung nachweisen konnte.

Die Gezeiten mußten bald wieder wechseln. Die Entlastung des Schiffes konnte ihre Wirkung natürlich erst zeigen, wenn das Wasser wieder seinen höchsten Stand erreicht hatte. Da man bis dahin 3 Stunden vor sich hatte, mußte die Arbeit bis zum erwünschten Zeitpunkt beendet sein. Dann war aber keine Zeit zu verlieren, oder die ›Saint Enoch‹ lag auch noch bis tief in die Nacht hinein fest, und es war doch entschieden besser, bei Tageslicht von dem Riff abkommen zu können. Fast 800 Faß aus dem Frachtraum herauszuschaffen, das erfordert jedoch geraume Zeit, von der Anstrengung dabei gar nicht zu reden.

Gegen 5 Uhr war die Hälfte der Arbeit getan. Die Flut war schon um 3 bis 4 Fuß gestiegen, und man hätte wohl erwarten können, daß die zum Teil entlastete ›Saint Enoch‹ sich schon aufrichten würde, sie blieb aber noch immer unbeweglich.

»Das mag der Teufel wissen«, wettete da Meister Ollive, »es sieht

aber wahrlich aus, als ob unser Schiff hier auf der Stelle angenagelt wäre.«

»Und du wirst die Nägel auch nicht herausziehen«, murmelte Jean-Marie Cabidoulin.

»Was sagst du, Alter?«

»Nichts, gar nichts!« antwortete der Böttcher, der eben ein leeres Faß ins Meer warf.

Auch die Hoffnung, an die man sich immer geklammert hatte, daß der Nebel sich zerstreuen würde, sollte nicht in Erfüllung gehen. Die Finsternis schien durch die Dunstmassen noch tiefer werden zu sollen. Wenn sein Schiff nun bei der nächsten Flut nicht flott wurde, wußte Kapitän Bourcart kaum noch, wie er aus diesem gefährlichen Meeresteil fortkommen sollte.

Kurz nach 6 Uhr, als schon etwas Halbdunkel herrschte, hörte man von Westen her, wo es noch ein wenig heller war, laute Rufe.

Der auf dem Vorderkastell stehende Meister Ollive trat an Bourcart heran, der sich auf dem Hinterdeck aufhielt.

»Kapitän«, sagte er, »hören Sie, hören Sie? Halt, dort draußen, es scheint ...«

»Ja, ja, dort rufen Leute«, fügte Lieutenant Coquebert hinzu.

Unter der Mannschaft machte sich einige Aufregung bemerkbar.

»Ruhe!« befahl Bourcart.

Alle lauschten gespannt.

Wirklich drangen, jetzt noch von fernher, wiederholte Rufe bis aufs Schiff. Ohne Zweifel galten sie der ›Saint Enoch‹.

Auf ein Zeichen des Kapitäns wurde darauf Antwort gegeben.

»Ohe! Ohe! Hierher!«

Waren das nun Eingeborene, die sich von einer benachbarten Insel auf ihren Pirogen näherten, oder handelte es sich vielleicht um die Überlebenden der ›Repton‹, deren Boote sich wahrscheinlich schon seit gestern bemühten, trotz des Nebels den französischen Walfänger aufzusuchen?

Diese Vermutung, an sich auch die wahrscheinlichste, sollte sich bestätigen.

Einige Minuten später lagen, durch die Zurufe und durch Ge-

weherschüsse auf den rechten Weg geleitet, zwei Boote längsseits der ›Saint Enoch‹.

Es waren die Boote der ›Repton‹ und darin saßen, Kapitän King mitgerechnet, 23 Mann von dessen Besatzung.

Die auch von Anstrengung erschöpften Leute brachen vor Hunger fast zusammen, da sie bei der Schnelligkeit der Katastrophe keine Lebensmittel hatten mitnehmen können. Nach 24stündigem Umherirren waren sie jetzt vor Hunger und Durst fast dem Tode nahe.

Die Überlebenden von der ›Repton‹ wurden heraufgeholt und von Bourcart mit der Höflichkeit empfangen, die ihm einmal eigen war, obgleich er sich in diesem Fall wegen des Vorhergegangenen gewiß zu beklagen berechtigt war. Ehe er sich mit Fragen an Kapitän King wandte, ehe er diesen etwas ausforschte, unter welchen Umständen sein Schiff zugrunde gegangen wäre, und auch ehe er ihm über die Lage der ›Saint Enoch‹ weiteren Aufschluß gab, ließ er den neuen Passagieren vor allem Speise und Trank vorsetzen.

Kapitän King wurde nach der Kajüte geführt, seine Leute begaben sich hinunter ins Volkslogis.

13 Mann fehlten von der Mannschaft des Kapitäns King, 13, die beim Schiffbruch der ›Repton‹ den Tod im Meer gefunden hatten.

13. KAPITEL

Eine bewegliche Klippe

Als Kapitän King und seine Leute bei der ›Saint Enoch‹ angelangt waren, lag diese in einem so dichten Nebel, daß jene, wenn die Rufe der Bootsinsassen nicht gehört wurden, jedenfalls an dem Riff vorbeigefahren wären. Steuerten die Engländer nach Süden weiter, so hätten sie weder auf die asiatische, noch auf die amerikanische Küste treffen können. Selbst eine dauernde Zerstreuung des Nebels durch Winde angenommen, wäre es ihnen unmöglich gewesen, noch eine Hunderte von Meilen lange Fahrt nach Osten oder Westen auszuführen. Ohne Schiffszwieback, den Hunger zu stillen,

und ohne Süßwasser, den Durst zu löschen, wäre nach 48 Stunden kein einziger Mann von der ›Repton‹ mehr am Leben gewesen!

An Offizieren und Matrosen waren 36 Mann auf der ›Repton‹ gewesen. 23 hatten sich mit den Booten gerettet, und diese ergaben nun zusammen mit dem seit dem Tod des Matrosen um einen verminderten Personal der ›Saint Enoch‹ 56 Köpfe. Wenn es dem Kapitän nun aber nicht gelang, sein Schiff von dem Riff abzubringen, welches Schicksal stand dann ihm selbst und seinen alten und neuen Gefährten bevor? Selbst wenn Land, ein Festland oder eine Insel, in der Nähe gewesen wäre, die Schiffsboote hätten doch nicht alle aufnehmen können. Beim ersten Sturmwind aber – und solche sind in dieser Gegend des Stillen Ozeans sehr häufig – mußten die hier meist riesengroßen Wogen, die dann am Riff emporbrandeten, die ›Saint Enoch‹ in wenigen Minuten zertrümmern. Man mußte also bereit sein, das Fahrzeug jeden Augenblick zu verlassen. Dann gingen aber die Lebensmittel, die Bourcart in Vancouver zu erneuern gedacht hatte, gewiß vorzeitig zu Ende, sobald sie die durch die Schiffbrüchigen der ›Repton‹ auf das Doppelte gestiegene Zahl der Insassen des Fahrzeugs ernähren sollten.

Die Schiffsuhren zeigten die 8. Stunde. Noch immer deutete nichts auf Wind, als die Sonne hinter dem dichten Nebelschleier versunken war. Die mehr und mehr fortschreitende Nacht sollte voraussichtlich ganz ruhig, doch auch völlig finster sein. Es war kaum zu erwarten, daß das Schiff in der Hochwasserzeit abgehoben würde, besonders auch, weil die nächste Fluthöhe die vorhergegangene schon nicht mehr erreichte, und es war überdies nicht möglich, das Schiff noch weiter zu entlasten, wenn nicht noch seine Takelage samt den Masten geopfert werden sollte.

Das erkannte Kapitän King, als er mit Bourcart, Heurtaux, Dr. Filhiol und den beiden Lieutenants in der Kajüte verweilte. Hatten er und seine Leute hier Zuflucht an Bord gefunden, so war ihre Rettung damit nicht gesichert. In naher Zukunft konnte ja der ›Saint Enoch‹ dasselbe Los beschert sein wie vorher der ›Repton‹.

Wichtig war es nun zu hören, unter welchen Umständen das englische Schiff zugrunde gegangen war. Kapitän King berichtete darüber folgendes:

Die ›Repton‹ lag, von der Windstille betroffen, mitten im Nebel, als gestern eine Öffnung in diesem die ›Saint Enoch‹ 3 Meilen unter dem Wind zu erkennen gestattete. Warum die ›Repton‹ dem französischen Walfänger nachgesegelt war, ob etwa in mehr oder weniger feindlicher Absicht und um die Angelegenheit wegen des von den beiden Mannschaften harpunierten Wals auszutragen, darüber sprach sich Kapitän King nicht aus. Es war auch nicht die geeignete Zeit, Anklagen und Forderungen zu erheben. Er begnügte sich vielmehr zu berichten, daß die ›Repton‹, als nur noch 1 Seemeile die Schiffe trennte, einen furchtbaren Stoß erlitt. Dadurch wurde am Boden der Backbordseite ihr Rumpf eingeschlagen und Wasser ergoß sich in Strömen hinein. Der Obersteuermann Strok und ein Dutzend von der Mannschaft wurden, die einen über Bord geschleudert, die anderen durch die niederbrechenden Masten erschlagen. Kapitän King und die übrigen wären ebenso sicher umgekommen, wenn sich nicht gerade zwei Boote schon auf dem Meer befunden hätten, die diese 23 Mann aufnahmen. Über 24 Stunden irrten die Überlebenden der ›Repton‹ aufs Geratewohl umher und ohne irgendwelche Lebensmittel, nur bemüht, die ›Saint Enoch‹ zu entdecken, und es war ein reiner Zufall, daß sie sie an ihrer Strandungsstelle fanden.

»Doch was ich mir nicht erklären kann«, fuhr Kapitän King, der ganz geläufig Französisch sprach, fort, »ist, daß sich in der hiesigen Gegend ein Riff befindet. Ich war über meine Lage bezüglich der Länge und Breite ganz zuverlässig informiert.«

»Wie ich von der meinigen«, antwortete Bourcart, »und wenn hier keine unterseeische Bodenerhebung stattgefunden hat ...«

»Das ist offenbar die einzig annehmbare Hypothese«, flocht Heurtaux ein.

»Jedenfalls, Kapitän«, fuhr King fort, »ist die ›Saint Enoch‹ weniger unglücklich gewesen als unsere ›Repton‹.«

»Das wohl«, gab Bourcart zu, »doch wie und wann wird sie wieder unter Segel gehen können?«

»Sie hatte doch keine schweren Havarien erlitten?«

»Nein, ihr Rumpf ist völlig unversehrt. Es sieht aber so aus, als wäre sie an das Riff hier festgenietet, denn selbst nach Aufopferung

unserer ganzen Last ist sie auch bei Hochwasser davon nicht losgekommen.«

»Was soll nun da geschehen?« fragte Kapitän King, dessen Blick sich nacheinander auf Bourcart und dessen Offiziere richtete.

Die Frage blieb ohne Antwort. Was die Besatzung bis jetzt versucht hatte, um die ›Saint Enoch‹ wieder flottzumachen, war erfolglos geblieben. Würden etwa die Elemente zustande bringen, was die Menschen nicht vermochten? Schiffte man sich in den Booten ein, dann ging man dem gewissen Verderben entgegen. Im Norden wie im Osten und Westen lag eine Hunderte von Meilen lange Wasserwüste, die bis zu den Kurilen oder den Aleuten reichte. Schon nahte sich das Ende des Oktober und bald mußte hier die gewohnte schlechte Witterung eintreten. Schwache, unbedeckte Boote waren dieser auf Gnade oder Ungnade preisgegeben, der erste Sturm hätte sie vernichtet. 56 Menschen fanden darin ohnehin nicht Platz. Welche Aussicht auf Rettung hatten aber die dann noch zurückbleibenden Leute, wenn sie nicht von einem Schiff aufgenommen wurden, das zufällig diesen Teil des Stillen Ozeans kreuzte?

Da stellte Dr. Filhiol an Kapitän King folgende Frage:

»Als wir zusammen Petropawlowsk verließen, haben Sie ohne Zweifel gehört, daß die von der See heimkehrenden Fischer von der Anwesenheit eines Seeungeheuers sprachen, vor dem sie eiligst geflohen wären?«

»Ja, gewiß«, antwortete Kapitän King, »und ich muß leider gestehen, daß sich die Mannschaft der ›Repton‹ dadurch sehr in Schrecken jagen ließ.«

»Die Leute glaubten also an die Existenz dieses Ungetüms?« fragte Heurtaux.

»Sie glaubten, es handle sich um einen Kalmar, einen Kraken, einen riesigen Oktopus, und ich sehe nicht ein, warum sie nicht etwas dergleichen hätten glauben sollen.«

»Nun, einfach deshalb«, antwortete der junge Arzt, »weil es keine solchen Oktopusse, keine Kraken und keine Kalmare gibt, Herr Kapitän.«

»Sprechen Sie sich nicht mit solcher Sicherheit aus, Herr Filhiol«, bemerkte Romain Allotte.



»Verstehen wir uns nur recht, lieber Lieutenant. Man hat wohl von derartigen Ungeheuern berichtet, hat auch einzelne davon verfolgt und sie sogar an Bord gehißt. Sie hatten aber niemals die GröÙe, die man ihnen nachsagte und die auf reiner Einbildung beruht. Riesengeschöpfe ähnlicher Art, die etwa ein Boot zertrümmern könnten, die mag man zur Not zugestehen, doch daß die imstande wären, ein

Fahrzeug von mehreren hundert Tonnen ins Meer hinunterzuziehen ... nein, nein, davon kann keine Rede sein!«

»Das ist ganz meine Ansicht«, stimmte Bourcart ein. »Mit solcher Kraft ausgestattete Ungeheuer gehören zu den Fabelwesen.«

»Die Fischer von Petropawlowsk«, fiel Lieutenant Coquebert ein, »sprachen aber von einer ungeheuren Seeschlange, die sie selbst gesehen hätten.«

»Ja«, sagte Kapitän King, »und darüber waren sie so entsetzt, daß sie Hals über Kopf nach dem Hafen flohen.«

»Doch sagen Sie«, fragte Dr. Filhiol weiter, »ist Ihnen seit Ihrer Abreise aus Petropawlowsk diese Briaree mit 50 Köpfen und 100 Armen erschienen, dieser Nachkomme des berühmigten Riesen des Altertums, der den Himmel bedrohte und den Neptun deshalb im Ätna einsperrte?«

»Nein, Herr Doktor«, gestand Kapitän King ein. »Immerhin hat die ›Saint Enoch‹, ebenso wie die ›Repton‹, gewiß manches Treibgut angetroffen, wie Trümmer von Booten und tote Wale, die nicht harpuniert zu sein schienen. Wäre es denn nun nicht möglich, daß das Seeungeheuer, von dem man in Petropawlowsk berichtete, diese Verwüstungen angerichtet hätte?«

»Das ist nicht nur möglich, sondern mehr als wahrscheinlich«, erklärte Lieutenant Allotte, »wenn es unser Kapitän und der Doktor auch nicht zugeben wollen.«

»Ich bitte Sie, Lieutenant!« erwiderte der Arzt, »solange ich es nicht gesehen, nicht mit meinen eigenen Augen gesehen habe, glaub' ich nimmermehr daran!«

»Jedenfalls«, richtete Bourcart das Wort wieder an Kapitän King, »schreiben Sie den Verlust der ›Repton‹ doch nicht dem Angriff eines Kraken, eines Kalmars oder einer Seeschlange zu?«

»Nein«, antwortete Kapitän King, »nein, ich wenigstens nicht. Und doch soll unser Schiff, nach der Behauptung mehrerer meiner Leute, von riesigen Armen, von furchtbaren Scheren gepackt und dadurch zum Kentern und zum Versinken gebracht worden sein. Die Leute sprachen davon, als wir in den Booten nach der ›Saint Enoch‹ suchten.«

»Oh«, fiel Bourcart ein, »die Reden Ihrer Matrosen werden wohl

auch bei mir an Bord ein Echo finden. Die Mehrzahl unserer Mannschaft hat sich zu dem Glauben bekehren lassen, daß solche Ungeheuer existierten. Der Böttcher hat niemals aufgehört, ihnen allerlei Geschichten darüber vorzupredigen. Seiner Ansicht nach ist die Zerstörung der ›Repton‹ einem ganz außergewöhnlichen Tier zuzuschreiben, einem Geschöpf, das halb Oktopus, halb Schlange sein soll. Bis zum Beweis des Gegenteils beharre ich freilich dabei, daß unsere Fahrzeuge auf neuentstandene Riffe aufgefahren sind, die auf den Seekarten des Stillen Ozeans noch nicht eingezeichnet sind.«

»Daran ist meiner Ansicht nach gar nicht zu zweifeln«, fügte Dr. Filhiol hinzu, »mag Jean-Marie Cabidoulin darüber fabulieren, was und wieviel er will!«

Es war inzwischen 9 Uhr abends geworden. Die Hoffnung, daß die ›Saint Enoch‹ in der Nacht loskommen könnte, ließ sich kaum noch aufrechterhalten. Die Flut blieb ja, wie schon erwähnt, hinter der vorhergehenden Tide zurück. Um jedoch nichts zu vernachlässigen, ließ Kapitän Bourcart die Boote aussetzen und mit den stärksten Spieren versorgen. Es war ja nutzlos, an eine weitere Erleichterung des Schiffes zu denken, ohne von den Masten die Stengen und die Bramstengen niederzuholen. Das wäre eine schwere Arbeit gewesen, und angenommen, daß die ›Saint Enoch‹ dadurch flott würde, was mußte aus ihr werden, wenn sie das bevorstehende schlechte Wetter fast entmastet überraschte? Am nächsten Tag jedoch, wenn der Nebel verschwand, wenn die Sonne eine genaue Ortsbestimmung ermöglichte und man die allgemeine Sachlage übersehen konnte, sollte eine weitere Entscheidung getroffen werden.

Übrigens dachten Bourcart und seine Offiziere gar nicht daran, sich Ruhe zu gönnen. Auch die Mannschaften lagen ausgestreckt auf dem Deck, ins Volkslogis hinunter hatte sich keiner begeben. Die Unruhe hielt die Leute wach. Nur einige der Leichtmatrosen hatten vergeblich gegen den Schlaf angekämpft. Auch Donner schläge hätten sie nicht geweckt, genauso wenig wie die meisten Matrosen der ›Repton‹, die vor völliger Erschöpfung eingeschlafen waren. Meister Ollive ging mit großen Schritten auf dem Hinter-

deck hin und her, während sich eine Gruppe von fünf bis sechs Matrosen um den Böttcher gesammelt hatte, und was dieser erzählte, das kann man sich ja leicht genug vorstellen.

Die in der Kajüte gepflogene Unterhaltung lief auf das gewöhnliche Ergebnis hinaus, wonach die einen das Vorkommen eines solchen Ungeheuers, wie es gesehen worden sein sollte, hartnäckig behaupteten und die anderen es ebenso bestimmt ableugneten. Dr. Filhiol und Lieutenant Allotte kamen bei dem Gespräch schon ein wenig in die Hitze.

Da fand der Streit unerwarteterweise ein schnelles Ende.

»Achtung! Achtung!« rief Heurtaux, der blitzschnell aufgesprungen war.

»Das Schiff hat sich gehoben«, fügte Lieutenant Coquebert hinzu.

»Es wird flott werden ... es schwimmt schon!« versicherte Romain Allotte, dessen Klappsessel, auf dem Fußboden hingleitend, unter ihm fast verschwand.

Der Rumpf der ›Saint Enoch‹ war durch mehrere Stöße erschüttert worden. Es schien, als ob der auf der Oberfläche des Riffs hinstreichende Kiel sich gehoben hätte. Das Schiff schwankte wiederholt nach Back- und nach Steuerbord und nahm nicht mehr die stark geneigte Lage ein wie vorher.

In einem Augenblick waren Bourcart und die übrigen aus der Kajüte hinausgestürmt.

Inmitten der schwarzen Nacht, die der Nebel noch mehr verfinsterte, schimmerte nirgends ein Lichtschein und flimmerte kein einziger Stern. Kein Hauch bewegte die Luft. Das Meer hob und senkte sich kaum in einer sanften Dünung, und am Rand der Klippe brandete nicht die kleinste Welle.

Noch ehe Bourcart auf dem Deck erschienen war, hatten sich die Matrosen in aller Eile erhoben. Auch diese sagten sich, als die Stöße bemerkbar wurden, daß das Schiff wohl vom Grund loskommen würde. Nach wiederholten seitlichen Schwankungen hatte sich die ›Saint Enoch‹ leicht aufgerichtet. Das Steuerruder geriet so stark in Bewegung, daß Meister Ollive dessen Rad festbinden lassen mußte.

Da mischten sich die Ausrufe der Mannschaft mit denen von Lieutenant Allotte:

»Es schwimmt! Es schwimmt!« ertönte es von allen Seiten.

Über die Schanzkleidung gelehnt, suchten Kapitän Bourcart und Kapitän King die dunkle Meeresfläche zu beobachten. Worüber sie aber, und übrigens alle, die sich das zu erklären versuchten, am meisten erstaunten, war die Tatsache, daß jetzt gerade Tiefefbbe herrschte. Die Aufrichtung des Fahrzeugs auf seinen Kiel konnte dem Stand des Wassers also nicht zugeschoben werden.

»Was ist hier geschehen?« wandte sich Heurtaux fragend an Meister Ollive.

»Das Schiff ist jedenfalls infolge seiner Entlastung in Bewegung gekommen«, antwortete dieser, »und ich fürchte, es wird dabei das Steuer einbüßen.«

»Und jetzt?«

»Jetzt, Herr Heurtaux, sitzen wir ebenso fest wie vorher!«

Bourcart, Dr. Filhiol und die Lieutenants begaben sich nach dem erhöhten Teil des Hinterdecks, und ein Matrose brachte ein paar brennende Laternen, so daß man einander wenigstens sehen konnte.

Vielleicht hatte der Kapitän den Gedanken, einen Teil der Leute in die Boote zu beordern, um einen erneuten Versuch zum Abschleppen der ›Saint Enoch‹ zu machen. Da das Fahrzeug aber wieder festlag, sagte er sich, daß das eine vergebliche Mühe sein werde. Jedenfalls erschien es ratsamer, die nächste bei Tageslicht eintretende Flut abzuwarten und erst, wenn sich die Erschütterungen vielleicht wiederholten, mit einem Abschleppversuch zu beginnen.

Welche Ursache und welche Folgen die ersten Stöße gehabt hätten, blieb vorläufig völlig unerklärlich. Ebenso wußte eigentlich niemand, ob sich der Schiffskiel von dem felsigen Grund ein wenig abgehoben habe oder mit dem Hinterstevan jetzt noch fester aufsitze, worauf die drohende Zerstörung des Steuerruders ja hinwies.

»Das letztere muß wohl der Fall sein«, äußerte Bourcart gegen den Obersteuermann, »denn wir wissen, daß das Meer rings um die Klippe sehr tief ist.«

»Vielleicht, Kapitän«, meinte Heurtaux, »genügte eine Rückwärtsbewegung um wenige Fuß, das Schiff wieder flottzumachen. Doch wie sollten wir eine solche zustande bringen?«

»Gewiß ist doch das eine«, antwortete Bourcart, »daß sich die Lage des Schiffes verändert hat, und wer weiß, ob es nicht noch diese Nacht oder morgen bei der Flut allein wieder freikommt?«

»Darauf möcht' ich nicht rechnen, Kapitän, denn die Fluthöhe nimmt jetzt mehr ab, statt daß sie sich vergrößerte. Und wenn wir erst den Neumond abwarten wollen –«

»Müßten wir freilich 8 Tage unter den jetzigen Verhältnissen liegenbleiben, Heurtaux. Bei ruhigem Meer ließe die ›Saint Enoch‹ dann ja keine ernstere Gefahr. Freilich wird das Wetter wohl bald umschlagen, und auf solche Nebelperioden folgen meist sehr heftige Stürme.«

»Das schlimmste ist noch«, bemerkte der Obersteuermann, »daß wir nicht einmal wissen, wo wir uns befinden.«

»Wenn am nächsten Vormittag die Sonne, und wäre es nur eine Stunde lang, zum Vorschein kommt, werde ich ein Besteck machen, und das wird über unsere Position Aufschluß geben. Immerhin, lieber Heurtaux, können Sie sich darauf verlassen, daß wir zur Zeit der Strandung noch auf dem richtigen Kurs waren. Nein, die Strömungen haben uns nicht etwa zu weit nach Norden verschlagen. Ich komme deshalb immer auf die Erklärung zurück, die mir als die annehmbarste erscheint. Da es ganz ausgeschlossen ist, daß die Seekarten nur infolge eines Versehens diese Klippe nicht enthielten, muß sie erst unlängst entstanden sein.«

»Das glaub' ich auch, Kapitän, das Unglück ist nur, daß die ›Saint Enoch‹ sich darauf festgefahren hat.«

»Genau wie die ›Repton‹ auf einer ähnlichen Klippe«, schloß Bourcart. »Gott sei Dank, ist unser Schiff dabei nicht ebenso zugrunde gegangen, und ich hoffe noch immer, es wieder flott zu bekommen.«

So lautete die Erklärung, die Bourcart gab und der sich Heurtaux, Dr. Filhiol, der Bootsmann und wahrscheinlich auch Kapitän King willig anschlossen. Die beiden Lieutenants sprachen sich dar-

über nicht aus. Die Anschauung der Mannschaft aber trat bald unter folgenden Umständen zutage:

Um den Fuß des Großmasts gelagert, waren die Leute im Gespräch begriffen. Sie sahen nur eines: daß die Stöße nämlich nicht vom Meer ausgegangen sein konnten, da es vollkommen ruhig war, und auch nicht durch die Gezeiten, da während der Ebbe sogar noch weniger Wasser über der Untiefe stand. Die Stöße hatten sich überdies nicht mehr wiederholt, und wenn sich die ›Saint Enoch‹ auch an Backbord ein wenig aufgerichtet hatte, so lag sie doch jetzt wieder unbeweglich still. Diese Bemerkungen gingen von dem Harpunier Pierre Kardek aus, der schließlich sagte:

»Dann muß sich eben die Klippe, ja, dann muß sich die Klippe selbst bewegt haben.«

»Die Klippe?« riefen zwei oder drei seiner Kameraden.

»Sapperment, Kardek«, entgegnete der Schmied Gille Thomas, »hältst du uns denn für Landratten, die sich solche Flausen aufbinden ließen?«

Diese Antwort schien den Nagel auf den Kopf zu treffen. Eine Klippe, die sich bewegte wie eine Boje, die wie ein Schiff auf bewegtem Meer schlingerte und stampfte! Nein, dergleichen durfte man nicht vor wackeren Seeleuten aussprechen, die über alles, was das Meer betraf, unterrichtet waren. Gewiß hätte kein einziger von ihnen zugegeben, daß eine unterseeische Bewegung diese Stelle des Stillen Ozeans zum Rütteln gebracht habe.

»Das erzähl anderen!« rief der Zimmermann Ferut. »Ich habe ja in meiner früheren Tätigkeit als Maschinist schon allerlei Wunder gesehen, wir sind hier aber nicht auf der Bühne der Großen Oper oder des Chatelet-Theaters. Zeig mir doch einen, der eine Klippe hin und her schütteln könnte, wenn sie nicht gerade aus Pappe oder bemalter Leinwand besteht!«

»Gut abgefertigt«, ließ sich der Harpunier Louis Thiébaud vernehmen, »nicht einmal ein Leichtmatrose an Bord würde an solche Märchen glauben!«

Ja, Thiébaud mochte wohl recht haben, doch statt diese immerhin natürliche Erklärung anzunehmen, waren die Mannschaften vielmehr für die unwahrscheinlichsten zugänglich.

Da sagte der Harpunier Jean Durut, und laut genug, daß es Bourcart auf dem Hinterdeck, wo er sich noch befand, hören konnte:

»Das ist aber noch nicht das Wichtigste! Mag die Klippe gewackelt haben oder nicht, uns liegt daran zu wissen, ob wir von ihr wieder loskommen.«

Damit traf Durut, was allen im Kopf herumging; natürlich konnte darauf aber keine Antwort gegeben werden.

»Alle Wetter«, fuhr Ferut spöttisch lächelnd fort, »nur nicht alle auf einmal reden! Wird die ›Saint Enoch‹ hier für immer und ewig festkleben, wie die Auster an ihrer Bank?«

»Nein«, ertönte da eine den Leuten wohlbekannte Stimme.

»Waren Sie es, Meister Cabidoulin, der eben ›Nein‹ rief?«

»Ja, ich!«

»Sie behaupten also, daß unser Schiff schließlich noch flott wird?«

»Ja.«

»Und wann?«

»Wenn das Ungeheuer es will.«

»Welches Ungeheuer?« riefen gleichzeitig mehrere Voll- und Leichtmatrosen.

»Ei nun, das Ungeheuer, das die ›Saint Enoch‹ gepackt hat und sie in seinen Armen oder Scheren festhält – das Ungeheuer, das sie am Ende fortschleppen wird, wenn's sie nicht in die Tiefen des Stillen Ozeans hinunterzerzt!«

In diesem Augenblick kam es den Leuten nicht in den Sinn, Jean-Marie Cabidoulin wegen seiner Kraken oder Seeschlangen zu hänseln. Es schien vielmehr, als habe der Böttcher Recht behalten gegenüber Kapitän Bourcart, Dr. Filhiol, überhaupt gegen alle, die sich bisher gewehrt hatten, seine Anschauung der Dinge zu teilen.

Meister Ollive rief aber dennoch:

»Bist du fertig, alter Schwätzer?«

Darauf erhob sich ein Murmeln, die Mannschaft hielt offenbar zu dem Böttcher.

Allen, die ihm zugehört hatten, erschien seine Rede so gut wie ein Beweis. Ein furchtbares Ungeheuer verwüstete diese Meeresge-

gend, und jedenfalls dasselbe, das die Fischer von Petropawlowsk in Angst gejagt hatte. Dieses Ungetüm hatte die Boote zerschmettert und die Schiffsrümpfe zerstört, von denen man noch treibende Überreste gesehen hatte; es hatte auch die Wale aufgeschlitzt, die da und dort tot auf dem Meer trieben. Es hatte sich auch auf die ›Repton‹ gestürzt und sie hinabgezogen, und hatte auch die ›Saint Enoch‹ gepackt, die es in seinen furchtbaren Banden festhielt.

Bourcart, der Cabidoulin's Worte gehört hatte, fragte sich, ob dessen Erklärungen nicht eine Panik hervorrufen würden. Der Obersteuermann und die Offiziere verließen mit ihm den erhöhten Teil des Hinterdecks.

Es war höchste Zeit, vielleicht gar schon zu spät!

Der Schreck drohte den Mannschaften ihre Kaltblütigkeit zu rauben. Der Gedanke, sich in der Gewalt eines unbekannten, furchtbaren Tieres zu befinden, machte sie aufsässig gegen die Einwände und die Befehle ihres Kapitäns. Sie hörten dann wohl auf nichts mehr und suchten sich schon in die Boote zu retten. Einzelne ihrer Vormänner, die den Kopf verloren hatten, gingen darin mit ihrem Beispiel voran.

»Halt! Halt!« rief Kapitän Bourcart. »Dem ersten, der das Schiff zu verlassen versucht, zerschmettere ich den Kopf!«

Durch das Fenster seiner Kabine ergriff er einen darin auf dem Tisch liegenden Revolver.

Heurtaux und die Lieutenants Coquebert und Allotte schlossen sich ihrem Vorgesetzten an. Meister Ollive mischte sich unter die Matrosen, um die Ordnung aufrechtzuerhalten. Kapitän King ... auf den hörten seine Leute überhaupt nicht mehr.

Wie sollte man aber die Leute im Zaum halten, die sich vor dem Gedanken entsetzten, durch ein Ungeheuer in die Abgründe des Ozeans versenkt zu werden!

Jetzt erfolgten auch neue Stöße, die das Schiff so erschütterten, daß es von einer Seite zur anderen schwankte. Die Masten ächzten und knarrten in ihrer Spur. Einige Pardunen rissen entzwei. Die Ruderpinne wurde so heftig hin und her geworfen, daß eins der Rahbänder zersprang, und das Steuerrad drehte sich mit solcher

Gewalt, daß es zwei kräftige Männer nicht hätten festhalten können.

»In die Boote! In die Boote!«

So ertönte der allgemeine Ruf, und doch hätten in den Booten gar nicht alle Platz finden können.

Bourcart sah ein, daß er nicht mehr Herr an Bord sein würde, wenn er gegen den Urheber der Unordnung nicht mit aller Strenge einschritt. Er trat also auf den am Großmast stehenden Böttcher zu.

»Sie sind es, Cabidoulin«, donnerte er ihn an, »den ich für das Kommende verantwortlich mache!«

»Mich, Kapitän?«

»Jawohl. Sie allein!«

Dann wandte er sich an Meister Ollive.

»Legt ihn in Eisen, und hinunter mit ihm in den Frachtraum!«

Da und dort wurde leiser Widerspruch laut. Der Böttcher aber antwortete mit ruhiger Stimme:

»Mich, in Eisen legen, Kapitän? Etwa weil ich die Wahrheit gesprochen habe?«

»Die Wahrheit?« rief Bourcart.

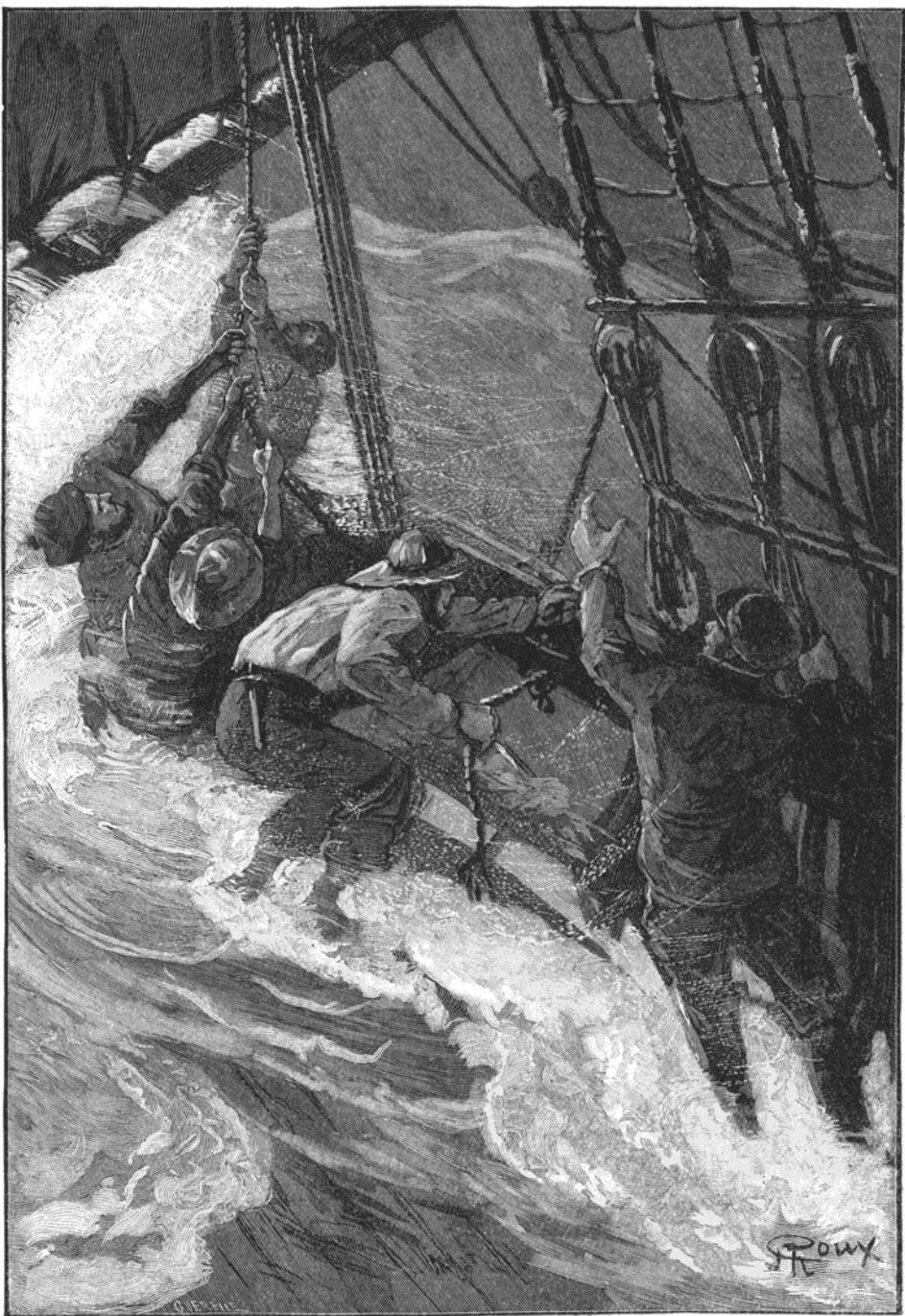
»Ja, die Wahrheit!« wiederholte Jean-Marie Cabidoulin.

Und wie um seine Worte zu bestätigen, hob sich das Schiff in einer starken Schlingerbewegung eben seiner ganzen Länge nach. Gleichzeitig wurde einige Kabellängen weit im Süden ein entsetzliches Fauchen hörbar, dann türmte sich eine furchtbare Woge an der ›Saint Enoch‹ auf, und mit unberechenbarer Geschwindigkeit wurde sie über die Meeresfläche hingerrissen.

14. KAPITEL

Gen Norden

Wohin trieb nun, den Bug einmal nach Nordosten, das anderemal nach Nordwesten gewendet, die ›Saint Enoch‹ unter der Wirkung eines Motors von unglaublicher Kraft, der an ihre Seiten geheftet war?



Bei der tiefen Dunkelheit ließ sich gar nichts erkennen. Kapitän Bourcart und seine Offiziere bemühten sich vergebens, sich wenigstens über die Richtung klarzuwerden. Die Mannschaft war wie vom Schrecken gelähmt. Kein einziges Boot mehr hing an den Davits, da deren Seile in dem Augenblick gerissen waren, wo sich das Schiff in Bewegung setzte.

Die ›Saint Enoch‹ flog inzwischen mit so rasender Schnelligkeit dahin, daß die Leute durch den Druck der Luft fast niedergeworfen wurden. Sie mußten sich deshalb längs der Schanzkleidung ausstrecken, am Fuß der Masten anklammern oder sich an Blöcken halten, und auf dem erhöhten Hinterdeck konnte niemand bleiben ohne die Gefahr, über Bord geschleudert zu werden. Die meisten Matrosen flüchteten sich aber ins Volkslogis oder suchten unter dem Vorderkastell Schutz zu finden. Bourcart, Kapitän King, Dr. Filhiol, der Obersteuermann und die beiden Lieutenants zogen sich in die Kajüte zurück. Auf Deck zu bleiben, war mit zu großer Gefahr verbunden, da die Masten herunterzustürzen drohten.

Was wäre jetzt auch zu tun gewesen? Inmitten der pechschwarzen Nacht sah und hörte man sich fast selbst nicht mehr. Fortwährend ertönte das greuliche Schnaufen und Fauchen, untermischt mit dem scharfen Pfeifen der Luft in der Takelage, obgleich draußen kein Windhauch wehte. Wäre ein so stürmischer Wind aufgesprungen, so hätte er den dichten Nebel zerstreut und durch die Risse der Wolken hätte man dann und wann einen Stern blinken sehen.

»Nein, nein«, sagte Heurtaux, »das Wetter ist noch so still wie vorher, und die heftige Luftbewegung, die wir empfinden, kommt nur von der Schnelligkeit des Schiffes her.«

»Dann muß das Ungeheuer aber«, rief Lieutenant Allotte, »ganz unglaubliche Kräfte haben!«

»Ungeheuer ... Ungeheuer!« murmelte Bourcart für sich.

Und trotz des fast auf der Hand liegenden Beweises wollte er, genau wie Dr. Filhiol, der Obersteuermann und Meister Ollive, an die Existenz eines solchen, an eine riesige Schlange oder einen ungeheuren Saurier noch immer nicht glauben, nicht glauben, daß ir-

gendein Geschöpf ein Schiff von 500 Tonnen so pfeilgeschwind mit sich wegschleppen könnte.

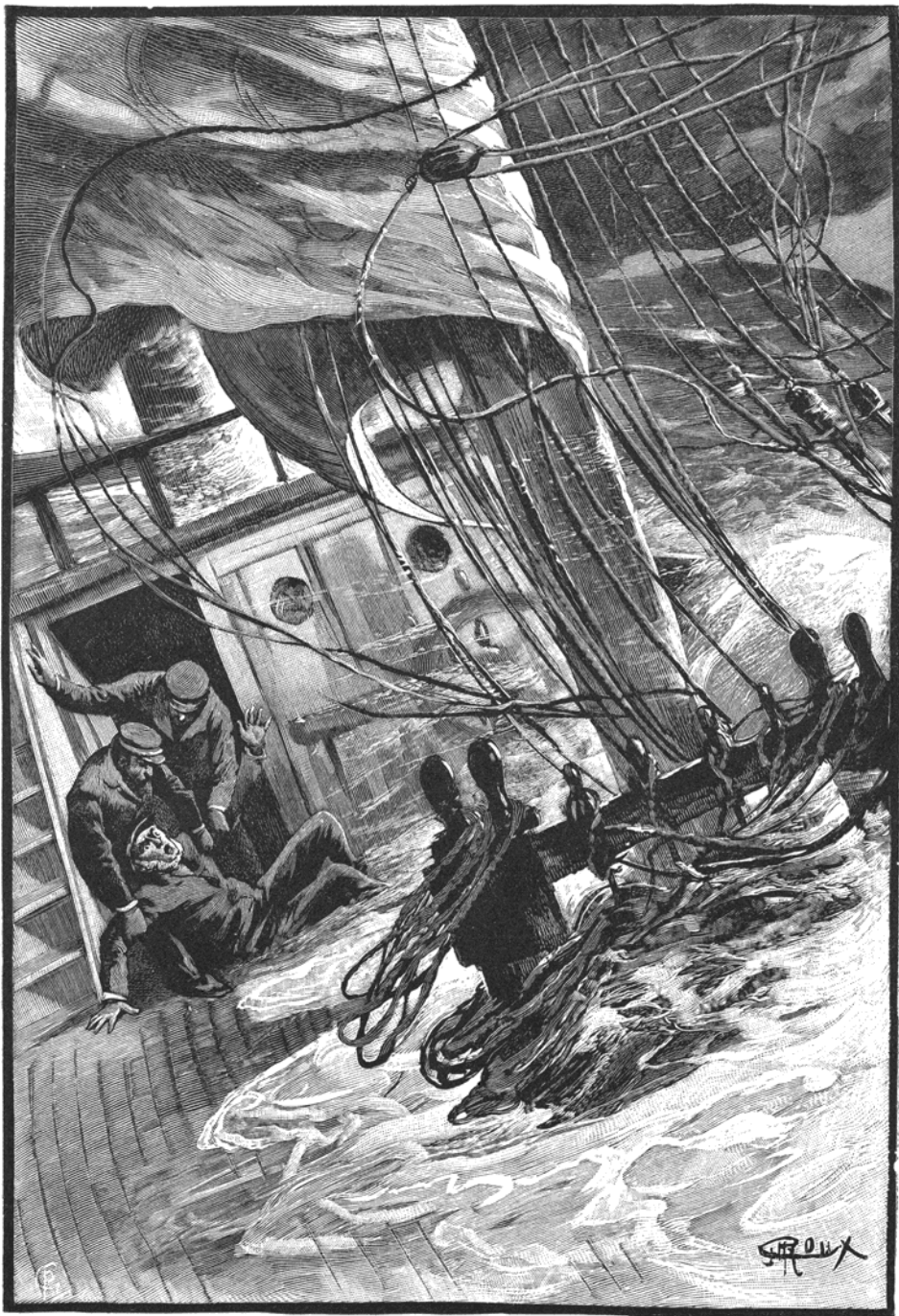
Mochte eine Sprungwelle, eine Riesenwoge, die durch eine unterseeische Bewegung erzeugt wurde, hier im Spiel sein, mochte eine Flutwelle mit unglaublicher Gewalt dahinstürmen, alles wollte er glauben, nur nicht die sinnlosen Geschichten Jean-Marie Cabidoulins.

Die Nacht verlief unter gleichbleibenden Verhältnissen. Weder Richtung noch Stellung des Schiffes hatte sich verändert. Beim ersten Morgengrauen wollten sich Kapitän Bourcart und seine Gefährten über den Zustand des Meeres informieren. Hatte der Böttcher doch etwa recht, dann hätte man vielleicht einzelne Teile des Ungetüms sehen oder es vielleicht gar töten können, um das Schiff aus seiner schrecklichen Umklammerung zu befreien. Doch gehörte es wohl zu jener Art der Kephelopoden, die man als Oktopusse, als Achtfüßer, kennt und die einen Pferdekopf mit Geierschnabel und Fangarme haben, die sich dicht um den Rumpf der ›Saint Enoch‹ geschlungen hatten? Gehörte es nicht vielmehr zu der Klasse von Gliedertieren, die mit einem festen Panzer bedeckt sind, zu den Ichthyosauriern, Plesiosauriern oder Riesenkrokodilen? Oder war es einer der Kalmare, der Kraken oder der »Mantas«, die man in gewissen Gegenden des Atlantischen und des Stillen Ozeans gesehen haben wollte und denen man eine ganz unglaubliche Größe zuschrieb?

Der Tag war angebrochen, ein bleicher Tag mit dickem Nebel, und nichts ließ annehmen, daß er sich zerstreuen oder an Durchsichtigkeit gewinnen würde.

Die Geschwindigkeit der ›Saint Enoch‹ war noch immer so groß, daß einem die Luft wie Hagelkörner ins Gesicht schlug, so daß an ein Verweilen auf dem Deck nicht zu denken war. Bourcart und seine Offiziere mußten in die Kajüte zurückkehren. Meister Ollive, der bis an die Schanzkleidung vordringen wollte, mußte das aufgeben und wurde so gewaltsam zurückgeschleudert, daß er sich bald an der Treppe zum erhöhten Hinterdeck schwer verletzt hätte.

»Alle Teufel!« rief er, als die beiden Lieutenants ihn aufgehoben hatten, »ich glaubte schon, nicht mehr imstande zu sein, für den al-



ten Querkopf, den Cabidoulin, die verwettete Flasche bezahlen zu können.«

Kapitän Bourcart hatte inzwischen bemerkt, daß die der Quere nach beladene ›Saint Enoch‹ so stark über Backbord geneigt wurde, daß sie zu kentern drohte.

Selbstverständlich hatte die Mannschaft das Volkslogis oder den Raum unter dem Vorderkastell noch nicht wieder verlassen. Es wäre, besonders bei dem dicken Nebel, sehr schwierig gewesen, vom Bug des Schiffes nach dessen Heck zu gelangen. Zum Glück enthielt die Kombüse genug Nahrungsmittel an Schiffszwieback oder Konserven, um wenigstens die Ernährung an Bord sicherzustellen.

»Was beginnen wir nun?« fragte der Obersteuermann.

»Das werden wir ja sehen, Heurtaux«, antwortete Bourcart.
»Diese Lage der Dinge kann doch nicht ewig währen!«

»Wenn wir nur nicht bis ins Eismeer verschleppt werden«, ließ sich Lieutenant Allotte vernehmen.

»Und wenn die ›Saint Enoch‹ nur zusammenhält!« fügte Lieutenant Coquebert hinzu.

Zu einem fürchterlichen Schnaufen, das aus dem Ozean heraufzudringen schien, gesellte sich eben ein entsetzliches Krachen.

Meister Ollive, der sich mit Aufgebot aller Kräfte bis zur Tür der Kajüte vorarbeitete, rief da hinein:

»Die Maste brechen herunter!«

Jetzt konnte sich kein Mensch auf das Deck wagen. Wanten, Pardunen und Stagseile waren bei dem stoßweisen Stampfen und Schlingern zerrissen. Die Bram- und die Oberbramstengen waren gleich mit allen Rahen heruntergestürzt. Einige davon wurden noch von den Flaschenzügen festgehalten und schlugen gegen das Schiff an, daß dessen Wand zertrümmert zu werden drohte. Nichts hatte mehr standgehalten als die Untermaste mit ihren Marsen, woran die zerzausten Segel so heftig anschlugen, daß sie bald in Fetzen davonflatterten. Das in dieser Weise abgetakelte Schiff verlor aber nichts von seiner Schnelligkeit, und die Trümmer folgten ihm bei seiner rasenden Flucht nach dem Norden des Stillen Ozeans.

»Ach, meine arme ›Saint Enoch‹!« kam es mit einem Seufzer von Bourcart's Lippen.

Bisher hatte er noch immer die Hoffnung bewahrt, daß sein Schiff die unterbrochene Fahrt wieder aufnehmen könnte, wenn es nur erst in normale Verhältnisse gekommen wäre. Selbst die Existenz eines Seeungeheuers zugegeben, lag es doch auf der Hand, daß dieses, so mächtig es auch sein mochte, nicht die Kraft hatte, die ›Saint Enoch‹ unter die Wasserfläche zu ziehen, denn sonst würde das bereits geschehen sein. Es mußte also doch schließlich ermüden und würde nicht soweit kommen, sich selbst und das Schiff an der asiatischen oder der amerikanischen Küste zu zerschmettern.

Ja, Bourcart hatte bis dahin noch gehofft, daß sein Schiff aus dieser unheimlichen Lage unverletzt hervorgehen werde. Doch wozu würde es jetzt noch taugen, wo es keine Obermasten und keine Segel mehr hatte und wo an einen Ersatz dieser schweren Verluste nicht zu denken war?

Wahrhaftig, das war eine außergewöhnliche Lage, und Jean-Marie Cabidoulin hatte recht gehabt, als er einst sagte:

»Auf und von dem Meer hat man niemals alles gesehen, da bleibt immer noch etwas zu sehen übrig!«

Kapitän Bourcart und seine Offiziere waren jedoch nicht die Leute, sich gleich der Verzweiflung hinzugeben. Solange der Schiffsrumpf unter ihren Füßen noch zusammenhielt, glaubten sie nicht jede Aussicht auf Rettung aufgeben zu sollen. Wenn sie nur etwas gegen die Todesangst ausrichten könnten, die die Mannschaften ergriffen hatte.

Die Chronometer zeigten jetzt die 8. Morgenstunde, es waren also an die 12 Stunden verflossen, seit die ›Saint Enoch‹ in Bewegung gekommen war.

Offenbar mußte die Zugkraft, welcher Art sie auch sein mochte, ungeheuer sein, und ebenso ungeheuer war die Schnelligkeit, womit das Schiff dahingerissen wurde. Übrigens haben mehrere Gelehrte berechnet – was haben die nicht schon alles berechnet und was werden sie nicht noch alles berechnen! – wie groß die Kraft einer ausgewachsenen Zetazee ist. Ein 23 Meter langer und etwa 70 Tonnen schwerer Wal soll nach ihnen 240 Dampf-PS, also soviel

wie die Kraft von 400 lebenden Pferden, das heißt aber noch mehr haben, als heutzutage die besten Lokomotiven entwickeln. Vielleicht lassen sich die Schiffe, wie Dr. Filhiol sagte, dereinst noch von einem Gespann aus Walen schleppen und die Luftballons von einem aus Adlern, Kondoren oder Geiern ziehen. Legt man aber die genannten Zahlen zugrunde, so läßt sich leicht abschätzen, wie groß die mechanische Kraft eines Seeungeheuers sein würde, das etwa 4- bis 500 Fuß lang war.

Als Dr. Filhiol Kapitän Bourcart fragte, wie hoch er die Geschwindigkeit der ›Saint Enoch‹, die völlig gleich geblieben zu sein schien, wohl schätze, erwiderte dieser:

»Sie kann nicht unter 40 Lieue pro Stunde betragen.«

»Dann hätten wir binnen 12 Stunden also fast 500 Lieue zurückgelegt?«

»Ja, fast 500 Lieue!«

Wenn das auch überraschend erscheint, so ist es doch gewiß, daß derartige Geschwindigkeiten und selbst noch größere beobachtet worden sind. Gerade aus dem Stillen Ozean wurde vor einigen Jahren von dem Kommandanten einer Flottenstation über folgende Erscheinung berichtet:

Infolge eines sehr heftigen Erdbebens an der Küste von Peru wälzte sich von da aus eine ungeheure Meereswoge bis nach der Küste Australiens. Etwa 2 Lieue lang, durchmaß diese Woge ein Drittel des Erdumfangs mit einer unglaublichen Geschwindigkeit, der Schätzung nach mit der von 180 Meter in der Sekunde oder 658 Kilometer in der Stunde. Zunächst gegen die zahlreichen Inselgruppen des Stillen Ozeans geworfen und von einer weitreichenden Erschütterung des Meeresgrunds eingeleitet, prallte sie hier mit Donnerkrachen an die Ufer und flutete, nachdem sie jedes Hindernis zertrümmert oder aus dem Weg gedrängt hatte, eher noch wütender weiter.

Bourcart wußte von diesem, seiner Zeit im ›Journal du Havre‹ eingehend geschilderten Naturereignis, und nach dessen Erwähnung gegen seine Gefährten fügte er noch hinzu:

»Es würde mich also gar nicht wundern, wenn wir jetzt Zeugen und Opfer eines derartigen Ereignisses wären. Auf dem Grund des

Ozeans könnte ein vulkanischer Ausbruch stattgefunden haben und dadurch die unbekannte Klippe entstanden sein, worauf die ›Saint Enoch‹ gestrandet war. Ferner könnte sich, so wie bei dem Erdbeben in Peru, eine ungeheure Woge, eine außerordentliche Flutwelle gebildet haben, die uns erst von der Klippe losriß und uns nun nach Norden trägt.«

»Meiner Ansicht nach«, erklärte Heurtaux, der auch Kapitän King diesen Worten zustimmend nicken sah, »ist etwas derartiges weit annehmbarer, als das Vorhandensein eines Seeungeheuers.«

»Und obendrein«, fuhr Dr. Filhiol fort, »eines Geschöpfs, das uns mit der Geschwindigkeit von 40 Lieue in der Stunde mit sich fortreißen könnte.«

»Alles recht schön«, meinte Meister Ollive, »doch sagen Sie das nur Jean-Marie Cabidoulin, da werden Sie schon sehen, daß er von seinem Kraken, seinem Kalmar oder seiner Seeschlange doch nicht ablöst.«

Es kam ja wenig darauf an, ob der Böttcher bei seinen Meerwundergeschichten blieb oder nicht. Wichtiger wäre eine Aufklärung darüber gewesen, bis zu welcher Breite die ›Saint Enoch‹ an diesem Tag hinaufgeschleppt worden sein mochte.

Bourcart nahm eine Seekarte zur Hand und suchte die Lage des Schiffes zu ergründen. Höchstwahrscheinlich war die tolle Fahrt immer nach Norden zu gegangen. Danach ließ sich annehmen, daß das Schiff, nachdem es seewärts von den Kurilen an deren letzter, nördlichster Insel vorübergekommen war, schon ins Beringmeer verschlagen sein würde, sonst hätte es ja schon auf jenen Archipel oder, weiter im Osten, auf den der Aleuten treffen müssen. Auf dem Beringmeer ragte keine Landmasse auf, die ihm ein Hindernis hätte bieten können. Bei seiner ungeheuren Schnelligkeit konnte das Schiff sogar schon durch die kaum 15 Lieue breite Beringstraße getrieben sein. Dann brauchte es von der Riesenwoge aber nur einige Meilen nach Osten oder Westen verschlagen zu sein und es hätte gegen das Kap Orient an der Landveste Asiens oder an das Kap Prinz von Gallas an der amerikanischen Seite getrieben werden müssen. Da das nicht der Fall gewesen war, entstand die Frage,

ob die ›Saint Enoch‹ sich nun wohl schon im freien Eismeer befinden könnte.

Dazu fragte Dr. Filhiol Kapitän Bourcart:

»In welcher Entfernung von der Klippe lag wohl das Polarmeer?«

»Etwa 17 Breitengrad weit«, antwortete der Kapitän, »das ergäbe, den Breitengrad zu 25 Lieue gerechnet, nahezu 425 Lieue.«

»Dann«, ließ sich Heurtaux vernehmen, »könnten wir vom 70. Breitengrad also nicht mehr weit entfernt sein!«

Der 70. Breitengrad ist der, der allgemeiner Annahme nach den Arktischen Ozean begrenzt, und zur jetzigen Jahreszeit mußte das polare Packeis schon ziemlich in der Nähe sein.

Die 56 auf der ›Saint Enoch‹ befindlichen Männer gingen offenbar einer schrecklichen Katastrophe entgegen: das Schiff verlor sich voraussichtlich in der hyperboräischen Eiswüste. In dieser Breite mußte jenseits der Beringstraße schon unbewegliches Eis stehen, mußten sich Eisfelder, Eisberge und die undurchdringliche Packeiswand vorfinden.

Was sollte dann aus den Insassen des Schiffes werden, wenn sie nicht schon vorher bei einer heftigen Kollision verschlungen worden waren? Welches Schicksal erwartete sie, wenn es ihnen auch gelang, auf ein Eisfeld zu flüchten oder selbst eine der Inselgruppen dieser Gegend zu erreichen, wie etwa Wrangelland oder eine andere Gruppe, die mehrere hundert Meilen von der Küste Asiens und Amerikas entfernt lag, oder wenn sie auf sonst ein unbewohntes und unbewohnbares Eiland trafen, wo sie dann doch aus Mangel an Nahrungsmitteln und infolge der furchtbaren Kälte, die vom Oktober an im Eismeer zu herrschen pflegt, elend umkommen mußten? In einer solchen ungeschützten Lage zu überwintern, wäre nicht möglich gewesen, doch auf welche Weise hätten sie nach dem nordöstlichen Sibirien oder nach Alaska gelangen können?

Im Norden der Beringstraße, wo sich die ozeanische Woge weiter ausbreiten konnte, mußten deren Kraft und Geschwindigkeit freilich abnehmen. Außerdem begann das Barometer auch stark zu fallen. Kam dann das Meer in heftige Eigenbewegung, wenn der Wind sich zum Sturm steigerte, so erschöpfte sich vielleicht die Gewalt

der Erscheinung und die ›Saint Enoch‹ gewann wieder ihre freie Bewegungsfähigkeit. Immerhin fragte es sich, wie weit sie, halb entmastet, den Stürmen zu Anfang des arktischen Winters Widerstand leisten könnte und was schließlich aus ihr werden würde. Und welch entsetzliche Aussichten für Kapitän Bourcart und alle übrigen, auf ein Fahrzeug beschränkt zu sein, dessen sie nicht mehr Herr waren und das sich in dieser weltfernen Einöde zu verlieren drohte.

An dieser schrecklichen Sachlage konnten nun weder Tatkraft und Überlegung, noch Mut und Waghalsigkeit etwas ändern.

Der Morgen verging. Noch immer wurde die ›Saint Enoch‹, jetzt mit der Längsseite, dann wieder mit dem Bug oder dem Heck voran, wie verlassenes Treibgut steuerlos hinausgetragen. Noch schlimmer wurde die Lage dadurch, daß der Nebel jeden Ausblick unmöglich machte. Da ein Aufenthalt auf dem Deck gänzlich ausgeschlossen war, konnten Bourcart und seine Offiziere den Zustand des Meeres nur durch die kleinen Fenster der Kajüte beobachten. Sie wußten also niemals, ob das Schiff in der Nähe eines Landes, an den Ausläufern des einen oder anderen Ufers der Beringstraße vorüberkam, oder ob sie irgendeiner Insel der arktischen Archipele zutrieben, an der der außergewöhnliche Wogenschwall, doch mit ihm auch die ›Saint Enoch‹ zerschellen sollte.

Auf jeden Fall konnte das Ende nur ein bald bevorstehender Schiffbruch sein, den voraussichtlich keiner von den Insassen des Schiffes überlebte.

»Geh doch zum Teufel, verwünschter Nebel, pack dich fort!« rief Lieutenant Allotte.

Unter dem Einfluß des niedrigen Luftdrucks kam der Nebel am Nachmittag wirklich zum Verschwinden. Die Dunstmassen stiegen empor, und wenn auch die Sonne verhüllt blieb, konnte man doch bis zum Horizont hinaussehen.

Nachmittags gegen 4 Uhr schien sich die Geschwindigkeit der ›Saint Enoch‹ zu vermindern. Sollte sie endlich freikommen? – Freilich wäre sie immer nur ein entmastetes Schiff, doch wenn es Kapitän Bourcart gelang, ein Notsegel zu hissen, konnte er auch hoffen, wieder nach Süden zu gelangen.

»Alles«, sagte Heurtaux, »eher alles andere, als am Packeis elend zerschlagen zu werden!«

Eben wollte Meister Ollive aus der Kajüte heraustreten, was ihm auch gelang, da der Druck der Luft nicht mehr so stark war. Bourcart, Kapitän King, Dr. Filhiol und die beiden Lieutenants folgten ihm und begaben sich, Flaschenzüge zum Anhalten ergreifend, nach der Schanzkleidung an Steuerbord.

Jean-Marie Cabidoulin, der Zimmermann, der Schmied, die Harpuniere und ein Dutzend Matrosen, Engländer und Franzosen durcheinander, kamen aus dem Logis hervor und nahmen auf dem Raum zwischen dem Schmelzofen und dem Bordrand Platz, um sich draußen umzusehen.

Die ›Saint Enoch‹ wurde jetzt, den Bug nach Nordnordosten gewendet, auf dem Rücken der großen Woge hinausgetragen, deren Höhe ebenso abnahm, wie ihre Geschwindigkeit sich verminderte.

Nirgends war Land in Sicht.

Das Seeungeheuer, von dem die ›Saint Enoch‹ seit 20 Stunden gepackt sein sollte, ließ – der Böttcher mochte sagen, was er wollte – nicht das mindeste von sich sehen.

Nun begannen auch alle wieder Hoffnung zu schöpfen und sich bei den ermutigenden Worten von Kapitän Bourcart zu beruhigen. Meister Ollive konnte sich schon nicht mehr enthalten, Jean-Marie Cabidoulin wegen seines Krokodil-Oktopus-Krakokraken aufzu ziehen.

»He, hast deine Flasche verloren, Alterchen!« sagte er, ihm auf die Schultern klopfend.

»Ich habe sie gewonnen«, widersprach Meister Cabidoulin, »doch du und ich werden nicht dazu kommen, sie zu trinken.«

»Wie? Du behauptest doch nicht, daß dein Ungeheuer –«

»Noch immer da ist, ja, wenn man nur gut hinsieht, ist einmal sein Kopf, ein andermal sein Schwanz zu erkennen.«

»Pah, lauter Einbildungen aus deinem verdrehten Schädel!«

»Es hält uns noch in seinen Klauen . . . es wird uns auch nicht lassen, und ich weiß sehr gut, wohin es uns verschleppt.«

»Dahin, wohin wir auch zurückkehren werden, Alter!« erwiderte

Meister Ollive. »Nach der Flasche Tafia noch eine Flasche Rum, daß wir mit heiler Haut davonkommen!«

Jean-Marie Cabidoulin zuckte die Achseln und warf seinem Kameraden einen halb mitleidigen, halb verächtlichen Blick zu. Wenn er sich über die Reling hinausbog, glaubte der Mann tatsächlich, den Kopf des Ungeheuers zu sehen, einen Pferdekopf mit furchtbarem Schnabel, der aus einer dichten Mähne hervortrat, und dann, einige hundert Fuß weiter, den fürchterlichen Schwanz, der wütend auf das Wasser schlug, so daß es in weitem Umkreis aufspritzte und schäumte. Die Leicht- und die Vollmatrosen sahen übrigens dasselbe, allerdings nur durch die Augen des in seinen Glauben verirrten Faßbinders.

Wenn sich im Norden auch kein Land zeigte, so trieben doch schon Eisschollen auf der weiten Wasserfläche umher. Kein Zweifel, die ›Saint Enoch‹ befand sich im Polargebiet jenseits der Meerenge; um wie viele Grad über dem 70. Breitengrad, das konnte nur durch eine Beobachtung festgestellt werden, die zu der jetzt zu weit fortgeschrittenen Tageszeit leider unmöglich war.

Kaum 10 Minuten später rief übrigens der Matrose Gallinet, der nach dem Stumpf des Fockmasts hinaufgekllettert war:

»Eisfeld vor Backbord!«

Ein Ice-field dehnte sich wenigstens auf 3 Meilen nach Norden hin aus. Eben und glatt wie ein Spiegel, warf es die letzten Strahlen der Sonne zurück. Weiter hinten zeigte sich die erste Packeis-mauer, deren höchste Punkte wohl 100 Toisen über die Meeresfläche aufragten. Auf dem Eisfeld schwirrte und tummelte sich eine ganze Welt von Vögeln umher, von Möwen, Lummen, Fettgänsen und Fregattvögeln, während zahlreiche Seehundspaare an dessen Rändern lagen.

Das Eisfeld mochte noch 3 bis 4 Meilen entfernt sein, und der allmählich auffrischende Wind stand gerade darauf zu. Das Meer wogte auch jetzt stärker auf und ab, als es infolge der Brise allein getan hätte, und das kam daher, daß die Riesenwelle sich noch immer unter den treibenden Eisflächen fortwälzte. Jedenfalls brach sie sich gänzlich erst an der unerschütterlichen arktischen Packeiswand.



Wiederholt gurgelte auch noch ein mächtiger Wasserschwall über die ›Saint Enoch‹ hinweg, deren Schanzkleidung an einer Stelle durch den Sturz der Fockmaststenge zertrümmert worden war. Einmal wurde das Schiff dabei so weit auf die Seite geneigt, daß das Wasser bis zur Kajüte vordrang. Wenn jetzt die Lukende-

ckel des Frachtraums nicht festgehalten hätten, wäre es dem Untergang geweiht gewesen.

Je weiter der Tag fortschritt, desto stürmischer wurde das Wetter und desto heftigere Windstöße brachen, von Schneetreiben begleitet, über das Schiff herein.

Gegen 7 Uhr abends wurde die ›Saint Enoch‹ noch einmal hoch emporgehoben und dann auf das Eisfeld geschleudert, über dessen glatte Fläche sie weiterglitt, bis sie gegen die ersten Blöcke des Packeises prallte.

15. KAPITEL

Ende

Nach welchem Teil des arktischen Meeres mochte die ›Saint Enoch‹ nun seit dem Augenblick verschlagen worden sein, wo sie – ungefähr vor 24 Stunden – von der Klippe weggerissen wurde?

Als der Nebel aufstieg, hatte Bourcart beobachtet, daß sein Schiff nach Nordnordwesten trieb. War es seit dem Passieren der Beringstraße aus dieser Richtung nicht abgedrängt worden, dann konnten er und seine Gefährten wohl noch auf festes Land, entweder an die sibirische Küste oder nach einer Insel in deren Nähe gelangen. Eine Rückkehr mußte von dort aus weniger mühselig und gefahrvoll sein, als durch das Gebiet des amerikanischen Alaska.

Die Nacht war herangekommen, eine dunkle, eisige Nacht mit einer Temperatur von 10 Grad unter Null.

Bei dem sehr heftigen Anprall waren auch noch die Untermasten gebrochen und der Rumpf des Schiffes aufgesprengt worden.

Es war ein wirkliches Wunder zu nennen, daß dabei – von einigen Quetschungen abgesehen – eigentlich niemand wesentlich verletzt wurde. Die gegen die Bordwand geschleuderten Mannschaften konnten bald auf dem Eisfeld festen Fuß fassen, wohin ihnen Bourcart und seine Offiziere schleunigst nachfolgten.

Jetzt galt es nun, den Tag abzuwarten. Statt die langen Stunden aber unter freiem Himmel hinzubringen, erschien es doch ratsamer, einstweilen an Bord zurückzukehren. Der Kapitän gab auch

einen entsprechenden Befehl. Wenn es nicht möglich war, die fast ganz zerstörte Kajüte oder das Volkslogis zu heizen, fanden die Mannschaften hier doch wenigstens Schutz gegen den rasenden Schneesturm.

Bei Tagesanbruch wollte Bourcart dann sehen, was weiter zu tun war.

Die ›Saint Enoch‹ stand zwar, durch Eisblöcke gestützt, ziemlich gerade aufrecht, hatte aber Beschädigungen erlitten, die jede Ausbesserung ausschlossen. Der Rumpf war unter der Schwimmlinie an mehreren Stellen eingestoßen, die Deckplanken zersprengt oder verschoben und die inneren Wände ebenso von ihrem Platz weggerückt. Die Offiziere konnten indes noch notdürftig in der Kajüte, die Mannschaften im Frachtraum oder im Volkslogis Unterkommen finden.

Das war also der Ausgang eines unerhörten Abenteuers, soweit es der gewaltigen Bewegung des Meeresbodens zwischen dem 50. und dem 70. Breitengrad zuzuschreiben war.

Was sollte nun aus den Schiffbrüchigen der ›Saint Enoch‹ und der ›Repton‹ werden?

Bourcart und der Obersteuermann hatten unter den Trümmern der Kajüte ihre Seekarten noch wiedergefunden. Beim Schein einer Laterne versuchten sie die augenblickliche Position der ›Saint Enoch‹ zu bestimmen.

»Vom Abend des 22. Oktober an bis zum Abend des 23.«, begann Bourcart, »hat uns die Woge dem Nordwesten des Polarmeers zugetragen.«

»Und mit einer Geschwindigkeit, die mindestens auf 40 Lieue in der Stunde zu schätzen ist,« fuhr Heurtaux fort.

»Es würde mich auch gar nicht wundernehmen«, erklärte der Kapitän, »wenn wir dabei in die Gewässer des Wrangellandes getrieben worden wären.«

Irrte sich Bourcart hierin nicht und reichte das Eis bis zum nächsten Teil der sibirischen Küste, so war nur die Longstraße zu überschreiten, um nach dem Land der Tschuktschen zu kommen, dessen äußersten Ausläufer im Eismeer das (asiatische) Nordkap bildet. Vielleicht war es jedoch beklagenswert, daß die ›Saint

Enoch« nicht etwas weiter westlich nach dem Archipel von Neu-sibirien verschlagen worden war. Von der Lenamündung aus wäre die Heimkehr unter günstigeren Verhältnissen möglich gewesen, denn in dem vom Polarkreis durchschnittenen Gebiet der Jakuten fehlt es nicht an Dörfern und Flecken.

Alles in allem schien die Lage der Dinge nicht verzweifelt zu sein, offenbar winkte den Schiffbrüchigen noch einige Aussicht auf Rettung, wenn sie auch mit den größten Anstrengungen und Entbehrungen, mit Mangel und Elend verbunden war. Zu Fuß Hunderte von Meilen über das Eisfeld, ohne jeden Schutz, der Unbill der Winterwitterung des hohen Nordens ausgesetzt, das war nicht gerade verlockend. Überdies mußte die Longstraße in ihrer ganzen Breite fest zugefroren sein, um die Küste Sibiriens erreichen zu können.

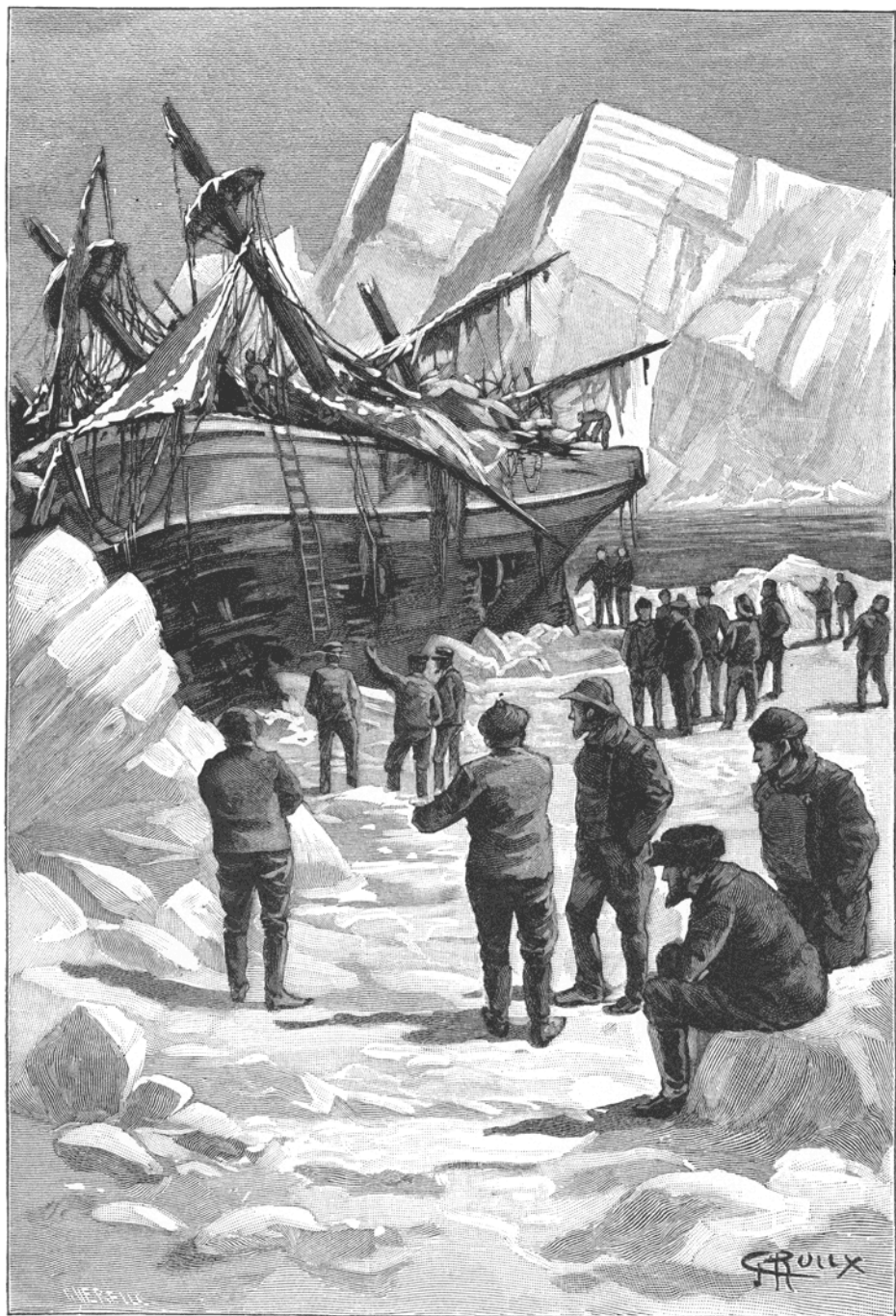
»Das schlimmste Unglück«, äußerte Heurtaux, »ist doch, daß die Havarien der ›Saint Enoch‹ nicht auszubessern sind! Es wäre vielleicht möglich gewesen, einen Kanal durch das Eisfeld zu brechen, und dann hätten wir auf dem Wasser weitergelangen können.«

»Und dazu«, bemerkte Bourcart wie abwehrend, »hätten wir nicht einmal ein einziges Boot zur Verfügung gehabt. Wollten wir solche und so viele, daß sie über fünfzig Mann aufnehmen könnten, erst aus den Trümmern der ›Saint Enoch‹ erbauen, dann würden uns wohl noch vor deren Vollendung die Lebensmittel ausgehen.«

Endlich wurde es wieder hell, die bleiche, fast licht- und wärmelose Scheibe der Sonne stieg aber nur wenig über den Horizont hinauf.

Das Eisfeld erstreckte sich über Sehweite hinaus nach Osten wie nach Westen. Im Süden lag die von Schollen wimmelnde Longstraße; noch hatte der Frost keine ununterbrochene Eisdecke bis zur sibirischen Küste zusammengeeeist. Ehe diese Gegenden aber nicht in ihrer ganzen Ausdehnung fest gefroren waren, konnten Bourcart und seine Gefährten sie nicht durchmessen, um nach dem Festland zu gelangen.

Alle verließen wieder das Schiff und der Kapitän ordnete eine eingehende Untersuchung der ›Saint Enoch‹ an.



Dabei durfte man sich keiner Illusion hingeben. Nach ihrer Untersuchung berichteten der Zimmermann Ferut und der Schmied Thomas, daß die Bordwand eingedrückt, die Rippen zum Teil zerbrochen, viele Planken abgerissen, der Kiel zum Teil abgesprengt, das Steuer zerstört und der Hintersteven geborsten war – lauter Beschädigungen, an deren Ausbesserung man gar nicht denken konnte.

Da blieben nun bloß zwei Auswege übrig:

Entweder brach man noch am selben Tag auf und führte die noch übrigen Lebensmittel mit sich, um westwärts nach einer Gegend zu wandern, wo das Meer unter der Einwirkung der Polarströmung schon eine feste Eisdecke hatte; oder: man schlug am Rand des Packeises ein Lager auf und wartete, bis die Longstraße soweit zugefroren war, daß sie auch von Fußgängern überschritten werden konnte.

Die beiden Projekte hatten manches für und manches gegen sich. Jedenfalls blieb es ausgeschlossen, hier zu überwintern und die wärmere Jahreszeit abzuwarten. Selbst wenn es gelang, im unteren Teil des Packeises eine Höhlung herzustellen, wie das einige Walfänger wirklich schon getan haben, wovon hätte man sich 7 bis 8 Monate lang ernähren sollen? Hierbei ist nicht zu vergessen, daß es sich um mehr als fünfzig Menschen handelte, die noch für etwa 14 Tage Lebensmittel besaßen und damit bei äußerster Beschränkung höchstens 3 Wochen ausreichen konnten. Auf die Jagd oder den Fischfang zu rechnen, das wäre zu unsicher gewesen. Einigermaßen wärmen konnten sich die Unglücklichen auch nur durch die Verbrennung der Trümmer der ›Saint Enoch‹; wenn diese aber zu Ende gingen, was dann?

Davon, daß ein Schiff so nah an das Eis herankäme, konnte auch keine Rede sein, denn sicherlich dauerte es 8 volle Monate, bis diese Gegenden wieder befahrbar wurden.

Kapitän Bourcart beschloß also aufzubrechen, sobald einige Schlitten hergestellt wären, die freilich wegen Mangels an Hunden von den Leuten selbst gezogen werden mußten.

Hier sei auch eingefügt, daß dieser Plan ebenso von der Mann-

schaft der ›Saint Enoch‹ wie ohne jeden Widerspruch von der der ›Repton‹ gebilligt wurde.

Vielleicht wären die Engländer lieber allein unter sich fortgezogen. Aus Mangel an Nahrungsmitteln war das jedoch unmöglich, und unter den gegebenen Umständen hätte sich Kapitän Bourcart niemals herbeigelassen, ihnen einen Teil seiner Vorräte abzutreten.

Übrigens stand es noch gar nicht fest, daß die Schiffbrüchigen über den Ort, wo sie sich auf dem Eisfeld befanden, genau informiert waren. Sie wußten doch nicht bestimmt, ob sie hier in der Nachbarschaft des Wrangellandes waren. Dr. Filhiol richtete an den Kapitän auch eine entsprechende Frage.

»Ja«, antwortete dieser, »ganz zuverlässig kann ich das nicht sagen. Mit meinen Instrumenten hätte ich, wenn sie nicht zerstört wären, wohl darüber Klarheit gewinnen können. Immerhin glaub' ich, daß das Eisfeld hier nicht allzuweit vom Wrangelland liegt, wenn es sich nicht infolge einer Strömung nach Osten oder Westen hin verschiebt.«

Das war jedenfalls möglich. Wie konnte man aber ohne einen Merkpunkt erkennen, ob das Eisfeld unbeweglich still lag oder ob es sich mit dem Packeis zugleich fortbewegte?

Durch diese Gegenden laufen nämlich zwei mächtige Strömungen. Die eine kommt von Nordwesten und fließt um das Kap Orient der tschuktschischen Halbinsel, die andere von Norden her, und diese vereinigt sich mit der ersten, wonach beide längs der Küste von Alaska nach der Barrowspitze zu verlaufen.

Doch wie es sich auch verhalten mochte, der Aufbruch war eine beschlossene Sache. Auf die Anordnung des Kapitäns machten sich Meister Cabidoulin, der Zimmermann und der Schmied sofort an die Arbeit. Aus den von der ›Saint Enoch‹ entnommenen Planken und Spieren sollten drei Schlitten hergestellt, der Schiffsrumpf aber vorläufig noch als Unterkunft benutzt werden. Brennmaterial, das man so viel wie möglich herbeischaffte, lieferten die Untermasten und Rahen mehr als genug.

Wenn keine Zeit vergeudet würde, sollte die Arbeit binnen 3 Tagen vollendet sein. Die Engländer boten sich zur Hilfe an, und

Bourcart rechnete darauf, diese unterwegs auch in Anspruch zu nehmen, wo alle Arme doch kaum ausreichten, die schweren Schlitten während einer so langen Wanderung fortzuschleppen.

Wiederholt bestiegen die beiden Kapitäne, die Lieutenants und Dr. Filhiol die Packeiswand, deren Abhänge ziemlich gut gangbar waren. Von hier, von 300 Fuß Höhe aus, dehnte sich der Sehkreis bis auf 50 Kilometer hin aus, doch selbst mit den Fernrohren war auch da kein Land zu entdecken. Im Süden lag das Meer mit treibenden Eisschollen, dort war das Eisfeld also unterbrochen. Man konnte auch davon ausgehen, daß noch einige Wochen vergehen würden, ehe die Longstraße ihrer ganzen Ausdehnung nach zugefroren wäre ... wenn ... ja, wenn es überhaupt die Longstraße war, die man in der betreffenden Richtung vor sich zu haben glaubte.

In den drei folgenden Tagen wurde das Lager von Eisbären nicht belästigt. Zwei oder drei dieser bekanntlich oft recht gefährlichen Tiere hatten sich zwar auf Eisschollen gezeigt, zogen sich aber zurück, ehe sie verfolgt werden konnten.

Am Abend des 26. Oktober war man mit der Herstellung der Schlitten endlich fertig, und sofort wurden sie mit Konservenkisten, mit Fleisch, Gemüse, Schiffszwieback, einem großen Vorrat von Holz, sowie mit mehreren Packen zusammengerollter Segel beladen, die zur Herrichtung von Zelten dienen sollten, wenn Schneestürme das weitere Vorwärtskommen verhinderten.

Noch eine letzte Nacht des Schlafs im Volkslogis und in den Kabinen, noch eine letzte Mahlzeit an Bord, dann zogen Bourcart mit seinen Begleitern und Kapitän King mit seinen Leuten von der Unfallstelle fort.

Natürlich fühlten sich bei dem Aufbruch alle tief erregt und schmerzlich beklommen. Auf das Wrack, das die ›Saint Enoch‹ gewesen war, blieben alle Augen gerichtet, bis es unter der Packeismauer verschwand.

Da sagte der immer vertrauensselige Meister Ollive guten Mutes zu dem Faßbinder:

»Na, siehst du, Alterchen, wir ziehen uns doch noch aus der Schlinge! Wir werden die Mole von Havre schon wiedersehen!«

»Wir vielleicht ... die ›Saint Enoch‹ aber nicht!« begnügte sich Jean-Marie Cabidoulin zu antworten.

Über die Einzelheiten der Fahrt über das weite, totenstille Eisfeld ist nichts besonderes zu berichten. Die größte Gefahr dabei war nur die, daß Lebensmittel und Brennmaterial zu Ende gehen könnten, wenn die beschwerliche Reise sich über Erwarten verlängerte.

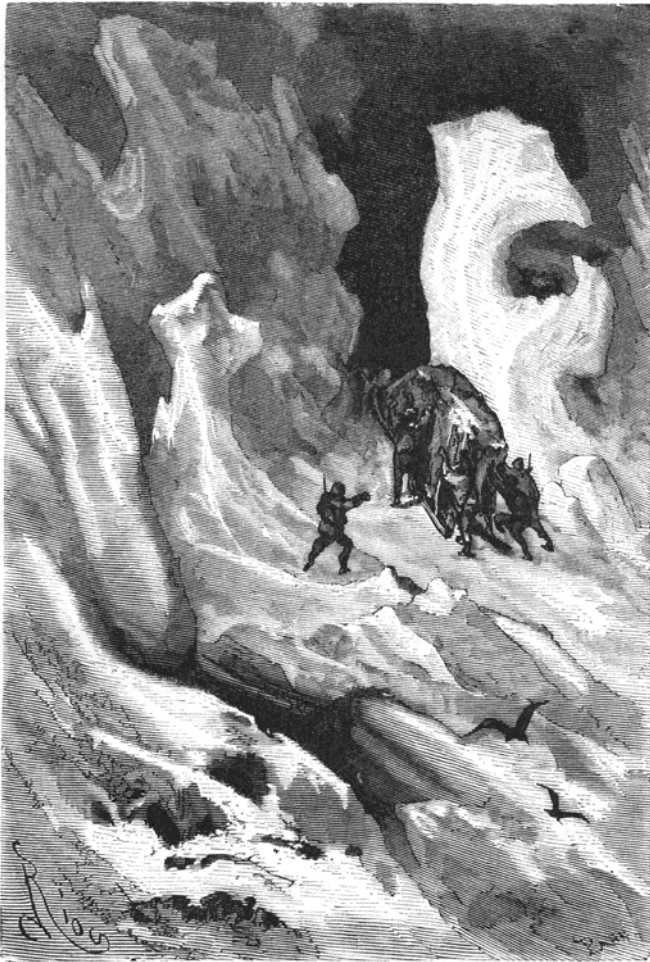
In geregelter Ordnung zog die kleine Karawane dahin. Die beiden Lieutenants marschierten an der Spitze. Manchmal entfernten sie sich um 1 bis 2 Meilen, um den Weg zu erspähen, wenn Eisblöcke die Fernsicht verhinderten. Dann mußte man zuweilen recht große Eisblöcke umwandern, was die zurückzulegende Wegstrecke natürlich nicht wenig vergrößerte.

Die Lufttemperatur schwankte immer zwischen 20 und 30 Grad unter Null, das ist auch zu Anfang des Winters die gewöhnliche Mitteltemperatur in dieser Breite.

So folgte der eine Tag dem anderen; immer unverändert glänzte im Süden des Eisfelds die noch offene Meeresfläche, auf der nur Eisschollen dahintrieben. Bourcart bemerkte übrigens, daß diese durch eine scharfe Strömung in der Richtung nach Westen, nach der Longstraße zu getragen wurden, deren westlichen Eingang die Schlitten schon hätten passieren können. Im Süden dagegen lag wahrscheinlich der breite Meeresarm, der bis an die Liakhovinseln und an den Archipel von Neusibirien reichte.

Wenn von den möglichen Fährnissen der nächsten Zukunft die Rede war, äußerte Kapitän Bourcart seinen Offizieren gegenüber auch die Besorgnis, daß sie sich gezwungen sehen könnten, bis zu den genannten Inseln hin zu ziehen, die doch vom Festland Asiens noch mehrere hundert Seemeilen trennten. Die Karawane vermochte aber an einem Tag kaum 12 Meilen zurückzulegen, und 12 Stunden mußten täglich unbedingt der Ruhe gewidmet werden. Da ferner die Oktobertage in dieser hohen Breite schon sehr kurz waren und die Sonne nur noch einen stark beschränkten Bogen am Himmel beschrieb, verlief die an sich äußerst beschwerliche Wanderung obendrein wenigstens teilweise im Halbdunkel.

Die mutigen Leute ließen trotzdem keine Klage hören. Auch den Engländern, die sich am Ziehen der Schlitten beteiligten, war kein



Vorwurf zu machen. Sobald Bourcart das Haltesignal gab, wurden mittels der über Spieren gespannten Segel Zelte aufgeschlagen, die nötige Nahrung verteilt und der Ofen angefeuert, auf dem man sich ein warmes Getränk, Grog oder Kaffee, bereitete, und dann legten sich alle nieder und schliefen ruhig bis zum Wiederaufbruch des kleinen Zugs.

Doch was hatten dessen Teilnehmer alles auszustehen, wenn der

Sturm mit unerhörter Gewalt wütete, wenn ein Schneetreiben über das Eisfeld hinjagte, und wenn der Marsch unter einem dichten, die Augen blendenden, weißen Staub gar gegen den schneidend kalten Wind ging! Dann konnte einer den andern kaum noch auf einige Meter weit erkennen. Die einzuhaltende, Richtung mußte in solchen Fällen mit dem Kompaß festgestellt werden, dessen abgelenkte Nadel auch nur sehr unzuverlässige Auskunft gab. Bourcart nahm schon an – er vertraute das aber nur Heurtaux an –, daß sie sich in der grenzenlosen Einöde verirrt hätten. Er sah sich daher, statt geraden Weges nach Süden vorzudringen, genötigt, am Rand des Eisfelds hinzuziehen, woran sich oft die Meereswellen donnernd brachen. Wenn sich das Meer hier nun aber ohne Ende ausdehnte? Blieb dann vielleicht nichts anderes übrig, als Eisschollen zu besteigen, um womöglich darauf die sibirische Küste zu erreichen? Doch nein; mit der weiter sinkenden Temperatur mußten die aneinandergedrängten Schollen ja schließlich zu einem festen Feld im Becken des Polarmeers zusammenfrieren. Dauerte es freilich noch wochenlang, ehe das Meer genügend fest wurde, dann drohten die Nahrungsmittel trotz des sparsamsten Verbrauchs zu Ende zu gehen, und das Holz, das doch nur zur Bereitung der Speisen Verwendung fand, schließlich zu fehlen.

Mehrere Leichtmatrosen waren schon jetzt am Ende ihrer Kräfte, und Dr. Filhiol widmete ihrer Pflege die größte Aufmerksamkeit. Wieviel Mühe und Beschwerde wäre erspart worden, wenn die Schlitten jetzt ein Gespann jener ausdauernden Hunde gehabt hätten, die an die Wege durch die sibirischen und kamtschadalischen Ebenen gewöhnt sind! Mit wahrhaft wunderbarem Instinkt begabt, vermögen diese Tiere sich noch beim schlimmsten Schneetreiben zurechtzufinden, wenn ihre Herren längst Weg und Steg verloren haben.

Unter den geschilderten Verhältnissen kam der 19. November heran.

24 Tage waren seit dem Aufbruch verstrichen. Es war unmöglich gewesen, immer nach Südwesten zu marschieren, dahin, wo Bourcart in der Nähe der Liakhovinseln auf die am weitesten hervorspringenden Spitzen des Festlands zu treffen gehofft hatte.

Die Nahrungsmittel waren fast erschöpft ... vor Ablauf von 48 Stunden konnte den Schiffbrüchigen nichts weiter übrigbleiben, als ein letztes Mal haltzumachen und da den entsetzlichsten Tod abzuwarten ...

»Ein Schiff! Ein Schiff!«

Endlich stieß Romain Allotte, es war am Morgen des 20. November, diesen lang erwarteten Ruf aus, und bald sahen auch alle das Fahrzeug, das des Lieutenants scharfe Augen entdeckt hatten.

Es war ein dreimastiges Barkschiff, ein Walfänger, der bei frischer Nordwestbrise mit allen Segeln der Beringstraße zusteuerte.

Bourcart und alle übrigen, die jetzt plötzlich ihre Kräfte wiederfanden, ließen die Schlitten stehen und stürmten nach dem Rand des Eisfelds.

Hier wurden sofort Signale gegeben und Flintenschüsse abgefeuert.

Auf dem Schiff hatte man diese bemerkt und die Schüsse gehört. Die Bark legte bei und bald stießen zwei Boote von ihr ab.

Eine halbe Stunde später befanden sich die Schiffbrüchigen an Bord, voll des Dankes für die ihnen durch die Vorsehung gesandte Rettung.

Das betreffende Schiff, die ›World‹ aus Belfast, hatte ihren Fang etwas verspätet beendet und befand sich auf der Fahrt nach Neu-seeland.

Wir brauchen wohl kaum hervorzuheben, daß der Besatzung der ›Saint Enoch‹, ebenso wie der der ›Repton‹ der gastlichste Empfang zuteil wurde. Und als die beiden Kapitäne berichtet hatten, unter welch außergewöhnlichen Umständen ihre Schiffe zugrunde gegangen waren, da mußte man ihnen, trotz mancher Unklarheiten bei dem wunderbaren Vorgang, wohl oder übel glauben.

Nach Verlauf eines Monats setzte die ›World‹ die Überlebenden des schauerlichen Seeunfalls in Dunedin an Land.

Da trat Kapitän King an Kapitän Bourcart heran, um sich zu verabschieden.

»Sie haben uns«, sagte er, »an Bord der ›Saint Enoch‹ aufgenommen, und ich habe Ihnen dafür gedankt.«

»Wie wir Ihrem Landsmann, Kapitän Morris, Dank schulden,

uns an Bord der ›World‹ aufgenommen zu haben«, antwortete Bourcart.

»Demnach sind wir also quitt«, erklärte der Engländer.

»Ja, wenn es Ihnen beliebt.«

»Guten Abend!«

»Guten Abend!«

Das war der ganze Abschied.

Trotz der unheimlichen Prophezeiungen, womit Meister Cabidoulin nicht im geringsten geizte, war die ›World‹ doch glücklich genug, während ihrer Fahrt vom Eismeer bis Neuseeland weder einem Kraken, einem Kalmar oder Kopffüßer, noch auch einer Seeschlange oder wie man die eingebildeten Ungeheuer sonst nennen möge, zu begegnen. Ebenso kamen davon Bourcart und seinen Gefährten auf ihrer Überfahrt von Neuseeland nach Europa auch keine Spur zu Gesicht. Die Lieutenants Coquebert und Allotte einigten sich schließlich in der Überzeugung, daß es eine ungeheure, mit rasender Schnelligkeit dahinstürmende Meereswoge gewesen war, die die ›Saint Enoch‹ nach dem Packeis verschlagen hatte.

Jean-Marie Cabidoulin und die Mehrzahl der Mannschaft konnten sich freilich von ihrem Glauben an ein fabelhaftes Seeungetüm noch nicht losreißen.

Auf jeden Fall weiß niemand etwas Zuverlässiges darüber, daß die Meere irgendwo derartige Tiere bergen. Und solange die sachverständigen Ichthyologen ihr Vorhandensein noch nicht bestätigt und noch nicht bestimmt haben, welcher Familie, welchem Geschlecht und welcher Art sie zuzuteilen sind, ist es wohl besser, alles, was über sie berichtet wird, ins Gebiet der Fabel zu verweisen.

Kapitän Bourcart und seine Gefährten kehrten also nach Havre zurück. Diesmal freilich nicht an Bord ihres eigenen Schiffes!

Dank dem günstigen Verkauf der ersten Tranlast in Victoria auf Vancouver, lieferte die Fahrt doch noch für alle einigen Verdienst, und der Verlust der ›Saint Enoch‹ wurde durch die Versicherungsgesellschaft gedeckt. Dem Kapitän traten jedoch die Tränen in die Augen, wenn er seines armen Schiffes gedachte, das nun verlassen und halb zertrümmert im arktischen Eisfeld gefangenlag.

Was Meister Ollive und Meister Cabidoulin betrifft, so boten

diese sich die im Laufe der Fahrt verwetteten – gewonnenen und verlorenen – Flaschen Tafia und Rum gegenseitig an. Dabei sagte unter anderem der erste zu dem zweiten:

»Na, Alterchen, glaubst du denn immer noch an ...«

»Das will ich meinen! Nach dem, was wir selbst erlebt haben, erst recht!«

»Du behauptest auch, das Ungeheuer gesehen zu haben?«

»So gut, wie ich dich sehe!«

»Willst du damit sagen, daß ich auch ein solches unvernünftiges Geschöpf wäre?«

»Nun ja, weil ... weil du nicht daran glauben willst.«

»Danke verbindlichst!«

Man erkennt hieraus, daß der Faßbinder seine Anschauungen nicht geändert hatte. Er verharrt bei der Behauptung, daß es derlei Ungetüme gebe, und in seinen ewig aufgewärmten Geschichten kehrt der Bericht über die Abenteuer der ›Saint Enoch‹ unablässig wieder.

Eines aber steht unerschütterlich fest: Die letzte Reise der ›Saint Enoch‹ wird auch die letzte Jean-Marie Cabidoulins bleiben.

INHALT

1. Kapitel	3
2. Kapitel	18
3. Kapitel	31
4. Kapitel	48
5. Kapitel	64
6. Kapitel	80
7. Kapitel	95
8. Kapitel	107
9. Kapitel	124
10. Kapitel	140
11. Kapitel	156
12. Kapitel	171
13. Kapitel	184
14. Kapitel	197
15. Kapitel	211