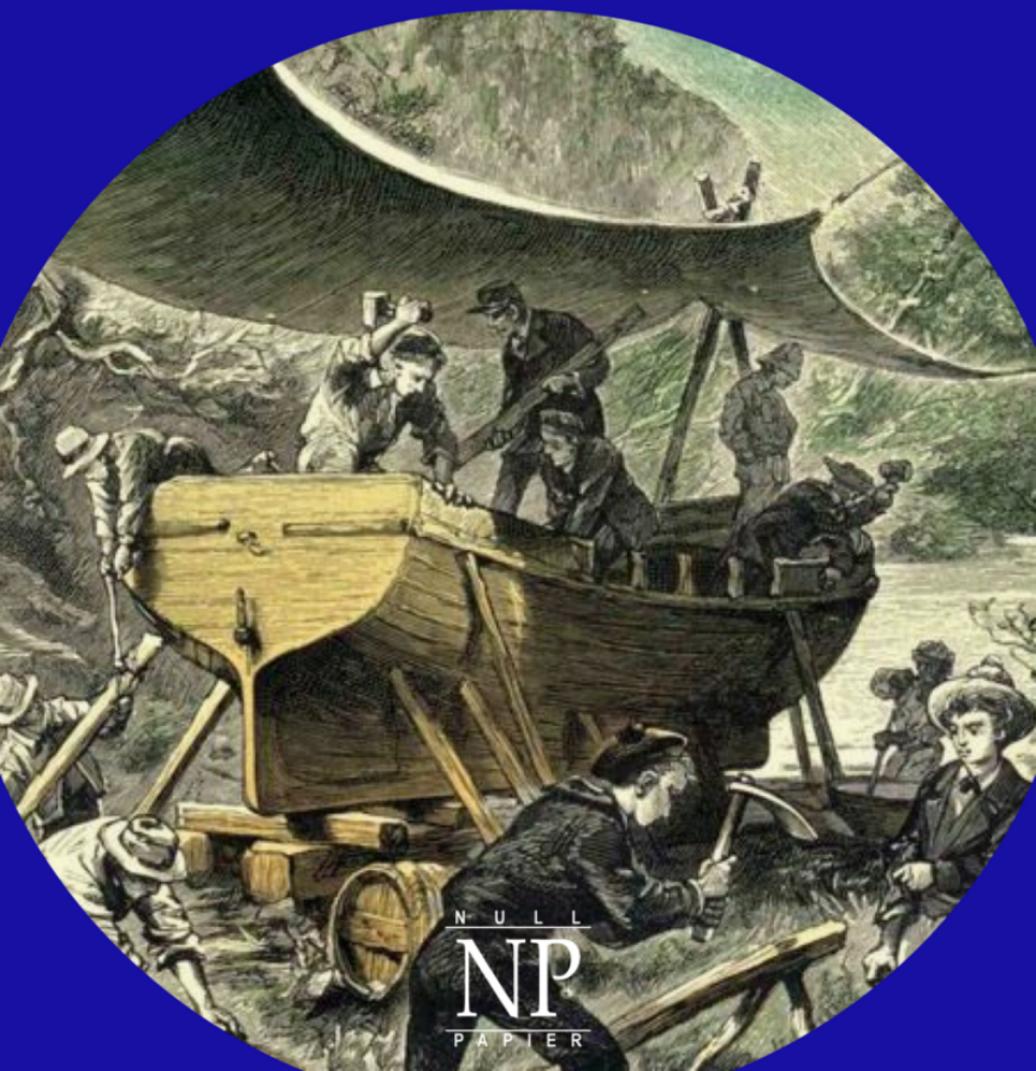


Illustrierte Fassung

JULES VERNE

Zwei Jahre Ferien



N U L L

NP

P A P I E R

Jules Verne

Zwei Jahre Ferien

Ausgabe in zwei Bänden

Jules Verne

Zwei Jahre Ferien

Ausgabe in zwei Bänden

(Deux ans de vacances)

Veröffentlicht im Null Papier Verlag, 2020

Übersetzung: Unbekannt, Jürgen Schulze

EV: A. Hartleben, Pest, Leipzig, 1889

1. Auflage, ISBN 978-3-962817-89-3

null-papier.de/698

N U L L
NP
P A P I E R
null-papier.de/katalog

Inhaltsverzeichnis

Jules Verne – Leben und Werk	3
Vorwort	9
Band 1	10
Erstes Kapitel	11
Zweites Kapitel	29
Drittes Kapitel	48
Viertes Kapitel	65
Fünftes Kapitel	83
Sechstes Kapitel	102
Siebtes Kapitel	121
Achstes Kapitel	138
Neuntes Kapitel	152
Zehntes Kapitel	166
Elftes Kapitel	188
Zwölftes Kapitel	206
Dreizehntes Kapitel	227
Vierzehntes Kapitel	251
Fünfzehntes Kapitel	270
Band 2	288
Sechzehntes Kapitel	289
Siebzehntes Kapitel	312
Achtzehntes Kapitel	335
Neunzehntes Kapitel	355
Zwanzigstes Kapitel	376
Einundzwanzigstes Kapitel	390
Zweiundzwanzigstes Kapitel	406
Dreiundzwanzigstes Kapitel	430
Vierundzwanzigstes Kapitel	449
Fünfundzwanzigstes Kapitel	469
Sechsendzwanzigstes Kapitel	486
Siebenundzwanzigstes Kapitel	506
Achtundzwanzigstes Kapitel	525

Neunundzwanzigstes Kapitel	541
Dreißigstes Kapitel	557
Ein Nachwort	563
Jules Verne – Leben und Werk	I

Danke

Danke, dass Sie dieses E-Book aus meinem Verlag erworben haben.

Jules Verne gehört zu den Autoren, die jeder schon einmal gelesen hat. Eine Behauptung, die man nicht über viele Schriftsteller aufstellen kann. Die Geschichten von Verne sind unterhaltend, lehrreich und immer sehr atmosphärisch.

In unregelmäßiger Folge wird mein Verlag die Werke von Verne veröffentlichen – die bekannten wie die unbekannteren. Immer in der überarbeiteten Erstübersetzung, um den (sprachlichen) Charme der Zeit beizubehalten.

Korrigiert und kommentiert werden Orts- und Personennamen oder offensichtlich falsche Angaben. Sie finden die Erläuterungen in Fußnoten.

Ich habe es mir auch nicht nehmen lassen, die ursprünglichen Namen zu verwenden: Aus dem Johann wird so wieder der ursprüngliche Jean, aus Ludwig wieder Louis und aus Marianne wieder Marie. Ich denke, das tut den Geschichten nur gut.

Sollten Sie Hilfe benötigen oder eine Frage haben, schreiben Sie mir.

Ihr
Jürgen Schulze

Jules Verne bei Null Papier

- [Reise um die Erde in 80 Tagen](#)
- [Michael Strogoff - Der Kurier des Zaren](#)
- [Zwanzigtausend Meilen unter dem Meer](#)
- [Eine Idee des Doktor Ox](#)
- [Eine Überwinterung im Eis](#)
- [Schwarz-Indien – Oder: Die Stadt unter der Erde](#)
- [Fünf Wochen im Ballon](#)
- [Robur der Eroberer](#)
- [Der Herr der Welt](#)
- [Von der Erde zum Mond](#)
- [Reise um den Mond](#)
- [Die fünfhundert Millionen der Begum](#)
- [Der Südstern](#)
- [Das Karpatenschloss](#)
- [Die Abenteuer des Kapitän Hatteras](#)
- [Der Archipel in Flammen](#)
- [Reise zum Mittelpunkt der Erde](#)
- [Die Propeller-Insel](#)
- [Zwei Jahre Ferien](#)

Jules Verne – Leben und Werk

Beinahe wäre Klein-Jules als Schiffsjunge nach Indien gefahren, hätte eine Laufbahn als Seemann eingeschlagen und später unterhaltsames Seemannsgarn gesponnen, das vermutlich nie die Druckerpresse erreicht hätte.



Jules Verne

Verliebt in die abenteuerliche Literatur

Glücklicherweise für uns Leser hindert man ihn daran:

Der Elfjährige wird von Bord geholt und verlebt weiterhin eine behütete Kindheit vor bürgerlichem Hintergrund. Geboren am 8. Februar 1828 in Nantes, wächst Jules-Gabriel Verne in gut situierten Verhältnissen auf. Als ältester von fünf Sprösslingen soll er die väterliche Anwaltspraxis übernehmen, weshalb er ab 1846 in Paris Jura studiert.

Viel spannender findet er schon zu dieser Zeit allerdings die Literatur. Verne freundet sich sowohl mit Alexandre Dumas als auch mit seinem gleichnamigen Sohn an. Gemeinsam mit Vater Dumas verfasst er Opernlibretti und erste dramatische Werke. Nach dem Abschluss seines Studiums beschließt er, nicht nach Nantes zurückzukehren, sondern sich völlig der Dramatik zu widmen.

Zwar schreibt er nicht ganz erfolglos – drei seiner Erzählungen erscheinen in einer literarischen Zeitschrift. Doch zum Leben reicht es nicht, weshalb der junge Autor 1852 den Posten eines Intendantz-Sekretärs am Théâtre lyrique annimmt. Immerhin wird diese Arbeit zuverlässig vergütet und Verne darf sich als Dramatiker betätigen. In seiner Freizeit verfasst er weiterhin Erzählungen, wobei ihn abenteuerliche Reisen am meisten interessieren.

Als er 1857 eine Witwe heiratet, die zwei Töchter in die Ehe mitbringt, muss sich der Literat nach einer besser bezahlten Einkommensquelle umsehen. Während der nächsten zwei Jahre schlägt er sich als Börsenmakler durch, wobei er genug Zeit findet, längere Schiffsreisen zu unternehmen, bevor 1861 sein Sohn Michel geboren wird.

Verliebt ins literarische Abenteuer

Letztlich ist es einer besonderen Begegnung im Jahr 1862 geschuldet, dass alles, was der Autor bisher »geistig ange-

sammelt« hat, in seinen künftigen Romanen kulminieren darf: Der Jugendbuch-Verleger Pierre-Jules Hetzel veröffentlicht Vernes utopischen Reiseroman »Fünf Wochen im Ballon«. Dieses von ihm ohnehin bevorzugte Sujet wird den Schriftsteller nie wieder loslassen – die abenteuerlichen Reisen, auf welcher Route auch immer sie absolviert werden. Hetzel verlegt Vernes noch heute beliebteste Schriften: 1864 »Reise zum Mittelpunkt der Erde«, im folgenden Jahr »Von der Erde zum Mond«, 1869 »Reise um den Mond« und »Zwanzigtausend Meilen unter dem Meer«. Mit »Reise um die Erde in 80 Tagen« erscheint 1872 Jules Vernes erfolgreichster Roman überhaupt.

Die Zusammenarbeit mit Hetzel, der gleichzeitig als sein Mentor fungiert, sorgt in den späten 1860er Jahren dafür, dass der höchst produktive Schriftsteller seiner Familie einigen Wohlstand bieten und sich selbst »jugendtraumhafte« Reisewünsche erfüllen kann. Sein Verleger stellt ihn namhaften Wissenschaftlern vor – in Kombination mit den erwähnten Reisen entsteht auf diese Weise ein ungeheurer Fundus der Inspiration: Jules Vernes Zettelkasten enthält angeblich 25.000 Notizen!

Zwar ist er seit »Reise um den Mond« gleichermaßen wohlhabend und geachtet; er engagiert sich seit den späten 1880er Jahren sogar als Stadtrat in Amiens, wohin er 1871 mit seiner Familie übergesiedelt war. Der »Ritterschlag« aber bleibt aus: In der Académie française möchte man den Jugendbuchautor nicht haben, er gilt als nicht seriös genug.

Den Zenit seines Schaffens hat der Literat bereits überschritten, als er 1888 bleibende Verletzungen durch den Schusswaffen-Angriff eines geistesgestörten Verwandten davonträgt. Dennoch arbeitet der Autor ununterbrochen weiter. Als Jules Verne im März 1905 stirbt, hinterlässt er ein gewaltiges Gesamtwerk: 54 zu Lebzei-

ten erschienenen Romane, weitere elf Manuskripte bearbeitet sein Sohn Michel nach dem Tod des Vaters. Ergänzt wird Vernes Œuvre durch Erzählungen, Bühnenstücke und geografische Veröffentlichungen.

Geliebt und missachtet

Jenes zwiespältige Verhältnis, das sich bereits in der Ablehnung der Akademiemitglieder äußert, kennzeichnet die akademische Rezeption bis heute: Jules Verne ist eben »nur ein Jugendbuchautor«. Weniger befangene Rezipienten freilich schreiben ihm eine ganz andere Bedeutung zu, die dem Visionär und leidenschaftlichen Erzähler besser gerecht wird.

Wenngleich der alternde Literat zum Ende seines Schaffens durchaus nicht mehr in gläubiger Technikbegeisterung aufgeht, bleiben uns doch genau jene Werke in liebevoller Erinnerung, in denen technische und menschliche Großtaten die Handlung bestimmen: »Reise um die Erde in 80 Tagen« oder »Zwanzigtausend Meilen unter dem Meer« beispielsweise. Wer als Kind von Nemo und seiner Nautilus liest, wird unweigerlich gefangen von diesem technischen Wunderwerk und dessen Kapitän. Vernes Romane gehören zu jenen Jugendbüchern, die man als Erwachsener gerne nochmals zur Hand nimmt – und man staunt erneut, erinnert sich, lässt sich wiederum einfangen und fragt sich, warum man eigentlich so selten Verne liest...

So wie der Autor sich selbst durch Reisen und Wissenschaft inspirieren lässt, dienen seine Werke seit jeher der Inspiration seiner Leserschaft. Wie präsent dieser exzellente Unterhalter in den Köpfen seiner Leser bleibt, belegen Benennungen in See- und Raumfahrt: Das erste Atom-U-Boot der Geschichte ist die amerikanische USS Nautilus. Ein Raumtransporter der Europäischen Raum-

fahrtagentur heißt »Jules Verne«, ein Asteroid und ein Mondkrater tragen ebenfalls den Namen des Schriftstellers. Die »Jules Verne Trophy« wird seit 1990 für die schnellste Weltumsegelung verliehen, was dem begeisterten Jachtbesitzer Verne gewiss gefallen hätte.

Der kommerzielle Literaturbetrieb sowie die Filmwirtschaft betrachten den französischen Vater der Science--Fiction-Literatur ebenfalls mit Wohlwollen: Unzählige Neuauflagen der Romanklassiker, Hörbücher und Verfilmungen der rasanten, stets mitreißenden Handlungen sprechen Bände. Mittlerweile gelten die ältesten Verfilmungen selbst als kulturelle Meilensteine, die keineswegs nur ein junges Publikum erfreuen.

Jules Vernes Bedeutung für die Literatur

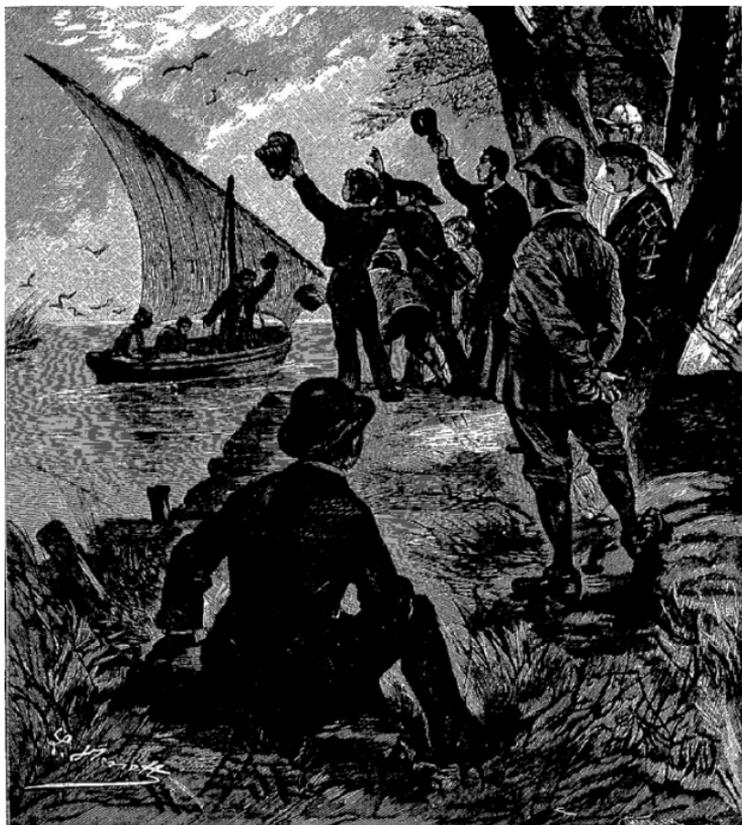
Der Einfluss Vernes auf nachfolgende Science-Fiction--Autoren ist gar nicht hoch genug einzuschätzen: Aus heutiger Sicht ist er einer der Vorreiter der utopischen Literatur Europas, der noch vor H. G. Wells (»Krieg der Welten«) und Kurd Laßwitz (»Auf zwei Planeten«) das neue Genre begründet. Seinerzeit gibt es diesen Begriff noch nicht, weshalb Hetzel die Romane seines Erfolgsschriftstellers als »Außergewöhnliche Reisen« vermarktet

Der Franzose sieht, anders als Wells und ähnlich wie Laßwitz, im technischen Fortschritt das künftige Wohl der Menschheit begründet. Trotzdem ist Jules Verne vor allem Erzähler: Er will weder warnen wie Wells noch belehren wie Laßwitz, sondern in erster Linie unterhalten. Im Vergleich zum spröden Realismus eines Wells wirken seine Romane für moderne Leser ausufernd, vielleicht sogar geschwätzig. Dennoch sind sie leichter zugänglich als das stilistisch ähnliche Schaffen des Deutschen Laßwitz, weil sie Utopie und Technikbegeisterung nicht zum Zweck ihres Inhalts machen, sondern lediglich zu dessen

Träger: Schließlich ist es einfach aufregend, in einem Ballon eine Weltreise anzutreten oder Kapitän Nemo in sein geheimes Reich zu folgen.

Jules Verne

Vorwort



Band 1



Erstes Kapitel

Der Sturm. – Ein verirrter Schoner. – Vier Knaben auf dem Verdeck des »Sloughi«. – Das Focksegel in Stücken. – Im Innern der Yacht. – Der halberstickte Schiffsjunge. – Land in Sicht durch den Morgennebel. – Die Klippenbank.

In der Nacht des 9. März 1860 beschränkten die mit dem Meere fast zusammenfließenden Wolken die Sehweite bis auf wenige Fadenlängen.

Auf dem empörten Wasser, dessen Wogen, fahle Lichter werfend, einherstürmten, flog ein leichtes Fahrzeug fast segellos dahin.

Es war eine Yacht von hundert Tonnen – ein Schoner, mit welchem Namen man in England und Amerika solche Goeletten¹ bezeichnet.

Dieser Schoner führte den Namen »Sloughi«; doch vergebens hätte man denselben am Achter des Fahrzeugs zu lesen gesucht, da die betreffende Tafelplanke durch irgendeinen Zufall – durch Anprall der Wogen oder Kollision – unter der Reling zum größten Teil abgesprengt war.

Es war jetzt um elf Uhr nachts. Unter den Breiten, wo sich das Schiff befand, sind die Nächte zu Anfang des März noch kurz. Das erste Tagesgrauen war etwa gegen fünf Uhr morgens zu erwarten. Doch verminderten sich damit, dass die Sonne den Weltraum erleuchtete, die Gefahren, welche den »Sloughi« bedrohten? Blieb das gebrechliche Fahrzeug nicht noch immer der Gnade der ungeheuren Wogen anheimgegeben? Unzweifelhaft; nur die Besänftigung der hohlen See, das Abflauen des wütenden Sturmes konnte dasselbe vor dem entsetzlichsten Schiffbruch bewahren, vor dem auf offenem Meere, fern

von jedem Land, auf dem die Überlebenden vielleicht hätten Rettung finden können.

Auf dem Hinterteil des »Sloughi« standen drei Knaben, der eine im Alter von vierzehn, die beiden anderen in dem von dreizehn Jahren, und außerdem ein zwölfjähriger Schiffsjunge von Negereltern, am Steuerrad. Hier vereinigten sie ihre Kräfte, um den seitwärts anstürmenden Wellen, welche die Yacht quertzulegen drohten, Widerstand zu leisten. Es war ein hartes Stück Arbeit, denn das trotz ihres Entgegenstimmens sich drehende Rad schien sie jeden Augenblick über die Schanzkleidung schleudern zu können. Kurz vor Mitternacht brach auch einmal eine solche Wassermasse über die Seite der Yacht herein, dass es ein Wunder zu nennen war, als das Steuer derselben noch glücklich standhielt.

Die Knaben wurden zwar von dem Stoße umgeworfen, konnten sich aber sofort wieder erheben.

»Gehorcht es noch dem Steuer, Briant?« fragte einer derselben.

»Ja, Gordon«, antwortete Briant, der seinen Platz schon wieder eingenommen und offenbar die gewohnte Kaltblütigkeit bewahrt hatte.

Darauf wandte er sich an den Dritten.

»Festhalten, Doniphan«, rief er, »und auf keinen Fall den Mut verlieren ...! Es gilt, außer uns auch noch andere zu retten!«

Diese Worte wurden englisch gesprochen, doch verriet der Tonfall bei Briant die französische Abkunft.

Dieser kehrte sich nachher nach dem Schiffsjungen um.

»Du bist doch nicht verletzt, Moko?«

»Nein, Herr Briant«, erklärte der Gefragte. »Doch lassen Sie uns darauf achten, die Yacht gerade gegen die Wellen zu halten, sonst laufen wir Gefahr, versenkt zu werden!«

Eben wurde die Kappentür der nach dem Salon des Schoners hinabführenden Treppe hastig geöffnet.

»Briant ...! Briant!« rief ein Kind von neun Jahren.
»Was ist denn geschehen?«

»Nichts, Iverson, gar nichts«, erwiderte Briant. »Geh mit Dole wieder hinunter, aber recht schnell!«

»Ach, wir fürchten uns so sehr!« ließ sich das zweite, noch etwas jüngere Kind vernehmen.

»Und die anderen?« fragte Doniphan.

»Die anderen auch!« versicherte Dole.

»Nun geht nur alle hinunter«, ermahnte Briant. »Schließt euch fest ein, sucht eure Lagerstätten auf und macht die Augen zu, dann werdet ihr keine Furcht mehr spüren. Gefahr ist nicht vorhanden.«

»Achtung ...! Wieder eine große Welle!« rief Moko.

Ein gewaltiger Anprall erschütterte das Hinterteil der Yacht. Diesmal schlug die See glücklicherweise nicht über, denn wenn das Wasser in größerer Menge durch die Treppentür gedrungen wäre, hätte sich die noch weiter belastete Yacht bei dem starken Seegang schwerlich wieder aufrichten können.

»Macht doch, dass ihr hineinkommt!« rief Gordon.
»Hinunter, oder ihr bekommt's mit mir zu tun!«

»Geht, geht hinunter, ihr Kleinen!« setzte Briant in freundlicherem Ton hinzu.

Die beiden Köpfe verschwanden gerade in dem Augenblick, wo ein anderer am Treppenausgang erscheinender Knabe fragte:

»Du bedarfst unser nicht, Briant?«

»Nein, Baxter«, antwortete dieser. »Du magst mit Cross, Webb, Service und Wilcox bei den Kleinen bleiben. Wir vier sind uns genug.«

Baxter schloss wieder sorgfältig die Tür.

»Die anderen fürchteten sich auch!« hatte Dole gesagt.

Aber befanden sich denn ausschließlich Kinder auf diesem vom Orkan verschlagenen Schoner? – Ja, nichts als Kinder. – Und wie viele waren es? – Fünfzehn, unter Einrechnung Gordons, Briants, Doniphans und des Schiffsjungen. – Durch welche Zufälligkeiten diese allein mit ihrem Schiff abgesegelt waren, werden wir später erfahren.

Und auf der Yacht befand sich kein erwachsener Mann? Kein Kapitän, um diese zu führen? Kein Seemann zur Bedienung des Segelwerkes und der Takelage?² Kein Steuermann, um bei diesem Sturm das Steuer zu handhaben? – Nein, kein einziger!

Ebenso hätte keine lebende Seele an Bord genau angeben können, an welchem Ort auf dem Ozean der »Sloughi« sich befinde ... Welcher Ozean war es überhaupt ...? Der ausgedehnteste von allen, das Stille Weltmeer, das sich über 140 Längengrade von der Landmasse Australiens und den Küsten Neuseelands bis zur Küste von Südamerika erstreckt.

Was mochte hier vorgegangen sein? War die Besatzung des Schoners durch einen Unfall verunglückt? Hatten malaiische Seeräuber sie entführt und an Bord die jungen Passagiere, deren ältester kaum vierzehn Jahre zählte, ihrem Schicksal überlassen? Eine Yacht von hundert Tonnen erfordert mindestens einen Kapitän, einen Obersteuermann³ und fünf bis sechs Leute, und von diesem zur Führung des Schiffes unentbehrlichen Personal war ein Schiffsjunge allein übrig ...! Woher endlich kam dieser Schoner, aus welchem australischen Gebiet oder welchem ozeanischen Archipel? – Und wohin war er bestimmt? Auf diese Fragen, welche jeder Schiffer gestellt hätte, wenn ihm der »Sloughi« in diesen einsamen Meeresresten begegnet wäre, würden die Kinder wohl haben Antwort geben können; es war jedoch weder ein Segel in

Sicht noch einer jener transatlantischen Dampfer, deren Reiserouten sich auf den Meeren Ozeaniens kreuzen; ebensowenig eines der unter Segel oder Dampf laufenden Kauffahrteischiffe, welche Europa, wie Amerika, zu Hunderten nach den Häfen des Großen Ozeans entsendet. Doch hätte auch eines jener mächtigen Fahrzeuge, durch seine Dampfmaschine oder seine große Besege- lung gegen den Sturm ankämpfend, sich in dieser Ge- gend gezeigt, so würde es doch nicht in der Lage gewe- sen sein, der von der rollenden See gleich einem Spielball umhergeworfenen Yacht Hilfe zu leisten.

Inzwischen wachten Briant und seine Gefährten so gut sie konnten darüber, dass der Schoner nicht nach der einen oder der anderen Seite abgedrängt wurde.

»Was tun wir nun ...?« fragte da Doniphan.

»Alles, was uns mit Gottes Hilfe möglich sein wird, uns zu retten«, antwortete Briant.

In der Tat verdoppelte der Sturm jetzt seine Gewalt. Der Wind wehte »fuderweise«, wie die (französischen) Seeleute zu sagen pflegen, und wiederholt schien es, als müsse der »Sloughi« bei dem schauerlichen Unwetter in Trümmer gehen. Seit achtundvierzig Stunden redelos,⁴ der Großmast vier Fuß über den Deckbalken abgebro- chen, hatte man kein Schönfahrsegel hissen können, um das Schiff sicherer zu regieren. Der nur seiner Oberbram- stange beraubte Fockmast stand zwar vorläufig noch fest, doch war jede Minute zu befürchten, dass er, wenn die Wanten (Schiffsleitern) desselben rissen, sich auf das Deck herabsenken würde. Vorn flatterten und klatschten die Fetzen des kleinen Klüversegels so laut wie der Knall einer Feuerwaffe. Als einziges Segelwerk war nur das Focksegel übrig, welches aber ebenfalls zu zerreißen drohte, da die Knaben nicht Kraft genug hatten, durch ein eingezogenes Reff seine Oberfläche zu verkleinern.

Kam es auch noch dazu, so konnte der Schoner nicht mehr im Strich des Windes gehalten werden; die Wogen rollten dann von der Seite her über ihn herein, brachten ihn zum Kentern und zum Sinken, und damit verschwanden seine Passagiere im schauerlichen Abgrund.

Und bisher war nach der offenen See zu keine Insel entdeckt worden, keine Linie festen Landes im Osten aufgetaucht! Sich mit einem Schiff auf den Strand zu setzen, ist ein entsetzliches Rettungsmittel, und doch würden diese Kinder es weniger gefürchtet haben als das Wüten des grenzenlosen Meeres. Jedes beliebige Ufer hätten sie trotz etwaiger Untiefen, Klippen, trotz des darauf stürmenden Wogenschwalles und der Brandung, welche unaufhörlich gegen die Felsmauern donnert, als winkende Rettung begrüßt, als festes Land unter den Füßen anstelle des Ozeans, der sie jeden Augenblick zu verschlingen drohte.

Auch nach einem Lichte, auf das sie hätten zusteuern können, spähten sie vergebens ...

Kein freundlicher Schein durchdrang das tiefe Dunkel der Nacht.

»Der Fockmast ist gebrochen!« rief Doniphan.

»Nein; nur das Segeltuch hat sich von den Saumtauen losgerissen«, erklärte der Schiffsjunge.

»Wir müssen uns desselben entledigen«, meinte Briant. »Gordon, bleib du mit Doniphan am Rad, und du, Moko, hilfst mir!«

Wenn Moko als Schiffsjunge einige nautische Kenntnisse besitzen musste, so gingen diese auch Briant nicht vollständig ab. Da er auf seiner Fahrt von Europa nach Ozeanien den Atlantischen und den Stillen Ozean durchschiffte, hatte er sich mit der Führung eines Schiffes einigermaßen vertraut gemacht. Das erklärt es, weshalb die anderen Knaben, welche davon gar nichts verstanden, Moko und ihm die Sorge, den Schoner zu führen, hatten

überlassen müssen.

In einem Augenblick waren Briant und der Schiffsjunge unerschrocken nach dem Vorderteil der Yacht geeilt. Um deren Drehung zu verhüten, mussten sie dieselbe von dem Focksegel befreien, dessen unterer Teil eine Art Tasche bildete und durch Abfangen des Windes den Schoner so bedenklich nach seitwärts neigte, dass dieser fast die Wellenkämme berührte. Kam es aber erst soweit, so konnte dieser sich nicht wieder aufrichten, wenn nicht der Fockmast nach Sprengung seiner metallenen Puttings gekappt wurde; wie hätten Kinder das indes ausführen können?



Briant und Moko zeigten bemerkenswertes Geschick.

Unter diesen schwierigen Umständen bewiesen Bri-

ant und Moko eine wirklich erstaunliche Geschicklichkeit. In der Absicht, an Leinwand so viel wie möglich zu behalten, um den »Sloughi« während der Dauer des Sturmes vor dem Winde zu erhalten, bemühten sie sich – und zwar mit Erfolg – das Hisstau der Rah zu lösen, welche sich nun bis auf vier bis fünf Fuß über dem Deck herabsenkte. Nach Lostrennung einzelner Fetzen des Focksegels mittels Messer, wurden dessen untere Ecken durch einige Hilfsbrassen an den Pflöcken der Schanzkleidung befestigt, wobei die zwei mutigen Knaben freilich zwanzigmal in Gefahr kamen, von Sturzseen weggespült zu werden.

Unter dieser bis aufs äußerste verminderten Segelfläche konnte dem Schoner wenigstens die Richtung gesichert werden, die er jetzt schon lange Zeit einhielt. Schon der Druck des Windes an seinem Rumpf allein genügte übrigens, ihn mit der Schnelligkeit eines Torpedobootes dahinzujagen. Das war von Wichtigkeit, weil es darauf ankam, schneller als die nachrollenden Wogen fortzutreiben, um von zu schweren Sturzseen über Backbord frei zu bleiben.

Nach Durchführung ihrer Aufgabe kehrten Briant und Moko wieder zu Gordon und Doniphan zurück, um diese beim Steuern zu unterstützen.

Eben jetzt öffnete sich die Tür der Treppenkappe zum zweiten Mal. Ein Kind steckte den Kopf heraus. Es war Jacques, der um drei Jahre jüngere Bruder Briants.

»Was willst du, Jacques?« fragte ihn sein Bruder.

»Komm! Komm schnell!« erwiderte Jacques. »Im Salon steht Wasser!«

»Ist das möglich?« rief Briant erschreckt.

Eilenden Schrittes lief er nach der Kappe und sprang die Treppe hinunter.

Den Salon erleuchtete nur ganz notdürftig eine Hängelampe, welche bei dem Stampfen des Schiffes heftig

schwankte. Beim Schein derselben erblickte man etwa zehn Kinder auf den Polsterbänken oder den Lagerstätten des »Sloughi«. Die kleinsten derselben – und es waren solche von acht bis neun Jahren darunter – hatten sich in ihrer Todesangst dicht aneinandergedrängt.

»Es ist keine Gefahr vorhanden!« rief ihnen Briant, der sie zunächst beruhigen wollte, zu. »Wir sind ja da! Fürchtet euch nicht!«

Darauf mit einer Signallaterne den Fußboden des Salons ableuchtend, musste er sich überzeugen, dass eine gewisse Menge Wasser in der Yacht von einem Bord zum anderen hin und wieder flutete.

Jetzt galt es festzustellen, woher dieses Wasser kam und ob es wohl gar durch einen Sprung in der Seitenwand eingedrungen war.

Vor dem Salon befand sich das große Zimmer und weiterhin der Speisesaal, dann die Wohnung und darüber das Wachhaus der Mannschaft.



Briant durchsuchte alle diese Räumlichkeiten.

Briant durchsuchte alle diese Räumlichkeiten und erkannte, dass das Wasser weder ober- noch unterhalb der Schwimmlinie eingedrungen sein könne. Dasselbe war vielmehr nur durch das Aufbäumen des Vorderstevens hierhergeschleudert worden und rührte von Spritzseen her, welche, über das Vorderteil schlagend, teilweise durch die zur Mannschaftswohnung führende Treppenkappe Eingang nach dem Innern gefunden hatten. Von dieser Seite drohte also keine eigentliche Gefahr.

Briant beruhigte seine Leidensgefährten, als er wieder durch den Salon kam, und nahm auch selbst mit größter Zuversicht seinen Platz am Steuerrad wieder ein. Der sehr solide gebaute und erst unlängst frisch gekupferte

Schoner zog kein Wasser und versprach auch dem Anprall der Wogen Widerstand zu leisten.

Es war jetzt ein Uhr nachts, und während schwere Wolken die Dunkelheit noch verschlimmerten, entfesselte sich der Orkan zur schlimmsten Wut. Die Yacht flog dahin, als wäre sie völlig in Wasser eingetaucht. Scharf drang dann und wann der Schrei eines Sturmvogels durch die Luft. Von deren Erscheinen konnte man jedoch keineswegs auf die Nähe eines Landes schließen, denn man begegnet denselben oft mehrere hundert Seemeilen von der nächsten Küste. Übrigens außerstande, gegen den Sturm aufzukommen, folgten die Vögel diesem vielmehr ebenso wie der Schoner, dessen Schnelligkeit keine menschliche Kraft zu hemmen vermocht hätte.

Eine Stunde später hörte man an Bord wieder etwas zerreißen. Der Rest des Focksegels war in Stücke gegangen und die Leinwandfetzen flatterten gleich riesigen Möwen durch die Luft.

»Nun haben wir kein Segel mehr«, rief Doniphan, »und ein anderes zu setzen ist ganz unmöglich.«

»Tut nichts!« antwortete Briant. »Verlass dich darauf, dass wir doch noch ebenso schnell vorwärts kommen.«

»Eine schöne Antwort!« erwiderte Doniphan. »Wenn das deine Art und Weise zu manövrieren ist ...«

»Achtung auf die Wellen von rückwärts!« unterbrach ihn Moko. »Festgehalten oder wir werden weggeschwemmt ...«

Er hatte den Satz kaum beendet, als mehrere Tonnen Wasser über das Backbord hereinstürzten. Briant, Doniphan und Gordon wurden gegen die Treppenkappe geschleudert, wo sie sich zum Glück noch anklammern konnten. Der Schiffsjunge dagegen war verschwunden mit der Wassermasse, welche sich in brodelndem Schwall von hinten nach vorne über den »Sloughi« ergoss und dabei einen Teil des Mastwerkes, die beiden

Boote und die Jolle – obwohl diese ganz hereingeholt waren – sowie mehrere Schiffsbalken und das Kompasshäuschen mit fortriss. Da jedoch gleichzeitig die Schanzkleidung streckenweise zerstört war, konnte das Wasser schnell wieder abfließen, was die Yacht vor dem Untergange durch diese ungeheure Überlastung bewahrte.

»Moko ...! Moko!« rief Briant, sobald er wieder ein Wort sprechen konnte.

»Ist er etwa ins Meer geschleudert worden?« fragte Doniphan.

»Nein; doch man sieht und hört nichts von ihm«, erklärte Gordon, der sich über die Reling hinausgebeugt hatte.

»Wir müssen ihn retten – ihm eine Rettungsboje oder Stricke zuwerfen!« antwortete Briant.

Und mit lauter Stimme, welche während einiger ruhigerer Sekunden kräftig wiederhallte, rief er noch einmal:

»Moko ...! Moko.«

»Hierher ...! Zu Hilfe!« erklang die Antwort des kleinen Negers.

»Er liegt nicht im Meer«, sagte Gordon. »Seine Stimme kommt vom Vorderteil des Schoners her.«

»Ich werde ihn retten!« rief Briant.

Sofort tastete er sich über das Deck hin unter steter Vorsicht, den Blöcken und Rollen auszuweichen, welche lose an den herabgelassenen Rahen⁵ hingen, und sich festklammernd, um bei den Bewegungen des Schiffes auf dem schlüpfrigen Verdeck nicht umgeworfen zu werden.

Noch einmal hörte er die Stimme des Jungen, dann war alles still.

Mit größter Anstrengung war es Briant gelungen, die Treppenkappe des Volkslogis zu erreichen.

Er rief laut ...

Keine Antwort.

War Moko etwa durch eine neue heftige Schiffsbewegung über Bord geschleudert worden, nachdem er den letzten Schrei ausgestoßen? In diesem Fall musste der unglückliche Bursche schon weit von ihnen, weit hinter dem Winde treiben, denn die Wellenbewegung konnte ihn nicht mit gleicher Schnelligkeit wie der Sturm den Schoner mit fortgetragen haben; dann war er verloren ...

Nein; eben drang wieder ein schwacher Hilferuf bis zu Briant, der nach dem Gangspill⁶ eilte, in dessen Fuß das Ende des Bugspriets eingelassen war. Hier fand er einen sich umherwindenden Körper.

Der Schiffsjunge war es, halb eingeklemmt zwischen die an der Spitze zusammenlaufende Schanzkleidung. Ein Hisstau, das er mit aller Kraft von sich abzudrängen suchte, schnürte ihm den Hals zu. Erst zurückgehalten durch dieses Hisstau, als die gewaltige Woge ihn wegschpülte, war er jetzt nahe daran, durch dasselbe erwürgt zu werden.

Briant riss sein Messer heraus, und nicht ohne Mühe gelang es ihm, das Hanftau, welches den Schiffsjungen festhielt, zu durchschneiden.

Moko wurde nach dem Hinterteil zurückgeführt.

»Danke, Herr Briant, danke!« sagte er, sobald er die Sprache wiedererlangt hatte.

Dann nahm er seinen Platz am Steuerrad wieder ein, und alle vier banden sich fest, um gegen die Wasserberge, welche sich hinter dem »Sloughi« auftürmten, gesichert zu sein.

Entgegen der Annahme Briants hatte sich die Geschwindigkeit der Yacht doch etwas vermindert, seitdem vom Focksegel gar nichts mehr übrig war – und darin lag eine neue Gefahr. Die jetzt schneller als jene laufenden Wellenberge konnten über das Hinterteil hereinbrechen und sie mit Wasser anfüllen. Doch war dagegen nichts zu

tun und jedenfalls an das Aufhissen eines Segels gar nicht zu denken.

Auf der südlichen Halbkugel der Erde entspricht der März dem Monat September auf der nördlichen, und die Nächte sind noch nicht zu lang. Da es jetzt um die vierte Morgenstunde war, konnte es nicht mehr lange währen, bis der Horizont im Osten, also in der Richtung, nach der der »Sloughi« getrieben wurde, sich aufhellen musste. Vielleicht nahm die Gewalt des Sturmes mit anbrechendem Tage etwas ab. Vielleicht kam auch ein Land in Sicht und das Los dieser Kindergesellschaft entschied sich binnen wenigen Minuten. Wir werden das erfahren, wenn das Morgenrot erst die Tiefen des Himmels färbt.

Gegen viereinhalb Uhr glitt ein schwacher Lichtschein bis zum Zenit empor. Unglücklicherweise beschränkte der Dunst in der Luft den Gesichtskreis auf kaum eine Viertelmeile. Man fühlte es fast, dass die Wolken mit ungeheurer Schnelligkeit dahineilten. Der Orkan hatte nichts an Kraft verloren, und weit hinaus verschwand das Meer unter dem Schaum der sich überstürzenden Wogenkämme. Kam der Schoner in horizontale Lage mit diesen, so wäre er, der jetzt einmal auf dem Scheitel einer Welle tanzte und dann in das Tal derselben hinuntergestürzt wurde, wohl zwanzigmal gekentert.

Die vier Knaben betrachteten unverwandt das Chaos der durcheinander wirbelnden Fluten. Sie ahnten wohl, dass ihre Lage, wenn das Meer sich nicht bald beruhigte, eine verzweifelte werden musste. Nimmermehr hätte der »Sloughi« noch weitere vierundzwanzig Stunden dem Anprall der Wogen, welche zuletzt doch die Treppenkappen wegreißen mussten, Widerstand leisten können.

Da ertönte aufs neue Mokos Stimme:

»Land!« rief er jubelnd. »Land!«

Durch einen Nebelspalt glaubte der Schiffsjunge vor

ihnen im Osten die Umrisse einer Küste erkannt zu haben. Täuschte er sich nicht? Es ist oft gar so schwer, die schwachen Linien eines Landes zu unterscheiden, wenn von fern gesehen die Wolkenschichten unmittelbar darauf lagern.

»Ein Land.« ... hatte Briant geantwortet.

»Ja«, versicherte Moko, »... ein Land ... dort im Osten!«

Er wies dabei nach einem Punkt am Horizont, den jetzt schon wieder wallende Nebelmassen verhüllten.

»Bist du deiner Sache sicher ...?« fragte Doniphan.

»Ja ...! Ja ...! Ganz sicher«, behauptete der kleine Neger. »Wenn der Nebel wieder einmal zerreißt, so seht nur scharf dorthin, etwas nach rechts vom Fockmast ... da ... Achtung ... da unten ...!«

Die sich eben öffnenden Nebelmassen lösten sich allmählich von der Meeresfläche, um nach höheren Zonen aufzusteigen. Einige Augenblicke später war der Ozean auf die Strecke von mehreren Seemeilen vor der Yacht klar zu übersehen.

»Ja ... Land ...! Das ist Land ...!« rief Briant.

»Und ein sehr niedriges Land!« setzte Gordon hinzu, der die gemeldete Küste schärfer ins Auge gefasst hatte.

Jetzt konnte kein Zweifel mehr aufkommen. Auf einer breiten Strecke des Horizontes zeichnete sich Land, ein Kontinent oder eine Insel, in deutlicher Linie ab. Dasselbe mochte fünf bis sechs Seemeilen von hier entfernt sein. Bei der Richtung, der er folgte und aus der abzuweichen der Sturm ihm gar nicht erlaubte, musste der »Sloughi« binnen einer Stunde unbedingt auf dasselbe geworfen werden. Dabei war freilich zu befürchten, dass er zertrümmert wurde, vorzüglich wenn ihn Klippen aufhielten, bevor er den eigentlichen Strand erreichte.

Hieran dachten die Knaben jedoch gar nicht. In dem Lande, welches so unerwartet sich ihren Blicken darbot,