An Bord des „Jules Verne.“

Eine

humoristisch-satyrische Weltumsegelungsnovelle

als Supplement

zu Jules Verne's sämmtlichen Werken.

Von

M. Reymond.

Mit 20 Illustrationen von J. Steub.

Bern und Leipzig,
Georg Frobeen & Cie.
1879.

Leben und Werk des Schriftstellers Moritz v. Reymond

Geb. 30. Juni 1833 in Wien, gest. 27. Januar 1919 in Berlin. Seine Familie stammt aus der französisch-sprachigen Schweiz, dem Kanton Waadt. Sein Großvater war Schweizer Konsul in Neapel, der Vater Ludwig v. R. Sektionsrat im k. k. österreichischen Ministerium des Äussern. Nach Absolvierung der Militärakademie in Wiener Neustadt 1850 übernommen ins 16. Infanterieregiment, 1853 abgeordnet ins Militärgeographische Institut, 1854 Versetzung zum Pioniercorps. 1856 Abschied vom Militär und erst Feuilletonist, später Mitredakteur bei der „Ostdeutschen Post“, einer liberalen Wiener Zeitung. Ab 1857 Anstellung als technischer Beamter bei der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, ab 1861 bei der österreichischen Südbahngesellschaft. Gelegentliche politische Satiren in Zeitungen und Zeitschriften. Verurteilung in einem Presseprozess durchkreuzte seine Beamtenkarriere. Folglich 1866 Übersiedlung in die Schweiz, zuerst Sekretär des eidgenössischen Artilleriebüros in Aarau, dann 1868–1873 Hauptmann im Generalstab. 1867–1869 redaktioneller Mitarbeiter bei der Berner Zeitung „Der Bund“. 1871–1876 Chefredakteur beim „Intelligenzblatt der Stadt Bern“ und dessen Sonntagsbeilage „Alpenrosen“. 1877 vorübergehend Redakteur bei der „Triester Zeitung“, danach einige Jahre nur als Schriftsteller tätig. 1881–1883 Redakteur bei der Grazer „Tagespost“.

1883 in Berlin niedergelassen. Mitherausgeber und Redakteur der antisemitischen Witzblätter „Schalk“ (1883–1884) und „Deutscher Michel“ (1895), ab 1890 Redakteur bei den deutschnationalen „Berliner Neuesten Nachrichten“.

Verheiratet seit 17. Juni 1858 mit Frederike Karushy, Kinder: Friederike Monica (*1862), Moritz (*1865), Helene Gollmer (*1873), Oskar (*1876).

Werke: Eisenbahn– und Telegrafenkarte des österreich. Kaiserstaates (1864); Uebersichts-Tableau des Verwaltungs-Organismus des österreichischen Kaiserstaates (1865); Bericht des Kometen 1872 VIII 12 an die meteorologische Reichsanstalt im Olymp (1872); Der Culturkampf in der Bronze (1877); Das neue Laienbrevier des Häckelismus (1877–1880); Das Buch vom gesunden und kranken Herrn Meyer (1877); Die Alten und die Jungen (1878); Das Buch vom bewußten und unbewußten Herrn Meyer (1879); **An Bord des Jules Verne (1879)**; Die Theilung der Schweiz oder wohin führt uns der patriotische Optimismus? (1879); Wo steckt der Mauschel? (1879); Jeiteles Teutonicus (Pseudonym: Marr der Zweite, 1879); Der gesunde und kranke Herr Meyer in der Schweiz (1880); Der poetische Reichsjurist in der Westentasche. Reichsgesetzessammlung in Gedächtnisversen (1880/81); Neuer Zeit- und Streitstruwwelpeter (1881); Neuer freier Parnaß (1881); Der sterbende Freimaurer (1881); Geliebte Brüder! Dreimaldrei Tafellogen–Reden (1883); Onkel Lustig’s Namenstagebuch (1883); Handelsgesetzbuch in Versen (1885); Der kleine Schweninger oder kein Schmerbauch mehr (1886); Der kleine Jäger oder wer weise, wählt Wolle (1886); Die kleine Hygiela in Stube, Küche und Keller (1886); Der hundertjährige Knigge (1887); Illustriertes Knobel–Brevier (1888); Die verhängnißvolle Hochzeitsreise (1889); An einem Haar gefangen (1890); Lachtäubchen (1890); Der Reichsfassbinder (zu Bismarcks 75. Geburtstag, 1890); Berliner Pflaster (Herausgeber und Mitautor, 1891); Amor auf Schleichwegen (1891); Amor im Zofenstübchen (1891); Die Kriege von 1864 und 1866, in „Die mitteleuropäischen Kriege in den Jahren 1864, 1866 und 1870/71, Bd. 1 (1891); Weltgeschichte, in „Hausschatz des Wissens“, Bde. 12,13 (1891 u. 1893); Ein neues Schattentheater (1894); Junge Welt und was ihr gefällt (1894); Illustriertes Konversationslexikon der Frau (leitender Redakteur 1898–1900); Illustrierte Länder- und Völkerkunde (1898); Das Weltall. Eine illustrierte Entwicklungsgeschichte der Natur (1899); Herr Ippel, der Pianist (1905); Panorama der Weltgeschichte (1905–1907).

Quellen: Deutsches biographisches Archiv I – III; Gesamtverzeichnis des deutschsprachigen Schrifttums (GV), 1700-1910; Rudolf Jaun, Das eidgenössische Generalstabskorps 1804–74, Basel/Frankfurt 1983; Ursula E. Koch, Der Teufel in Berlin: Von der Märzrevolution bis zu Bismarcks Entlassung. Illustr. politische Witzblätter einer Metropole 1848-1890, Köln 1991.

Titel:	An Bord des „Jules Verne“
Zusatz zum Titel:	Eine humoristisch-satyrische Weltumseglungsnovelle als Supplement zu Jules Verne’s sämmtlichen Werken
Genre:	Novelle, Satire, Pastiche
Verfasser:	Reymond, Moritz v. (1833–1919)
Weitere Personen:	Steub, Fritz (1844–1903)
Verlag, Ort:	Georg Frobeen & Cie., Bern
Erschienen:	1879
Neuauflage, Ort:	Carl Garte, Leipzig (nach 1883)
Umfang:	14 Kapitel auf 124 S.
Illustrationen:	20 Abbildungen im Text
Bemerkungen:	Dies ist die erste literarische Persiflage, die über Jules Vernes Abenteuer- und Reiseromane überhaupt verfasst wurde.
Digitalisiert von:	Norbert Scholz, Dieter Werth, 2011
Quelle:	Privat
Zitierfähiger Link:	http://www.jules-verne-club.de/Download/Reymond.pdf
Hinweis:	Die Orthographie des Originals wurde unverändert übernommen. Nur offensichtliche Fehler des Setzers wurden korrigiert.

Erstes Kapitel.

Das Fest des fünfzigtausendsten Exemplars.

Am achten November 1877 wurde ein bedeutungsvolles Fest gefeiert. Der letzte Bogen des fünfzigtausendsten Exemplar von Jules Verne's Schriften in deutscher Ausgabe hatte die Presse verlassen, und der Verleger mußte sich dem Autor dankbar zeigen. Selbst in einem Lande wie Deutschland, wo das unreinliche Leihbibliothekenwesen so gründlich perhorrescirt wird, und jeder einzelne Gebildete so großes Gewicht darauf legt, gute Bücher nicht bloß zu lesen, sondern auch zu besitzen, ist eine so starke Auflage von einem fünfundzwanzigbändigen Werke geradezu unerhört: fügen wir bei, daß der Verleger zur letzten Ostermeß-Abrechnung einen Aktivsaldo von Einer Million zweimalhundertvierunddreißigtausendfünfhundertsiebenundsechzig Mark neunundachtzig Pfennigen einzukassiren, **[4]** und weder Remittenda, noch *ad calendas Graecas* zur Disposition gestellte Exemplare zu verzeichnen hatte, so steigert sich das Unerhörte dieser Thatsache noch um eine Nüance mehr und wird zum Unglaublichen.

Aber nicht nur A. Hartleben in Wien, Pest und Leipzig, nein! auch das ganze deutsche Volk hatte Ursache, dem Großmeister der „belehrenden Unterhaltung“ den Tribut seines Dankes zu zollen. War er es doch, der unsere bildungsbeflissene Nation aus der trockenen Sandwüste der Schulfuchserei in die liebliche Oase einer gemeinverständlichen Wunderwelt geführt, der uns spielend mit den Geheimnissen der Physik, der Erd- und Himmelskunde vertraut gemacht hat! Was ein Humboldt mit seinem Kosmos, ein Otto Spamer mit seiner „Neuen illustrierten Bibliothek der Länder und Völkerkunde“ nicht vermochte, das hat Jules Verne mit seinen wunderbaren, und doch den Stempel der Wahrhaftigkeit an der Stirne tragenden Wanderungen durch nahe und ferne Welten geleistet: er hat uns vertraut, heimisch gemacht in Gebieten des Erd- und Himmelsglobus, die unserem beschränkten Schulverstande sonst unerreichbar erschienen — er ist der kosmopolitische und kosmische Bädeker der ganzen civilisirten Welt geworden.

Das Fest vom achten November 1877 gab denn auch dieser hohen Bedeutung Jules Verne's für das Kulturleben der Gegenwart im Allgemeinen und für die Hebung deutscher Volksbildung im Besondern einen würdigen Ausdruck. Es ging weit über die Schranken eines bloßen Privatjubiläums, eines buchhändlerischen Familienfestes hinaus; die Universitäten von **[5]** Cambridge, Upsala und Salamanca, die französische Akademie, das freie deutsche Hochstift in Goethe's Vaterhause zu Frankfurt a. M. und die Berliner Gesellschaft für Erdkunde ließen sich durch Deputationen an demselben vertreten und ehrten den Dichter durch Ueberreichung von Doktor-, Meister- und Ehrenmitgliedschafts-Diplomen. Eine Pracht-Festausgabe von Jules Verne's sämmtlichen Schriften in Median, deutscher Text in den französischen Nationalfarben, blaue Schrift mit rothem Rand auf Weiß gedruckt, wurde an der Festversammlung von zwölf weißgewaschenen Jungfrauen der städtischen höheren Töchterschule an die Anwesenden vertheilt. Eden wurden geredet, welche von ebenso vielen geistreichen

Gleichnissen und genialen Behauptungen, wie schwerwiegenden und fruchtbringenden Gedanken erfüllt waren; hier seien nur diejenigen des großen Reformators Prof. *Dr.* Ernst Häckel über die Verschwisterung der Wissenschaft mit der Phantasie und des Herrn Oberschulrathes *Dr.* Dusel über die Einführung der Jules Verne'schen „Reisen in bekannte und unbekannte Welten" als obligatorisches Unterrichtsmittel für die Volks- und Mittelschulen erwähnt. Nach der Versammlung war Bankett, und nach diesem *Théâtre paré* bei glänzender Beleuchtung des äußern Schauplatzes; aufgeführt wurde „die Reise um die Erde in achtzig Tagen," Musik von Suppé, mit neuen Dekorationen und Costümen; den Specialvorhang zu diesem großartigen Spektakelstück, welcher bekanntlich eine planisphärische Erdkarte mit eingezeichneter Reiseroute Phileas Fogg's darstellt, lieferte der berühmte **[6]** Kartograph August Petermann. Das Erträgniß der Vorstellung wurde zur Gründung eines Fonds zur Ausführung einer Expedition nach dem Neptun auf Grund Jules Verne'scher Principien bestimmt.

Der Dichter, obwol über Hals und Kopf mit dem Abschlusse seines neuesten Werkes „Vierzehn Tage auf den Plejaden" beschäftigt, hatte die Liebenswürdigkeit gehabt, an dem „Feste des fünfzigtausendsten Exemplars" persönlich zu erscheinen; man mußte ihm jedoch einen Separatzug zur Her- und Retourreise und die Freiheit zugestehen, während der Ruhepausen des Festprogramms an seinem Buche fortzuarbeiten, für dessen rechtzeitige Ablieferung ihm sein Pariser Verleger, J. Hetzel & Cie die Extraprämie von zweimalhunderttausend Franken zuerkannt hatte. Der Dichter wurde im Hotel Cosmopolitain fürstlich untergebracht und in der Portiersloge genannten Hauses ein Piquet Hausknechte konsignirt, welches Ordre hatte, allfällige Interviewings-Attentate kräftig abzuweisen. Vielleicht ist es dieser, durch oben erwähnte *conditio sine qua non* nöthig gewordenen Maßregel zuzuschreiben, daß in keinem der sonst so zugänglichen Organe der modernen Aktualitäten-Literatur ein Bericht über das „Fest des fünfzigtausendsten Exemplares" erschienen ist. Die Herren Reporter haben eben auch ihr Ehrgefühl.

Den Schlußact der Feier bildete ein vom Gremium der Handelswelt veranstaltetes lucullisches Souper im großen Speisesaale des Börsenkasino's. Die mercantile Hautevolée der Feststadt hatte es sich nicht nehmen lassen, dem „genialen und gelehrten Förderer **[7]** kosmopolitischen Geistes" eine Huldigung darzubringen; leider war jedoch Mr. Verne verhindert, diese Aufmerksamkeit durch persönliches Erscheinen beim Souper zu erwidern. Er konnte nicht einmal das Fallen des Vorhanges im Theater abwarten; kaum war auf der Bühne der Zeiger an der Uhr des Londoner Reformclubs (— im Stücke „Club der Excentrischen" genannt —) bis zur sechzigsten Sekunde der fünfundvierzigsten Minute nach acht Uhr vorgerückt und das Stück hiermit zu seinem Schlußeffekt — dem unverhofften Eintreten Phileas Fogg's — gediehen. So verließ auch der gefeierte Gast seine Loge und fuhr nach dem Bahnhof, wo der Separat-Retourzug bereits seiner harrte. Sechs Minuten nach Mitternacht lief im Börsenkasino folgendes Telegramm aus Frankfurt a. M. ein:

„Leere am Büffet des hiesigen Bahnhofes ein Glas Gilka auf das Wohl meiner theuern Gastfreunde. Auf Wiedersehen auf den Plejaden.

Jules Verne."

Zweites Kapitel.

Der Londoner Reformklub findet Nachahmer.

[8] Man kennt den regelrechten Verlauf eines Abend-Banketts. Erstes Stadium: *petit vin*, Orchester, offizielle Toaste; die Versammlung ist vollzählig. Zweites Stadium: *gran vin*, Gesang, nicht offizielle Toaste; die Honoratioren verduften nach und nach. Drittes Stadium: *petit* und *grand vin*, Rundgesang, gar keine Toaste; junges und jungseinwollendes Volk kristallisiert sich in kleineren Gruppen und bleibt bis zum Morgen sitzen.

So ging es auch am Souper der Mercantilen. Die offiziellen Toaste auf Jules Verne, auf das Jahrhundert des Dampfes, auf Robert Fulton und George Stephenson, auf Joseph Ressel und die beiden Borsig, auf Weltverkehr und Welthandel u. s. w. verflossen mit den purpurnen und goldenen Wellen des Bordeaux und Rüdesheimer; die nicht offiziellen Toaste auf die neuen Erden-, Luft-, Wasser- und Feuergötter, mit denen Jules Verne den Olymp des modernen Kultus des wissenschaftlich-phantastischen Realismus bevölkert hatte, auf Phileas Fogg und Passepartout, auf Fergusson und Servadac, auf die Kapitäne Nemo und Hatteras, auf Barbicane und Professor Lidenbrock verpufften als **[9]** sprühende Geistesraketen zwischen den perlenden Wunderfontänen des Champagners, und endlich eröffnete die Kanonade der gegen die Decke knallenden Pfropfen — in feiner Gesellschaft immer das Signal der beginnenden Zwanglosigkeit — das dritte und letzte Stadium des Abends. Der Saal war gelichtet, die eiserne Legion rückte in enggeschlossene Phalanges zusammen, die Junggermanen folgten dem Beispiele ihrer Altvordern und — tranken immer noch eines. Nur war es nicht Meth, nicht edler Gerstensaft, sondern vorwiegend Veuve Cliquot, Mumm und Röderer, womit die entarteten Söhne Teut's ihre Gurgeln feuchteten. Schon schlug der Morgen die blaßblauen Augen auf und guckte über die gegenüberliegenden Firste in die hohen Fenster des Saales, dessen Kronleuchter matter und matter durch die Wolken des Havannaduftes blickten, welche sie umschwebten; die Gruppen aber saßen fest, und die Eiskübel wurden immer wieder aufs Neue mit feurigem Inhalte bestellt.

In einer dieser Gruppen hatte sich der Faden des Gespräches hartnäckig an ein Thema geheftet und wollte dasselbe nicht wieder freigeben. Dieses Thema war freilich interessant genug und nicht minder zeitgemäß: es handelte von nichts Geringerem, als der Durchführbarkeit der „Reise um die Erde in achtzig Tagen.“ Die Gemüther erhitzten sich für und wider; ganz wie im Londoner Reformklub am zweiten Oktober 1872 — also vor fast genau fünf Jahren. Für Phileas Fogg führte der Großhändler Eduard Königstetten das große Wort; gegen denselben trat der Banquier Walter Haupt **[10]** in die Schranken, ein noch junger, aber sehr ernsthafter und stets nüchterner junger Mann, welcher nächtliche Gelage, wie das heutige, nur als eine Art stoischen Exercitiums betrachtete und Himbeerenaufguß schlürfte, während sich die Anderen in Champagner ertränkten.

„Man kommt nicht in achtzig Tagen um die Erde herum“ behauptete der nüchterne Banquier steif und fest; „nicht mit den besten Dampfern und Eilzugmaschinen, geschweige denn mit Elephanten und Segelschlitten, wie dieser Phileas Fogg.“

„„Lassen wir die Elephanten und Segelschlitten bei Seite““ erwiderte Königstetten, ein kahlköpfiger Vierziger, der an die Pflege des ihm noch übrig gebliebenen

Haarschmucks eine fast geckenhafte Sorgfalt wendete. „„Das sind poetische Licenzen; für Packetboote und Eisenbahnen stimmt dagegen die Rechnung genau. Sehen Sie selbst!““

Und er zog sein Taschenbuch hervor, in welchem er die Ziffern Jules Verne's notirt hatte.

„„London-Suez	7
Suez-Bombay	13
Bombay-Kalkutta (Eisenbahn)	3
Kalkutta-Hongkong	13
Hongkong-Yokohama	6
Yokohama-San Francisco	22
San Francisco-New York (Eisenbahn)	7
New York-London	9
zusammen	80 Tage.““

[11] Haupt schüttelte den Kopf. „Diese Ziffern sind theilweise unrichtig“ sagte er; „übrigens ist auch die Einschaltung der Eisenbahnstrecke Bombay-Kalkutta ungeschickt und offenbar nur der romantischen Mistreß Aouda und dem Elephantenritt zu Liebe angebracht.“

„„Wie so?““

„Einfach aus dem Grunde, weil die Dampfer der Messageries nationales françaises die ganze Linie Suez-Yokohama in siebenunddreißig Tagen zurücklegen, während man nach Fogg's Programm im besten Fall und unter der thatsächlich falschen Voraussetzung, daß überall direkter Anschluß und unverzügliche Weiterfahrt stattfindet, achtunddreißig Tage dazu braucht.“

„„Oho — sehen Sie doch — fünfunddreißig, nicht achtunddreißig!““

„Falsche Ziffern, Herr Königstetten, falsche Ziffern, glauben Sie mir. Auf jeder Weltverkehrskarte finden Sie: Kalkutta-Singapore 8, Singapore-Hongkong 7, Hongkong-Shangai 5, Shangai-Yokohama 2, macht mit den 16 Tagen für Suez-Kalkutta achtunddreißig Tage, nicht mehr und nicht weniger!“

„„Jules Verne citirt Bradshaw's „Kontinental-Eisenbahn- und Dampfboot-Reiseführer“ als Quelle; das ist ein weltbekanntes und verlässliches Buch.““

„Ich würde mich seiner Führung nicht anvertrauen.“

„„Ich unbedingt.““

Das käme doch wol auf den ernsten Versuch an.“

„„Den ich ohne weiters wagen würde.““

„Den Sie sich so gut wie ich zweimal überlegen würden, Herr Königstetten.“

[12] „„Oho — was gilt's — —““

„Eine Wette, eine Wette!“ riefen die Umsitzenden.

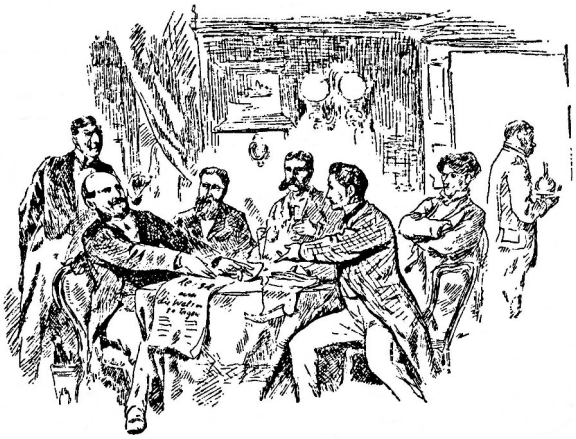
— Teufel, so ernst war's am Ende doch nicht gemeint! Königstetten suchte bei Zeiten den Hals aus der Schlinge zu ziehen. „„Herr Haupt wettet nicht!““ sagte er in etwas spöttischem Tone und stürzte sein Glas aus.

„Warum denn nicht?“ erwiderte Haupt mit fast naiv scheinender Kaltblütigkeit. „Wenn ich sicher bin, zu gewinnen —„

Allgemeines Gelächter. Auch Königstetten lachte mit, anhaltender, als die Uebrigen. Er hoffte, durch die auf diese Art herbeigeführte Unterbrechung des Gespräches diesem eine andere Wendung geben zu können. In der That war er nicht sehr geneigt, eine Wette zu Gunsten der Rechnung des **[13]** Herrn Jules Verne einzugehen; man gefällt sich oft in Behauptungen, möchte aber doch nicht gerne gutes Geld für deren Nichtigkeit einsetzen.

Haupt ließ jedoch seinen Gegner nicht so leichten Kaufes entschlüpfen. Er durchschaute Königstetten's Absicht und wollte nicht, daß derselbe auf seine Kosten Recht behalte.

„Sie sagten, Herr Haupt wettet nicht!“ fing er von Neuem an. „Nun, Herr Königstetten, Herr Haupt bietet fünfzigtausend Mark demjenigen, der die Reise um die Erde in achtzig Tagen macht. Was bieten Sie dagegen?“



„Tausend Mark für Haupt!“ schrie einer von den Zuhörern; „Zweitausend für Königstetten!“ ein anderer; „Na, so schlagen Sie doch zu!“ ein dritter. Königstetten konnte nicht mehr los, ohne schmählichen Rückzug. Er füllte sein Glas.

„„Ich nehme an!““ rief er in ziemlich gereiztem Tone. „„Fünfzigtausend Mark für die Reise in achtzig Tagen um die Erde.““

„Nach Phileas Fogg's Programm!“

„„Nach dem Programm, welches mir belieben wird,““ erwiderte Königstetten mehr eigensinnig als überlegt.

Haupt zog nun auch seinerseits das Taschenbuch hervor und kalkulirte einige Augenblicke.

„Ich bin's zufrieden,“ sagte er endlich. „Sie mögen was immer für eine Route wählen und das fabelhafteste Glück in Bezug auf Wetter und Anschlüsse haben, so kommen Sie doch nicht unter 85 bis 86 Tagen herum.“

[14] „„Das wollen wir sehen.““

„Wann gedenken Sie abzureisen?“

„„Ich? — Habe ich denn gesagt, daß ich selbst —““

„Ich meinte so; indessen ist es mir ganz gleichgiltig, ob Sie selbst reisen oder einen Stellvertreter nehmen.“

„„Nun, ich werde einen Stellvertreter nehmen, aber Sie werden ihn bezahlen, wenn er die Reise in achtzig Tagen fertig bringt.““

„Meinetwegen auch das noch. Der Mann reist also auf Kosten des Verlierenden. Wollen wir ein Protokoll aufsetzen?“

„„Gewiß. Die Herren werden so freundlich sein uns als Zeugen zu dienen.““

Das Protokoll wurde abgefaßt, geschlossen und unterzeichnet; ebenso die verschiedenen, unter den Umsitzenden abgeschlossenen Specialwetten ins Reine gebracht. Auf Eduard Königstetten liefen fünftausend vierhundert, auf Walter Haupt zweiundzwanzigtausendachthundertfünfzig Mark. Auf des Erstern ausdrücklichen Wunsch wurde übrigens beschlossen, die Sache einstweilen geheim zu halten.

Der Londoner Reformklub hatte seine würdigen Nachahmer gefunden.

Drittes Kapitel.

Wenn junge Damen selbständig sind.

[15] Fräulein Adele von Schwalbenthal war in ziemlich aufgeregtem Zustande aus der Festvorstellung der „Reise um die Erde in achtzig Tagen“ nach Hause gekommen. Onkel Georg frug sich vergebens nach den Gründen dieses Seelenzustandes seiner Nichte; die Vorstellung war doch brillant, Adele war wie gewöhnlich das Ziel aller Operngläser und — die Loge hatte für diesen einzigen Abend zweitausend Mark gekostet! Für so viel Geld muß man sich ja amüsieren — meinte der Onkel; dem Fräulein Nichte beliebte es jedoch anders.

Ein wohldurchwärmter hellerleuchteter Salon mit reichlich gedecktem Theetische erwartete die Heimgekehrten. Adele ließ den Salon und den Onkel warten. Endlich kann sie, ohne die Toilette gewechselt zu haben, und ließ sich an dem Tische nieder, ohne etwas zu sich zu nehmen. Ihr Auge ruhte unverwandt auf dem großen Theaterzettel, welcher außer dem Personenverzeichnisse der „Reise um die Erde in achtzig Tagen“ auch eine Reproduktion der kartographischen Darstellung des Vorhanges enthielt. Onkel Georg betrachtete sie von Zeit zu Zeit kopfschüttelnd, ließ sich aber den Thee mit Hindernissen **[16]** gleichwol vortrefflich schmecken. Endlich brach Adele selbst das Stillschweigen.

„Lieber Onkel, wie viel ungefähr beträgt mein Guthaben an Zinsen?“ fragte sie.

„„Verrücktes Zeug!“ antwortete der Alte mit gutmüthigem Lächeln. „Habe ich denn die Bücher zur Hand? An die hunderttausend Mark werden es immerhin sein.““

„Gut, sehr gut. Ich bitte Sie, mir für morgen fünfzigtausend Mark in Sovereigns bereit zu machen.“

„„Fünfzigtausend Mark! Das ist ja ein Riesengeld! Du spielst doch nicht etwa an der Börse?““

„Das nicht — aber ich wünsche die Reise um die Erde in achtzig Tagen zu machen.“

„„Verrücktes Zeug!““

„Es ist mein voller Ernst.“

[17] „„Nicht möglich! Bedenke doch, liebes Kind —““

„Keine Einwendungen, lieber Onkel, wenn ich bitten darf. Ich bin kein Kind, und Sie kennen die Bedingung, unter welcher ich in Ihr Haus gezogen bin.“

„„Volle Selbständigkeit — ich weiß! Aber, was Du da im Sinne hast, ist — ist —““

„Verrücktes Zeug, wollen Sie sagen. Man kann hierüber verschiedener Meinung sein. Was mich anbelangt, so bewundere ich diesen Phileas Fogg und es drängt mich, es ihm gleich zu thun.“

„„„Willst Dir am Ende gar einen Hindu-Wittwer mit heimbringen?““

„Onkel!“

„„„Na, nimm mir den schlechten Witz nicht übel, aber diese neueste Grille ist so wunderbar —““

„Was ist denn besonders dabei? Bin ich etwa die erste Dame, welche eine derartige Reise unternimmt? Eine Ida Pfeiffer —“

„„„Hat den Tod davon gehabt!““

„Eine Alexandrine Tinné —“

„„„Haben ihre eigenen Leute erschlagen!““

„Bah — für mich handelt es sich ja nicht darum, den Entdeckern in's Handwerk zu pfuschen. Eine einfache Lustfahrt um die Erde, nichts weiter.“

„„„Auf der man seekrank, fieberkrank, pestkrank, und von Hallunken aller Farben ausgeplündert wird.““

„Sie halten mich für sehr schwach und unselbständig, bester Onkel. Ich werde weder krank noch ausgeplündert werden.“

[18] „„„Nimm wenigstens den alten Hörmann als Begleiter mit.““

„Fällt mir nicht ein — daß ich unterwegs auf ihn Acht haben müßte! Mein bester Begleiter werden die fünfzigtausend Mark sein.“

„„„Im Nachtsack?““

„Im Nachtsack — ganz wie Phileas Fogg. Ich bitte also, morgen früh, nicht wahr, Onkelchen?“

„„„Pressirt's denn gar so sehr?““

„Morgen Nachts reise ich ab.“

„„„Du kommst nicht über's adriatische Meer hinaus!““

„Das lassen Sie meine Sorge sein, lieber Onkel!“

„„„Na, in drei Teufels Namen denn! Morgen sollst Du die Sovereigns haben. Hoffentlich verschläfst Du die Grille. Gute Nacht!““

Und der liebe Onkel brauste in ganz ungewöhnlich beschleunigtem Schritte durch die Seitenthür links ab, hinter welcher sich noch zu wiederholten Malen sein Lieblings-Kraftwort „Verrücktes Zeug“ wie fern nachhallender Donner vernehmen ließ.

Fräulein Adele von Schwalbenthal verweilte noch längere Zeit in tiefes Sinnen verloren auf den ominösen Theaterzettel, der ihr die farbenbuntesten Bilder aus allen Welttheilen vorzauberte. Es war ein abenteuerliches, ein originelles Vergnügen, das ihrer harrte, und das entsprach so ganz ihrem Geschmacke. Denn sie war ein echtes

Kind der modernen Zeit. Ihre Eltern waren reiche, kranke Leute gewesen, welche die eine Hälfte **[19]** des Jahres in Mentone oder Nizza, die andere in den Schweizer- oder Tyrolerbergen zubrachten und sich um die Erziehung ihres einzigen Kindes nicht viel bekümmern konnten. So lernte Adele Alles, was man für gutes Geld, und Nichts, was man durch den erzieherischen Einfluß des Hauses lernen kann. Das pädagogische Prinzip, welches an ihr zur Anwendung kam, läßt sich in das eine Wort zusammenfassen: Großhirntreibhauskultur. — Die Anhänger dieses Prinzips überlassen den Pumpmuskel, „Herz“ genannt, den — Pathologen; so war es auch bei Adele. Sie war „hochgebildet,“ d. h. sie wußte von allem Möglichen etwas, aber sie kannte die Tugenden des weiblichen Herzens nur den Namen nach. Sie modellirte, sie musicirte, sie — studirte sogar stellenweise; aber sie hatte keinen Begriff von alle dem, was eine Mädchenseele beinebens noch beschäftigen kann.

Seit dem Tode ihrer Eltern — sie starben fast gleichzeitig im Auslande — bewohnte Adele das Haus ihres Onkels Georg Königstetten, des Seniors der Großhandlungsfirma Gebrüder Königstetten, eines ziemlich gemüthlichen, an den Fünfzigern laborirenden Hagestolzen, welcher ihr Vermögen verwaltete und sich im Uebrigen wenig um sie bekümmerte. Adele war ja majorenn und hatte als erste und einzige Bedingung des Zusammenlebens mit dem Onkel volle Selbständigkeit verlangt. Heute ließ sie sich einen strammen Krieger kommen, der ihr zu einem Laokoon Modell stehen mußte, morgen verkehrte sie mit allen Kapellmeistern der Stadt, um ihre neueste Composition für Streich- oder **[20]** Blechorchester arrangiren zu lassen, übermorgen konnte man sie im anatomischen Theater der Hochschule finden; der Onkel durfte nichts dagegen einwenden, als höchstens sein stereotypes „Verrücktes Zeug!“ Nun war ihr plötzlich der Einfall gekommen, unter die Weltumsegler zu gehen und der Onkel — nahm sein Kontokorrentbuch, schlug Konto „Adele von Schwalbenthal“ auf und buchte:

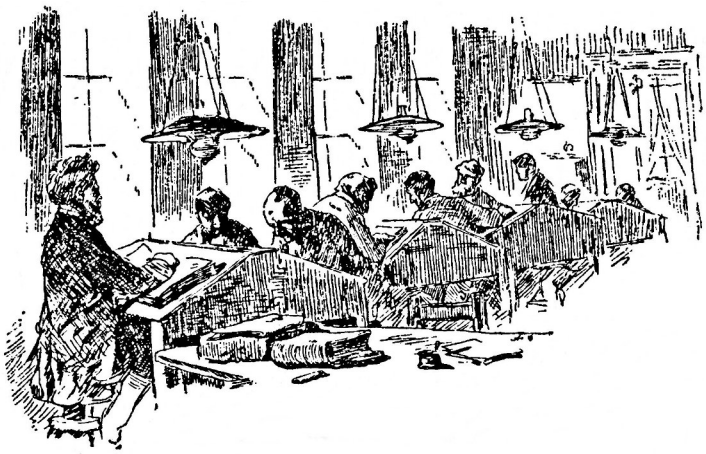
Soll:

Nov. 9. Ausbezahlt für verrücktes Zeug: Mk. 50,000. —

Viertes Kapitel.

Eine heikle Mission.

[21] In der Schreibstube der Gebrüder Königstetten (Grenadierplatz 7, Magazine: Alter Kornmarkt 28 u. 29) herrschte die gewohnte, emsig geschäftige und doch geräuschlose Thätigkeit. Vier Doppelpulte vor vier breiten Fenstern; hinter jedem ein paar junge oder alte Köpfe, die sich über den großen Büchern hin und her bewegten



wie gefesselte Barken auf schwellender Flut. Kein Ton, außer dem Kratzen der Federn, dem Rascheln des Papiers, dem Hin- und Herschieben, Auf- und Zuklappen der Bücher. An einem Ende der langen Stube ein fünftes, **[22]** einzelnes Pult, hinter welchem ein kräftig und intelligent aussehender Blondin, eine echt junggermanische Figur, Landwehrmann vom jüngsten Jahrgange, auf hochgeschraubtem Drehsessel thront. Es ist der Correspondent des Hauses. Ihm gegenüber, am andern Ende der Stube, eine offenstehende Thür; dort ist das Kabinet der Prinzipale.

Herr Georg (die Brüder wurden von sämmtlichen Angestellten des Hauses immer nur beim Taufnamen genannt) war schon längst am Platze und brütete eben über dem Entwurfe zu einem Collectivtelegramm, welches für sehr entfernte Weltgegenden bestimmt war und darum schonendste Rücksicht auf Bündigkeit erheischte. Herr Eduard ließ noch auf sich warten. Endlich erschien auch er, mit etwas bleichem, übernächtigtem Gesichte, weniger sorgfältig frisirt als sonst. Seine Stimmung paßte trefflich zu seinem Aeußern.

Der flüchtige, an den Bruder gerichtete Morgengruß, wurde von Georg nur mit einem kurzen grunzenden Tone beantwortet.

„Na, was hast du denn?“ frug Herr Eduard. Im gleichen Augenblicke richtete sein Bruder dieselbe Frage an ihn.

„„Ich? Nichts!““ Die Antwort erfolgte *unisono*, wie die Frage.

Pause.

„„Verrücktes Zeug!““ ließ sich Herr Georg einmal vernehmen. Dann wurde es wieder stille.

Eduard durchblätterte die Kurszettel, die Morgenblätter, die eingelaufenen Briefe. Es war ihm aber **[23]** nicht recht ernst mit der Arbeit. Oft sprang er auf, durchmaß das Zimmer einige Male, warf sich wieder in seinen Lehnsessel. Aus seinem ganzen Wesen sprach eine gewisse Ungeduld. Georg schielte mehrmals nach ihm hinüber; endlich sagte er:

„„„Du bist so sonderbar heute. Fehlt Dir etwas?““

„Ich wollte eben die gleiche Frage an Dich richten.“

„„„An mich? — Oh, es ist nicht der Rede werth — habe schlecht geschlafen, bin verdrießlich; nichts weiter!““

„So! Na, bei mir ist's das Gleiche — bin erst um sechs Uhr Morgens vom Jules-Verne-Souper heimgekommen.“

„„„Ach, nun begreife ich — ““

Abermalige Pause. Herr Georg hatte seinen Entwurf beendigt, und ging nun daran, die Abschriften zu machen. Es mußte ein sehr intimes Telegramm sein, daß er diese mechanische Arbeit nicht durch seine Leute besorgen ließ. Nichts regte sich, nur das lebendige Räderwerk des Geschäftes kratzte, raschelte, klapperte weiter.

„„„Verrücktes Zeug. — fünfzigtausend Mark!““ platzte Georg plötzlich heraus.

„Wie, Du weißt?“ rief Eduard, vom Sopha emporschnellend.

Georg erschrak. „„„Was soll ich wissen? Weißt Du vielleicht. — ““

„Ich? Hm — ich weiß nichts!“

„„„So! Na, ich meinte nur!““

„Ich meinte auch nur.“

Und wieder Pause. Es war klar, Keiner wollte den anderen in das „verrückte Zeug“ einweihen, das ihn plagte.

[24] Herr Georg hatte seine telegraphische Correspondenz beendigt. Er erhob sich und sah nach der Uhr. „„„Zwölf! Es ist Zeit, zur Börse zu gehen. Kommst Du mit?““

„Ich? — Nein!“ beeilte sich Eduard zu erwidern.

„„„Nun, dann gehe ich allein““ sagte Georg, schob seine Telegramme in die Brusttasche, nahm Hut und Ueberrock und verließ das Kabinet.

„Endlich!“ Eduard jubelte förmlich auf, als sein Bruder zur Thüre hinaus war. „Was er nur mit den fünfzigtausend Mark gemeint haben mag? Je nun, einerlei; so viel scheint sicher, er weiß noch nichts von der verwünschten Wette. Wäre mir sehr unlieb gewesen — hätte meinen ganzen Plan durchkreuzen können. Nun will ich aber den Augenblick benutzen.“

Er trat unter die Thüre.

„Herr Wendt!“

„„„Herr Eduard!““ scholl's aus der hintern Ecke über die acht jungen und alten Köpfe hinweg in sonorem Baryton. Die Regeln der Comptoir-Courtoisie sind nicht eben sehr strenge.

„Einen Augenblick, wenn ich bitten darf.“ Wendt voltigirte von seinem Throne herunter und beeilte sich, der Einladung des Principals Folge zu leisten. Eduard nahm ihn zu sich ins Kabinet und verschloß die Thüre hinter ihm.

Mit wenigen Worten wurde Herr Wendt in die ihm zugedachte Mission eingeweiht. Er sollte als Stellvertreter des Herrn Eduard die Reise um die Erde in achtzig Tagen machen und noch am gleichen Abend abreisen.

„Ich weise Ihnen fünfzigtausend Mark Vorschuß **[25]** an,“ sagte Herr Eduard. „Sie stellen über den Betrag Rechnung. Sparen Sie nichts, was die Reise beschleunigen kann. Wir haben heute den neunten November; dreitausend Mark Gratifikation, wenn Sie am achtundzwanzigsten Jänner zurück sind.“

„„„Ich werde mein Möglichstes thun, Herr Eduard, obwol —““

„Lassen Sie alle „Obwol,“ alle „Wenn“ und Aber“ zu Hause, Herr Wendt. Das sind schlechte Reisebegleiter. Den „Bradshaw,“ Umsicht, eisernen Willen, fünfzigtausend Mark in der Tasche und dreitausend in Sicht — mehr braucht's nicht.“

Wendt verbeugte sich stumm. Herr Eduard schrieb die Anweisung. — „*A propos*, Sie müssen Ihren Paß bei der Abreise von hier visiren lassen. Das kann auf dem Polizeibureau des Bahnhofes geschehen. Der Zug geht um 12 Uhr 15 Min. ab — sorgen Sie dafür, daß das Visum nach Mitternacht erfolgt und das Datum von morgen trägt. So gewinnen wir einen ganzen Tag.“

„„Zu Befehl.““

„In Yokohama und San Francisco lassen Sie Ihren Paß abermals visiren und zwar von den dortigen deutschen Consuln. Sie kennen die Namen?“

„„Zappe und Adolf Rosenthal.““

„Richtig. Noch Eines. Sind Sie gegen Reiseunfall versichert?“

„„Nein.““

„Lösen Sie sofort eine Police für — für hunderttausend Mark. Das kostet wenige Mark und ist für alle Fälle gut.“

[26] Es soll also auf Leben und Tod gehen, dachte Wendt, begnügte sich indeß mit einem kurzen, militärischen „„Zu Befehl.““

„Nun, 's ist gut, Wendt. Hier haben Sie die Anweisung. Vor meinem Bruder lassen Sie sich nicht mehr sehen — er scheint heute irgend etwas Unangenehmes auf dem Herzen zu haben — ich will ihm erst morgen von der Sache Mittheilung machen. Gott befohlen, Wendt — also am achtundzwanzigsten Jänner.“

„„Unfehlbar, Herr Eduard, wenn Jules Verne und Bradshaw nicht die ärgsten Aufschneider der ganzen Welt sind.““

Fünftes Kapitel.

Alte Bekannte.

[27] Es ist drei Uhr Morgens, das will im November sagen: tiefe Nacht. Der Eilzug ist in einer Zwischenstation angelangt.

„Schaffner!“

„„Madame?““

„Wie viel Aufenthalt?“

„„Acht Minuten.““

„Ich wünsche das Coupé zu wechseln.“

„„Es gibt kein zweites Damencoupé I. Classe im Zuge.““

„Einerlei — weisen Sie mir einen anderen Platz an.“

Damen sind selten auf Trinkgelder eingerichtet, werden daher auch selten mit besonderer Zuvorkommenheit behandelt. Der Schaffner öffnet brummend den Schlag. Die resolute Dame steigt aus, um sich nach einem anderen Platz umzusehen. In dem Coupé, welches sie bisher innegehabt, hatte sich eine glückliche Mutter mit sechsmonatlichen Zwillingen nebst Amme und einem zweijährigen Einzelschreihals nebst Bonne angesiedelt — alles französisch plappernde, rumänische Juden oder sonstige Halbasiaten. Das ratschte und quatschte durch einander, daß es nicht länger auszuhalten war.

[28] „„Sie sehen, Madame, die Coupés sind alle gefüllt.““

„Hier sehe ich ein leeres.“

„„Es ist ein kranker Herr darin, welcher sehr weit reist (Derselbe hatte fünf Mark Trinkgeld an die Annehmlichkeit gewendet, allein zu bleiben.) Uebrigens ist dies zweite Classe.““

„Thut nichts. Ich werde den Herrn nicht belästigen. Oeffnen Sie.“

Der Schaffner schien im Verlaufe der Unterredung gewaltigen Respekt vor der resoluten Dame bekommen zu haben, denn diese Herren halten sonst für dergleichen Fälle dreihundertfünfundsechzig Ausflüchte bereit. Vielleicht hielt er sie für eine Verwaltungsrathstochter. Er öffnete den Schlag: der Insasse schlief, die Gelegenheit war günstig. In aller Eile wurde der ungebetene Gast sammt Handgepäck — sieben Stück, worunter vier Hutschachteln — in dem angeblichen Krankencoupé untergebracht. Trinkgeld gab’s richtig nicht! Wenige Augenblicke später ging’s vorwärts, in die dunkle Herbstnacht hinein.

Der „kranke Herr“ schlief weiter; die resolute Dame drückte sich in ihre Ecke am anderen Ende des Coupé’s und hielt Musterung über den neuen Reisegefährten. Besonders elend sah der kranke Herr eben nicht aus; seine Figur lies unter dem Faltenwurfe des Plaids recht stattliche Formen erkennen und — *shocking*! — er schnarchte stellenweise recht kräftig. Von seinem Gesichte war wenig zu sehen; die breite Hutkrämpe warf tiefe Schatten auf dasselbe. Einzelne matte Streiflichter der Kugellampe in der Decke des Coupé’s spielten um **[29]** einzelne Partien eines blonden Vollbartes, der Rest war *terra incognita*.

Wer war der Mann? Ein einfacher Nachtsack von geringem Umfang und eine kleine Umhängetasche waren sein einziges Handgepäck; das war blutwenig für Einen, der sehr weit reist, wenigstens nach den Begriffen der resoluten Dame. Da war sie besser ausgestattet! Zwei funkelnagelneue Handkoffer erfüllten das Coupé mit

kräftigem Russischleder-Parfüm; ein ziemlich voluminöses, eigenthümlich geformtes Gepäckstück, einem großen Mantelsack nicht unähnlich, hauchte einen penetranten Geruch von vulkanisirtem Kautschuck aus. Dazu die vorerwähnten vier Hutschachteln — so reiste sich’s allerdings komfortabler. Er reiste sehr weit, hatte der Schaffner gesagt: nun, sie vielleicht noch weiter. Dabei war nichts besonders; aber so ganz ohne *Waterproof*-Köfferchen mit zierlichem Lederbeschlag, ohne Hutschachtel, sogar ohne Regenschirm! So reisen nur Leute, welche es mit der Abreise sehr eilig haben.

[30] Man kommt auf allerlei Gedanken, wenn man des Nachts so einsam im Coupé sitzt. Die Zeit ist noch nicht ferne, da jeder Eilzug seinen europamüden Kassier

beförderte. Jetzt freilich sind die Kassen und mit ihnen auch die durchbrennenden Kassiere seltener geworden, aber ausgestorben ist diese Sorte von Reisenden noch keineswegs. Wenn der kranke Herr am Ende gar — —??

Es ist doch recht menschenfreundlich von Hippolyt Mehles, Berlin N. Auguststraße 61, daß er sein geistreiches Inserat „Kein Mann ohne Revolver, keine Dame ohne Revolver, keine Reise ohne Revolver“ u. s. w. zuweilen auch in die „Gartenlaube“ einrückt, so daß auch die germanische Damenwelt von den Segnungen des Revolvers Kenntniß erhält! Unsere resolute Dame führt ein solches allerliebstes Mordinstrument mit sich — funkelnagelneu wie die sämmtlichen übrigen Reiseutensilien derselben. Sie zieht es verstohlen aus der Tasche — läßt es im trüben Lampenscheine spiegeln, dreht die Trommel hin und her, soweit es die hervorstehenden Zündstifte der Patronchen gestatten, mit denen das nette kleine Ding ringsum gespickt ist. Ja ja, wir haben scharf geladen und wenn der Mann ohne Handgepäck den geringsten Versuch wagen sollte — —

„Geben Sie acht, die Dinger gehen zuweilen von selber los!“ tönte es plötzlich aus der andern Ecke des Coupé’s herüber. Der Handgepäcklose war unversehens aufgewacht und hatte das gefährliche Spiel seiner Coupégenossin beobachtet. Die Resolute fuhr erschreckt zusammen und ließ den Revolver zu Boden fallen. Wie der Blitz fuhr der Gepäcklose herzu und las das gefährliche **[31]** Ding vom Boden auf — um es mit zierlicher Verbeugung seiner Besitzerin wieder zuzustellen.

Zum Glück für beide Theile hatte die Resolute nicht Zeit, in Ohnmacht zu fallen, denn in dem Augenblicke, in welchem sich der Mann ohne Handgepäck nach dem Revolver bückte, war ihm der Hut entfallen und die Dame erkannte in ihm — Herrn Wendt, den Correspondenten ihres Oheims, mit welchem sie auf den „Handelsbällen“ schon manche Tour getanzt hatte.

„Herr Wendt!“

„„Sehe ich recht — Fräulein von Schwalbenthal!““

„Sie — auf Reisen —„

„„Allerdings, Fräulein, und zwar auf einer sehr weiten Reise!““

„Ich weiß — das heißt, der Schaffner sagte mir —„

„„Aber Sie, Fräulein! Sie können doch erst vor Kurzem —““

„Ich wechselte auf der letzten Station das Coupé.“

„„Ach so! Ich fürchtete schon, Sie seien auf den unrichtigen Zug gerathen. Wir entfernen uns doch von * * *!““

„Allerdings. Sie reisen, sagten Sie —“

„„Sehr weit mein Fräulein! Ich mache die Tour um die Erde.““

„Wie Herr Wendt?“

„„Um die Erde, in achtzig Tagen! Ein zweiter Phileas Fogg.““

„Unmöglich!“

[32] „„Das hatte ich bis heute Mittag allerdings auch geglaubt. Aber Ihr Herr Onkel scheint anderer Meinung zu sein.““

„Mein Onkel! Sie reisen also im Auftrage meines Onkels?“

„„Gewiß! Meine Mittel würden mir einen solchen Spaß nicht erlauben!““

„Unerhört! Abscheulich! — Mein Herr, Sie werden diese Reise nicht ausführen!“

„„Aber mein Fräulein — ich begreife in der That nicht““ —

„Ich bitte, ich beschwöre Sie — kehren Sie um, verlassen Sie auf der nächsten Station den Zug!“

„„Sie muthen mir Unmögliches zu, mein Fräulein. Ihr Onkel hat mich mit seinem Vertrauen beehrt und meine Pflicht gebietet““ —

„Ihre Pflicht gebietet Ihnen, augenblicklich umzukehren, Herr Wendt. Mein Onkel hatte nicht das Recht, Ihnen diesen Auftrag zu ertheilen. Ich bin selbständig mein Herr, vollkommen selbständig und werde mich im Nothfalle eines ungebetenen Begleiters mit Hülfe der Polizei zu entledigen wissen.“

„„Aber ich wiederhole, mein Fräulein, daß ich kein Wort von alledem verstehe!““

„Das machen Sie mir nicht weis, Herr Wendt. Oh — ich durchschaue Ihren feinen Plan! Sie sollten unbemerkt meiner Spur folgen — als Schatten von ferne mich umschweben — endlich wie zufällig sich mir nähern — mir Ihren Schutz aufdrängen!“

[33] „„Aber gestatten Sie mir endlich, mein Fräulein, Ihnen zu erklären —““

„Leugnen Sie nicht! Ich erkläre Ihnen des Bestimmtesten, mein Herr, daß ich Ihres Schutzes nicht bedarf, Ihre Begleitung nicht wünsche. Nun thun Sie das Ihrige, Herr Wendt; ich werde das Meinige thun. Sieh da, der Zug hält. Schaffner! Schaffner!“

„„Madame?““

„Wie viel Aufenthalt?“

„„Drei Minuten!““

„Ich wünsche das Coupé zu wechseln!“

Der Grausame hört nicht oder will nicht hören.

„Oeffnen Sie doch!“

Der Grausame öffnet nicht, sondern enteilt beflügelten Schrittes, als riefe ihn Gott weiß welche wichtige Dienstespflicht.

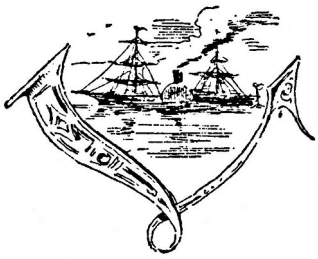
„Schaffner! Schaffner!“

Der Grausame hat Trommelfelle aus Nashornleder und ein Herz von Stein. Es läutet, es pfeift und weiter geht’s.

Meine schönen Leserinnen, wenn Sie die Herzen und Ohren der Eisenbahnschaffner öffnen wollen, so geben Sie Trinkgelder, Trinkgelder, Trinkgelder!

Sechstes Kapitel.

So kommt man nicht in achtzig Tagen um die Erde.



on steifer Nordwestkühlte getragen, durchschnitt der Schraubendampfer, „Aouda“ des österreichisch-ungarischen Lloyd, vierhundert Pferdekraft, zweitausendzweihundert metrische Tons Gehalt, Kapitän Marco Lukovich, die Wellen des Mittelmeeres. Das Schiff war ein vortrefflicher Segler und legte den Weg von Triest nach Bombay meistens in kürzerer als der vorgeschriebenen Zeit von achtzehn Tagen zurück. Am zehnten November Mitternachts vom Molo San Carlo in Triest abgegangen, erreichte es in der Nacht des zwölften Corfu, die einzige Haltstation auf europäischen Boden, passirte am vierzehnten Kreta, das sich gleich einem mächtigen Bergrücken in der Ferne aus den Fluten erhob und steuerte nun geraden Weges auf den schwarzen Welttheil, Herodot’s Land der Nasamonen und Lotophagen, der Gyzanthen und Makrobier los, welches mit Anbruch des nächsten Morgens erreicht werden sollte.

Unter den Passagieren des ersten Decks waren auch Adele von Schwalbenthal und Wendt eingetragen. **[35]** Letzteren hatte es einen schweren Kampf gekostet, seiner erzürnten Reisegefährtin, welche seit der Scene im Coupé kein Wort mehr gesprochen hatte, auch an Bord der „Aouda“ nachzufolgen. Die Ritterpflicht forderte von ihm, dem Fräulein den Vortritt zu lassen und eine nächste Gelegenheit nach Indien abzuwarten, um Adele von seiner unwillkommenen Gegenwart zu befreien; die Dienstpflicht verlangte dagegen gebieterisch das Gegentheil. Wie recht und billig, siegte die letztere. Adele war wüthend, verschloß sich in ihre Kabine und ließ sich während der ganzen Fahrt weder auf dem Verdeck, noch im allgemeinen Salon sehen. Wendt war untröstlich, that sich aber darum an seinem Reisevergnügen keinen Abbruch. Der junge Mann hatte seinen Stolz, denn er wußte sich frei von jeder Mitschuld an dem Verbrechen gegen die Selbständigkeit des Fräuleins von Schwalbenthal, dessen sich Herr Königstetten schuldig gemacht haben sollte. Worin dieses Verbrechen eigentlich bestand, das war Wendt eben so unklar, als der Zweck und das Ziel der Reise Adelens. Indeß — Beides ging ihn nichts an, und er machte sich deshalb auch keine weiteren Gedanken darüber. Es sollte indeß ein Ereigniß eintreten, welches ihm über beide Punkte früher Aufklärung verschaffte, als er ahnen konnte.

Es war am fünfzehnten November, Morgens zwei Uhr fünfunddreißig Minuten. Wendt verweilte trotz der rauen, stürmischen Witterung am Hinterdeck; er konnte es gar nicht mehr erwarten, die afrikanische Küste zu begrüßen. An den Besanmast gelehnt, starrte er **[36]** über Steuerbord gegen Süden hinaus und träumte von den Wundern der Wüste und der Dattelhaine. Außer ihm und dem stummen Mann am Ruder befand sich keine lebende Seele auf dem Hinterdeck, denn die Nacht war dunkel, und nur auf Augenblicke trat der bleiche, beinahe volle Mond zwischen den Wolkenfetzen hervor, die im gespenstigen Schattentanze an ihm vorüberflogen.

Da erhielt das Schiff plötzlich einen furchtbaren Stoß von unten, welcher es wie einen Ball in die Höhe hob, den Correspondenten dagegen mit solcher Gewalt auf den Boden setzte, daß ihm beinahe Hören und Sehen verging. Gleichzeitig ließ sich ein dumpfer, schwerer Knall vernehmen und eine mächtige Wassergarbe stieg zu beiden Seiten des Großmastes empor und stürzte als riesiger Katarakt auf das Mitteldeck nieder, alles überschwemmend, was nicht über dessen Niveau lag. Im nächsten Augenblicke schien das Schiff wieder in die Tiefe des Meeres stürzen zu wollen und ein schrecklicher Krach machte seine Rippen erbeben. Die Maschine stand augenblicklich still; offenbar war sie schwer beschädigt. Maschinisten und Heizer stürzten bleich wie der Tod mit angesengten Kleidern aus dem Raume herauf; die Kessel waren aus ihren Lagern geschleudert, die Feuerherde theilweise geborsten. Durch die Luke des Maschinenraumes drang ein eigenthümliches Geräusch herauf; jenes Wallen und Sieden und Brausen und Zischen, wie wenn Wasser mit Feuer sich menget, das uns der Dichter des „Tauchers“ so lebendig schildert. Kaum ist eine halbe Minute **[37]** vergangen, da füllt sich schon das Deck mit Fragenden, Klagenden; der Kapitän, die Offiziere eilen herbei und stürzen zum Maschinenraum. Es ist unmöglich, in denselben einzudringen, Rauch und Dampf erfüllen ihn. Ernst und stumm steht der Kapitän; er lauscht in die Tiefe und nach einigen Sekunden verkündet er mit tonloser Stimme: „Das Schiff ist geborsten und zieht Wasser.“ „„Kessel-Explosion?““ fragt ein Offizier:: „Nein, Torpedo!“ antwortet der Kapitän ruhig. Auch er hatte jene

Wassergarbe aufsteigen sehen. Wir sinken, wir sinken! Alle Mannschaft an Bord! An die Boote!

Wild tönen die Schreckensrufe, scharf und schneidig die Kommandoworte. Bald wälzt sich eine dichte, schreckensbleiche Menge wie ein wirrer Knäuel über das Verdeck; wildes Durcheinanderlaufen, Einer schiebt, drückt, schleudert den Anderen bei Seite. Schon fängt das Schiff an, sich auf die Seite zu neigen.

Wendt stürzt zu Adelens Kabine; wo solche Gefahr droht, treten alle Rücksichten, selbst diejenige auf das beleidigte Selbstgefühl in den Hintergrund. Er findet die Kabine verschlossen. „Oeffnen Sie, Fräulein — öffnen Sie um des Himmels willen — wir sinken! In zehn Minuten ist das Schiff vielleicht schon in den Wellen begraben.“

Keine Antwort.

„Fräulein Adele — ich betheure Ihnen, daß ich von der Schuld, die Sie mir andichten, keine Ahnung habe! Es ist mir nur um Ihre Rettung zu thun. Glauben Sie mir, vertrauen Sie sich mir an! Schon sind die **[38]** Boote klar gemacht; wenn Sie nicht eilen, so läßt man Sie zurück! Oeffnen Sie, ich beschwöre Sie!“

Keine Antwort! Die Selbständige will offenbar lieber zu Grunde gehen, als sich an ihren ungebetenen Schutzgeist ausliefern. Wendt fleht, stürmt, wüthet; Alles vergebens. Inzwischen spielt sich eine kurze aber schreckliche Szene ab. Alles drängt zu den Booten, Jeder will der Erste sein, die Männer schreien und fluchen, die Weiber kreischen und zetern. Das Hinterdeck sinkt unter der Last der anstürmenden Menge und des eindringenden Wassers. In wenigen Minuten sind die Passagiere eingeschifft. Der Kapitän schickt sich an, mit dem Reste der Mannschaft das Gig zu besteigen. Um Wendt bekümmert sich Niemand; in solchen Augenblicken ist Jeder sich selbst der Nächste. Der Correspondent denkt aber nur an Adele. Nochmals versucht er den starren Sinn des Fräuleins durch die Künste der Beredsamkeit zu erweichen; vergeben! Da greift er zum letzten, zum äußersten Mittel. Er begeht nun wirklich ein Verbrechen an der Selbständigkeit des Fräuleins. Ein kräftiger Fußstoß gegen die Thür und sie weicht. Wendt will eindringen, da tritt das Fräulein heraus, furchtbar bleich aber ruhig — mit einem funkelnagelneuen Stooner’schen Patent-Lebensrettungs-Apparat angethan. Das war also der Inhalt jenes mysteriösen mantelsackartigen Gepäckstückes, welches im Eisenbahncoupé einen so durchdringenden Kautschukgeruch verbreitet hatte! Adele vermag kaum die mit schweren Eisensohlen belasteten Füße zu heben; aber sie schreitet dennoch stolz an Wendt vorüber, indem sie **[39]** in gemessenem Tone zu ihm spricht: „Sorgen Sie für sich, mein Herr! Sie sehen, ich bin für alle Fälle gewappnet!“

„„Sie ist wahnsinnig!““ ruft der Correspondent starr vor Staunen und Schrecken aus. Nun darf er sie umsoweniger verlassen! Er stürzt in die Kabine, rafft von Adelens Handgepäck zusammen, was er fassen kann und folgt der Unglücklichen.

Was Wendt befürchtet hatte, war eingetroffen; die Boote waren fort, seine rufende Stimme erreichte sie nicht mehr. Das Hintertheil des Schiffes ragte nur noch sechs Fuß über Wasser empor; es vergingen keine fünf Minuten mehr, so sank das Schiff unter und riß Alles im Wirbel mit in die Tiefe, was noch in seiner gefährlichen Nähe weilte. Nun war keine Zeit mehr zu verlieren. Im Nu hob Wendt die Thür der Kajüte aus und warf sie über Bord; fast **[40]** im gleichen Augenblicke sprang Adele in die Tiefe und der Correspondent folgte eine Sekunde später. Er legte das gerettete Gepäck auf die lustig auf den Wellen tanzende Thür, faßte deren Rand mit festen Händen und trieb

das sonderbare Fahrzeug mit kräftigen Stößen vorwärts. Aber Adele kam nicht nach; die eisernen Sohlen hielten ihren Körper in senkrechter Lage und die Ruderapparate an den Händen thaten ihren Dienst nur mangelhaft. Gelang es ihr nicht, sich rechtzeitig aus der Nähe des sinkenden Schiffes zu entfernen, so war sie verloren. Wendt sah sich

gezwungen, ein zweites Verbrechen an der Selbständigkeit Adelens zu begehen. Zum Stoonerschen Rettungsapparat gehört u. a. auch eine Blechbüchse mit einem Signalfähnchen, welche als Proviantmagazin und Nothzeichen dient und an langer Leine an dem Schwimmkleide befestigt ist. Wendt erfaßte dieses Vehikel und nahm Adele ins Schlepptau. Nun ging es vorwärts — in zwei Minuten waren Beide außerhalb des gefahrdrohenden Bereichs. Da ließ sich ein starker Knall vernehmen; die durch das eindringende Wasser zusammengepreßte Luft hatte das Deck zersprengt. Noch ein Augenblick — dann sank das schöne mächtige Schiff kopfüber in die Tiefe.

Siebentes Kapitel.

Der Oberpumpmeister des egyptischen Schatzes.

[41] Peter der Große wollte sein ungeheures Reich der europäischen Völkerfamilie näher rücken. Dazu brauchte er ein Stück Land an der Ostsee. Er jagte es dem schwedischen Nachbarn mit dem Säbel in der Faust ab — eine trostlose, sumpfige Wildniß zwar nur, doch gut genug für seinen Zweck — und erbaute daselbst Sankt Petersburg, eine der schönsten Hauptstädte Europa's.

Im fernen Westen stampft nicht der Machtspruch eines Czaren, sondern die Zauberkraft des Dampfes Städte aus dem Erdboden. Die Eisenbahnen bilden den Stengel, an welchem die Städte wie Blätter hervorwachsen. Der Postmeister von Omaha konnte vor zwanzig Jahren seine ganze Postoffice im Cylinderhut mit sich tragen; seit diese Stadt die Kopfstation der Pacificbahn geworden, wuchs ihre Einwohnerzahl auf 20000 und sie hat nun drei Journale und sieben Bierbrauereien.

Indeß, wir sind weder in Sankt Petersburg, noch in Omaha, sondern in Port Saïd. Diese Stadt ist halb nach russischem, halb nach amerikanischem Muster entstanden. Ein Potentat gründete sie auf einer trostlosen Düne und gab ihr seinen Namen; das war russisch. Eine neu entstandene Weltverkehrslinie ließ sie über **[42]** Nacht zu voller Blüte heranwachsen; das war amerikanisch. Ihr Hafen erstickt trotz der riesigen, aus künstlichen Cementsteinen aufgeführten Dämme, die ihn einrahmen, im Nilschlamm, verdurstet allmälig, wie eine von der Flut ans Land geworfene Scholle; das ist — egyptisch. Trocknet einmal der Suezkanal wieder aus — und man muß es befürchten,

wenn es sich bestätigt, daß das Land dort in Folge der Einwirkung unterirdischer Kräfte in langsamer aber stetiger Erhebung begriffen ist — so wird auch Port Saïd wieder von der Düne hinweggeweht werden, auf welche es der vorletzte Vicekönig von Egypten hingepflanzt hat.

Port Saïd gleicht dem äußeren Ansehen nach einem europäischen Seebadeorte. Es besitzt eine Reihe hübscher Häuser, ein Clubhaus, Hôtels, kurz alles, was zum kleinen Comfort der modernen Nomaden gehört, nur nicht das nothwendige Publikum. Niemand geht nach Port Saïd um des Vergnügens willen, und Niemand würde dort Vergnügen finden. Nichts destoweniger ist es ein sehr merkwürdiger Ort, denn es befinden sich hier die großartigen Etablissements des Mr. Chapeman, Ober-Pumpmeisters des Schatzes Sr Königlichen Hoheit des Khedive.

Oberpumpmeister des Schatzes! Eine seltsame Hofcharge, die fast wie Hohn klingt, besonders wenn es sich eben um egyptische Finanzen handelt. Und doch war dieser Titel gerechtfertigt und Mr. Chapeman hat demselben buchstäblich auch alle Ehre gemacht.

Mr. Chapeman war früher einfacher Ingenieur der Suezkanal-Baudirektion, ein sehr ernster, sehr gebildeter, **[43]** sehr gewissenhafter Mann. Der Umstand, daß er schon im Jahre 1859 auf den Centime das Deficit ausgerechnet hatte, welches der Suezkanal bis zum Jahre 1869 thatsächlich verschlang (es betrug ungefähr doppelt so viel, als die ganze veranschlagte Bausumme), machte ihn bei Herrn von Lesseps nicht besonders beliebt. Man entfernte ihn von der Direktion und übergab ihm die Leitung der großartigen Maschinenwerkstätten in Port Saïd, welche die Aufgabe hatten, die Baggermaschinen in Stand zu halten, die während des Baues längs der ganzen Strecke an der Tieferlegung der Kanalsohle arbeiteten. Mr. Chapeman that, wie überall so auch hier, seine Pflicht voll und ganz; doch blieben ihm in seiner neuen Stellung, die mehr einem Wachposten als einem Arbeitsplatze zu vergleichen war, viele Mußestunden und diese verwendete er auf sein Lieblingsvergnügen, das Studium. Im Jahre 1867 kam ihm zufällig Jules Verne's „Reise nach dem Monde“ unter die Hände. Das Buch machte damals Furore, namentlich in den militärischen und technischen Kreisen, welche zu jener Zeit in Folge der Fortschritte der Waffentechnik während des Secessionskrieges, der Erfolge des Zündnadelgewehres im Kriege Preußens gegen Oesterreich und der berühmten Wunder, die der Chassepot bei Mentana gethan, in ungeheurer Aufregung waren und Tag für Tag die civilisirte Welt mit neuen Erfindungen auf dem Gebiete der höheren Mordkunst beglückten. Chapeman überflog das Buch zum ersten, las es zum zweiten, studirte es zum dritten Male. Ein ganz neues Licht ging in ihm auf; es erleuchtete ihn zwar nicht **[44]** zur Erfindung eines Hinterladers, aber es zeigte ihm die Wissenschaft und ihre Nutzanwendung im praktischen Leben aus einem ganz neuen Gesichtspunkte. Die Erfinder sind meist entweder überspannte Köpfe, die ihre Ideen aus dem bodenlosen Schachte der Unmöglichkeit schöpfen und deshalb niemals einen greifbaren Erfolg erringen können, oder ängstliche pedantische Naturen, die ihren ganzen Fleiß und Verstand an das Detail wenden und sich bei Anlage und Ausbeutung ihrer Erfindungen nicht über das Niveau des philisterhaft Kleinen und Kleinlichen erheben können. Nun kommt Jules Verne und inscenirt eine neue Aera. Er ist „Sonnenmaler“ in des Wortes zweifacher Bedeutung: Kosmograph und Photograph. Er bringt die Erfindungen der kleinen praktischen Köpfe, die Experimentalweisheit der exakten Stubengelehrten in der

Camera Obscura der „sogenannten Gebildetheit“ des Publikums unter die Linse seiner titanischen Genialität und fixirt das so gewonnene, stark vergrößerte Bild auf der Jodsilberschicht seiner eigenen Erfindungskraft. Nun entfernt er mit dem unterschwefligsauren Natron seiner dichterischen Phantasie das Jodsilber von denjenigen Partien des Bildes, welche durch die Vergrößerungslinse kein Licht empfangen hatten, d. h. gegen Jules Verne’s Genialität unempfindlich sind. So erhält er ein Negativ, welches dem, der Wissenschaft und dem praktischen Leben entlehnten Original in seinen Hauptumrissen völlig gleicht, nur eben vergrößert und durch die Vergrößerung gewissermaßen zugleich idealisirt und retouchirt ist. Dieses muß ihm nun als Schablone **[45]** zur Hervorbringung seiner bezaubernden Natur- und Weltgemälde dienen, deren Staffage meist durch die gleichen Statisten besorgt wird: originelle Herren mit noch originelleren Dienern, und zuweilen ein halbverrückter, aber dennoch immer liebenswürdiger Gelehrter als Reisebegleiter.

Mr. Chapeman war entzückt, begeistert von dem Genius Jules Verne’s und beschloß, sein eigenes wissenschaftliches Wirken hinfort unter dessen Patronat zu stellen. Er wurde Erfinder im titanisch-genialen Style Jules Verne’s.

Mit seinem ersten Projekte dieses Genres hatte er indeß wenig Glück. Es handelte sich darum, die Wüste Sahara durch einen sechzehn Kilometer langen Kanal mit dem mittelländischen Meere zu verbinden und auf diese Art in derselben einen künstlichen kleinen Ocean zu schaffen, dessen Vortheile für den Verkehr, das Klima und die Bodenkultur der angrenzenden Gebiete geradezu unberechenbar wären. Mr. Chapeman theilte diesen Gedanken Herrn von Lesseps mit, dem derselbe so gut gefiel, daß er ihn ohne viele Umstände zu seinem eigenen machte. Ganz Europa hat seiner Zeit von diesem Projekte gehört; aber Niemand hörte dabei den Namen Mr. Chapeman’s nennen. Später wurde ein gewisser Kapitän Roudaire als der eigentliche Urheber des Projektes vorgeschoben und in den Jahren 1874/5 beschäftigten sich wissenschaftliche Expeditionen mit der Prüfung desselben an Ort und Stelle und fanden, daß es vollkommen ausführbar sei, so weit die Sache Afrika angeht. Aber Deutschland und die Schweiz **[46]** protestirten gegen eine so eingreifende Veränderung der Verhältnisse der Sahara, in welcher die Meteorologen dieser beiden Länder den Regulator des mitteleuropäischen Klimas erblicken. Die Diplomatie mußte sich wieder einmal mit der Rekognoszirung internationaler Interessensphären befassen und fand schließlich, daß das Projekt in der Tat eine Gefährdung der mittleren Jahrestemperatur Deutschlands und der Schweiz, somit eine Verrückung der legitimen Isothermalgrenzen in sich berge, die ohne europäischen Kongreß nicht zugelassen werden durfte. Das Projekt wurde todtgeschwiegen, Mr. Chapeman hatte wenigstens diese Revanche für das an ihm begangene Plagiat.

Ebensowenig wollte sein zweites Projekt verfangen, den Gipfel der Jungfrau der gesammten Touristenwelt mittelst eines *Ballon captif* von der Wengernalp aus sicher und mühelos zugänglich zu machen. Diesmal protestirten die vereinigten Alpenclubs der Schweiz, Deutschlands, Oesterreichs und Italiens gegen eine solche Profanation des edlen Gipfelerklimmungssports, und die Sache mußte unterbleiben, obwol bereits Aktien, Prioritätsobligationen und Obligationen mit zweitem und drittem Pfandrecht auf das Unternehmen emittirt worden waren.

Im großen Kriegsjahre 1870 hatte Mr. Chapeman zum erstenmale die Genugthuung, eine seiner titanisch-genialen Erfindungen mit Erfolg, wenigstens mit

dem Erfolge der Anerkennung gekrönt zu sehen. Im Feldzuge von 1866 hatte der Hinterlader den Vorderlader besiegt; welches war aber die wahre Ursache der **[47]** deutschen Siege von 1870? Vergebens hatten sich die größten Denker Frankreichs über diese Frage die Köpfe zerbrochen; man rieth auf Allerlei und selbstverständlich auch auf Verrath. Endlich fand Chapeman das Wahre — die Erbswurst. Er überzeugte sich durch scharfsinnige und gründliche Versuche, daß dieses Nahrungsmittel dem Stoffwechsel eine für die psychophysischen Funktionen der militärischen Organismen, *vulgo* Soldaten außerordentlich vortheilhafte Richtung verleihe, so daß durch dasselbe nicht nur die sittlichen Kriegertugenden, wie Muth, Ausdauer und Kaltblütigkeit, sondern auch die intellektuellen, wie strategischer Scharfblick und taktische Spitzfindigkeit zu namhafter Entwickelung gefördert werden. Sobald einmal diese Thatsache festgestellt war, lag auch die aus derselben herzuleitende Consequenz auf der Hand: man mußte den französischen Truppen ein stofflich verwandtes, aber noch sublimirteres Nahrungsmittel verschaffen, um eine totale Wendung des Waffenglückes herbeizuführen. Mr. Chapeman sandte durch einen, aus dem belagerten Paris mittels Luftballon herausspedirten Schäferhund an den Diktator Gambetta das Modell einer *Revalenta-Arabica*-Wurst nebst Gebrauchsanweisung. Die Erfindung machte ungeheures Aufsehen; ein Moblot, welchen man zur Probe eine Schnitte von dieser verfeinerten Erbswurst verzehren ließ, nahm noch am gleichen Tage bei Gelegenheit eines kleinen Ausfalls eine halbe Kompagnie Preußen sammt ihrem Lieutenant gefangen. Als Gambetta am 7. Oktober im „Armand Barbès“ auf dem, damals nicht mehr ungewöhnlichen Luftwege Paris **[48]** verließ, um die „*guerré à outrance*“ zu organisieren, nahm er den Rest des unbezahlbaren Alimentes mit sich; leider mußte unterwegs wegen Annäherung schießlustiger Prussiens Ballast ausgeworfen werden und die unglückliche Revalentawurst flog aus Versehen mit in die Tiefe. Eine Ulanenpatrouille fing sie auf und führte das willkommene Frühstück sofort seiner Bestimmung zu — nur freilich unter falscher Adresse. Die militärischen Wunderthaten, welche diese redlichen Finder im ferneren Verlaufe des Feldzuges verübt haben, sind mit goldenen Lettern in der betreffenden Regimentsgeschichte verzeichnet und füllen allein acht Seiten des preußischen Generalstabswerkes über den denkwürdigen Krieg von 1870/71. — Mr. Chapeman wurde zum Offizier der Ehrenlegion ernannt und ihm die Armeelieferungen für den, damals auf kurze Sicht projektirten Revanchekrieg zugesichert; doch hat er bis heute noch keine hierauf bezügliche Notifikation erhalten.

Endlich aber blühten dem titanisch-genialen Erfinder auch greifbare Lorbeeren. Im Jahre 1871 erfand ein einfacher Handwerker, Zenobius Theophil Gramme aus Jehay Bodegée bei Lüttich eine magneto-elektrische Maschine, mittelst deren sich elektrische Ströme von ganz außerordentlicher, mit gewöhnlichen Batterien niemals erreichbaren Wirkungskraft erzeugen lassen. Diese Maschinen liefern elektrisches Kohlenlicht bis zu 15000 Kerzen Stärke und vermögen zehn Kilogramm Silber in einer Stunde galvanisch niederzuschlagen. Mr. Chapeman brachte auch diese merkwürdige Erfindung unter das Vergrößerungsglas seiner titanischen Genialität und **[49]** — wurde acht Tage später Ober-Pumpmeister des egyptischen Schatzes. Er stellte sich dem Khedive vor und theilte dem stets geldbedürftigen Nachfolger der Pharaonen mit, daß er eine Erfindung gemacht habe, mittelst welcher die Kurse der egyptischen Staatspapiere und der Kredit der vicekönigliche Daïra binnen Kurzem über *pari*

gehoben werden könnten. Ismail Pascha schloß sich mit dem Wundermann in sein Kabinet ein und hieß ihn sein Projekt entwickeln. Dasselbe war sehr einfach; ein wahres Columbusei. Das Meerwasser ist bekanntlich silberhaltig;*) die Kupferböden der Schiffe finden sich mit nachweislichen Spuren dieses edlen Metalles beschlagen. Mr. Chapeman machte sich nun anheischig, das Silber des Oceans im Großen zu gewinnen und dem egyptischen Schatze zuzuführen. Wie, sagte er nicht; doch dachte er an die Errichtung großer Pumpwerke in Verbindung mit Gramme'schen Riesenmaschinen. Der Khedive ernannte den Finanzmessias sofort zum Ober-Pumpmeister des Schatzes mit Ministersrang, vierzigtausend Franken Jahresgehalt nebst freier Station und zwanzig Prozent **[50]** Antheil am Reingewinn. Man begreift nun den barocken Titel.

Mr. Chapeman nahm sogleich seinen Abschied von der Suezkanal-Gesellschaft und ließ sich auf eigene, resp. des Vicekönigs Rechnung in Port Saïd nieder, wo er ein großartiges Etablissement errichtete und seither für den Khedive, dem Niemand sonst mehr pumpen will, den Ocean in Contribution setzt. Man wundere sich nicht, wenn über kurz oder lang die Häringe und andere Meeresbewohner den Silberglanz ihrer Schuppen verlieren sollten; Egypten brauchte viel Geld und die Maschinen des Herrn Chapeman arbeiten mit Hochdruck bei Tag und bei Nacht.

Der segensreiche Einfluß, welchen die Erfindung Mr. Chapeman's auf die egyptischen Finanzverhältnisse geübt hat, ist weltbekannt. Man braucht sich nur an den glänzenden Bericht zu erinnern, welchen der englische Ex-Minister Göschen als Experte und Vertreter der Interessen der englischen Gläubiger des Khedive vor wenigen Jahren über die Finanzlage des Pharaonenreichs erstattet hat; man braucht nur daran zu denken, wie die Daïra, der Privatgrundbesitz des Vicekönigs, fortwährend im Wachsen begriffen ist, so daß der besorgte Fürst, Gatte und Vater bald diesem, bald jenem Günstling oder Familienglied ein Stück davon abtreten kann, ohne die Interessen der speciellen Daïra-Gläubiger zu schädigen: man vergesse endlich nicht die kräftige Unterstützung, welche der Vasall seinem bedrohten Souverän in Stambul während des letzten orientalischen Krieges angedeihen ließ. Aber **[51]** nicht bloß der Khedive und Egypten, auch der Ober-Pumpmeister selbst prosperierte bei dem Geschäfte. Seinem erfinderischen Geiste war nun kein Hemmschuh mehr angelegt; seine rasch erworbenen Reichthümer und die unbedingte Freiheit der Bewegung, welche er innerhalb seiner Etablissements in Port Saïd genoß, gestatteten ihm fortan, jeden neuen Gedanken unverzüglich zur Ausführung zu bringen. Man hat Thomas A. Edison, den fruchtbarsten Erfinder der Neuzeit auf elektrotelegraphischem und phonographischem Gebiete, schmeichelnd den „Zauberer von Menlo Park" genannt; wir werden bald sehen, daß Mr. Chapeman mit nicht geringerem Recht den Namen des „Zauberers von Port Saïd" verdient.

Am fünfzehnten November 1877 Abends fünf Uhr war Mr. Chapeman soeben auf dem gewohnten Rundgange durch sein Etablissement begriffen, als sich ihm von der

*) Wie E. Sonstad durch die Rothfärbung des Meerwassers mittelst Zinnchlorür schon 1872 nachgewiesen hat, enthält dasselbe nicht allein Silber, sondern — zu ungefähr einem Milliontheile seines Gewichtes — sogar Gold (1 Gran = $0,_{0016239}$ Pfund auf Tonne = 2000 Pfund). Da sich indeß nach Mr. Chapeman's Devis die Herstellungskosten eines Meerwasser-Napoleon-d'ors auf 23 Franken $14,_{628}$ Centimes belaufen würden, so hat der Oberpumpmeister des egyptischen Schatzes die Gewinnung oceanischen Goldes im Großen vorläufig noch nicht in Angriff genommen.

A. des Verf.

Meeresseite her ein kleiner Zug mit raschem Schritte näherte. Cäsar und Minka, die beiden treuen Doggen, welche die steten Begleiter ihres Gebieters waren, schlugen laut an; Mr. Chapeman rief sie zur Ruhe und ging den Ankömmlingen entgegen.

Ein „Franke“ war’s, d. h. ein Europäer. Er gehörte offenbar den besseren Ständen an, sah jedoch in diesem Augenblicke ziemlich reduzirt aus. Die Kleider klebten ihm am Körper und seine Haltung verrieth äußerste Ermattung. Hinter ihm trugen Eingeborne einen Gegenstand, welcher mit einem Badekindchen aus Kautschuk in vergrößertem Maßstab einige Aehnlichkeit hatte.

[52] Der Franke sprach Mr. Chapeman in gutem Englisch an. „Mein Herr,“ sagte er, „wir sind Schiffbrüchige. Der Zufall hat uns Ihren Leuten in die Hände geführt — vor Allem bitte ich Sie um Obdach und Beistand für diese unglückliche Dame.“

Nun trat auch einer von den Fellachen vor und machte seinem Gebieter in arabischer Sprache eine kurze Meldung. Der Schluß derselben betraf offenbar die Schiffbrüchigen, denn der braune Bursche deutete wiederholt auf dieselben. Mr. Chapeman schien sehr bestürzt durch die Nachricht, welche er soeben erhalten; einen Augenblick brütete er finster vor sich hin, dann wendete er sich an den Franken und sagte:

„Das ist ein großes Unglück, mein Herr! Indeß, ich will mein Möglichstes thun, um Ihre Lage nach Kräften zu erleichtern.“

Der Franke verbeugte sich und Mr. Chapeman traf nun die umfassendsten Maßregeln, um der verunglückten Dame alle nöthige Pflege angedeihen zu lassen. Sie wurde nach seiner Wohnung gebracht und der **[53]** Arzt des Etablissements sofort an ihr Lager beschieden. Auch für Wendt — denn der Leser wird bereits errathen haben, daß der „Franke“ kein Anderer war als der Correspondent des Hauses Gebrüder Königstetten, wurde in zuvorkommendster Weise gesorgt.

Nach einigen Stunden begab sich Mr. Chapeman zu seinen Schützlingen. Adele hatte sich, Dank der Geschicklichkeit und Umsicht des Arztes und der vortrefflichen Pflege, welche sie gefunden hatte, von ihrer tiefen Ohnmacht wieder erholt; was Wendt anbelangt, so war nichts nöthig, als Kleiderwechsel, ein warmer Kamin, ein tüchtiges Nachtessen und ein steifer Grog, um ihn wieder in den Vollbesitz seiner Kräfte zu setzen. Mr. Chapeman bat ihn, ihm seine Leidensgeschichte zu erzählen und Wendt berichtete nun, was der Leser zum Theil bereits weiß, zum Theil im folgenden Kapitel erfahren wird.

Achtes Kapitel.

Handelt von Haifischen und Torpedos.

[54] Nachdem Wendt seine schöne Wahnsinnige „wie ein Kind am Gängelbande“ aus der gefährlichen Nähe der sterbenden „Aouda“ bugsirt hatte und die schreckliche Katastrophe vorüber war, brachte er zunächst das gerettete Handgepäck des Fräuleins in Sicherheit, indem er den soliden Riemen seiner Geldtasche durch die Handgriffe der beiden zierlichen Kofferchen und der einen geretteten Hutschachtel zog. Darauf wendete er sich an Adele und sprach:

„Mein verehrtestes Fräulein! Unter den obwaltenden Verhältnissen werden Sie mir wol erlauben, meine Entschuldigung von wegen der wiederholten Eingriffe in Ihre Selbständigkeit so kurz wie möglich zu machen. Ohne diese Eingriffe wären Sie in diesem Augenblicke nicht mehr unter den Lebenden — das genügt wol. Wir sind zur See und die Thüre Ihrer Kabine ist das Fahrzeug, auf welchem ich gegenwärtig Kapitän, das heißt unumschränkter Herrscher bin. Ihnen gegenüber betrachte ich mich als Remorqueur und begreife Sie deshalb in meine Jurisdiction ein; das ist nun einmal so Völkerrecht zur See. Ich fordere Sie daher kraft meiner Gewalt auf, mir endlich zu sagen, **[55]** welchen Complotes gegen Ihre werthe Person Sie Ihren Herrn Onkel und mich beschuldigen; es ist nothwendig, daß über diesen Punkt zwischen uns Klarheit herrsche.“

Adele fühlte sich in Folge der letzten Ereignisse und der außerordentlichen Kühnheit und Kaltblütigkeit, welche der Correspondent im Verlaufe derselben an den Tag gelegt hatte, von diesem energischen Charakter mächtig angezogen und mußte sich überdies sagen, daß sie ihm eine Erklärung schuldig war, selbst in dem Falle, als Wendt noch immer mit Vorbedacht den Unschuldigen spielte. Sie theilte ihm daher ihr Reiseprojekt und den Verdacht mit, welchen sie gegen ihn geschöpft hatte. Wendt lachte trotz der steifen Kühlte und der ziemlich niedrigen Temperatur des Meeres laut auf.

„Da haben wir’s!“ sagte er. „Ein Mißverständniß, nichts weiter! Nicht Onkel Georg, sondern Herr Eduard, der jedenfalls von Ihrer Reise um die Welt kein Sterbenswörtchen weiß, hat mich zu seinem Abgesandten, beziehungsweise Stellvertreter gemacht; nicht Vorsorge für Ihre werthe Person, sondern eine Wette ist die Veranlassung meiner Mission. Sie sind Weltumseglerin *par plaisir*, ich Weltumsegler *par ordre du Mufti* — das ist der Unterschied zwischen uns Beiden. Sie reisen auf eigne Rechnung, ich auf diejenige des Herrn Eduard, und obendrein stehen fünfzigtausend Mark auf dem Spiele. Sie werden nun begreifen, mein Fräulein, daß ich Ihnen beim besten Willen nicht das Feld räumen durfte.“

[56] Adele begriff Alles, auch das, daß Wendt nun eigentlich doch die Interessen ihres Onkels und seine eignen um ihretwillen hintangesetzt hatte! Ohne ihren Eigensinn hätten sie beide auf einem der Boote Unterkunft gefunden, und die Fortsetzung der Reise ohne nennenswerthe Verspätung wäre in diesem Falle noch ganz gut möglich gewesen. Nun kam die reiflichere Ueberlegung zu spät, Alles war vielleicht schon verloren.

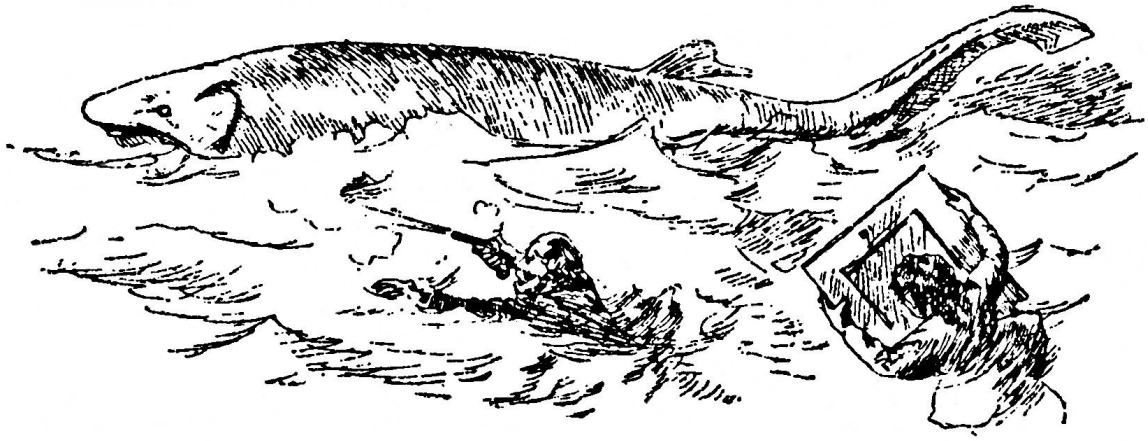
Glücklicherweise befanden sich die beiden Schiffbrüchigen nicht mehr weit von der afrikanischen Küste und wenn sie auch nicht hoffen durften, diese schwimmend zu erreichen, so war doch wenigstens die Wahrscheinlichkeit, ja Gewißheit vorhanden,

daß sie mit Anbruch des Tages einen oder den anderen Küstenfahrer in Sicht bekommen und auf demselben Aufnahme finden würden. In dieser Hoffnung trieb denn der Correspondent sein Fahrzeug wacker in der Richtung nach Südosten vorwärts und Adele watschelte mit den Ruderhandkörben des Stoonerschen Apparates rüstig hinterdrein.

Aber es verging Stunde um Stunde und die Nacht wollte nicht weichen, am Horizonte, der für einen im Meere schwimmenden allerdings sehr beschränkt ist, kein Fahrzeug auftauchen. Die Kälte des Wassers wurde empfindlich, Fräulein Adele fühlte mehr und mehr ihre Kräfte erlahmen; Wendt gab sich alle mögliche Mühe, seine Leidensgefährtin durch seinen unverwüstlichen Humor bei guter Laune zu erhalten.

Endlich wurde es hell; eine Ewigkeit schien seit dem Untergange der „Aouda“ bereits verflossen zu sein. Da **[57]** rief Wendt plötzlich: „Ich sehe etwas wie ein Segel — dort, dort!“

Adele wandte den Blick nach der angegebenen Richtung. Es ließ sich in der That von Zeit zu Zeit etwas Segelähnliches über den Wellen erblicken, und dieses Etwas schien nicht einmal sehr weit entfernt zu sein. Wendt rief aus vollem Halse das vermeintliche Fahrzeug an; doch es erfolgte keine Antwort. Da erinnerte er sich plötzlich des Revolvers des Fräuleins; ein vortreffliches Signalmittel! Der Revolver befand sich in einer der Handtaschen, ganz oben auf. Wendt nahm das Ding zur Hand und wollte eben einen Schuß in die Luft feuern, da zeigte sich das vermeintliche Segel wieder; diesmal in einer Entfernung von kaum zwanzig Schritten. Himmel, das war



kein Segel, das war die Rückenflosse eines mächtigen Blauhaies (*Carcharias glaucus*), dieses schlimmsten Gastes des Mittelmeeres! Der scharfe Geruch des Schwimmanzuges Adelens mochte die Bestie herbeigelockt haben. Wendt verlor indeß keinen Augenblick die Fassung und zeigte sich nun als ein wahrer Held und Ritter. Er überließ die Thüre seiner Gefährtin mit der Weisung, dieselbe nöthigenfalls als Schild **[58]** gegen das Ungethüm zu gebrauchen; er selbst aber schwamm in scharfem Bogen auf den Hai zu. Er wußte, daß diese Thiere nicht im Stande sind, rasche Wendungen auszuführen; darauf baute er seinen Angriffsplan. Während der Hai ungestüm vorwärts schoß, fiel ihm Wendt in die Flanke und feuerte auf kaum zwei Schritte Entfernung den Revolver gegen den Kiemen des furchtbaren Gegners ab. Der Hai war gut getroffen; er that, was in diesem Falle alle Bestien seiner Art thun — er ergriff in rasender Eile die Flucht.

Der Correspondent sah sich nun wieder nach seiner Schutzbefohlenen um; neuer Schrecken — die ausgestandene Angst hatte ihr das Bewußtsein geraubt! Sie hatte die Thüre fahren lassen und der Schwimmgürtel allein erhielt sie noch über den Wellen. Wendt konnte sie jetzt unmöglich sich selbst überlassen und mußte sein Fahrzeug, seine Thüre den Wellen preisgeben. Nun war die Lage der Unglücklichen eine wahrhaft verzweifelte, denn Wendt war einzig noch auf seine Kräfte angewiesen, und diese konnten für zwei eben auch nicht mehr lange ausreichen.

Aber wo die Noth am größten, da ist die Hülfe am nächsten. Ein Fahrzeug kam in Sicht, so plötzlich, als ob es aus den Wellen emporgetaucht wäre. Es war ein seltsames Ding, ohne Masten und Segel, lang gestreckt, von walzenförmigem Bau. Wendt hielt es im ersten Augenblicke für einen neuen Feind, für einen jener „Jonasfische“ welche die Blauhaie an Größe noch um ein gutes Stück übertreffen. Doch bald erkannte er, daß der Rücken des vermeintlichen Ungethüms **[59]** keine Flosse, sondern eine kleine, kreisförmige Galerie trug, und nun tauchte innerhalb dieser letzteren auch eine menschliche Gestalt auf. Wendt feuerte seinen Revolver dreimal nach einander in die Luft ab. Er wurde bemerkt und nach wenigen Minuten waren die beiden Schiffbrüchigen in Sicherheit gebracht.

Das Fahrzeug, welches sie aufgenommen hatte, war ein sogenanntes Cigarrenschiff, welches zugleich als Taucherschiff verwendet werden konnte. Es hatte etwa fünfundzwanzig Meter Länge, drei Meter Durchmesser und besaß eine eigenthümliche Maschine, über deren Einrichtung Wendt erst später aufgeklärt werden sollte. Weder Schornstein noch Feuerherd waren zu sehen. Das Fahrzeug war nur mit vier Fellachen bemannt, deren Einer das Commando führte. Dieser Mann sprach ein bischen Englisch, und Wendt erfuhr von ihm, daß er sich auf einem Taucherboote des Mr. Chapeman befinde, welches im Begriffe stand, einen in Verlust gerathenen Torpedo aufzusuchen. Wendt berichtete nun dem Manne, was der „Aouda“ widerfahren war; das genügte dem Kapitän des Tauchers vollständig. Wußte er ja doch nun genau, daß alles Forschen nach dem Torpedo vergeblich sei! Er beschloß, sofort nach Port Saïd zurückzusteuern. Nach ungefähr zwölfstündiger, größtentheils unterseeischen Fahrt landete das Boot in Port Saïd. Unglücklicherweise war das Schiff bei seiner Abreise nur mit Proviant für drei Tage versehen worden, und seine Vorräthe hatten sich während der Zeit, die mit dem Aufsuchen des Torpedos verloren gegangen war, gänzlich erschöpft. Daher der traurige **[60]** Zustand, in welchem die Schiffbrüchigen, namentlich Adele, zu Port Saïd angelangt waren.

Dies die Leidensgeschichte unseres Weltumseglerpaares. Das Schlimmste dabei — wenigstens für Herrn Eduard Königstetten — war die durch den Torpedo verursachte Unterbrechung der Reise, der unfreiwillige Aufenthalt in Port Saïd, der Verlust des Anschlusses nach Bombay. Von der Ausführung der Reise um die Erde in achtzig Tagen war nun keine Rede mehr und Wendt dachte allen Ernstes an sofortige Umkehr. Aber Mr. Chapeman beruhigte ihn. „Bei allem Unglück haben Sie noch Glück, mein Herr!“ sagte er. „Danken Sie dem Zufall, welcher Sie hierher geführt hat, denn Sie werden Ihre Reise um die Erde in achtzig Tagen nun bequem und sicher ausführen, während ich zweifle, daß Ihnen dies gelungen wäre, wenn die „Aouda“ nicht unter See gegangen wäre.“

Wendt sah statt aller Antwort den Engländer mit einem fragenden und zugleich zweifelnden Blicke an.

„Sie glauben mir nicht?“ fuhr Mr. Chapeman lächelnd fort. „Nun, Sie werden sich überzeugen, daß ich nichts verspreche, was ich nicht halten kann.“

„„Verzeihung!““ versetzte Wendt, „„ich dachte eben, daß ein Jules Verne für die Reise um die Erde nicht achtzig Tage in Rechnung gebracht haben würde, wenn dieselbe in kürzerer Zeit ausführbar wäre.““

„Da haben Sie nicht so ganz unrecht“ erwiderte Mr. Chapeman. „Herr Jules Verne rechnet allerdings mit Sekunden; aber gerade deshalb ist nur sein Genie im Stande, die einmal verlorne Sekunde wieder **[61]** hereinzubringen. Ich besitze ein Fahrzeug, das unter günstigen Verhältnissen den Weg um die Erde in fünfzig Tagen zurücklegen vermag; Sie begreifen somit, daß wir vor Mr. Phileas Fogg einen Vorsprung von dreißig Tagen haben, auf dessen Rechnung wir ganz bequem den Verlust des heutigen, und auch noch denjenigen des morgigen Tages setzen können. Nicht wahr?“

„„Allerdings, Mr. Chapeman. Aber wollen Sie denn diese Reise selbst unternehmen?““

„Ich halte mich dazu verpflichtet — um Ihretwillen! Vernehmen Sie, daß der Torpedo, welcher die „Aouda“ vernichtet hat, mein Werk war. Er war ein Modell meiner neuesten Erfindung, die der Hohen Pforte gegen die Moskowiter noch gute Dienste leisten soll. Der Khedive wollte das Modell sammt dem dazu gehörigen Taucherboote an den Großmeister der Artillerie in Stambul senden; durch meine Leute, es ist wahr, jedoch auf seine Gefahr und Kosten. Unterwegs riß durch einen Zufall, den ich mir nicht erklären kann, das Schlepptau, welches den Torpedo mit dem Taucherboote verbunden hatte. Der Verlust wurde nicht sogleich bemerkt, weil der Transport — der Sicherheit halber — unterseeisch stattfand; und so kam es, daß das Unheil nicht mehr verhütet werden konnte. Mein Torpedo hat die Probe vortrefflich bestanden, leider auf Kosten Unschuldiger. Nun mag der Khedive den Lloyd für die „Aouda“ entschädigen, ich meinestheils übernehme es, Sie vor weiterem Schaden zu bewahren. Erlaubt es der Zustand Ihrer Begleiterin, so wollen wir Morgen Abends die Reise um die Erde antreten!“

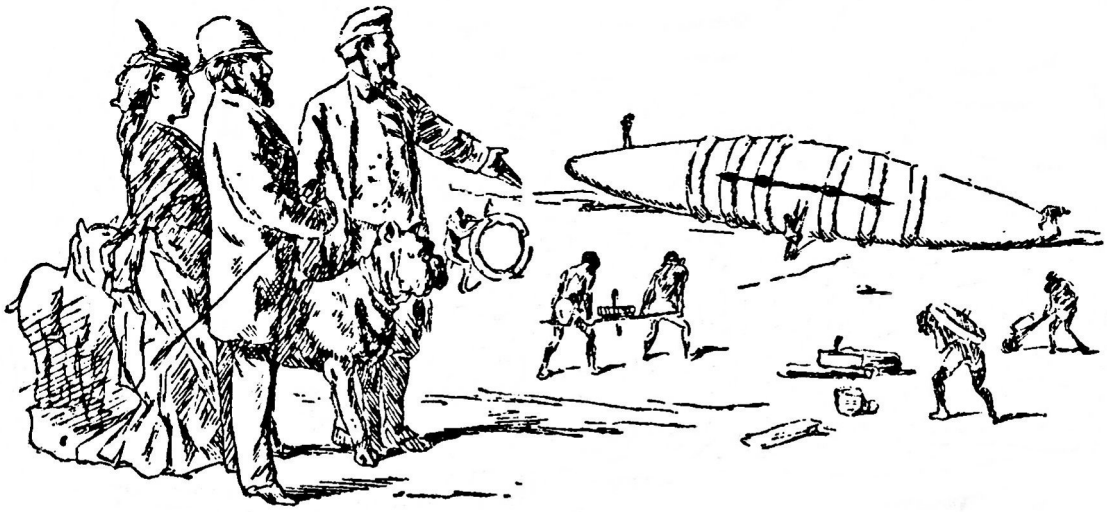
[62] „„Morgen Abend schon?““

„An Bord des „Jules Verne,“ Kapitän Chapeman. — Ich habe meine Universal-Yacht zu Ehren des großen Reformators der Wissenschaft mit seinem Namen belegt und glaube, das Fahrzeug macht diesem Namen alle Ehre. Sie werden es morgen kennen lernen. Für heute — gute Nacht.“

Neuntes Kapitel.

Eine unerwartete Gelegenheit.

[63] Die Nichte und der Correspondent des Hauses Gebrüder Königstetten sollten also mit unerwarteter Gelegenheit ihre Reise um die Erde in achtzig Tagen fortsetzen. Adele war wieder in den Vollbesitz ihrer Kräfte gelangt; solchen jungen, energischen Naturen thun selbst Torpedos und Haifische nicht sobald etwas zu Leide. Das Fräulein war völlig damit einverstanden, die Reise an Bord des „Jules Verne“ zu unternehmen und hatte nun auch gegen die Begleitung Wendt’s nicht das Geringste mehr einzuwenden. Hatte ja doch der junge Mann sein Leben für das ihrige aufs Spiel gesetzt und dabei einen Heldenmuth bewiesen, der seines Gleichen sucht; welche junge Dame wäre gegen solche „mildernde Umstände“ unempfindlich?



Nach dem Diner — man speiste bei Chapeman um vier Uhr — lud der Ober–Pumpmeister des egyptischen Schatzes seine Gäste ein, der Ausrüstung des „Jules Verne“ beizuwohnen. „Ausrüstung“ ist übrigens kaum das richtige Wort; „Bau“ wäre eher am Platze. Denn um die Zeit, da jene Einladung an Adele und Wendt ergangen war, lag der „Jules Verne“ noch wohlgeborgen, in seine siebenhundertdreiundzwanzig Bestandtheile zerlegt, in dem eigens für ihn **[64]** bestimmten Magazine. Punkt sechs Uhr gab Mr. Chapeman der Bemannung das Zeichen zum Beginn der Arbeit. Diese Bemannung bestand aus sechs baumstarken Schwarzen unter der Anführung eines etwas beleibten Herrn in fränkischer Tracht, welchen Wendt für einen Beamten Chapemans hielt. Die Leute waren, als Chapeman mit seinen Gästen auf dem Platze erschien, in Reih’ und Glied wie zur Musterung vor dem „Jules Verne“–Magazin aufgestellt. Auf das erhaltene Signal stoben sie auseinander, und nun begann ein Schauspiel, gegen welches das Wettmontiren in einer Lokomotivfabrik oder der Bau einer Pontonsbrücke wahres Kinderspiel sind.

Das erste Stück der „Universal–Yacht“ des Oberpumpmeisters des egyptischen Schatzes, welches zum Vorschein kam, war der Schiffskörper selbst, eine ungeheuere Spindel aus einer kautschukähnlichen Masse, deren cylindrisches Mittelstück vierzig Meter in die Länge, sieben Meter im Durchmesser, die beiden Endstücke, von der Form abgestutzter Kegel, jedes sechszehn Meter maßen. Das Mittelstück war durch ringsum **[65]** laufende Wülste, welche ebenso viele eingekerbte Rinnen im Inneren der

Spindel entsprachen, in fünf gleiche Abschnitte getheilt; zwischen denselben prangte in großen brennendrothen Lettern der Name des Fahrzeuges: „Jules Verne.“ Ferner war dieses Mittelstück wie ein ausgeweideter Fisch aufgeschlitzt; diese Oeffnung diente zum Einbringen der Bestandtheile in das Innere und wurde vor Beginn der Arbeit in einen starken Metallrahmen von neun auf zwei Meter im Lichten gespannt.

Nun wurde der Riesenleib des Schiffes mit einem Skelet versehen. Sechs eigenthümlich eingerichtete Räder bildeten den Hauptbestandtheil desselben. Jedes derselben bestand aus einem äußeren Radkranze, welcher in die entsprechende Rinne der Kautschukhülle eingefügt wurde, und einem inneren Laufkranze, welcher in ersterem beweglich war, d. h. mittelst kleiner Laufräder auf einer, im innern Umfange des Radkranzes angebrachten Schiene im Kreise herumlief. Sowohl die Radkränze als auch die Laufkränze wurden untereinander mittelst eingeschraubter Röhren verbunden und bildeten so eine äußere festsitzende und eine innere drehbare Trommel, ähnlich jener, die man zuweilen an den Käfigen der Eichhörnchen sieht. Der Zweck dieser Einrichtung liegt auf der Hand; die innere Trommel, d. h. der eigentliche Schiffsraum, war durch dieselbe befähigt, trotz aller Schwankungen des Schiffes stets die horizontale Lage beizubehalten, vorausgesetzt, daß der Schwerpunkt in die untere Hälfte derselben verlegt ward. Etwas Aehnliches also, wie die Schaukelverdecke **[66]** der Bessemerschiffe, die zu Nutz und Frommen seeschwacher Passagiere erfunden worden sind.

Beiläufig sei hier erwähnt, daß alle Metallbestandtheile des Schiffsgerippes aus einer eigenthümlichen Komposition verfertigt waren, welche Mr. Chapeman „Aluminiumstahl“ nannte und als das leichteste und zugleich widerstandfähigste aller Metalle pries. Dieser Aluminiumstahl war ebenso, wie die Kautschukmasse des Schiffskörpers („*Elasticum Chapemanii*“) eine Erfindung des genialen Oberpumpmeisters des egyptischen Schatzes; und wie jener der König der Metalle, so stellte diese die höchste Potenz von Dehnbarkeit, Festigkeit und Undurchdringlichkeit dar, welche eine elastische Masse überhaupt je erreichen kann.

Nach Fertigstellung des Gerippes ging es an die Verkleidung des inneren Gehäuses. Dieselbe bestand aus einem leichten Geflechte von Meerrohr, einem höchst widerstandsfähigen Material, aus welchem u. a. der Photograph und Aëronaut Nadar die Riesengondel seines berühmten „Géant“ konstruirt hatte. Das Flechtwerk wurde außen mit einem dicken, bürstenähnlichen Gewebe, innen mit Kautschuktapeten überzogen. Alle drei Schichten wurden aus röhrenförmigen Abschnitten zusammengesetzt, welche sich gegenseitig — wie die Maurer sagen, „voll auf Fuge“ — deckten. An den beiden äußersten Laufkränzen wurden Böden aus gleicher, dreifacher Verkleidung angebracht, welche das innere Gehäuse vollständig abschlossen. Ebenso wurden hier an den äußeren Radkränzen Deckel aus Kautschuk, von der gleichen Stärke wie die Masse des Schiffskörpers **[67]** angebracht, die einen luft- und wasserdichten Verschluß zwischen dem Mittelstück und den beiden Spitzen der Spindel herstellten. Nun wurde die Maschine in den Schiffsraum befördert. Dieselbe bestand aus Kessel, Pump- und Triebwerk und beruhte auf einem höchst einfachen Prinzipe, einem Mitteldinge zwischen demjenigen, welches den sogenannten Reactionsdampfern zu Grunde liegt und jenem, das den Congreve’schen Raketen ihre Triebkraft verleiht.

Kessel und Pumpe hatten eine völlig gleiche Gestalt, welche am besten derjenigen der modernen ogivalen Geschützprojektile zu vergleichen war. Beide waren natürlich aus Aluminiumstahl und hatten im cylindrischen Theile sieben Meter Länge auf zwei Meter Durchmesser im Lichten; die Höhe der Kuppel betrug einen Meter. Der Hohlraum beider war am unteren cylindrischen Ende durch einen verstellbaren Deckel mit Oeffnung für die Kolbenstange und Stopffbüchse abschließbar. Am Kopfende des Kessels waren eigenthümliche Apparate, die sogenannten „Vorwärmer“ angebracht, welche zu Aufnahme des Heizmateriales bestimmt waren.

Der Kessel wurde am vordersten Ende des Mittelstückes, die Pumpe am hintersten Ende desselben angebracht, beide mit den unteren, mittelst der Deckel verschließbaren Enden gegeneinander gekehrt. Nun wurde der mächtige Kolben in den Kessel eingeführt, die Kolbenstange an denselben befestigt, der Deckel eingesetzt. In gleicher Weise wurde die Pumpe montirt und sodann das Triebwerk eingefügt, welches in der Hauptsache aus einem drei Meter im Durchmesser haltenden **[68]** Schwungrade und einer gegliederten Kolbenstange bestand. Als Hülfsmaschinen wurden dann noch zwei Gramme’sche Electricitätserzeuger mit Stromtheilern, deren Betrieb die Hauptmaschine zu besorgen hatte, ebensoviel Pumpen und kleine Oefen für die Vorwärmer und einige andere Apparate im unteren Schiffsraume untergebracht. Hierauf ging es an die innere Einrichtung und Ausstattung des Schiffes.

Der Schiffsraum wurde mitttelst eines Zwischenbodens in zwei Verdecke getheilt, jedes drei Meter hoch. Der ganze untere Raum war Maschinenraum; der obere Raum wurde vom Spiegel zum Bug folgendermaßen abgeteilt: Verschlag für das Steuerruder, durch beide Verdecke gehend (3 Meter), Vorrathskammer (2 Meter), Küche (3 Meter), Badekabine (1 Meter), Kabine für Adele (3 Meter), Kapitän (5 Meter), Kabine für Wendt (3 Meter), Kabine des beleibten Herrn (3 Meter), Magazin (4 Meter), No. 100 (2 Meter), zusammen vierzig Meter.

Alle diese Räumlichkeiten standen durch Thüren mit einem, die ganze Reihe entlang laufenden Gange von zwei Meter Breite in Verbindung; für alle blieb demnach eine Tiefe von 4 Metern. Nur der Mannschaftsraum hatte keine solche Thüre, sondern communizirte mittelst einer Treppe mit dem Maschinenraume. Die Kabine des Kapitäns stand sowol mit dem Mannschafts- als mit dem Maschinenraume in Verbindung. Die Wohnräume hatten längs der gewölbten Wand gegenüber den Thüren breite, divanartige Sitze aus **[69]** Kautschuk, welche mit Luft gefüllt waren und zur Nachtzeit in sehr kühle und elastische Ruhestätten verwandelt werden konnten. Die übrige Einrichtung derselben war einfach aber comfortabel. Die Gramme’schen Maschinen, deren jede eine Lichtstärke bis zu 8000 Kerzen hervorzubringen vermochte, sorgten dafür, daß es an Bord nirgends am nöthigen Lichte fehlte; jeder Raum hatte seine elektrische Lampe. An der vordersten Thüre gegen den Bug zu war sogar eine Geißler’sche Röhre angebracht, welche in schön verschlungener buntfarbiger Lichtschrift das Wort „Besetzt“ erscheinen ließ, sobald Jemand innen den Riegel vorschob und dadurch den Stromschluß in der hierfür führenden elektrischen Leitung bewerkstelligte. Im Salon stand ein elektrisches Klavier, das übrigens auch von Hand gespielt werden konnte, nebst einer ganzen Bibliothek von elektrischen Noten (Papierrollen, auf welchen die Töne durch Einschnitte von verschiedener Lage und Länge repräsentirt sind); in der Küche funktionirte ein Gasherd, welcher jedoch nicht mit Leuchtgas, sondern mit Knallgas mittelst

verbesserter Drummond'scher Gebläse gespeist wurde. Aehnlich waren auch die beiden Oefen des Vorwärmers eingerichtet und in allen Wohnräumen befanden sich kleine Cylinderöfen von Aluminiumstahl, die mitttelst solcher verbesserter Drummond-Brenner in kürzester Zeit geheizt und auf gleichmäßiger Temperatur erhalten werden konnten. Woher nahm aber Mr. Chapeman den zur Speisung all' dieser Feuerstellen nothwendigen Wasser- und Sauerstoff? Wir werden das später erfahren; vor der Hand sei nur beigefügt, daß er der **[70]** gleichen Quelle auch seine Triebkraft, sein Trinkwasser, und — seine vortrefflichen „tragbaren Eiskeller" verdankte, welche die Vorräthe der Küche und das Trinkwasser stets frisch erhielten. Selbst für die Erneuerung der Athmungsluft, sofern dieselbe nicht von außen her bezogen werden konnte, lieferte jenes, vor der Hand noch geheimnißvolle Etwas den wichtigsten Bestandtheil.

Nach Fertigstellung der inneren Einrichtungen des „Jules Verne" wurde zur Einbringung des Ballastes, des Heizmateriales, der Vorräthe, der kleineren Einrichtungsgegenstände u. s. w. geschritten. Ballast brauchte man nicht viel, da die Maschinen das verhältnismäßig leichte Fahrzeug genügend belasteten. Immerhin war es zur Herstellung der richtigen Gewichtsverhältnisse nöthig, auf der Sohle der Trommel, unter den Laufdielen des Maschinenraumes, etwas Ballast zu stauen. Derselbe bestand aus einem ziemlich kostbaren, aber in jeder Beziehung zweckmäßigen Materiale, nämlich aus Platinsand. Bekanntlich kommt dieses edle Metall in den Regierungswäschereien im Ural in Form eines gleichartigen grauen Sandes vor, welcher bis zu 88 Prozent reines Platin enthält; Mr. Chapeman benötigte fortwährend größere Mengen dieses Rohstoffes zu chemischen und technischen Zwecken und es konnte ihm gleichgültig sein, ob die Vorräthe in seinen Dépôts oder am Boden seines Fahrzeuges aufgespeichert lagen. Er führte daher dreizehn Tonnen von diesem kostbaren Ballast mit. Das Heizungsmaterial bestand aus gleichförmig gearbeiteten Ziegeln, welche theils **[71]** mit grünem, theils mit rothem firnißartigen Anstrich versehen waren. Dieselben wurden längs den gewölbten Wänden des Maschinenraumes hinter eigens dazu eingerichteten Verschlägen aufgespeichert.

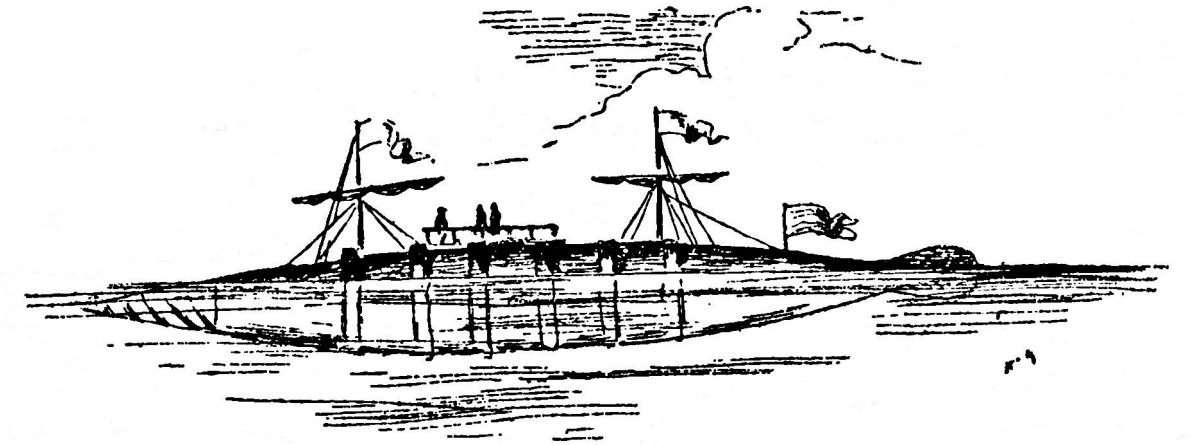
Endlich wurde der Schlitz des Kautschukkörpers mittelst einer in den Rahmen aus Aluminiumstahl eingefügten Platte verschlossen und das Fahrzeug sodann vom Stapel gelassen. Zwar fehlte noch Mehreres zur gänzlichen Vollendung der Ausrüstung; doch sollten diese Arbeiten im Wasser vorgenommen werden. Es war sechs Uhr, als mit dem Bau des „Jules Verne" begonnen wurde; punkt acht Uhr dreißig Minuten schaukelte sich die „unerwartete Fahrgelegenheit" auf der Spiegelfläche des geräumigen Hafen des Etablissements.

Mr. Chapeman lud nun seine Gäste ein, das Souper noch in seinem Hause einzunehmen; die Abfahrt war auf eilf Uhr Nachts festgesetzt.

Zehntes Kapitel.

An Bord des „Jules Verne.“

Aus dem Tagebuch des Passagiers Wendt.



Vom goldenen Horn, 21. November 1877

[72] Ich begreife nichts mehr von Allem! Wir sollten nach Yokohama und sind gestern Abends glücklich in Konstantinopel angekommen. Und noch dazu machen wir hier Aufenthalt, denn Mr. Chapeman hat Geschäfte beim Seraskier — vermuthlich wegen seiner neuen Torpedos. Wir werden wahrscheinlich erst morgen, wenn nicht gar übermorgen weiter reisen! Wohin? Das ist die große Frage; Mr. Chapeman ist in dieser Beziehung schweigsam wie das Grab und antwortet mir immer nur: Seien Sie ruhig — wir werden spätestens am zwanzigsten December in Yokohama sein. Der Tag würde mit Phileas Fogg’s Programm stimmen; warten wir also ab.

[73] Der „Jules Verne“ ist ein prächtiges Schiff; ein wahres Wunder von Genialität. Welche Überraschung hatten wir am letzten Freitag, bei der Abfahrt! Das war gar nicht mehr das mißfarbige, eidechsenartige Ungethüm, welches wir vor wenigen Stunden verlassen hatten; das war ein zierlicher Riesenfisch voll Anmuth und Pracht. Wie pures Silber erglänzte sein schlanker Leib im Vollmondscheine und beim Glanze der Fackeln der gesammten Bediensteten und Arbeiter des Herrn Chapeman, die uns das Ehrengeleite gaben. Der „Jules Verne“ hatte seinen Panzer angelegt; einen richtigen Ringpanzer aus blankem Aluminiumstahl. Statt des Gallion ist am Schifsschnabel eine Art Sturmhaube angebracht, welche aus einer, aus Aluminiumstahl gewundenen Spirale besteht und den Zweck hat, das Schiff beim Anprallen an einen harten Gegenstand zurückzuwerfen: das uralte Prinzip jener Papierspringmännchen, die wir als Kinder so oft gedreht haben und über den Tisch hinweg springen ließen. Das Hintertheil des Schiffes trägt eine ähnliche Mütze, doch ist diese aus Panzerringen zusammengesetzt und läuft wie ein Trichter in eine, wol einen Meter Durchmesser haltende Oeffnung, die Mündung der Pumpe aus. Hier ist auch das Steuerruder angebracht, ein veritabler Fischschwanz. Jeder einzelne Ring des Trichters trägt oben und unten einen langen Dorn und über diese Dornen ist eine breite Flosse aus Kautschuk gespannt.

Die Schlußplatte, welche in den Rahmen der oberen Oeffnung des Schiffskörpers eingepaßt ist, trägt einen **[74]** Panzerstreifen für sich; sie hat drei Luken, von denen

eine in des Kapitäns Kajüte, eine in den Salon und die mittlere in den Mannschaftsraum mündet. Fährt der „Jules Verne“ über Wasser, so werden die Laufräder des inneren Gehäuses gesperrt; dann fällt durch die Luken Tageslicht in den Schiffsraum und man kann auf’s Verdeck klettern, wo eine Gallerie von gleicher Größe wie die Schlußplatte für mehr als zwanzig Personen bequem Platz bietet. Auch zwei Masten aus Aluminiumstahl werden bei der Fahrt über See aufgerichtet, mit Flaggen und Segeln dran; doch das ist mehr eine Spielerei — unsere wunderbare Maschine bedarf solch’ armseliger Unterstützung nicht.

Leider haben wir das Vergnügen der überseeischen Fahrt nicht lange genossen. Aus Ursachen, welche mir Mr. Chapeman nicht mitzutheilen für gut fand, mußten wir schon am ersten Tage unserer Fahrt unter Wasser gehen; vermuthlich fürchtete unser Kapitän, daß sein **[75]** Fahrzeug als Kriegscontrebande angesehen werden könnte. Es war wunderschönes Wetter; Adele und ich saßen auf dem Verdeck und plauderten gemüthlich miteinander. — Da hieß es plötzlich: ’runter! Die Masten wurden gekappt, d. h. einfach aus ihren Lagern gehoben und mittelst Haken und Ketten zu beiden Seiten der Gallerie befestigt; die äußeren und inneren Luken geschlossen, die Bremsen und Laufräder gelöst. Dumpf brausend ging es in die Tiefe. — Jean hat mir auf’s genaueste erklärt wie das Untertauchen bewerkstelligt wird. Jean! Wer ist Jean, wird man fragen. Niemand anders, als jener etwas beleibte Herr, den wir schon in Port Saïd kennen lernten und nun als Kammerdiener des Mr. Chapeman und zweiter Offizier und Steward des „Jules Verne“ an Bord dieses Wunderfahrzeuges wiederfanden. Der Dicke ist ein grundgelehrtes Haus, wahrlich ein Unicum von Kammerdiener, wie es nur in Jules Vernescher Atmosphäre gedeihen kann. Er trägt die Livree mit gleichem Anstande, wie die Seemannsjacke und den Gesellschaftsrock, weiß mit gleicher Geschicklichkeit die Bürste und den Pfropfenzieher, wie den Kompaß und den Sextanten zu handhaben. Er kocht, putzt die Kleider und Stiefel seines Herrn und ist zugleich Nautiker und Ingenieur, versteht Alles aus dem ff und ist

ganz stolz, wenn man ihn um Erklärung all' der Wunder bittet, die an Bord des „Jules Verne“ nicht selten sind.

Der „Jules Verne“ ist ein Cigarrenschiff, eine Benennung, welche kurz und gut die Gestalt dieser Gattung von Fahrzeugen bezeichnet, deren Erfinder die Gebrüder [76] Wynans in Amerika sind. Von Spitze zu Spitze zweiundachtzig Meter lang, bei einem Durchmesser von sieben acht Zehntel Metern, besitzt der „Jules Verne“ im höchsten Grade alle die Vorzüge, welche ein langgestreckter Bau den Schiffen in Bezug auf ihre Fahrgeschwindigkeit verleiht. Eben diese Bauart und die äußerst kräftige Maschine befähigen unser Fahrzeug, auch unter Wasser eine ganz respektable Geschwindigkeit beizubehalten, beziehungsweise diejenige der schnellsten Segler, wenn nicht zu übertreffen, so doch zu erreichen. Ueber dem Wasser und bei günstigem Seegange kann seine Schnelligkeit bis auf zwanzig Meilen in der Stunde gesteigert werden. Will der „Jules Verne“ unter See gehen, so wird in die mit Luft gefüllten Reservoirs an seinen beiden Enden, deren jedes sechszehn Meter lang ist und dreihundertdreißig Kubikmeter Inhalt hat, Wasser gepumpt. Das vordere Reservoir füllt sich rascher, als das rückwärtige und sinkt in Folge dessen zuerst; hierdurch erhält das Schiff die zum Untertauchen erforderliche Lage. Selbstverständlich läßt sich das gegenseitige Verhältniß der Füllung der beiden Reservoirs jederzeit nach Bedürfniß regeln; soll das eine oder das andere erleichtert werden, so wird Wasser aus- und Luft eingepumpt. Das Röhrensystem, welches das Gerippe des Schiffskörpers bildet, vermittelt die Communikation für Wasser und Luft zwischen dem Vorder- und Hintertheil, sowol untereinander, als auch mit der Maschine und der Außenwelt. Fährt man unter See und will steigen, so wird in die Reservoirs Gas eingelassen. Gas ist **[77]** überhaupt, wie Jean sagt, die Seele des „Jules Verne;“ und zwar nicht etwa kommunes Leuchtgas, sondern echtes, chemisch reines Knallgas. Als mir Jean zum erstenmal diese Enthüllung machte, kam mir unwillkürlich das Gruseln an; der gelehrte Kammerdiener suchte mich indeß auf seine Weise zu beruhigen. „Alle drei Sekunden — das heißt, bei jedem Kolbenhub unserer Maschine — erleben wir an Bord des „Jules Verne“ eine Knallgas-Explosion“ sagte er; „und doch sind wir noch nicht in die Luft geflogen!“ Das war die volle Wahrheit, indeß — „„was nicht ist, das kann noch werden!““ erwiderte ich, nicht gänzlich beruhigt. „Bah“ — versetzte er — „man muß sich nicht solche Gedanken machen, wenn man zwei Millionen sechsmalhundertzwanzigtausend-einhundertsiebenundvierzig Kubikmeter Knallgas an Bord hat.“ — „„Unmöglich!““ rief ich aus. — „Sehr einfach“ gab er zurück. „Wir haben im Maschinenraum Zwanzig acht Zehntel Kubikmeter comprimirten Sauerstoff vom specifischen Gewichte des gereinigten Platin (= 22,1) in Form rothlackirter Ziegel und einhundertfünfundneunzig und vier Zehntel Kubikmeter comprimirten Wasserstoff vom specifischen Gewichte des Ebenholzes (= 1,226) in Form von eben solchen Ziegeln mit grünem Anstrich gestaut. Jeder Kubikmeter unseres comprimirten Sauerstoffes gibt, in die Gasform zurückgeführt, fünfzehntausendvierhundert-zweiundvierzig, jeder Kubikmeter comprimirten Wasserstoffes dreizehntausend-siebenhundertfünfundzwanzig Kubikmeter Gas.“

„„Das machen Sie mir nicht weis, Jean““ **[78]** entgegnete ich. „„Ja, wenn's noch Kohlensäure wäre — aber Sauerstoff und Wasserstoff — die comprimirt nicht einmal Ihr zauberkundiger Gebieter. In jedem Lehrbuch der Physik, jedem Conversations-lexikon““ —

— „Altes Zeug, bester Herr! Es gibt in unserer Zeit der Stegreifentdeckungen und des gallopirenden Fortschrittes keine Bücher mehr, die uns auf dem Laufenden erhalten. Was gestern Niemand für möglich hielt, wird heute zur Thatsache und ist morgen bereits durch etwas noch Ueberraschenderes, Großartigeres in den Schatten gestellt. Was längst schon Thilorier und Pouillet mit der Kohlensäure gelungen, das hat heute Mr. Chapeman auch mit dem bis jetzt für unüberwindlich gehaltenen Sauer- und Wasserstoff zu Stande gebracht;*) es gibt keine Gase mehr.“

„„Nun, ich will die Möglichkeit zugeben, diese Gase in feste Form zu bringen; aber dann wird es immer nur ein Schnee, eine lose Masse sein, die sich sofort wieder verflüchtigt, sobald der Druck oder die Kälte, unter deren Einfluß sie erstarrte, aufhören.““

„Hierin liegt eben die Kunst meines Meisters; er weiß diese Gase so zu behandeln, daß sie in ihrem ungeheuer verdichteten Zustande beharren, solange sie **[79]** nicht einer Temperatur von mehr als achtzig Graden Celsius ausgesetzt werden.“

„„Und auf welchem Geheimnisse beruht diese Kunst?““ Jean machte ein äußerst pfiffiges Gesicht. „Erst ungeheurer Druck und große Kälte“ sagte er; „dann Erhitzung unter Fortdauer des Druckes und gleichzeitiger Einwirkung eines außerordentlich kräftigen elektrischen Stromes, welcher die expansive Tendenz der Atomkräfte umkehrt; endlich Isolirung mittelst einer stark aufgetragenen Firnißschicht.“

„„Ah!““ machte ich. Das klang Alles so einfach und selbstverständlich, und doch ward ich davon nicht klüger, als zuvor. Nur soviel war mir klar: das Abspringen eines Stückchens des isolirenden Firnisses, eine weggeworfene Cigarre konnte unsern „Jules Verne“ gründlicher vom Erdboden hinwegblasen, als die kräftigste Dynamituhr des Herrn Thomas sel. jemals ein gut versichertes Schiff hinweggeblasen hat!

„„Wozu aber eine solch ungeheure Menge Kraft, einen solchen Vulkan unter unsern Füßen anlegen?““ frug ich.

„Bedenken Sie doch, daß unsere Maschine bei jedem Kolbenhube, deren zwanzig auf die Minute kommen, sechs und drei Zehntel Kubikfuß Knallgas verbraucht. Das giebt in einer Stunde zweihundertfünf und zwei Zehntel Kubikmeter, in einem Tage viertausendneunhundertvierundzwanzig und acht Zehntel —“

„„Und in achtzig Tagen dreimalhundertdreiundneunzigtausendneunhundert-vierundachtzig Kubikmeter!““ fiel ich ein, um endlich einmal auch meine Rechen-kunst **[80]** glänzen zu lassen. „„Aber das sind immer noch lange keine zwei Millionen u. s. w.! ““

Jean lächelte beinahe geringschätzig. — „Und die Füllung der Reservoirs behufs Hebung des Schiffes aus der Tiefe?“ versetzte er; „und der Verbrauch der Herde und Oefen? Und der Bedarf an Sauerstoff für die Lufterneuerung, wenn wir gezwungen sind, unter Wasser zu bleiben? Und die Eiskeller? Und die unvorhergesehenen Fälle? Bedenken Sie doch die wichtige Rolle, welche dieser letzte Faktor in allen Berechnungen der Ingenieure und insbesondere in Jules Verne’schen Combinationen spielt!“

---

*) Die Herren Louis Cailletet in Paris und Raoul Pictet in Genf werden Mr. Chapeman schwerlich die Priorität hinsichtlich der Flüssig-, beziehungsweise Festmachung des Oxygens und Hydrogens bestreiten können. Herr Wendt schreibt Vorstehendes am 21. November, während die Genannten erst im December 1877 ihre langjährigen Versuche zur Flüssigmachung des Sauerstoffes und Wasserstoffes mit Erfolg gekrönt, sahen.

Ich begriff diese Logik. „„Sie sagten, Jean““ fuhr ich wißbegierig fort, „„daß unsere Maschine bei jedem Kolbenhube ein Quantum von sechs und dreizehntel Kubikfuß Knallgas verbraucht. Welches ist die Kraftleistung, die diesem Verbrauche entspricht? ““

„Die Verdrängung einer fünf Meter hohen Wassersäule von eilf Kubikmeter Inhalt oder eilftausend Kilogramm Gewicht aus der Pumpe in dem Zeitraume einer Sekunde; und da man eine Pferdekraft auf fünfzig Kilogramm-Meter per Sekunde berechnet, so stellt diese Leistung das Equivalent von eintausendeinhundert Pferdekräften dar.“

„„Parbleu! Die größten Indienfahrer haben deren nicht mehr als fünfhundert,““ erwiderte ich. —

„Bei andauernder Arbeit muß die Maschinenpferdekraft gleich der Arbeitsleistung von drei ein halb Pferdekräften geschätzt werden. Das ändert Ihr Kalkül in etwas; doch wenn man die Belastung eines **[81]** Indienfahrers derjenigen unseres „Jules Verne“ gegenüberstellt, so gleicht sich die Differenz allerdings reichlich zu unsern Gunsten aus.“

„„Inwiefern?““

„Ei nun, ein Packetboot von fünfhundert Pferdekraft hat seine dreitausend Tonnen Gehalt, während unser Fahrzeug deren nicht mehr als achthundertvierzig aufweist. Freilich muß es dafür unter Wasser ebensoschnell gehen, als die besten Packetboote über Wasser.“

„„Ich fühle Bewunderung für unsere Knallgas-Maschine, umsomehr, als Sie nur von der einen Hälfte ihrer Arbeitsleistung gesprochen haben. So weit ich die Sache verstehe, ist der „Jules Verne“ ein Reaktions-Dampfer; seine Maschine muß daher nicht allein Wasser auswerfen, sondern auch zuvor solches einnehmen.““

„Dieses Geschäft überlassen wir dem Wasser selbst. Unsere Maschine wirft blos Wasser aus, d. h. sie stemmt sich gegen die eindringende Wassersäule und benützt deren Wucht als Stützpunkt für ihre treibende Kraft, welche andererseits gegen die Kuppel ihres Kessels wirkt und mit dieser das ganze Schiff vorwärts drückt. Sobald diese Leistung vollzogen ist, stellt sich das Wasser wieder ganz von selbst in der Pumpe ein.“

„„O bitte, erklären Sie das näher!““

„Die Sache ist sehr einfach. Sobald die nothwendige Menge Gas in den Kessel eingedrungen ist, wobei der Kolben durch den ungeheuren Druck des aus dem festen in den luftförmigen Zustand übergehenden Gases vorwärts geschoben wird, tritt ein elektrischer Strom **[82]** in den Kesselraum und wirft den zündenden Funken in das Gasgemenge. Es entsteht eine Explosion, welche wol jeden andern, als einen Chapeman'schen Aluminiumstahl-Kessel in tausend Stücke zerreißen würde; der Kolben wird in Folge dieser Explosion vollends gegen den Boden des Kessels gedrückt. Nun tritt aber durch Einspritzung eiskalten Wassers in den Kessel eine rasche Condensation der ungeheuer gespannten Knallgas- oder richtiger der durch die Verbrennung des Knallgases entwickelten Wasserdämpfe ein; das Volumen derselben schrumpft zu einem Nichts zusammen und es entsteht ein leerer Raum, in welchen nun das äußere, wieder in die Pumpe eindringende Wasser den Kolben mit Macht zurückdrängt.“

Aus dieser Art und Weise der Wirkung unserer Maschine ersieht man, daß der „Jules Verne“ nicht rückwärts steuern kann. Dafür ist ihm aber durch die Einrichtung

einer doppelten Steuerung eine außerordentliche Beweglichkeit und Lenkbarkeit gegeben.

Kopf und Schwanz dieses Riesenfisches sind biegsam! Die Steuerung besteht in einem System von Drahtseilzügen, an welche die Panzerringe an den beiden über den Kautschukkörper auf eine Länge von je sechs Meter hinausragenden Spitzen des Schiffes (Steuerschwanz und Spiralhelm) innen angeheftet sind. Je nach dem Spiele des Steuerrades, das am hintersten Ende des Schiffes über der Pumpe angebracht ist und mit dem Maschinenraum in Verbindung steht, wirken die Züge auf die Panzerringe, und ziehen dieselben auf der einen oder der anderen Seite zusammen, so **[83]** daß nach dieser Seite hin eine Krümmung des Kopf- und Schwanzendes des Schiffes stattfindet, mithin eine vehemente, doppelte Steuerwirkung erzielt wird.

Das unterseeische Schiffsleben ist äußerst angenehm. Es fehlt uns weder an Licht noch an Luft, im Gegentheil, diese beiden Lebenselemente stehen uns in reinster und feinster Qualität vollauf zur Verfügung. Unser Licht entstammt dem elektrischen Quell der Gramme'schen Ringe; den Sauerstoffgehalt der Luft beziehen wir aus unsern unerschöpflichen Vorräthen; die ausgeatmete Kohlensäure wird mittelst kaustischen Kali's aufgesogen, die Temperatur theils durch unsere Drummond-Öfen, theils durch unsere Kühlapparate*) regulirt und durch scharfsinnige Ausnützung der Wechselwirkung von Wärme und Kälte ein wohlthätiger Kreislauf der im Schiffsraume enthaltene Luft herbeigeführt. Der reichliche Sauerstoffgehalt unserer Athemluft bringt almälig eine merkwürdige Wirkung auf uns alle hervor; wir sind gesprächiger, zuthunlicher, herzhafter und hoffnungsfroher, als je. Mr. Chapeman phosphorescirt in dieser Atmosphäre völlig von neuen Erfindungen; gestern theilte er mir im Vertrauen mit, er wolle in der Schweiz eine Alpenluft-Compressions-Fabrik errichten und dann seinen „Jules Verne" mit der reinen Original-Atmosphäre des Rigi, wenn nicht gar des **[84]** Montblanc speisen. Die Idee ist nicht so übel und entschieden ausführbar, denn die Compression des Stickstoffes macht nicht mehr Schwierigkeiten als die des Sauerstoffes und das Produkt beider, die atmosphärische Luft muß somit ebenfalls comprimirbar sein. — Was Adele anbelangt, so hat sie ihr zurückhaltendes, ich möchte sagen vornehm kaltes Wesen gänzlich abgelegt; sie musizirt viel und wählt mit Vorliebe die sinnenberauschende Musik Gounod's. Wie reizend und gefühlsinnig sang sie gestern die hinschmelzende Liebesarie aus der Mondscheinscene des „Faust!" Und dabei warf sie mir einen Blick zu, einen Blick — — — — Wenn der Engel nur nicht so verdammt reich und die Nichte meiner Principale wäre!

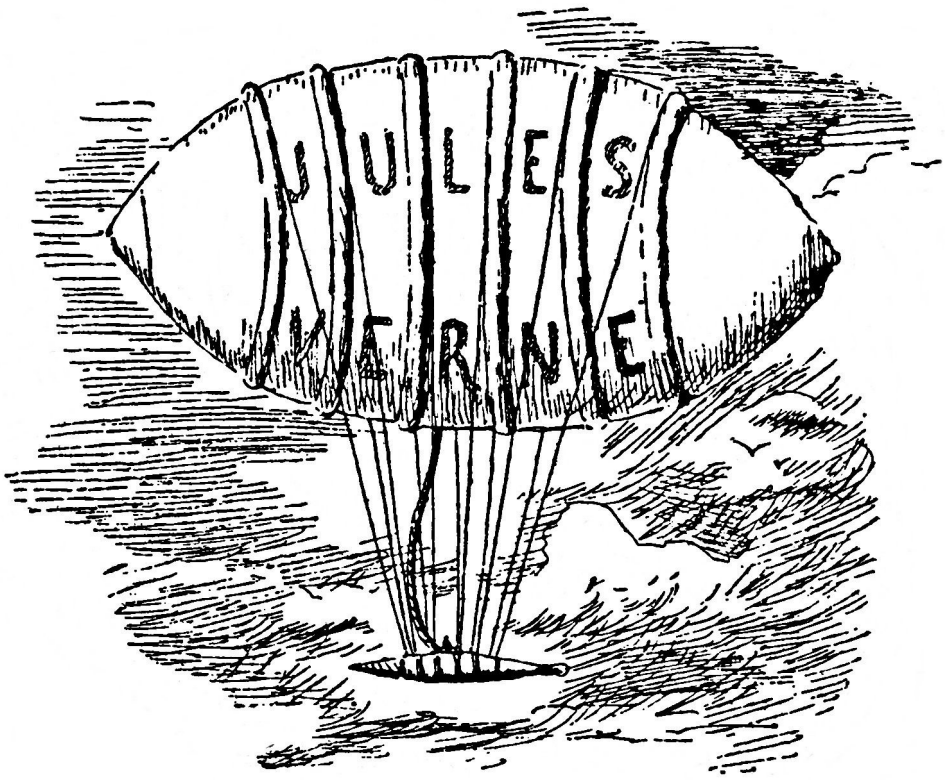
In diesem Augenblicke tritt Mr. Chapeman ein und kündigt mir an, daß wir mit ihm beim Seraskier zum Diner geladen sind. Eine interessante Abwechslung. Morgen sollen wir abreisen. Ob nach Port Saïd zurück oder noch weiter nach Norden, habe ich noch nicht erfahren können. Jedenfalls werden wir am zwanzigsten December in Yokohama sein. Das war Alles, was ich aus Mr. Chapeman herausbringen konnte. — Qui vivra, verra.

---

*) Es liegt auf der Hand, daß die Einrichtung dieser Kühlapparate auf dem Princip des Wärmeverlustes beruht, welcher bei der Ausdehnung komprimirter Gase entsteht, sodaß also das Heizmaterial des „Jules Verne" zugleich die „Kältemischung" seiner Kühlapparate darstellt.

Eilftes Kapitel.

Eine neue Route nach Yokohama.



(Fünfzehntausend Fuß über dem Tian-Schan-Gebirge.)

am 2. December.

[85] Ist's Wahrheit oder Traum? Der „Jules Verne“ ist in die Luft geflogen. Glücklicherweise nicht in jenem schlimmen Sinne des Wortes, welchen zwei Millionen nebst diversen ungeraden Kubikmetern Knallgas an Bord den Passagieren einer solchen Höllenmaschine allerdings nahe legen können, — sondern vielmehr in Gestalt eines echten und gerechten Luftballons von eilfhundert Tonnen Tragkraft und **[86]** achtmalhundertsechsundvierzigtausendeinhundertvierundfünfzig Kubikmeter Inhalt! Wie dies zugegangen? Kaum kann ich es selber glauben und doch hab ich's mit eigenen Augen mit angesehen!

Wir hatten letzten Freitag beim Seraskier dinirt. Ein türkisches Diner mit europäischem Firniß, die Tischgesellschaft decentralisirt, die Vorlegeplatten ohne Messer und Gabeln, aber Sèvres-Porzellan und böhmische Kristallerie und — trotz Alkoran — die feinsten Weine des Occidentes. Es war bereits Nacht, als wir heimkehrten und die Kawassen, welche unser Gastfreund uns zur Begleitung mitgegeben hatte, mußten uns gewaltsam einen Weg zwischen den, in den Straßen campirenden Rudeln halbverhungerter Hunde hindurch bahnen. Im Hafen des Arsenals angelangt, wo unser „Jules Verne“ vor Anker gegangen war, harrte unser eine Ueberraschung.

Der „Jules Verne“ lag nicht mehr im Wasser, sondern auf dem Lande. Schlimme Ahnungen erwachten in meiner Seele; vielleicht waren Reparaturen, verlängerter Aufenthalt nöthig — — was sollte aus meiner Reise in achtzig Tagen werden, von denen nur noch sechsundsechzig übrig blieben?! Wir kletterten mittelst einer Strickleiter an Bord und fanden hier die mittlere der drei Lucken verschlossen oder vielmehr etwas, wie einen ungeheuren Weinschlauch an dieselbe befestigt, die Gallerie mit einem wirren Netze von Strängen bedeckt, kurz einen ganz außerordentlichen Zustand der sich im Dunkel der Nacht wie chaotische Verwirrung ausnahm.

[87] Was hatte dieser sonderbare Zustand unseres Fahrzeuges zu bedeuten? „Hat der „Jules Verne“ einen Unfall erlitten?“ fragte ich Mr. Chapeman. „„„Nicht im Geringsten““, war die Antwort, „„„Morgen früh neun Uhr reisen wir ab.““ — Getröstet begab ich mich in meine Kabine und zu Bette.

Des andern Morgens beim Frühstück trat Mr. Chapeman in den Salon, in welchem ich mich in Adelen’s Gesellschaft befand. „Wir fahren ab“, sagte er; „wollen Sie das Schauspiel mit ansehen?“ — Ich war sehr erstaunt, denn ich war der Meinung, daß sich unser Fahrzeug noch immer auf dem Lande befinde „„„Sind wir denn schon im Wasser?““ frug ich. „Nein, ist auch gar nicht nöthig. — „„„Wie so?““ — „Kommen Sie nur, und sehen Sie!“

Wir eilten an Bord. Welches Wunder! Der „Jules Verne“ hatte sich verdoppelt. Dort, etwa hundert Schritt von uns entfernt, lag der Kautschukkörper, das feste Fleisch unseres Schiffes mit den großen rothen Buchstaben drauf — hier lagen wir selbst oder standen vielmehr auf der Gallerie des „Jules Verne“, der bloß noch Haut und Knochen, Panzer und Skelet war!

Eine Anzahl von Notabilitäten der Hohen Pforte und des diplomatischen Corps waren auf dem Platze versammelt und erwarteten ein Schauspiel, das in den Annalen der Aëronautik gewiß einzig dastand! Nachdem der „Jules Verne“ buchstäblich aus der Haut gefahren war, sollte er nun mittelst dieser seiner eigenen Haut gen Himmel fahren! Es war kein Zweifel; die Stränge, welche uns mit der solideren Hälfte unseres **[88]** Ichs verknüpften, der starke, mit einer Aluminiumstahl-Spirale umwundene Schlauch, der aus der Mittellucke des Schiffes zum Kautschukkörper hinüberlief, die Mannschaft zur Parade auf Deck, Mr. Chapeman, von seinen beiden treuen Doggen umschnuppert, mit dem Telephon in der Hand, mittelst dessen er stets vom Verdeck aus zu kommandiren pflegte — wir konnten uns jeden Augenblick in die Luft erheben. Aber wird uns jenes ungeschlachte Ding, nicht größer als die Gondel selbst — denn so werde ich unser Fahrzeug von nun an wol nennen müssen, — wird es uns emporheben, durch die Lüfte tragen können? Ich zweifelte mächtig daran; doch sollte ich bald eines Bessern belehrt werden.

Mr. Chapeman ruft in’s Telephon: „Gas.“ Der Schlauch hebt und steift sich, kollernd tritt das Gas in denselben, versetzt ihn in eine wellenförmige Bewegung und beginnt die Kautschukhülle zu beleben. Sie regt sich, wälzt sich, bläht sich auf. Der mächtige Druck des in den Vorwärmern freiwerdenden Gases genügt, um die elastischen, dreizehn Centimeter dicken Wandungen des Leviathan aufzutreiben, als ob es nur einer jener farbigen Kautschukballons wäre, wie sie die Kinder am Schnürchen in der Luft baumeln lassen. Er wächst und wächst, richtet sich empor, hüpft in kurzen Sätzen vom Boden auf. Endlich steigt er in die Höhe und schwebt über unseren Häuptern. Aller Augen sind auf das riesige Ungeheuer gerichtet, welches

nahezu das Zwölffache seines Umfanges, das Dreifache seiner Länge erreicht und die Form eines länglichen Sphäroides angenommen hat. Die **[89]** Gondel zu unsern Füßen erbebt, schwankt, erhebt sich. Langsam und majestätisch steigen wir in die Lüfte empor. Rasender Jubel zu unseren Füßen, wir aber entschweben mit zunehmender Schnelligkeit, und bald sehen wir nur noch einen wimmelnden Ameisenhaufen inmitten einer liliputanischen Landschaft tief, tief unter uns.

Der Kapitän tritt an den Rand der Gallerie, um den Kurs zu beobachten, welchen unser Fahrzeug nimmt. Es weht ein kräftiger Südwest, der uns im raschen Fluge in der Richtung gegen das schwarze Meer entführt. Mr. Chapeman schüttelt den Kopf; „wir müssen höher“, murmelt er. Und mittelst des Telephons ruft er seinem Factotum im Maschinenraume zu: „Mehr Gas, Jean!“

Wohin geht die Reise? Halten wir diese Richtung ein, so kommen wir sicher nach Sibirien statt nach Yokohama. Ich erlaube mir eine schüchterne Frage an den Kapitän.

„Ei, Sie wissen es ja“ — antwortete er; „wir gehen nach Yokohama und zwar auf dem kürzesten Wege. Constantinopel liegt unter dem einundvierzigsten, Yokohama unter dem sechsunddreißigsten Grade nördlicher Breite — wir werden somit einen Bogen beschreiben, welcher nur sehr wenig von der Richtung eines Parallelkreises abweichen wird.“

„„Allerdings eine sehr bequeme und kurze, wenn auch etwas ungewöhnliche Route nach Yokohama,““ bemerkte ich.

„Rund dreizehnhundert Meilen, während der **[90]** Seeweg zweitausendeinhundert-zwanzig Meilen, also fast doppelt so viel beträgt,“ erwiderte er.

„„Und wie viel Zeit werden wir brauchen, um diese Strecke zurückzulegen?““

„Das hängt ganz vom Winde ab. Finden wir eine günstige Luftströmung von hinreichender Kraft, so können wir 60—65 Fuß in der Sekunde zurücklegen und würden, falls diese Strömung anhalten sollte, schon nach sechs Tagen in Yokohama eintreffen. Bleibt dagegen die Windrichtung so ungünstig, wie sie es in diesem Augenblick ist, so müssen wir höher und immer höher steigen, bis wir außerhalb des Bereiches derselben gelangen. In diesem Falle sind wir lediglich auf die Wirkung unserer Maschine angewiesen, die uns bei mäßiger Kraftanstrengung nicht über zwei Meilen per Stunde vorwärts bringt. Wir würden dann achtundzwanzig Tage zu unserer Reise brauchen und erst am zwanzigsten December am Ziele eintreffen.“

Also selbst im schlimmsten Falle noch nichts verloren; der zwanzigste December ist ja der progammäßige Tag.

Wir stiegen höher und höher hinauf. Es wurde empfindlich kühl. Das Aneroid-Barometer zeigte 8000 Fuß über Meer. Unser Kurs änderte sich noch nicht. Das schwarze Meer that sich ungeheuer breit vor unseren Blicken auf. „Mehr Gas,“ telephonirte Mr. Chapeman nach dem Maschinenraum. Und wir stiegen immer noch höher.

„„Ist denn der „Jules Verne“ als Luftschiff nicht **[91]** lenkbar?““ fragte ich, durch dieses Fliehen vor dem Winde stutzig gemacht.

„Doch wol, es ist hierzu nur nöthig, dem Pumprohr die erforderliche Stellung zu geben und die Maschine spielen zu lassen.“

„„Die Pumpe wirkt also auch in den Lüften?““

„Ja und nein, wie man will! Die Maschine arbeitet zwar, aber nicht als Pumpe. Ein Kubikmeter Luft wiegt nur ein und drei Zehntel Kilogramm, die Pumpe würde sonach

nur einen Widerstand von 11 >< 1,3 == 14,3 Kilogrammen in dem sie umgebenden Medium finden und dieser Widerstand wäre nicht im Stande, unser Fahrzeug vorwärts zu bringen. Unsere Maschine arbeitet in der Luft als Rakete, d. h. sie speit mit großer Heftigkeit einen Gasstrom aus, der sich als treibende Kraft gegen die Kuppel des Kessels stemmt und so die ganze Gondel vor sich herschiebt. Diese zieht dann wie ein Schleppdampfer den Ballon mit sich fort.“

„„Aber der Widerstand, welcher dieser ungeheuere Ballon an der ihn umgebenden Luft findet?““ fragte ich weiter.

„Ein begründeter Einwurf!“ erwiderte Mr. Chapeman. „Dieser Widerstand ist in den unteren Schichten allerdings sehr groß und würde einen beträchtlichen Kraftaufwand der Maschine, d. h. eine große Gasvergeudung erfordern. Eben deshalb vermeide ich das Laviren und erhebe mich lieber in höhere Regionen, deren dünnere Luft nur wenig Widerstand darbietet. Hier wirkt dann die Rakete mit verhältnißmäßig geringem Kraftaufwand vortrefflich.“

[92] „„Aber wir können doch nicht höher gehen, als unsere Athmungswerkzeuge dies erlauben d. h., als wir athembare Luft vorfinden?““

„Warum nicht? Die Gondel ist hermetisch verschließbar, heizbar, führt das nöthige Material zur Erzeugung des Luftbedarfes ihrer Insassen mit sich — was hindert uns also so hoch zu steigen, als der Ballon uns überhaupt zu tragen vermag?“

„„Und wie hoch wäre dies?““

„Ohne Gefahr für den Ballon fünfzigtausend Fuß; wollten wir aber höher steigen, so könnte der Fall eintreten, daß der gewaltige Druck des Gases, dessen Menge dann natürlich eine weit größere sein müßte, als in diesem Augenblicke, die Hülle sprengte.“

Danke bestens! Ein Sturz aus solcher Höhe könnte selbst den Passagieren eines „Jules Verne“ gefährlich werden, gefährlicher sogar, als die Knallgasmillionen an Bord. Ich warf einen schüchternen Blick zu dem Colosse empor, der uns trug. Seine Wandungen waren in Folge der Ausdehnung höchstens noch einen halben Centimeter dick, aber sie hielten dem ungeheueren Drucke von innen Stand und stolz schwebte der flügellose Aar dahin. Wo war aber die Grenze dieser Widerstandsfähigkeit?! Mr. Chapeman beruhigte mich auch hierüber: „Der am Kessel angebrachte Manometer unterrichtet mich jeden Augenblick darüber, ob sich der Druck des Gases innerhalb der zulässigen Schranken hält; übrigens vergessen Sie nicht, daß unser Ballon aus *Elasticum Chapemanii* besteht! Im Nothfalle lasse ich das Ventil spielen, welches an der hintern Spitze **[93]** des Ballons sitzt, dort, wo sonst der Schlauch der Pumpe ausmündet.“

„„Aber ich sehe keine Zugschnur zu diesem Ventil!““

„Dafür ist eine elektrische Leitung im Inneren des Ballons angebracht, die mit dem Apparat des Ventils in Verbindung steht. Ueberdies haben wir ein zweites Ventil im Kessel selbst.“

„„Ah!““

„Der Kessel ist jetzt ausschließlich Wasserstoffbereiter; die Pumpe ist in einen Kessel umgewandelt, der Sauerstoff bereitet, sobald wir desselben zu Hervorbringung der treibenden Kraft bedürfen. Kessel und Pumpe sind durch ein Rohr mit einander verbunden, welches mittelst Hähnen nach beiden Richtungen hin geöffnet oder abgesperrt werden kann. Genügt die Wirkung des obern Ventiles nicht, was z. B.

immer der Fall ist, wenn der „Jules Verne“ ans Land gehen soll, so öffne ich sämmtliche Hähne und dann entweicht das Gas in Folge der zusammenziehenden Kraft der Kautschukhülle nach beiden Richtungen und der Ballon entleert sich rasch.“

Da Mr. Chapeman in keiner der unteren, der Herrschaft des Königs Aeolus unterworfenen Luftschichten eine günstige Strömung finden konnte, so entschloß er sich kurz und gut, zu jenen Regionen emporzusteigen, in welchen er die Raketenwirkung seiner Pumpe am vortheilhaftesten verwerthen konnte. Seit gestern sind wir hermetisch in unsere Gondel verpackt und schweben laut Aneroid-Barometer in der respectablen Höhe von fünfunddreißigtausend Fuß über dem **[94]** Meeresspiegel — fünfzehntausend Fuß über dem höchsten Gipfel des Thian-Schan oder Himmelsgebirges, fünfzig Meridiane von Constantinopel und fünfundsechzig von Yokohama entfernt. Das will sagen, daß wir in zehn Tagen die kleinere Hälfte des Weges zurückgelegt, und somit alle Aussicht haben, in den noch übrig bleibenden achtzehn Tagen auch mit der größern Hälfte bequem fertig zu werden.

Von der lieben Mutter Erde sehen wir natürlich nichts und orientiren und blos nach Zeit und Kompaß auf der Karte. Schade! Der Thian-Schan soll eine sehr merkwürdige Gegend sein.

Den 6. December.

Noch immer in den Lüften. Wir vertreiben uns die Zeit, so gut es geht. Adele spielt viel Klavier, der holde Engel findet jetzt sogar meinen zweifelhaften Baryton schön und nöthigt mich förmlich, mein armseliges Repertoire Tag für Tag abzusingen. Dabei begleitet sie mich und sieht mich von Zeit zu Zeit so sonderbar an — — Der Sauerstoff! Mr. Chapeman läßt uns viel allein. Er brütet über neuen Erfindungen, rechnet und konstruirt, während Jean den Schiffsdienst besorgt. Die beiden Doggen schlafen den ganzen Tag zu ihres Herrn Füßen und von der schwarzen Bemannung des „Jules Verne“ sieht und hört man nichts, denn sowohl der Mannschafts- als der Maschinen- und Steuerraum sind von dem übrigen Schiffraume vollständig abgeschlossen und für uns Passagiere unzugänglich.

Den 12. December.

[95] Wir schweben im achten Himmel — denn einen haben wir der übrigen, an der Scholle klebenden Menschheit vermittelst unseres unvergleichlichen „Jules Verne“ ohnehin bereits abgerungen. Gestern Abends am Klavier haben wir uns unser „Sehnen und Verlangen“ gestanden! Was die Onkels dazu sagen werden? Ich zittere, kündige aber nöthigenfalls. Adelens Mittel erlauben mir das. Uebrigens ist sie selbständig, sehr selbständig sogar, Gott sei Dank!

Wer hätte je gedacht, daß dieses selbständige Götterkind sich jemals in Cupido’s Fesseln schlagen lassen würde? Das that der liebenswürd’ge Schuft, der Sauerstoff in unsrer Luft — würde *Dr.* Jakobsohn singen. Ich habe einmal eine Geschichte gelesen, von einem gewissen Doktor Ox; in dieser Geschichte thut der Sauerstoff im Dienst Amors ebenfalls Wunder. Wenn ich nicht sehr irre, so ist fragliche Geschichte von Jules Verne.

Den 19. December.

Letzte Nacht sind wir über Peking hinweggeflogen. Mr. Chapeman hat sich bis auf fünftausend Fuß heruntergelassen, die Stadt und das gelbe Meer sollen deutlich zu sehen gewesen sein. Leider herrschte die südliche Luftströmung noch immer vor und

wir mußten sofort wieder in die Höhe steigen. Nun sind wir aber doch wenigstens sicher, morgen Yokohama zu erreichen.

Den 20. December.

Wir fallen! Die Luken werden geöffnet, wir treten auf die Gallerie hinaus, zu unseren Füßen liegt **[96]** Yokohama mit seiner reizenden Bucht, seinem, in regelmäßige Vierecke zerschnittenen Häuserhaufen. Hier die Europäerstadt mit ihren zierlichen Gebäuden, dort, weiter gegen Nordwesten, das Japanesenviertel mit seinen leichten, phantastisch ausgeschmückten Kartenhäuschen. Gerade gegen Norden, am Horizonte verschwimmend, zeigt sich Yeddo. Alle Mannschaft ist an Deck, Cäsar und Minka bellen in die fremde Gegend hinaus. Ich schließe meine Notizen, denn man trifft Anstalt zum Landen und da heißt es, die Hände frei halten, wenn man nicht über Bord geschleudert werden will.

Zwölftes Kapitel.

Heimreise mit Hindernissen.

Stiller Ocean, unter 40° nördl. Br., 135° westl. Länge von Ferro.

Den 1. Januar 1878

Prosit Neujahr! Ich bin sehr schreibfaul geworden; Adele, meine süße Adele liegt mir bald im Sinn, bald in den Armen, so daß ich gar nicht mehr dazu komme, die Feder zu ergreifen.

Wir sind nun wieder zur See; in Yokohama hatten wir uns nur bis zum 20. December Abends aufgehalten, gerade lange genug, um den „Jules Verne“ Toilette wechseln und von Herrn Zappe meinen Paß visiren zu lassen.

Meine Erlebnisse seit der Ankunft in Yokohama sind bald erzählt. Sie beginnen mit einem kleinen Abenteuer. Der „Jules Verne“ hatte beim Landen einige Sprünge gethan und dabei mit seinem Spiralhelm Gebiet berührt, dessen Betreten den Europäern untersagt ist. Ein Oberst vom Leibgarderegiment des Mikado, welcher zufällig auf dem Platze war und den begangenen Frevel durch persönlichen Augenschein konstatirt hatte, setzte unserm Fahrzeuge muthig nach und erreichte dasselbe auf dem südwestlich von der Europäerstadt gelegenen Rennplatze, auf welchem wir vor **[98]** Anker gegangen waren. Der Mann zeigte Lust, uns allesammt im Namen seines erhabenen Gebieters zu verhaften. Doch Mr. Chapeman war rasch gefaßt und begrüßte den Mann ganz vertraulich mit den Worten: *„Ohaïo, irouchi, omedetto, seïanara!“* d. h. zu deutsch ungefähr: Guten Morgen, ich finde Sie reizend, mein Herr und beglückwünsche Sie, empfehle mich Ihnen indessen bis auf vergnügtes

Wiedersehen! Der Oberst muß uns in Folge dieser wohlgeordneten Rede für aus Europa heimgekehrte Landsleute gehalten haben; denn er entfernte sich schleunigst und sah so beschämt drein, daß Mr. Chapeman nachträglich die Befürchtung aussprach, der würdige Mann habe am Ende die erlittene Blamage nicht verwürgen können und sich ein Hakariri (sic!) angethan.*)

*) Besonders ehrgeizige Japanesen pflegen sich nicht blos auf Allerhöchsten Befehl, sondern auch in Fällen ein „Hakariri anzuthun“, d. h. den Bauch aufzuschlitzen, wo sie glauben, ihrer gefährdeten Ehre und Würde keine anderweitige Satisfaktion gewähren zu können.

[99] Im Uebrigen ging die Landung trotz des herrschenden lebhaften Windes recht glatt und präcise von Statten. Die Seile an der vorderen Seite der Gondel wurden nachgelassen, so daß sich die Spitze der letzteren gegen abwärts senkte. Vier bis fünf weite Sprünge, denen die Elasticität des Spiralhelms jede Härte benahm, beförderten uns in wenigen Augenblicken um einige Kilometer weiter und schließlich diente uns der, zu seinen ursprünglichen Dimensionen zusammengeschrumpfte Ballon selbst als Anker, statt uns, wie dies bei anderen Ballons fast immer vorkommt, willen- und widerstandslos mit sich fortzureißen. Lernet bei Mr. Chapeman, Ihr Glaishers und Tissandiers!

Die Abreise von Yokohama erfolgte am gleichen Tage, wie die Ankunft, um zehn Uhr Abends. Wir blieben drei Tage lang über See und kamen während dieser Zeit mit riesiger Geschwindigkeit vorwärts; dann aber trat stürmisches Wetter ein und wir mußten unter See gehen, um nicht allzusehr von unserem Kurse abgedrängt zu werden. König Aeolus scheint nicht Mr. Chapemans Gönner zu sein! Nun, ich bin's zufrieden; denn in unserer künstlichen Atmosphäre zeigt sich Adele doppelt zärtlich und huldvoll gegen mich: ihr danke ich somit mein ganzes Lebensglück! — Wir haben schon Alles mit einander verabredet; künftigen Mai soll Hochzeit sein. Wenn wir nur schon glücklich daheim wären! Vor Onkel Eduard ist mir nicht bange, insofern mir die Reise um die Erde in achtzig Tagen glückt, woran ich kaum mehr zweifle; und was Onkel Georg anbelangt, **[100]** so kann mir der gute Mann nur dafür dankbar sein, daß ich ihm Adele entführe. Das Mädchen befand sich bei dem alten Hagestolzen entschieden in einer falschen Stellung, und ihre kleinen Extravaganzen sind lediglich als eine Folge derselben zu betrachten. Oh, wie werden wir glücklich sein!

Wir haben drei Tage Vorsprung gegenüber dem Fogg'schen Programm; durch die drei Tage über See haben wir zwei volle Tage gewonnen und zudem überschritten wir bei der Abreise on Yokohama die Linie, welche das Datum des Ostens von jenem des Westens trennt. Wir waren dort am Donnerstag den zwanzigsten Dezember angekommen, und schrieben am nächsten Morgen wieder Donnerstag den zwanzigsten Dezember. Wir werden also in San Francisco nicht programmgemäß am Freitag den eilften, sondern schon am Dienstag den achten Januar anlangen, wenn uns unterwegs kein Unglück zustößt.

San Francisco, den 8. Jänner, Abends.

Heute hier angekommen, Consul besucht, die Paßplackerei nunmehr zu Ende. In einer Stunde soll's weiter gehen, wieder durch die Luft, direkt nach Afrika hinüber. Ich hätte eigentlich gewaltig Lust, per Pacific-Bahn und Packetboot nach der Heimat zu dampfen, denn die Luftreise über den Atlantischen Ocean dünkt mich noch schauerlicher als diejenige über das asiatische Hochland. Man hängt fester am Leben, wenn man so glücklich ist, wie Adele und ich! Ich habe indeß der Geliebten von meinem Gedanken, dem „Jules Verne" untreu zu werden, kein Wort gesagt und sie selbst scheint weder **[101]** Wünsche noch Befürchtungen zu hegen; sie verlangt nichts, als an meiner Brust zu ruhen. Ich Ueberglücklicher! Wenn ich übrigens die Sache recht überlege, so sind wir Mr. Chapeman unbedingt die Rücksicht schuldig, bis ans Ende der Fahrt bei ihm auszuharren. Wer A sagt, muß auch B sagen, besonders, wenn es sich dabei um den guten Anstand handelt. — Denken wir also nicht weiter daran.

Wir werden diesmal eine Schnellfahrt mit Aufwand aller Kräfte machen müssen. Der Luftweg von San Francisco nach Port Saïd beträgt nicht weniger als

neunzehnhundert Meilen, für deren Zurücklegung uns nur dreizehn Tage zur Verfügung stehen, da wir am 21. Jänner in Port Saïd eintreffen müssen, um spätestens am 28. Jänner, d. i. am achtzigsten Tage nach unserer Abreise zu Hause zu sein. Wir müssen somit täglich einhundertsechsundvierzig Meilen oder sechs und einzwölftel Meilen per Stunde zurücklegen, das ist dreimal soviel, als auf der Fahrt von Konstantinopel nach Yokohama. Glücklicher Weise hat sich in Folge der Abnahme unseres Heizstoffes (75,6 Tonnen für die erste Füllung des Ballons, 180 Tonnen Verbrauch während 53 Reisetagen, zusammen 255,6 Tonnen) das Gewicht unseres Fahrzeuges um mehr als ein Fünftel vermindert, wir brauchen somit weniger Gas zur Füllung des Ballons und dieser wird einen geringeren Umfang annehmen, folglich dem Widerstand der Luft einen kleineren Querschnitt darbieten, wodurch wieder die Leistungsfähigkeit der Maschine bei gleichem Kraftaufwande wesentlich erhöht wird. **[102]** Immerhin wird unsere Rakete wacker zu arbeiten haben, um die nöthige Geschwindigkeit von sechs und ein Zwölftel Meile per Stunde zu erreichen. Ja, wenn wir diesmal günstigen Wind hätten! Freilich dürfen wir nicht hoffen und wünschen, daß uns der Wind allein vorwärts helfen soll, denn ein Wind von nahezu einundvierzig Fuß per Secunde, wie wir ihn zu diesem Behuf nöthig hätten, heißt in der Seemannssprache schon ein Sturm. Dagegen würde die Leistung einer frischen Kühlte von fünfzehn Fuß derjenigen unserer Rakete während der ersten Luftfahrt gleichkommen und somit auch die Geschwindigkeit des „Jules Verne“ in gleichem Maß und ohne allen Kraftverbrauch erhöhen.

Ueber dem Sargassomeer, den 14. Jänner.

Es ist bestimmt in des Gottes Aeolus Rath, daß wir auf unserer Reise um die Erde von dieser nichts zu sehen bekommen sollen. Wir sind wieder beständig auf die höchsten Regionen angewiesen, weil weder der untere, noch der obere Passat Herrn Chapeman befriedigen kann, müssen unsere Gondel luftdicht verschlossen halten und bei elektrischem Lichte und künstlicher Athmung das Leben von Gefangenen führen. Durch die Lucken dringt zwar Tageslicht ein, aber es wird durch doppelte dicke Glasscheiben, welche mit Eisblumen überzogen sind, bis zur Unkenntlichkeit getrübt, und überdies würden wir nach dieser Seite keine andere Aussicht genießen, als ddiejenige auf ein Stückchen klaren aber farblosen Himmels und auf den dicken Wanst unseres Ballons. Es ist entschieden ein Fehler, von Westen nach Osten um die Erde zu reisen, wenn der Weg **[103]** theilweise durch die Luft geht. Alle regelmäßige Winde kreuzen unseren Kurs. Die Aequatorialströmungen dienen uns so wie so nicht, da sie von Süden kommen und uns daher nordwärts treiben würden; und die Polarströme bleiben beim Vorrücken gegen den Mittag in Folge der geringeren Umdrehungsgeschwindigkeit, welche sie aus dem Norden mitbringen, hinter der Rotation der Erde zurück und verwandeln sich in Nordost, der uns auch nichts nützen kann. Mr. Chapeman hätte das überlegen sollen; indeß, er hat schließlich das Mittel in der Hand, um dem Uebelstande abzuhelfen. Wir schweben vierzigtausend Fuß über dem Atlantischen Ocean und unsere Rakete arbeitet in dem fast luftleeren Raume mit erstaunlicher Leichtigkeit. Heute sind wir auf der Höhe des Sargassomeeres, morgen werden wir den Meridian der Azoren erreichen, die wir jedoch etwa hundert Meilen links liegen lassen — und übermorgen wird das afrikanische Festland zu unseren Füßen liegen. —

Wären wir nur schon so weit! Ich muß gestehen, daß ich anfange, diese Reise endlos zu finden, und ganz gehörig am Heimweh laborire. Mir fehlt jene resignirte Natur Adelen's, die zu dem schönen Augenblicke ihr „Verweile doch!“ spricht und den Bogen des Verlangens nicht begierig nach dem noch schöneren spannt. Wir Männer sind aber die Egoisten der Schöpfung und möchten alles auf einmal fassen und halten! Erst, wenn Adele ganz die Meine sein wird, blüht mir das wahre, das dauernde Glück. erhöhen.

Am 16. Jänner.

[104] Wir sind frei! Mr. Chapeman hat wieder einmal den unteren Luftschichten einen Besuch gemacht und ist auf prächtigen steifen Westwind von dreißig Fuß Geschwindigkeit auf die Sekunde gestoßen. Wir haben uns bis auf viertausend Fuß heruntergelassen, ohne darum den Gang der Maschine zu mäßigen; das macht, dass wir mit einer Geschwindigkeit von über zwanzig Meilen in der Stunde dahinfliegen und vermuthlich noch heute den großen Atlas aus den Wellen emporsteigen sehen werden.

Angesichts der afrikanischen Küste Nachmittags 4 Uhr.

Vor unseren Augen erhebt sich das Plateau des Atlas mit seinen schroff ansteigenden, zerklüfteten Bergkämmen. Wir sind kaum noch zwanzig Meilen von demselben entfernt. Der Wind weht sehr heftig und treibt uns mit ungeheurer Schnelligkeit vorwärts. „Wir müssen steigen!“ sagt Mr. Chapeman; „wir könnten sonst leicht in Collision mit jenen ehrwürdigen Häuptern geraten.“ Jean bedient den Kessel; Mr. Chapeman ruft ihm durchs Telephon zu: „Mehr Gas!“

Der Wind nimmt an Kraft fortwährend zu, obwol wir an fünfzehnhundert Fuß gestiegen sind. „Die Pumpe abstellen!“ ruft der Kapitän durch's Telephon in den Maschinenraum hinunter; „wir haben jetzt ohne Rakete die nothwendige Geschwindigkeit,“ fügt er zu unserer Aufklärung bei. Die Maschine arbeitet fort. Jean meldet durch's Telephon, dass der Schlußhahn am Pumpenrohr den Dienst versage. Mr. Chapeman befiehlt ihm, selbst nachzusehen und inzwischen den **[105]** Mann an der Pumpe zum Kessel zu beordern. Auch Jean ist nicht im Stande, den Fehler zu beheben. „Um so rascher müssen wir in die Höhe!“ ruft der Kapitän; „mehr Gas, die Vorwärmer rasch laden!“

Die Vorwärmer, welche das comprimirte Gas auf 80° C. erwärmen, bei welcher Temperatur es sich in luftförmigen Zustand verwandelt, werden vom Matrosen am Kessel geladen und immer wieder geladen. Aber der Ballon will nicht mehr steigen. Immer näher treiben wir an die Küste heran.

„Mehr Gas, mehr Gas!“ Vergebens; der Ballon bläht sich mächtig auf, erhält sich jedoch immer auf gleicher Höhe, ja, erfängt sogar an, zu sinken.

„Jean! Nachsehen!“

Eine Pause von wenigen Secunden; dann ruft Jean mit schrecklicher Stimme durchs Telephon herauf:

„Der Esel ist farbenblind und hat rothe statt grüner Ziegel geladen.“

Nun ist Alles klar! Er in den Vorwärmern massenhaft entwickelte Sauerstoff kann, da er schwerer als die atmosphärische Luft ist, den Ballon freilich nicht zum Steigen bringen! Wir haben jetzt Knallgas, statt Wasserstoff in unserem Kautschuksack. Das Ventil öffnen, geht nicht wol an, denn der leichtere Wasserstoff nimmt vorläufig noch, und zwar so lange, bis in Folge des Gesetzes der Diffusion die Mischung der beiden

Gase eintritt, den oberen Raum des Ballons ein, und würde daher zuerst entweichen. Was wird Mr. Chapeman thun? Der Rücken des Atlas ist in erschreckende Nähe gerückt. Ich fürchte — — — — — —

[106] Bis hierher gehen die Aufzeichnungen Wendt's. Sein Notizbuch gibt uns keine weitere Kunde von den Schicksalen der Weltumsegler an Bord des „Jules Verne." Wer aber Gelegenheit gehabt hätte, am sechzehnten Jänner 1878 um fünf Uhr drei und vierzig Minuten Abends in der Gegend des Beherrschers des großen Atlas, des 10,700 Fuß hohen Miltsin vorbeizukommen, der würde auf dem Gipfel dieses Gebirges ein haarsträubendes Schauspiel erlebt haben. Er hätte gesehen, wie der „Jules Verne," nur noch wenige Kilometer von den dräuenden Felsenzacken des Bergkammes entfern, eine verzweifelte Anstrengung machte, um sich über dieselben zu erheben; er hätte vielleicht sogar gehört, wie Mr. Chapeman sein „Mehr Gas, immer mehr Gas" einem Rasenden gleich in den Maschinenraum hinunter donnerte und wie Jean zurück antwortete: „Wir heizen, dass der Kessel dröhnt!" Und wirklich hob sich jetzt der Ballon, furchtbar aufgebläht, mit der Geschwindigkeit einer Rakete; er stieg in der Sekunde fünfhundert Fuß hoch und hatte binnen zehn Sekunden die Höhe von 11,000 Fuß erreicht.

„Nun ist's genug," rief Mr. Chapeman triumphirend aus, „wir haben den Miltsin zu unseren Füßen und sind somit außer Gefahr. Jean! Kessel gegen den Ballon abschließen!" „„Ist geschehen!"" tönte Jean's Stimme zurück. „Hähne am Verbindungsrohr zwischen Kessel und Pumpe und am Speirohr der Pumpe öffnen und überschüssiges Gas entleeren!" — „„Ist ge- — —"" Aber Jean vollendete nicht. Etwas Entsetzliches, Ungeheures geschah. In Folge der **[107]** übermäßigen Erweiterung des Ballons zerriß einer der Drähte der elektrischen Leitung, welche im Innern des Ballons zum Ventil führte. Der Strom ward unterbrochen, ein Funke sprang über, und der mit mehr als einer Million Kubikmeter Wasser- und Sauerstoffgas gefüllte Ballon zerstob mit einem bergerschütternden Knall in Nichts.

Dreizehntes Kapitel.

Es bleibt nur noch ein Mittel übrig.

[108] Wir sind auf dem Gipfel des Miltsin. Die Gondel des unglücklichen Jules Verne steckt mit ihrem Spiralhelm tief in einer Felsspalte. Sie ist unversehrt. Das Abschließen des Hahnes am Kessel hat verhindert, daß sich die Explosion des Ballons in diesen letzteren fortpflanzte. Nur der zum Ballon führende Schlauch war zerrissen, d. h. die Spirale aus Aluminiumblech war wie eine Papierlocke aufgedröselt, der Schlauch selbst in tausend Fetzen zerstoben. Von den Reisenden und der Bemannung war Niemand verletzt, nur der Kapitän, welcher sich im Augenblicke der Explosion auf der Gallerie befunden hatte, war durch den ungeheuren Knall und den damit verbundenen Luftdruck zu Boden geschmettert und durch den platzenden Schlauch erheblich verletzt worden. Er lag in tiefer Ohnmacht. Jean übernahm das Kommando, Adele und Wendt widmeten sich der Pflege des Verwundeten; auch Cäsar und Minka, welche sich im Augenblicke der Explosion in der Kapitänskajüte befunden hatten, wichen nicht von seinem Lager.

Die Wunden des unglücklichen Kapitäns des „Jules Verne“ waren nicht lebensgefährlich und versprachen bei sorgfältiger Pflege baldige Heilung. Schlimmer **[109]** stand es mit seinem sonstigen Zustande. Er hatte eine Gehirnerschütterung erlitten und das Bewußtsein wollte nicht wiederkehren.

Die erste Arbeit der Schiffbrüchigen war, den Panzer auseinander zu nehmen und die Gondel zu zerlegen; das war das einzige Mittel, um sie aus ihrer kritischen Lage zu bringen. Sobald dies geschehen war, setzte man den Schiffskörper an einer andern vor Wind und Wetter geschützten Stelle wieder zusammen. Ein getreues Bild der Arche Noah auf dem Ararat; nur mehr Comfort und — weniger Aussichten für die Zukunft.

Fünf volle Tage blieb Mr. Chapeman ohne Bewußtsein, stets in tiefem Schlafe liegend, und während dieser Zeit verweilte die ganze Colonie des Miltsin in rath- und thatlosem Nichtsthun. Endlich am 21. Jänner nach einer ruhigen fieberfreien Nacht, richtete sich der Kapitän von seinem Lager empor, erkannte seine Umgebung und sprach dieselbe an. Die conventionelle Frage aller aus Ohnmachten Erwachenden: „Wo bin ich?“ führte zu einer bündigen Erörterung der Situation; Mr. Chapeman hörte dieselbe aufmerksam an, dann sagte er: „Ach, mein armer Mr. Wendt, Sie dauern mich am allermeisten! Möchten gewiß schon gern mit Ihrer schönen Braut in Europa sein — und obendrein diese fatale Wette, die achtzig Tage! — Den wie vielten haben wir heute?“ „„Den einundzwanzigsten““ antwortete Wendt mit resignierter Miene, während die „schöne Braut“ tief erröthete. „Also noch sieben Tage — ganz gut. Lassen Sie mir nur noch einige Tage **[110]** Zeit zur Erholung, dann werde ich Sie sicher an Ihr Ziel befördern. Ich habe es ja versprochen.“ Und er versank abermals in tiefen Schlummer.

Wendt fürchtete für den Verstand Chapemans ebenso, wie er seinerzeit für den Verstand Adelens gefürchtet hatte. Noch einige Tage Zeitverlust und doch noch rechtzeitige Heimkehr — lächerlich! Aber er irrte sich gewaltig, dieser gute Herr Wendt. Mr. Chapeman benutzte die, zu seiner Erholung nöthigen „einige Tage“ vortrefflich. Am 22. trat kein neuer Rückfall der Schlafsucht ein; am 23. verließ Mr.

Chapeman für eine Stunde das Lager, am 24. promenirte er in der Kajüte und am 25. in der Umgebung der Arche im Freien umher. Endlich am 26. übernehm er wieder das Kommando des „Jules Verne.“

Seine erste Handlung als Befehlshaber war eine genaue Inspektion der Sachlage. Mr. Chapeman war mit allen Anordnungen seines Kammerdieners und zweiten Offiziers höchlich zufrieden, namentlich damit, daß derselbe die Kessel und sonstigen Bestandteilhe der Kraftmaschine nicht wieder in den Schiffskörper hatte schaffen lassen. Was hätten sie dort auch genützt? „Wir lassen an Ort und Stelle liegen, was wir nicht fortschaffen können;“ bemerkte er resignirt. „Binnen einem Monat wird der Guß eines neuen Kautschukkörpers für den „Jules Verne“ vollendet sein und dann wollen wir uns diese Kleinigkeiten mit eigener Gelegenheit wieder abholen.“

Wendt bewunderte die Energie, die Umsicht, die Unbeugsamkeit diese Charakters; an die Erfüllung des **[111]** Versprechens, welches ihm Mr. Chapeman am 21. gegeben hatte, konnte er aber doch nicht glauben. — Er hielt dasselbe für weiter nichts, als einen letzten Nachklang vom Delirium.

Am 27. Jänner gab Mr. Chapeman Befehl, das Wrack auseinander zu nehmen. Nachdem dies geschehen war, ließ er durch seine sechs schwarzen Riesen die sechs Räder des Gerippes, eine Anzahl Röhren und verschiedene andere Bestandteile und Geräthschaften nach einer tiefer gelegenen Stelle des Berges bringen, von welcher aus das Thal ohne Schwierigkeit erreichbar war.

Dort wurden nun aus je zwei Rädern und einer Anzahl Röhren Gestelle zusammengesetzt, welche in der Hauptsache aus einem wagrechten Rahmen und je zwei, innerhalb desselben angebrachten Rädern bestanden; im Ganzen gab es also drei solcher Gestelle. Die Räder wurden dergestalt in den Rahmen eingesetzt, daß sie sich innerhalb desselben frei um ihre Axe drehen konnten. Im inneren Raum der Laufkränze wurde hierauf eine Art Reitstuhl angebracht, zusammengesetzt aus je einem von den Rädern, über welche die Züge des Steuerungsmechanismus des „Jules Verne“ gelaufen waren, und etwelchen von den metallenen, arabeskenartigen Trägern des Zwischenverdeckes. Die Laufkränze hatten an ihrem innern Umfange eine Art Schiene, welche ursprünglich dazu diente, die einzelnen Stücke des Trommelgehäuses daran zu befestigen; die Steuerungsräder waren dagegen an ihrem äußeren Umfange mit einer Einkerbung versehen, in welcher **[112]** die Drahtseile der Züge liefen. So paßte nun die Schiene des Laufkranzes trefflich in die Kerbe des Rades. Die Reitstühle wurden hierauf an dem Rahmen befestigt und über denselben Gerüste aus Röhren angebracht, welche Mastbäume nebst zugehörigen Raaen zu tragen hatten.

Erinnert sich der freundliche Leser vielleicht jenes amerikanischen Velocipèdes, das in der Hauptsache aus einem hohen Rad bestand, in dessen innerem Raume der Reiter auf einem Gestühle saß und das Fahrzeug mittelst eines Getriebes mit Hand- und Fußkurbeln in Bewegung setzte? Wenn ja, dann wird er wol auch bereits errathen haben, daß die drei Gestelle des Mr. Chapeman nichts anderes waren, als eine Nachahmung des erwähnten Velocipèdes in sechs zu je Zweien gekuppelten Exemplaren. Der Erfinder jenes Velocipèdes behauptete, sein fünfzehnjähriger Sohn sei mittelst eines solchen Laufrades von fünf Fuß Durchmesser so schnell vorwärts gekommen, daß ihm sein großer Windhund kaum folgen konnte. Man berechne hiernach die Geschwindigkeit, deren die Chapeman'schen Fahrzeuge mit etwa

vierundzwanzig Fuß hohen Laufrädern fähig waren, um somehr, da dieselben noch obendrein mit Segeln versehen werden konnten!

Es ist richtig, daß die Segel bei schräg einfallendem Winde das Vehikel leicht aus dem Gleichgewichte bringen konnten, da dieses ja nur auf zwei hintereinander-laufenden Rädern ruhte. Indeß auch diesem Uebelstande war leicht abzuhelfen. Mr. Chapeman brauchte ja nur zwei Gestelle zu einem vierräderigen **[113]** Vehikel zu verbinden und am dritten seine treuen Doggen auf derjenigen Seite, von welcher eben der Wind herkam, an die Spitze des Mastbaumes zu koppeln, so war die Stabilität allseitig hergestellt.

Indeß, wie groß auch die Geschwindigkeit dieser ingeniösen Maschinen sein mochten, Wendt durfte doch nicht hoffen, mittels eines solchen Vehikels binnen vierundzwanzig Stunden in seine Heimat zu gelangen, ganz abgesehen von dem erschwerenden Umstande, daß zwischen dieser und ihm das bischen Mittelmeer lag. Dem unglücklichen Correspondenten des Hauses Gebrüder Königstetten blieb somit kein anderer Trost, als daß er seine Schuldigkeit nach Kräften gethan hatte und — daß die fünfzigtausend Mark, um welche es sich bei seiner Reise um die Erde in achtzig Tagen handelte, nicht aus seiner Tasche bezahlt werden mußten. Zudem stand ja diesem unglücklichen Correspondenten der überglückliche Mann und Bräutigam Wendt gegenüber, ein Umstand, welcher, wie selbst die strengsten Anhänger der Zweiseelentheorie zugeben werden, das Gleichgewicht zwischen jenem und diesem ganz entschieden zu Gunsten des letzteren verrücken mußte. Mit anderen Worten, Wendt war im Grunde gar nicht so unglücklich. Es tat ihm für Herrn Eduard leid, daß Mr. Chapeman außer Stande war, sein wiederholt gegebenes Versprechen zu halten; aber, soweit die Sache ihn selbst anging, hielt ihn Adelens Liebe vollkommen schadlos für die dreitausend Mark Gratifikation, welche ihm sein Principal zugesagt hatte und die nun allerdings verloren waren.

[114] Der siebenundzwanzigste Jänner war ganz der Herstellung der drei Velocipèdes gewidmet. Eines derselben war für Mr. Chapeman und Jean bestimmt; über die Bestimmung der beiden anderen äußerte sich der Kapitän nicht, doch sprach er die Absicht aus, nur einen Theil der Bemannung als Begleitung mit zu nehmen und die übrigen bis zu seiner Rückkehr mit dem neuen Ballon als Wache beim Wrack zurückzulassen.

Am achtundzwanzigsten Jänner Vormittags war Mr. Chapeman für Niemanden zu sprechen. Er begab sich an die Stelle, wo die Kessel und Maschinenbestandtheile lagen, kalkulirte und studirte, zog Karte und Kompaß zu Rath und markirte mittelst kleiner Steine gewisse Linien auf den Boden. Der Platz war etwa dreihundert Schritt vom Wrack entfernt, lag ungefähr zweihundert Meter unterhalb des Gipfels des Miltsin und stellte sich als ein schmaler plateauartiger Felsrücken dar, welcher von dem Massiv des Gipfels durch eine zwölf Meter tiefe und ebenso breite Rinne mit fast senkrechten Wänden getrennt war, während er auf der anderen Seite einen frei abfallenden Abhang bildete.

Man speiste gemeinschaftlich um vier Uhr Nachmittags, wie gewöhnlich. Nach dem Diner ersuchte der Kapitän Adele und Wendt ihm zu folgen. Er führte sie nach dem Platze, wo der Kessel lag. „Es ist Zeit zur Abreise“ sagte er; „wollen Sie einsteigen?“ Einsteigen! — Wo war da ein Fahrzeug, um in dasselbe einzusteigen? — Mr. Chapeman machte eine Handbewegung gegen den Kessel. Hier also? Richtig; das

Reisegepäck der jungen Leute befand sich bereits in der **[115]** Kuppel des Kessels. Also doch verrückt! dachte Wendt. Oder sollte der Kessel etwa zwischen zwei Velocipèdes gehängt und auf diese Weise weiterbefördert werden?

Aber die Velocipèdes befanden sich ja einige tausend Fuß tiefer; wie sollte der fünfzehn acht Zehntel Tonnen schwere Kessel dort hinuntergeschafft werden? Es ist wol nur eine Grille, ein leichter Rückfall von Delirium, dachte Wendt; man darf den

armen Mann nicht durch Widerspruch reizen! Er warf Adelen einen vielsagenden Blick zu, diese verstand ihn und beide traten in den zwei Meter im Durchmesser haltenden, sieben Meter langen Kessel ein.

Die Öffnung in der Kuppel, welche zur Aufnahme der Hauptrohre und der Verbindungsstücke der Vorwärmer bestimmt waren, waren mit Deckeln **[116]** verschraubt; an einem dieser Deckel hingen die Drähte eines Telephons. „Bitte, nehmen Sie das Telephon zur Hand“ sagte Mr. Chapeman zu Herrn Wendt. Unbegreiflich! Indeß Wendt leistete auch dieser Aufforderung Folge. In diesem Augenblicke wurde aber der Verschlußdeckel in die offene Mündung des Kessels geschoben, so weit, daß vor demselben noch fünf Meter vom cylinderförmigen Körper des Kessels offen blieben. Adele und Wendt befanden sich somit plötzlich in einem Gefängnisse von zwei Meter Durchmesser und zwei Meter Höhe, in völliger Dunkelheit, mit der Außenwelt nur noch durch das Telephon in Verbindung, welches Wendt krampfhaft in der Hand hielt.

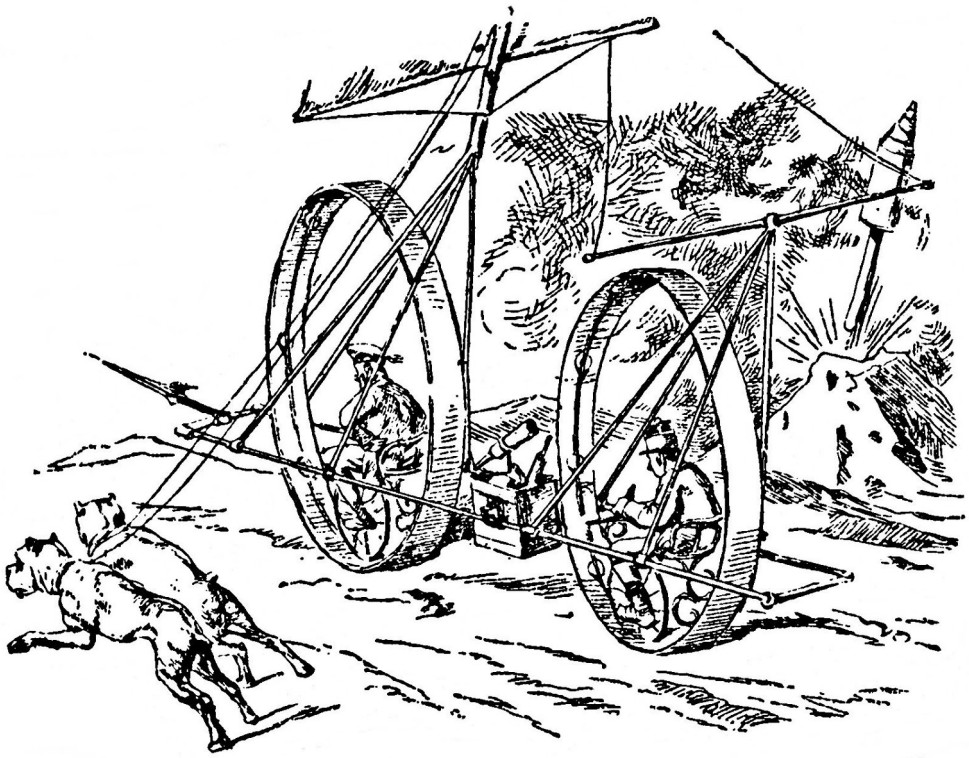
Und nun begann ein seltsames Treiben um dieses eherne Gefängniß. Zuerst wurde ein achtzehn Meter langes Stück der Röhre, welche Kessel und Pumpe während der Luftfahrt mit einander verbunden hatte, in den Verschlußdeckel eingeschraubt, dann über dasselbe ein halbes Dutzend Platten geschoben und gegen den äußeren Boden des Verschlußdeckels gedrückt, welche schon zuvor aus dem bürstenartigen Ueberzuge der Schiffstrommel kreisförmig ausgeschnitten worden waren und genau in den Cylinder paßten. Hierauf wurde der noch übrige Hohlraum des Cylinders mit einem Gemenge angefüllt, das Mr. Chapeman schon zwei Tage vorher durch seine

Schwarzen ganz im Geheimen hatte herstellen lassen. Es bestand aus dem Reste des Heizmaterials und dem Platinsand, welcher dem „Jules Verne“ als Ballast gedient hatte. Dieses Gemenge lagerte sich nun um die Röhre und stand mit deren **[117]** Innerem durch viele Löcher in Verbindung, welche der Kapitän in die Röhre hatte bohren lassen. Nachdem die Füllung des Cylinders beendigt war, wurde ein zweiter Verschlußdeckel auf denselben aufgeschraubt, welcher in gleicher Weise wie die Röhre siebartig durchbohrt war. Schließlich wurde über der Kuppel des Kessels der Spiralhelm des „Jules Verne“ befestigt.

Nun wurde der ganze Apparat gegen den Abhang der Rinne geschoben, so, daß die Röhre und der hintere Theil des Kessels über denselben hinausragten und sich in Folge des Uebergewichtes schließlich gegen denselben hinabsenkten. Nun stand der Kessel in einem Winkel von neunundvierzig Graden fünfzehn Minuten gegen die Wand der Rinne gelehnt, und seine Kuppel ragte in nordöstlicher Richtung zum Himmel empor. Alles war fertig — zur Abreise.

Mr. Chapeman führte den Schalltrichter des Telephons zum Munde, dessen Zwillingsbruder sich in Wendt’s Händen im Innern des Kessels befand.

„Hören Sie mich, Fräulein von Schwalbenthal, und Sie, Herr Wendt vom Hause Gebrüder Königstetten“ sagte er in fast feierlichem Tone. „Ich habe Ihnen versprochen, Sie in achtzig Tagen um die Erde zu führen, und meine Ehre und Ihr Interesse legen mir die Pflicht auf, dieses Versprechen zu erfüllen. Aus Furcht, hieran durch Bedenklichkeiten Ihrerseits gehindert zu werden, habe ich Sie über die Beschaffenheit des Fahrzeuges, das ich für Sie bestimmt habe, im Unklaren gelassen. Sie befinden sich in einer Congreve’schen Rakete. Der Treibsatz ist Knallgas, dessen **[118]** explosive Tendenz durch Beimischung fein zertheilten Platins aufgehoben und in eine kräftige, aber ruhig und stetig wirkende Triebkraft verwandelt ist. Unter Ihren Füßen befindet sich ein schlechter Wärmeleiter, der Sie vor aller Belästigung durch die



vom Treibsatz entwickelte Hitze schützt. Fürchten Sie nichts — es ist Alles genau berechnet. Die Herren Barbicane, Nicholl und Michel Ardan sind bekanntlich in einer Aluminiumgranate binnen siebenundzwanzig Stunden und zwanzig Minuten unversehrt zum Monde gelangt; Sie werden in meiner Aluminiumrakete binnen neunundzwanzig Minuten und sechsundfünfzig Sekunden ebenso unversehrt in Ihre Heimath gelangen. Sobald Sie Grund gefaßt haben, rufen Sie durchs Telephon um Hülfe. Jedes Kind kann die Deckel abschrauben und Sie **[119]** befreien. Ich wünsche Ihnen hiermit glückliche Reise — und nun vorwärts, Ihr Anderen, zu den Velocipèdes!“

Adele sank in Wendt’s Arme; dieser bedeckte das liebliche Kind mit Küssen — er wollte die wenigen Sekunden, die ihm noch zu leben blieben, bestmöglichst ausnützen. Da erfolgte ein Ruck — — — — — —

Vierzehntes Kapitel.

Schluß.

[120] „Die Armen! Sie ruhen längst auf dem Grunde des Mittelmeeres, wenn sie die Haifische nicht aufgefressen haben.“

„„Und ich sage Dir Bruder, sie sind miteinander durchgegangen und haben niemals im Ernst daran gedacht, die Reise in achtzig Tagen um die Erde zu machen!““

„Aber Eduard, wie kannst Du so niedrig von Deiner Nichte und unserm wackeren Wendt denken! Ich sagte Dir doch schon wiederholt, daß ich am Tage der Abreise Adelens an unsere Agenten in Suez, Bombay, Yokohama u. s. w. telegraphirt und sie gebeten hatte, sich nöthigenfalls des Mädchens anzunehmen; nun, wie Du weißt, traf acht Tage später von Suez die Nachricht ein, Adelens Name habe auf der Schiffsrolle der „Aouda“ figurirt und das Mädchen sei vermuthlich mit dem Dampfer untergegangen.

„„Schwindel! Habe ich doch selbst eine ähnliche **[121]** Nachricht aus Triest erhalten, den Schuft von Wendt betreffend. Was beweist das? Nichts! Nach den amtlichen Erhebungen ist kein Mensch von der gesammten Bemannung und den Passagieren der „Aouda“ zu Grunde gegangen; es blieb vollauf Zeit zur Ausschiffung. Warum sollte also gerade unsere beiden Weltreisenden das tragische Geschick so ohne alle Noth ereilt haben? Laß’ mich zufrieden; der Wendt ist ein Treuloser, der mich um baare Hunderttausend Mark gebracht hat. Wenn Du damals nur nicht gar so verschlossen gegen mich gewesen wärest, Georg!““

„Ich? Na, das ist gut! Warst denn Du vielleicht mittheilsamer? Gingst Du mir nicht volle acht Tage hindurch förmlich aus dem Wege, gebrauchtest allerlei Ausflüchte, sagtest mir, Wendt sei krank und so weiter, bis endlich die Geschichte von seinem und Adelens Verschwinden ruchbar ward?!“

„„Na, laß’ nur gut sein! Du kommst bei der ganzen Affaire noch ungeschlagen durch, während ich Unglückseliger —““

„Schäme Dich! Meinst Du denn, mir sei an der armen Adele gar nichts gelegen?“

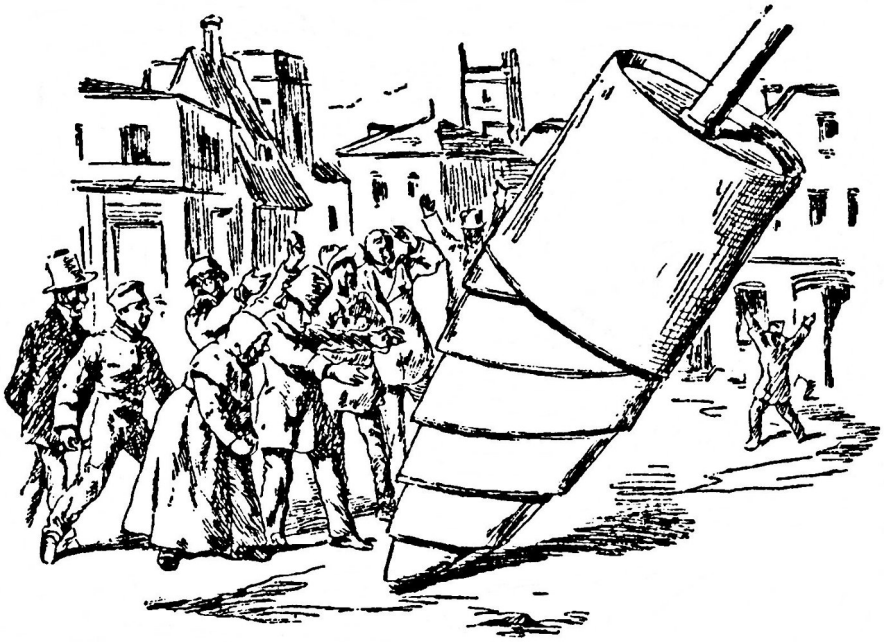
Herr Eduard zuckte mit den Achseln und war im Begriffe, seinen Bruder eine ziemlich unpassende Antwort zu geben, als die Thür des Comptoirs aufflog und Walter Haupt, gefolgt von Adelen und dem Correspondenten hereinstürzte.

„Gewonnen, gewonnen!“ rief der sonst so nüchterne Banquier in froher Aufregung Herrn Eduard zu, dem **[122]** vor Staunen das Wort in der Kehle stecken geblieben war. Adele flog auf Onkel Georg zu, Wendt trat zu Herrn Eduard, ihm den visirten Paß triumphirend vor die Augen haltend.

„Ja, Sie haben gewonnen!“ wiederholte der wackere Haupt, „und ich bin nur froh, daß unsere leichtfertige Wette dem wackeren Manne nicht das Leben gekostet hat.“

„Aber laßt doch hören“ — stammelte Eduard — „wo und wie kommt Ihr her? — Der letzte Zug ist ja schon vor zwei Stunden angekommen und der nächste kann erst in vier Stunden eintreffen?!“

Haupt theilte mit wenigen Worten den Sachverhalt mit. Die Luftkutsche, mit welcher die beiden Reisenden genau zu der, von Mr. Chapeman angegebenen Zeit in **[123]** ihrer Heimat eingetroffen waren, lag noch draußen auf dem alten Kornmarkt, zehn Schritte von No. 28 und 29 und die Herren Gebrüder Königstetten konnten sich somit durch den Augenschein von der Wahrheit des Vorgefallenen überzeugen, wenn sie Haupt’s Worten nicht glauben wollten.



Aber die Herren waren von Allem überzeugt und ganz besonders von der dringenden Nothwendigkeit der Vereinigung Wendt's mit seiner geliebten Adele. Nach all' dem Erlebten und angesichts der bekannten Selbständigkeit des Fräuleins von Schwalbenthal wäre jeder Einwand barer Unsinn gewesen.

Was bleibt noch zu sagen übrig? Im wunderschönen Monat Mai war Hochzeit und der **[124]** Oberpumpmeister des egyptischen Schatzes hat sich aus freiem Antriebe um die Ehre beworben, Pathe des ersten Sprößlinges dieser glücklichen Ehe zu sein, welcher selbstverständlich — Jules getauft werden wird.