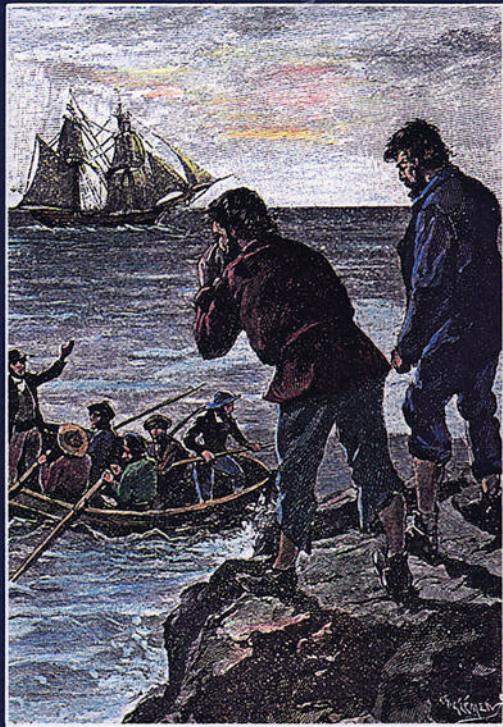


Jules Verne

Die Gebrüder Kip



Band 1

**COLLECTION JULES VERNE
BAND 82**

Die Gebrüder Kip

Band 1

Pawlak Taschenbuch Verlag, Berlin, Herrsching

Nachdruck mit freundlicher Genehmigung des
Verlages A. Hartleben, Inh. Dr. Walter Rob, Wien I.
Die Vorlagen für die Umschlagillustrationen der
Collection Jules Verne sind Jules Verne Bänden,
erschienen im A. Hartleben's Verlag, Wien, entnommen.



Umschlaggestaltung: Bine Cordes, Weyarn
© 1984 Pawlak Taschenbuch Verlag, Berlin, Herrsching
Alle Rechte vorbehalten,
insbesondere das Recht des Nachdrucks
in Zeitschriften und Zeitungen, des öffentlichen
Vortrags, der Verfilmung oder Dramatisierung, der
Übertragung durch Rundfunk oder Fernsehen, auch
einzelner Bild- oder Textteile.
Gesamtherstellung: Elsnerdruck GmbH, Berlin
Printed in Germany
ISBN: 3-8224-1082-9

Hinter diesem harmlosen Titel verbirgt sich ein aufregender Kriminalfall, bei dem die Brüder Kip zu Unrecht beschuldigt werden. Aber wie wollen sie ihre Unschuld an dem Mord am Kapitän ihres Schiffes beweisen? Alles spricht gegen sie, bis der Reeder Hawkins seine detektivischen Nachforschungen aufnimmt und verblüffende Details entdecken kann, die schließlich zur Ermittlung der Täter führen.

Erstes Kapitel

Die Schenke zu den »Three-Magpies«

Zur Zeit unserer Geschichte – 1885 – wurde Neuseeland, das sechsundvierzig Jahre früher von Großbritannien in Besitz genommen und zunächst Neostidwales angegliedert, zweiunddreißig Jahre später aber zur selbständigen, von der Krone unabhängigen Kolonie umgewandelt worden war, vom endemischen Goldfieber heimgesucht. Die Unordnung, die überall eine traurige Folge dieses Fiebers ist, war hier nicht so verheerend hervorgetreten wie in verschiedenen Provinzen des australischen Festlandes. Immerhin entstanden dadurch bedauerliche Störungen, von deren Nachwegen die Bevölkerung der beiden Inseln noch genug zu leiden hatte. Vorzüglich wurde damals die Provinz Otago, der südliche Teil von Tawai-Pounamon, von Goldsuchern förmlich überschwemmt. Die reichen Erzlager von Clutha lockten zahllose Abenteurer herbei. Das wird niemand verwundern angesichts der Tatsache, daß die Ausbeute der Goldfundstätten Neuseelands zwischen 1864 und 1889 zwölfhundert Millionen Francs betrug.

Australier und Chinesen waren nicht die einzigen, die gleich einem Schwarm gieriger Raubvögel über die reichen Gebiete herfielen, auch Amerikaner und Europäer strömten dahin zusammen. Da war es denn auch kein Wunder, daß die Mannschaften der Handelsschiffe, die Auckland, Wellington, Christchurch, Napier, Invercargill oder Dunedin anliefen, nach

der Ankunft in diesen Häfen der Verlockung, die ihnen hier entgegentrat, meist nicht widerstehen konnten. Vergeblich versuchten die Kapitäne ihre Matrosen zurückzuhalten, vergeblich bemühten sich die Behörden, ihnen dabei zu helfen! Das Desertieren wurde allgemein, und die Reeden füllten sich mit Fahrzeugen, die wegen Mangel an Mannschaft nicht abfahren konnten.

Zu den vor Dunedin liegenden Schiffen gehörte auch die englische Brigg »James-Cook«.

Von den sieben, zu deren Besatzung gehörenden Matrosen waren nur drei an Bord zurückgeblieben, die anderen vier aber davongelaufen mit dem festen Vorsatze, sich nicht wieder einfangen zu lassen. Zwölf Stunden nach ihrer Flucht mochten sie wohl schon weit weg von Dunedin sein und sich auf dem Wege nach den Goldfeldern der Provinz befinden. Der Kapitän, der seine Rückfracht längst eingenommen hatte und nun schon vierzehn Tage müßig vor Anker lag, hatte die Fehlenden nicht zu ersetzen vermocht. Weder der Köder einer größeren Heuer, noch die Aussicht einer nur wenige Monate dauernden Fahrt hatte ihm Ersatz zugeführt, und obendrein befürchtete er auch immer, daß die noch an Bord gebliebenen Leute sich versucht fühlen könnten, dem Beispiel ihrer Kameraden zu folgen. Und während er sich einerseits bemühte, Seeleute zu finden, bemühte sich anderseits sein Bootsmann Flig Balt in den Schenken, am Hafen und bei den Schlafbasen der Stadt, die Besatzung wieder zu vervollständigen.

Dunedin liegt an der Südostküste der südlichen Insel, die die Cookstraße von der nördlichen, in der Sprache der Eingeborenen Tawai-Pounamon von Ikana-Maoui, scheidet, den beiden Teilen, die Neuseeland bilden. Im Jahre 1839 hatte Dumont d'Urville an der Stelle der heutigen Stadt nur einzelne Maorihütten gefunden, während man jetzt hier Paläste, Hotels, freie Plätze, Squares in üppigstem Grün, von Spurwagen

befahrene Straßen, Bahnhöfe, Niederlagen, Märkte, Banken, Kirchen, Schulen und Krankenhäuser, und ganze Industrieviertel neben Vorstädten sieht, die immer weiter hinauswachsen. Dunedin ist heutzutage eine reiche und glänzende Industrie- und Handelsstadt, von der zahlreiche Bahnlinien nach allen Richtungen ausstrahlen. Es hat fast fünfzigtausend Einwohner, eine geringere Volksmenge als die Aucklands, der Hauptstadt der Nordinsel, doch eine größere als die von Wellington, dem Regierungssitz der Kolonie Neuseeland.

Am Fuß der amphitheatralisch einem Hügel angeschmiegen Stadt breitet sich der Hafen aus, in den nach der Herstellung eines von Part-Chalmers ausgehenden Kanals Schiffe von jedem Tonnengehalte einlaufen können.

Von den Schankstätten, deren es im unteren Stadtteile eine große Menge gibt, ist eine der geräuschvollsten und besuchtesten die Adam Frys, des Wirtes der »Three-Magpies«. Dieser wohlbelebte Mann mit hochrotem Gesicht ist kaum mehr wert als die Getränke seines Schanktisches, man kann eigentlich sagen: ebensoviel wert wie seine gewöhnlichen, aus Landstreichern und Trunkenbolden bestehenden Gäste.

Am heutigen Abend saßen in einem Winkel der Spelunke zwei Männer vor zwei Gläsern und einer halbgeleerten Pinte Gin, den sie vor dem Fortgehen aber gewiß noch bis zum letzten Tropfen verzehrten. Es waren das zwei Seeleute vom »James-Cook«, der Bootsmann Flig Balt und ein Matrose Namens Vin Mod.

»Du hast also immer Durst, Mod? fragte Flig Balt, während er seinem Genossen aufs neue einschenkte.

– Zwischen den Mahlzeiten immer, Bootsmann, antwortete der Matrose. Der Gin nach dem Whisky und dann der Whisky nach dem Gin! Das hindert einen doch nicht zu schwätzen, zu

horchen und zu beobachten. Die Augen sind dann vielmehr weit heller, die Ohren seiner und die Zunge nur um so freier!«

Es unterlag wohl auch keinem Zweifel, daß bei Vin Mod die genannten Organe inmitten des Getöses in der Schenke mit wunderbarer Leichtigkeit fungierten.

Der fünfunddreißigjährige Matrose, ein Mann von kleiner Gestalt, war mager, aber muskulös und geschmeidig; er hatte das Gesicht eines Marders mit scharf geschnittener Nase, hervorstehendem Munde und Augen, worin eine Alkoholflamme zu flackern schien, dabei die Zähne einer Ratte, doch im ganzen einen listigen und intelligenten Gesichtsausdruck. Völlig bereit zu jedem schlechten Streiche, ganz wie sein Genosse, der das recht wohl wußte, waren die beiden einander würdig und konnten sich einer auf den anderen verlassen.

»Die Geschichte muß nun aber ein Ende nehmen, sagte Flig Balt mit rauher Stimme, indem er mit der Faust auf den Tisch hämmerte.

– Wir brauchen ja dort aus dem Haufen nur zu wählen!« erwiderte Vin Mod.

Er wies dabei auf die trinkenden, gröhrenden und fluchenden Gruppen hin, die in dem Alkoholdunste und Tabakrauche, die den Raum verdüsterten, ihr Unwesen trieben. Man wurde schon halb berauscht, wenn man nur die Luft der Schenke einatmete.

Flig Balt, ein Mann von achtunddreißig bis neununddreißig Jahren, war von Mittelgröße und hatte breite Schultern, einen mächtigen Kopf und kräftige Gliedmaßen. Wer ihn einmal gesehen, konnte sein Gesicht mit der großen Warze auf der linken Wange, die Augen mit dem strengen Blicke und den dichten, gekräuselten Augenbrauen, dem rötlichen Bart um das Kinn, doch ohne Schnurrbart – wie nach amerikanischer Mode – nicht wieder vergessen... alles verriet an ihm den zum

Hassen geneigten, eifersüchtigen und rachelüsternen Charakter. Vor wenigen Monaten erst hatte er sich zur ersten Reise auf dem »James-Cook« als Bootsmann eingeschifft. Aus Queenstown, einem Hafen des Vereinigten Königreiches, gebürtig, ergab sich aus seinen Papieren, daß er von irländischer Abkunft war. Jetzt, wo er schon seit einigen zwanzig Jahren zur See fuhr, wußte er von seinen Angehörigen sogar selbst nichts mehr, wie ja so viele Seeleute keine andere Familie als ihre Bordkameraden, keine andere Heimat kennen als das Schiff, das sie gerade trägt. Was seinen Dienst betraf, versah ihn Flig Balt streng und pünktlich, und wenn auch nur Bootsmann, verrichtete er an Bord doch auch den des ersten Steuermannes. Der Kapitän Gibson glaubte auch bezüglich aller untergeordneten Einzelheiten des Dienstes auf ihn bauen zu können, so daß er sich in der Führung der Brigg nur den Oberbefehl vorzubehalten pflegte.

Tatsächlich war Flig Balt jedoch nur ein Schurke, auf den wegen mancher Freveltat gefahndet wurde und der auch noch unter dem verderblichen Einfluß Vin Mods stand und sich dessen unbestreitbarer Überlegenheit beugte. Vielleicht bot sich ihm jetzt Gelegenheit, einen längst erwogenen, verbrecherischen Plan auszuführen.

»Ich sage Ihnen, nahm der Matrose weiter das Wort, hier in der Schenke zu den »Drei Elstern« braucht man nur mit verbundenen Augen zuzugreifen... hier gibt's genug Burschen, wie wir sie wünschen und die sofort bereit sind, auf eigene Rechnung Handel zu treiben...«

– Mag sein, warf Flig Balt ein, wir müssen aber doch wissen, woher sie kommen.

– Wozu denn, Bootsmann? Wenn sie nur dahin gehen, wohin wir wollen. Wenn man sie aus der Kundschaft Adam Frys wählt, kann man den Kerlen alles zutrauen!«

In der Tat war über den Ruf, in dem diese Spelunke stand, gar nicht zu streiten. Die Polizei konnte hier ihre Schlingen auswerfen, ohne befürchten zu müssen, daß sie einen ehrbaren Burschen singe, mit dem sie noch nichts zu tun gehabt hätte. Sah sich aber der Kapitän Gibson genötigt, seine Mannschaft auf jede nur mögliche Weise zu ergänzen: an die Kundschaft der »Three-Magpies« hätte er sich darum gewiß nicht gewendet. Flig Balt hatte ihm auch weislich verheimlicht, daß er in dieser Spelunke seine Angel auswerfen werde.

Der mit Tischen, Bänken und Schemeln ausgestattete Gastraum, mit einem Schanktisch an dem einen Ende, hinter dem der Wirt sich aufhielt, und mehrere Reihen größerer und kleinerer Flaschen auf Regalen standen, bekam sein Licht durch zwei vergitterte Fenster, die nach einer engen, zum Kai hinabführenden Straße zu lagen. Den Eingang bildete eine mit festem Schlosse und tüchtigen Riegeln versehene Tür mit einem Schilde darüber, worauf drei weniger gemalte als hingesudelte Elstern sich mit den Schnäbeln bearbeiteten... ein Wappen, das dieser Schenke völlig würdig erschien. Im Oktober wird es unter fünfundvierzig Grad südlicher Breite auch in der schönen Jahreszeit schon halb neun abends recht finster. Einige mit übel riechendem Petroleum gespeiste Blechlampen hingen über dem Schanktische und im Zimmer verteilt von der Decke herab. Die, die davon rauchten, ließ man einfach rauchen, und die, die bei aufgezehrtem Dochte knisterten, ließ man ruhig knistern, hier genügte ja die dämmerige Beleuchtung. Wo es sich nur darum handelt, sinnlos zu trinken, braucht man nicht klar sehen zu können: die Gläser finden den Weg zum Munde schon allein.

Etwa zwanzig Matrosen saßen auf den Bänken und Schemeln... Leute aus allen Ländern: Amerikaner, Engländer, Irländer, Holländer, zum größten Teile Deserteure, die einen bereit, nach den Goldlagern aufzubrechen, die anderen von da

zurückgekehrt und jetzt dabei, ohne Überlegung die letzten Goldklümpchen zu verschwenden. Alle schwatzten, fangen und heulten so laut, daß bei dem wilden, betäubenden Lärm Revolverschüsse kaum vernehmbar gewesen wären. Die Hälfte der Gäste lag schon umfangen von der stumpfsinnigen Trunkenheit nach verfälschten Branntweinen, die sie mechanisch hinuntergossen und deren scharfes Brennen sie in der Kehle gar nicht mehr empfanden. Dann und wann erhob sich einer, taumelte und brach wieder zusammen. Mit Hilfe des Kellners, eines kräftigen Eingeborenen, hob Adam Fry die halb Bewußtlosen auf, schleppte sie aus dem Wege und warf sie in eine Ecke des Zimmers. Immer knarrete die Tür in ihren Angeln, immer schwankten einige Gäste hinaus, tasteten sich an den Mauern hin oder fielen klatschend in den Rinnstein der Straße, und immer traten andere herein und nahmen auf den eben freien Bänken Platz. Da gab es so manches Wiederfinden, da wurden unflätige Worte gewechselt und mit Händedrücken begleitet, wobei die Knochen zu zerbrechen drohten. Hier sahen sich Kameraden nach langer Wanderung durch die Fundstätten von Otago vielleicht zum ersten Male wieder. Zuweilen flogen auch spitzige Bemerkungen, grobe Scherzreden, Beleidigungen und Herausforderungen von einem Tische zum anderen. Wahrscheinlich verging der Abend nicht ohne Streitigkeiten zwischen einzelnen, die dann zu einer allgemeinen Rauferei ausarteten. Das war übrigens für den Wirt der »Three-Magpies« und für seine Gäste nichts neues.

Flig Balt und Vin Mod beobachteten gespannt die unruhige Gesellschaft, ehe sie, je nach Umständen, mit ihren Absichten hervortreten wollten.

»Na, um was handelt es sich denn eigentlich? sagte der Matrose, der sich auf die Ellbogen gestützt so vorlehnte, daß er dem Bootsmanne näher kam. Wir haben ja nur durch vier andere die vier Burschen zu ersetzen, die uns davongelaufen

sind. Nun, denen brauchen wir keine Träne nachzuweinen, die hätten doch nicht zu uns gehalten. Ich sage Ihnen, hier blüht unser Weizen! Ich lasse mich auf der Stelle hängen, wenn hier einer darunter ist, der sich weigerte, sich eines guten Schiffes zu bemächtigen und damit auf dem Pacific umherzusegeln, statt nach Hobart-Town zurückzukehren... das zieht bei allen!

– Kann wohl sein, bestätigte Flig Balt.

– Nun bedenkt einmal, fuhr Vin Mod fort, vier solche verwegene Burschen, der Koch Koa, Ihr und ich, gegen den Kapitän, die drei anderen und den Schiffsjungen... da sind wir mehr als genug, um mit diesen fertig zu werden. Eines schönen Morgens betritt man die Kabine Gibsons... niemand mehr da! Man trommelt die Mannschaft zusammen... da fehlen drei Leute... na, die wird während ihrer Nachtwache eine Sturzsee über Bord gespült haben, so etwas kommt ja auch bei ruhigem Wetter gelegentlich vor. Und dann... dann ist der 'James-Cook' nicht wieder zu sehen... er ist mit Mann und Maus im Großen Ozeane untergegangen. Nun fragt niemand mehr nach ihm, und unter einem andern Namen, einem hübschen Namen – die 'Pretty-Girl' zum Beispiel – segelt er von Insel zu Insel, betreibt seinen ehrbaren Handel... Kapitän Flig Balt... Steuermann Vin Mod... er vervollständigt seine Mannschaft durch zwei bis drei brauchbare, flotte Burschen, an denen es auch in den Hafenplätzen des Ostens und des Westens nicht mangelt... und jeder sammelt sich dabei ein hübsches Vermögen statt der mageren Heuer, die doch meist eher vertrunken ist, als sie angerührt wird!«

Ob das Geräusch ringsum die Worte Vin Mods manchmal verhinderte, bis zu Flig Balts Ohren zu dringen, das hatte nichts zu bedeuten. Der zweite brauchte sie gar nicht zu hören. Alles was sein Gefährte sagte, sagte er sich schon selbst. Nachdem sein Entschluß einmal feststand, suchte er nur dessen Durchführung zu sichern. So bemerkte er denn jetzt auch nur:

»Die vier neuen, du und ich, sechs gegen fünf, den Jungen eingerechnet. das stimmt schon. Doch hast du denn vergessen, daß wir in Wellington den Reeder Hawkins und den Sohn des Kapitäns an Bord nehmen müssen?

– Ja freilich, wenn wir von Dunedin aus nach Wellington segeln. Wenn wir aber nicht dahin gehen...

– O, das ist bei günstigem Winde nur eine Sache von achtundvierzig Stunden, erwiderte Flig Balt, und mir scheint es doch nicht so sicher, daß wir bei der kurzen Fahrt unser Vorhaben schon ausgeführt haben könnten...

– Gleichviel! rief Vin Mod. Machen Sie sich keine Gedanken darüber, wenn auch Hawkins und der junge Gibson mit an Bord wären; sie fliegen über die Reling hinaus, ehe sie recht zu Verstande gekommen sind. Die Hauptsache bleibt immer, noch einige Genossen aufzutreiben, denen das Leben eines Menschen nicht mehr gilt als eine alte, unbrauchbare Tabakpfeife... verwegene Kerle, die sich nicht vor dem Stricke ängstigen... und solche Burschen werden wir hier schon finden!

– Na... wollen's versuchen,« antwortete der Bootsmann Balt.

Beide begannen nun die Gäste Adam Frys noch etwas schärfer ins Auge zu fassen, und einige von diesen warfen ihnen auch schon wiederholt forschende Blicke zu.

»Da seht, sagte Vin Mod, der da... ein Kerl wie ein leibhaftiger Boxer... der mit dem dicken Kopfe. Wenn der Bursche nicht schon zehnmal mehr auf dem Kerbholz hat als nötig ist, gehenkt zu werden...

– Jawohl, fiel der Bootsmann ein, das scheint der rechte zu sein...

– Und der da, der nur ein Auge hat... und was für eins! Glaubt mir, das andere hat er auch nicht bei einem Streite verloren, wo er im Rechte war...

– Wahrhaftig, Vin... ja, wenn er unser Angebot annähme...

- Natürlich tut er das.
- Freilich, bemerkte Flig Balt, vorher können wir sie doch nicht in alles einweihen.
- Natürlich erfahren sie alles erst, wenn die Zeit zur Ausführung da ist, dann werden sie schon mit zugreifen!. Und jetzt... sehen Sie einmal den, der eben hereinkommt. Schon nach der Art, wie er die Tür zuwirft, könnte man darauf schwören, daß ihm die Polizei an den Fersen hängt...
- Wir wollen ihm etwas zu trinken anbieten, meinte der Bootsmann Balt.
- Und ich setze meinen Kopf gegen eine Flasche Gin, daß er das nicht abschlägt! Dann, weiter da unten... der Seebär, der den Südwesten schief auf dem Kopfe sitzen hat, der sieht mir auch aus, als ob er mehr im Arrest im Frachtraume als auf dem Vorderkastell gewesen wäre, und daß er häufiger die Füße in Ketten als die Hände frei gehabt hätte!«

Wirklich machten die vier von Vin Mod bezeichneten Personen vollständig den Eindruck gewissenloser Schnapphähne. Wenn Flig Balt sie anmusterte, schien es doch sehr fraglich, ob der Kapitän Gibson zustimmen würde, Leute dieses Schlages als Matrosen anzunehmen. Sie nach ihren Papieren zu fragen, wäre unnütz gewesen, sie hätten doch keine vorgewiesen, und das aus triftigen Gründen.

Nun mußte freilich erst festgestellt werden, ob diese Männer überhaupt geneigt wären, sich anwerben zu lassen, ob sie nicht eben erst von ihrem Schiffe desertiert und vielleicht gerade im Begriffe wären, die Matrosenjacke mit der Goldsucherbluse zu vertauschen. Jedenfalls boten sie sich doch nicht von allein an, und es blieb immerhin fraglich, was sie auf den Vorschlag, an Bord des »James-Cook« anzutreten, antworten würden. Das mußte sich ja zeigen, wenn man mit ihnen gesprochen und das Gespräch freigebig, nach ihrer Wahl mit Gin oder Whisky, begossen hatte.

»Heda... guter Freund... ein Gläschen gefällig? rief Vin Mod, um den eben Eingetretenen an seinen Tisch zu locken.

– Lieber zwei... wenn's euch recht ist, antwortete der Matrose mit der Zunge schnalzend.

– Drei... auch vier oder ein halbes Dutzend, wenn du eine trockene Kehle hast!«

Len Cannon – so hieß der Mann oder so nannte er sich wenigstens – nahm ohne Umstände an dem Tische Platz und verriet die beste Lust, es auch mit einem Dutzend Glas aufzunehmen, er sah aber recht gut ein, daß man – wenn es geschah – ihn nicht um seiner schönen Augen und seines hübschen Äußeren willen so reichlich bewirten werde.

»Na... um was handelt es sich denn?« platzte er sofort mit der heiseren Stimme des Schnapstrinkers heraus.

Vin Mod klärte ihn über die Sachlage auf: Die Brigg »James-Cook« sei zum Auslaufen fertig... eine anständige Lohnung... eine Fahrt von wenigen Monaten... mehr eine Spaziertour von Insel zu Insel... gutes Essen. reichliches und vorzügliches Getränk... ein Kapitän, der sich auf seinen Bootsmann verließ, auf den hier sitzenden Flig Balt, dem die Sorge für das Wohlergehen der Mannschaft zufiele... Heimathafen Hobart-Town, dazu alles, was einen Matrosen verlocken konnte, der sich während des Aufenthaltes am Lande zu zerstreuen liebte... und vor allem: dem Hafenkapitän keine Papiere vorzulegen... Morgen mit Tagesanbruch gedächte man, wenn die Besatzung vollständig wäre, in See zu gehen... und für den Fall, daß der Mann ein paar Bekannte hätte, die gerade brach lägen und sich einzuschiffen bereit wären, so sollte er sie nur bezeichnen, wenn sich jene jetzt vielleicht hier in den »Three-Magpies« aufhielten...

Len Cannon betrachtete den Bootsmann Flig Balt nebst dessen Genossen und zog bedenklich die Stirn in Falten. Was bedeutete denn dieser Vorschlag?... Was mochte wohl dahinter

stecken?... So vorteilhaft das Angebot auch zu sein schien, beantwortete er es doch nur mit einem einzigen Worte.

»Nein! sagte er bestimmt.

– Du tust damit unrecht! erwiderte Vin Mod.

– Mag sein... kann mich aber nicht anmustern...

– Warum denn?

– Will eben heiraten!.

– Ach... Possen!

– Nein, Ernst... Kate Verdax... eine Witwe...

– Oho... Freundchen, entgegnete Vin Mod, ihn auf die Schulter klopfend, wenn du dich jemals verheiratest, wirst du nicht mit Kate Verdax, sondern mit Kate Gibbet... der Witwe Galgen getraut werden!«

Len Cannon lachte hell auf und leerte sein Glas mit einem Zuge. Trotz des Zuredens des Bootsmannes Balt beharrte er aber bei seiner Weigerung; dann stand er auf und mischte sich unter eine lärmende Gruppe, in der stark beleidigende Sticheleien gewechselt wurden.

»Nun, dann wird's mit einem anderen versucht!« sagte Vin Mod, der sich durch den ersten Fehlschlag nicht entmutigen ließ.

Er verließ jetzt den Bootsmann Balt und setzte sich neben einen Matrosen in einer andern Ecke des Gastzimmers. Dieser sah auch nicht gerade besser aus als Cannon, schien auch wenig mitteilsam zu sein und unterhielt sich offenbar am liebsten nur mit seiner Flasche... eine endlose Unterhaltung, die dem Manne jedenfalls genügte. Vin Mod ging ohne Umschweife auf seine Angelegenheit ein.

»Kann man wohl deinen Namen erfahren?

– Meinen Namen? antwortete der Matrose mit einigem Zögern.

– Ja...

– Und wie ist denn der deinige?

- Vin Mod.
- Und das ist einer...
- Eines Seemannes von der Brigg »James-Cook«, die jetzt vor Dunedin liegt.
- Warum willst du denn meinen Namen wissen?...
- Nur um ihn vielleicht in unsere Mannschaftsrolle einzutragen.
- Mein Name ist Kyle... sagte jetzt der Matrose, ich möchte aber doch auf eine bessere Gelegenheit warten.
- Wenn sich eine solche findet, Freundchen...
- O, die findet sich allemal!«

Damit wendete Kyle Vin Mod den Rücken zu, dem diese zweite abschlägige Antwort doch etwas von seiner Zuversicht raubte. In der Schenke Adam Frys ging's wie an der Börse: die Nachfrage übertraf das Angebot, es eröffnete sich also nur eine geringe Aussicht zum Abschluß eines Geschäftes.

Auch mit den beiden andern Kunden, die schon lange hin und her stritten, wer mit dem letzten Schilling die letzte Pinte bezahlen sollte, kam es nur zu demselben Ergebnisse.

Sexton, ein Irländer, und Bryce, ein Amerikaner, wollten lieber zu Fuße nach Amerika und nach Irland gehen, als sich – sei es auf der Yacht Ihrer graziösen Majestät oder auf dem besten Kreuzer der Vereinigten Staaten – anwerben lassen.

Einige Versuche, andere zu ködern, blieben trotz der Fürsprache Adam Frys ebenso erfolglos, und Vin Mod kam ziemlich kleinlaut an den Tisch Flig Balts zurück.

- »Na... nichts ausgerichtet? fragte dieser.
- Hier ist nichts zu machen.
- Gibt's denn in der Nähe der 'Three-Magpies' keine anderen Matrosenschenken?
- Das wohl, antwortete Vin Mod, doch wenn wir hier keine passenden Leute gefunden haben, anderswo finden wir solche erst recht nicht.«

Flig Balt konnte einen kräftigen Fluch nicht unterdrücken und schlug dabei so heftig auf den Tisch, daß die Flaschen und Gläser darauf umhertanzten. Sollte sein Plan vereitelt werden? Sollte es ihm nicht gelingen, vier Leute seiner Wahl unter die Mannschaft des »James-Cook« einzuschmuggeln? Dann blieb vielleicht nichts anderes übrig, als die Lücken mit ehrbaren Matrosen auszufüllen, die jedenfalls zu Kapitän Gibson halten würden.

An guten Matrosen fehlte es freilich eher noch mehr als an schlechten, und so verstrichen voraussichtlich noch mehrere Wochen, ehe die Brigg – wegen Mangel an Mannschaft – die Anker lichten konnte.

Da hieß es denn, sich anderswo umzusehen. An Matrosenkneipen fehlte es in dem Stadtviertel hier ja nicht, wo es deren, wie Vin Mod sagte, mehr gab als etwa Kirchen und Bankhäuser. Flig Balt war schon dabei, die Zeche zu bezahlen, als sich am anderen Ende des Raumes erneut ein wüster Lärm erhob.

Die Streitfrage zwischen Bryce und Sexton bezüglich der Bezahlung dessen, was sie verzehrt hatten, nahm eine beunruhigende Wendung. Beide hatten offenbar mehr getrunken, als es der Stand ihrer Finanzen erlaubte. Adam Fry war aber nicht der Mann dazu, Kredit zu geben, selbst wenn sich's nur um wenige Pence handelte. Die beiden Seebären hatten für zwei Schillinge Branntwein vertilgt, und entweder erlegten sie die zwei Schillinge oder die Polizei nahm sich der Zechpreller an und brachte sie dort unter, wo sie wegen Schlägereien, grober Beleidigungen und Übertretungen jeder Art schon oft sicher untergebracht gewesen waren.

Der von dem Kellner über die Schläge verständigte Wirt der »Three-Magpies« zögerte keinen Augenblick, sein Guthaben einzufordern, und doch hätten Sexton und Bryce den Mann nicht befriedigen können, denn ihre Taschen waren ebenso leer

an Geld wie sie selbst voll von Gin und Whisky. Vielleicht wäre jetzt ein Dazwischenentreten Vin Mods mit gut gefüllter Hand von Erfolg gewesen und die beiden Matrosen hätten jetzt vielleicht ein paar Piaster als Vorschuß auf zukünftige Lohnung angenommen. Vin Mod machte auch einen solchen Versuch, er wurde damit aber schleunigst zum Teufel gejagt. Im Schwanken zwischen dem Wunsche, bezahlt zu werden, und der Unannehmlichkeit, zwei Kunden einzubüßen, wenn diese sich am nächsten Tage auf dem »James-Cook« einschifften, kam ihm jetzt nicht einmal Adam Fry, wie er gehofft hatte, zu Hilfe.

Als der Bootsmann Balt das bemerkte, meinte er, daß der Sache hier ein Ende gemacht werden müsse.

»Komm, wir wollen gehen, rief er Vin Mod zu.

– Ja, antwortete dieser, noch ist es nicht neun Uhr. Wir wollen die 'Old-Brothers' oder den 'Good-Seeman' aufsuchen; bis dahin sind's nur zwei Schritte, und ich will mich hängen lassen, wenn wir unverrichteter Sache nach dem Schiffe zurückkommen!«

Das »sich hängen lassen« als beteuernde oder metaphorische Ausdrucksweise kehrte in den Worten des »braven« Vin Mod sehr häufig wieder; vielleicht war er der Ansicht, daß das doch das Ende seiner irdischen Laufbahn sein werde.

Hatte Adam Fry anfänglich sein Geld nur barsch gefordert, so war er inzwischen zu Drohungen übergegangen. Sexton und Bryce sollten bezahlen oder sie würden noch heute in Polizeigewahrsam sitzen. Der Kellner erhielt gleichzeitig Auftrag, ein paar Konstabler herbeizurufen, an denen es in diesem Teile der Stadt niemals fehlt. Vin Mod und Flig Balt wollten schon mit ihm hinausgehen, als drei oder vier handfeste Burschen an der Tür Stellung nahmen, um keinen hinaus-, vorzüglich aber auch keinen hereinzulassen.

Diese Matrosen waren offenbar bereit, mit ihren Kameraden gemeinschaftliche Sache zu machen. Jetzt wurde die Lage der Dinge ungemütlich, und wie so oft endigte gewiß auch der heutige Abend mit einer allgemeinen Schlägerei.

Adam Fry und den Kellner ließ das ziemlich kalt, sie dachten nur daran, den Schutz der Polizei anzurufen, wie sie das unter solchen Umständen gewöhnt waren. Da sie die Tür besetzt sahen, versuchten sie auf der Rückseite des Hauses nach der dort vorüberführenden Gasse zu gelangen.

Dazu ließ man ihnen aber keine Zeit. Die ganze Bande stand gegen sie auf, und vor allen taten sich Kyle, Sexton, Len Cannon und Bryce darin hervor. An dem Getümmel unbeteiligt blieb nur ein halbes Dutzend sinnlos betrunkener Burschen, die in den Ecken lagen und sich überhaupt nicht mehr auf den Füßen erhalten konnten.

Dem Bootsmann Balt und Vin Mod war es also unmöglich, die Gaststube zu verlassen.

»Wir müssen aber auf jeden Fall fortkommen, sagte der erste, hier regnet es doch bald Püffe und Schläge...«

– Wer weiß, meinte der zweite, läßt sie sich nur prügeln, vielleicht haben wir zuletzt noch den Vorteil davon!«

Wenn beide von dem Streite Nutzen zu ziehen hofften, wollten sie davon doch keinen Schaden haben, und so flüchteten sie eiligst hinter den Schanktisch.

Zunächst entbrannte ein Kampf mit »blanker Waffe«, wenn dieser Ausdruck für die Fäuste und die Füße der Streitenden erlaubt ist. Sehr bald kam gewiß aber auch das Messer an die Reihe, und es wäre nicht das erste- und auch nicht das letztemal gewesen, daß es in der Gaststube der »Three-Magpies« zum Blutvergießen kam. Es sah schon aus, als müßten Wirt und Kellner dem Ansturme der überlegenen Rotte unterliegen, zum Glück stellten sich aber doch einige der Stammgäste der Schenke auf ihre Seite. Fünf bis sechs

Irländern, die sich jedenfalls für die Zukunft einigen Kredit sichern wollten, gelang es, die Angreifer zurückzudrängen.

Jetzt herrschte ein Tumult ohnegleichen. Der Bootsmann Balt und Vin Mod hatten, obwohl sie sich so gut wie möglich zu schützen suchten, die größte Not, nicht getroffen zu werden, als nun Flaschen und Gläser in allen Richtungen durch die Luft zu stiegen anfingen. Alles fluchte, gröhnte und schlug durcheinander. Die Lampen wurden dabei umgestülpt und gingen aus, und der Raum wurde nur noch notdürftig von einer Laterne erhellt, die vor einer Scheibe an der Eingangstür angebracht war.

Die allerhitzigsten, Len Cannon, Kyle, Sexton und Bryce, die zuerst zum Angriff übergegangen waren, hatten sich jetzt nur noch zu verteidigen. Der Wirt und der Kellner gehörten nämlich auch nicht mehr zu den Lehrlingen in der edlen Kunst des Boxens. Einige furchtbare Stöße streckten Kyle und Bryce mit halb gesprengten Kinnladen zu Boden; sie rafften sich jedoch wieder auf, um ihren Kameraden beizustehen, die von den Irländern mehr und mehr in eine Ecke getrieben wurden.

Der Kampf schwankte unentschieden nach der einen und der anderen Seite, und eine Entscheidung wurde voraussichtlich nur durch einen Eingriff von außen herbeigeführt. Wiederholt übertönte der Ruf »Zu Hilfe!«

»Hierher Hilfe!« das Getümmel. Die Nachbarn bekümmerten sich kaum um den wilden Lärm, der in der Schenke zu den »Three-Magpies« tobte, an derlei Prügeleien zwischen dem Seevolk waren die Leute von jeher gewöhnt. Es wäre auch ganz nutzlos gewesen, sich vermittelnd unter die Hitzköpfe zu wagen. Das war Sache der Polizisten, die ja, wie man zu sagen pflegte, für so etwas bezahlt werden.

Die Rauferei wurde immer erbitterter, der Zorn der Kampfähne artete zur sinnlosen Wut aus. Tische und Bänke lagen umgestürzt durcheinander.

Man hämmerte einander mit Schemelbeinen auf den Kopf. Die Messer flogen aus den Taschen, die Revolver aus den Gürteln, und es knallte und krachte bald hier, bald da in dem entsetzlichen Getöse.

Der Wirt suchte noch immer entweder die Tür nach der Straße oder die nach dem Hofe zu gewinnen, als ein Dutzend Polizisten von der Rückseite des Hauses her eindrang. Es war nicht nötig gewesen, bis zu ihrer, einige hundert Schritt entfernten Wache zu laufen. Sobald vorübergehende Personen sie unterrichtet hatten, daß es in der Schenke Adam Frys wieder einmal blutige Köpfe gab, gingen sie, ohne sich besonders zu beeilen, dorthin, und mit dem Ordonnanzschritt, der allen englischen Polizisten eigen ist, kamen sie gleich in hinreichender Zahl, Ruhe und Ordnung wieder herzustellen. Wahrscheinlich machten sie zwischen denen, die angegriffen hatten, und denen, die sich verteidigten, keinen besonderen Unterschied. Sie wußten aus Erfahrung, daß die einen gewöhnlich ebensoviel wert waren wie die anderen. Wenn sie die ganze Gesellschaft verhafteten, erfüllten sie ihre Pflicht jedenfalls am besten.

Obwohl das Schlachtfeld nur sehr dürftig erleuchtet war, erkannten die Polizisten unter den wütendsten Raufbolden doch sofort Len Cannon, Sexton, Kyle und Bryce; diese hatten sie ja schon wiederholt nach dem Gefängnis abgeführt. Die vier Schnapphähne sahen auch gleich, was ihnen bevorstände, und deshalb beeilten sie sich schleunigst, durch den Hof zu entkommen. Freilich, wohin sie auch fliehen mochten, morgen wurden sie doch höchst wahrscheinlich eingefangen.

Da benutzte Vin Mod, wie er Flig Balt gesagt hatte, den günstigen Augenblick, und während die übrigen sich noch weiter balgten und stießen und gegen die Polizisten vorgingen, um die Flucht der am meisten kompromittierten zu begünstigen, holte Mod Len Cannon noch ein.

»Alle vier nach dem ‘James-Cook!’ rief er ihm zu.«

Sexton, Bryce und Kyle hatten die Aufforderung gehört.

»Wann fährt der ab? fragte Len Cannon.

– Morgen mit Tagesanbruch.«

Und trotz der Polizeibeamten, gegen die sich wie auf Verabredung die ganze Bande gewendet hatte, und trotz Adam Fry, dem es besonders daran lag, sie verhaftet zu sehen, gelang es Len Cannon und seinen drei Spießgesellen, denen Flig Balt und Vin Mod nachfolgten, der drohenden Gefahr glücklich zu entwischen.

Eine Viertelstunde später trug das Boot der Brigg sie an Bord, und hier befanden sie sich im Volkslogis vorläufig in Sicherheit.

Zweites Kapitel

Die Brigg »James-Cook«

Die zweihundertfünfzig Tonnen große Brigg »James-Cook« war ein festgebautes Fahrzeug mit reichlicher Segelfläche und breitem Rumpfe, der ihr große Stabilität verlieh. Am Heck scharf abfallend und am Bug erhöht, hatte es nur schwach geneigte Masten und hielt sich vortrefflich bei jeder Segelstellung. Das Schiff konnte noch sehr scharf am Winde aufkommen, glitt leicht über die Wellen dahin und legte bei einer frischen Brise bequem seine elf Knoten zurück.

Seine Besatzung bestand, wie der Leser aus dem Vorstehenden erfahren hat, aus dem Kapitän, einem Bootsmanne, sieben Matrosen, einem Koch und einem Schiffsjungen. Es fuhr unter britischer Flagge und hatte als Heimathafen Hobart-Town, die Hauptstadt Tasmaniens, das, eine der wichtigsten Kolonien Großbritanniens, der Regierung über Australien angegliedert ist.

Schon etwa seit zehn Jahren betrieb der »James-Cook« die sogenannte große Küstenfahrt im Westen des Stillen Ozeans, zwischen Australien, Neuseeland und den Philippinen, und hatte sich immer glücklicher und einträglicher Fahrten zu erfreuen gehabt, dank der mehrseitigen Beanlagung seines Kapitäns, der einen guten Seemann und einen guten Kaufmann in seiner Person vereinigte.

Der jetzt fünfzig Jahre alte Kapitän Gibson hatte die Brigg niemals verlassen, seit sie aus der Werft von Brisbane hervorgegangen war. Zu einem Viertel war sie sein

persönliches Eigentum, während die anderen drei Viertel dem Reeder Hawkins in Hobart-Town gehörten. Das Schiff hatte immer reichlichen Ertrag abgeworfen, und auch die jetzige Fahrt versprach von Anfang an, guten Verdienst zu bringen.

Die Familien des Kapitäns und des Reeders standen schon seit langer Zeit in freundschaftlichster Verbindung, denn Harry Gibson war von jeher für das Haus Hawkins gefahren. Beide wohnten in Hobart-Town in demselben Stadtteile. Die Hawkins'sche Familie war ohne Kinder, die Gibsons hatte nur einen einzigen Sohn, der jetzt einundzwanzig Jahre zählte und sich dem Handelsstande widmete. Die beiden Frauen sahen sich täglich, was ihnen die Trennung von ihren Ehegatten weniger fühlbar machte. Der Reeder befand sich zur Zeit nämlich in Wellington, wo er mit Nat Gibson, dem Sohne des Kapitäns, ein neues Kontor eingerichtet hatte. Von dort sollte der »James-Cook« beide nach Hobart-Town zurückbefördern, sobald das Schiff in den Archipelen der Umgebung von Neuguinea, nördlich von Australien und in der Gegend des Äquators eine volle Ladung eingenommen hatte.

Vom Bootsmann Flig Balt erübrigts es jetzt, zu sagen, welch Geisteskind und was er wert war, auch über welche Pläne der gewissenlose Bursche brütete. Zu seinen verbrecherischen Neigungen und seiner Eifersucht gegen den Kapitän gesellte sich noch eine Heuchelei, die den vertrauensseligen Gibson von Anfang an getäuscht hatte.

Auf seine scheinbar echten Zeugnisse hin war er als Bootsmann der Brigg zu derselben Zeit angenommen worden, wo Vin Mod hier als Matrose antrat. Die beiden Männer kannten sich schon seit langem, sie waren zusammen gefahren, gleichzeitig von einem Schiffe zum anderen übergegangen und auch zusammen wieder davongelaufen, wenn sich ihnen keine Gelegenheit zu einem Schurkenstreiche bot... jetzt, bei der

letzten Fahrt des »James-Cook« vor seiner Heimkehr nach Hobart-Town, hofften sie, ihr Ziel zu erreichen.

Mit seinem zur Schau getragenen Eifer und den Versicherungen seiner Ergebenheit hatte es Flig Balt verstanden, dem Kapitän Gibson das größte Vertrauen einzuflößen. Immer in Verbindung mit der Mannschaft, ließ er kein Mittel unbenutzt, seinen Einfluß auf die Leute geltend zu machen. Bei allem, was die Navigation und die geschäftlichen Angelegenheiten betraf, verließ sich Harry Gibson zwar nur auf sich selbst. Da er sich aber nur wenig zeigte, spielte sich Flig Balt meist als der erfahrene Seemann auf, der er doch keineswegs war, trotz seiner Versicherung, schon als zweiter Offizier gefahren zu sein. Daran wollte aber auch der Kapitän Gibson nicht so recht glauben. Da der gewöhnliche Dienst jedoch nichts zu wünschen übrig ließ, hatte er keine Ursache, seinem Bootsmann irgendwelche Vorwürfe zu machen. Voraussichtlich wäre die Reise der Brigg unter den günstigsten Verhältnissen verlaufen, wenn die Desertion der vier Matrosen diese nun nicht schon vierzehn Tage zum Stilliegen in Dunedin genötigt hätte.

Die Leute, die dem Beispiele ihrer Kameraden nicht gefolgt waren, Hobbes, Wickley und Burnes, gehörten zu dem Schlag tüchtiger, dienstwilliger und mutiger Matrosen, auf die sich ein Kapitän unter allen Umständen verlassen kann. Das Entweichen der anderen wäre nicht groß zu beklagen gewesen, wenn Vin Mod sie nicht durch die Spitzbuben ersetzt hätte, die er in den »Three-Magpies« angeworben hatte. Der Leser weiß ja, was er von diesen zu halten hat und wird sie später auch beim Werke sehen.

Zur Besatzung gehörten auch noch ein Schiffsjunge und ein Koch.

Der vierzehnjährige Schiffsjunge Jim stammte aus einer ehrbaren Handwerkerfamilie, die in Hobart-Town wohnte und

ihren Sohn dem Kapitän Gibson anvertraut hatte. Es war ein guter Junge, voller Liebe zu seinem Berufe und so behende und dienstwillig, daß er ein tüchtiger Seemann zu werden versprach.

Gibson behandelte ihn gewissermaßen als Vater, obwohl er ihm nichts durchgehen ließ, und Jim bewahrte jenem dafür die wärmste Zuneigung. Anderseits hegte Jim instinktmäßig einen gewissen Widerwillen gegen den Bootsmann Flig Balt, und dieser, dem das keineswegs entging, suchte den Jungen immer bei einem Fehler zu ertappen, was nicht selten das Dazwischentreten Gibsons nötig machte.

Der Koch Koa gehörte zu der Klasse von Eingeborenen, die die »zweite Rasse der Neuseeländer« bildet, die Leute von mittlerer Größe mit der Hautfarbe des Mulatten, aber kräftig und sehr gelenkig sind und krause, wollige Haare haben. Ihnen gehört in der Hauptsache das Volk der Maoris an. Nach Beendigung der jetzigen ersten Reise an Bord der Brigg, die der Schiffskoch mitmachte, wollte Harry Gibson diesen verabschieden, denn er hatte sich als mürrischer, boshafter und rachsüchtiger – überdies recht unsauberer – Patron gezeigt, bei dem alle Zurechtweisungen und Strafen keinerlei Wirkung hatten. Flig Balt hatte gewiß nicht unrecht, ihn zu denen zu zählen, die nicht zögern würden, sich gegen den Kapitän aufzulehnen. Vin Mod und der Koch verstanden sich vortrefflich. Der Bootsmann sah dem zweiten alles nach, entschuldigte ihn, so gut er konnte, und bestrafte ihn nur, wenn das nicht zu umgehen war. Koa wußte auch bereits, daß er mit der Ankunft in Hobart-Town abgemustert werden sollte, und mehr als einmal drohte er, sich dafür zu rächen. Flig Balt, Vin Mod und er nebst den vier Neuangeworbenen, das waren also ihrer sieben gegenüber Gibson, den drei anderen Matrosen und dem Schiffsjungen. Freilich sollten der Reeder Hawkins und Nat Gibson in Wellington noch an Bord kommen, und dann

war das Stärkeverhältnis nicht mehr so ungleich. Dagegen lag die Möglichkeit vor, daß Flig Balt sich schon während der Überfahrt zwischen Dunedin und Wellington des Schiffes bemächtigen konnte, so kurz diese Fahrt auch war. Wenn sich dazu eine Gelegenheit bot, wollte Vin Mod sie sich nicht entgehen lassen.

Seit vier Monaten auf der Küstenfahrt, hatte der »James-Cook« verschiedene Häfen angelaufen, wo er seine Fracht mit gutem Nutzen gelöscht oder andere eingenommen hatte. Nachdem er der Reihe nach Malikolo, Merena und Eromanga an den Neuen Hebriden und darauf Vanoua Linon an den Fidschiinseln berührt hatte, sollte die Brigg noch vor Wellington ankern, wo Hawkins und Nat Gibson sie erwarteten. Von hier wollte sie, mit allerhand minderwertigen Kleinwaren für die Eingeborenen wohl versorgt, nach den Inselgruppen von Neuguinea segeln, von wo dafür Perlmutter und Koprah, wenigstens für zehn- bis zwölftausend Piaster, zurückbefördert werden sollten. Von dort gedachte man die Heimreise nach Hobart-Town anzutreten und höchstens noch, wenn es die Umstände erheischten, in Brisbane oder in Sydney Halt zu machen. Noch zwei Monate, dann lag die Brigg voraussichtlich wieder in ihrem Heimathafen.

Der unfreiwillige Aufenthalt vor Dunedin kam Gibson erklärlicherweise höchst ungelegen. Durch Briefe und zwischen Dunedin und Wellington gewechselte Telegramme war Hawkins von der Ursache der unliebsamen Verzögerung unterrichtet, und er drängte den Kapitän deshalb, seine Mannschaft zu vervollständigen. Er sprach sogar davon, im Notfalle selbst nach Dunedin zu kommen, obschon Geschäftsangelegenheiten vorläufig noch seine Anwesenheit in Wellington verlangten.

Gibson hatte, wie der Leser weiß, nichts versäumt, dem Wunsche des Reeders nachzukommen, er war dabei nur gar zu

vielen Schwierigkeiten begegnet, ganz wie eine Anzahl anderer Kapitäne, die sich in derselben Notlage befanden. Endlich hatte Flig Balt Erfolg gehabt, und als die vier Matrosen aus der Schenke zu den »Three-Magpies« das Deck der Brigg betreten hatten, ließ er sofort alle Boote aufwinden, damit die neuen Leute in der Nacht nicht etwa wieder entweichen könnten.

Noch im Laufe des Abends berichtete Flig Balt dem Kapitän, wie die Sache zugegangen war und wie er bei einer Rauferei den Augenblick benutzt hatte, Len Cannon und die drei anderen den Händen der Polizei zu entrücken. Was sie wert seien, würde er – der Kapitän – ja bald sehen. Meist beruhigten sich solche Hitzköpfe sofort, wenn das Schiff in Fahrt wäre, und wenn sie dann sozusagen unter sich sind, werden es oft die brauchbarsten Matrosen. Jedenfalls glaubte der Bootsmann, unter den vorliegenden Verhältnissen sein Bestes getan zu haben.

»Ich werde sie mir morgen ansehen, sagte Gibson.

– Ja... morgen, antwortete Flig Balt, es ist auch das beste, Kapitän, sie ihren Gin über Nacht verdauen zu lassen.

– Meinetwegen; übrigens liegen die Boote ja auf ihren Ständern, und wenn die Burschen nicht über Bord springen...

– Das können sie auch nicht, Kapitän; ich habe sie hinunter in den Frachtraum geschickt, und von da kommen sie erst im Augenblick der Abfahrt wieder heraus...

– Ja, aber morgen... bei hellem Tage, Balt?

– O, morgen wird sie schon die Furcht, der Polizei in die Hände zu fallen, hier zurückhalten.

– Nun also, auf morgen,« antwortete Gibson beruhigter.

Die Nacht verstrich; jedenfalls war es aber unnötig gewesen, Len Cannon und seine Kameraden einzusperren, denn sie dachten gar nicht daran, sich zu erheben und schliefen den Totenschlaf der Betrunkenen.

Mit Anbruch des nächsten Tages traf der Kapitän Gibson die erforderlichen Vorbereitungen zur Abfahrt. Seine Schiffspapiere waren schon in Ordnung, so daß er nicht noch einmal ans Land zu gehen brauchte. Jetzt mußten die Neuangeworbenen aufs Deck gerufen werden.

Vin Mod öffnete die große Luke, und völlig ernüchtert kamen die vier Matrosen herauf und gingen an die Arbeit ohne das geringste Anzeichen dafür, daß sie vielleicht wieder fliehen möchten.

Als sie da vor dem Kapitän erschienen, erhielt dieser von ihnen zwar einen höchst ungünstigen Eindruck, er wußte das aber nicht sichtbar werden zu lassen, betrachtete sie nur aufmerksam und fragte schließlich nach ihren Namen, um diese in die Mannschaftsrolle einzutragen.

Bei der Namensnennung gaben sie gleichzeitig ihre Nationalität an: es waren zwei Engländer, ein Irländer und ein Amerikaner. Eigene Wohnungen hatten sie nicht, ihr Heim waren die Spelunken beim Hafen, deren Wirte meist gleichzeitig Nachgäste aufnehmen. Ihre Habseligkeiten, das heißt das, was der Matrose an unumgänglichen Bedürfnissen in seinem Sacke mitzubringen pflegt, hatten sie nicht mitnehmen können. Flig Balt stellte ihnen dafür die Kleidungsstücke, die Leibwäsche und die sonstigen Gegenstände der früher Desertierten zur Verfügung, da diese ihr Eigentum doch niemals zurückfordern würden. Dadurch wurde es unnötig, sie erst noch nach ihren eigenen Reisesäcken zu schicken, und den Leuten schien das auch sehr recht zu sein.

Als Len Cannon, Sexton, Kyle und Bryce sich nach dem Vorderdeck begeben hatten, sagte Gibson achselzuckend:

»Eine verdächtige Gesellschaft, Balt! Ich glaube kaum, daß Ihr dabei eine glückliche Hand gehabt habt. Man muß die Burschen im Auge behalten, und zwar sehr scharf...

– Ja... natürlich, Kapitän. Übrigens sollen sie ihre Sache recht gut verstehen, wie mir ein Offizier vom ‘West-Pound’, der auch hier still liegt, mitteilte – Sie hatten diese Leute also schon vorher ins Auge gefaßt?

– Ja... das heißtt, erst seit wenigen Tagen...

– Und jener Offizier kannte sie?...

– Er hat sie auf langer Fahrt unter sich gehabt, und seiner Aussage nach sind es tüchtige Seeleute.«

Der Bootsmann log hier in unverschämtester Weise. Kein Offizier hatte ihm von den vier Männern ein Wort gesprochen; seine Aussage konnte aber nicht weiter kontrolliert werden, und Gibson hatte keine Ursache, an ihrem Werte zu zweifeln.

»Es wird jedenfalls zu verhüten sein, daß alle vier gleichzeitig Wache haben, sagte der Kapitän. Bringen Sie mir immer die beiden Engländer mit Hobbes und Wickley, und den Irländer und den Amerikaner mit Burnes und Vin Mod zusammen. Das dürfte sicherer sein...«

– Wie Sie wünschen, Kapitän; ich wiederhole Ihnen aber: einmal draußen auf hoher See, werden sie schon ihre Schuldigkeit tun. Nur beim Aufenthalt in einem Hafen, und vorzüglich in Wellington, müssen die Leute streng überwacht werden. Jedenfalls dürfen sie keinen Landurlaub bekommen, sonst kehrten sie vielleicht nicht wieder an Bord zurück!

– Mag sein, Balt, Vertrauen flößen sie mir aber nicht ein, und wenn ich in Wellington für sie andere einstellen kann...«

– So werden sie abgemustert,« stimmte der Bootsmann ein.

Flig Balt wollte nicht widersprechen, um nicht den Schein zu erwecken, daß ihm an diesen »Gelegenheits-Matrosen« besonders gelegen wäre.

»Ich kann Ihnen nur versichern, Kapitän, setzte er noch hinzu, daß ich mein Bestes getan habe, und große Auswahl hatte ich ja auch nicht!«

Gibson begab sich nach dem Hinterdeck zu dem Manne am Ruder, während Flig Balt nach dem Vorderdeck ging, um den Anker aufwinden und am Deck festlegen zu lassen, sobald die Segel in Ordnung wären.

Der Kapitän beobachtete den Kompaß in der Messingumhüllung, der auf einer Art Säule frei vor dem Steuer stand, sah dann nach dem Wimpel am Top des Großmastes und hierauf nach der britischen Flagge, die an der Gaffel des Briggsegels im Winde flatterte.

Noch schwankte der »James-Cook« an seiner Kette inmitten des Hafens. Der von Nordwesten wehende Wind mußte sein Auslaufen begünstigen. Wenn das Schiff durch den Kanal bis zum Chalmershafen gekommen war, fand es auch eine günstige Brise, längs der Ostküste Neuseelands bis zu der, die beiden Inseln trennenden Meerenge hinabzusegeln. Einige vor dem Kanal verankerte Fahrzeuge nötigten es jedoch, erst seitwärts zu steuern, wodurch es sehr in die Nähe des Kais kam, der, von ihm zur Rechten, den Hafen begrenzte.

Gibson erteilte seine Befehle. Nach einander wurden die beiden Marssegel, dann das Focksegel, hierauf die Klüver- und das Briggsegel gehißt. Dabei zeigte es sich überall, daß Len Cannon und seine Kameraden ihre Sache verstanden, und wenn sie nach den Stengen der Bramsegel hinaufzusteigen hatten, geschah das in einer Weise, die deutlich zeigte, daß sie für den Dienst als Marsgästen nichts mehr zu lernen brauchten.

Der schon aufgerichtete Anker wurde in dem Augenblick aufgewunden, wo man die Schoten anzog, um der Brigg die gewünschte Richtung zu geben. Flig Balt und Vin Mod konnten während dieses Manövers einige Worte wechseln.

»Na, sagte der zweite, unsere Neuen machen ja ihre Sache gut...

– Ganz wie sich's gehört, Mod...

– Noch drei solche Burschen, und wir hätten die Mannschaft, die wir brauchen...

– Und das Schiff, das wir brauchen, obendrein, setzte Flig Balt halblaut hinzu.

– Und auch den Kapitän, den wir brauchen!« erklärte Vin Mod, der die Hand an die Mütze legte, als stände er vor seinem Vorgesetzten.

Flig Balt bedeutete ihm, zu schweigen, aus Furcht, daß die Worte von dem Schiffsjungen verstanden werden könnten, der eben beschäftigt war, die Schote des kleinen Klüversegels umzulegen. Der Bootsmann schickte sich schon an, nach dem Volkslogis zu gehen, als Vin Mod ihn noch fragte, wie die vier Stammgäste der »Three-Magpies« dem Kapitän denn gefallen hätten.

»O, nicht besonders, antwortete Flig Balt.

– Ja freilich, äußerlich machen sie gerade keinen einnehmenden Eindruck, gab Vin Mod zu.

– Es würde mich gar nicht wundern, wenn er sie schon in Wellington ablohnnte, sagte Flig Balt.

– Um in Wellington vor Anker zu gehen, meinte Vin Mod, die Achseln zuckend, müßte man freilich nach Wellington steuern. Ich hoffe aber, wir kommen überhaupt nicht dahin und es wird dort niemand ausgesetzt.

– Keine Unklugheiten, Mod...

– Nun also... Flig Balt, der Kapitän ist nicht zufrieden?

– Nein.

– Was tut das, wenn wir's nur sind?«

Der Bootsmann begab sich nach dem Hinterdeck.

»Nun... ist alles in Ordnung? fragte ihn Gibson.

– Alles, Herr Kapitän.«

Der »James-Cook« schlug nun eine Richtung ein, mit der er sich dem Kai näherte, dessen Kopf er in kaum einer halben Kabellänge Entfernung umschiffen mußte.

Hier hatte sich eine Gruppe von Seeleuten und müßigen Zuschauern gesammelt, für die ein Fahrzeug unter Segel allemal ein gewisses Interesse haben... Seit mehreren Wochen war man dieses Anblickes beraubt gewesen, da die Schiffe hier ihren Ankerplatz nicht hatten verlassen können.

In der Gruppe befanden sich aber auch einige Polizisten, deren Aufmerksamkeit dem »James-Cook« ganz besonders gewidmet schien, das zeigte sich in ihrer Haltung und in ihren Bewegungen. Zwei oder drei der Beamten liefen sogar ganz vorn nach dem Kopfende des Kais, wo die Brigg ganz nahe vorbeikommen mußte.

Offenbar gehörten diese Polizisten – Flig Balt und Vin Mod konnten sich darüber gar nicht täuschen – zu denen, die sie gestern in der Schenke Adam Frys gesehen hatten. Len Cannon und seine Kameraden liefen also Gefahr, erkannt zu werden, und wer weiß, ob der »James-Cook«, wenn er angerufen und ihm befohlen wurde, beizudrehen, nicht in die Lage kam, die Matrosen aus den »Three-Magpies« wieder auszuliefern.

Der Kapitän Gibson jedoch, der nun einmal entschlossen war, die neuen Leute streng zu beobachten, fand es zweckmäßiger, sie zu behalten, was es ihm wenigstens ermöglichte, in See zu gehen, und er wäre ja in die größte Verlegenheit gekommen, wenn er die Matrosen wieder der Polizei überlassen müßte. Nach wenigen Worten, die ihm Flig Balt hastig zuflüsterte, stimmte er auch zu, daß Vin Mod sofort, und ehe sie bemerkt würden, Len Cannon, Sexton, Kyle und Bryce vom Deck wegschickte.

»Hinunter!... Hinunter!« rief Vin Mod ihnen zu.

Die Matrosen warfen einen flüchtigen Blick nach dem Kai, sie erkannten sofort die Lage der Dinge und verschwanden eiligst durch die Treppenkappe. Am Deck wurden sie gerade jetzt nicht mehr gebraucht, denn der Steuermann konnte den

»James-Cook« ohne weitere Veränderung der Segelstellung nach dem Kanale führen.

Die Brigg näherte sich dem Ende des Kais immer mehr und fuhr sogar noch dichter, als es die Schiffe sonst tun, an dieses heran, da sie eben noch einem amerikanischen Dampfer ausweichen mußte, der ihr unter den kreischenden Tönen seiner Heulpfeife entgegenkam.

Die Polizisten konnten sich also die Matrosen an Bord leicht genau ansehen, und wenn Len Cannon und die übrigen sich nicht versteckt hätten, wären sie gewiß erkannt und auf der Stelle abgeführt worden.

Die Beamten sahen sie jedoch nicht, und die Brigg konnte in den Kanal einlaufen, sobald der Dampfer den Eingang freigegeben hatte.

Jetzt war nichts mehr zu fürchten; die vier Matrosen kamen wieder zum Vorschein.

Ihre Hilfe war auch wieder nötig. Der sich von Südwesten nach Nordosten hinziehende Kanal macht mehrere Windungen, so daß bei jeder solchen die Schoten angezogen oder nachgelassen werden müssen.

Von einer günstigen Brise getrieben, segelte die Brigg ohne Schwierigkeiten zwischen den grünen, mit Villen und Landhäusern übersäten Ufern hin, auf deren einem die Eisenbahn verläuft, die Dunedin mit dem Chalmershafen verbindet.

Es war kaum acht Uhr, als die Brigg diesen Außenhafen passierte und nun aufs offene Meer hinauskam. Dann steuerte sie mit Backbordhalsen, den Leuchtturm von Otago und das Kap Sanders im Süden liegen lassend, rasch längs der Ostküste Neuseelands hin.

Drittes Kapitel

Vin Mod am Werke

Die Strecke zwischen Dunedin und Wellington, mit Einschluß der Meerenge, die die beiden großen Inseln trennt, beträgt kaum vierhundert Seemeilen. Hielt der Nordwestwind an, so stand an der Küste auch weiter eine freundliche See, und bei zehn Knoten konnte der »James-Cook« dann am zweitfolgenden Tage in Wellington eintreffen.

Ob es während dieser kurzen Fahrt Flig Balt wohl gelingen sollte, seinen schändlichen Plan auszuführen, sich des Kapitäns und der anderen Mannschaft zu entledigen, um die Brigg in seine Gewalt zu bekommen und sie weit hinaus nach dem Stillen Ozean zu steuern, wo ihm Sicherheit und Straflosigkeit winkte?...

Wie Vin Mod zu Werke gehen wollte, ist dem Leser bereits bekannt: Gibson und die Leute von der Mannschaft, die treu zu diesem hielten, sollten überrascht, gepackt und über Bord geworfen werden, ehe sie dazu kämen, sich zu verteidigen. Zunächst war es freilich nötig, Len Cannon und dessen Kameraden in das Komplott einzuhüpfen – was voraussichtlich keine Schwierigkeiten machte – bei ihnen sozusagen vorsichtig anzuklopfen und sich ihren Beistand zu sichern. Das gedachte Vin Mod gleich am ersten Reisetage zu tun, um schon in der nächsten Nacht seine Pläne ausführen zu können. Nach achtundvierzig Stunden sollte die Brigg ja in Wellington die Herren Hawkins und Nat Gibson an Bord nehmen; es war also notwendig, daß der »James-Cook« schon in der nächsten oder

spätestens in der zweitfolgenden Nacht Flig Balt und seinen Helfershelfern in die Hände fiel, da sich sonst die Aussicht auf Erfolg nicht wenig verminderte und eine gleichgute Gelegenheit sich wahrscheinlich niemals wieder darbot.

Was die Zustimmung Len Cannons, Sextons, Kyles und Bryces betraf, glaubte Vin Mod, daß das gar nicht in Frage kommen könne bei Leuten ohne Glauben und ohne Achtung vor dem Gesetz, ohne Gewissen und Skrupel, denen es doch verlockend genug erscheinen mußte, im Stillen Ozean, wo der Arm der Gerechtigkeit sie nicht mehr erreichte, einträgliche Fahrten auf gemeinsame Rechnung zu unternehmen.

Der südliche Teil Neuseelands, die Insel Tawai-Pounamon, zeigt die Gestalt eines in seiner Mitte etwas ausgedehnten, länglichen Viereckes, dessen Achse von Nordost nach Südwest verläuft. Der nördliche Teil der Insel Ikana-Maoui dagegen erscheint als ein unregelmäßiges Dreieck mit einer schmalen Landzunge, die in das Kap Nord ausläuft.

Die Küste, der die Brigg folgte, ist vielfach zerrissen und mit gewaltigen, sonderbar geformten Felsblöcken gesäumt, die aus der Ferne fast riesigen Mastodons gleichen, welche daran gestrandet wären. Da und dort täuscht eine Reihe von Bogen den Kreuzgang eines Klosters vor, und donnernd braust die Flut selbst bei schönem Wetter zwischen die Pfeiler hinein. Ein Schiff, das geradenwegs auf diese Küste zulief, wärerettungslos verloren, und drei oder vier anstürmende Wogen würden hinreichen, es zu zertrümmern. Glücklicherweise können Schiffe, die von einem Sturme aus Osten oder aus Westen überfallen werden, die äußersten Vorgebirge Neuseelands allemal leicht umschiffen. Außerdem finden sie, bei der Unmöglichkeit, in einen Hafen einzulaufen, guten Schutz in zwei Meerengen: in der Cookstraße, die beide Inseln trennt, und in dem Foveauxsunde zwischen Tawai-Pounamou und der Insel Stewart ganz im Süden des Landes. Hier gilt es

nur den gefährlichen Riffen von Snares auszuweichen, wo die Wogen aus dem Indischen und Stillen Ozean aufeinander prallen, eine Stelle, die schon viele schreckliche Schiffsunfälle gesehen hat.

Hinter dem Ufer steigt eine mächtige Bergkette auf, die zahlreiche Krater enthält und von der aus mehrere herabstürzende Wasserfälle verschiedene, trotz ihrer Kürze doch recht ansehnliche Flüsse speisen. Auf dem Bergabhang erheben sich Waldungen mit oft außerordentlich hohen Bäumen, wie Fichten von hundert Fuß Höhe und zwanzig Fuß Duchmesser, eine Zedernart mit Blättern gleich denen der Olive, mit dem harzreichen »Kudy«, dem »Kaikatea« mit sehr zäher Belaubung und roten Beeren, dessen Stamm zwischen Fuß und Gipfel keine Äste hat.

Kann Ika-na-Maoui sich brüsten mit dem Reichtum seines Bodens, mit seiner fast unerschöpflichen Fruchtbarkeit und einer Pflanzenwelt, die an manchen Stellen der der prächtigsten Erzeugnisse der Tropenflora gleichkommt, so ist Tawai-Pounamou dagegen von der Natur entschieden weniger begünstigt. Kaum der zehnte Teil seines Gebietes hat kulturfähigen Boden. In den bevorzugteren Bezirken können die Eingeborenen aber immer noch etwas Mais, mancherlei krautartige Nutzpflanzen und eine große Menge Kartoffeln erbauen, abgesehen von der sehr reichlichen Ernte an einer Farrenkrautwurzel, der *Pteris esculenta*, die einen Hauptbestandteil ihrer Nahrung bildet.

Der »James-Cook« näherte sich der Küste, deren Wassertiefen Harry Gibson genau kannte, zuweilen so weit, daß der Gesang verschiedener Vögel, darunter als melodiösester der des »Pou«, an Bord deutlich gehört werden konnte. Dazwischen vernahm man die Gaumenlaute von mancherlei Papageien, den Schrei von Enten mit scharlachrotem Schnabel und ebenso gefärbten Beinen und

Füßen, ohne von zahlreichem anderen Wassergeflügel zu reden, von dem einzelne kühne Vertreter sogar durch die Takelage des Fahrzeuges flatterten. Und wenn dessen Kiel ihre Kreise störte, wie hastig entwichen da die Cetaceen, diese Elefanten, diese Löwen der Weltmeere, wie stoben da die wegen ihres Fettes und ihres Pelzfelles so geschätzten Robben auseinander, von denen zweihundert genügen, hundert Barrels mit Öl zu füllen!

Die Witterung blieb beständig. Wenn der Wind abflaute, konnte das erst gegen Abend der Fall sein, da er dann vom Lande her wehte und sich an der Bergkette im Inneren brach. Bei dem herrschenden klaren Sonnenscheine wehte er in den höheren Luftsichten und trieb auch die Brigg, die ihre Stag- und Leesegel führte, schnell vorwärts. Kaum je brauchte man die Schoten nachschießen zu lassen oder das Steuer umzulegen. Die Neuangeworbenen verstanden auch als Seeleute die guten nautischen Eigenschaften des »James-Cook« zu würdigen.

Gegen elf Uhr zeigte kurz vor dem Hafen von Oamaru der Herbertberg seinen kugelähnlichen Gipfel, der fünftausend Fuß über die Meeresfläche emporragt.

Vergebens versuchte Vin Mod im Laufe des Vormittages mit Len Cannon zu sprechen, den er für den gewecktesten und einflußreichsten der vier Matrosen aus Dunedin ansah. Gibson hatte, wie erwähnt, angeordnet, daß diese Leute eine Wache niemals gemeinsam übernehmen sollten, denn jedenfalls war es ratsamer, sie von einander getrennt zu halten. Da übrigens mit der Segelführung nichts zu tun war, überließ der Kapitän dem Bootsmanne die Aufsicht über das Schiff und beschäftigte sich in seiner Kabine mit der Ordnung und dem Abschluß verschiedener Rechnungen.

Eben jetzt stand Hobbes am Steuer. Vin Mod ging, abwechselnd an jeder Seite des Volkslogis, zwischen Großmast

und Heck hin und her. Zwei andere Matrosen, Burnes und Bryce, schlenderten an der Schanzkleidung hin, ohne ein Wort zu wechseln. Vin Mod und Len Cannon standen beide unter dem Winde, so daß ein Gespräch zwischen ihnen jetzt von niemand gehört werden konnte.

Als der Schiffsjunge Jim in ihre Nähe kam, wiesen sie ihn barsch weg, und aus Vorsicht beauftragte ihn Balt auch noch, das Kompaßgehäuse zu putzen.

Die beiden anderen Kameraden Len Cannons, Sexton und Kyle, die jetzt keine Wache hatten, zogen die frische Seeluft der dunstigen, warmen Atmosphäre des Volkslogis vor. Vorn am Bug belustigte sie der Koch Koa mit seinen groben Scherzen und abscheulichen Grimassen. Man mußte es sehen, wie stolz sich dieser Eingeborne auf die Tätowierung seines Gesichtes, seines Rumpfes und seiner Glieder zeigte, auf den »Moko« der Neuseeländer, der die Haut tief einfurcht, statt sie nur zu ritzen, wie das bei den meisten Völkern der Inseln des Stillen Ozeans Gebrauch ist. Alle Eingeborenen werden der Ausführung des »Moko« nicht unterzogen. Die Koukis oder Sklaven würdigt man dieser »Verschönerung« nicht, überhaupt nicht die Leute der niederen Kasten, wenn sie sich nicht durch hervorragende Kriegstaten besonders ausgezeichnet haben. Deshalb war Koa auf seinen Hautschmuck auch nicht wenig eitel.

Er verstand es – was Sexton und Kyle stark zu interessieren schien – diesen seine Tätowierungen gründlich zu erklären, er erzählte, unter welchen Umständen seine Brust mit der und jener Zeichnung geschmückt worden war, und wies auf seine Stirn, die seinen Namen in unverwischbaren Schriftzeichen aufwies, die er auch am alles in der Welt nicht verwischt gesehen hätte.

Infolge dieser Operationen, die sich meist über den ganzen Körper erstrecken, gewinnt die Haut der Eingeborenen

ansehnlich an Dicke und Festigkeit. Die Leute erlangen dadurch eine vermehrte Widerstandsfähigkeit gegen die Unbill des Winterklimas und... gegen die Stiche der Moskitos, so daß viele Europäer sich beglückwünschen würden, wenn sie um den gleichen Preis der Plage durch jene unausstehlichen Insekten entgehen könnten.

Während nun Koa, instinktiv getrieben durch eine natürliche Sympathie für Sexton und dessen Kameraden, den Grund zu einem engeren Freundschaftsbündnis legte, »bearbeitete« Vin Mod selbst Len Cannon, der wiederum nur auf diesen zu warten schien.

»Na, Freund Cannon, begann Vin Mod, da wärst du ja an Bord des 'James-Cook'!... Ein hübsches Schiff, nicht wahr?... Und eins, das seine elf Knoten läuft, ohne daß man die Hand zu rühren braucht...

– Ja wohl, Mod...

– Und mit einer schönen Ladung im Bauche... einer kostbaren Fracht...

– Desto besser für den Reeder.

– Für den Reeder... hm... oder für einen anderen! Indes... wir haben ja nur die Arme zu kreuzen, während die Brigg flott dahinsegelt...

– Heute... ja, heute ist alles gut und schön, antwortete Len Cannon, doch morgen... wer weiß...

– Morgen... übermorgen... immerfort! rief Vin Mod, indem er Len Cannon auf die Schulter klopfte. Ist es so nicht weit schöner, als am Lande kleben geblieben zu sein? Wo wäret ihr denn, deine Kameraden und du, wenn ihr jetzt nicht auf dem Deck hier ständet?

– Wo?... Natürlich in den »Three-Magpies«, Mod...

– Nein... nach dem, wie ihr dort aufgetreten seid, hätte euch Adam Fry vor die Türe gesetzt. Dann wären die Polizisten gekommen, hätten euch alle vier zum Mitgehen eingeladen,

und da ihr allem Anscheine nach nicht die Leute dazu seid, euch vor dem Polizeigericht reinzuwaschen... na, da hätte man euch eben Gelegenheit gegeben, im Gefängnis von Dunedin euch so ein paar Monate lang zu erholen...

– Ach was... so eine Zelle in der Stadt und ein Schiff auf dem Meere, das kommt ja doch auf eins hinaus, erwiderte Len Cannon, der mit seinem Geschick noch immer zu hadern schien.

– Was? rief Vin Mod, eine Teerjacke, die solches Zeug schwätzt!

– Wir hatten einmal nicht die Absicht, zu fahren, erklärte Len Cannon, und ohne die gestrige, verwünschte Katzbalgerei wären wir schon weit weg auf dem Wege nach Otago.

– Um euch zu schinden und zu plagen... halb zu verhungern und zu verdursten, und um was denn zu erwerben?...

– Natürlich, um ein Vermögen zu erwerben, entgegnete Len Cannon.

– Ein Vermögen?... Dort in den Goldfundstätten? antwortete Vin Mod. O, da ist ja nichts mehr zu erangeln... Hast du denn die vielen nicht gesehen, die von da zurückgekehrt sind?... Taube Kiesel haben sie eingesteckt, um nicht mit ganz leeren Taschen zurückzukommen! An Pepiten (Goldklümpchen) ist die Ernte eingehieimst, und so etwas wächst nicht wieder von einem Tage... nicht einmal von einem Jahre zum anderen!

– O, ich kenne doch so manche, die es nicht zu bereuen hatten, ihr Schiff mit den Erzlagern der Clutha vertauscht zu haben...

– Und ich, ich kenne vier, die es nicht bereuen werden, an Bord des »James-Cook« gekommen zu sein, statt im Inneren umherzuirren!

– Und das sagst du zu uns?

– Zu und für euch, und für zwei oder drei andere unternehmende Burschen deines Schlages!

– Und du willst uns weismachen, ein Matrose könnte den Rest seiner Tage etwas zu essen, zu trinken und ein bischen darüber dadurch gewinnen, daß er für Rechnung eines Kapitäns und eines Reeders von einer Insel zur anderen segelte?

– Nein, das gewiß nicht, erwiderte Vin Mod, außer wenn er's für eigene Rechnung tut.

– Und wie macht er das, wenn er nicht selbst Eigentümer des Schiffes ist?

– O, das kann man doch manchmal werden...

– So?... Glaubst du denn, meine Kameraden und ich hätten in der Bank von Dunedin Geld liegen, ein Schiff zu kaufen?

– Nein... alter Freund, das nicht! Und wenn ihr je einen Sparpfennig erübrigt hättest, so wäre der doch bald durch die Hände Adam Frys oder eines anderen Bankiers dieser Art gegangen.

– Na also, Mod: kein Geld, kein Schiff, denn ich glaube doch nicht, daß es Gibson etwa einfiele, uns das seinige zu schenken...

– Nein, doch es könnte sich ja ein Unglück ereignen. Wenn der Kapitän Gibson nun verschwände... durch einen Unfall... einen Sturz über Bord... das kann selbst den besten Kapitänen passieren. Eine überbrechende Woge... weiter braucht's ja nichts, euch aus dem Schlamm zu ziehen... und dann in der Nacht... ohne daß es einer bemerken kann... und am nächsten Morgen... ja, da ist niemand mehr da...«

Len Cannon sah Vin Mod scharf in die Augen und fragte sich, ob er diese Sprache wohl richtig verstehe...

Der andere fuhr in seiner Rede fort:

»Und was geschieht nachher? Man ersetzt natürlich den Kapitän, und in einem solchen Falle übernimmt der Obersteuermann als zweiter Offizier die Führung des Fahrzeuges, fehlt es an einem solchen, so tritt der Leutnant ein...«

– Ja, und wenn kein Leutnant da ist, fiel Len Cannon mit gedämpfter Stimme ein, nachdem er den anderen verständnisvoll mit dem Ellbogen gestoßen hatte, wenn kein Leutnant da ist, dann kommt der Bootsmann an die Reihe...

– Ganz recht, alter Freund, und mit einem Bootsmann wie unserem Flig Balt, da kommt man schon fort...

– Doch nicht, wohin man kommen sollte? warf Len Cannon mit einem scheuen Seitenblick dazwischen.

– Nein... doch wohin man kommen will, antwortete Vin Mod, dahin, wo ein gutes Geschäft zu machen ist... wo man wertvolle Ladung bekommt... Perlmutter, Koprah, Gewürze... alles das im Lastraume der 'Little-Girl'.

– Wie... der 'Little-Girl'?...

– Das würde der neue Name des 'James-Cook' sein... ein hübscher Name, nicht wahr?... Einer, der uns doch Glück bringen muß!«

Mochte es nun dieser oder ein anderer Name sein – obgleich Vin Mod an dem genannten besonders zu hängen schien – jedenfalls stand hier ein Geschäft in Aussicht. Len Cannon war hell genug einzusehen, daß diese Andeutungen an ihn und seine Kameraden aus den »Three-Maggies« gerichtet waren. Gewissensbisse würden sie sicherlich nicht zurückschrecken. Vor jeder wirklichen Zusage mußte man die Sache aber ebenso gründlich kennen und wissen, wie die Ausführung möglich wäre. Nach kurzer Überlegung sagte dann Len Cannon, der sich vorsichtig umsah, ob jemand sie hören könnte, zu Vin Mod:

»Na, so packe nur mit allem aus!«

Vin Mod teilte ihm nun mit, was er bezüglich dieser Angelegenheit mit Flig Balt verabredet hatte. Der für einen derartigen Vorschlag sehr empfängliche Len Cannon verriet kein Erstaunen über das, was er eben gehört hatte, keinen Widerwillen, es ausführlicher zu besprechen, und kein Zögern,

darauf einzugehen. Sich des Kapitäns Gibson und der Leute, die einer Meuterei gegen ihn abhold waren, zu entledigen, sich der Brigg zu bemächtigen, deren Namen und, wenn nötig, deren Nationalität zu wechseln und im Stillen Ozean auf Teilung des Gewinnes damit umherzusegeln, das war Wasser auf die Mühle dieses Schurken. Immerhin wollte er erst gewisse Sicherheiten haben und sich überzeugen, daß der Bootsmann mit Vin Mod wirklich übereinstimmte.

»Noch heut Abend nach dem Glas um acht Uhr, sobald du am Steuer stehst, wird Flig Balt mit dir sprechen, Len... und dann halt die Ohren auf...

– Er soll also den Befehl auf dem ‘James-Cook’ übernehmen? fragte Len Cannon, der es lieber gesehen hätte, überhaupt keinen Vorgesetzten zu haben.

– Natürlich... alle Wetter, wir müssen doch einen Kapitän haben! erwiderte Vin Mod. Dagegen werden wir alle, und auch du und deine Kameraden, die Reeder sein...

– Also abgemacht, Mod. Sobald ich mit Sexton, Bryce und Kyle allein bin, werd’ ich ihnen Mitteilung machen...

– Die Sache hat aber Eile...

– So große Eile?...

– Ja... noch heute Nacht. Sind wir erst die Herren an Bord, dann geht’s hinaus in die Weite!«

Vin Mod erklärte seinem Spießgesellen noch, warum der Gewaltstreich vor der Ankunft in Wellington ausgeführt sein müsse, da sich dort noch Hawkins und der Sohn Gibsons einschiffen sollten. Bei zwei Männern mehr wäre die Sache doch weniger sicher. Wenn es nicht diese Nacht geschehe, müßte es auf jeden Fall in der nächsten vollbracht werden... später nicht... sonst wäre der glückliche Ausgang doch zu sehr in Frage gestellt.

Len Cannon billigte diese Gründe. Noch heute Abend wollte er seine Kameraden, für die er einstehé, über die Angelegenheit

unterrichten. Von dem Augenblick, wo der Bootsmann beföhle, würden sie ihm gehorchen. Vorher sollte ihm Flig Balt nur alles das bestätigen, was Vin Mod gesagt hätte. Zwei Worte würden genügen und ein Handschlag den Vertrag besiegeln. O, beim heiligen Patrick! Len Cannon würde keine schriftliche Abmachung verlangen... was versprochen würde, würde auch streng gehalten u. s. w.

Und wie es Vin Mod vorhergesagt hatte, trat Flig Balt gegen acht Uhr, als Len Cannon am Steuerruder war, aus dem Volkslogis und begab sich nach dem Hinterdeck. Da sich auch der Kapitän hier gerade aufhielt, mußte er warten, bis dieser, nach Erteilung seiner Befehle für die Nacht, seine Kabine wieder aufgesucht hatte.

Noch immer wehte die nordwestliche Brise, wenn sie auch gegen Sonnenuntergang etwas abgeflaut war. Der Seegang versprach bis zum Morgen günstig zu bleiben, so daß an der Segelführung kaum etwas zu verändern war, außer daß höchstens das große und das kleine Bramsegel eingezogen würde. Die Brigg lief dann noch vor ihren Mars-, den unteren und den Klüversegeln. Übrigens hielt sie sich dicht am Winde, immer bereit, einen Kurs nach Nordosten einzuschlagen.

Der »James-Cook«, der sich jetzt gegenüber dem Hafen von Timaru befand, hatte die ausgedehnte, unter dem Namen der Canterbury-Bight bekannte Bucht zu durchfahren. Um aber die Halbinsel Banks, die jene abschließt, zu umschiffen, mußte man nun zwei Quarts anluven und backstagsweise segeln.

Gibson ließ also die Raaen brassen und die Schoten nachschießen, um die gewünschte Richtung einzuschlagen. Wenn es wieder tagte, hoffte er, unter der Bedingung, daß sich der Wind nicht gänzlich legte, die Pompeys Pillars (Pompejussäulen) hinter sich zu haben und schon Christchurch gegenüber zu liegen.

Nach Ausführung seiner Befehle blieb Harry Gibson zum größten Leidwesen Flig Balts noch bis zehn Uhr auf dem Deck und wechselte entweder mit dem Bootsmanne einige Worte oder setzte sich auf dem Hackbord nieder. Der Bootsmann, dem Vin Mod das Nötige mitgeteilt hatte, sah sich infolge dessen verhindert, mit Len Cannon zu sprechen.

Kurz, an Bord ging alles seinen gewohnten Gang. Die Brigg brauchte ihren Kurs erst gegen drei oder vier Uhr früh zu wechseln, wenn sie in Sicht des Hafens von Akarva kam. Nach einem letzten Blick nach dem Horizonte und nach den Segeln zog sich Gibson endlich nach seiner Kabine zurück, deren Fenster nach dem Vorderteile des Volkslogis zu lag.

Zwischen Flig Balt und Len Cannon bedurfte es keiner langen Verhandlung. Der Bootsmann bestätigte die Aussagen Vin Mods. Keine halben Maßregeln... der Kapitän sollte, nachdem man ihn in seiner Kabine überrumpelt hatte, einfach über Bord geworfen werden, und da man auf Hobbes, Wickley und Burnes doch nicht zählen konnte, sollten diese ihm nachfolgen. Len Cannon hatte sich also nur der Mithilfe seiner drei Kameraden zu versichern, und von ihrer Seite war gewiß kein Widerspruch zu befürchten.

»Und wann? fragte Len Cannon.

– Noch diese Nacht, antwortete Vin Mod, der sich zu den beiden gesellt hatte.

– Um welche Zeit?...

– Zwischen elf Uhr und Mitternacht, erklärte Flig Balt. Dann wird Hobbes mit Sexton die Wache haben und Wickley am Steuer sein. Da brauchen wir sie nicht erst aus dem Logis hervorzuholen, und nachdem wir uns dieser ehrenwerten Teerjacken entledigt haben...

– Ja ja... ganz einverstanden,« antwortete Len Cannon, bei dem es kein Zögern und keine Gewissensbisse gab.

Er überließ damit das Steuer an Vin Mod und begab sich nach dem Vorderteile, um nun Sexton, Bryce und Kyle in den verbrecherischen Plan einzuweihen.

Am Fockmast angelangt, sah er sich aber vergeblich nach Sexton und Bryce um. Sie hätten jetzt eigentlich die Wache gehabt, doch keiner von ihnen war auf seinem Posten.

Wickley, den er deshalb fragte, zuckte als Antwort nur mit den Achseln.

»Wo sind sie denn? erkundigte sich Len Cannon.

– Im Logis... toll und voll betrunken... einer wie der andere!

– O, diese Säue! murmelte Len Cannon. Nun liegen sie die ganze Nacht im Rausche, und es ist nichts zu machen!«

Als er selbst hinunterkam, fand er seine Kameraden auf ihren Lagern ausgestreckt.... Er schüttelte sie tüchtig... wahrlich, betrunken wie unvernünftiges Viehzeug! Sie hatten aus der Kambüse eine Flasche Gin gestohlen und sie bis zum letzten Tropfen geleert. Es erwies sich unmöglich, sie aus ihrem Taumel zu erwecken, der voraussichtlich bis zum Morgen anhielt. Natürlich war auch gar nicht daran zu denken, ihnen Vin Mods Absichten mitzuteilen, und ebenso unmöglich war es, diese noch vor Sonnenaufgang auszuführen, denn ohne sie stand die Partie doch zu ungleich.

Daß Flig Balt, als er von der Sachlage hörte, in hellen Zorn geriet, kann man sich leicht denken. Vin Mod beruhigte ihn nur mit großer Mühe, und auch er hätte die elenden Trunkenbolde am liebsten an den Galgen gewünscht. Am Ende war aber doch noch nichts verloren. Was diese Nacht nicht ausgeführt werden konnte, war ja in der nächsten auszuführen. Kyle und Sexton sollten bis dahin gut beaufsichtigt und am weiteren Trinken gehindert werden.

Jedenfalls hütete sich Flig Balt, sie beim Kapitän anzuzeigen; er sah ihnen jetzt ebenso wegen des Rauches wie wegen des gestohlenen Gins aus erklärlichen Gründen durch die Finger.

Gibson hätte sie ja bis zur Ankunft in Wellington in den Frachtraum hinuntergeschickt, sie nachher der Hafenpolizei ausgeliefert und vielleicht, wie Vin Mod bemerkte, Len Cannon und Kyle obendrein fortgeschickt. Vin Mod hatte damit gewiß recht. Anderseits denunzieren Matrosen einander kaum jemals. Hobbes, Wickley und Burnes schwiegen also voraussichtlich still, und der Schiffsjunge wohl ebenso, so daß dem Kapitän der Vorfall also verborgen blieb.

Die Nacht verging; die Ruhe an Bord des »James-Cook« erlitt keine Störung.

Als Gibson am frühen Morgen das Deck betrat, fand er die Wachhabenden auf ihrem Posten und die Brigg nach Umschiffung der Halbinsel Banks im richtigen Kurse seewärts von Christchurch.

Der junge Tag, der 27. ließ sich gut an. Glänzend stieg die Sonne aus den Dünsten, die sich schnell auflösten, am Horizonte empor. Einen Augenblick schien es zwar, als ob ein Wind von der Seeseite her aufspringen wollte, schon von sieben Uhr ab wehte aber Landwind, der sich jedenfalls, wie am Tage vorher, aus Nordwesten halten würde. Wenn der »James-Cook« den Wind – wie die Seeleute sagen – »abkniff«, konnte er ohne die Halsen zu wechseln, nach Wellington kommen.

»Nichts Neues? fragte Gibson den Bootsmann, als dieser aus seiner Kabine herauskam, wo er die letzten Nachtstunden zugebracht hatte.

- Nein... gar nichts, Herr Gibson, antwortete Flig Balt.
- Wer ist jetzt am Ruder?
- Der Matrose Cannon.
- Über die Neuangeworbenen ist dienstlich keine Klage zu führen?
- In keiner Weise. Ich glaube, die Leute sind besser als sie aussehen.

– Desto besser, Balt, denn mir ahnt, in Wellington wird es den Kapitänen ebenso an Leuten fehlen wie in Dunedin.

– Das wäre wohl möglich, Herr Gibson...

– Ja, und wenn ich mit denen, die wir haben, halbwegs auskommen könnte...

– So wäre das das Beste!« fiel Flig Balt ein.

Bei seiner Fahrt nach Norden lief der »James-Cook« nur drei bis vier Seemeilen von der Küste dahin. Deren Einzelheiten traten bei dem hellen Sonnenlichte deutlich hervor. Die hohe Kette des Kaikoura, die die Provinz Marlborough durchzieht, zeigte ihren zerrissenen Kamm in der Höhe von zehntausend Fuß. Auf den Abhängen grünten, vom Lichte vergoldet, ungeheuere, dichte Wälder, und glänzende Wasserläufe schlängelten sich nach dem Uferlande hinunter.

Inzwischenen schien die Brise sich abschwächen zu wollen, und dann legte die Brigg heute keine so große Strecke zurück, wie gestern, und voraussichtlich traf sie also noch nicht im Laufe der Nacht in Wellington ein.

In der fünften Nachmittagsstunde hatte man erst die Gipfel des Ben More in Sicht, und zwar etwas südlich von dem kleinen Hafenplatz Flaxbourne. Noch brauchte man wenigstens fünf bis sechs Stunden, den Eingang der Cookstraße zu erreichen. Da dieser Wasserweg auch ziemlich genau von Süden nach Norden verläuft, war es nicht nötig, die Segelstellung des Schiffes zu ändern.

Flig Balt und Vin Mod konnten also mit Sicherheit darauf rechnen, daß sie die ganze Nacht zur Verfügung hatten, ihre Pläne auszuführen.

Natürlich war mit Len Cannon und dessen Kameraden die Mitwirkung dabei verabredet. Sexton und Bryce, die wieder nüchtern geworden waren, und der schon vorher ins Vertrauen gezogene Kyle hatten keinerlei Einwand erhoben. Nachdem Vin Mod Len Cannon noch weiter angestachelt hatte, wartete

man nur noch auf den Augenblick zum Handeln. Das war in folgender Weise gedacht:

Zwischen Mitternacht und ein Uhr, wenn der Kapitän voraussichtlich im Schlafe lag, wollten sich Vin Mod und Cannon in dessen Kabine schleichen, ihn knebeln, herausschleppen und ihn ins Meer werfen, bevor er nur einen Hilferuf ausstoßen könnte. Gleichzeitig sollten Hobbes und Burnes, die dann die Wache hatten, von Kyle, Sexton und Bryce überfallen werden und das Schicksal des Kapitäns teilen. Dann war nur noch Wickley im Volkslogis übrig, und den müßten doch Koa und Flig Balt, ebenso wie den Schiffsjungen, überwältigen können. Wenn das gelungen war, befänden sich an Bord nur noch die Urheber der Schandtat, doch kein einziger Zeuge, und der »James-Cook« sollte dann sofort wenden und mit allen Segeln nach dem Stillen Ozean im Osten von Neuseeland hinaussteuern.

Vorläufig waren die besten Aussichten vorhanden, daß die abscheuliche Verschwörung ihren Zweck erreichte. Mit Tagesanbruch würde die Brigg unter der Führung Flig Balts dann schon weit von hier entfernt sein.

Gegen sieben Uhr abends kam das Kap Campbell im Nordosten in Sicht, eigentlich die äußerste Landspitze, die die Cookstraße im Süden abschließt, und der gegenüber in der Entfernung von fünfzig Seemeilen das Kap Palliser als der Ausläufer der Insel Ika-na-Maoui hervorspringt.

Mit allen Segeln, sogar mit den Leesegeln, da der Wind gegen Abend noch mehr abgeflaut war, glitt die Brigg jetzt kaum zwei Meilen von der Küste hin. Das Uferland war frei sichtbar mit seinen Basaltwänden, die schon den Fuß zu den Bergen des Inneren bilden. Der Gipfel des Waldberges erglühte wie eine feurige Spitze in den Strahlen der untergehenden Sonne. Obgleich die Gezeiten im Stillen Ozean nur gering auftreten, lief hier augenblicklich doch eine Strömung in

nördlicher Richtung, die die Einfahrt des »James-Cook« in die Meerenge begünstigte.

Gegen acht Uhr war es, wo sich der Kapitän hätte in seine Kabine zurückziehen sollen, nachdem er dem Bootsmanne die Oberaufsicht übertragen hatte. Es war jetzt ja nur noch auf die Schiffe zu achten, die am Eingange zu der Wasserstraße im Ein- oder Auslaufen wären. Übrigens versprach die Nacht klar zu bleiben, und vorläufig tauchte kein Segel am Horizonte auf.

Da wurde aber um acht Uhr hinter dem Steuerbord das Erscheinen einer Rauchsäule gemeldet und bald wurde auch ein Dampfer sichtbar, der um das Kap Campbell steuerte.

Vin Mod und Flig Balt legten darauf zunächst kein Gewicht, denn seinem Kurse nach mußte das Fahrzeug die Brigg bald überholt haben.

Er war ein Aviso von der Flotte, der augenblicklich seine Flagge noch nicht zeigte. Eben jetzt krachte aber ein Gewehrschuß, und sofort flatterte der britische Unionjack von der Gaffel des Briggsegels.

Harry Gibson war auf dem Deck geblieben. Sollte er hier ausharren, so lange der Aviso sichtbar war, der offenbar denselben Kurs wie der »James-Cook« einhielt und entweder die Meerenge durchschiffen oder ebenfalls nach Wellington dampfen wollte?

Diese Frage legten sich Flig Balt und Vin Mod mit einiger Besorgnis und noch mehr Ungeduld vor, denn sie konnten es kaum noch erwarten, auf dem Deck allein zu sein.

Eine Stunde verstrich. Gibson saß noch immer in der Nähe des Deckhauses und schien gar nicht daran zu denken, hinunter zu gehen. Er wechselte einige Worte mit dem Manne am Steuer, dem Matrosen Hobbes, und betrachtete im übrigen den Aviso, der sich kaum noch eine Seemeile von der Brigg befand.

Die Enttäuschung Flig Balts und seiner Spießgesellen, die sich sogar zur stillen Wut steigerte, kann man sich wohl denken. Das englische Schiff fuhr jetzt nur noch mit halber Geschwindigkeit und sein überflüssiger Dampf strömte geräuschvoll aus dem Rohre neben dem Schornstein. Es schwankte auf den Wellen der langen Dünung auf und ab und rührte das Wasser nur schwach mit seinen Schraubenflügeln auf, so daß es kaum einen längeren Kielwasserstreifen als den des »James-Cook« hinter sich ließ.

Warum der Aviso seine Fahrt verlangsamt haben mochte, konnte niemand sagen. Vielleicht war an seiner Maschine etwas in Unordnung geraten oder vielleicht wollte er auch nur in der Nacht nicht nach Wellington einlaufen, wo das Fahrwasser ein ziemlich gefährliches ist.

Jedenfalls schien er aus dem oder jenem Grunde die Nacht über unter Halbdampf und deshalb stets in Sicht der Brigg bleiben zu wollen.

Das war für Flig Balt, Vin Mod und die anderen natürlich sehr störend, ja sogar ziemlich beunruhigend.

Len Cannon, Sexton, Kyle und Bryce kamen dabei nämlich auf die Vermutung, der Aviso könnte von Dunedin abgesendet sein, sie zu verfolgen, weil die Polizei, die doch von ihrer Einschiffung auf der Brigg und ihrer Abfahrt mit dieser Wind bekommen haben mochte, sie vielleicht abzufangen suchte. Freilich eine grundlose, übertriebene Befürchtung. Da erschien es doch viel einfacher, telegraphisch den Befehl abzusenden, sie beim Eintreffen in Wellington zu verhaften. Man benutzt auch kein Fahrzeug der Flotte, sich einiger Polterer von Matrosen zu bemächtigen, zumal wenn man sie im nächsten Hafen leicht dingfest machen kann.

Len Cannon und seine Kameraden sollten sich jedoch bald beruhigt sehen. Der Aviso zeigte kein Signal, mit der Brigg in Verbindung zu treten, und setzte auch kein Boot aufs Meer.

Dem »James-Cook« stand also keine Durchsuchung bevor, und die Teerjacken aus den »Three-Magpies« konnten an Bord ruhig sein.

Wenn damit auch jede Besorgnis nach dieser Seite geschwunden war, so bewahrten der Bootsmann und Vin Mod doch ihren Ingrimm wie vorher. In dieser Nacht war nichts auszurichten und am nächsten Tage lag ja die Brigg in Wellington vor Anker. Sich auf den Kapitän Gibson und die drei Matrosen zu stürzen, das wäre ohne Lärm nicht abgegangen. Diese würden doch Widerstand geleistet, sich gewehrt und würden um Hilfe gerufen haben, was auf dem höchstens zwei bis drei Kabellängen entfernten Aviso gehört werden mußte. Die Meuterei konnte unter diesen Verhältnissen keinen Erfolg versprechen. Sie wäre durch das englische Schiff, das mit wenigen Schraubenschlägen neben der Brigg gelegen hätte, sofort unterdrückt worden.

»Tod und Teufel, fluchte Vin Mod halb für sich, da ist nichts zu machen! Wir liefern doch nur Gefahr, in der nächsten Stunde an der großen Raa des verwünschten Dampfers zu baumeln!

– Und morgen, setzte Flig Balt hinzu, werden der Reeder und Nat Gibson mit an Bord sein!«

Ein einziger Ausweg wäre der gewesen, sich von dem Aviso zu entfernen, und vielleicht hätte der Bootsmann das versucht, wenn der Kapitän nicht, statt seine Kabine aufzusuchen, den größten Teil der Nacht auf dem Deck geblieben wäre. So war es unmöglich, nach der offenen See hin zu wenden... auf die Absicht, sich der Brigg jetzt zu bemächtigen, mußte man also verzichten.

Zu früher Stunde wurde es schon wieder hell. Der »James-Cook« war gegenüber Blenheim vorbeigekommen, das an der Küste von Tawai-Pounamou, an der Westseite der Meerenge liegt; dann hatte er sich der Nicholsonspitze am Eingange der

Bucht von Wellington genähert. Um sieben Uhr des Morgens lief er endlich, gleichzeitig mit dem Aviso, in diese Bucht ein und ging in der Mitte des Hafens vor Anker.

Viertes Kapitel

In Wellington

Die Stadt Wellington ist an der Südwestspitze der Nordinsel im Hintergrunde einer hufeisenförmigen Bucht erbaut. Sehr geschützt gegen die Winde vom offenen Meere her, bietet sie einen vortrefflichen Ankerplatz. Die Brigg war von der Witterung begünstigt gewesen, das ist aber nicht immer der Fall. Meist ist die Schiffahrt durch die Cookstraße mit ernsten Schwierigkeiten verbunden, denn hier laufen zu Zeiten Strömungen mit der Geschwindigkeit von zehn Knoten, obwohl der Wasserstand im Stillen Ozean bei Ebbe und Flut nur wenig verschieden ist. Der Seefahrer Tasman, dem man die Entdeckung Neuseelands – im Dezember 1642 – verdankt, hatte hier große Gefahren zu bestehen, teils wegen einer immer drohenden Strandung und teils wegen etwaiger Überfälle der Eingeborenen. Daher der Name der »Bai des Massacres«, der unter den geographischen Bezeichnungen der Meerenge noch fortlebt. Der holländische Seefahrer verlor hier vier seiner Leute, die von den Kannibalen des Uferlandes sofort verzehrt wurden, und hundert Jahre später mußte der britische Seefahrer James Cook die Besatzung eines der Boote seines von Kapitän Furneaux befehligen Begleitschiffes in den Händen dieser Wilden zurücklassen. Endlich fand hier, zwei Jahre darauf, der französische Seefahrer Marion du Frène mit sechzehn seiner Leute den Tod durch einen Überfall, der mit der scheußlichsten Schlächterei endigte.

Im März 1840 läuft dann Dumont d'Urville mit der »Astrolabe« und der »Zélée« die Bai von Otago an der Südinsel an und besucht auch die Snaresinseln nebst der Stewartinsel an der Südspitze von Tawai-Pounamou. Dann verweilt er eine Zeitlang im Hafen von Akaroa, ohne über seinen Verkehr mit den Eingeborenen zu klagen zu haben. Das Andenken an den Aufenthalt dieses berühmten Seefahrers wird durch die Insel, die seinen Namen erhielt, gesichert. Nur von Pinguinvölkern und Albatrosschwärmen bewohnt, ist sie vom Südende des Hauptlandes durch den »Frenchpaß« getrennt, worin ein so schwerer Seegang herrscht, daß sich die Schiffe beim Verlassen der Meerenge nicht gern hineinwagen.

Jetzt, wo über Neuseeland die britische Flagge weht, ist die allgemeine Sicherheit – wenigstens soweit hierbei die Maoris in Betracht kommen – hier überall gewährleistet. Die früher von der wilden Bevölkerung drohenden Gefahren sind vollständig beseitigt. Nur die, die das Meer bietet, bestehen noch fort, doch auch in vermindertem Maße, dank den sorgsamen hydrographischen Arbeiten und der Errichtung des sehr hohen Leuchtturmes auf einem einzeln aufragenden Felsen vor der Nicholsonbucht, in deren Hintergrunde sich Wellington ausbreitet.

Es war im Januar 1849, als die New-Zealand Land Company die »Aurora« absendete, die diesem entlegenen Lande die ersten Ansiedler zuführte.

Die Bevölkerung beider Inseln beträgt jetzt nicht weniger als achthunderttausend Seelen, wovon auf Wellington, die Hauptstadt der Kolonie, allein dreißigtausend kommen.

Die schön gelegene und regelmäßig erbaute Stadt hat breite, gut unterhaltene Straßen. Die meisten Häuser bestehen freilich nur aus Holz, aus Furcht vor den in der Südprovinz ziemlich häufigen Erdbeben, sogar die öffentlichen Gebäude, wie der in einem hübschen Parke gelegene Palast des Gouverneurs, und

auch die Kathedrale, die ihr religiöser Charakter doch nicht gegen solche Naturereignisse schützt. Ist Wellington jetzt auch unbedeutender und dessen Industrie und Handel geringfügiger als in zwei oder drei anderen blühenden Städten Neuseelands, so wird es diese unter dem Einfluß der kolonisatorischen Geschicklichkeit Großbritanniens doch später noch sicherlich einholen. Mit seiner Universität, der gesetzgebenden Versammlung, die aus vierundfünfzig Mitgliedern – darunter vier vom Gouverneur dazu ernannten Maoris – besteht, mit der aus allgemeinem Wahlrecht hervorgegangenen Volksvertretung, seinen höheren und mittleren Schulen, seinem Museum, den stark beschäftigten Anstalten zur Herstellung gefrorenen Fleisches für die Ausfuhr, seinem Mustergefängnis und den öffentlichen Plätzen und Parkanlagen, wo die Elektrizität schon das Gas zu verdrängen anfängt, erfreut sich Wellington doch schon heute mancher Vorzüge und Annehmlichkeiten, um die es so manche Stadt in der Alten wie in der Neuen Welt beneiden könnte.

Der »James-Cook« hatte sich nicht unmittelbar an den Kai angelegt, weil der Kapitän das Entweichen seiner Leute zu erschweren hoffte. Das Goldfieber wütete in Wellington nämlich nicht minder heftig als in Dunedin und den übrigen neuseeländischen Hafenplätzen. Auch hier sahen sich mehrere Schiffe dadurch am Auslaufen gehindert. Gibson mußte also vor allem darauf bedacht sein, seine Mannschaft vollzählig zu erhalten, und darunter sogar die Neuangeworbenen aus den »Three-Magpies«, obwohl er diese gern gegen andere ausgewechselt hätte. Übrigens sollte sein Aufenthalt in Wellington nur sehr kurze Zeit, höchstens vierundzwanzig Stunden dauern.

Die ersten Personen, die Gibson aufsuchte, waren Hawkins und sein Sohn Nat. Der Kapitän hatte sich gleich nach der Ankunft im Hafen ans Land setzen lassen, und es schlug eben

sieben, als er das Kontor des Reeders Hawkins betrat, das am Ende einer der am Hafen ausmündenden Straßen lag.

»Ah... mein Vater!...

– Herzlich begrüßt, lieber Freund!«

Mit diesen Worten wurde Gibson bei seinem Erscheinen im Kontor bewillkommen.

Er war seinem Sohne und dem Reeder zuvorgekommen, die sich eben anschickten, nach dem Kai hinunter zu gehen, um zu sehen, ob der »James-Cook« nicht endlich von den Wärtern des Küstentelegraphen gemeldet würde.

Der junge Mann hatte sich seinem Vater gleich an die Brust geworfen, und dann schloß auch der Reeder diesen erfreut in die Arme.

Der zur Zeit fünfzigjährige Hawkins war ein Mann von mittlerer Größe, mit wenig ergrautem Haar und bartlosem Gesicht, mit klaren, sanften Augen und dabei von trefflicher Gesundheit und kräftiger Konstitution, im übrigen rasch in seinen Bewegungen, sehr tätig in seinem Berufe und ziemlich kühn in seinen Geschäften. Seine Verhältnisse in Hobart-Town waren in gesichertem, blühendem Zustande, und bei seinem bereits erworbenen Vermögen hätte er sich getrost zur Ruhe setzen können. Es hätte ihm nach einem so tätigen Leben aber noch nicht gepaßt, schon müßig zu bleiben. Um seine Geschäfte noch zu erweitern, wollte er, wenn auch schon Teilhaber an einigen anderen Schiffen, in Wellington eben noch ein Kontor mit einem Teilhaber, einem gewissen Balfour, eröffnen. Hier sollte Nat Gibson als erster Buchhalter und mit Gewinnanteil angestellt werden, sobald der »James-Cook« seine jetzige Rundfahrt beendigt hätte.

Der Sohn des Kapitäns Gibson, zur Zeit einundzwanzig Jahre alt und lebhaften, aber ernsten Geistes, hegte für seinen Vater und seine Mutter, doch auch für den Reeder Hawkins die wärmste Zuneigung. Der letztere und der Kapitän standen zu

einander in so enger, vertrauter Beziehung, daß Nat Gibson für beide leicht gleiche Gefühle bewahren mußte. Leicht erregbar, enthusiastisch, für alles Schöne begeistert, zeigte er eine wirkliche Künstlernatur neben vollem Verständnis und warmem Eifer für geschäftliche Dinge. Etwas über mittelgroß, schwarz von Augen und mit nußbraunem Bart und Haar, einer eleganten Haltung und mit sehr ansprechenden Gesichtszügen, gefiel der junge Mann allen auf den ersten Blick und er kannte wirklich auch nur Freunde. Anderseits unterlag es keinem Zweifel, daß er mit zunehmenden Jahren sich als ein entschlossener, energischer Charakter erweisen würde. Von seiner Mutter hatte er das entschiedenere Temperament geerbt, das seinem Vater nicht so ausgesprochen eigen war.

In den Mußestunden beschäftigte sich Nat Gibson mit Vergnügen und mit gutem Geschmack mit der Photographie, die jetzt, dank dem sehr verkürzten Aufnahmeverfahren, womit dennoch die vollendetsten Bilder gewonnen werden, eine so weite Verbreitung gefunden hat. Sein Apparat verließ ihn fast nie, und man kann sich denken, daß er diesen im Laufe der Reise hierher sehr häufig benutzt und von malerischen Landschaften, vielfach von Eingeborenen und sonstigen interessanten Dingen Aufnahmen gemacht hatte.

Seitdem er in Wellington war, hatte er auch eine Menge Ansichten von der Stadt selbst und von deren Umgebung aufgenommen. Hawkins interessierte sich lebhaft für seine Liebhaberei. Häufig sah man sie beide mit dem photographischen Apparate ausgerüstet hinauswandern vor die Stadt, und stets kehrten sie mit neuen Schätzen für ihre Sammlung von diesen Ausflügen zurück.

Als Hawkins den Kapitän seinem Teilhaber Balfour vorgestellt hatte, zog er sich nach seinem Privatkontor zurück, wohin ihm Gibson und dessen Sohn folgten. Hier kam das Gespräch zuerst auf Hobart-Town, von wo es, dank der

regelmäßigen Verbindung zwischen Tasmanien und Neuseeland, an Nachrichten nicht fehlte. Erst am Tage vorher war ein Schreiben der Frau Hawkins eingetroffen, und einige Briefe der Frau Gibson erwarteten schon mehrere Tage den »James-Cook« in Wellington.

Der Kapitän durchflog sie mit erklärlichem Interesse. Da unten ging alles recht gut; die beiden Frauen waren wohllauf. Die Abwesenheit der Männer erschien ihnen freilich etwas lang und sie hofften nun auf ein baldiges Wiedersehen, da die Reise des Schiffes ja ihrem Ende entgegenging.

»Ja ja, sagte Hawkins, nur noch fünf oder sechs Wochen, dann werden wir in Hobart-Town zurück sein...

– O, meine gute Mutter, rief Nat Gibson, welche Freude wird es für sie sein, uns wiederzusehen, ganz so, wie wir uns gefreut haben, dich, liebster Vater, wieder zu begrüßen...

– Und wie ich, dich, mein Kind, endlich wiederzufinden!

– Lieber Freund, begann jetzt der Reeder, ich glaube annehmen zu dürfen, daß der letzte Teil der Fahrt des 'James-Cook' nicht mehr viel Zeit beanspruchen werde...

– Das hoffe ich ebenfalls, Hawkins.

– Und selbst bei mäßiger Geschwindigkeit, fuhr dieser fort, muß ja die Strecke zwischen Neuseeland und Neuirland in kurzer Zeit zurückgelegt werden...

– Vorzüglich zur jetzigen Jahreszeit, antwortete der Kapitän. Bis zum Äquator hin bleibt das Meer gewöhnlich schön, der Wind hält sich gut, und ich denke wie du, daß wir keine Verzögerungen zu erleiden haben werden, wenn sich unser Aufenthalt im Praslinhafen nicht unversehens verlängert...

– Das ist kaum zu befürchten, Gibson. Ich habe von meinem Vertreter, Herrn Zieger, darüber sehr befriedigende Nachricht erhalten. Im dortigen Archipel lagern große Vorräte von Perlmutter, Koprah und so weiter, so daß die Brigg keine Schwierigkeiten haben wird, volle Ladung einzunehmen.

– Ist denn Herr Zieger auch erbötig, die jetzige Fracht des Schiffes zu übernehmen? fragte der Kapitän.

– Gewiß, lieber Freund, und ich wiederhole dir, ich bin überzeugt, daß wir dieser Sache wegen keine Verzögerung zu befürchten haben.

– Bedenke aber, Hawkins, daß die Brigg vom Praslinhafen erst noch Karawera anlaufen muß...

– Das wird binnen vierundzwanzig Stunden abzumachen sein, Gibson.

– Nun, Vater, dann können wir ja die Reisedauer ausrechnen. Wie viel Tage brauchen wir einschließlich des Aufenthaltes im Praslinhafen und in Karawera?

– Etwa drei Wochen.

– Und von Wellington nach Praslinhafen?

– Eben so lange.

– Und zur Rückfahrt nach Tasmanien?

– Ungefähr einen Monat.

– Danach wäre also anzunehmen, daß der ‘James-Cook’ in zweiundehnhalb Monaten nach Hobart-Town zurückgekehrt sein kann.

– Jawohl... eher noch zeitiger, als später.

– Nun gut, erwiderte Nat Gibson, so werd’ ich noch heute an die Mutter schreiben, da der Postdampfer nach Australien übermorgen abgeht. Ich werde sie noch um zweiundehnhalb Monat Geduld bitten, und Frau Hawkins wird ja ihren Teil davon auf sich nehmen, nicht wahr, Herr Hawkins?

– Ganz gewiß, liebes Kind.

– Zu Anfang des Jahres werden die beiden Familien dann wieder vereinigt sein...

– Zwei Familien, die eigentlich nur eine bilden!« bemerkte dazu Hawkins.

Ein Händedruck zwischen dem Reeder und dem Kapitän besiegelte diese Worte.

»Lieber Gibson, fuhr Hawkins darauf fort, wir werden mit Herrn Balfour gleich hier frühstücken...

– Ganz einverstanden, Hawkins.

– Hast du in der Stadt etwas auszurichten?

– Nein, antwortete der Kapitän, ich werde aber erst noch einmal an Bord zurückkehren müssen.

– O, das ist schön! rief Nat Gibson. Es wird mich sehr freuen, unsere Brigg wiederzusehen, ehe wir unser Gepäck dahin schaffen lassen.

– Nun, antwortete Hawkins, das Schiff wird doch etliche Tage in Wellington liegen bleiben.

– Höchstens vierundzwanzig Stunden, erklärte der Kapitän, da ich weder Havarien auszubessern, noch hier Fracht zu löschen oder einzunehmen habe. Zur Erneuerung des Proviants wird der Nachmittag hinreichen, und nur in Bezug hierauf wollte ich Flig Balt noch die nötigen Anweisungen geben.

– Bist du mit deinem Bootsmann noch immer zufrieden?

– Noch immer. Der Mann ist eifrig und versteht sich auf den Dienst.

– Und die übrige Mannschaft?

– O, gegen die alten Matrosen ist nicht das geringste einzuwenden.

– Wie steht es aber mit denen, die du in Dunedin angenommen hast?

– Die flößen mir allerdings nicht das beste Vertrauen ein, ich habe nur keine besseren austreiben können.

– Der ‘James-Cook’ soll also schon...

– Schon morgen abfahren, wenn’s uns hier nicht ebenso ergeht wie in Dunedin. Gegenwärtig ist es für Handelskapitäne nicht ratsam, sich in den neuseeländischen Häfen längere Zeit aufzuhalten.

– Du denkst wohl an die Desertion, die die Besatzungen dezimiert? fragte Hawkins.

– Noch mehr als dezimiert, erwiderte Gibson, denn von acht Matrosen sind mir vier davongelaufen, von denen ich keine Spur wieder gehört habe.

– Ja freilich, Gibson, da wirst du auf der Hut sein müssen, damit es dir hier nicht ebenso ergeht wie in Dunedin...

– Ich habe deshalb schon insofern Vorsorge getroffen, daß keiner, unter welchem Vorwande es auch sei, ans Land gehen darf... nicht einmal der Koch Koa...

– Das ist recht, Vater, ließ Nat Gibson sich vernehmen. Im Hafen liegen schon ein halbes Dutzend Schiffe, die wegen Mannschaftsmangel nicht auslaufen können.

– Das wundert mich gar nicht, antwortete Harry Gibson. Ich denke auch sofort unter Segel zu gehen, sobald wir unseren Proviant übergenommen haben, und morgen werden wir schon ganz früh zur Abfahrt bereit sein.«

Als der Kapitän den Namen des Bootsmannes aussprach, hatte Hawkins ein leises Stirnrunzeln nicht unterdrücken können.

»Daß ich dich wegen Flig Balts fragte, nahm er jetzt das Wort, kam daher, daß er auf mich gleich bei seiner Anmusterung in Hobart-Town keinen Vertrauen erweckenden Eindruck machte.

– Ja ja... ich weiß es, antwortete der Kapitän, deine Vermutungen gingen aber nicht in Erfüllung. Er kommt seiner Pflicht mit allem Eifer nach, die Leute wissen, daß sie ihm zu gehorchen haben, und ich versichere dir, daß der Dienst an Bord bisher nichts zu wünschen übrig gelassen hat.

– Desto besser, Gibson; ich will mich in Bezug auf ihn gern getäuscht haben, und wenn er sich dein Vertrauen erworben hat...

– Übrigens weißt du, Hawkins, daß ich mich, was die Schiffsführung angeht, einzig auf mich selbst verlasse, nur das übrige überlasse ich meinem Bootsmanne. Seit unsererer Abfahrt

habe ich ihm noch keinen Vorwurf zu machen gehabt, und wenn er zur nächsten Reise wieder auf der Brigg antreten will...

– Nun, das ist ja ausschließlich deine Sache, lieber Gibson, du kannst am besten beurteilen, was in dieser Hinsicht zu tun oder zu lassen ist.«

Das Vertrauen, das Flig Balt seinem Kapitän bisher eingeflößt hatte, war also, so sehr es am unrechten Platze war, wie die vorstehenden Äußerungen ergaben, noch in keiner Weise erschüttert, so gut hatte dieser Elende, ebenso wie Vin Mod, seine Rolle zu spielen verstanden. Deshalb antwortete Harry Gibson auch, als ihn Hawkins fragte, ob er sich auf die anderen vier Matrosen, die nicht entwichen waren, verlassen könnte:

»Vin Mod, Hobbes, Wickley und Burnes sind vortreffliche Seeleute, und was sie in Dunedin nicht getan haben, werden sie auch hier nicht versuchen.

– Das sollen sie bei der Heimkehr nicht zu bereuen haben, erklärte der Reeder.

– Um ihretwillen, fuhr der Kapitän fort, geschah es auch nicht, daß ich den Leuten verbot, ans Land zu gehen, sondern nur der vier neuen wegen.«

Gibson erzählte nun, unter welchen Umständen Len Cannon, Sexton, Kyle und Bryce an Bord gekommen wären, und daß sie dringend Anlaß gehabt hätten, wegen einer Schlägerei in der Schenke zu den »Three-Magpies« vor der Polizei in Dunedin zu flüchten.

»Sind es denn wenigstens befahrene Matrosen? fragte der Reeder.

– Gewiß, lieber Freund. Du weißt aber, in welcher Verlegenheit ich war, und daß ich schon vierzehn Tage still liegen mußte. Ja ich fragte mich, ob nicht vielleicht noch Monate vergehen würden, ehe ich meine Mannschaft

vervollständigen könnte, und unter solchen Verhältnissen... ja, da nimmt man eben, was zu haben ist.

– Und entledigt sich dessen, was man gefunden hatte, sobald es möglich ist, meinte Hawkins.

– Gewiß, Hawkins. Das hätte ich, wenn es die Umstände erlaubten, schon hier in Wellington getan, in Hobart-Town wird es aber jedenfalls geschehen.

– Daran zu denken, ist ja noch Zeit genug übrig, bemerkte Nat Gibson. Die Brigg wird doch so wie so dann einige Monate aufliegen, nicht wahr, Herr Hawkins? Und diese Zeit werden wir im Familienkreise verleben, bis ich wieder nach Wellington zurückkehre.

– Natürlich, mein junger Freund!« antwortete der Reeder.

Hawkins, Gibson und sein Sohn verließen nun das Kontor, begaben sich nach dem Kai hinunter und riefen eines der Boote an, die für den Hafendienst bestimmt sind, um sich an Bord der Brigg rudern zu lassen.

Hier empfing sie der immer zuvorkommende und diensteifrige Bootsmann, den Hawkins, durch die Versicherungen des Kapitäns beruhigt, sehr freundlich begrüßte.

»Ich sehe mit Vergnügen, daß Sie ja recht wohllauf sind, Herr Hawkins, sagte Flig Balt.

– Gott sei Dank, ganz wohllauf... ich danke Ihnen,« erwiderte der Reeder.

Die drei Matrosen, Hobbes, Wickley und Burnes, die schon mehrere Jahre mit dem »James-Cook« fuhren, ohne zu Beschwerden Veranlassung gegeben zu haben, wurden von Hawkins mit einem warmen Glückwunsche begrüßt.

Den Schiffsjungen Jim umarmte der Reeder und küßte ihn auf beide Wangen, und der junge Bursche erwies sich hoch erfreut, den väterlichen Freund wiederzusehen.

»Ich bringe auch gute Nachrichten von deiner Mutter, sagte Hawkins, sie hofft übrigens, daß der Kapitän mit dir zufrieden sei...«

– Vollständig zufrieden, bestätigte Gibson.

– Ich danke Ihnen, Herr Hawkins, sagte Jim, Sie haben mir eine große Freude bereitet!

– Nun... und ich? fragte Nat Gibson. Für mich hast du wohl gar nichts übrig?

– O, doch, Herr Nat, antwortete Jim und warf sich dem jungen Manne in die Arme.

– Wie vortrefflich du aussiehst! fuhr dieser fort. Wie würde sich deine brave Mutter freuen, wenn sie dich jetzt sähe! Nun, ich werde vor der Abfahrt noch ein Bild von dir aufnehmen, Jim...

– Ein recht gut getroffenes, Herr Nat?...

– Gewiß, wenn du ordentlich still hältst.

– Ich werde still halten, Herr Nat, werde mich gewiß nicht rühren!«

Nachdem Hawkins dann Hobbes, Wickley und Burnes einiges von ihren in Hobart-Town wohnenden Familien berichtet hatte, wendete er sich auch an Vin Mod. Dieser zeigte sich für diese Aufmerksamkeit recht empfänglich. Der Reeder kannte ihn weit weniger, als seine Kameraden, denn es war Mods erste Reise an Bord des »James-Cook«.

Den Neuangeworbenen sagte Hawkins einfach, aber freundlich nur Guten Tag.

Ihre äußere Erscheinung machte auf ihn keinen besseren Eindruck, als es bei Gibson der Fall gewesen war. Übrigens hätte man sie hier getrost ans Land gehen lassen können; es wäre ihnen nicht eingefallen, nach der achtundvierzigstündigen Fahrt davonzulaufen, und sie hätten sich jedenfalls vor der Abfahrt der Brigg wieder eingestellt. Vin Mod hatte sie ja bearbeitet, und trotz der Anwesenheit des Reeders und Nat

Gibsons rechneten sie noch immer darauf, daß schon eine günstige Gelegenheit eintreten werde, die es ihnen ermöglichte, sich der Brigg zu bemächtigen. Die Sache wäre jetzt nur ein wenig schwieriger. Was erscheint aber Leuten ohne Treu und Glauben unmöglich, wenn sie einmal entschlossen sind, vor keinem Verbrechen zurückzuweichen?

Nach Verlauf einer Stunde, in der Hawkins und Gibson die Abrechnung von der Reise durchsahen, verkündigte der Kapitän, daß die Brigg am nächsten Morgen mit Tagesanbruch absegeln werde. Der Reeder und Nat Gibson würden noch am heutigen Abend wiederkommen und ihre Kabinen beziehen, wohin das Reisegepäck noch vorher befördert werden sollte.

Vor der Rückkehr nach dem Kai fragte Gibson den Bootsmann, ob er etwa Veranlassung habe, sich ans Land zu begeben.

»Nein, Kapitän, antwortete Flig Balt. Ich ziehe es vor, an Bord zu bleiben, das ist ratsamer...schon wegen der Überwachung der Mannschaft...«

– Sie haben recht, Balt, sagte Gibson. Jedenfalls muß aber der Koch hinüberfahren, um noch Proviant zu besorgen.

– Ich werde ihn übersetzen lassen, Kapitän, und wenn nötig noch zwei Matrosen mitschicken.«

Nachdem in dieser Weise alles geordnet war, brachte das Boot, das den Reeder und seine Begleiter hierher befördert hatte, diese wieder nach dem Kai zurück. Von da aus begaben sie sich nach dem Kontor, mit dem Balfours Wohnung in Verbindung stand, und alle setzten sich bald zum Frühstück nieder.

Das Gespräch bei diesem betraf meist Geschäftsangelegenheiten. Bisher war die Rundfahrt des »James-Cook« ganz nach Wunsch verlaufen und versprach einen recht ansehnlichen Gewinn.

Die große Küstenfahrt entwickelte sich in dieser Gegend des Stillen Ozeans gerade jetzt immer mehr und mehr. Die Besitznahme der Inselgruppen in der Nachbarschaft Neuguineas durch Deutschland versprach die Eröffnung noch weiterer Absatzplätze, und nicht ohne Grund hatte Hawkins noch engere Beziehungen zu dem Herrn Zieger, seinem Korrespondenten in Neuirland – jetzt Neumecklenburg – angeknüpft. Das eben in Wellington zu gründende Kontor sollte sich vor allem des Geschäftes dahin annehmen und von Balfour und Nat Gibson geleitet werden, von denen der zweite sich nach wenigen Monaten hier niederzulassen gedachte.

Nach Beendigung des Frühstückes wollte sich Gibson mit der Verproviantierung der Brigg beschäftigen und dem Koch aufgeben, was er am Nachmittage holen sollte: Konserven, Geflügel, Pöckelfleisch, Mehl, trockene Gemüse, Käse, Bier, Gin und Sherry, Kaffee und Gewürze verschiedener Art.

»Ja, Vater, du wirst aber nicht von hier weggehen dürfen, ohne daß ich ein Bild von dir aufgenommen habe, erklärte da Nat.

– Wie?... Auch das noch?

– Laß dir sagen, lieber Freund, fiel Hawkins ein, daß wir beide von dem Dämon der Photographie angesteckt sind und den Leuten nicht eher Ruhe lassen, als bis sie uns vor dem Objektiv gesessen haben. Da mußt du dich schon wohl oder übel fügen.

– Ich habe ja aber schon zwei oder gar drei solche Bilder zu Hause in Hobart-Town!

– Nun, so bekommst du eben noch eines dazu, antwortete Nat Gibson, und da wir morgen auslaufen, wird Herr Balfour so freundlich sein, es meiner Mutter mit dem nächsten Postschiffe zu übersenden.

– Mit größtem Vergnügen, versicherte Balfour.

– Siehst du, Vater, fuhr der junge Mann fort, so ein Porträt ist ganz wie ein Fisch... der hat auch nur Wert, wenn er ganz frisch ist! Bedenke doch, seit deiner Abfahrt von Hobart-Town sind schon mehr als zehn Monate vergangen, und ich glaube bestimmt, du ähnelst deiner letzten Photographie fast gar nicht mehr, dem Bilde, das in deinem Zimmer auf dem Kaminsimse steht...

– Nat hat recht, bestätigte Hawkins lachend. Ich hätte dich heute Morgen beinahe kaum wiedererkannt.

– Das ist doch etwas stark! rief Gibson.

– Nein nein, ich versichr' es dir. Nichts verändert das Aussehen des Menschen mehr als so eine zehnmonatige Seereise!

– So tue, was du nicht lassen kannst, mein Sohn, antwortete der Kapitän, ich bin zu jedem Opfer bereit.

– Und welche Haltung willst du einnehmen, fragte der Reeder scherzend, die des Seemanns, der gerade abfährt, oder die dessen, der eben ankommt?... Willst du dich als Befehlshaber zeigen... den Arm nach dem Horizonte ausgestreckt... in der Hand den Sextanten oder das Fernrohr... die Haltung des 'Nächsten nach Gott'?

– Ganz wie du es willst, Hawkins.

– Und wenn du dann vor dem Apparate sitzt, so denke an irgend etwas. Das gibt dem Gesicht einen lebendigeren Ausdruck... Woran wirst du denn denken?

– O, an meine liebe Frau zu Hause, antwortete Gibson, an meinen Sohn... an dich... meinen Freund...

– Nun, dann werden wir ja ein vortreffliches Bild bekommen!«

Nat Gibson besaß einen jener tragbaren und jetzt hoch vervollkommenen Apparate, die ein Negativ in wenigen Sekunden liefern, Gibson war auch augenscheinlich sehr befriedigt von dem, was sein Sohn nach Besichtigung der

Platte sagte, die nun zur weiteren Benutzung Herrn Balfour überlassen wurde.

Hawkins, der Kapitän und Nat verließen darauf das Kontor, um sich alles zu besorgen, was sie für eine neun- bis zehnwochige Reise brauchten.

In Wellington fehlt es nicht an Warenhäusern, wo man allen Schiffsbedarf findet: Nahrungsmittel, Hilfsmaschinen, Takelwerk, Blöcke, Tau und Seile, Werkzeuge, Wechselsegel, Angelgeräte, Tönnchen mit Teer und Pech, Kalfater- und Zimmermannswerzeuge u. s. w. Außer dem Ersatze für einige aufgeschossene Scheiben Tau, beschränkten sich die Bedürfnisse der Brigg aber auf die für Passagiere und Mannschaften nötigen Nahrungsmittel. Das war schnell eingekauft und wurde, sobald die Matrosen Wickley und Hobbes und der Schiffskoch ans Land gekommen waren, sofort nach dem »James-Cook« geschafft.

Gibson erledigte auch gleich noch die Formalitäten, die beim Ein- und Auslaufen jedes Schiffes zu erfüllen sind. Nun hinderte die Brigg also nichts mehr, mit Tagesanbruch abzusegeln, da sie in glücklicherer Lage als viele Fahrzeuge war, die infolge der Desertion ihrer Leute in Wellington brach liegen bleiben mußten.

Auf ihren verschiedenen Wegen durch die Stadt und inmitten einer sehr geschäftigen Menge trafen Hawkins und seine Begleiter auf eine Anzahl Maoris aus der Umgebung. Ihre Kopfzahl hat sich in Neuseeland ebenso stark verringert wie die der eingeborenen Australier in Australien und vorzüglich die der Tasmanier in Tasmanien, von welcher Rasse schon fast die letzten Vertreter verschwunden sind. Auf der Nordinsel leben kaum noch mehr als etwa vierzig Eingeborne, und auf der Südinsel deren vielleicht noch zweitausend. Die Maoris betreiben ziemlich ausgebreiteten Gemüsebau und vorzüglich

die Kultur des hier sehr reichlich vorkommenden ausgezeichneten Obstes.

Die Männer sind von recht stattlicher Erscheinung mit den Merkmalen eines tatkräftigen Charakters und einer kräftigen, zähen Konstitution. Ihre Frauen scheinen dagegen auf etwas niedrigerer Stufe zu stehen. Hier muß man sich daran gewöhnen, in den Straßen das schwächere Geschlecht mit der Pfeife im Munde und es fast unmäßiger als die Männer rauchen zu sehen. Freilich erschwert das etwas den Austausch der gewöhnlichsten Höflichkeiten mit diesen Maoridamen, da es hier einmal Sitte ist, einander nicht allein Guten Tag zu wünschen und die Hand zu drücken, sondern zur Begrüßung sich gegenseitig mit der Nase zu reiben.

Die Eingeborenen sind allem Anscheine nach polynesischer Abstammung, und es ist sogar möglich, daß die ersten Einwanderer, die sich nach Neuseeland wendeten, von der gegen zwölfhundert Seemeilen weiter nördlich gelegenen Inselgruppe von Tonga-Tabu gekommen wären.

In der Hauptsache verschulden es zwei Ursachen, daß die Urbevölkerung so erschreckend abnimmt und in Zukunft zu verschwinden bestimmt ist. Die eine Ursache ihres Verfalles sind die Krankheiten – vor allem die Lungenschwindsucht – die in deren Familien arge Verheerungen anrichten; die zweite, noch furchtbarere, ist die Trunksucht, und gerade die Frauen huldigen am meisten dem abscheulichen Mißbrauch geistiger Getränke.

Anderseits ist aber auch nicht zu vergessen, daß die Art der Ernährung bei den Maoris tiefgreifende Veränderungen erfahren hat. Dank den Missionaren ist jetzt vielfach der Einfluß des Christentums erkennbar. Die Eingeborenen waren früher Menschenfresser, und dieser an Stickstoff überreichen Nahrung dürfte sich ihr ganzer Organismus angepaßt haben. Sei dem, wie ihm wolle: jedenfalls ist es besser, sie

verschwinden von der Bildfläche, als daß sie einander aufzehren; »der Kannibalismus, bemerkt ein aufmerksamer Beobachter, hat ja doch nur ein einziges Ziel, das Abschlachten, das Verschlingen der Augen und des Herzens des Feindes, um dessen Mut zu erben und seine Sehschärfe zu gewinnen.«

Die Maoris widerstanden der Unterjochung durch die Briten bis zum Jahre 1875, wo sich der letzte König des Landes deren Oberhoheit unterwarf.

Gegen sechs Uhr kehrten Hawkins, der Kapitän und Nat Gibson nach dem Kontore zur Mittagsmahlzeit zurück, und nachdem sie sich dann von Balfour verabschiedet hatten, ließen sie sich nach der Brigg übersetzen, die nun fertig war, beim ersten Grauen des folgenden Morgens die Anker zu lichten.

Fünftes Kapitel

Einige Reisetage

Es war um sechs Uhr früh, als sich der »James-Cook«, der alle seine Segel trug, in Bewegung setzte. Der Kapitän mußte das Schiff wiederholt wenden lassen, um aus der Bai zu kommen und die windungsreiche Ausfahrt zu passieren. Nachdem er auf diese Weise die Nicholsonspitze umschifft hatte, steuerte er in die eigentliche Meerenge ein, wo jetzt gerade ein ihm ungünstiger Nordwind wehte. Auf der Höhe von Orokiwa angelangt, konnte er jedoch schon den mehr aus Westen kommenden Seewind benutzen, dicht an diesem fahrend die große Bucht zu kreuzen, die zwischen Wellington und New-Plymouth, jenseits des Kaps Egmont, tief in das Uferland von Ika-na-Maoui einschneidet.

Der »James-Cook«, der diese Bucht in schräger Richtung durchsegelte, hatte sich damit vom Lande entfernt, das er erst in der Nähe des genannten Kaps wiedersehen sollte.

Die längs der Westküste der Nordinsel zu durchmessende Strecke war etwa hundert Meilen lang. Blieb der Wind stetig, so konnte sie binnen drei Tagen zurückgelegt werden. Infolge der Windrichtung war es übrigens unmöglich, in Sicht der Küste zu bleiben, deren hydrographische Gliederung der Kapitän vollkommen kannte, so daß es für ihn keine Gefahr hatte, in jeder beliebigen Entfernung davon zu fahren.

Der erste Tag verlief unter den angenehmsten Umständen. Neben dem Deckhause sitzend, überließen sich Hawkins und Nat Gibson dem bezaubernden Eindruck der glatten Segelfahrt.

Ein wenig übergebeugt, gleitet das Schiff schnell durch die langen Wellenhügel der Dünung und läßt einen schäumenden Kielwasserstreifen hinter sich. Der Kapitän ging auf und ab, warf zuweilen einen Blick auf das Kompaßhäuschen vor dem Mann am Steuer, und wechselte dann wieder einige Worte mit seinen Passagieren. Die eine Hälfte der Mannschaft befand sich am Vorderdeck auf Wache, die andere ruhte im Volkslogis nach Einnahme des Frühstückes aus. Mehrere Angelschnüre wurden am Heck mitgeschleppt und lieferten für den Mittagstisch bald einige der schmackhaften Fische, die es hier in großer Menge gibt.

Es verdient auch Erwähnung, daß die Gewässer um Neuseeland vielfach von Walfischen besucht werden, deren Fang hier mit großem Erfolge betrieben wird. Auch in der Umgebung der Brigg tauchten in der ausgedehnten Bucht mehrere Spritzwale auf, die recht wohl hätten erlegt werden können.

Das veranlaßte Hawkins, während er und der Kapitän die mächtigen Säugetiere beobachteten, zu diesem zu sagen:

»Mich verlangt es eigentlich schon immer, den Walfang neben der Küstenfahrt zu betreiben, und ich glaube, Gibson, daß der eine leicht ebenso viel Nutzen abwerfen könnte wie die andere.

– Das mag wohl sein, antwortete der Kapitän. Die Walfänger, die diese Gegenden aufsuchen, füllen ja ohne Mühe ihren Frachtraum mit Tranfässern, mit Speck und Fischbein.

– In Wellington, bemerkte Nat Gibson, behauptete man allgemein, daß die Walfische sich hier auch leichter als anderswo fangen ließen.

– Ja, das ist richtig, bestätigte der Kapitän, und kommt nämlich daher, daß die hier heimischen Wale ein weniger seines Gehör haben als die anderen Arten. Man kann ihnen deshalb mit der Harpune leichter auf Wurfweite nahe kommen.

Eigentlich ist hier jeder Walfisch, den man sieht, so gut wie gefangen, wenn das nicht durch schlechtes Wetter verhindert wird. Leider sind in diesem Meeresteile sehr heftige Winde ebenso häufig wie gefährlich.

– Das mag ja sein, meinte der Reeder; über kurz oder lang richten wir uns aber doch auf den Walfang ein...

– Aber mit einem anderen Kapitän, alter Freund! Jeder bleibe bei seinem Berufe, und ich bin nun einmal nicht Walfänger!

– Natürlich mit einem anderen Kapitän, Gibson, und auch mit einem anderen Schiffe, denn dann würde eine ganz andere Ausrüstung nötig, für die sich der ‘James-Cook’ gar nicht eignet.

– Gewiß, Hawkins; das verlangt ein Fahrzeug, das bei einer zweijährigen und noch längeren Reisedauer seine zweitausend Faß Tran unterbringen kann, das mehrere Boote zur Verfolgung der Tiere mitführt und an Harpunieren, Böttcher, Schmied, Zimmermann, an Matrosen und Jungmatrosen, nebst mindestens drei Offizieren und einem Arzte, so gegen dreißig bis vierzig Mann Besatzung hat...

– O, lieber Vater, fiel Nat Gibson ein, Herr Hawkins würde es gewiß an nichts fehlen lassen, was zu einer solchen Ausrüstung gehört.

– Dazu gehört sehr viel, mein Kind, antwortete der Kapitän, und meiner Ansicht nach bietet in diesen Meeresteilen die Küstenschiffahrt immerhin den zuverlässigsten Nutzen. Solche Walfischjagdzüge gehen nicht selten mit argen Verlusten aus, überdies ziehen sich die hier allzu eifrig verfolgten Wale jetzt mehr und mehr nach den Polargebieten zurück. Man ist deshalb genötigt, sie zwischen den Kurilen und der Behringstraße oder in den antarktischen Meeren aufzusuchen, und das erfordert lange und gefährliche Reisen, von denen so manches Schiff nicht zurückgekehrt ist.

– O, lieber Gibson, nahm da der Reeder das Wort, vorläufig ist die ganze Sache ja nur ein Projekt, das erst später einmal in Frage kommen kann Vorläufig bleiben wir bei der Küstenfahrt, die bisher immer nutzbringend gewesen ist, und zunächst wollen wir die Brigg mit einer guten Ladung im Raume nach Hobart-Town zurückführen.«

Gegen sechs Uhr bekam der »James-Cook« gegenüber der Waimahbucht, in der Höhe der kleinen Häfen von Ohawe, die Küste wieder in Sicht. Da am Horizonte einige Wolken herauszogen, ließ der Kapitän die Bramsegel streichen und die Marssegel reffen... eine Vorsichtsmaßregel, die sich allen Schiffen in dieser Gegend aufnötigt, wo oft ebenso plötzliche wie heftige Böen auftreten und man deshalb jeden Abend die Segelfläche zu verkleinern pflegt.

Auch heute wurde die Brigg bis zum folgenden Morgen tüchtig abgeschüttelt. Sie mußte, nachdem das Leuchtfeuer des Kaps Egmont gepeilt war, einige Meilen nach der hohen See hinaus steuern. Als es wieder hell wurde, wendete das Schiff von neuem, da sich Gibson nicht zu weit vom Lande entfernen wollte, und kam bald an der Einfahrt nach New-Plymouth, einer der bedeutendsten Städte der Nordinsel, vorüber.

Die Brise hatte in der Nacht noch weiter zugenommen und jetzt wehte ein frischer Wind. Die am Abend vorher eingezogenen Bramsegel konnten noch nicht wieder gehißt werden, und Gibson mußte sich begnügen, die Reffe der Marssegel wieder losbinden zu lassen. Über Steuerbord geneigt und auf den langen Wasserbergen auf und ab schwankend, glitt die Brigg jetzt mit der Geschwindigkeit von zwölf Knoten in der Stunde dahin. Zuweilen brachen sich an ihrem Bug die Wellen und überschütteten das Vorderdeck mit einer Wolke aus Wasserstaub. Ja zuweilen tauchte sie bis über ihre Gallion ein, stieg dann aber gleich wieder mit dem Vordersteven in die Höhe.

Das Stampfen und Schlingern des Schiffes konnte Leute wie Hawkins und Nat Gibson aber nicht belästigen. Beide waren durch mehrfache Seefahrten an dergleichen gewöhnt und wurden von der Seekrankheit nicht mehr angefochten. Im Gegenteil atmeten sie mit Vergnügen die belebende, mit Salzdünsten geschwängerte Luft ein, die so wohltuend die Lunge füllte. Gleichzeitig betrachteten sie mit großem Interesse die an Abwechslung überreiche Linie der westlichen Küste.

Diese ist fast noch merkwürdiger als die Küste der Südinsel. Ika-na-Maoui – der Name bedeutet in der polynesischen Sprache: der Fisch des Maoui – zeigt sich reicher an Buchten, Baien und Häfen, als Tawai-Pounamon – ein Name, womit die Eingeborenen ursprünglich nur einen See bezeichneten, wo grüner Nephrit gefunden wurde. Von der Seeseite aus reicht der Blick bis zu einer mit dichtem Grün bedeckten Bergkette, die früher noch tätige Vulkane enthielt.

Sie bildet das Skelett oder richtiger das Rückgrat der im Mittel etwa dreißig Lieues breiten Insel. Im Ganzen ist die Bodenfläche Neuseelands nicht kleiner als die des britischen Inselreiches, und Großbritannien besitzt damit sozusagen ein zweites Vereinigtes Königreich bei seinen Antipoden im Großen Ozean. Während England von Schottland aber nur durch den Tweedfluß getrennt ist, ist hier die Nordinsel von der Südinsel durch einen Meeresarm geschieden.

Seitdem der »James-Cook« den Hafen von Wellington verlassen hatte, war die Aussicht, sich seiner bemächtigen zu können, offenbar vermindert. Flig Balt und Vin Mod sprachen oft über die Sachlage, und heute, zur Frühstückstunde, wo Hawkins, Nat Gibson und der Kapitän im Deckhause bei einander saßen, bildete diese wieder den Gegenstand ihrer Unterhaltung. Vin Mod stand am Steuer und sie liefen deshalb keine Gefahr, von den Matrosen auf dem Vorderdeck gehört zu werden.

»O, dieser vermaledeite Aviso! wiederholte Vin Mod immer wieder, er hat uns einen Strich durch die Rechnung gemacht! Vierundzwanzig Stunden hat sich der verwünschte Kasten an unserer Seite gehalten! Wenn sein Kommandant jemals an einer Raa zu baumeln verurteilt wird, melde ich mich, den Strick anzuziehen, der ihm die Kehle zuschnürt!... Konnte er denn nicht seine Fahrt fortsetzen, statt neben der Brigg kleben zu bleiben?... Ohne ihn wäre der »James-Cook« jetzt seines Kapitäns und seiner Mannschaft entledigt, und heute steuerte er schon lustig aufs Meer nach Osten hinaus... hinaus mit einer guten Ladung für die Tonga- oder die Fidschiinseln...

– Ach, das sind ja alles nur leere Worte! bemerkte Flig Balt.

– Nun ja, man erleichtert sich das Herz doch so gut man kann, antwortete Vin Mod.

– Vor allem haben wir zu überlegen, erwiderte der Bootsmann, ob die Anwesenheit des Reeders und Nat Gibsons uns nicht zwingt, auf unser Vorhaben zu verzichten.

– Nimmermehr! rief Vin Mod. Eine solche Melodie pfeifen die anderen nicht mit! Len Cannon und seinen Kameraden wäre es in Wellington recht gut möglich gewesen, zu desertieren, wenn sie geglaubt hätten, daß die Brigg ruhig nach Hobart-Town zurückkommen sollte. Sie wollen unbedingt nur noch für eigene Rechnung, nicht für die des Reeders Hawkins fahren!

– Das sind alles nur leere Worte, wiederhol’ ich dir, sagte Flig Balt, mit den Achseln zuckend. Können wir denn hoffen, daß sich noch eine passende Gelegenheit finden wird?...

– Natürlich... natürlich! erklärte Vin Mod, der schon hitzig wurde, als er die Entmutigung des Bootsmannes sah, natürlich, und die soll nicht unbenutzt bleiben. Ist es nicht heute, nun dann morgen... oder noch später... in den Gewässern von Papuasien... dort, zwischen den Inselgruppen, wo uns keine Polizei auf den Fersen sitzt! Denke dir doch einfach: der

Reeder und ein paar andere erscheinen eines Morgens nicht wieder an Bord... kein Mensch weiß, was aus ihnen geworden ist... die Brigg segelt ab... fertig! Nicht wahr?«

Vin Mod, der mit gedämpfter Stimme sprach, zischte sozusagen diese verbrecherischen Pläne Flig Balt ins Ohr. Entschlossen, dabei zu verharren und es aufs äußerste ankommen zu lassen, konnte er einen schrecklichen Fluch nicht unterdrücken, als der Bootsmann ihm zum dritten Male die wenig ermutigende Antwort gab:

»Leere Worte... alles nur leere Worte!«

Vin Mod schleuderte ihm dafür nochmals einen greulichen Fluch ins Gesicht, der diesmal aber auch im Inneren des Deckhauses gehört wurde. Gibson erhob sich vom Tische und erschien in der nach dem Hinterdeck führenden Tür.

»Was gibt es denn hier?

– Ach nichts, Herr Gibson, antwortete Flig Balt, Vin Mod wäre nur durch eine stärkere Schwankung des Schiffes beinahe zu Boden geworfen worden...

– Ich glaubte schon, über die Reling hinauszufliegen, setzte der Matrose hinzu.

– Nun ja, bei dem starken Winde steht eine grobe See, sagte Gibson, nachdem er mit flüchtigem Blicke die Besegelung der Brigg gemustert hatte.

– Die Brise läuft mehr nach Osten um, bemerkte Flig Balt.

– Jawohl, halten Sie etwas ab, Vin Mod. Wir können uns ohne Gefahr dem Lande etwas mehr nähern.«

Nach Ausführung dieses Befehles begab sich Gibson ins Deckhaus zurück.

»Ah, murmelte Vin Mod, wenn du jetzt den ‘James-Cook’ kommandierst, würden wir eher anluven, statt abzuhalten.

– Ja, ich bin aber einmal nicht der Kapitän, antwortete Flig Balt und wendete sich dem Vorderdeck zu.

– Er wird's aber noch werden, sagte Vin Mod für sich, er muß es später sein und sollte ich deswegen gehängt werden!«

Im Laufe dieses Tages zeigten sich weniger Walfische als am Tage vorher, womit sich wohl auch die geringe Zahl der Walfänger in der hiesigen Gegend erklärte. Jetzt stellt man den Tieren mehr längs der Ostküste nach, vorzüglich bei Akaroa und seewärts von der Bai der Inseln von Tawai-Pounamou. Das Meer war aber keineswegs ganz verlassen. Unter dem Schutze des Landes segelte eine Anzahl Küstenfahrer durch die Taranakibai oder mehr draußen davon hin.

Am Nachmittage kam der »James-Cook«, noch immer von recht steifer Brise getrieben und nachdem er den zweitausend Fuß hohen Gipfel des Whare-Orino, der bis ans Meer heranreicht, aus dem Gesicht verloren hatte, vor den Häfen von Kawhia und Aotea vorüber, in die eben eine Flottille von Fischerfahrzeugen einsegelten, da sie sich bei dem starken Seegange draußen nicht mehr halten konnten.

Gibson mußte auch in die Focksegel Reffe einziehen lassen und behielt nur das Fock- und das Großsegel, sowie ein Klüversegel bei. Wurde das Meer noch aufgeregter und verwandelte sich der Wind zum Sturm, so konnte er für die Nacht noch immer Schutz suchen, da sich das Schiff gegen sechs Uhr Abends vor der Einfahrt nach Auckland befinden mußte. Er zog es also vor, jetzt nicht aus seinem Kurse abzuweichen.

Mußte der »James-Cook« wirklich vor dem gar zu groben Seegange Zuflucht suchen, so fand er sie leicht bei Auckland. Die Bai, deren Hintergrund die Stadt einnimmt, ist eine der sichersten in dieser Gegend des Großen Ozeans. Hat ein Schiff hier einmal den etwas beschränkten Eingang zwischen den Klippen von Parera und dem sogenannten »Manukanhasen« hinter sich, so schwimmt es im Innern einer von allen Seiten trefflich geschützten Reede. In den eigentlichen Hafen braucht

es da gar nicht einzulaufen; diese Reede genügt, und darauf liegen auch häufig zahlreiche Fahrzeuge ganz sicher vor Anker.

Bei den vielen Vorteilen, die die Stadt dem Handelsverkehr bietet, ist es nicht zu verwundern, daß sie sich in kurzer Zeit zu großer Bedeutung aufgeschwungen hat. Mit Einschluß ihrer angrenzenden Vororte zählt sie schon fast sechzigtausend Seelen. Ihre Lage – sie steigt auf den Hügeln der Südseite der Bai empor – ist überraschend schön. Durchsetzt von schönen Squares und Gärten mit den Kindern der Tropenflora, mit ihren breiten, sauberen Straßen, die mit Hotels und Läden vielfach besetzt sind, könnte sie den Neid Dunedins und Wellingtons herausfordern.

Hätte sich Gibson jetzt in ihren Hafen geflüchtet, so würde er hunderten von ein- und auslaufenden Schiffen begegnet sein. Hier im nördlichen Teile Neuseelands machte sich der Zug nach den Goldgruben weniger bemerkbar als im mittleren Teile von Ika-na-Maoui und vorzüglich in den Bezirken von Tawai-Pounamou. Hier hätte sich die Brigg auch leicht der in Dunedin angemusterten Leute entledigen und sie durch vier oder fünf Matrosen ersetzen können, da hier solche immer infolge des Aufliegens mancher Schiffe zu finden sind. Es war auch kaum zweifelhaft, daß der Kapitän, der Len Cannon und dessen Kameraden nur sehr gering schätzte, das tun würde, natürlich zum großen Bedauern Flig Balts und Vin Mods, wenn die Brigg überhaupt bei Auckland vor Anker ging. Zur Vermeidung jedes neuen Zeitverlustes hielt es Gibson jedoch für richtiger, die Nacht über bei verkleinerter Segelfläche weiter zu fahren. Zuweilen ließ er sogar soweit beidrehen, daß er den aus Westen heranstürmenden Wellen gerade entgegen lag und sich damit etwas von der Küste entfernte, deren Leuchtfieber ihm zu nahe an Steuerbord zu sein schienen.

Kurz, der »James-Cook« hielt sich vorzüglich, dank dem geschickten Seemann, der ihn führte. Weder am Rumpfe noch am Mastwerk erlitt er irgend eine ernsthaftere Beschädigung.

Am nächsten Tage, am 2. November, wo der Wind mäßiger und das Meer etwas ruhiger wurde, kam die Brigg ziemlich weit draußen vor einer anderen Reede vorüber, die noch größer als die von Auckland war: an der Reede von Kaipara, in deren Hintergrunde der Port Albert angelegt ist.

Nach weiteren vierundzwanzig Stunden war die Brigg – der Wind war inzwischen fast gänzlich abgeflaut – an den Höhen des Manganni-Bluff, der Hokiangabucht, an der Beefspitze und dem Kap Van Diemen nach einer Fahrt von siebzig bis achtzig Seemeilen vorübergekommen. Von hier aus blieben die Klippen der Three-Kings zur Linken liegen, und nun lag vor dem Bug die weite Meeresfläche bis zu dem Gewirre der Tongainseln, der Hebriden und der Salomonsinseln, die zwischen dem Äquator und dem Wendekreis des Steinbocks verstreut liegen.

Jetzt mußte also ein nordöstlicher Kurs auf Neuguinea zu eingeschlagen werden, auf die große, noch neunzehnhundert Seemeilen entfernte Insel, um auf die Luisiaden zu treffen und jenseits dieser auf die Inselgruppen, die gegenwärtig dem deutschen Kolonialbesitz angegliedert sind.

Blieben ihm Wind und Wasser günstig, so hoffte Gibson, die bevorstehende Fahrt in kurzer Zeit zu vollenden. Mehr in der Nähe der Äquinoktiallinie (des Wendekreises) herrscht nicht so oft schlechtes Wetter und sind die Stürme nicht so heftig, wie in der Umgebung von Australien und Neuseeland. Anderseits ist ein Schiff dort eher Windstillen ausgesetzt, die eine Segelfahrt um viele Tage verzögern können, während sie den Dampfern eine ruhige und schnelle Fahrt ermöglichen. Die Dampfschiffahrt stellt sich aber zu teuer, wo es sich um die große und kleine Küstenfahrt in diesen entlegenen

Meeresgebieten handelt, und deshalb zieht man es hier vor, sich auf den Wind zu verlassen, statt so viel Kohle zu verbrennen.

Jetzt drohte die schwache und zuweilen aussetzende Brise freilich, die Geschwindigkeit der Brigg auf zwei bis drei Seemeilen in der Stunde zu verringern, obwohl diese alle Leinwand bis auf die Stag- und die Leesegel trug. Wurde es jedoch ganz still, so daß kein Windhauch die Oberfläche des Wassers mehr kräuselte, wo dann die lange Dünung ein Schiff nur auf und ab wiegt, ohne es von der Stelle zu bewegen, dann nützte der Brigg natürlich auch die Entfaltung ihrer ganzen Segelfläche nichts mehr. Gibson konnte in einem solchen Falle nur noch die Meeresströmungen benützen, die in diesem Teile des Großen Ozeans nach Norden zu verlaufen.

Der Wind legte sich jedoch nicht gänzlich. Glühend lag die Sonne auf dem Meere, das sie bis zu großer Tiefe hinunter erhielt. Wenigstens die höheren Segel blieben gespannt und der »James-Cook« ließ ein leichtes Kielwasser hinter sich.

Am Morgen, als Hawkins, Nat Gibson und der Kapitän von dem plauderten, was sich auf einer Seefahrt als nächstliegender Unterhaltungsgegenstand bietet, von der Witterung, wie sie eben ist und wie sie sich voraussichtlich gestalten wird, sagte Gibson:

»Ich glaube nicht, daß das jetzige Wetter anhält.

– Und warum nicht? fragte der Reeder.

– Draußen am Horizonte sehe ich gewisse Wolken, die uns Wind bringen werden... ich müßte mich denn arg täuschen.

– Diese Wolken steigen aber nicht in die Höhe, bemerkte Hawkins, und wenn es doch ein wenig der Fall ist, lösen sie sich auf.

– Gleichviel, lieber Freund; sie werden sich schon noch verdichten, und solche Wolken sind so gut wie Wind.

– Der uns von Nutzen sein würde, setzte Nat Gibson hinzu.

– O, meinte der Kapitän, wir brauchen keine Dreiressbrise. Nur so viel, unsere Leesegel und die unteren Segel aufzublähen.

– Und was verspricht der Barometer? fragte Hawkins.

– Er ist im Fallen begriffen, antwortete Nat Gibson, nachdem er das im Deckhause hängende Instrument besichtigt hatte.

– Mag er immer fallen, sagte der Kapitän, doch nur langsam, und nicht tolle Sprünge machen, wie der Affe, der auf seine Palme klettert und zuletzt herunterpurzelt! Sind die Windstillen lästig, so werden die Sturmböen manchmal gefährlich, mir sind die zweiten aber doch lieber...

– Ich will dir sagen, was das Beste wäre, Gibson, unterbrach ihn Hawkins; wir sollten eine kleine Hilfsmaschine, so von fünfzehn bis zwanzig Pferdekraft, an Bord haben, damit käme man wenigstens ein Stück weiter, wenn sich gar kein Lüftchen mehr regen will. Auch zur Einfahrt in die Häfen und zum Auslaufen von da würde eine solche sich nützlich erweisen.

– O, man hat bisher keine gebraucht und wird auch noch lange Zeit ohne Hilfsmaschine auskommen, erwiderte der Kapitän.

– Das meinst du, lieber Freund, du bist eben der unveränderte Seemann der alten Handelsflotte geblieben.

– Nein, Hawkins, doch ich bin einmal nicht für solche gemischte Schiffe. Sind sie gut geeignet zum Dampfen, so sind sie es nicht zum Segeln, und umgekehrt.

– Mag sein, Vater, fiel Nat Gibson ein; sieh aber einmal da draußen die Rauchsäule; wär' es nicht hübsch, wenn die jetzt von der Brigg aus aufwirbelte?«

Der junge Mann wies dabei mit der Hand nach einem langen, schwärzlichen Streifen, der über dem nordwestlichen Horizont aufgetaucht war. Mit einer Wolke konnte man ihn nicht verwechseln: es war bestimmt der Rauch von einem Dampfer, der in gleicher Richtung mit der Brigg schnell dahinglitt.

Binnen einer Stunde mußten die beiden Fahrzeuge voraussichtlich nebeneinander liegen.

Die Begegnung mit einem Schiffe ist auf dem Meere stets ein interessantes Ereignis. Noch bevor es die Flagge zum Gruße geheißt hat, sucht man seine Nationalität aus der Gestalt des Rumpfes und der Anordnung des Takelwerkes zu erkennen. Henry Gibson sah deshalb mit dem Fernrohre hinaus, und kaum zwanzig Minuten nach dem ersten Sichtbarwerden des Dampfers glaubte er behaupten zu können, daß es ein französisches Schiff sei.

Er täuschte sich hierin auch nicht, denn als es nur noch zwei Meilen von »James-Cook« entfernt war, stieg die Trikolore nach der Gaffel des Briggsegels empor.

Die Brigg antwortete sofort durch Entfaltung der Flagge des Vereinigten Königreiches.

Es war ein Dampfer von acht- bis neuhundert Tonnen, dem Anscheine nach ein Kohlenschiff auf der Fahrt nach einem der Häfen Neuhollands.

Gegen halb zwölf Uhr befand er sich nur noch einige Kabellängen weit von der Brigg und näherte sich dieser noch mehr, als wollte er sie unmittelbar ansprechen. Das sehr ruhige Meer begünstigte dieses Manöver, das unter den obwaltenden Umständen keinerlei Gefahr bot. An Bord ging man auch schon daran, ein Boot aufs Meer zu setzen, so daß eine mündliche Verständigung ermöglicht wurde.

Zwischen dem Dampfer und der Brigg kam es nun zu folgendem Gespräch:

- »Der Name eures Schiffes?...
- ‘James-Cook’ aus Hobart-Town.
- Der des Kapitäns?...
- Kapitän Gibson.
- Verstanden.
- Und ihr?

- Die ‘Assomption’ aus Nantes, Kapitän Foucault.
- Ihr fahrt?...
- Nach Sydney, Australien.
- Verstanden.
- Und ihr?...
- Nach Port-Praslin, Neuirland.
- Ihr kommt wohl von Auckland?
- Nein, von Wellington.
- Verstanden.
- Und ihr?...
- Von Amboine in den Molukken.
- Gute Reise gehabt?
- Sehr gute, doch eine Mitteilung: In Amboine ist man sehr beunruhigt wegen der Goëlette ‘Wilhelmina’ aus Rotterdam, die, von Auckland ausgesegelt, schon seit einem Monate angekommen sein müßte. Ihr habt wohl nichts von ihr gehört?
- Nein... gar nichts.
- Ich bin ziemlich westlich durch das Korallenmeer gefahren, meldete der Kapitän Foucault weiter, bin ihr da aber nicht begegnet, und ihr habt sie doch wohl auch nicht gesehen?
- Nein, antwortete Gibson.
- Wollt ihr mit östlichem Kurse nach Neuirland segeln?
- Das ist unsere Absicht.
- Möglicherweise ist die ‘Wilhelmina’ nur durch einen Sturm weit aus ihrem Kurs verschlagen worden...
- Das könnte wohl sein.
- Wir ersuchen euch also, bei der weiteren Fahrt etwas acht darauf zu haben.
- Daran soll’s nicht fehlen.
- Und nun, glückliche Reise, Kapitän Gibson.
- Glückliche Reise, Kapitän Foucault.«

Eine Stunde später steuerte der »James-Cook«, der den Dampfer aus dem Gesicht verloren hatte, nach Nordnordwesten auf die Insel Norfolk zu.

Sechstes Kapitel

In Sicht der Insel Norfolk

Ein auf drei Seiten fast regelmäßiges Viereck, dessen Küste an der vierten sich abrundet, aufsteigt und nach Nordwesten zu diese Regelmäßigkeit unterbricht; an den Ecken die Howes-, Nord-Est-, Rocs- und die Rockyspitze, mehr auf einer Seite einen Pik, den Pitt-Mount, dessen Gipfel etwa in elfhundert Fuß Höhe liegt: das ist die geometrische Gestalt der Insel Norfolk, die in dieser Gegend des Großen Ozeans unter $29^{\circ}2'$ südlicher Breite und 168° östlicher Länge von Greenwich zu suchen ist.

Die Insel hat nur einen Umfang von sechs Lieues (etwas über dreiundzwanzig Kilometer) und ist, wie alle ihresgleichen in diesem weiten Meeresteile, mit einem Korallenring umgeben, der sie ebenso wie eine Mauer eine Festung schützt. Die Wogen des Meeres werden niemals ihre aus gelblicher Kreide bestehende Unterlage abnagen, die schon eine leichte Brandung allmählich zerstören müßte, denn auch der schwerste Seegang bricht sich an den Korallenfelsen, ohne die Insel zu erreichen. Das Anlaufen Norfolks bereitet den Schiffen auch viele Schwierigkeiten, da sie sich dazu durch enge, gefährliche Wasserstraßen fast zwängen müssen, durch Zugänge, worin es an Strömungen und Wirbeln obendrein nicht fehlt. Einen eigentlichen Hafen hat Norfolk überhaupt nicht. An seiner Südseite und der Sydneybucht waren Gefangenanstalten errichtet, und durch ihre vereinsamte Lage, die Schwierigkeit, daran zu landen, und die Schwierigkeit, daraus wegzukommen,

scheint die Insel wirklich von der Natur zu einem Gefängnis bestimmt zu sein.

Hier sei auch noch bemerkt, daß die erwähnten Korallenriffe sich im Süden noch sechs bis sieben Lieues von der Küste aus nach den kleinen Inseln Nepcan und Philips zu erstrecken, die noch zur Norfolkgruppe gerechnet werden.

Trotz seiner beschränkten Ausdehnung ist Norfolk ein reiches Stückchen Land unter dem britischen Kolonialbesitze. Als Cook die Insel 1774 entdeckte, erstaunte er nicht wenig über die wunderbare Vegetation, die sich hier bei dem milden und doch warmen Tropenklima entwickelt hatte. Der Anblick erinnerte an einen Blumenkorb aus den Gefilden Neuseelands, den man, mit den dortigen

Am Nachmittage meldete ein Wachhabender eine Höhe, die im Nordosten von der Brigg sichtbar wurde. Es war das der Gipfel des Pitt-Mount, und gegen fünf Uhr lag das Schiff dem nordöstlichen Ausläufer der Insel Norfolk gegenüber.

Während der Fahrt hierher hatte Gibson diesen Teil des Großen Ozeans sorgfältig im Auge halten lassen. Auf dem Wege des »James-Cook« hatte sich aber keine Spur von Trümmern gezeigt, und das Schicksal der holländischen Goëlette »Wilhelmina« blieb also nach wie vor in Dunkel gehüllt.

Je tiefer die Sonne hinter den Höhen der Insel hinabsank, desto mehr legte sich der Wind. Das Meer nahm fast ein milchiges Aussehen an und kein Streifchen zeigte sich mehr auf seiner nur von einer langen Dünung bewegten Oberfläche.

Bei Anbruch des Tages befand sich die Brigg sicherlich noch in Sicht der Insel. Sie lag jetzt nur noch zwei Seemeilen von ihr entfernt und vermied vorsichtigerweise eine weitere Annäherung, da hier gefährliche Korallenbänke an manchen Stellen sehr weit hinausreichen. Der »James-Cook« lag übrigens fast ebenso still, als wenn er von seinen Ankern

gehalten wäre. Keine Strömung trug ihn weiter, und in großen Falten hingen die Segel an den Raaen. Erhob sich wieder eine Brise, so brauchte man sie nur fallen zu lassen, um Fahrt zu machen.

Gibson und seine Passagiere konnten also bei völlig dunstfreiem Himmel einen außerordentlich schönen Abend genießen.

Nach dem Essen nahmen Hawkins, der Kapitän und der junge Gibson auf dem Hinterdeck Platz.

»Da sitzen wir nun in der schönsten Windstille, sagte Gibson, und ich sehe leider auch nirgends ein Zeichen, das auf zu erwartenden Wind deutete.

– Meiner Ansicht nach wird das ja nicht lange dauern, bemerkte Hawkins.

– Und warum? fragte der Kapitän.

– Weil wir jetzt nicht mitten in der warmen Jahreszeit sind, Gibson, und der Stille (oder Große) Ozean steht nicht in dem Rufe, den Namen zu rechtfertigen, den man ihm etwas eilfertig gegeben hat.

– Das ist schon richtig, lieber Freund. Immerhin werden die Schiffe auch zur jetzigen Jahreszeit meist mehrere Tage von einer solchen Windstille zurückgehalten, und dem »James-Cook« wird es nicht besser ergehen, verlaß dich darauf.

– Zum Glück, erwiderte der Reeder, beherbergt die Insel Norfolk jetzt nicht, wie früher, eine Bevölkerung von Raubgesindel... sonst wäre es nicht gerade erwünscht, in deren Nachbarschaft zu liegen.

– Ja freilich, dann hieße es, scharf Wache halten.

– In meiner Kindheit, fuhr Hawkins fort, hab' ich von diesen Tollköpfen reden hören, die keine Strafe, keine noch so strenge Kerkerzucht zur Vernunft zu bringen vermochte, so daß die Regierung zu dem Entschlusse kam, sie nach der Insel Norfolk zu deportieren...

– Und da waren sie gut aufgehoben, fiel Nat Gibson ein, einerseits streng bewacht und andererseits verhindert, von einer Insel zu entfliehen, die von Schiffen kaum angelaufen werden konnte.

– Streng bewacht... ja, das waren sie, junger Freund, auch eine Flucht war sehr schwierig auszuführen. Solchen Verbrechern aber, die einmal vor nichts zurückschrecken, ist, wenn die Wiedererlangung ihrer Freiheit in Frage kommt, alles möglich, selbst das, was fast unmöglich erscheint.

– Kamen denn hier öfters Entweichungen vor, Herr Hawkins?

– Jawohl, Nat, sogar ganz unglaubliche! Entweder gelang es den Verurteilten einmal, sich eines dem Staate gehörigen Bootes zu bemächtigen, oder sie erbauten sich auch wohl selbst aus Rindenstücken ein gebrechliches Fahrzeug, wagten sich damit aufs Meer hinaus...

– Und gingen unter hundert Fällen dabei neunzigmal zu Grunde, sagte Gibson.

– Ohne Zweifel, bestätigte Hawkins die Bemerkung des Kapitäns. Wenn sie aber im Gewässer der Insel gelegentlich ein Schiff wie das unsrige trafen, dann stürmten sie an dessen Bord und vertrieben, wenn es anging, die Besatzung. Nachher segelten sie zwischen den Polynesischen Inseln, wo ihre Fährte schwer zu finden ist, als freche Seeräuber umher...

– Jetzt ist so etwas aber kaum mehr zu befürchten,« versicherte Gibson.

Alles, was Hawkins eben gesagt hatte und was auch der Wahrheit entsprach, fiel, wie man sieht, völlig mit dem Plane zusammen, den Flig Balt und Vin Mod ausgebrütet hatten. Obwohl diese nicht auf der Insel Norfolk gefangen waren, erfüllten sie doch dieselben verbrecherischen Instinkte, wie die Deportierten; sie ersehnten weiter nichts, als das zu tun, was diese an ihrer Stelle getan hätten: die ehrsame Brigg des

Hauses Hawkins in Hobart-Town in ein Piratenschiff zu verwandeln und ihr Räuberhandwerk mitten auf dem Großen Ozean zu betreiben, wo diesem erfahrungsgemäß so schwer beizukommen ist.

Hatte der »James-Cook« heute also von der Annäherung an die Insel Norfolk nichts mehr zu fürchten, da die Verbrecher von hier nach Port Arthur übergeführt worden waren, so drohte ihm doch keine geringere Gefahr durch die in Dunedin neu angeworbenen Leute, die entschlossen waren, die Absichten Vin Mods und des Bootsmannes zu unterstützen.

»Da also keine Gefahr mehr vorliegt, Vater, begann Nat Gibson, kann ich ja wohl unser Boot einmal benützen?

– Was hast du damit vor?

– Ich möchte da drüben am Fuße der Felsen angeln. Noch haben wir zwei Stunden Tageslicht vor uns. Das ist gerade die beste Zeit, und ich werde von der Brigg aus stets in Sicht bleiben.«

Der Erfüllung des Wunsches Nat Gibsons stand nichts entgegen. Zwei Matrosen und er mußten genug sein, die Angelschnüre am Rande des Korallenriffes auszulegen. Das Wasser hier war sehr fischreich, und sie kehrten gewiß nicht ohne eine recht ansehnliche Beute zurück.

Gibson sah sich so wie so genötigt, an dem jetzigen Platze der Brigg liegen zu bleiben, da die Strömung mehr nach Südosten zu verlief. Er ließ also den Anker mit fünfunddreißig Faden Kette auf den sandigen Grund hinuntersinken.

Als das Boot klar gemacht war, schickten Hobbes und Wickley sich an, den jungen Gibson zu begleiten, beide, wie der Leser weiß, höchst ehrbare Seeleute, denen der Kapitän volles Vertrauen schenken konnte.

»So fahre denn hinaus, Nat, sagte dieser zu seinem Sohne, doch bleib' nicht bis zur Dunkelheit aus...«

– Und bring’ uns eine hübsche Schüssel Backfische für das Frühstück morgen Vormittag mit, setzte Hawkins noch hinzu, und womöglich auch ein Bischen Wind, wenn sich an der Küste davon noch etwas findet.«

Das Boot stieß ab, und von kräftigen Ruderschlägen getrieben, hatte es bald die zwei Seemeilen zurückgelegt, die die Brigg von den ersten Korallenklippen trennten.

Hier wurden nun die Schnüre ausgelegt. Nat Gibson hatte nicht einmal nötig, einen Wurfanker ausbringen zu lassen, da hier keine Strömung, nicht einmal eine leichte Brandung zu bemerken war, das Boot blieb vielmehr nach dem Einziehen der Ruder ganz ruhig liegen.

Von der Insel aus reichten die Korallenbänke hier etwa eine halbe Meile weit hinaus, also weniger weit als im Süden in der Richtung nach den Philippinseln, und obgleich die Küste nicht von der, jetzt durch den Pitt-Mount verdeckten Sonne erhellt war, konnte man an ihr doch alle Einzelheiten erkennen: schmale Strandstreifen zwischen den gelblichen Kalkfelsen, fast ganz abgeschlossene Buchten, scharfkantige Felsvorsprünge und zahlreiche Rios, die nach dem Meere herunterflossen. In den dichten Waldungen und auf den grünenden Ebenen gibt es deren übrigens eine sehr große Menge. Dagegen war keine Hütte unter den Bäumen, kein Rauch, der über das Laubdach emporstieg, und keine Pirogue zu sehen, die in einem Ufereinschnitte angelegt oder auf den Sand gezogen gewesen wäre.

An Leben fehlte es deshalb jedoch zwischen dem Kamm des Risses und dem Lande keineswegs. Das rührte aber nur von zahlreichen Wasservögeln her, die die Luft mit ihrem abscheulichen Geschrei erfüllten, von Raben mit weißlichem Flaum, Spornkuckucken mit grünem Gefieder, von Eisvögeln, deren Leib schön aquamarinfarbig aussieht, ferner von luisianischen Staren mit rubinroten Augen, Meerschwalben,

Raupenfressern und Fliegenschnäppern, ohne von den Fregattvögeln zu reden, die mit mächtigem Flügelschlag vorüberzogen.

Hätte Nat Gibson sein Gewehr bei sich gehabt, so hätte er hier manches Stück Federwild erlegen können... freilich ohne jeden Nutzen, denn die genannten Vögel sind alle nicht eßbar. Mit Rücksicht auf die nächste Mahlzeit war es jedenfalls besser, das einzuheimsen, was das Meer liefern konnte, und das Meer erwies sich im allgemeinen auch recht freigebig.

Nach einstündigem Aufenthalt an der Korallenbank hatte das Boot genug erbeutet, alle Schiffsinsassen zwei volle Tage zu ernähren. In dem klaren Gewässer, auf dessen Grunde viele Wasserpflanzen wuchern, gibt es einen Überfluß von Krustentieren, Mollusken, Muscheln, Heuschreckenkrebsen, großen und kleinen Garnelen, von Eischnecken, Schüttelschnecken und anderen Arten, und der Vorrat an diesen muß rein unerschöpflich sein, da manche Amphibien, Robben und andere, davon ungeheuere Mengen verzehren.

Unter den Fischen, die sich an den Schnüren singen und einer überraschenden Zahl von Arten angehörten, die alle die lebhaftesten Farben zeigten, fielen Nat Gibson und den beiden Matrosen auch mehrere Blennies (Schleimsische) in die Hände. Der Blenny ist ein merkwürdiges Tier, dessen Augen am höchsten Punkte des Kopfes sitzen und dessen Kiefer mit Kehlflossen besetzt und hellgrau gefärbt ist; dabei lebt es ebenso im Wasser, wie es sich auf dem Strande hinbewegt oder gar mit den Bewegungen der brasilianischen Beutelratte oder des Känguruhs auf Felsblöcke am Ufer springt.

Es war jetzt sieben Uhr und die Sonne schon im Untergehen; ihre letzten Strahlen umflossen nur noch goldpurpur den Gipfel des Mount-Pitt.

»Herr Nat, begann da Wickley, wäre es nicht an der Zeit, an Bord zurückzukehren?

– Das erscheint mir auch ratsam, setzte Hobbes hinzu. Gegen Abend springt nicht selten ein Landwind auf, und wenn die Brigg sich den zunutze machen könnte, dürfen wir sie nicht warten lassen.

– So zieht die Schnüre ein, antwortete der junge Mann, wir wollen nach dem ‘James-Cook’ zurückfahren. Ich befürchte freilich, daß ich den von Herrn Hawkins gewünschten Wind noch nicht mitbringe.

– Nein, stimmte Hobbes ein, nicht so viel, eine Mütze füllen zu können.

– Und draußen am Horizonte steigt auch kein Wölkchen auf, setzte Wickley hinzu.

– Gleichviel... wir wollen zurückfahren,« wiederholte Nat Gibson.

Vor dem Abfahren von der Korallenbank erhob er sich jedoch auf dem Hinterteile des Bootes noch einmal und überflog mit dem Blick die ganze Linie des Risses, die den nordöstlichen Landvorsprung einrahmte. Eben erinnerte er sich der verschwundenen Goëlette, von der niemand wieder etwas gehört hatte. Vielleicht entdeckte er hier einzelne Trümmer von der »Wilhelmina«, eine Seetrift, die von den Strömungen nach der Insel getragen worden wäre. Es war ja möglich, daß der vielleicht nicht völlig zerstörte Rumpf des Fahrzeuges oder wenigstens dessen Wrack im Norden oder Süden der Landspitze noch sichtbar wäre.

Auch die beiden Matrosen lugten aufmerksam nach der mehrere Seemeilen weit erkennbaren Küste hinaus, doch auch sie entdeckten nichts von der Goëlette, deren Verschwinden der Dampfer ihnen gemeldet hatte.

Wickley und Hobbes wollten schon wieder zu den Rudern greifen, als Nat Gibson auf einem vom Ufer getrennt aufragenden Felsblock eine menschliche Gestalt zu erkennen glaubte. Da er sich etwa eine Meile davon befand und

auch die Dämmerung schon einsetzte, fragte er sich, ob er sich nicht getäuscht hätte. War das wirklich ein Mann, den vielleicht das Erscheinen des Bootes ans Ufer gelockt hatte?... Bewegte er jetzt nicht die Arme, wie um Hilfe zu bitten? Es war fast unmöglich, sich darüber sofort klar zu sein.

»Seht einmal dorthin,« sagte Nat Gibson zu den Matrosen.

Eben hatte sich ein tieferer Schatten auf den betreffenden Teil des Ufers gelegt, und die menschliche Gestalt – wenn es eine solche war – war verschwunden.

»Ich kann dort nichts sehen, erklärte Wickley.

– Und ich auch nicht, sagte Hobbes.

– Dennoch glaub' ich nicht, mich getäuscht zu haben, fuhr Nat Gibson fort; vor ganz kurzer Zeit stand ein Mann da drüben...

– Sie glauben, einen Mann gesehen zu haben? fragte Wickley.

– Ja... dort... uns gegenüber... auf einem Felsblock. Er winkte mit den Armen... er schien auch zu rufen, doch drang seine Stimme jedenfalls nicht bis hierher.

– Gegen Sonnenuntergang kommen nicht selten Robben nach dem Strande, bemerkte Hobbes, und wenn eine solche sich aufrichtet, kann man sie leicht mit einem Menschen verwechseln.

– Das ist freilich möglich, antwortete Nat Gibson, und bei dieser Entfernung könnte ich doch vielleicht falsch gesehen haben.

– Ist denn die Insel Norfolk jetzt bewohnt? fragte Hobbes.

– Nein, erwiderte der junge Mann. Eingeborene gibt es hier nicht, doch Schiffbrüchige könnten ja genötigt gewesen sein, darauf Zuflucht zu suchen.

– Und wenn sich hier Schiffbrüchige aufhielten, setzte Wickley hinzu, könnten es nicht Leute von der 'Wilhelmina' sein?

– Vorläufig gehen wir an Bord zurück, erklärte Nat Gibson. Voraussichtlich liegt die Brigg morgen noch an derselben Stelle, und dann suchen wir die Küste bei vollem Tageslichte mit unseren Fernrohren ab.«

Die beiden Matrosen griffen zu den Rudern. Binnen zwanzig Minuten hatte das Boot den »James-Cook« erreicht, und der Kapitän, der ja einem Teile seiner Mannschaft nicht recht traute, beeilte sich, das kleine Fahrzeug wieder auf das Deck holen zu lassen.

Die erbeuteten Fische kamen Hawkins sehr willkommen, denn jetzt konnte er, der viel Interesse für Naturgeschichte hatte, einmal mit Muße die Blennies besichtigen, von denen ihm bisher noch keiner in die Hände gekommen war.

Nat Gibson erzählte seinem Vater, was er gesehen zu haben glaubte, als das Boot von der Korallenbank eben abfahren sollte.

Der Kapitän und der Reeder lauschten aufmerksam den Mitteilungen des jungen Mannes. Sie wußten ja, daß die Insel nach Aufhebung der früheren Verbrecherkolonie völlig verlassen war, und daß es auch den Eingeborenen der benachbarten Archipele, sowie Australiern, Maoris und Papuas nie eingefallen war, sich hier anzusiedeln.

»Immerhin ist es möglich, daß sich gerade jetzt Fischer dort zeitweise aufhielten, fiel Flig Balt ein, der dem Berichte Nats zugehört hatte.

– Ja freilich, meinte der Reeder, und das wäre zu dieser Jahreszeit auch gar nichts so wunderbares.

– Hast du vielleicht ein Boot innerhalb des Riffkranzes gesehen? fragte der Kapitän seinen Sohn.

– Nein, Vater.

– Dann glaub' ich doch, ließ der Bootsmann sich vernehmen, daß Herr Nat sich getäuscht hat. Es war ja schon ziemlich

dunkel. Ich rate Ihnen also, Kapitän, daß wir jedenfalls weitersegeln, wenn im Laufe der Nacht etwas Wind aufkäme.«

Natürlich fürchtete Flig Balt, dem schon die Anwesenheit des Herrn Hawkins und Nat Gibsons an Bord der Brigg wider den Strich ging, nichts mehr, als die Aufnahme weiterer Passagiere; in einem solchen Falle mußte er dann wohl oder übel auf seine Pläne verzichten, und das wollte er doch nicht. Seine Genossen und er waren nun einmal entschlossen, das Schiff vor dessen Ankunft in Neuirland in ihre Gewalt zu bringen.

»Und doch, fuhr der Kapitän fort, wenn Nat keinen Irrtum begangen hat, wenn auf der Insel Norfolk Schiffbrüchige schmachten, die ja recht wohl Überlebende von der 'Wilhelmina' sein könnten, müssen wir ihnen Hilfe bringen. Ich würde meine Menschenpflicht und meine Seemannsehre zu verletzten glauben, wenn ich davonführe, ohne über die Sachlage Gewißheit erlangt zu haben.

– Du hast recht, Gibson, stimmte ihm Hawkins bei. Doch, da fällt mir ein, ob der Mann, den Nat gesehen zu haben geglaubt hat, nicht vielleicht ein Verbrecher sein könnte, der aus der früheren Gefangenanstalt entwichen und auf der Insel zurückgeblieben wäre...

– Dann müßte der Mann wenigstens sehr alt sein, antwortete der Kapitän, denn die Auflösung der Anstalt erfolgte 1842, und wenn er sich schon damals darin befand, wäre er jetzt, wo wir 1885 schreiben, gewiß schon ein hoher Siebziger!

– Das ist ja richtig, Gibson. Ich komme auch mehr und mehr auf den Gedanken, daß Schiffbrüchige von der holländischen Goëlette nach der Insel Norfolk verschlagen sein könnten, wenn sich Nat nicht überhaupt getäuscht hat.

– Nein nein... das nicht! versicherte der junge Mann.

– Dann müßten sich die armen Leute, fuhr Hawkins fort, dort etwa seit vierzehn Tagen befinden, denn wahrscheinlich hat der Schiffsunfall nicht früher stattgefunden.

– Jawohl, wenigstens nach dem, was uns der Kapitän der ‘Assomption’ mitgeteilt hat, antwortete Gibson. Morgen wollen wir auch alles versuchen, was sich hierbei tun läßt. Befindet sich, woran Nat ja nicht zweifelt, ein Mann an diesem Teile der Küste, so wird er, wenn es wieder hell wird, gewiß noch einmal Umschau halten, und mit den Fernrohren werden wir ihn trotz der Entfernung erkennen können...

– Ich muß Ihnen aber wiederholen, Herr Kapitän, fiel der Bootsmann ein, wenn sich in der Nacht noch Wind erhöbe, wär’ es doch wohl ratsamer...

– Ob wir Wind bekommen oder nicht, Balt, der ‘James-Cook’ bleibt vorläufig verankert, und wir segeln nicht eher ab, ehe nicht ein Boot hinausgegangen ist, die Sachlage zu untersuchen. Ich gehe von der Insel Norfolk nicht weg, ohne die Umgebung der Nordostspitze abgesucht zu haben, wenn uns das auch vierundzwanzig Stunden kostete.

– Das ist recht, Vater; ich bin auch überzeugt, daß dieser Tag kein verlorener sein wird.

– Ist das nicht auch deine Ansicht, Hawkins? fragte der Kapitän, sich dem Reeder zuwendend.

– Vollständig,« erklärte Hawkins.

Gibson war ja wegen seines Entschlusses nicht einmal zu rühmen, denn mit dem, was er vor hatte, erfüllte er nur seine einfache Menschenpflicht.

Nach dem Vorderdeck zurückgekehrt, erhielt Vin Mod von Flig Balt Mitteilung von dem, was hier eben besprochen und beschlossen worden war. Dem Matrosen paßte das natürlich ebensowenig wie dem Bootsmanne. Immerhin konnte Nat Gibson sich dennoch getäuscht haben. Vielleicht hatte sich keiner von den Schiffbrüchigen der »Wilhelmina« auf diese Küste gerettet. Jedenfalls sollte man ja binnen zwölf Stunden darüber Klarheit haben.

Die Nacht, es war eben Neumond, wurde sehr dunkel. Ein Nebelschleier in den höheren Luftschichten verdeckte alle Sterne. Im Westen war jedoch das Land als eine noch etwas dunklere Masse undeutlich sichtbar.

Gegen neun Uhr brachte eine leichte Brise dann und wann ein Anklatschen des Wassers am »James-Cook« hervor, der sich um ein Viertel vor seinem Anker drehte. Mit diesem aus Südwesten kommenden Winde wär' es ja möglich gewesen, nach Norden zu zu segeln. Der Kapitän beharrte indes bei seinem Beschlusse und die Brigg blieb also vor Anker liegen.

Übrigens handelte es sich nur um einen zeitweiligen Windhauch, der den Gipfel des Mount-Pitt streifte, und das Meer glättete sich stets bald von neuem.

Hawkins saß nebst Gibson und dessen Sohne auf dem Hinterdeck. Sie waren noch nicht in ihre Kabinen gegangen, um die nach der Hitze des Tages doppelt erquickende, frische Nachtluft zu genießen.

Es mochte fünfundzwanzig Minuten nach neun Uhr sein, als Nat Gibson sich erhebend nach der Küste hinausspähte, während er sich dem Backbord näherte.

»Ein Feuer! rief er plötzlich. Da draußen lodert ein Feuer!

– Wie... ein Feuer? wiederholte der Reeder.

– Ja, Herr Hawkins.

– Und in welcher Richtung?

– In der des Felsblockes, wo ich den Mann gesehen habe...

– Ja, wirklich, bestätigte der Kapitän.

– Da wäre ja der Beweis, daß ich mich nicht getäuscht hatte!« sagte Nat Gibson mit einer gewissen Befriedigung.

An der bezeichneten Stelle flackerte ein Feuer, ein Holzfeuer, dessen hohe Flammen in einem dicken Rauchwirbel emporloderten.

»Gibson, ließ sich Hawkins vernehmen, das ist ein Zeichen, das uns gilt.

– Ohne Zweifel! bestätigte der Kapitän. Auf der Insel befinden sich Verunglückte!«

Ob nun Schiffbrüchige oder andere, jedenfalls menschliche Wesen, die Hilfe verlangten. Welche Angst mußten sie ausgestanden und welche Furcht empfunden haben, daß die Brigg schon die Anker gelichtet haben könnte!

Jetzt galt es deshalb, sie zu beruhigen, was sofort geschehen sollte.

»Nat, sagte der Kapitän, hole dein Gewehr und beantworte das Signal.«

Der junge Mann begab sich nach dem Deckhause und kam mit einem Karabiner in der Hand wieder heraus.

Drei Schüsse krachten... rollend tönte das Echo vom Ufergelände zum »James-Cook« zurück.

Gleichzeitig schwenkte ein Matrose dreimal eine Fackel, die am Top des Fockmastes befestigt wurde.

Jetzt war also nur noch das Grauen des Tages abzuwarten, dann sollte sich der »James-Cook« mit dem Landvorsprüngen der Insel in Verbindung setzen.

Siebentes Kapitel

Die beiden Brüder

Zur Zeit des Morgenrotes verhüllte ein ziemlich dicker Nebel den Horizont im Westen. Vom Ufer der Insel Norfolk waren kaum die Umrisse der Felsen zu erkennen. Diese Dünste mußten ja voraussichtlich bald verschwinden. Über der Nebelschicht sah man schon den Gipfel des Mount-Pitt in Sonnenlicht gebadet.

Der oder die Schiffbrüchigen konnten jetzt übrigens nicht mehr so beunruhigt sein; denn obwohl die Brigg augenblicklich für sie unsichtbar war, hatten sie gestern Abend doch sicherlich die Antwort auf ihr Signal gehört und verstanden. Das Schiff konnte seinen Ankerplatz also wohl nicht verlassen haben, und binnen einer Stunde sollte ja wirklich ein Boot ans Land geschickt werden.

Bevor ein solches jedoch flott gemacht wurde, wollte Gibson mit gutem Grunde warten, bis die Landspitze nebelfrei wäre. Von da hatte ja der Feuerschein herübergeleuchtet und da hatten sich die Verlassenen gezeigt, die den Beistand des »James-Cook« erflehten. Offenbar verfügten sie nicht einmal über eine Pirogue, denn sonst wären sie doch wohl schon selbst an Bord gekommen.

Allmählich erwachte eine Brise aus Südosten. Einige an der Linie zwischen Himmel und Wasser lagernde Wolken deuteten darauf hin, daß sie noch am Morgen auffrischen werde. Ohne die Veranlassung, die ihn jetzt vor Anker zurückhielt, hätte Gibson Befehl gegeben, abzusegeln.

Etwas vor sieben Uhr kam der Fuß der Korallenbank, längs der eine weiße Brandung aufschäumte, deutlicher zum Vorschein. Die Dunstmassen wälzten sich eine nach der anderen weiter, und die Landspitze tauchte klar sichtbar heraus.

»Er ist noch da, rief Nat... oder richtiger: sie sind noch da!

– Mehrere Männer? fragte der Reeder.

– Zwei, Herr Hawkins.«

Jetzt nahm dieser das Fernrohr vors Auge.

»Ja, rief er, sie geben uns Zeichen... sie schwenken ein Stück Leinwand an einem Stocke!«

Der Kapitän, der nun auch durch das Fernrohr sah, bestätigte die Anwesenheit zweier Männer, die auf den äußersten Felsblöcken der Landspitze standen. Da der Nebel sich verzogen hatte, konnte man sie sogar mit bloßen Augen erkennen. Daß es dieselben beiden Gestalten wären, die Nat am Abend vorher gesehen hatte, war ja nicht zu bezweifeln.

»Das große Boot ausgesetzt,« befahl der Kapitän.

Gleichzeitig hißte Flig Balt auf seine Anordnung die britische Flagge an der Gaffel des Besanmastes als Antwort auf das Zeichen.

Wenn Gibson das große Boot aussetzen ließ, geschah das für den Fall, daß noch mehr als zwei Personen aufzunehmen wären. Es war ja nicht ausgeschlossen, daß hier noch andere Schiffbrüchige von der »Wilhelmina« Zuflucht gefunden hätten, und es wäre ja allen Verunglückten zu wünschen gewesen, daß sie nach der Flucht von der Goëlette diese Küste hätten erreichen können.

Als das Boot hinuntergelassen war, nahmen der Kapitän und sein Sohn – dieser am Steuerruder – Platz, und vier Matrosen setzten sich an die Ruder. Unter diesen war auch Vin Mod, und als er über die Reling stieg, deutete er dem Bootsmann noch durch ein Zeichen an, wie ihn die ganze Sache erregte.

Das Boot fuhr auf die Korallenbank zu. Beim Angeln längs der Bank hatte Nat Gibson eine schmale Öffnung entdeckt, die einen Weg durch den Klippengürtel bildete. Die Entfernung bis zur Landspitze betrug von da an nur noch sieben bis acht Kabellängen.

In noch nicht einer Viertelstunde erreichte das Boot die enge Wasserstraße. Von hier aus bemerkte man die letzten Rauchwölkchen von dem Feuer, das die ganze Nacht hindurch unterhalten worden war und woneben die beiden Männer gestanden hatten.

Vorn im Boote drehte sich Vin Mod in seiner Ungeduld, diese zu sehen, wiederholt um und störte dabei schließlich die Bewegung der anderen Ruder.

»Achtung auf die Riemen, Vin Mod! rief ihm der Kapitän zu. Du wirst deine Neugier schon befriedigen können, wenn wir am Lande sind...

– Ja freilich... am Lande... später!« murmelte der Matrose, der vor Wut am liebsten sein Ruder zerbrochen hätte.

Die Einfahrt wand sich zwischen hervorstehenden Korallenblöcken hin, mit denen zusammenstoßen nicht ohne Gefahr gewesen wäre. Die spitz auslaufenden, fast stahlharten Kanten hätten den Rumpf eines Bootes leicht ernstlich beschädigen können. Gibson ließ deshalb auch die Fahrgeschwindigkeit verringern. Im übrigen hatte es keine Schwierigkeiten, nach der Landspitze zu gelangen. Der Wind wirkte auch hier auf das Wasser und trieb das Fahrzeug fast allein in der erwünschten Richtung. Am Fuße der Felsen schäumte deshalb auch eine ziemlich starke Brandung.

Der Kapitän und sein Sohn betrachteten gespannt die beiden Männergestalten, die Hand in Hand, unbeweglich und schweigsam – selbst ohne einen Anruf ihrer Retter – dastanden. Als das Boot dann an der Spitze abschwenkte, konnte auch Vin Mod sie bequem sehen.

Der eine mochte fünfunddreißig, der andere dreißig Jahre alt sein. Wie sie so barhäuptig und nur mit Lumpen bekleidet dastanden, verriet nichts, daß sie Seeleute wären. Etwa von gleicher Größe, mit blondem Haar und ungepflegtem Barte, ähnelten sie einander so auffallend, daß man beide für Brüder halten mußte. Jedenfalls waren es keine eingeborenen Polynesier.

Noch vor der eigentlichen Landung und als der Kapitän und sein Sohn noch auf der Bank im Hinterteile saßen, trat der ältere der beiden Männer bis ans Ende der Landspitze vor und rief in englischer Sprache, doch mit fremdem Dialekt:

»Dank euch, daß ihr uns zu Hilfe gekommen seid, tausend Dank!

- Wer seid ihr? fragte Gibson, jetzt näher am Lande.
- Wir sind Holländer.
- Schiffbrüchige?...
- Ja; von der Goëlette ‘Wilhelmina’.
- Und die einzigen Geretteten?...
- Die einzigen, wenigstens nach dem Schiffbruch die einzigen, die an diese Küste gekommen sind.«

Aus dem unbestimmten Tone der letzten Worte ließ sich erkennen, daß der Mann nicht wußte, ob er auf einem Festlande oder einer Insel Zuflucht gefunden hatte.

Der Wurfanker des Bootes wurde ans Land gebracht, und nachdem ihn einer der Matrosen in einer Felsaushöhlung festgelegt hatte, stiegen Gibson und die übrigen aus dem Fahrzeug aus.

- »Wo befinden wir uns? fragte der ältere Mann.
- Auf der Insel Norfolk, antwortete der Kapitän.
- Auf Norfolk!« wiederholte der jüngere.

Die Schiffbrüchigen erfuhren hiermit also, wo sie eigentlich waren: auf einer vereinzelt liegenden Insel im westlichen Teile

des Großen Ozeans. Sie waren hier übrigens die einzigen von denen, die die holländische Goëlette an Bord gehabt hatte.

Auf die Frage, was aus der »Wilhelmina« geworden und ob sie mit Mann und Maus untergegangen sei, konnten sie Gibson keine bestimmte Antwort geben. Über die Ursache des Schiffbruches berichteten sie folgendes:

Vor vierzehn Tagen war die Goëlette in der Nacht angefahren worden. Das mochte drei bis vier Seemeilen östlich von der Insel Norfolk geschehen sein.

»Als wir aus unserer Kabine hinauseilten, sagte der ältere der beiden Brüder, wurden wir schon mit einem Wirbel hinabgezogen. Die Nacht war dunkel und dunstig. Wir klammerten uns an einen Hühnerkäfig, der zum Glück in unsere Nähe trieb. Drei Stunden später hatte uns die Strömung hier an die Korallenbank getragen, und von da sind wir nach dem Lande hinübergeschwommen.

– Ihr seid also jetzt seit vierzehn Tagen auf der Insel? fragte Gibson.

– Seit vollen vierzehn Tagen.

– Und ihr habt hier keinen Menschen getroffen?

– Nicht einen einzigen.

– Wir sind auch, setzte der jüngere hinzu, überzeugt, daß es auf diesem Lande kein menschliches Wesen gibt, mindestens daß dieser Küstenstrich völlig unbewohnt ist.

– Habt ihr denn gar nicht daran gedacht, weiter ins Innere vorzudringen? sagte Nat Gibson.

– O doch, erklärte der ältere. Da hätten wir aber durch dichte Wälder dringen müssen, auf die Gefahr hin, daß wir uns darin verirrten, und vielleicht hätten wir auf dem Wege nichts gefunden, nur das Leben zu fristen.

– Wozu hätte es auch dienen können, fuhr der jüngere fort, da wir uns, wie wir eben erfahren haben, doch auf einer verlassenen Insel befanden? Da war es doch besser, am Ufer

auszuharren; wir hätten uns sonst doch jeder Aussicht beraubt, beim Vorüberkommen eines Schiffes bemerkt und, so wie es jetzt geschehen ist, gerettet zu werden.

– Das ist freilich richtig.

– Und Ihre Brigg... welche ist diese? fragte der jüngere der Brüder.

– Die englische Brigg ‘James-Cook’.

– Und deren Kapitän?

– Bin ich selbst, antwortete Gibson.

– Nun, Herr Kapitän, bemerkte der andere, Gibsons Hand drückend, Sie sehen also, daß wir gut daran getan haben, hier an der Küste zu bleiben!«

Unzweifelhaft wären die Schiffbrüchigen bei einem Versuche, den Mount-Pitt zu umwandern oder ihn zu ersteigen, um eine weitere Aussicht zu gewinnen, infolge unüberwindlicher Schwierigkeiten vor Hunger und Ermüdung in den undurchdringlichen Wäldern des Inneren umgekommen.

– Wie habt ihr aber, von allem entblößt, hier überhaupt so lange aushalten können? fragte Gibson teilnehmend.

– Unsere Nahrung bestand aus einigen Vegetabilien, antwortete der ältere, aus da und dort gefundenen Wurzelfrüchten, aus Palmenkohl, den wir von den Bäumen holten, aus wildem Sauerampfer, Gänselfisteln, Meerfenchel und den Zapfen der Araukarien. Ja, wenn wir Angeln gehabt oder solche hätten anfertigen können, wär’ es leicht gewesen, Fische zu fangen, denn davon gibt es Überfluß zwischen den Uferfelsen...

– Wie stand es aber mit dem Feuer, fiel Nat Gibson ein. Wie habt ihr euch das verschaffen können?

– Nun, die ersten Tage, erwiderte der jüngere, mußten wir darauf verzichten. Zündhölzchen hatten wir nicht, oder doch nur völlig durchnähte, die nicht mehr brauchbar waren. Da entdeckten wir nach dem Berge zu zum Glück eine Solfatare,

woraus einzelne Flämmchen emporzüngelten. Rund umher war reichlich Schwefel abgelagert, und das ermöglichte es uns, Wurzeln und Gemüse abzukochen.

– Und auf diese Weise habt ihr vierzehn Tage lang gelebt? fragte Gibson.

– Ja wohl, Herr Kapitän. Freilich schwanden uns dabei die Kräfte und wir waren zuletzt der Verzweiflung nahe. Da bemerkte ich gestern, auf dem Rückweg von der Solfatare, ein Fahrzeug, das zwei Meilen von der Küste vor Anker lag.

– Ja, erklärte Gibson, der Wind hatte sich völlig gelegt, und da die Strömung uns nach Südosten zurückzutragen drohte, sah ich mich gezwungen, zu ankern.

– Es war schon recht spät, fuhr der ältere fort, kaum noch eine Stunde Tageslicht, und wir befanden uns etwa noch eine halbe Lieue weit landeinwärts. Nun liefen wir so schnell wie möglich nach der Landspitze und sahen von da aus ein Boot, das sich zur Rückkehr nach seinem Schiffe anschickte. Ich rief, so laut ich konnte, um Hilfe, suchte mich durch Zeichen verständlich zu machen...

– In diesem Boote befand ich mich, unterbrach ihn Nat Gibson; ich glaubte auch, einen Menschen zu erkennen, doch nur einen, der hier auf dem Felsblocke stände. Es wurde gestern aber schon zu dunkel...

– Da haben Sie mich gesehen, antwortete der ältere. Ich war meinem Bruder vorausgeeilt. Doch welche Enttäuschung, als ich sah, daß das Boot sich entfernte, ohne mich bemerkt zu haben! – Wir gaben schon fast jede Hoffnung auf Errettung verloren, vorzüglich, weil gleichzeitig eine leichte Brise aufsprang. Da konnte die Brigg doch in der Nacht davonsegeln und am Morgen befand sie sich dann schon weit weg von der Insel.

– Ihr armen Leute! murmelte der Kapitän.

– Die Küste lag bald in tiefer Finsternis... von dem Schiffe war nichts mehr zu sehen. Die Stunden verstrichen. Da kamen wir auf den Gedanken, an der Landspitze ein Feuer zu entzünden. Nun trugen wir dürres Gras und trockenes Holz zusammen und holten einige glühende Kohlen von dem Herdfeuer, das wir etwas entfernter von der Küste unterhielten. Bald loderten helle Flammen empor. Lag die Brigg noch an ihrem Ankerplatze, so konnte der Schein ihren Wachtposten nicht entgehen. Da vernahmen wir zu unserer größten Freude gegen zehn Uhr den Schall von drei Schüssen, und in der Richtung, wo die Brigg offenbar lag, leuchtete eine Fackel auf. Wir waren also gesehen worden! Jetzt glaubten wir, daß die Brigg bis zum nächsten Tage liegen bleiben und uns jedenfalls schon in der Morgenfrühe aufnehmen werde.

Es war aber auch die höchste Zeit, Herr Kapitän, die allerhöchste Zeit... drum noch einmal: Dank Ihnen, tausend Dank!«

Die Schiffbrüchigen waren offenbar am Ende ihrer Kräfte. Bei ihrer unzureichenden Nahrung, der vollständigen Erschöpfung und dem Mangel an Kleidung, denn die Lumpen, die sie trugen, deckten nur notdürftig ihre Blößen, kann man sich wohl vorstellen, daß sie es eilig hatten, nach dem »James-Cook« zu kommen.

»Einstiegen! befahl jetzt auch Gibson. Ihr braucht zunächst Nahrung und Kleidung. Das weitere wird sich dann schon finden.«

Die Überlebenden von der »Wilhelmina« brauchten nicht erst nach dem Uferlande zurückzukehren, wo sie doch nichts zu holen hatten. Alles Notwendige sollte ihnen ja geliefert werden und sie sollten den Fuß nicht weiter auf diese Insel setzen.

Als Gibson, sein Sohn und die beiden Brüder auf den Bänken am Achter Platz genommen hatten, wurde der Wurfanker

eingeholt, und das Boot glitt durch die schmale Einfahrt zurück.

Aus der Redeweise der beiden Geretteten hatte Gibson bald erkannt, daß diese jedenfalls einer höheren Gesellschaftsklasse angehörten als der, woraus die Matrosen gewöhnlich hervorgehen. Er wollte aber bis zum Zusammentreffen mit Hawkins warten, ehe er weitere Fragen an sie richtete und sich entschiede, was später mit ihnen geschehen sollte.

Auch Vin Mod hatte sich, freilich zu seinem Mißvergnügen, sagen müssen, daß er hier keine Seeleute vor sich sah, die wie Len Cannon und dessen Kameraden aus Dunedin zu all und jedem fähig wären, und auch keine jener Abenteurer, denen man in diesem Teile des Großen Ozeans sonst so häufig begegnet. Die beiden Brüder hatten offenbar nicht zur Mannschaft der Goëlette gehört. Sie mochten auf dieser also wohl als Passagiere und von deren Insassen die einzigen gewesen sein, die sich bei dem Schiffsunfall gerettet hatten. Vin Mod kehrte von der Ausfahrt also nur ärgerlicher zurück, da er sich sagen mußte, daß die Ausführung seiner Pläne jetzt noch auf mehr Hindernisse stoßen werde.

Das Boot legte an der Brigg an. Gibson, sein Sohn und die Schiffbrüchigen stiegen an Bord. Die letzteren wurden sofort Hawkins vorgestellt, der seine Erregung nicht verhehlen konnte, als er sah, in welch elendem Zustande sie sich befanden. Zuvorkommend streckte er ihnen die Hand entgegen mit den Worten:

»Seid uns willkommen, liebe Freunde!«

Die beiden, nicht minder erregten Brüder wollten sich ihm zu Füßen werfen, was er jedoch verhinderte.

»Nein... nein! rief er. Wir freuen uns ja über die glückliche Rettung!«

Dem braven Manne raubte die Rührung fast die Sprache, und er konnte Gibson nur zustimmen, als dieser mahnte: »Nun aber

zu Tische! Sie müssen etwas zu essen bekommen... die Ärmsten sterben ja fast vor Hunger!«

Die beiden Brüder wurden nach der gemeinschaftlichen Kajüte geführt, wo das erste Frühstück aufgetragen war, und nun endlich konnten sie sich nach vierzehntägigen Entbehrungen und Leiden einmal wieder sättigen und erholen.

Gibson wies sie dann nach einer Seitenkabine, wo Kleidungsstücke aus den Vorräten für die Mannschaft lagen. Nachdem sie sich umgezogen hatten, erschienen die Schiffbrüchigen auf dem Hinterdeck und hier erzählten sie im Beisein Hawkins, des Kapitäns und dessen Sohnes ihre Geschichte.

Die Männer waren Holländer, gebürtig aus Groningen. Sie hießen Karl und Pieter Kip. Der ältere, Karl, ein Offizier der niederländischen Handelsflotte, hatte schon viele Fahrten, zuerst als Leutnant, später als Oberbootsmann, mitgemacht. Der jüngere, Pieter, war Teilhaber eines Kontors auf Amboina, einer der Molukken, und Korrespondent der Firma Kip in Groningen.

Das Haus betrieb den Groß- und den Kleinhandel mit den Erzeugnissen des zu Holland gehörigen Archipels, vorzüglich mit Muskatnüssen und Gewürznelken, die hier in großer Menge gewonnen werden. Wenn das Geschäft auch nicht zu den allerersten der Stadt gehörte, so hatte sich dessen Inhaber doch des besten Rufes in den kaufmännischen Kreisen zu erfreuen gehabt.

Kip, der Vater der Schiffbrüchigen und seit einigen Jahren Witwer, war vor fünf Monaten gestorben... ein schwerer Schlag für die Geschäfte der Firma, der zu gewissen Maßnahmen drängte, eine Liquidation des Handelshauses zu verhindern, die gerade jetzt unter ungünstigen Umständen stattgefunden hätte, und deshalb mußten vor allem die beiden Brüder nach Groningen zurückkehren.

Karl Kip war gegenwärtig fünfunddreißig Jahre alt. Ein tüchtiger Seemann und auf der Vorstufe zum Kapitänsrange, wartete er nur auf ein Kommando, das ihm gewiß bald übertragen werden sollte. Vielleicht von weniger entwickelter Intelligenz, als sein jüngerer Bruder, jedenfalls weniger Geschäftsmann und minder geeignet, ein Handelshaus zu leiten, übertraf er diesen doch an Entschlossenheit und Energie ebenso, wie an Kraft und Ausdauer. Sein größter Kummer war nur der gewesen, daß die Vermögenslage des Hauses Kip es ihm niemals ermöglicht hatte, ein eigenes Schiff zu führen. Karl Kip hätte dann die Lange Fahrt auf seine Rechnung betrieben. Es war aber unmöglich gewesen, den im Handel selbst festgelegten Kapitalien der Firma etwas zu entziehen, und so blieb der Wunsch des älteren Sohnes eben unerfüllt.

Karl und Pieter umschlang ein Band fester Freundschaft, die noch durch keinen Mißklang gestört worden war und sich noch mehr als die Blutsverwandtschaft auf ihre gegenseitige Anhänglichkeit stützte. Zwischen ihnen gab es keinen Schatten, kein Wölkchen der Eifersucht oder des Neides. Jeder blieb in seiner Sphäre: der eine unternahm die weiten Reisen und trotzte den Gefahren des Meeres, der andere besorgte die Arbeiten im Kontore von Amboina und pflegte die Beziehungen zu dem Geschäftshause in Groningen. Ihre Familie war für beide genug. Sie hatten gar nicht daran gedacht, eine zweite zu begründen, die ihnen neue Verpflichtungen auferlegt und sie vielleicht mehr von einander entfernt hätte. Sie empfanden es schon drückend, daß der Vater in Holland, Karl meistens auf der Fahrt und Pieter auf den Molukken war. Der letztere widmete sich, bei seiner hervorragenden Begabung für den Handel, ausschließlich den Geschäften. Sein Teilhaber, ein Holländer wie er, suchte diese noch zu erweitern. Im Vertrauen auf die zunehmende

Befestigung des Kredites, den die Firma Kip genoß, widmete er diesem Ziele seine Zeit mit rastlosem Eifer.

Beim Ableben des alten Herrn Kip befand sich Karl gerade im Hafen von Amboina an Bord eines Dreimasters aus Rotterdam, auf dem er die Stellung eines Oberbootsmannes einnahm. Die beiden Brüder wurden tiefschmerzlich von dem Schläge betroffen, der sie eines Vaters beraubte, für den sie die wärmste Zuneigung hegten. Und nun waren sie nicht einmal an der Seite des geliebten Familienoberhauptes gewesen, seine letzten Worte zu hören und seine letzten Seufzer zu vernehmen!

Der Todesfall führte sie dann zu dem Beschlusse, daß Pieter die Teilhaberschaft an dem Kontor in Amboina aufgeben und die Leitung des väterlichen Hauses in Groningen übernehmen sollte.

Der Dreimaster »Maximus«, mit dem Karl Kip nach den Molukken gekommen war, wurde aber – es war schon ein altes Schiff – für eine Rückreise als nicht mehr seetüchtig genug erklärt. Auf der Reise zwischen Holland und den Inseln hatte er durch schweres Wetter stark gelitten und war nur noch gut genug, abgetakelt zu werden. Sein Kapitän samt den Offizieren und Matrosen sollte dann auch auf Kosten der Firma Hoppers in Rotterdam, der Eigentümerin des »Maximus«, nach Europa zurückbefördert werden.

Das war aber mit einem langen Aufenthalt in Amboina verknüpft, wenn die Mannschaft auf ein Schiff warten sollte, das nach Europa segelte, und die beiden Brüder hatten es doch so eilig, in Groningen einzutreffen.

Karl und Pieter Kip beschlossen also, das erste Schiff zu benutzen, das entweder von Amboina, von Ceram, von Ternate oder einer anderen Insel der Molukken auslief.

Da traf die dreimastige Goëlette »Wilhelmina« von Rotterdam ein, die sich hier nur ganz kurze Zeit aufhalten

sollte. Es war das ein Fahrzeug von fünfhundert Tonnen und sollte, nur unter Anlaufen des Hafens von Wellington, unter Führung des Kapitäns Roebok nach Umschiffung des Kap Horn nach seinem Heimathafen zurückkehren.

Wäre die Stelle des Oberbootsmannes unbesetzt gewesen, so hätte sie Karl Kip ohne Zweifel erhalten. Die Mannschaft war aber vollzählig, so daß auch kein Matrose vom »Maximus« angemustert werden konnte. Karl Kip, der diese Reisegelegenheit nicht unbenutzt lassen wollte, belegte also auf der »Wilhelmina« eine Kabine als Passagier.

Der Dreimaster ging am 23. September in See. Seine Besatzung bestand aus dem Kapitän Roebok, dem Oberbootsmann Stourn, zwei Schiffern und zehn Matrosen, alle holländischer Abkunft.

Zuerst verlief die Fahrt sehr günstig über das Meer der Arafura, das zwischen der Nordküste Australiens, der Südküste Neuguineas und der Gruppe der Sundainseln im Westen so gut eingeschlossen liegt, daß der Wogenschwall des Indischen Ozeans davon abgesperrt bleibt. Nach Osten zu hat es keinen anderen Ausgang als die Torresstraße, die mit dem Kap York endigt.

Am Eingang zu dieser Straße traf das Schiff auf widrige Winde, die es einige Tage aufhielten. Erst am 6. Oktober kam es aus den zahlreichen Klippen heraus und konnte nun auf das freie Korallenmeer hinaussteuern.

Vor der »Wilhelmina« lag jetzt der endlose Große Ozean bis zum Kap Horn, in dessen Nähe diese nach kurzem Aufenthalte in Wellington auf Neuseeland vorüberkommen sollte. Das war ein weiter Weg, die Gebrüder Kip hatten aber keine andere Wahl gehabt.

Bis zur Nacht vom 19. zum 20. Oktober ging alles nach Wunsch, da aber ereignete sich, obwohl die Wachen sich auf

dem Vorderdeck befanden, ein entsetzlicher Unfall, den auch die schärfste Achtsamkeit nicht verhüten könnten.

Die Nacht war sehr dunkel. Schwere Nebelmassen lagerten auf dem Meere, das – wie gewöhnlich bei solchen Wetterverhältnissen – übrigens ganz ruhig war.

Die »Wilhelmina« führte ihre vorschriftsmäßigen Lichter, ein grünes an Steuer- und ein rotes an Backbord. Leider waren diese bei dem dichten Nebel selbst in der Entfernung einer halben Kabellänge nicht mehr zu erkennen.

Plötzlich wurde der Dreimaster, ohne daß der Ton einer Sirene hörbar oder eine Positionslaterne zu sehen gewesen wäre, luvwärts an Backbord, in der Nähe des Volkslogis angerannt. Durch den furchtbaren Stoß brachen der Großmast und der Besanmast augenblicklich zusammen.

Als Karl und Pieter erschrocken auf Deck kamen, konnten sie nichts erblicken als eine ungeheuere, Rauch und Dampf speiende Masse, die gleich einer Bombe vorüberflog, nachdem sie die »Wilhelmina« tatsächlich entzweigeschnitten hatte.

Eine halbe Sekunde lang war ein weißes Licht am großen Stag dieses Fahrzeuges zu sehen gewesen. Es handelte sich also um die Kollision mit einem Dampfer, doch das war auch alles, was man von ihm wußte.

Die »Wilhelmina« – das Vorderteil auf der einen, das Hinterteil auf der anderen Seite – sank fast augenblicklich. Die beiden Passagiere fanden nicht einmal Zeit, sich der Mannschaft anzuschließen. Kaum bemerkten sie noch einen der Matrosen, die sich irgendwo ans Takelwerk klammerten. An die Benützung der Boote war gar nicht zu denken, denn diese hatten sich schon mit Wasser gefüllt. Der Kapitän und der Obersteuermann hatten ihre Kabinen wohl überhaupt nicht mehr verlassen können.

Notdürftig bekleidet, standen die beiden Brüder schon bis zum halben Leibe im Wasser. Sie bemerkten, daß die Überreste

von der »Wilhelmina« sofort verschlungen werden müßten und daß sie in den Wirbel, der sich dann um das Fahrzeug bildete, mit hineingezogen würden.

»Achtung, daß wir nicht von einander gerissen werden! rief Pieter.

– Verlass' dich ruhig auf mich!« antwortete Karl.

Beide waren vortreffliche Schwimmer; es fragte sich nur, ob hier Land in der Nähe wäre, an welcher Stelle sich der Dreimaster zur Zeit der Kollision in dem Teile des Großen Ozeans befände, der zwischen Australien und Neuseeland, sowie unterhalb Neukaledoniens lag, das der Kapitän Roebok vor achtundvierzig Stunden, als er das letzte Besteck machte, in östlicher Richtung gepeilt hatte.

Selbstverständlich mußte der Dampfer, wenn er nicht nach dem Zusammenstoße gestoppt hatte, jetzt schon weit weg sein. Doch selbst wenn er Rettungsboote ausgesetzt hätte, wäre von den Überlebenden des Unfalles bei dem düsteren Nebel doch kaum jemand zu finden gewesen.

Karl und Pieter hielten sich für verloren. Tiefe Finsternis umhüllte das Meer. Kein Laut einer Dampfpfeife, kein Ton einer Sirene verriet die Anwesenheit eines Schiffes, ebensowenig hörte man etwas von dem Ausstoßen von Dampf, als ein Zeichen, daß jenes noch an der Unglücksstelle zurückgeblieben war. Kein Trümmerstück, das die Brüder hätten erfassen können, trieb auf dem Wasser hin.

Eine halbe Stunde erhielten sich Karl und Pieter schwimmend, wobei der ältere dem jüngeren immer Mut zusprach und ihn mit dem Arm unterstützte, wenn dieser schwach zu werden anfing. Immerhin nahte der Augenblick, wo beide am Ende ihrer Kräfte sein mußten, und nach einem letzten Händedrucke, einem Lebewohl für ewig, versanken sie dann voraussichtlich in den Abgrund.

Da gelang es Karl Kip gegen drei Uhr morgens einen Gegenstand zu erfassen, der in seiner Nähe geschwommen kam. Es war ein Hühnerkäfig von der »Wilhelmina«, und an diesen klammerten sich beide nun an.

Endlich blitzte das Morgenrot durch die gelblichen Dunstmassen, die bald mehr in die Höhe stiegen, und eine aufspringende Brise erregte ein leichtes Plätschern kleiner Wellen.

Karl Kip ließ den Blick über den Horizont hin schweifen.

Im Osten war das Meer verlassen; im Westen aber erblickte er bald eine hochaufsteigende Landmasse.

Diese lag kaum drei Seemeilen von ihnen entfernt. Wind und Strömung trugen sie darauf zu. Mit Sicherheit konnten sie erwarten, dahin zu gelangen, wenn nur der Seegang nicht allzu stark wurde.

Welchem Lande – Festlande oder Insel – die nahe Küste auch angehören mochte, jedenfalls bedeutete sie für die Schiffbrüchigen eine vorläufige Rettung.

Das weit nach Westen verlaufende Ufergelände wurde von einem steilen Berge überragt, dessen Gipfel schon die Sonnenstrahlen vergoldeten.

»Da!... Da drüben!« rief Karl Kip.

In der Tat, nur in dieser Richtung winkte das Heil, denn draußen auf dem hohen Meere wäre kein Segel, kein Licht eines Dampfers zu entdecken gewesen. Von der »Wilhelmina« war keine Spur übrig... sie war scheinbar mit Mann und Maus untergegangen. Auch von dem Dampfer, der sie angerannt hatte, konnte man nichts entdecken, dieser befand sich, beim Zusammenstoß jedenfalls wenig beschädigt, offenbar schon in weiter Ferne.

Obwohl Karl Kip sich bis zur halben Körperhöhe aus dem Wasser aufrichtete, konnte er doch keine Spur des Rumpfes, kein Stück der Takelage von der Goëlette entdecken. Der

Hühnerkäfig, woran sich die Brüder festhielten, war das einzige Überbleibsel von der schrecklichen Katastrophe.

Pieter, der aufs äußerste erschöpft und halb erstickt war, wäre wohlrettungslos in die Tiefe gesunken, wenn ihm sein Bruder nicht den Kopf gehalten hätte. Karl aber schwamm kraftvoll weiter und trieb dabei den Käfig nach einem Klippengewirr zu, an dem das Meer in unregelmäßiger Linie weißschäumend aufbrandete.

Diese erste Linie des Korallenringes zog sich ein Stück weit vor der eigentlichen Küste hin, die zu erreichen noch eine Stunde schwerer Anstrengung nötig machte. Bei dem Auf- und Abwogen des Wassers wäre es sehr schwierig gewesen, auf den äußeren Korallenblöcken Fuß zu fassen. Die Schiffbrüchigen mußten sich deshalb erst noch durch eine enge Wasserstraße hindurcharbeiten, und erst kurz nach sieben Uhr gelang es ihnen, den Landvorsprung zu erklimmen, von dem aus das Boot des »James-Cook« sie endlich aufgenommen hatte.

Auf dieser ihnen unbekannten und unbewohnten Insel führten nun die beiden kaum bekleideten Brüder, denen es an jedem Werkzeug, jedem Gerät fehlte, vierzehn volle Tage ein höchst elendes Leben.

So lautete der Bericht Pieter Kips, den sein Bruder, der dabei schweigend zuhörte, nur wiederholt durch eine zustimmende Handbewegung bekräftigte.

Jetzt war es also klar, warum die in Wellington erwartete »Wilhelmina« daselbst nicht mehr eintreffen sollte, warum der französische Dampfer »Assomption« kein Wrackstück auf seiner Fahrt angetroffen hatte. Der Dreimaster ruhte tief im Schoße des Meeres, höchstens konnte die Strömung einzelne Trümmer davon weiter nach Norden getragen haben.

Der Eindruck, den die Erzählung der Schiffbrüchigen hervorbrachte, stimmte alle zu ihren Gunsten. Natürlich fiel es

niemand ein, an deren Wahrhaftigkeit zu zweifeln. Sie bedienten sich der englischen Sprache mit einer Geläufigkeit, die auf gute Erziehung und gründlichen Unterricht schließen ließ.

Ihr ganzes Auftreten war nicht das vieler der Abenteurer, die auf dem Großen Ozean ihr Unwesen treiben, und man bemerkte an ihnen, vorzüglich an Pieter Kip, ein unerschütterliches Gottvertrauen.

Hawkins verheimlichte auch gar nicht den guten Eindruck, den er von beiden empfangen hatte.

»Sie befinden sich, liebe Freunde, sagte er, nun an Bord des »James-Cook«, und werden hier bleiben...

– O, Dank... Dank Ihnen, werter Herr, antwortete Pieter Kip.

– Nach Europa wird er Sie freilich nicht zurückbringen, setzte der Reeder hinzu.

– Gleichviel, meinte Karl Kip. Wir sind doch endlich von der Insel Norfolk gerettet, wo es uns so gut wie an allem fehlte... mehr verlangen wir vorläufig nicht.

– Wir werden ja auch überall, wo Sie einmal landen, setzte Pieter Kip hinzu, Gelegenheit zur Rückkehr nach unserem Vaterlande finden.

– Und ich werde Ihnen dabei behilflich sein, versicherte Gibson.

– Wohin, nahm Karl Kip wieder das Wort, ist der 'James-Cook' denn jetzt bestimmt?

– Nach Port Praslin in Neuirland, antwortete der Kapitän.

– Und wie lange wird er da liegen bleiben?

– Etwa drei Wochen.

– Segelt er darauf nach Neuseeland zurück?

– Nein, nach Tasmanien, nach seinem Heimathafen Hobart-Town.

– O, Herr Kapitän, erklärte Karl Kip, in Hobart-Town werden wir uns ja ebensogut einschiffen können, wie in Dunedin, in Auckland oder in Wellington.

– Gewiß, versicherte Hawkins, und wenn Sie da einen Dampfer anträfen, der durch den Suezkanal nach Europa führe, kämen Sie sogar noch schneller nach Hause.

– Das wäre uns recht erwünscht, antwortete Karl Kip.

– Da Sie, Herr Hawkins, und Sie, Herr Kapitän, sagte Pieter Kip, zunächst so freundlich sein wollen, uns als Passagiere aufzunehmen...

– Nicht als Passagiere, sondern als unsere Gäste, fiel Hawkins ein; wir fühlen uns glücklich, Ihnen auf dem ‘James-Cook’ Gastfreundschaft anbieten zu können!«

Noch einmal drückten die Männer einander die Hände, dann zogen sich die beiden Brüder in ihre Kabine zurück, um ein wenig der Ruhe zu pflegen, denn sie hatten ja die ganze Nacht bei dem Signalfeuer an der Landspitze gewacht.

Die leichte Brise, die den Nebel zerstreut hatte, frischte ein wenig auf. Mit den Windstillen schien es hier zu Ende zu sein und grünlich schimmerte weiter draußen das Meer im Südosten der Insel.

Diesen Umschlag galt es zu benutzen, und Gibson gab denn auch sofort Befehl zur Abfahrt. Die Segel wurden wieder aufgegeitet, der Anker mittels des Spills eingeholt, und mit gutem Rückenwinde steuerte die Brigg nach Nordnordwest hinaus.

Zwei Stunden später war auch der höchste Gipfel der Insel Norfolk verschwunden, und der »James-Cook« wendete nun nach Nordost auf Neukaledonien an der Grenze des Korallenmeeres zu.

Achtes Kapitel

Das Korallenmeer

Etwa vierzehnhundert Seemeilen trennen die Insel Norfolk von Neuirland. Nach Zurücklegung der ersten fünfhundert Meilen mußte der »James-Cook« als erstes Land die französische Besitzung Neukaledonien in Sicht bekommen, an das sich die kleine Gruppe der Loyalitätsinseln anschließt.

Begünstigten Wind und Wasser die weitere Fahrt der Brigg, so mußten für den ersten Teil der Reise fünf und für den zweiten zehn Tage völlig ausreichen.

Das Leben an Bord ging seinen gewohnten Gang. Regelmäßig vollzog sich die Ablösung der Wachen in der Eintönigkeit günstig verlaufender Seefahrten, die deshalb aber ihres Reizes nicht entbehren. Seeleute und Passagiere pflegen sich ja für den geringsten Zwischenfall zu interessieren... für jedes vorüberkommende Schiff, für eine Vogelschar, die gelegentlich die Takelage umflattert, oder für eine Gruppe von Cetaceen, die sich im Kielwasser des Fahrzeuges tummelt.

Sehr häufig saßen die Brüder Kip auf dem Hinterdeck im Gespräch mit Hawkins, woran sich auch der Kapitän und sein Sohn gern beteiligten. Die Holländer gaben dabei auch ihrer Besorgnis wegen der Lage des Geschäftshauses in Groningen unverhohlen Ausdruck und betonten, wie dringend notwendig es sei, daß Pieter Kip die Leitung der vielleicht schon in ihrem Kredit erschütterten Firma baldigst übernehme. Weder der eine noch der andere verhiehlte seine Befürchtungen, wenn sich beide mit dem Reeder über dieses Thema unterhielten.

Hawkins bemühte sich, ihnen guten Mut zuzusprechen. Die beiden Brüder würden schon Kredit finden, und die Geschäftsauflösung – wenn sie sich nicht umgehen ließe – würde ohne Zweifel unter günstigeren Verhältnissen verlaufen, als sie es jetzt befürchteten. Die sorgenvolle Unruhe Karl und Pieter Kips war freilich nur allzu gerechtfertigt durch die Verzögerung ihrer Heimreise infolge des Schiffbruches der »Wilhelmina«.

Der Leser erinnert sich wohl des Eindruckes, den Karl und Pieter auf Vin Mod gemacht hatten. Daß auf ihre Mithilfe zur Ausführung seiner verruchten Pläne nicht zu rechnen war, lag ja auf der Hand. Die Schiffbrüchigen waren keine gewissen- und skrupellosen Abenteurer. Geistig und moralisch der Klasse, aus der die Matrosen gewöhnlich hervorgehen, überlegen, machte ihre Anwesenheit an Bord schon jeden Versuch einer Meuterei fast unmöglich.

Danach kann man sich auch leicht vorstellen, welche Gedanken Flig Balt und Vin Mod bei ihrem ersten Gespräche, an dem auch Len Cannon teilnahm, über die veränderte Sachlage austauschten.

Bezüglich der Gebrüder Kip ging die Ansicht des Bootsmannes dahin, daß sie sich gegebenen Falles auf die Seite des Reeders und des Kapitäns stellen würden.

Len Cannon dagegen, der andere gern nach sich selbst beurteilte, schien dieser Meinung nicht zu sein.

»Weiß man denn genau, entgegnete er, wer und was diese Holländer sind?... Hat jemand ihre Papiere gesehen? Nein... nicht wahr?... Und warum ihnen dann aufs Wort glauben? Da sie beim Schiffbruche obendrein alles, was sie besaßen, verloren haben, haben sie ja nur alles zu gewinnen!... Ich habe mehr als einen gekannt, der wie ein waschechter Biedermann aussah, und sich doch als etwas ganz anderes entpuppte, wenn sich die Gelegenheit zu einem vorteilhaften Handstreich bot.

– Wirst du es unternehmen, sie dazu zu bestimmen? fragte Flig Balt achselzuckend.

– Nein... ich natürlich nicht, antwortete Len Cannon. Matrosen können ja nicht mit Passagieren in nähere Verbindung treten, und Passagiere sind sie nun einmal, die uns quer über den Weg gelaufen sind.

– Len hat recht, bestätigte Vin Mod, weder er noch ich kann etwas derartiges unternehmen.

– So?... Dann fiele es wohl mir zu? fragte der Bootsmann.

– Nein, auch dir nicht, Flig Balt.

– Und wem denn sonst?...

– Dem neuen Kapitän des ‘James-Cook’.

– Wie?... Dem neuen Kapitän? rief Flig Balt verwundert.

– Was verstehst du darunter, Mod? fragte Len Cannon.

– Nun, sehr einfach, erwiderte Vin Mod, daß man mindestens Kapitän sein muß, um mit den schönen Herren Kip zu verhandeln. Dazu wird es natürlich nötig... und solange das noch nicht geschehen ist...

– Ja, was denn? rief Flig Balt ungeduldig über dieses Zaudern des Matrosen.

– Es ist dazu eins nicht zu umgehen, fuhr Vin Mod ebenso zögernd fort, ja, ich komme immer auf meinen ersten Gedankengang zurück. Nehmen wir an... Gibson stürzt ins Meer... in der Nacht... ein unglücklicher Zufall... Wer soll dann an Bord befehligen?... Offenbar der bisherige Bootsmann Balt. Der Reeder und der junge Mensch verstehen nichts von der Seefahrt, und statt daß wir die Brigg dann nach Port Praslin führen oder gar damit nach Hobart-Town zurücksegeln... nun ja, wer weiß denn, was später geschieht...«

Ohne seine Gedanken jetzt noch weiter auszuführen und im Grunde entschlossen, auf den ersten Plan nicht zu verzichten, fuhr der Matrose ablenkend fort:

»Wahrlich, das nennt man doch starkes Pech haben! Zuerst jener Aviso, der uns nicht von der Seite weicht, zweitens Hawkins und Nat Gibson, die in Wellington an Bord kommen, und drittens auch noch die zwei Holländer, die als Passagiere aufgenommen werden... das macht vier Männer mehr! Gerade so viele, wie wir in der Dunediner Schenke zu den 'Three-Magpies' glücklich gewonnen hatten. Das sind ja alles brauchbare Burschen. Jene zählen nun acht gegen uns sechs... ich wünsche ihnen aber acht haltbare Strickenden an den Hals!«

Flig Balt hörte mehr zu, als daß er sprach. Die Aussicht, den Befehl über das Schiff zu bekommen, war ja geeignet, ihn noch weiter in Versuchung zu führen. Einen Unfall herbeizuführen, wobei Gibson von der Bildfläche verschwand, das erschien ihm ratsamer als ein offener Kampf gegen die Passagiere des »James-Cook« und gegen die Hälfte seiner Mannschaft.

Len Cannon warf dagegen jedoch ein, daß sechs entschlossene Männer doch mit acht fertig werden müßten, die sich keines Angriffes versähen, wenn man nur so rasch über sie herfiele, daß sie sich über den Vorgang gar nicht erst klar werden könnten. Zunächst würde es ja genügen, sich zweier von ihnen, gleichviel welcher, zu entledigen, dann stünde die Partie gleich u. s. w.

»Das muß nun aber, schloß er seine Worte, in der kommenden Nacht geschehen. Stimmt Meister Balt dem zu, so werde ich die anderen vorbereiten, und morgen... morgen fährt die Brigg hinaus in die Weite...

– Nun, Balt, was meint Ihr dazu?« fragte Vin Mod.

Der Bootsmann verhielt sich auch dieser Aufforderung gegenüber noch schweigend.

»Heraus mit der Sprache!... Also einverstanden?«... bedrängte ihn Len Cannon.

In diesem Augenblicke rief Gibson, der sich auf dem Hinterdeck befand, Flig Balt zu sich, und dieser folgte der Aufforderung anscheinend recht gern.

»Er will also nicht mitmachen? wendete sich Len Cannon an Vin Mod.

– O doch, antwortete der Matrose, und wenn nicht in der nächsten Nacht, so doch, wenn sich die passende Gelegenheit bietet.

– Und wenn sich eine solche nicht bietet?...

– Dann werden wir sie herbeizuführen wissen, Cannon!

– Jedenfalls, erklärte der Matrose, muß das vor dem Eintreffen in Neuirland sein. Meine Kameraden und ich, wir haben auf der Brigg nicht Heuer genommen, um unter dem Befehl des Kapitäns Gibson zu fahren, und das versichere ich dir, Mod: wenn die Sache nicht von hier bis dahin ausgeführt ist, laufen wir euch in Port Praslin davon.

– Einverstanden, Len...

– Also abgemacht, Mod! Wir bringen den ‘James-Cook’ auf keinen Fall nach Hobart-Town zurück, denn dort müßten wir auch nur sofort die Beine unter die Arme nehmen!«

Vin Mod fühlte sich im Grunde doch etwas beunruhigt wegen der Zögerung Flig Balts. Er kannte dessen vorsichtige Natur, die ihn mehr schlau als kühn handeln ließ. Er hatte sich auch schon längst vorgenommen, ihn gelegentlich so fest zu engagieren, daß er nicht mehr zurückweichen könnte. Dabei begriff er recht wohl, daß ein glücklicher Erfolg des schwarzen Planes nur dann in Aussicht stand, wenn die Führung des Schiffs in die Hand des Bootsmannes überging. Übrigens versprach er sich, Len Cannon im Zaume zu halten, da dessen Ungeduld die ganze Sache zu gefährden drohte.

Die Fahrt verlief in günstigster Weise weiter. Am Tage blieb es windig bis zur frischen Brise, und gegen Abend wurde es stiller, die Nächte waren so schön und so erquickend nach der

Hitze des Tages, die in gleichem Verhältnisse zunahm, wie die Brigg sich dem Wendekreise des Steinbocks näherte. Hawkins, Gibson mit seinem Sohne, und Karl und Pieter Kip blieben deshalb auch plaudernd und rauchend immer sehr lange, zuweilen bis zum ersten Morgengrauen, auf dem Deck bei einander sitzen. Auch die meisten Matrosen gaben, selbst wenn sie keine Wache hatten, der freien Luft den Vorzug vor der erstickenden Atmosphäre des Volkslogis. Unter diesen Verhältnissen wäre es unmöglich gewesen, Hobbes, Burnes und Wickley zu überrumpeln, denn alle drei wären im Augenblicke zur Abwehr fertig gewesen.

Der Wendekreis wurde am Nachmittage des 7. Novembers erreicht. Fast gleichzeitig damit kamen die Pinieninsel und die Höhen von Neukaledonien in Sicht.

Die große Insel Bolade oder Baladea – kanakische Namen für Neukaledonien – hat von Südosten nach Nordwesten nicht weniger als zweihundert Seemeilen Länge und fünfundzwanzig bis dreißig Seemeilen Breite. Zu ihr gehören der Lage nach die Pinieninseln, Beaupré, Botanique und Hohohana, an der Ostseite die Gruppe der Loyalitätsinseln, deren südlichste die Insel Britannia ist.

Der neukaledonische Archipel gehört bekanntlich zu dem Kolonialbesitze Frankreichs. Er bildet einen Deportationsort, wo sehr viele Verbrecher gegen das gemeine Recht ihre Strafe verbüßen. Obwohl einzelne Entweichungen von hier vorgekommen sind, ist es doch sehr schwierig, aus diesem Gefängnis bei den Antipoden zu entfliehen. Dazu bedarf es der Hilfe von außen, jedenfalls eines zu diesem Zwecke bereit liegenden Schiffes, auf welche Weise auch wirklich schon einige Deportierte (politische Strafgefangene) entwichen sind. Sind solche Flüchtlinge aus Mangel an Booten gezwungen, nach einem Schiffe hinaus zu schwimmen, so sind sie auch

noch den Zähnen der furchtbaren Haifische ausgesetzt, von denen es zwischen den Klippen wimmelt.

Übrigens ist es, mit Ausnahme des Hafens von Numea, der Hauptstadt der Insel, kaum möglich, an diesem Archipel zu landen, der durch madreporische Bänke und die daran anstürmende, wilde Brandung dagegen geschützt ist.

Sich auf einem nördlichen Kurse haltend, segelte der »James-Cook« ein gutes Stück seitwärts von der Küste der Insel hin. Bei der zwei bis drei Seemeilen betragenden Entfernung traten die Einzelheiten der Landmasse jedoch noch deutlich sichtbar hervor, vor allem die amphitheatralisch aufsteigenden Hügel an der Küste, die so kahl und dürr aussehen, daß sie zu dem Glauben verleiten, die ganze Gruppe müsse stark an Unfruchtbarkeit leiden. Auch der Kapitän Cook hatte sich 1774 hierdurch täuschen lassen, als er diese neuen Inseln entdeckte, deren hydrographische Aufnahme der französische Admiral d'Entrecasteaux erst 1792 und 1793 vervollständigte.

Die Verhältnisse liegen hier aber ganz anders. Die auf sechzigtausend Seelen geschätzte Bevölkerung Neukaledoniens sieht ihre Bedürfnisse bequem durch die Produkte des reichen Inselbodens gedeckt, denn dieser erzeugt in großer Menge Yamswurzeln, Zuckerrohr, Taro, Hibiskus, Pinien mit eßbaren Früchten, Bananen, Orangen, Kokospalmen, Brod- und Feigenbäume, sowie Zimtbäume, und das Innere ist erfüllt mit ausgedehnten Urwäldern, worin die Bäume oft eine erstaunliche Größe erreichen.

Im Laufe des 9. Novembers konnten Hawkins, Nat Gibson und die beiden Brüder hinter dem Uferlande die hohe Bergkette betrachten, die das Skelett der Insel bildet. Von Bergbächen zerrissen, wird sie von einzelnen Gipfeln noch weiter überragt, darunter vom Mont Kogt, Mont Nu, Mont Arago und vom Homedebua, der über fünfzehnhundert Meter emporsteigt. Brach dann die Nacht herein, so sah man nichts

weiter als die – auch allmählich erlöschenden – Feuer der im Hintergrunde vieler Buchten siedelnden Kanaken.

Auch Flig Balt, Vin Mod, Len Cannon und dessen Kameraden hielten den Blick auf die Insel geheftet, freilich mit anderen Gedanken als die übrigen. Sie konnten ja nicht vergessen, daß sich hier mehrere hundert Verurteilte aufhielten, von denen sie gern ein halbes Dutzend noch an Bord genommen hätten.

»Da drüben, bemerkte Vin Mod, gibt es einen ganzen Haufen tüchtiger Kerle, die mit Freuden dabei wären, sich eines guten Schiffes zu bemächtigen und damit den Großen Ozean zu befahren. Hätten nur wenigstens einige darunter den Gedanken, heute Nacht zu entfliehen!... Wenn dann ihr Boot an der Brigg anlegte, wenn sie sich dann auf das Deck schwängen, ohne Hawkins und den Kapitän darum um Erlaubnis zu fragen... wie schnell würden wir uns mit ihnen verständigen...«

– Gewiß, meinte Cannon, es wird nur keiner kommen.«

Er sollte damit recht behalten. Gegebenen Falles aber wären Flüchtlinge von Numea, wenn sie nicht unbemerkt an Bord gelangten, gewiß nicht in gleicher Weise aufgenommen worden, wie die Schiffbrüchigen von der »Wilhelmina«. Ein ehrbares Schiff begünstigt niemals die Flucht von Verbrechern.

Als am nächsten Tage, am 8. von Neukaledonien noch der nördliche Teil in Sicht war, segelte der »James-Cook« am Nachmittage noch an den letzten, gegen hundert Seemeilen nach Norden hinausreichenden Klippen der Insel vorüber und schlug dann einen Kurs quer durch das Korallenmeer ein.

Bei günstigem Winde konnte die Brigg die Strecke von neunhundert Seemeilen, die Neukaledonien von Neuirland trennt, binnen zehn Tagen zurücklegen.

Dieses Korallenmeer ist nach dem Urteil der Kapitäne eines der gefährlichsten Fahrwässer der Erde. Über zwei volle Breitengrade hin ist es über und unter seiner Oberfläche mit

madreporischen Spitzen durchsetzt, vielfach von Korallenbänken versperrt und von unregelmäßigen, wenig bekannten Strömungen durchflossen.

Hier sind auch schon viele Fahrzeuge spurlos zu Grunde gegangen. Es wäre wirklich geboten, dieses Meer ebenso mit Baken zu besetzen, wie das bei vielen Buchten Europas und Amerikas geschehen ist. In der Nacht des 10. Juni 1770 war auch, trotz recht handlichen Windes und klarsten Mondscheins, der berühmte Cook hier nahe daran gewesen, Schiffbruch zu erleiden.

Heute durfte man jedoch hoffen, daß Gibson jede Gefahr zu vermeiden wissen werde, daß der Rumpf seiner Brigg nicht, wie es dem englischen Seefahrer begegnet war, so heftig gegen eine der harten Felsenspitzen stieße, daß es notwendig würde, ein Segel unter dem Kiel hin auszubreiten, um ein Leck wenigstens notdürftig zu schließen. Immerhin mußte die Mannschaft Tag und Nacht scharf Ausguck halten um Klippen aus dem Wege zu gehen. Gegenwärtig konnte man sich schon, dank den neueren, sorgsamen hydrographischen Aufnahmen, auf die an Bord vorhandenen Seekarten verlassen. Übrigens durchsegelte Gibson das Korallenmeer nicht zum ersten Male und war mit dessen Gefahren hinlänglich vertraut.

Auch Karl Kip hatte dieses schwierige Fahrwasser schon besucht, entweder auf der Fahrt nach Osten auf die Torresstraße zu oder wenn er vom äußersten Osten auf dem Rückwege aus dem Haraforas-(Alfurias-)meer kam. An Aufmerksamkeit sollte es an Bord der Brigg gewiß nicht fehlen.

Im allgemeinen begünstigte die Witterung die Reise des »James-Cook«, der bei dem beständigen Wehen der Passate des Großen Ozeans schnell dahinglitt, ohne viele Segelmanöver notwendig zu machen.

Die Meeresgegend hier wird übrigens wenig besucht. In der Richtung auf Europa zu schlagen die Handelsschiffe, wenn sie von den Philippinen, den Molukken, den Sundainseln oder Indo-China kommen, den weit kürzeren Weg durch den Indischen Ozean, den Suezkanal und durch das Mittelländische Meer ein. Die Dampfer vermeiden gern das heimtückische Korallenmeer, wenn sie nicht gerade auf dem Wege nach den Häfen des westlichen Amerika sind. Sonst begegnet man hier nur Seglern, die den Weg um das Kap Horn dem um das Kap der Guten Hoffnung vorziehen, oder denen, die – wie der »James-Cook« – die große Küstenfahrt zwischen Australien, Neuseeland und den nördlich davon gelegenen Inselgruppen betreiben. Es kommt hier also nur selten vor, daß man ein Segel am Horizonte wahrnimmt. Die Fahrt verläuft deshalb meist recht eintönig, und wenn sich die Schiffsmannschaften darum nicht besonders bekümmern, so müssen sich doch die etwaigen Passagiere, denen eine Reise hier kein Ende zu nehmen scheint, wohl oder übel mit diesem Umstande abfinden.

Als Nat Gibson am Nachmittage des 9. Novembers kurze Zeit auf dem Vorderdeck an der Reling gestanden hatte, rief er seinen Vater, der eben aus dem Deckhause trat, heran und wies ihn auf eine schwärzliche Masse hin, die von Backbord aus etwa zwei Seemeilen draußen zu sehen war.

»Sieh dort, Vater, sagte er, sollte das vielleicht ein Riff sein?

– Ich glaube nicht, antwortete Gibson. Erst zu Mittag hab' ich ein gutes Besteck aufnehmen können, und ich bin mir über unsere Lage klar.

– Auf der Karte ist hier kein Riff, keine Korallenbank angegeben?

– Nein, nichts davon, Nat.

– Irgend etwas befindet sich aber doch da draußen«...

Der Kapitän sah durch das Fernrohr hinaus.

»Ich kann leider noch nichts richtig erkennen,« sagte er danach.

Eben traten auch die beiden Brüder und Hawkins zu dem Kapitän und seinem Sohn heran. Aufmerksam betrachteten sie die unregelmäßig gestaltete Masse, die man recht wohl hätte für einen Korallenfelsen halten können.

»Nein, nein, erklärte Karl Kip, nachdem auch er sich des Fernrohrs bedient hatte, ein Riff ist das nicht.

– Die Masse scheint sich ja mit den Wellen zu heben und zu senken«, sagte Hawkins.

In der Tat lag der noch unerkennbare Gegenstand nicht unbeweglich auf dem Meere, sondern folgte dem Auf- und Abwogen des Seeganges.

»Obendrein, bemerkte Karl Kip, sieht man daran keine Brandung anschäumen.

– Ja, man möchte glauben, die Masse triebe langsam weiter,« setzte Nat Gibson hinzu.

Der Kapitän rief jetzt Hobbes, der am Steuer stand, den Befehl zu:

»Leicht anlufen, damit wir mehr in die Nähe der Trift kommen!

– Sofort, Herr Kapitän,« antwortete der Matrose, der das Steuerrad schon ein wenig drehte.

Zehn Minuten später lag die Brigg ziemlich nahe an dem Gegenstande der allgemeinen Aufmerksamkeit.

»Das ist eine Seetrift... rief Karl Kip.

– Ja wahrhaftig, eine Trift!« bestätigte Gibson.

Jetzt bestand kein Zweifel mehr, da draußen, seitwärts vom »James-Cook«, schwamm der Rumpf eines Fahrzeugs.

»Sollten das die Überreste der 'Wilhelmina' sein?« fragte Hawkins.

Das erschien ja nicht unmöglich. Leute, zwanzig Tage nach dem Zusammenstoß, konnten die Wrackstücke des Dreimasters recht wohl bis hierher getrieben worden sein.

»Herr Kapitän, begann da Pieter Kip, würden Sie uns gestatten, die Trift näher zu untersuchen? Wenn sie von der 'Wilhelmina' herrührt, könnten wir dort vielleicht noch mancherlei finden...«

– Und außerdem, fiel Hawkins ein, wär' es ja möglich, daß sich noch Menschen darauf befänden, die zu retten es die höchste Zeit wäre.«

Etwas weiteren bedurfte es nicht: sofort erging der Befehl, in den Wind zu kommen und zwei bis drei Kabellängen von der Trift zu brassen.

Einen Augenblick flatterten die Segel, dann spannten sie sich an und die Brigg glitt einige Minuten in der veränderten Richtung hin.

»Ja ja, rief jetzt Karl Kip, das ist die 'Wilhelmina' ... das sind die Reste des Hinterdecks mit dem Deckhause.«

Flig Balt und Vin Mod, die nebeneinander standen, sprachen gedämpften Tones miteinander.

»Das fehlte uns bloß noch, da von dem Wracke vielleicht noch ein oder zwei Mann aufzunehmen!«

Der Bootsmann begnügte sich mit einem Achselzucken. Es war ja kaum anzunehmen, daß sich noch Schiffbrüchige auf dem Wrack befänden.

In der Tat wurde auch niemand sichtbar. Befanden sich hier noch einzelne Menschen, so hätten sie sich, und selbst wenn sie vor Entehrung halbtot gewesen wären, jetzt auf jeden Fall gezeigt, hätten der Brigg sich gewiß schon längst durch Signale bemerkbar gemacht... doch nein: hier war keine Seele.

»Das kleine Boot ausgesetzt!« befahl Gibson, der sich an Flig Balt wandte.

Das Boot wurde sofort von seinen Dävits hinabgelassen. Drei Matrosen, Vin Mod, Wickley und Hobbes, nahmen auf den Ruderbänken Platz. Dann stiegen Nat Gibson und die beiden Brüder ein, von denen Karl Kip das Steuer ergriff.

Es war wirklich das Achterdeck der »Wilhelmina«, was man hier vor sich sah, und darauf stand das Deckhaus äußerlich ziemlich unversehrt von dem Schiffsunfälle. Der ganze Vorderteil fehlte; er mochte wohl infolge des Gewichtes der Fracht versunken sein, wenn ihn die Meeresströmung nicht schon weiter weggetragen hatte. Der Schiffsjunge Jim, der bis zum Eselshaupt des Großmastes hinausgeschickt worden war, rief aber herunter, daß auf dem Meere nirgends noch etwas zu sehen wäre.

Am unbeschädigten Heck des Schiffes las man die beiden Namen:

»Wilhelmina. Rotterdam.«.

Das Boot legte an dem Wracke an. Stark nach links geneigt schwamm noch das Deckhaus mit einem Teile des Deckes, auf dem auch die jetzt gänzlich überflutete Kambüse gestanden hatte. Von dem Besanmast, der mitten durch die gemeinschaftliche Kajüte ging, ragte nur noch ein zwei bis drei Fuß langer Stumpf empor. Der Mast war in der Höhe der Kimpen gebrochen, von wo noch einige Tauenden herabhingen. Vom Giekbaume, der bei dem Zusammenstoße abgerissen wurde, war nichts mehr zu sehen.

Übrigens war es leicht, in das Deckhaus einzudringen. Dessen Tür war aufgesprengt und nur zuweilen wälzte sich ein mäßiger Wasserschwall hinein.

Jetzt galt es also, auf das Wrack zu gelangen, die Kabinen neben der gemeinschaftlichen Kajüte zu durchsuchen, und vorzüglich die der beiden Brüder.

Die Kabinen des Kapitäns und des Steuermannes, die weiter nach vorn zu lagen, erwiesen sich gänzlich zerstört.

Karl Kip steuerte das Boot so, daß es sich längs des Wracks anlegte; von dieser Stelle aus konnte man das Deck erklettern, nachdem Vin Mod ein Seil an einer Schanzkleidstütze des Steuerbords befestigt hatte.

Das augenblicklich ziemlich ruhige Meer überflutete die Hauptkabine nicht, sondern schwabkte nur auf dem Reste des Verdeckes hin und her. Zuweilen hob sich auch der – vollständig entleerte – Rumpfteil hoch aus dem Wasser.

Karl und Pieter Kip, Nat Gibson und Vin Mod überließen das Boot der Obhut der Matrosen und drangen in das Deckhaus ein.

Zunächst mußte hier nachgesehen werden, ob vielleicht noch ein Lebender von der »Wilhelmina« zu finden wäre. Es erschien ja nicht unmöglich, daß einzelne Leute von der Mannschaft in der Deckhütte Zuflucht gefunden hätten, als der andere Teil des Fahrzeugs unterging.

Vergeblich... hier traf man kein lebendes Wesen an. Jedenfalls wurde es auch niemals aufgeklärt, ob der Kapitän und der Obersteuermann ihre Kabinen noch hatten verlassen können, oder ob sich vielleicht gar der Vorderteil des Schiffes mit einem Teile der Mannschaft darauf hatte noch eine Zeitlang schwimmend erhalten können. Höchstwahrscheinlich bildete jedoch das, was der »James-Cook« hier gefunden hatte, alles, was von der »Wilhelmina« noch übrig war.

Der Stoß, mit dem das eine Schiff das andere getroffen hatte, mußte mit furchtbarer Gewalt erfolgt sein. Der trotz des Nebels mit größter Fahrgeschwindigkeit dahineilende Dampfer war gleich einem Riesengeschosse durch den Rumpf des Dreimasters gedrungen, vielleicht sogar ohne ernsthaftere Beschädigungen zu erleiden, die ihn an der Fortsetzung seiner Fahrt gehindert hätten. Ob er hatte stoppen, seine Boote aufs Meer setzen und einige Schiffbrüchige hatte retten können... das blieb eine ungelöste Frage.

Bis zum Knie im Wasser watend, durchsuchten die beiden Brüder nebst Nat Gibson und Vin Mod die gemeinschaftliche Kajüte.

In ihrer Kabine fanden Karl und Pieter Kip noch verschiedene, mehr oder weniger beschädigte Gegenstände, darunter Kleidungsstücke, Leibwäsche, Toilettengeräte und auch zwei Paar Schuhe. Auf ihren übereinanderliegenden Lagerstätten befand sich ferner noch das Bettzeug, das zusammengerafft und nach dem Boote gebracht wurde.

Sehr wünschenswert wäre es gewesen, wenn die beiden Brüder auch ihre Papiere hätten wiedererlangen können, vorzüglich die, die auf das Kontor in Amboina und auf das Geschäftshaus in Groningen Bezug hatten. Der Verlust dieser Schriftstücke erschwerte ja sehr empfindlich die Ordnung ihrer geschäftlichen Angelegenheiten. Leider fand sich davon keine Spur mehr; das Wasser, das ja zeitweise auch hier eingedrungen war, hatte sein Zerstörungswerk schon vollendet. Ebenso war es mit einer Summe von tausend Piastern, die Pieter Kip gehörten, aber verschwunden waren, da der Zusammenstoß das Wandschränkchen, worin sie aufbewahrt waren, völlig zertrümmert hatte.

»Nichts... hier findet sich nichts mehr!« sagte der jüngere Kip.

Während der Durchsuchung der Hauptkajüte durchstöberte Vin Mod, getrieben von seiner raubsüchtigen Natur, schon alle Winkel und war dabei auch in die Kabine der beiden Brüder gekommen.

Da entdeckte er unter der unteren Lagerstatt in einem Schubkasten einen Gegenstand, den die beiden Brüder bei ihrer Nachsuchung übersehen hatten.

Es war ein Dolch, wie ihn die Malaien führen, ein sogenannter Kriß mit Sägezähnen, der bei dem Unfalle zwischen zwei auseinander gewichene Bretter geraten war. Die

bei den Bewohnern der pacifischen Inseln sehr verbreitete Waffe hatte übrigens keinen besonderen Wert und hätte höchstens zur Vervollständigung einer Ritterrüstung in der Sammlung eines Liebhabers dienen können.

Ob sich Vin Mod bei der Aneignung dieser Waffe von einem geheimen Gedanken leiten ließ, wer hätte das sagen können? Jedenfalls ergriff er den Kriß, steckte ihn, ohne von jemand beobachtet zu werden, unter seine Jacke mit der Absicht, ihn bei der Rückkehr nach der Brigg in seinem Sacke aufzubewahren.

Hätte er statt dieser Handwaffe Pieter Kips tausend Piaster gefunden, so würde er sie sicherlich ohne Gewissensbisse ebenso entführt haben.

An Bord des verunglückten Fahrzeuges war nun nichts mehr zu bergen. Alle Dinge, Kleidungsstücke, Leibwäsche und Bettausrüstung, wurden in das Boot geschafft. Das Wrack mußte übrigens binnen kurzem gänzlich auseinanderbrechen. Der vom Wasser halb zerstörte Bodenbelag der gemeinsamen Kajüte gab schon unter dem Fuße nach. Nur noch einmal schlimmeres Wetter, und es trieben nur noch formlose Bruchstücke auf dem Meere hin.

Die Brigg lag gegengebraßt seitwärts von dem Wracke, glitt mit der Strömung aber schon langsam weiter. Dazu frischte der Wind etwas auf der Seegang wurde lebhafter, es empfahl sich also, bald an Bord zurückzukehren. Wiederholt hörte man auch das Sprachrohr des Bootsmannes, der die Leute im Boote zur Umkehr antrieb.

»Man ruft uns zu, zurückzukommen, sagte Nat Gibson, und da wir hier alles geholt haben, was noch zu holen war...

– Wollen wir dem Rufe folgen, fiel Karl Kip ein.

– Du arme, arme 'Wilhelmina'!« murmelte Pieter Kip.

Beide Brüder suchten die Empfindungen, die sie jetzt bestürmten, gar nicht zu verhehlen. Hatten sie vorher noch

gehofft, einen Teil von dem, was sie besaßen, wiederzufinden, so mußten sie jetzt auf jede derartige Hoffnung verzichten.

Das Boot warf sein Halteseil los. Nat Gibson setzte sich aus Steuer, während Karl und Pieter Kip, mit dem Gesicht nach rückwärts gerichtet, die Überreste der »Wilhelmina« betrachteten.

Sobald das Boot wieder in seinen Dävits befestigt war, entfaltete die Brigg ihre Segel, und von günstiger Brise getrieben, fuhr sie in nordöstlicher Richtung weiter.

Fünf Tage lang wurde die Fahrt ohne jeden Zwischenfall fortgesetzt, und am Morgen des 14. meldete die Deckwache die ersten sichtbaren Anhöhen von Neuguinea.

Neuntes Kapitel

Durch die Louisiaden

Am folgenden Morgen, am 15. November, hatte der »James-Cook« seit dem gestrigen Abend nur einige dreißig Seemeilen nach Nordosten zurückgelegt. Als es zu dunkeln angefangen hatte, war die Brise schon wieder fast eingeschlafen. Die Passagiere verbrachten die stille, warme Nacht auf dem Verdeck. In den Kabinen hätte bei der erstickenden Temperatur niemand auch nur eine Stunde schlafen können.

Das Schiff befand sich obendrein jetzt in gefährlichem Fahrwasser, das eine unausgesetzte Wachsamkeit erforderte.

Gibson hatte vor dem Deckhause von den Stützen der Schanzkleidung aus ein Zelt herstellen lassen, unter dessen Schutze alle Mahlzeiten in angenehmerer Weise als in der Kajüte eingenommen wurden.

Am heutigen Morgen drehte sich das Gespräch um die Louisiadeninseln, zwischen denen die Brigg den gefahrvoollsten Teil ihrer Fahrt zu überwinden hatte. Gegenwärtig befand sie sich noch etwa vierhundertfünzig Seemeilen von der Inselgruppe Neuirlands entfernt; nach vier Tagen sollte sie, wenn keine völlige Windstille eintrat – was in der warmen Jahreszeit zwischen dem Wendekreise und dem Äquator freilich keine Seltenheit ist – auf der Reede von Port-Praslin vor Anker gehen.

»Sie haben den Archipel der Louisiaden schon öfters befahren? wandte sich Pieter Kip fragend an den Kapitänen.

– Ja, zu wiederholten Malen, wenn ich nach Neuirland ging, um Fracht einzunehmen, antwortete Gibson.

– Ist die Fahrt hier nicht recht schwierig? setzte Karl Kip hinzu.

– Ja freilich, das ist sie, Herr Kip. Sie haben also wohl nie Gelegenheit gehabt, diesen Teil des Großen Ozeans zu besuchen?

– Niemals, Herr Gibson; über die Breite von Papuasien bin ich bisher noch nicht hinaufgekommen.

– Nun, erklärte Gibson, ein Kapitän, der unklugerweise die Augen hier nicht stets offen hielte, liefe Gefahr, mit seinem Schiffe auf den unzähligen Klippen und Bänken dieser Gegend aufzulaufen. Bedenken Sie nur, daß es hier madreporische Bänke gibt, die in der Länge zweihundert und in der Breite fast hundert Seemeilen messen. Ohne die nötige Erfahrung kann man hier sehr leicht seine Rumpfbekleidung, ja das ganze Schiff einbüßen.

– Haben Sie schon einmal an den größten Inseln der Gruppe angelegt? fuhr Pieter Kip fort.

– Nein, noch niemals, erwiderte Gibson. Von Rossel, Saint-Aignan, Trobriant und Entrecasteaux ist nichts zu holen, wenigstens wenn man seinen Laderaum nicht ausschließlich mit Kokosnüssen füllen will. Auf diesen Inseln gedeihen nämlich entschieden die herrlichsten Kokospalmen der ganzen Erde.

– Wenn Schiffe hier aber auch kaum Fracht erhalten können, bemerkte Hawkins, sind die Louisiaden doch keineswegs unbewohnt...

– Nein, gewiß nicht, lieber Freund, bestätigte Gibson. Hier gibt es aber nur eine wilde, grausame Bevölkerung, die trotz aller Bemühungen von Missionaren wohl gar noch dem Kannibalismus huldigt.

– Sind solche Fälle auch neuerdings vorgekommen? fragte Pieter Kip.

– Leider ja, versicherte der Kapitän, und noch dazu solche recht haarsträubender Art. Ein Schiff, das nicht sorgsam auf seiner Hut ist, läuft gar zu leicht Gefahr, von den Eingeborenen überfallen zu werden...

– Und nicht allein von den Bewohnern der Louisiaden, fügte Karl Kip hinzu, sondern auch von denen Neuguineas. Ich halte auch die Papuas für nicht weniger gefährlich...

– Alle diese Wilden geben einander nichts nach, antwortete der Kapitän, sie sind an Rohheit und Blutgier einander gleich! Schon sind drei Jahrhunderte verflossen, seit diese Länder von dem Portugiesen Serrano entdeckt, dann 1610 von dem Holländer Shouten besucht und 1770 von Cook, den man hier mit Wurfspießen begrüßte angelaufen wurden. Ebenso mußte der Franzose Dumont d'Urville bei Gelegenheit der Fahrt der »Astrolabe«, 1827, sich mit Feuerwaffen der Angriffe dieser kriegerischen Völkerschaften erwehren... und seit jener Zeit hat die Zivilisation unter den Polynesiern eigentlich noch keinerlei Fortschritt gemacht.

– Ganz ebenso, ließ sich Nat Gibson vernehmen, liegen die Dinge im Großen Ozean zwischen Neuguinea und den Salomonsinseln überall. Man braucht sich nur der Reisen Carterets, Hunters und des Amerikaners Morrel zu erinnern, der hier nahe daran war, sein Schiff, die 'Australie', zu verlieren. Eine von den Inseln heißt deshalb auch Ile des Massacres (Insel der Schlächtereien), und viele von den anderen verdienten wahrlich denselben Namen.

– Nun, meine Herren Holländer, nahm Hawkins jetzt das Wort, Ihre Aufgabe ist es, diese Eingeborenen zu zivilisieren. Ihre Flagge weht ja über den benachbarten Ländern... sie beschützt den Archipel der Molukken, und man wird es

Holland immer Dank wissen, dort die Handelsschiffahrt gesichert zu haben.

– O, erwiderte Karl, die Regierung von Batavia hält dieses Ziel auch schon immer im Auge. Es vergeht gewiß kein Jahr, ohne daß ein Schiff nach der Bai von Triton, an der Nordküste Neuguineas, gesendet würde, wo wir ja eine Kolonie begründet haben.

– Und wo die Niederlande versuchen werden, noch andere zu gründen, setzte Pieter Kip hinzu. Das liegt ja in unserem eigenen Interesse, vorzüglich seit Deutschland die Inselgruppen im Norden von Neuguinea in Besitz genommen hat.

– Ja freilich, alle Seemächte hätten Veranlassung, Sie darin zu unterstützen, bemerkte Nat Gibson. Die meisten haben ja in diesem Teile des Großen Ozeans Fuß gefaßt, dafür sprechen doch schon die geographischen Bezeichnungen, wie Neukaledonien, Neuseeland, die Neuen Hebriden, Neuhannover, Neubritannien und Neuirland, ohne von Australien zu reden, das ja anfänglich Neuholland hieß und das gänzlich in Besitz Englands übergegangen ist.«

Dieser Hinweis war ja ganz richtig. Flaggen aller Farben wehen über diesem Kolonialgebiete, wo die Zivilisation eigentlich schnellere Fortschritte gemacht haben sollte.

Ebenso richtig ist freilich, daß das genannte Gebiet bisher noch zu wenig von den Seemächten im Auge behalten worden ist. Zwischen den Salomonsinseln, den Hebriden, Papuasien und den nördlicheren Inselgruppen ist die Schiffahrt noch immer von ernsten Gefahren bedroht.

Es kann unter solchen Umständen nicht wundernehmen, daß der »James-Cook« mit einem kleinen kupfernen Geschütz ausgerüstet war, das fünfzehnpfündige Kugeln sechshundert Meter weit schleuderte, und daß am Gewehrständen im Deckhause ein halbes Dutzend Flinten und Revolver hingen.

Damit konnte man schon einige verdächtige Piroguen, die sich etwa heranzuschleichen suchten, erfolgreich abwehren.

Die Papuas oder Papus, eigentlich Negritos, bilden ein Zwischenglied zwischen Malaien und Negern. Sie zerfallen wieder zu den Alfakis, die in den Bergen wohnen, und den eigentlichen Papuas, den Bewohnern des Küstenlandes. Diese Eingeborenen, die weder Ackerbau noch Viehzucht treiben, bilden wieder vereinzelt dastehende Stämme unter dem Befehl bejahrter Häuptlinge, die als »Kapitane« bezeichnet werden. Alle bewohnen recht elende Hütten und sind nur höchst notdürftig mit Tierfellen oder Schürzen aus Rindengewebe bekleidet. Übrigens macht auf Neuguinea und den Louisiaden die Lebensführung keine Schwierigkeiten. Nahrungsmittel gibt es in Hülle und Fülle: Schildkröten, Fische, Taros, Yamswurzeln und eßbare Muscheln finden sich hier in ebenso großer Menge wie Zuckerrohr, Bananen, Kokosnüsse, Sago und Palmenkohl. In den prächtigen Wäldern des Innern mit ihrem reichen Bestand an Muskatbäumen, Fächerpalmen, Bambus- und Ebenholzbäumen, tummeln sich Wildschweine, Känguruhs, Kalaotauben und eßbare Holztauben, außerdem als Vertreter der Vogelwelt Kakadus, Papageien, Kukals, Loris, Gimpel, Turteltauben, Gucas, Nikobars, Taucherenten und Leierschwänze. Dazu kommen endlich noch die schönsten Paradiesvögel, acht verschiedene, herrliche Arten, von dem großen Smaragdvogel an bis zur sogenannten königlichen Manucoda, die auf den Märkten Ostasiens alle hoch im Preise stehen. Hieraus erklärt es sich ja, daß ein Reisender diese Weltgegend das Dorado Ozeaniens nennen konnte, dem es weder an kostbaren Holzarten, noch an Gold und wertvollen Perlen fehlt.

Es kam nicht in Frage, daß der »James-Cook« die Hauptpunkte Neuguineas besuchen sollte, wie den Hafen von Dori, den Mac Cluergolf, die Geelwinkbai, die Humboldt- oder

die Tritonbai. An der letztgenannten haben die Holländer einige Faktoreien angelegt. Die Brigg sollte vielmehr ohne Aufenthalt das Kap Rodney, an der östlichsten Spitze der großen Insel, umsegeln und sofort, zur Vermeidung der zahllosen Risse der Umgebung, aufs offene Meer hinaussteuern.

Das geschah denn auch im Laufe des 15. Novembers. Während dieser Fahrt wurde die drei- bis viertausend Fuß hohe Astrolabe-Bergkette mit den sie noch überragenden Gipfeln des Simson und des Sucking sichtbar. Unter verminderter, doch leicht zu handhabender Segelfläche, die ebenso schnell weiter eingezogen, wie erweitert werden konnte, fuhr die Brigg nun auf das mit Klippen besäte Meer ein, das sich zwischen den Salomonsinseln und dem langen Landvorsprünge ausbreitet, der von Papuaien weit nach Südwesten hinausreicht.

Hier war kein Schiff in Sicht, kein Boot der Eingeborenen zu entdecken.

Die Nacht über wurde von allen Insassen der Brigg scharf Ausguck gehalten. Die oberen Segel waren, trotz des nur schwachen Windes, aufgegeit, und der »James-Cook« trug nur noch die beiden Marssegel, das Fock- nebst einem Klüversegel und das Brigg- (Gaffel-)segel.

Jenseits des Kap Rodney zeigten sich zahlreiche Feuer längs der Küste, sowohl an der Rückseite der papuasiatischen Landspitze, als auch auf der Insel Entrecasteaux, die von jener durch eine nur wenige Seemeilen breite Wasserstraße getrennt ist. Infolge bedeckten Himmels herrschte sonst die tiefste Finsternis, kein einziger Stern leuchtete hernieder. Schon eine Stunde nach Sonnenuntergang war der zunehmende Mond hinter einer Wolkenbank am Horizonte verschwunden.

Zwischen elf und zwölf Uhr glaubten die Leute der Wache einige Pirogues in der Nähe des »James-Cook« zu bemerken, sie konnten das aber nicht mit Sicherheit sagen. Jedenfalls

wurde es nicht nötig, einen Angriff abzuwehren, die Nacht verlief vielmehr in ungestörter Ruhe.

Hatte sich bei Tagesanbruch auch etwas mehr Wind erhoben, so legte sich dieser doch bald wieder. Das Meer lag vollständig glatt, wie mit einer Ölschicht bedeckt, so weit man sehen konnte. Gegen zehn Uhr zerteilten sich die Wolken, ein Zeichen, daß es bald sehr heiß werden würde, denn das Schiff lag jetzt nur noch zehn Grade vom Äquator entfernt, und der Monat November entspricht hier ja dem Monat Mai auf der nördlichen Halbkugel.

Kurz vor Mittag, als die Brigg backbords nahe der Insel Entrecasteaux lag, meldete die Wache die Annäherung einer Pirogue. Diese kam offenbar von dem großen Lande um die Südspitze der Insel herum, und bewegte sich auf den »James-Cook« zu, der in der Windstille unbeweglich auf dem Wasser ruhte.

»Wenn ich mich nicht irre, begann Karl Kip, als er die Pirogue gesehen hatte, an Hawkins gewendet, hat jenes Boot die Absicht, an der Brigg anzulegen.

– Das glaub' ich auch,« antwortete der Reeder.

Gibson, sein Sohn und Pieter Kip, die eben aus dem Deckhause kamen, begaben sich nach dem Vorderdeck.

Die aus Baumrinde bestehende Pirogue, die auch einen sogenannten Ausleger hatte, war nur klein. Sie kam, von Pagaien getrieben, nur langsam heran, da sie sich zwischen den Felsenköpfen, die im Südosten der Insel Entrecasteaux anfragen, vorsichtig hindurchwinden mußte.

Gibson hatte das Fernrohr darauf gerichtet.

»Es sitzen nur zwei Männer darin, sagte er.

– Nur zwei? wiederholte Hawkins. Nun, wenn diese beabsichtigen, an Bord zu kommen, steht wohl nichts entgegen, es ihnen zu gestatten.

– Mich verlangt es sogar recht sehr, setzte Nat Gibson hinzu, den papuanischen Typus einmal genauer zu betrachten.

– So mögen die Leute kommen, erklärte der Kapitän. Binnen zehn Minuten werden sie mit uns Bord an Bord liegen, und dann wird sich's ja zeigen, was die beiden Eingeborenen von uns wollen.

– Doch jedenfalls ein kleines Geschäft machen, meinte Hawkins.

– Und ist auch kein anderes Boot zu sehen? fragte Pieter Kip.

– Kein einziges,« antwortete Gibson, der mit dem Fernrohr die Wasserfläche nach dem offenen Meere zu und dann im Norden und Süden der Insel Entrecasteaux abgesucht hatte.

Näher und näher glitt die Pirogue heran, getrieben von zwei Pagaien, deren Blätter mit großer Regelmäßigkeit ins Wasser ein- und daraus auftauchten.

Als sie nur etwa noch fünfzig Fuß vom »James-Cook« entfernt war, erhob sich einer der Eingeborenen und rief mit lauter Stimme:

»Ebura!... Ebura!«

Der Kapitän, der sich über die Schanzkleidung hinausgebeugt hatte, kehrte sich den anderen wieder zu und sagte:

»Das ist ein Wort, das in der Sprache der Bewohner Neuirlands 'Vogel' bedeutet, und ich glaube, daß es bei den Papuas von Neuguinea dieselbe Bedeutung hat.«

Gibson täuschte sich hierin nicht. Der Wilde hielt in der rechten Hand einen Vogel empor, der jedenfalls wert war, einer ornithologischen Sammlung einverleibt zu werden.

Es war nämlich ein Paradiesvogel von der Art der Manucoden, ein sogenannter Königs-Paradiesvogel mit rotbraunem, sammetartigem Gefieder, zum Teil orangefarbigem Kopfe mit einem schwarzen Fleckchen nahe dem Augenwinkel, mit bräunlicher, durch eine dunklere und eine metallisch-grüne Linie gestreifter Kehle und im übrigen

weißem Leibe, an der Seite mit Federn, die teils rot, teils gelb, an der Spitze aber smaragdgrün aussahen und noch in zusammengebogene Fäden mit seinen, kurzen Seitenfasern ausliefen. Der etwa sechs Zoll lange Vogel gehört – allgemeiner Annahme nach – zu denen, die nirgends nisten, wenigstens wollen die dortigen Eingeborenen noch kein Nest von ihm gefunden haben. Er gehört zu den merkwürdigsten und interessantesten Paradiesvögeln des Papuagebietes, wo solche in großer Menge vorkommen.

»Ich wäre wirklich nicht böse, sagte Hawkins, mir einen solchen Paradiesvogel zu erwerben, von dem mir Gibson schon so häufig gesprochen hat.

– Das wird ja nicht schwierig sein, meinte Pieter Kip, denn der Wilde ist doch jedenfalls gekommen, um den Vogel zu verkaufen oder zu vertauschen.

– So mag er an Bord kommen,« sagte der Kapitän.

Einer der Matrosen ließ eine Strickleiter hinunter. Die Pirogue legte daran an und der Eingeborne kletterte, den Vogel in der Hand haltend, gewandt hinaus.

»Ebura!... Ebura!« rief er, oben angelangt.

Sein Begleiter war in der Pirogue geblieben, die an einer Klampe des Schiffes festgelegt worden war, und er musterte aufmerksam die Brigg, ohne auf die Zeichen zu achten, die die Matrosen ihm machten, daß er auch herauskommen sollte.

Der Eingeborne, der sich auf dem Deck befand, zeigte den ausgesprochenen Typus der Rasse der Papua-Malaien, die an den Küsten Neuguineas wohnen: eine mittlere Größe, untersetzte Gestalt und kräftige Konstitution, dabei eine dicke, abgestumpfte Nase, großen Mund mit wulstigen Lippen, eckige Züge, starre, gerade Haare, dunkelschmutzige Haut und harten Gesichtsausdruck, der aber doch eine gewisse Intelligenz verriet.

Der Mann mußte, nach Gibsons Ansicht, ein »Kapitan«, ein Stammeshäuptling sein. Einige fünfzig Jahre alt, ging er fast vollständig nackt und trug nur ein Känguruhsell um die Hüften und ein Stück Rindenzeug auf den Schultern.

Da Hawkins seine Bewunderung des Vogels von Anfang an nicht verhehlt hatte, wendete sich der Eingeborene auch gleich an ihn. Er hob den Paradiesvogel bis in Kopfhöhe empor und drehte und wendete ihn nach allen Seiten, um seine Schönheit zu zeigen.

Hawkins, der die prächtige Manucode auf jeden Fall erwerben wollte, fragte sich nur, was er – als Tauschgeschäft – dafür anbieten könnte. Wahrscheinlich erwies sich der Papua nicht unempfindlich für einen Piaster, dessen Wert ihm jedenfalls bekannt war.

Der Wilde beseitigte jedoch sehr bald selbst die Ungewißheit des Reeders, indem er mit weitoffenem Munde wiederholt. *Wobba!... Wobba!* rief.

Dieses Wort übersetzte Gibson mit »Zu trinken!... Zu trinken!«, und er ließ deshalb aus der Kambüse eine Flasche Whisky herbeischaffen.

Der Kapitan ergriff sie, überzeugte sich auch, daß sie mit der weißlichen Flüssigkeit gefüllt sei, die er recht gut kannte, und steckte die Flasche ohne ein weiteres Wort unter den Arm.

Dann ging er ungeniert vom Hinterdeck nach dem Vorderdeck und zurück, musterte dabei aber weniger das Oberschiff und die Takelage, als die Matrosen, die Passagiere und den Kapitän. Es hatte den Anschein, als wollte er sich über die Zahl der an Bord befindlichen Personen genau unterrichten, das vermutete wenigstens Pieter Kip, der es seinem Bruder gegenüber auch aussprach.

Jetzt kam Nat Gibson noch auf dem Einfall, den Wilden zu photographieren. Nicht daß er diesem mit dem Bilde ein Geschenk machen wollte, denn zur Vollendung eines solchen

hätte es ihm an Zeit gefehlt... er wünschte nur seine Sammlung mit der Abbildung eines echten Papuas zu bereichern.

»Das ist ein guter Gedanke, sagte Hawkins, wie sollen wir aber den Teufelskerl dazu bringen, hübsch still zu halten?

– Nun, wir wollen es mindestens versuchen,« erwiderte Nat Gibson.

Er faßte dabei den Eingeborenen am Arm, um ihn weiter nach dem Hinterdeck zu führen. Dieser begriff natürlich nicht, was man mit ihm vorhatte, und setzte dem jungen Manne daher einigen Widerstand entgegen.

»Assaï!« rief Gibson ihm zu.

Dieses Wort ist in der Papuasprache der Vokativ des Zeitworts »kommen«, und der Kapitan ging darauf hin willig mit nach dem Deckhause zu.

Nat Gibson brachte seinen Apparat auf das Hinterdeck und stellte die Camera auf das Stativ. Ehe er die matte Scheibe auf den Wilden einstellte, suchte er diesem eine geeignete Haltung zu geben, um ein gutes Negativ zu bekommen.

Der etwas verblüffte und sehr aufgeregte Kapitan hielt aber weder Kopf noch Arme still, und es schien unmöglich, ihn dazu zu bringen, sich während der wenigen, zur Aufnahme nötigen Sekunden nicht zu bewegen. Als Nat Gibson aber unter der schwarzen Decke der Camera verschwand, erstaunte er darüber dermaßen, daß er wie erstarrt völlig unbewegt blieb.

Diese kurze Zeit genügte für die Aufnahme, und nach deren Beendigung lief der Kapitan mit der Flasche unter dem Arme schleunigst nach der Falltreppe am Steuerbord.

Als er aber an der Vorderseite des Deckhauses, dessen Tür offen stand, vorüber kam, trat er auf einen Augenblick hinein, wie um nachzusehen, ob sich noch jemand darin befände. Scheinbar dieselbe Absicht führte ihn auch noch nach dem Volkslogis, dessen Treppenkappe aufgeschlagen war. Endlich hafteten die Blicke des Wilden auf dem kleinen

Kupfergeschütz am Vorderteile, dessen Wirkung ihm sicherlich nicht unbekannt war, denn er rief dabei laut: »Mera!... Mera!«

Dieses Wort bedeutet in der Sprache der Eingeborenen »Donner«, wie das Wort »Ura« den Blitz oder ein blendendes Licht bezeichnet.

Dabei leuchtete das Auge des Kapitans ganz unheimlich auf, diese Flamme erlosch jedoch sofort wieder und sein Gesicht zeigte den gleichgültigen Ausdruck, den man bei den Angehörigen der andamanischen Rasse allgemein beobachtet.

An der Falltreppe angekommen, schwang sich der Papua über die Schanzkleidung, kletterte in die Pirogue hinunter und musterte noch einmal die Brigg vom Bug bis zum Heck. Dann ergriff er die eine Pagaie und sein Begleiter die andere. Bald darauf verschwand das kräftig angetriebene Fahrzeug hinter dem Vorlande der Insel Entrecasteaux auf dem Wege nach dem großen Lande.

»Haben Sie bemerkt, fragte da Karl Kip, wie aufmerksam jener Mann den 'James-Cook' und vor allem dessen Mannschaft betrachtete?

– Ja, das ist mir auch aufgefallen,« antwortete Hawkins.

Dem Kapitän Gibson war das Benehmen des Wilden ebenfalls nicht entgangen. Offenbar war der Papua an Bord gekommen, um sich über die Wehrfähigkeit der Brigg zu unterrichten. Er hatte einen Vogel zu verkaufen gehabt, hatte diesen verkauft und war, scheinbar zu seiner großen Befriedigung, dafür mit einer Flasche Whisky bezahlt worden. Dann hatte ihn die Pirogue dahin zurückbefördert, woher er gekommen war. Vor Ablauf einer Stunde – so meinten alle – würde er vollständig berauscht sein und man würde ihn nicht wieder zu Gesicht bekommen.

Das erschien ja möglich; immerhin blieb es recht bedauerlich, daß der »James-Cook« durch die fast vollständige

Windstille hier gegenüber der Insel Entrecasteaux festgehalten wurde. Von der Brise war nur zeitweilig ein schwacher Hauch zu spüren. Die letzten Streifchen auf der Meeresfläche glichen sich allmählich aus und das Wasser hob und senkte sich nur in einer sanften, glatten Dünung. Gibson dachte schon daran, ob es nicht geratener sei, mit fünfzig Faden Kette vor Anker zu gehen. Weiter nach der Insel hin mußte sich dafür eine geeignete Stelle finden, wo er das Wiederaufspringen des Südostwindes abwarten könnte.

Er besprach sich darüber mit dem Bootsmanne, der gegen eine solche Absicht auch keine Einwendungen zu erheben wußte.

Flig Balt hatte jedoch seine besonderen Gründe, dem Kapitän zuzustimmen.

»Das Wetter ist trübe, hatte nämlich Vin Mod gegen ihn geäußert, die Nacht wird Regen bringen, einen Regenfall ohne Wind, der dann meist vom Abend bis zum Morgen anhält. Wahrscheinlich begeben sich Hawkins, die beiden Holländer und der junge Gibson zum Schlafen in ihre Kabinen. Auf Deck bleiben dann nur noch der Kapitän und die Leute der Wache. Wenn dann die Reihe an Len Cannon, Sexton, Bryce und Kyle kommt, dann... nun ja, dann findet sich vielleicht die Gelegenheit, an der es uns bisher gefehlt hat... die Gelegenheit, Gibson zu überraschen, uns seiner zu entledigen, und wenn es gelingt, die Brigg in unsere Gewalt zu bekommen, wenigstens Flig Balt als Kapitän zu bekommen...«

Ein ähnliches Gespräch, dem auch Sexton, Kyle und Bryce beigewohnt hatten, hatte schon vorher zwischen Vin Mod und Len Cannon stattgefunden. Ja ja... zuerst nur den Kapitän abtun... das andere würde sich schon finden.

Die Umstände gestalteten sich desto günstiger, wenn die Brigg vor Anker ging, statt daß sie die Nacht über unter Segel

blieb. Gibson würde dann jedenfalls allein wach bleiben und wie durch einen Unfall verschwinden.

Vin Mods Pläne wurden jedoch dadurch durchkreuzt, daß der Kapitän Gibson auch noch die Ansicht Karl Kips hören wollte, ob es räglich sei, bis zum Anbruch des Tages zu ankern oder nicht.

Karl Kip hatte das ohne Zögern verneint.

»Ich an Ihrer Stelle, Herr Gibson, täte das nicht. Die Gegend hier ist zu unsicher und ein Überfall durch Eingeborene stets zu befürchten. Käme es zu einem solchen, so wäre es doch besser, nicht verankert zu liegen, um, wenn etwas Wind aufkäme, sogleich davonfahren zu können, ohne mit der Einholung des Ankers Zeit zu verlieren.«

Der Kapitän erkannte die Berechtigung dieser Gründe an und fügte sich ihnen ohne Gegenrede. Zur großen Enttäuschung des Bootsmannes und seiner Spießgesellen, behielt der »James-Cook« also nach Sonnenuntergang seine Segel für die Nacht bei und blieb zwei bis drei Meilen von der Insel Entrecasteaux entfernt liegen.

Andererseits hielt auch der Regen, der gegen fünf Uhr begonnen hatte, nicht lange an. Ein fernes Gewitter verriet sich durch Wetterleuchten und gelegentliches schwaches Donnerrollen. Die Temperatur war sehr hoch; das Fahrenheitsche Thermometer wies auf neunzig Grad (32°22 Celsius). Da dachten denn auch weder Hawkins, noch Nat Gibson oder Karl und Pieter Kip daran, sich in ihre Kabinen zurückzuziehen. Alle streckten sich, ebenso wie die Matrosen, die keine Wache hatten, auf dem Verdeck aus.

Offenbar hatten Flig Balt, Vin Mod und ihre Parteigänger wiederum Unglück.

Selbstverständlich hatte Gibson Befehl erteilt und geeignete Maßregeln getroffen, die Umgebung der Brigg mit größter Sorgfalt im Auge zu behalten. Auf dem Vorder- und dem

Hinterdeck waren einige Leute dazu angewiesen. Was Hawkins auch gesagt hatte, die Anschauung Karl Kips behielt doch die Oberhand. War der Kapitan nur an Bord gekommen, um seinen Paradiesvogel gegen irgend einen anderen Gegenstand zu vertauschen, oder nicht vielmehr, um sich über die Widerstandsfähigkeit des »James-Cook« zu vergewissern?

Vor dem Deckhause drehte sich das Gespräch noch um diese Frage, ging dann aber auf andere Gegenstände über. Das Zeltdach war zusammengerollt worden, um der Luft freieren Zutritt zu lassen. Rings um das Schiff herrschte tiefe Stille. Kein Lichtschein schimmerte weder draußen auf dem Meere, noch von der jedenfalls unbewohnten Insel Entrecasteaux herüber.

Nach und nach schließt das Gespräch ein. Alle Augenlider sanken nieder, und bald hätte gewiß auch die Widerstandsfähigsten der Schlummer besiegt, wenn jetzt nicht ein Ruf erschallt wäre, ein Ausruf Jims, der ausspähend auf- und abwandelte.

»Piroguen!... Piroguen!« rief der Schiffsjunge.

Alle – Kapitän, Passagiere und Mannschaft – waren sofort auf den Füßen und eilten nach dem Backbord.

Von diesem aus hatte Jim nämlich Boote, die auf die Brigg zuhielten, gesehen oder doch zu sehen geglaubt.

Sollte er sich bei der Dunkelheit der Nacht nicht vielleicht getäuscht haben?

Das nahm man noch im ersten Augenblick an, doch eine Wellenbewegung des Wassers, wie sie von Ruderschlägen erzeugt wird, zeigte sehr bald, daß der Schiffsjunge sich nicht geirrt hatte.

»Da... da draußen... Eingebornenboote!« rief jetzt Nat Gibson.

Einer der Matrosen richtete das Strahlenbündel eines Scheinwerfers nach der angedeuteten Stelle, und dadurch

konnte man mehrere Piroguen, die kaum noch dreißig Fuß vom Schiffe entfernt waren, deutlich erkennen. Ohne die Aufmerksamkeit Jims wäre die Brigg durch einen plötzlichen Angriff überrascht worden, ohne daß Zeit gewesen wäre, Mittel zur Abwehr zu ergreifen.

»An die Gewehre!... Die Revolver herbei!« befahl Gibson augenblicklich.

Die Matrosen eilten nach dem Deckhause und die Waffen wurden verteilt. Jeder erhielt ein Gewehr oder einen Revolver mit den nötigen Patronen, und alle stellten sich an Backbord längs der Schanzkleidung auf, um die Angreifer zurückzuweisen, die es versuchen sollten, das Verdeck zu erklettern.

Nach der Seeseite, also der der Insel Entrecasteaux entgegengesetzten Seite hin, war nichts Verdächtiges zu bemerken und auch kein Geräusch von Pagaien zu hören. Das Meer lag hier völlig glatt, es war also nicht zu befürchten, daß noch andere Boote von Osten her kämen.

Der Anblick des Scheinwerfers belehrte die Eingeborenen natürlich, daß sie entdeckt wären. Eine Überraschung war daher nicht mehr möglich. Dennoch eröffneten die Wilden sofort den Angriff. Eine Wolke von Pfeilen und ein Hagel mit der Schleuder geworfener Steine prasselte gegen die Längswand der Brigg oder flog oben durch das Takelwerk.

Getroffen wurde zum Glück niemand, nach der Menge der Geschosse ließ sich aber annehmen, daß die Angreifer sehr zahlreich sein mußten. In der Tat waren es ihrer sechzig, die etwa zehn große Piroguen füllten. Der Kapitän verfügte dagegen, selbst den Schiffsjungen Jim eingerechnet, nur über fünfzehn Mann.

»Feuer!« kommandierte Gibson.

Sofort knatterten, als Antwort auf den Angriff der Papuas, eine Anzahl auf die Boote gerichteter Gewehre. Ohne Zweifel

hatten mehrere Kugeln ihr Ziel getroffen, denn man hörte noch den Aufschrei von Verwundeten, als eine zweite Wolke von Pfeilen auf das Schiff zuschwirrte.

»Haltet jetzt ein, sagte der Kapitän. Schießt nur aus unmittelbarer Nähe auf die ersten der Schufte, die etwa die Schanzkleidung zu erklettern versuchen!«

Das ließ nicht lange auf sich warten. Nach wenigen Augenblicken stießen die Piroguen schon an den Rumpf der Brigg. Sich an den Jungfern der Wanten anklammernd, versuchten mehrere Papuas die Reling zu packen, um sich auf das Deck zu schwingen und hier Mann gegen Mann zu kämpfen.

Einmal an Bord, wären die Eingeborenen zwar außer stande gewesen, sich der Bogen oder der Schleuder zu bedienen; sie wären aber trotzdem nicht waffenlos gewesen, denn sie konnten dann eine Art eisernes Hackmesser, in der Sprache der Insulaner »Parang« genannt, benutzen, in dessen Gebrauch als Waffe sie außerordentlich geschickt sind.

Das allein nötigte also schon dazu, die Eingeborenen mit Flinten- und Revolverschüssen, sowie mit Seitengewehren zu empfangen und sie ins Meer zu stürzen, ehe sie den Fuß auf das Verdeck setzen könnten.

Wirklich zeigten sich mehrere Papuas in der Höhe der Reling, während sie sich an den Rüsten des Groß- und des Fockmastes festhielten. Sie wurden jedoch sofort zurückgestoßen und fielen wieder in die Piroguen hinunter.

Bei dem Aufleuchten der Schüsse hatte man übrigens einen davon erkannt.

Es war das der Kapitän, der Anführer der ganzen Rotte, der in der Absicht dieses Angriffes an Bord gekommen war.

Die Zahl der Feinde war indes so beträchtlich und das Mißverhältnis der Kräfte so bedeutend, daß die Lage der Dinge sich recht ernstlich gestalten konnte. Drangen der Kapitän und

die Papuas auf das Verdeck ein, so mußten die Insassen des »James-Cook« trotz der Überlegenheit ihrer Waffen schließlich unterliegen, und waren diese erst genötigt, sich nach dem Deckhause auf dem Hinterdeck zu flüchten, so wurden sie gewiß bald überwältigt. Das kleine Geschütz konnte unter den jetzigen Umständen nicht benutzt werden. So gut es sich bewährte, auf eine noch etwas entfernte Pirogue zu feuern, war es doch unbrauchbar, wo die feindlichen Fahrzeuge wie jetzt ganz dicht an der Brigg lagen.

Die Passagiere und Matrosen des »James-Cook« verteidigten sich ebenso kräftig wie mutig. Anfänglich hatten sich fünf oder sechs Eingeborne bis zu den Deckleisten hinaufschwingen können und schon versuchten sie über die Schanzkleidung zu klettern. Mit Revolverschüssen und Seitengewehrheben wurden sie aber abgewehrt, wobei einige in die Boote zurück, andere ins Meer stürzten.

Auch auf der Seite der Angegriffenen trugen einzelne freilich Verwundungen davon, darunter Pieter Kip und der Matrose Burnes, die von einem Schlag mit dem Parang, der eine am Arme, der andere an der Schulter, getroffen worden waren. Zum Glück waren die Verwundungen nur leichter Art und verhinderten beide Männer nicht, am Kampfe noch weiter teilzunehmen. Die Feuerwaffen richteten unter den Eingeborenen natürlich viel ärgere Verheerungen an.

Der Kampf dauerte nur zehn Minuten, und den Papuas gelang es nicht, sich der Brigg zu bemächtigen. Einen Augenblick hatte es der Kapitan nebst zwei Wilden erreicht, bis nach einer der Rüsten hinauszugelangen, und sie wollten sich schon über die Reling schwingen, während zwei oder drei Piroguen nach dem Achter der Brigg abschwenkten. Karl Kip stürzte sich aber, unterstützt von Nat Gibson, auf den Kapitan und jagte ihm zwei Kugeln in die Brust, während der junge Mann auf die Boote unten feuerte.

Als die Papuas ihren Häuptling fallen sahen, dessen Körper bald im Wasser verschwand, erlahmte ihr Angriff und sie schienen geneigt, ihn ganz aufzugeben. Da sie das Schiff nicht hatten überrumpeln können, mochten sie sich doch wohl sagen, daß sie keinen Sieg erringen könnten, obwohl sie ihrer vier gegen je einen Mann waren. Auch die, die schon nahe daran waren, entweder über den Bug oder über das Hackbord auf das Deck zu springen, wichen jetzt zurück. Da sie nun in die Lage gedrängt waren, sich selbst so gut wie möglich zu verteidigen, bemühten sie sich nur noch, wieder in die Piroguen zu entkommen. Schwer getroffen, ertranken noch mehrere von ihnen. Waren auch noch zwei oder drei Matrosen durch Paranghiebe verletzt worden, so hatte man auf der Brigg doch wenigstens keinen Todesfall zu beklagen.

Kaum ein viertel elf Uhr war es, als die Piroguen sich von der Brigg schon wieder zurückzogen. Solange sie noch sichtbar blieben, wurden ihnen die letzten Kugeln nachgesendet. Da geschah es, daß durch den Fehlschuß eines Ungeschickten – die tiefe Dunkelheit war für ihn ja eine Entschuldigung – eine Kugel so nahe am Kopfe Gibsons vorübersauste, daß dessen Hut davon bis zur Rückseite des Deckhauses geschleudert wurde.

Der Kapitän legte dem Vorfalle kein besonderes Gewicht bei, obgleich das Geschoß ja nahe daran gewesen war, ihm den Kopf zu zerschmettern. Er eilte nur mit seinem Sohne nach dem Vorderdeck, und beide brachten das kleine Kupfergeschütz schnell in die für den Augenblick geeignete Stellung.

Die jetzt eine Kabellänge vom »James-Cook« entfernten Piroguen bildeten noch eine unbestimmte Masse, auf die der Matrose Hobbes das Licht des Scheinwerfers richtete.

Das Geschütz war schnell geladen, mit einer Schlagröhre versehen, und also fertig, durch eine an Backbord aufgeschlagene Stückpforte Feuer zu geben.

Der Schuß krachte... ein Schmerzgeheul antwortete ihm von draußen.

Wenn es auch nicht zu sehen war, so unterlag es doch keinem Zweifel, daß das Geschoß eine der Piroguen getroffen und mit den Insassen versenkt hatte.

Das Geschütz wurde sofort wieder geladen, nicht um noch einmal zu feuern, sondern vorsichtshalber wegen eines etwa erneuten Angriffes, der jedoch nicht erfolgte.

Beim Absuchen der Gegend im Westen beleuchtete der Scheinwerfer nur eine völlig verlassene Meeresfläche... die Piroguen hatten sich bereits in den Schutz der Insel Entrecasteaux zurückgezogen.

Jetzt hatte der »James-Cook« nichts mehr zu befürchten, mindestens war er außer Gefahr, überrascht zu werden. Dennoch wurde keine Vorsichtsmaßregel versäumt, scharf Wache gehalten, und auch die Waffen blieben bis zum Tagesanbruch bei der Hand.

Inzwischen waren die Verwundungen Pieter Kips, Burnes und die dreier anderer Matrosen untersucht worden. Hawkins, der sich auf dergleichen verstand, konnte die tröstliche Erklärung abgeben, daß sie nicht ernstlicher Natur wären. Die Schiffsapotheke genügte völlig zu einem ersten Verbande, und keiner der Verwundeten dachte auch nur daran, sich in seiner Kabine oder im Volkslogis niederzulegen.

Als Flig Balt und Vin Mod sich dann einmal allein auf dem Vorderteile der Brigg befanden sagte der Matrose gedämpften Tones:

»Gefehlt... man hat ihn verfehlt!«

Antwortete Flig Balt, seiner Gewohnheit nach, hierauf auch nicht, so wußte sich Vin Mod dieses Schweigen doch zu deuten.

»Ja, was denkt Ihr, Balt, setzte er hinzu, in so finsterer Nacht mag der Kuckuck richtig zielen! Übrigens scheint er von der Geschichte kein Aufhebens machen zu wollen. Ein andermal wird's besser ablaufen.«

Sich nach dem Ohr seines Genossen beugend, fügte er noch hinzu:

»Ärgerlich bleibt's auf alle Fälle!... Jetzt könnte sonst Flig Balt schon Kapitän der Brigg und Vin Mod sein Bootsmann sein.«

Zehntes Kapitel

Auf der Fahrt nach Norden

Als die letzten Schatten der Nacht verschwunden waren, spähten alle Blicke nach der Umgebung der Brigg hinaus. Der »James-Cook« nahm noch dieselbe Stelle wie am vorigen Tage ein, lag also noch immer, wie fest verankert, gegen drei Seemeilen östlich von der Insel Entrecasteaux. Keine Strömung machte sich bemerkbar, kein Windhauch kräuselte die Oberfläche des Meeres, die sich kaum in sanfter, langer Dünung hob und senkte, das Schiff aber nicht von der Stelle trug.

Keine Pirogue war zu entdecken, nur die Trümmer von der, die das nachgesendete Geschoß zerschmettert hatte, trieben da und dort umher. Ihre Insassen waren entweder von anderen Booten aufgenommen worden oder der Abgrund hatte sich über ihnen geschlossen.

Gibson musterte mit dem Fernrohre das Ufer der Insel und besichtigte dann das Gewirr von Korallenklippen, das deren Südspitze umsäumt.

Tausende von Vögeln flatterten mit mächtigem Flügelschlag darüber hin, von einem Kanot oder einem Menschen war dagegen nichts zu sehen. Niemand zweifelte auch mehr daran, daß die Eingeborenen jenseit der engen Wasserstraße nach einem Küstendorfe Neuguineas zurückgekehrt wären.

Immerhin blieb es wünschenswert, diese Gegend zu verlassen, sobald die Abfahrt sich ermöglichen ließ. Gibson

erkannte schon an gewissen Vorzeichen, daß die Brise nicht mehr lange auf sich warten lassen werde.

Karl Kip war derselben Meinung, als er die Sonne durch die purpurroten Dunstmassen am Horizonte aufsteigen sah. Das Meer »ühlte schon etwas«, und gelegentlich vernahm man bereits das Anschlagen leichter Wellen.

»Es sollte mich wundern, sagte der Kapitän, wenn wir nicht binn ein oder zwei Stunden Segelwind hätten...

– Und wenn der dann nur vier Tage anhielte, setzte Hawkins hinzu, würden wir unser Ziel erreicht haben.

– Ja freilich, antwortete Gibson, denn von hier haben wir nur noch dreihundert Seemeilen bis Neuirland.«

Vorausgesetzt, daß Gibsons Meinung sich bestätigte, die Windstille also mit dem heutigen Morgen aufhörte, war die Reise des »James-Cook« eine recht günstig verlaufene zu nennen. Er befand sich dann ja im Gebiete des Südostpassats, der vom Mai bis zum November weht und in den übrigen Monaten des Jahres von dem Monsun abgelöst wird.

Gibson hielt sich also bereit, auch die oberen Segel beisetzen zu lassen, sobald der Wind sie anspannen könnte. Es war ja nicht zu zeitig, sich aus der gefährlichen Gegend von Papuasien und der Louisiaden zu entfernen. Wurde der »James-Cook« erst unter vollen Segeln von einem günstigen Winde getrieben, so konnten ihn keine mit Paggaien bewegten Piroguen mit oder ohne Ausleger einholen, wenn die Eingeborenen ja ihren Angriff erneuern wollten.

Das geschah indes nicht. Die Waffen, Gewehre und Revolver wurden deshalb wieder im Deckhause untergebracht und das kleine Geschütz von der Stückpfoste zurückgezogen. Die Brigg brauchte sich nicht mehr zu einer Verteidigung bereit zu halten.

Bei dieser Gelegenheit erwähnte Gibson auch die verirrte Kugel, die ihn in der Nacht fast gestreift hatte, als Karl Kip gerade den Kapitän zurückstieß und ins Meer stürzte.

»Wie? rief Hawkins erstaunt, du wärest beinahe...

– Beinahe getroffen worden, lieber Freund; noch einen halben Zoll tiefer, und ich hätte einen durchlöcherten Schädel gehabt.

– Davon wußten wir ja bis jetzt noch gar nichts, erklärte Pieter Kip. Sind Sie denn Ihrer Sache gewiß, daß es sich dabei um einen Schuß handelte? Sollte es nicht ein von den Wilden abgeschossener Pfeil oder eine Zagaie gewesen sein?

– Nein, entgegnete Nat Gibson. Hier ist der Hut meines Vaters; Sie sehen doch, daß er von einer Kugel durchbohrt ist«

Eine Besichtigung des Hutes ließ hierüber keinen Zweifel übrig. Bei dem Kampfe in tiefer Finsternis war es ja nichts so Auffälliges, daß ein Revolver in falscher Richtung abgefeuert worden war, und deshalb ließ man den Vorfall auf sich beruhen.

Gegen halb acht Uhr war die Brise kräftig und stetig genug geworden, daß die Brigg in der Richtung nach Nordnordwesten weiterfahren konnte. So wurden denn Bram- und Oberbramsegel, Lee- und Stagsegel, die beim Backstagsegeln recht wirksam sind, sofort wieder gehisst, und sobald alles in Ordnung war, nahm der »James-Cook« seine etwa zwanzig Stunden unterbrochene Fahrt wieder auf.

Noch vor der Mittagsstunde wurde der nördliche Landvorsprung der Insel Entrecasteaux umschifft. Weiter draußen kam dann noch einmal das große Land in Sicht mit dem zerrissenen Kamme des hohen Bergzuges, der hinter der Ostküste von Neuguinea emporragt.

So weit der Blick reichte, war das Meer völlig verlassen und jede Befürchtung wegen eines erneuten Überfalles also ausgeschlossen. Nach Osten hin dehnte sich die ungeheuere Wasserfläche bis zu der Linie aus, wo Himmel und Wasser sich berühren.

Brauchte man sich jetzt wegen der Eingebornen also keine weitere Sorge zu machen, so war dafür aber auf plötzliche starke Windstöße zu achten, die in diesem Teile des Großen Ozeans zwischen Papuasien, den Salomonsinseln und den nördlich davon gelegenen Inselgruppen ziemlich häufig auftreten. Sie dauern übrigens niemals lange an und sind nur gefährlich für nachlässige und unerfahrene Kapitäne, die sich davon überraschen lassen. Man nennt sie »schwere Böen«. Ein Fahrzeug, das nicht auf seiner Hut ist, läuft dabei Gefahr, zu kentern.

Im Laufe dieses Tages und der folgenden Nacht war von einer solchen Bö nichts zu spüren und die Richtung des Windes blieb unverändert. Als der »James-Cook« die unfruchtbare und unbewohnte Insel Monyon, die sich in der Mitte eines Korallenringes, eines sogenannten Atolls, erhebt, an Backbord hinter sich gelassen hatte, kam er auf ein, weniger von madreporischen Bänken durchsetztes Meer und konnte seine mittlere Geschwindigkeit von zehn Seemeilen in der Stunde sorglos beibehalten.

Es liegt auf der Hand, daß sich die von Flig Balt, Vin Mod und den anderen herbeigewünschte Gelegenheit unter diesen Verhältnissen nicht bieten konnte. Gibson, sein Sohn, der Reeder und die Brüder Kip suchten für die Nacht ihre Kabinen ebensowenig auf, wie die Matrosen Hobbes, Wickley und Burnes oder der Schiffsjunge Jim das Volkslogis. Es war daher unmöglich, sich des Kapitäns durch einen herbeigeführten Unfall zu entledigen, denn dieser war niemals allein auf dem Verdecke.

Obwohl die jetzige Jahreszeit für die große Küstenfahrt in den melanesischen Meeren die günstigsten Aussichten bot, begegnete die Brigg auf ihrem Wege doch keinem einzigen Schiffe. Eine Erklärung dafür liegt darin, daß auf den Inselgruppen zwischen dem Äquator und dem nördlichen Teile

Papuasiens bisher sehr wenige Kontore und Faktoreien entstanden sind und zu einem regeren Handelsverkehre, wie er sich in Zukunft jedenfalls entwickeln wird, noch keinen Anstoß gegeben haben.

Wir geben im folgenden einen gedrängten Überblick über die politische und geographische Verteilung dieser Archipele.

Seit langen Jahren schon hatte England, alter Gewohnheit gemäß, mit mehr oder weniger Berechtigung seine Schutzherrschaft über die Nachbarinseln von Neuguinea ausgedehnt, bis es 1884 zu einem Vertrag zwischen Deutschland und dem Vereinigten Königreiche kam.

Infolge dieses Vertrages wurden alle Inseln im Nordosten von Papuasien bis zum hunderteinundvierzigsten Grade der Länge östlich von Greenwich als deutsche Besitzungen erklärt.

Damit erhielt das Kolonialgebiet des Deutschen Reiches, das es sich bald sehr angelegen sein ließ, Einwanderer hierher zu ziehen, einen Bevölkerungszuwachs von rund hunderttausend Seelen.

Wir möchten die Aufmerksamkeit des Lesers auf die Hauptgruppe in dieser Inselwelt hinlenken, in der sich unsere Erzählung abspielt.

Die beiden bedeutendsten Inseln der Gruppe sind Tombara oder Neuirland, und Biara oder Neubrittannien. Beide haben die Gestalt eines engen Bogens. Die erste ist von Neuguinea durch die Dampierstraße getrennt. Der St. Georgkanal verläuft mitten durch zahlreiche Korallenriffe von der Süd- nach der Nordostspitze der zweiten.

Auf den Karten findet man ferner die wesentlich kleineren Inseln Hannover und York, nebst einigen anderen bewohnten oder unbewohnten Eilanden – das Ganze mit einer Oberfläche von fünfzehnhundertachtzig Quadratkilometern.

Natürlich wurden nach dem Teilungsvertrag der beiden Mächte die früher melanesischen oder englischen Namen der

Inseln durch deutsche ersetzt; so ist Tombara oder Neuirland zu Neumecklenburg geworden, Birara oder Neubritannien wurde zu Neupommern, und York zu Neulimburg umgetauft. Nur Neuhamnover hat seinen ja an sich schon germanischen Namen behalten.

Nun galt es noch, der Gesamtheit der Inseln, die in diesem Teile des Großen Ozeans eine ziemlich bedeutende Besitzung bilden, einen gemeinschaftlichen Namen zu geben, und heute findet man sie auf den Karten als »Bismarck-Archipel« bezeichnet.

Pieter Kip fragte Hawkins, unter welchen Umständen und Bedingungen er mit diesem Archipel besonders mit Neuirland, in Handelsverbindung stände.

»Ich war in früherer Zeit, antwortete der Reeder, Korrespondent einer Firma in Wellington auf Neuseeland, die mit Tombara in Geschäftsverbindung stand.

– Also schon vor dem Teilungsabkommen, Herr Hawkins?

– Schon zehn Jahre vorher, Herr Kip. Als dann dieses Haus liquidierte, übernahm ich das Geschäft auf eigene Rechnung. Nach dem 1884 zwischen Deutschland und England abgeschlossenen Vertrage trat ich dann mit den von den deutschen Ansiedlern gegründeten Kontoren in Verbindung. Unser »James-Cook« wurde ausschließlich für diese Reisen ausersehen, die einen steigenden Nutzen abzuwerfen versprachen.

– Hat der Handel seit jenem Vertrage schon an Umfang zugenommen?

– Ganz unleugbar, Herr Kip, und ich glaube, er wird sich auch noch weiter entwickeln. Die teutonische Rasse ist leicht zum Auswandern bereit, wenn das einen reellen Nutzen erwarten lässt.

– Worin besteht die Hauptausfuhr der Inselgruppe?

– In Perlmutter, wovon es hier Überfluß gibt, und da auf diesen Inseln ferner die schönsten Kokosbäume der Welt in großer Menge vorkommen, wie Sie sich selbst bald überzeugen werden, liefern sie reiche Frachten von Koprah, wovon ich in Port-Praslin dreihundert Tonnen einzunehmen denke.

– Und wie hat sich Deutschland seine Oberhoheit über die Inselgruppe gesichert? fragte Karl Kip.

– In sehr einfacher Weise, erklärte Hawkins. Das Reich hat die Inseln an eine Handelsgesellschaft verpachtet, der auch die Rechte einer politischen Behörde zuerteilt sind. Seine eigentliche Herrschaft hat indes tatsächlich keine große Ausdehnung und sein Einfluß auf die Eingeborenen ist gegenwärtig noch ziemlich gering. Es begnügte sich bisher, für die Sicherheit der Eingewanderten und für die der Handelsinteressen einzustehen.

– Übrigens, setzte Nat Gibson hinzu, deutet, wie Herr Hawkins schon sagte, alles darauf hin, daß die gedeihliche Entwicklung des Archipels weiter zunehmen wird. Schon jetzt zeigen sich darin große Fortschritte, vorzüglich auf Tombara, das 1616 von dem Holländer Shouten entdeckt worden war. Ja, Herr Kip, einer Ihrer Landsleute war es, der sich zuerst auf diese gefährlichen Meere wagte.

– Ich weiß es, Herr Nat, antwortete Karl Kip. Übrigens hat Holland im melanesischen Gebiete überall seine noch ungetilgten Spuren hinterlassen, und seine Seeleute sind hier wiederholt mit Auszeichnung aufgetreten.

– Ganz richtig, bemerkte Gibson.

– Holland hat sich nur nicht alle seine Entdeckungen zu erhalten vermocht, äußerte Hawkins.

– Nein, das leider nicht. Da es aber die Molukken behauptete, ist ihm davon ein großer Teil verblieben, und es überläßt an Deutschland gern dessen jetzigen Bismarck-Archipel.«

In der Tat war es der Seefahrer Shouten gewesen, der zu Anfang des 17. Jahrhunderts die Ostküste Neuirlands entdeckt hatte. Die ersten Beziehungen zu den Eingeborenen gestalteten sich freilich sehr ungünstig: es kam zu Angriffen durch Piroguen, von denen aus Steine geschleudert wurden und die mit Musketenfeuer abgewiesen werden mußten, so daß die erste Berührung mit den Wilden diesen wohl ein Dutzend Tote kostete.

Nach Shouten war es wieder ein Holländer, Tasman, derselbe, nach dem Tasmanien benannt wurde, das auch den Namen Van Diemensland führt, wiederum nach einem Holländer, nach Van Diemen, der dessen Küste 1643 in Sicht bekam.

Nach ihnen kamen die Engländer, darunter Dampier, dessen Namen auf die Wasserstraße zwischen Neuguinea und Birara übertragen wurde. Dampier nahm die Küste von Norden nach Süden segelnd auf, landete an verschiedenen Stellen davon und mußte auch einmal einen Angriff von Insulanern in einer Bucht abschlagen, die er deshalb die Bucht der Schleuderer nannte.

Im Jahre 1667 besuchte Carteret, wiederum ein englischer Seefahrer, die Südwestküste der Insel, verweilte hier eine Zeitlang im jetzigen Port-Praslin, und später in dem seinen Namen führenden Hafen in der sogenannten Bucht der Engländer.

Bei Gelegenheit seiner Reise um die Erde ankerte auch Bougainville in Port-Praslin, und benannte dieses so zur Ehre des französischen Marineministers, des geistigen Urhebers der ersten Reise um die Erde, die von Franzosen ausgeführt wurde.

Später, 1792, begab sich Entrecasteaux nach der bis dahin unbekannten Westküste der Insel, bestimmte deren Umrisse und blieb eine Woche im Carterethafen liegen.

Endlich führte im Jahre 1823 Duperrey sein Schiff nach dem Praslinhafen, der unter seiner Aufsicht hydrographisch

aufgenommen wurde. Er trat auch vielfach mit Eingeborenen in Verbindung, die auf Piroguen von dem Dorfe Like-Like herkamen, das an der Ostseite von Neuirland liegt.

Am Vormittage des 18. mußte die Fahrtrichtung der Brigg einige Stunden lang etwas geändert werden. Der Wind, der bis jetzt mit der den Passaten eigenen Stetigkeit geweht hatte, legte sich plötzlich ziemlich vollständig. Die Segel flatterten an den Raaen hin und her und schlügen an die Maste, der »James-Cook« aber steuerte fast gar nicht mehr.

Jeder aufmerksame Kapitän mußte einer solchen Erscheinung Rechnung tragen, und Gibson war vorsichtig genug, sich nicht unvorbereitet überraschen zu lassen.

Eben wies ihn nämlich Karl Kip, der die Blicke über den Horizont schweifen ließ, auf eine im Westen aufsteigende Wolke hin, eine Art Ballon von Dunstmassen mit abgerundeten Seiten, der – das sah man an seinem Größerwerden – offenbar sehr schnell heraufstieg.

»Ja, wir werden eine schwere Bö bekommen, sagte Gibson.

– Die aber nicht lange anhalten dürfte, antwortete Karl Kip.

– Nein, das zwar nicht, sie droht aber sehr heftig zu werden,« meinte der Kapitän.

Auf seinen Befehl ging die Mannschaft sofort an die Arbeit. Bram- und Oberbramsegel, Lee- und Stagsegel wurden binnen einer Minute geborgen, auch das Fock- und das Großsegel sowie die Brigantine wurden aufgegeit. Der »James-Cook« trug nur noch die gerefften Marssegel und das zweite Klüversegel.

Es war die höchste Zeit gewesen. Kaum hatte man die Segelfläche in der angegebenen Weise verkleinert, als die Bö schon mit außerordentlichem Ungestüm losbrach.

Die Matrosen hielten sich an ihrem Posten, der Kapitän stand vor dem Deckhause, und Hawkins, Nat Gibson und Pieter Kip hatten sich nach dem Hinterdeck begeben, während Karl Kip

am Ruder stand, und unter seiner Hand wurde der »James-Cook« gewiß mit größter Geschicklichkeit gesteuert.

Als die Bö mit voller Kraft das Fahrzeug packte, wurde dieses natürlich umhergeschleudert, als ob es kentern sollte. Es neigte sich zuweilen so weit nach Steuerbord, daß seine Großraa in das weißschäumende Meer eintauchte. Eine Wendung des Steuerns richtete das Schiff wieder auf und hielt es auch in besserer Lage. Statt sich dem Sturmwinde gerade entgegen zu stellen, zog es Gibson vor, mit diesem zu fliehen, da er aus Erfahrung wußte, daß solche Böen wie Meteore vorübergehen und niemals lange anhalten.

Dabei entstand nur die Frage, ob die Brigg nicht etwa bis zu den Salomonsinseln verschlagen oder wenigstens bis in Sicht der Insel Bougainville getrieben würde, bis zur ersten der Gruppe, die sich im Nordosten der Louisiaden erhebt. Diese lag von der jetzigen Brigg nur gegen dreißig Seemeilen entfernt.

Jedenfalls konnte diese Insel wenigstens für kurze Zeit in Sicht kommen. Sie steigt als hohe Bergmasse im Nordosten auf, und wenn man sie sah, bewies das, daß der »James-Cook« aus seinem Kurse bis zum hundertdreifünfzigsten Grade östlicher Länge abgetrieben worden war.

Flig Balt und Vin Mod sahen es wahrscheinlich nicht ungern, sich in dieser Weise vom bisher verfolgten Wege verschlagen zu sehen, da das mindestens eine Verspätung der Ankunft in Neuirland verursachen mußte. Die Gruppe der Salomonsinseln ist einem Handstreich überhaupt günstig. Hier tummeln sich Abenteurer in Menge umher, und diese Gegend ist schon oft der Schauplatz verbrecherischer Unternehmungen gewesen. Der Bootsmann konnte auf der Insel Rossel oder einer der anderen recht leicht alte Bekannte finden, die sich nicht weigern würden, seine Pläne zu unterstützen. Und Vin Mod, der ja seinen Schiffssack schon überall auf dem Großen Ozean

umhergeschleppt hatte, begegnete erst recht vielleicht alten Kameraden, die zu allem fähig waren.

Am ärgerlichsten war es für den Bootsmann aber, daß Len Cannon und dessen Genossen ihm unablässig zusetzten. Unter den jetzigen Verhältnissen, erklärten sie wiederholt, wollten sie auf keinen Fall noch weiter mitfahren.

»Ist die Sache nicht vor dem Eintreffen in Port-Praslin abgetan, so kommen wir dort nicht wieder an Bord... das steht fest!

– Und was sollte in Neuirland aus euch werden? bemerkte Vin Mod.

– O, dort nimmt man uns als Kolonisten auf, antwortete Len Cannon. Die Deutschen brauchen kräftige Arme... Dann warten wir eine gute Gelegenheit ab, die sich in Tasmanien doch niemals böte... nach Hobart-Town gehen wir aber niemals.«

Dieser Entschluß brachte Flig Balt und seinen Genossen natürlich nicht wenig in Wut. Fehlten ihnen die vier Burschen, so mußten sie auf ihre Pläne überhaupt verzichten. Sollte ihnen also auch diese Fahrt des »James-Cook« nicht den Nutzen bringen, den sie davon erhofft hatten?

Wenn Len Cannon, Kyle, Sexton und Bryce in Port-Praslin desertierten, würde es dem Kapitän freilich sehr erschwert sein, von da wieder auszulaufen. An die Anmusterung neuer Matrosen war auf der Insel Tombara ja kaum zu denken. Port-Praslin war weder Dunedin, noch Wellington oder Auckland, wo es für gewöhnlich viele Seeleute gibt, die nur darauf warten, sich einzuschiffen.

Hier gab es nur auf eigene Rechnung arbeitende Kolonisten oder Angestellte in den verschiedenen Handelshäusern; es bot sich also gewiß keine Gelegenheit, etwaige Lücken in einer Mannschaft auszufüllen.

Gibson wußte aber nicht, was ihm drohte, und hatte überhaupt keine Ahnung von dem gegen ihn und sein Schiff angezettelten Komplote. Die zuletzt angeworbenen Matrosen hatten bisher zu keiner Klage Anlaß gegeben. Auch der immer unterwürfige und willfährige Flig Balt konnte keinerlei Verdacht bei seinem Kapitän aufkommen lassen. Hatte er Hawkins ebenso zu täuschen verstanden, so behielten ihn die Brüder Kip, denen er nun einmal kein Vertrauen einflößte, immer scharf im Auge, was ihm übrigens nicht entgangen war. Wahrlich, das reine Unglück, die Schiffbrüchigen von der Insel Norfolk gerettet zu haben! Und wenn der »James-Cook« diese wenigstens in Port-Praslin abgesetzt hätte! Doch nein, er sollte sie ja auch bis Hobart-Town mit zurückbringen.

Was Len Canon und seine Genossen anging, war die Hoffnung, die sie daran geknüpft hatten, nach dem Salomonsarchipel verschlagen zu werden, nur von kurzer Dauer. Nach drei Stunden – so lange wütete die Bö mit voller Gewalt – nahm der Sturm plötzlich ein Ende und der Wimpel am Großmast flatterte nicht mehr ausgestreckt in der Luft. Unter der Führung Karl Kips hatte sich das Schiff vortrefflich gehalten und nicht einmal eine der so gefährlichen Sturzseen übergenommen, denen man sonst beim Segeln vor dem Winde so selten entgeht. Dann steuert ein Fahrzeug entweder gar nicht oder doch nur sehr schlecht, und es wird stets schwierig, dessen Schwanken von einer Seite zur anderen zu vermeiden. Karl Kip hatte hier Gelegenheit gehabt, seine Geschicklichkeit und Kaltblütigkeit glänzend zu erweisen. Kein Mann aus der Besatzung hätte während der Sturmbö das Ruder besser regieren können, als er.

Wenn sich der Wind auch urplötzlich legte, blieb das Meer doch noch länger furchtbar aufgewühlt. Die Wogen wälzten sich durcheinander, so als ob die Brigg inmitten einer schweren Brandung oder madreporischer Bänke segelte. Mindestens

herrschte jetzt aber wieder Ruhe in der Atmosphäre, und nach einem tüchtigen Platzregen, der die Bö begleitet und die von Westen herangezogenen Wolken entleert hatte, sprang der Passatwind in seiner gewöhnlichen Richtung wieder auf.

Gibson ließ jetzt die Reffe der Marssegel wieder lösen und das Focksegel nebst Brigantine, sowie Bram- und Oberbramsegel beisetzen; nur die Leesegel wurden weggelassen, um die Maste nicht zu überlasten. Mit Steuerbordhalfen machte die Brigg so gute Fahrt, daß sie sich am nächsten Tage, am 19. nachdem sie von der Insel Bougainville aus hundertfünfzig Seemeilen zurückgelegt hatte, schon gegenüber dem St. Georgskanal befand, der zwischen den Bergküsten von Neuirland und Neuguinea verläuft.

Dieser Kanal hat nur einige Seemeilen Breite. Die Fahrt darauf ist nicht leicht, denn in seiner ganzen Länge erheben sich zahlreiche Klippen, er verkürzt aber die Fahrstrecke reichlich um die Hälfte. Für Schiffe, die die Westseite von Tombara unmittelbar umsegeln, statt sich an der Südküste von Birara zu halten und die Dampierstraße aufzusuchen, bedarf es gar sehr der Hand eines erfahrenen, ortskundigen Kapitäns, wie Harry Gibsons.

Im vorliegenden Falle kam das aber nicht in Frage, weil Port-Praslin an der Südseite Neuirlands, an der nach dem Großen Ozean gewendeten Küste und nahe am Kap Saint-Georges liegt, das fast am Eingange der Wasserstraße emporragt.

Da der »James-Cook« bei seiner Annäherung an das Land noch einmal von einer fast vollständigen Windstille überrascht wurde, hatten Hawkins, Nat Gibson und die Gebrüder Kip die beste Gelegenheit, diesen Teil der Küste eingehend zu besichtigen.

Das Gerippe der Insel wird von einer doppelten Bergkette gebildet, die im Mittel sechstausend Fuß hoch ist und von dem vorliegenden Punkte der Küste ausgeht. Beide Bergzüge sind

bis zum Gipfel mit Wäldern bedeckt. Undurchdringlich für jeden Sonnenstrahl, strömt daraus fortwährend eine feuchte Luft herab, wodurch die Temperatur eine erträglichere bleibt als in anderen, dem Äquator benachbarten Gegenden. Jener Umstand vermindert also recht glücklich die starke Wärme, die im Bismarck-Archipel gewöhnlich herrscht, und es kommt nur selten vor, daß der Thermometer über achtundachtzig Grad Fahrenheit (30° C.) aufweist.

An diesem Tage kam die Brigg nur an wenigen Piroguen ohne Ausleger vorüber, die viereckige, fast quadratische Segel führten. Übrigens ist von den Eingeborenen Neurlands, oder – seit die schwarzweißrote Flagge darüber weht – Neumecklenburgs nichts mehr zu befürchten.

Keinerlei Zwischenfall störte die Ruhe der Nacht. Als die Brise nach vierundzwanzig Stunden wieder aufsprang, konnte man zwischen den zahlreichen madreporischen Bänken und Korallenriffen vor dem Eingange nach Port-Praslin nur eine verminderte Segelfläche führen. Jedes Schiff muß hier vorsichtig sein und alle Havarien zu verhüten suchen, da solche hier nicht leicht ausgebessert werden könnten. Die ganze Mannschaft mußte deshalb auf dem Verdeck bleiben, um für die oft plötzlich nötig werdenden Segelmanöver zur Hand zu sein. Selbstverständlich entbehren diese Küsten in der Nacht bisher noch der Leuchtfeuer, und die sonstigen Merkpunkte sind in der Dunkelheit natürlich nutzlos. Gibson war mit dem Fahrwasser in der Nähe von Port-Praslin jedoch hinlänglich bekannt.

Mit Tagesanbruch meldete die Wache den Eingang zu der mit hohen Bergen eingerahmten Reede. Der »James-Cook« fuhr bei Hochwasser durch die am besten schiffbaren Zugänge ein, und gegen neun Uhr Morgens legte er sich inmitten des Hafens mit zwei Ankern fest.

Elftes Kapitel

Port-Praslin

Der erste Besucher, der sich auf der Brigg einfand, war Herr Zieger, der Kaufmann von Neuirland, der mit dem Hause Hawkins in Geschäftsverbindung stand. Zieger, ein Mann in den besten Jahren, hatte in Port-Praslin sein Kontor schon seit zwölf Jahren errichtet, also lange bevor der Teilungsvertrag der Insel den Namen Neumecklenburg und der ganzen Gruppe den des Bismarck-Archipels gegeben hatte.

Das Verhältnis zwischen Hawkins und Zieger war stets ein vortreffliches gewesen, und es beschränkte sich auch nicht allein auf den Austausch von Waren zwischen Hobart-Town und Port-Praslin. Herr Zieger war schon mehrmals nach der Hauptstadt von Tasmanien gekommen, wo ihn der Reeder stets mit großer Freude aufnahm. Die Handelsherren bewahrten vor einander eine aufrichtige Hochachtung. Auch Nat Gibson war Herrn Zieger kein Fremder mehr, so wenig wie der Frau Zieger, die ihren Gatten auf seinen Reisen zu begleiten pflegte. Jetzt hofften auch alle, die Zeit des Aufenthaltes in Neuirland recht angenehm zu verbringen.

Der Kapitän und Herr Zieger waren langjährige Bekannte und vertraute Freunde, die sich mit einem warmen Händedruck begrüßten, als wären sie erst gestern zusammen gewesen.

Herr Zieger, der sehr geläufig englisch sprach, sagte zu dem Reeder:

»Ich hoffe bestimmt, Herr Hawkins, daß Sie von der Gastfreundschaft Gebrauch machen, die meine Frau und ich Ihnen in unserem Hause in Wilhelmstaf bieten können.

– Sie meinen, daß wir den »James-Cook« verlassen sollen? antwortete der Reeder.

– Gewiß, Herr Hawkins!

– Doch nur unter der Voraussetzung, Herr Zieger, daß wir Ihnen nicht zur Last fallen...

– O, seien Sie überzeugt, in keiner Weise. Ihr Zimmer ist schon zurecht gemacht und für Gibson und seinen Sohn ist natürlich auch eines da.«

Die Einladung erfolgte in so warmem Tone, daß man sie unmöglich abweisen konnte. Hawkins, der auch nicht sehr gewöhnt war, in der beschränkten Kajüte eines Schiffes zu wohnen, wünschte ja nichts mehr, als seine Kabine gegen ein bequemes Zimmer der Villa Wilhelmstaf zu vertauschen.

Nat Gibson nahm die Einladung ebenfalls mit Freuden an, nur der Kapitän lehnte sie ab, wie er das bisher immer getan hatte.

»Wir werden uns ja jeden Tag sehen, sagte er. Meine Anwesenheit ist aber an Bord notwendig, und ich habe einmal den Grundsatz, mein Schiff, auch so lange es in einem Hafen liegt, nicht zu verlassen.

– Wie es Ihnen beliebt, Gibson, antwortete Herr Zieger, Sie werden aber jedenfalls des Morgens und des Abends mein Tischgast sein.

– Das recht gern, erklärte Gibson. Schon heute werd' ich mit Hawkins und meinem Sohne Ihrer Gattin einen Besuch abstatten und an Ihrem Familienfrühstück mit Vergnügen teilnehmen.«

Hierauf erfolgte noch die Vorstellung der beiden Schiffbrüchigen, deren Geschichte der Reeder mit kurzen Worten erzählte. Herr Zieger begrüßte die Gebrüder Kip in

teilnehmendster Weise und sprach den Wunsch aus, sie so oft wie möglich in Wilhelmstaf empfangen zu können. Konnte er ihnen auch kein Zimmer anbieten, so würden sie doch in Port-Praslin einen ihnen zusagenden Gasthof finden, den sie, wenn sie es wünschten, bis zur Wiederabfahrt des »James-Cook« beziehen könnten.

»Unsere Mittel, erwiderte darauf Pieter Kip, sind sehr beschränkt oder eigentlich ganz erschöpft. Alles, was wir besaßen, haben wir bei dem traurigen Schiffbrüche eingebüßt, und da Herr Hawkins so gütig war, uns als Passagiere aufzunehmen, ist es wohl besser, wir bleiben hier an Bord.

– Betrachten Sie sich hier als zu Hause, liebe Freunde, erklärte der Reeder. Die Brigg ist ja noch immer auf der Reise.

Ja, wenn Sie Bedarf haben, bin ich gern erbötig, Ihnen Kleidungsstücke, Leibwäsche und dergleichen zur Verfügung zu stellen.

– Und ich nicht minder, meine Herren, sagte Herr Zieger.

– Wir danken Ihnen herzlich, versicherte Karl Kip. Sobald wir in Holland zurück sind, wird es unsere erste Aufgabe sein, Ihnen die...

– O, davon ist nicht die Rede, unterbrach ihn Hawkins, das wird sich schon später finden; jetzt brauchen Sie sich darüber keine Gedanken zu machen.«

Gibson fragte nun den Geschäftsfreund, wie lange die Brigg wohl seiner Meinung nach in Port-Praslin werde liegen bleiben müssen, um ihre Fracht zu löschen und neue einzunehmen.

»Etwa drei Wochen, sagte Zieger, wenn eine Woche zur Lösung Ihrer Fracht ausreicht, die ich in der Kolonie schon vorteilhaft unterbringen werde.

– Gewiß... eine Woche ist dazu genug, versicherte Gibson, und wenn dann unsere dreihundert Tonnen Koprah bereit liegen...

– Hundertfünfzig Tonnen davon hab' ich schon in meinem Lagerhause, erklärte Zieger; die anderen hundertfünfzig werden Sie in Kerawara verladen müssen.

– Jawohl... einverstanden, erwiderte der Kapitän, die Fahrt dahin ist ja sehr kurz. Wir gehen zuerst nach Kerawara, und dann kehrt der »James-Cook« nach Port-Praslin zurück, seine Fracht zu vervollständigen.

– Die Kisten mit Perlmutter stehen schon bereit, lieber Gibson, sagte Zieger; Sie werden deshalb also keine Verzögerung erfahren.

– Es ist wirklich ein Vergnügen, mit Ihrem Hause zu arbeiten, Herr Zieger, setzte Hawkins hinzu. Ich sehe schon, wir werden mit einem dreiwöchigen Aufenthalte auskommen.

– Heute haben wir den 20. November, sagte Gibson, Havarien sind an der Brigg nicht auszubessern, am 14. Dezember würde sie also fertig sein, wieder abzusegeln.

– Und in diesem Zeitraume, Herr Hawkins, könnten Sie die Umgebungen von Port-Praslin besuchen, die das wirklich wert sind. Außerdem werden meine Frau und ich unser Bestes tun, Ihnen den Aufenthalt so angenehm wie möglich zu machen.«

Hawkins, die Gebrüder Kip und Nat Gibson gingen nun ans Land. Der Kapitän blieb vorläufig pflichtgemäß zurück, sollte mit den übrigen aber zur Frühstücksstunde in Wilhelmstaf wieder zusammentreffen.

Wie Gibson vermutet hatte, lag jetzt kein Schiff in Port-Praslin vor Anker, und vor Neujahr wurde auch kein weiteres erwartet. Außer verschiedenen Booten der Faktoreien und zahlreichen Pirogen von Eingeborenen war im Hafen nichts zu sehen. Die deutschen Schiffe suchten mit Vorliebe den Hauptort des Kolonialgebietes an der Insel, Kerawara, auf, die im Süden der früheren Insel York, des jetzigen Neulauenburg liegt.

Port-Praslin ist übrigens tiefer im Innern seiner Bai auch recht gut geschützt und bietet größeren Fahrzeugen sehr guten Ankergrund. Die Wassertiefe ist überall die gleiche; zwischen Birara und Tombara erreicht sie sogar vierzehnhundert Meter. Die Brigg hatte mit dreißig Faden Kette vor Anker gehen können. Der Meeresboden, der aus madreporischem, mit Muschelresten vermengtem Sande besteht, ermöglicht ein festes Haften des Ankers.

Port-Praslin zählte in jener Zeit nur etwa hundert Ansiedler, meist solche deutscher Abstammung und daneben einige eingewanderte Engländer. Ihre Wohnstätten lagen zerstreut in dem erquickenden Schatten des Ufergeländes im Osten und Westen des Hafens.

Das Haus des Herrn Zieger befand sich etwa eine Seemeile von der Küste auf sanft ansteigendem Terrain; Kontor und Magazine bildeten dagegen eine unregelmäßige Gebäudegruppe im Hintergrunde des Hafens, wo auch andere Kaufleute ihre Schreibstuben und Faktoreien errichtet hatten.

Die Eingeborenen Neuirlands führen dieselbe Lebensweise wie die Koloniebevölkerung. Ihre Dörfer bestehen aus Haufen von Hütten, die in der Mehrzahl auf Stämmen, also über der Erde freistehend, erbaut sind. Sie kommen gern nach Port-Praslin und zu den Agenten, die im deutschen Melanesien die Staatsgewalt vertreten. Als Hawkins und seine Begleiter ans Land fuhren, begegneten sie auch schon mehreren dieser Eingeborenen.

Obwohl diese wenig arbeitsamer Natur sind und die meisten den Tag mit Nichtstun hinbringen, erliegen sie doch zuweilen dem Verlangen, einige Piaster zu verdienen. Nicht selten bieten sie sich dann zum Löschen und Beladen der Schiffe an. Man beschäftigt sie im allgemeinen gern, denn wenn man sie nur scharf beaufsichtigt, da die Leute gern kleine Diebstähle begehen, geben sie zu Klagen keinen Anlaß.

Der Neuirländer ist nicht gerade groß; er mißt im Durchschnitt nur fünf Fuß und zwei Zoll. Seine Haut ist braun, nicht schwarz wie die des Negers. Der Unterleib tritt etwas hervor und die Glieder sind dünn und schlank. Das wollige Haar läßt der Eingeborne zu zierlichen Locken gewunden über die Schultern hinabfallen, eine Haartracht, die in zivilisierten Ländern nur beim weiblichen Geschlechte vorkommt. Ferner zeigen die Urbewohner eine abgeflachte Stirn, ziemlich platte Nase und einen breiten Mund mit Zähnen, die durch den Mißbrauch von Betel meist verdorben sind. In der Zwischenwand und in den Flügeln der Nase, die ebenso wie die Ohren durchlöchert sind, stecken kleine Stäbchen, woran Tierzähne oder auch Blumen und nicht selten sogar kleine Gebrauchsgegenstände hängen. Die Kleidung besteht gewöhnlich nur aus Stoffschürzen, die seit einigen Jahren die früher getragene Schürze aus Rindengewebe verdrängt haben. Wie zur Vervollständigung der Kleidung bemalen sich die Leute verschiedene Stellen des Körpers. Mit Ocker, der in Kokosöl verrieben ist, färben sie sich die Wangen, die Stirn, die Nasenspitze, das Kinn, die Schultern, die Brust und den Leib. Nur wenige sind tätowiert, und diese Tätowierungen sind dann nicht durch Einstiche hergestellt, sondern mittels Steinkanten und scharfrandigen Muscheln eingeschnitten. All dieser »Schmuck« verhüllt aber noch nicht die Lepra, an der sie vielfach leiden, trotz der ölichen Einreibungen, die sie dagegen anwenden, und auch nicht die Narben der Wunden, die sie in häufigen Kämpfen, besonders mit ihren Nachbarn auf Birara, davongetragen haben.

Daß die Eingeborenen dieser Inselgruppe Menschenfresser gewesen wären, unterliegt kaum einem Zweifel... vielleicht sind sie es gelegentlich auch jetzt noch. Wie dem auch sei, jedenfalls ist die abscheuliche Sitte der Menschenfresserei jetzt stark eingeschränkt, dank den Missionaren, die sich auf der

Insel Roon, im Südwesten von Neupommern, niedergelassen haben.

Die auf dem Kai stehenden Eingeborenen gehörten dem stärkeren Geschlecht an. Keine Frau, kein Kind befand sich darunter. Diese kann man fast nur in den Dörfern und auf dem Lande zu sehen bekommen, wo die Neuirländerinnen die Feldarbeit verrichten; in die Nähe der Faktoreien wagen sie sich dagegen nur sehr selten.

»Wir werden einige Ausflüge ins Innere unternehmen, sagte Zieger, das wird Ihnen Gelegenheit geben, diese Völkerschaften genauer zu betrachten.

– Ich bin mit Vergnügen dabei, versicherte Hawkins.

– Zunächst aber, setzte Zieger hinzu, drängt es mich, Sie meiner Frau vorzustellen, denn sie dürfte uns schon erwarten.

– Wir folgen Ihnen,« antwortete der Reeder.

Der Weg, der erst am Ufer hin nach Wilhelmstaf führte, war reichlich beschattet. Die weiter im Innern terrassenartig emporsteigenden Anpflanzungen reichten herunter bis zur Linie der Brandung an den äußersten Felsen der Buchten. Zur Rechten stiegen dichte Waldmassen bis zum Kamme der Bergkette des Landes empor, der noch von zwei oder drei Gipfeln der Lanutberge überragt wird. Zwang irgend ein Hindernis, ein Rio oder ein Stück sumpfigen Bodens, vom Ufer abzuweichen, so wendete man sich unter die Bäume, wo – allerdings wenig betretene – Fußsteige dahinliefen. Hier gedielen in Menge Arecapalmen, Pandanusbäume, Barringtonias und Bananen-Feigenbäume. Ein Netz von Lianen, die zuweilen hochgelb wie Gold aussahen, umstrickte die Stämme, wand sich um die Aste und kletterte bis zu den Wipfeln hinaus. Daneben mußte man sich auch vor sehr spitzigen Dornen in acht nehmen.

»Seien Sie vorsichtig, ermahnte deshalb Zieger seine Gäste, ich empfehle es Ihnen dringend, wenn Sie nicht halb nackt bei

meinem Hause ankommen wollen, und das ist selbst bei uns auf Neumecklenburg noch nicht Sitte.«

Ihrer Verschiedenheit und ihres prächtigen Aussehens wegen fordern die Baumarten der neuirländischen Wälder unbedingt die Bewunderung des Beschauers heraus. So weit der Blick reichte, erhoben sich hier Hibisken, deren Blätter an die der Linde erinnern, Palmen, mit leicht gewundenen Girlanden umschlungen, Calophyllums, deren Stamm im Umfange oft dreißig Fuß mißt, ferner Rotangs, Pfefferbäume, Cycaspalmen mit schnurgeradem Schafte, aus dem die Eingeborenen das Mark zur Herstellung von einer Art Brot benutzen, halb in Wasser stehende Lobelien, Pancratiums mit Zweigen, die wie mit Korallen verziert aussehen und zwischen deren Blättern Skarabäen nisten, unter denen man aber keine Vögel, sondern eine Art Muscheln zu verstehen hat.

Das ganze Waldgebiet zeigte wirklich Riesenverhältnisse in seinen Kokos- und Sagopalmen, den Brot- und Muskatbäumen, Latanen, den Arekapalmen, deren Endknospe sich wie die des Palmenkohls spaltet und ebenso gut eßbar ist wie dieser. Daneben gab es hier Überfluß an strauchartigen Gewächsen, an Farn mit seinen Blättern, parasitischen Epidendrons und Inokarpen, die hier größer werden als auf allen anderen Inseln des Großen Ozeans, und deren über der Erde sich ausbreitende Wurzeln Naturhütten bilden, worin fünf bis sechs Personen Platz finden.

Zuweilen traf man auch auf Lichtungen mit einem Rahmen mächtiger Gebüsche und bewässert von klaren Rios. Diese Flächen werden schon angebaut, und zwar mit Zuckerrohr, süßen Pataten, mit sorgsam gepflegten Tarosen. Hier sah man auch schon eingeborene Frauen bei ihrer Arbeit.

Von Raubtieren oder anderen gefährlichen Vierfüßlern war hier ebensowenig zu befürchten, wie von giftigen Reptilien. Die Tierwelt blieb an Reichhaltigkeit überhaupt gegenüber der

Pflanzenwelt zurück. Sie beschränkte sich meist auf wilde Schweine, die harmloser waren als ihre europäischen Verwandten und von denen viele gezüchtet wurden, ferner auf Hunde, in tombarischer Sprache »Pulls« genannt, auf Kuskus, Beutelratten, Eidechsen und auf eine Menge Ratten von sehr kleiner Art. Daneben zeigten sich noch Termiten, jene weißen Ameisen, die ihr schwammähnliches Nest an Baumzweigen hängend erbauen, zwischen denen sich häufig gleich einem Netze die schimmernden Webfäden einer Unmasse purpurroter und azurblauer Spinnen ausspannen.

»Höre ich da nicht Hunde? sah Nat Gibson sich veranlaßt zu fragen, als ein fernes Gebell einen Augenblick an sein Ohr schlug.

– Nein, entgegnete Zieger, das sind keine Hunde, die bellen, sondern Vögel, die da schreien.

– Vögel? wiederholte Hawkins, erstaunt über diese Antwort.

– Jawohl, erklärte Zieger, jene Laute röhren von einem Raben her, der nur im Bismarck-Archipel vorkommt.«

Nat Gibson und Hawkins hatten sich ebenso getäuscht wie Bougainville, als er zum ersten Male in die neuirländischen Wälder eindrang. Jener Rabe ahmt das Hundegebell auch wirklich zum Verwechseln ähnlich nach.

Im übrigen zählt die Ornithologie dieser Inseln zahlreiche und merkwürdige Vertreter, Handlanger, »Mains«, wie die Eingeborenen sich ausdrücken.

Überall hüpfen und flattern hier Loris, eine Art scharlachroter Papageien, neben Papus umher, die eine ebenso heisere und rauhe Stimme haben wie die Papuas, ferner Papageien verschiedener Art, Nikobarentauben, Krähen mit weißem Flaum und schwarzem Gefieder, die die Eingeborenen »Cocos« nennen, Lucals, metallisch grüne Gimpel, und eine Art Holztauben mit rötlichgrauem Kopf und Halse und

goldiggrünem Rücken mit kupferfarbenen Reflexen, deren Fleisch sehr schmackhaft sein soll.

Kamen Zieger und seine Begleiter dem Ufer näher, so schwirrten ganze Schwärme von Vögeln davon in die Höhe: Stare und Schwalben, Tauchervögel verschiedener Art, darunter der Alcyon, dem die Eingeborenen den Namen »Kiukiu« gegeben haben und dessen Kopf und Rücken braungrün, Flügel und sechs Zoll langer Schwanz aquamarinfarbig aussehen; dazwischen flatterten olivengrüne und gelbgeschwänzte Zuckerfresser, Raupenfresser, graue Strandläufer, Fliegenschnäpper, in melanesischer Bezeichnung »Conice, Tenuri, Kine und Rukine«. Und während Schildkröten auf dem Strande hinkrochen, bewegten sich zweifach kahnförmige Krokodile und Flossenhaie in den Wasserstraßen zwischen dem Ufergestein, und Seeadler mit fast unbeweglich ausgebreiteten Flügeln schwebten darüber in der Luft.

Der Strand selbst, der je nach dem Stande der übrigens unbeträchtlichen Flut mehr oder weniger weit frei lag, hätte dem Konchyologen große Schätze geliefert, denn darauf fanden sich Krustaceen und Mollusken in großer Auswahl: Krebse, große Garnelen, Krabben, Paquren, Ocypoden, Kegelschnecken, Schwämme, Madreporen, Röhren- und Scheibenkorallen, Kreisel- und Dreifingerschnecken, Hippopen, Porzellan- und Eimuscheln, Halionden, Stachel- und Schüsselschnecken, Austern, Miesmuscheln, und von Zoophyten verschiedene Hoiolurien, Aktinien, Salpas, Meduren und merkwürdige Akalephen.

Die Muscheltiere aber, die die Aufmerksamkeit Hawkins und Nat Gibsons besonders erregten, waren die Skarabäen, die sich unter die immer feuchten Blätter des Pancratiums am Rande der Buchten zurückziehen, ferner die Bulinen nebst den Schnirkelschnecken, die auch unter Gezweig Zuflucht zu

suchen pflegen, und die Mondflußmuscheln, von denen man nicht selten ziemlich weit von jedem Wasserlaufe einzelne an den Zweigen der höchsten Pandanen findet.

Beim Erblicken einer dieser Wandermuscheln, über die Zieger mehrfach Aufklärung gegeben hatte, sagte Nat Gibson zu dem Geschäftsfreunde:

»Ich glaube doch gehört zu haben, daß es auch einen Fisch geben soll, der den Mondmuscheln bei ihren Wanderungen nachfolgt, und den die beiden Herren Kip, wenn ich nicht irre, auch auf der Insel Norfolk angetroffen haben...

– Ah, Sie haben den Springer-Blenny im Sinne, fiel Zieger ein.

– Ganz recht, diesen meint er.... bestätigte Hawkins.

– Nun, erklärte Zieger, der fehlt hier ebenfalls nicht, und Sie werden in der Bai von Port-Praslin auch noch Amphibien beobachten können, die im Salz- und im Süßwasser leben, auf dem Ufergelände wie eine Beutelratte umherspringen und wie Insekten auf Bäume klettern.«

Jetzt tauchte die Wohnstätte des Herrn Zieger nahe der Ecke eines kleinen Hochwaldes auf, eine Art Villa, aus Holz errichtet, in der Mitte einer geräumigen Einhegung von lebenden Hecken, worin Orangen- und Kokosbäume, Bananen und manche andere Baumarten aufragten. Beschattet von den hohen Wipfeln lag das freundliche Wilhelmstaf, ein Bauwerk, das nur aus einem Erdgeschosse und ziemlich steilen, geteerten Dache bestand. Ein solches Dach ist hier notwendig wegen der häufigen, starken Regengüsse, die das Klima des so nahe am Äquator liegenden Archipels so erträglich machen.

Frau Zieger war eine Dame von ungefähr vierzig Jahren und wie ihr Gatte von deutscher Herkunft. Sobald sich die Tür der Einzäunung öffnete, eilte sie ihren Gästen freudig entgegen.

»Ah, Herr Hawkins! rief sie, dem Reeder die Hand bietend, wie freu' ich mich, Sie hier zu sehen!

– Und ich nicht minder, verehrte Frau, antwortete Hawkins, sie auf beide Wangen küsself. Ihre letzte Reise nach Hobart-Town liegt schon vier Jahre zurück...

– Vier und ein halbes Jahr, Herr Hawkins!

– Mag sein, erwiderte der Reeder lächelnd, doch wenn seitdem auch schon noch sechs Monate mehr verflossen, finde ich Sie noch immer so aussehend wie früher.

– Das könnt' ich von Nat Gibson nicht sagen, bemerkte Frau Zieger. Er hat sich sehr zu seinem Vorteil verändert und aus dem jungen Burschen ist ein junger Mann geworden...

– Der Sie um die Erlaubnis bittet, es Herrn Hawkins gleich zu tun, antwortete Nat Gibson und gab ihr einen Kuß auf die Wange.

– Und Ihr Vater?... fragte Frau Zieger.

– Der ist vorläufig an Bord zurückgeblieben, sagte Hawkins, er wird aber nicht verfehlten, zum Frühstück hier einzutreffen.«

Das Ziegersche Ehepaar hatte keine Kinder. Beide bewohnten ihre Villa Wilhelmstaf nur allein mit ihren Dienern und einer Haushälterin, ebenfalls einer Deutschen; in einem Nebenhause war eine Kolonistenfamilie untergebracht. Das zur Besitzung gehörige Land wurde mit Hilfe eingeborner Frauen sorgfältig angebaut. Die Felder mit Zuckerrohr, Bataten, Taros und Yamswurzeln hatten eine Ausdehnung von einer (englischen) Quadratmeile.

Vor dem Wohnhause breitete sich eine Fläche seinen Rasens mit Kasuarinen- und Lalaniengruppen aus, durchschnitten von einem schmalen Wasserarme, der aus einem Rio in der Nachbarschaft abgeleitet war. Hinter den ebenfalls reichlich beschatteten Wirtschaftsgebäuden befand sich noch ein Geflügelhof und eine große Volière, diese belebt von den schönsten Vogelarten der Inselgruppe, jener bevölkert von vielen Tauben und der Haushuhnart, die die Eingeborenen

onomatopoetisch wegen ihrer gurrenden Kehllaute »Cog« genannt haben.

Selbstverständlich fanden Hawkins und seine Begleiter im Salon der Villa mancherlei Erfrischungen bereit.

Karl und Pieter Kip waren der Frau Zieger vorgestellt worden, die mit teilnahmsvollem Interesse hörte, unter welchen Umständen die beiden Brüder an Bord des »James-Cook« gekommen waren. Die vortreffliche Dame stellte beiden sofort alles zur Verfügung, was dem einen oder dem anderen nützlich sein könnte, und erntete auch den wärmsten Dank für die zuvorkommende Aufnahme.

Hawkins und Nat Gibson suchten die für sie bestimmten Zimmer auf, die nur mit einfachen Möbeln deutschen Fabrikats, doch ebenso bequem ausgestattet waren, wie der Salon und das Eßzimmer. Frau Zieger entschuldigte sich noch, die beiden Holländer nicht ebenfalls in ihrem Hause aufnehmen zu können, es war jedoch, wie der Leser weiß, schon abgemacht worden, daß diese, ihrem eigenen Wunsche entsprechend, ihre Kabine auf der Brigg nicht verlassen sollten.

Kurz vor Mittag kam auch Gibson, begleitet von dem Matrosen Burnes. Dieser brachte verschiedene Gegenstände, Geschenke des Reeders für Frau Zieger, z. B. Kleiderstoff, Leinen und auch ein sehr hübsches Armband, das der Empfängerin viel Vergnügen machte. Natürlich wurde auch der Kapitän mit offenen Armen aufgenommen.

Man setzte sich zu Tische, und die Gäste, die sich alle eines guten Appetits erfreuten, taten dem Frühstück alle Ehre an. Die Hauptgerichte hatte der Geflügelhof und die Bai von Port-Praslin geliefert. Von Gemüsen und Zuspeisen gab es: Palmenkohl, Ignamen, süße Bataten und Laka, das köstliche Erzeugnis aus den Inokarpen; von Früchten: Bananen, Orangen, Kokosnüsse, die eben erst aus der Schale kamen. Gegorene Getränke brauchten nur aus dem guten Keller geholt

zu werden, der mit deutschen und französischen Weinen gefüllt war, von denen alle Neumecklenburg anlaufenden Schiffe immer einen Teil als Frachtgut mitbrachten.

Der Frau Zieger wurde manch aufrichtiges Lob gespendet für ihren ausgezeichneten Tisch, der sich mit den besten in Hobart-Town messen konnte, und die liebenswürdige Wirtin schien dafür recht erkenntlich zu sein.

»Ein einziges Gericht freilich bin ich nicht imstande Ihnen vorzusetzen, meine Herren, sagte Frau Zieger, weil es hierzulande überhaupt nicht zubereitet wird.

– Und das wäre?... erkundigte sich Hawkins.

– Eine Pastete aus Sago, Kokosnuß und...

Menschengehirn...

– Und das wäre ein gutes Essen?

– Die Königin der Pasteten!

– Haben Sie sie denn gekostet? fragte Hawkins lachend.

– Nein... niemals, und ich werde auch nie Gelegenheit haben, sie zu bereiten.

– Nun ja, da haben wir's! rief der Kapitän. Das kommt davon, daß man dem Kannibalismus ein Ende macht!

– Wie Sie sagen, lieber Gibson!« antwortete Zieger.

Der Kapitän mußte sofort nach Beendigung des Frühstücks an Bord zurückkehren. Er liebte es nicht, längere Zeit abwesend zu bleiben, obgleich er zu seinem Bootsmanne volles Vertrauen hatte. Er fürchtete aber immer, durch neue Deserotionen nochmals in Verlegenheit zu kommen, denn auf die in Dunedin angeworbenen Matrosen glaubte er sich nicht verlassen zu können.

Wirklich kam diese Frage auch am nämlichen Tage durch Len Cannon und seine Kameraden Flig Balt und Vin Mod gegenüber wieder zum Gespräch. Die ersteren äußerten, wie schon früher, die Absicht, das Schiff nun zu verlassen. Vergebens bot Vin Mod unter Anspielung auf das gewohnte

»sich hängen lassen« all seine Beredsamkeit auf... es gelang ihm nicht, sie umzustimmen. Die Starrköpfe bestanden darauf, von der Brigg zu verschwinden.

»Nun, sagte er endlich nach Erschöpfung aller sonstigen Gegengründe, gefällt euch das Schiff etwa nicht?

– O, doch, versicherte Len Cannon, von dem Augenblick an, wo es einen Kapitän hätte...

– Und wenn der jetzige Kapitän nun verschwände?...

– Ach, das ist schon zum zwanzigsten Male, daß du uns dies alte Lied vorsingst! erwiderte der Matrose Kyle. Jetzt sitzen wir schon hier in Port-Praslin, und in drei Wochen geht's zurück nach Hobart-Town...

– Wohin wir eben nicht mitgehen wollen, fiel Bryce ein.

– Kurz und gut, erklärte Sexton, heute Abend machen wir uns davon.

– Wartet nur noch ein paar Tage, mischte Flig Balt sich jetzt ein, höchstens bis zur Abfahrt der Brigg. Wer weiß, was sich bis dahin ereignen kann.

– Und bedenkt auch, fügte Vin Mod hinzu, desertieren... nun ja, das ist ja ganz gut, doch was soll hier aus euch werden?«...

In diesem Augenblicke trat der Schiffsjunge Jim, dem solche Unterredungen des Bootsmannes mit den neuen Leuten immer etwas verdächtig vorkamen, näher an die Gruppe heran. Flig Balt konnte das nicht entgehen.

»Was hast du hier zu schaffen, Junge? rief er Jim zu.

– Ich... ich wollte ein wenig frühstück...«

– Das wirst du später tun.

– Und ich glaube bestimmt, daß die Kabine der beiden Kips noch nicht in Ordnung gebracht ist, setzte Vin Mod hinzu. Du wirst auch noch einmal am Galgen enden, unnützer Bengel.

– Hinunter in die Kajüte! befahl der Bootsmann. Besorge deine Arbeit!«

Vin Mod sah dem abgehenden Schiffsjungen nach und machte Flig Balt ein Zeichen, das dieser jedenfalls verstand. Darauf ging das Gespräch weiter.

Jim hatte sich ohne Widerrede nach dem Hinterdeck begeben und betrat, da ihm die Reinhaltung und Ordnung der Kabinen oblag, die der Gebrüder Kip.

Der erste Gegenstand, der ihm hier ins Auge fiel, war ein malaiischer Dolch, den er auf einer der Lagerstätten fand und bisher noch niemals gesehen hatte.

Es war das die Waffe, die Vin Mod vom Wrack der »Wilhelmina« gestohlen hatte und von der die Brüder nicht ahnten, daß sie sich in dessen Besitz befand.

War der Kriß nun mit Absicht hierher gelegt worden, daß der Schiffsjunge ihn gar nicht übersehen konnte?

Jim nahm den Dolch auf, untersuchte seine gezähnte Klinge und den mit Kupfernägeln verzierten Griff, dann legte er ihn auf das Tischchen der Kabine. Er dachte bei der ganzen Sache nur, daß einer der Brüder diesen Kriß neben anderen Gegenständen vom Wrack mitgenommen haben werde, und ohne auf seinen Fund besonderes Gewicht zu legen, verrichtete er ruhig seine Arbeit.

Flig Balt, Vin Mod und die anderen setzten inzwischen ihr Gespräch fort, doch so, daß weder Wickley noch Hobbes – die der Bootsmann in die Takelage hinaufgeschickt hatte – etwas davon hören konnten. Burnes hatte, wie wir wissen, Gibson nach der Villa Wilhelmstaf begleitet.

Len Cannon beharrte bei seinem Entschlusse, Vin Mod sachte ihn davon abzubringen. Wenigstens während des Aufenthaltes der Brigg würde es ihm und seinen Kameraden ja an nichts fehlen... dann wäre es doch immer noch Zeit, davonzulaufen. Vielleicht bot sich auch eine Gelegenheit bei der Überfahrt des »James-Cook« nach Kerawara, wo die weitere Fracht eingenommen werden sollte... Es war ja

möglich, daß weder Hawkins noch Nat Gibson die kurze Reise mitmachten... bezüglich der Gebrüder Kip wäre das auch unsicher... nun... und dann...

Kurz, Len Cannon, Kyle, Sexton und Bryce stimmten endlich zu, bis zu dem Tage, wo die Brigg nach Hobart-Town absegeln sollte, noch auszuharren.

Flig Balt und Vin Mod standen nach diesem Erfolge ihres Zuredens allein beieinander.

»Das hat Mühe genug gekostet, sagte der eine.

– Ja... aber weiter sind wir damit immer noch nicht, meinte der andere.

– Nur Geduld, schloß Vin Mod das Zwiegespräch mit dem Tone eines Mannes, dessen Entschluß unverrückbar feststeht, nur Geduld, und wenn der Kapitän Balt sich später einen Bootsmann erwählt, hoffe ich bestimmt, daß er dabei seinen Freund Vin Mod nicht vergessen wird!«

Zwölftes Kapitel

Drei Wochen im Bismarck-Archipel

Die nächstfolgenden Tage wurden zur Entladung der Brigg benutzt. Len Cannon und seine Kameraden beteiligten sich ohne Widerspruch an der Arbeit, und Gibson ahnte natürlich nichts von ihren Plänen.

Einige Eingeborene – etwa ein halbes Dutzend – kräftige und gar nicht ungeschickte Männer, kamen der Besatzung noch zu Hilfe, und so ging das Löschen der Brigg unter den günstigsten Umständen vor sich.

Jim hatte von dem malaiischen Dolche gegen die Gebrüder Kip nichts erwähnt. Sie wußten also nicht, daß dieser in ihrer Kabine läge.

Vin Mod hatte sich nämlich beeilt, ihn vor ihrer Rückkehr an Bord wieder an sich zu nehmen, und jetzt lag der Kriß versteckt in seinem Reisesacke, wo ihn niemand entdecken konnte. Es genügte dem Matrosen jedenfalls, daß der Schiffsjunge den Dolch gesehen hätte. Was er damit bezweckte, das hätte nicht einmal Flig Balt sagen können.

Während der Kapitän die Entladung überwachte, verwendeten Hawkins, Nat Gibson, Karl und Pieter Kip ihre Muße, in Begleitung des Ziegerschen Ehepaars die interessante Umgebung von Port-Praslin zu durchstreifen. Sie besuchten unter anderem die bedeutendsten, an dieser Seite der Küste errichteten Faktoreien. Die einen waren in Besitz deutscher Kolonisten, die anderen, die schon vor dem Teilungsvertrage gegründet waren, befanden sich noch in der

Hand englischer Handelshäuser. Alle machten recht gute Geschäfte. Die Einfuhr und die Ausfuhr im früheren Tombara – jetzt Herbertshöhe genannt – und im früheren Birara – dem heutigen Matupi – nahm zum Vorteil des deutschen Melanesien ununterbrochen zu.

Überall fanden die Gäste des Herrn Zieger einen vortrefflichen Empfang. Der ehrenwerte Kaufmann nahm in der Handelsgesellschaft, in deren Hand auch die Verwaltung liegt, einen hervorragenden Rang ein. Er war durch seine Stellung mit einer gewissen richterlichen Gewalt bekleidet, der sich die Eingeborenen willig fügten. Übrigens verging auch kein Jahr, ohne daß ein Kriegsschiff eine der Inseln des Bismarck-Archipels anlief und den deutschen Farben die vorschriftsmäßige Ehrenbezeugung erwies, wenn Herr Zieger an der Fahnenstange in Port-Praslin die deutsche Flagge hissen ließ.

Die kaiserliche Regierung hatte den Eingeborenen ihre Unabhängigkeit fast uneingeschränkt gelassen. Die Stämme haben nur sozusagen keine Häuptlinge mehr. Wird auch einzelnen Greisen noch einige Autorität zugesprochen, so leben doch alle Zugehörigen eines Stammes auf der Stufe völliger Gleichheit. Sklaven gibt es nicht mehr, auch nicht in den Dorfschaften des Innern, und alle Arbeiter sind freie Männer. Als solche werden sie gegen eine verabredete Entschädigung, die in Gebrauchsgegenständen oder Nahrungsmitteln besteht, von den Fabriken oder beim Anbau des Landes beschäftigt. Übrigens wurden die Sklaven hier auch schon vor der Aufhebung der Sklaverei von ihren Herren freundlich behandelt.

Dieser Anlauf zur Zivilisation ist sicherlich dem Eifer und der Opferwilligkeit der Missionare zu verdanken, die sich an verschiedenen Stellen des Archipels niedergelassen haben. Sie durchstreifen die Inseln immer mit dem Evangelium in der

Hand. In Port-Praslin besteht auch eine protestantische Kapelle, an der zwei Geistliche tätig sind und die den religiösen Bedürfnissen bis jetzt genügt.

Bei einem Ausfluge nach dem Innern der Insel und bis auf drei Seemeilen vom Hafen, besuchten Hawkins und Nat Gibson und die Brüder Kip in Gesellschaft des Herrn Zieger auch ein tombarisches Dorf.

Dieses bestand nur aus einem Haufen hölzerner Hütten, die, obgleich der Erdboden hier nicht sumpfig war, alle frei auf Baumstämmen oder Pfählen standen.

Die Eingeborenen daselbst gehörten zweifellos zur papuanischen Rasse und unterschieden sich überhaupt nicht sehr von denen Neuguineas. Das Dorf bewohnten, jede Familie für sich, etwa hundertsechzig Männer, Frauen, Kinder und Greise. Natürlich kannten alle den Herrn Zieger und unterwarfen sich seiner Amtsgewalt, obgleich er diese unter den Stämmen im Innern nur selten geltend zu machen Veranlassung hatte.

Seine Begleiter und er wurden von zwei Persönlichkeiten empfangen, die eine Ehre darin zu suchen schienen, recht gemessen und gleichgültig aufzutreten. Die Frauen und die Kinder hielten sich in den Hütten zurück, und es war ziemlich schwierig, sich ihnen zu nähern. Tatsächlich ist man über die Familienverhältnisse und über die soziale Stellung der verschiedenen melanesischen Völkerschaften auch heute noch nicht vollständig aufgeklärt.

Die Zeiten waren schon vorüber, wo diese Wilden noch fast völlig nackt gingen oder nur mit einem Lendenschurz aus der Rinde des Vakoi bekleidet waren, der in lange Streifen zerschnitten und mit einer Naht aus Pflanzenfasern zusammengehalten wurde.

Dank den englischen und deutschen Baumwollstoffen, die heute im ganzen Gebiete verbreitet sind, bekleiden sich jetzt

Männer und Frauen mit streifigen Geweben. Diese Dezenz darf wohl als ein Anfang zivilisatorischer Wandlung betrachtet werden.

Zieger konnte recht zuverlässige und wertvolle Mitteilungen über diese Eingeborenen machen, deren Gesichts-, Geruchs- und Gehörssinn ganz erstaunlich entwickelt ist.

Auch in allen Körperbewegungen zeigen sie eine auffallende Schmiegsamkeit und man könnte fast sagen – Eleganz. Sie aber zum Arbeiten zu veranlassen, das bedarf der Nötigung durch Mangel an Nahrungsmitteln. Von Natur recht phlegmatischen Charakters, lieben sie die Ruhe über alles. Hier im Dorfe lagen die meisten männlichen Einwohner träge vor ihren Hütten ausgestreckt auf der Erde. So überließen sie sich einem vollständigen Nichtstun, hatten die Beine gekreuzt, die Arme auf die Brust gelegt, sahen nach nichts, sprachen kein Wort, sondern kauten nur ununterbrochen Betel, wie die Morgenländer ihr Opium und die Abendländer ihren Tabak rauchen.

Der Betel ist eine Mischung aus Kalk, der durch Kateinieren von Madreporen gewonnen wird, und einer Frucht mit rotem Oberhäutchen mit dem (melanesischen) Namen »Kamban«. Es ist ein den Speichelfluß stark anregendes Mittel, dessen scharfe Bestandteile eine schwach berauschende Wirkung und einen nicht unangenehmen Geschmack haben. Ein Nachteil des Betels liegt darin, daß er die Zähne schwärzt und angreift und leicht Blutungen der Mundschleimhaut erzeugt. Streng beobachteter Sitte gemäß dürfen sich die jungen Leute dem so sehr gesuchten Genuss nicht hingeben. und nur Eingeborenen von einem gewissen Alter ist es gestattet, Betel zu kauen.

Was die Industrie der Neuirländer angeht, so beschränkt sie sich auf das Weben von Matten aus Pandanusblättern und auf die Herstellung weniger anderer Dinge, vor allem grober Topfwaren. Und auch das ist den Frauen überlassen, die

weniger träge als die Männer sind, ebenso wie ihnen die Feldarbeit und die tägliche Zubereitung der Speisen obliegt.

Die Ernährung erfordert übrigens nur wenige Kenntnisse in der Kochkunst. Zu bestimmter Stunde essen die Eingeborenen nicht, vielmehr eigentlich zu jeder Stunde.

»Welches Tier – äußert sich hierüber ein Reisender – es auch sein mag, das den Wilden in die Hand fällt, es wird sofort auf glühende Kohlen geworfen, geröstet und verzehrt, ohne daß man sich, wenn es ein Vierfüßler war, die Mühe nimmt, es zu häuten, oder wenn es Geflügel war, es zu rupfen.«

Die Leute mästen sich mit Fischen, Seeschildkröten, Achtfüßern, Muscheltieren aller Art, mit Heuschreckenkrebsen, sehr großen, Kukiavars genannten Krabben, mit Reptilien, Eidechsen und sehr wenig schmackhaften Insekten, die sie schmunzelnd verschlingen. Von Früchten genießen sie Mapes und Lakas, eine sehr viel vorkommende Art von Kastanien des Inokarpus, Kokosnüsse, deren holzige Umhüllung als »Larime« und deren Milchsaft als »Kauro« bekannt ist, ferner Unis oder Bananen, Nios oder Ignamen, Tos oder Zuckerrohr und Berkos, die Früchte des wilden Brotbaumes. Von Vierfüßlern züchten die Eingeborenen nur Schweine, und jagen Kuskus, Tiere, die einer Unterart der Beutelratten angehören.

Die Neurländer erweisen sich nebenbei aber nicht unempfänglich für die Segnungen der Zivilisation. Die Missionare bemühen sich, sie zum Christentum zu bekehren. Leider ist bei ihnen das Heidentum sehr tief eingewurzelt und mit muselmanischen Glaubenssätzen vermischt, die sie infolge ihrer Beziehungen zu den Malaien angenommen haben. Man geht wohl auch nicht fehl, diese Wilden für Polygamen zu halten. In jedem Dorfe findet man ein Tambu, eine öffentliche Hütte, das Haus der Götzenbilder, dessen Instandhaltung und Bewachung den ältesten Männern obliegt.

Hawkins und seine Begleiter stießen auf keine Schwierigkeiten, den Tambu zu besuchen, dessen Türen, die weniger fest als die der Hütten geschlossen waren, sich vor Herrn Zieger ohne Widerspruch öffneten. Sie fanden im Innern der sehr geräumigen Hütte mehrere roh ausgeführte tönerne Figuren, die weiß, schwarz und rot angepinselt waren und deren aus Perlmutterschalen hergestellte Augen wie ein Herdfeuer glänzten. Diese Götzengestalten werden Bakui genannt. Unter anderen hier vorhandenen Dingen befanden sich auch zwei Tamtams, auf die ein Eingeborner unter Aufsicht eines Greises mit langem, mit Ocker überstreutem Barte aus Leibeskräften losschlug. Die Götzenbilder waren ferner mit einem besonderen Schmuckstücke, einem ziemlich sein aus Holz geschnitzten »Prapraghan« ausgestattet, der gewöhnlich am Vorderteil der Piroguen zu sehen ist.

Nat Gibson hatte seinen photographischen Apparat mitgenommen gehabt. Er erhielt vom Innern und Äußern des Tambu recht gelungene Bilder, die die Sammlung des Reeders bereichern sollten.

Während dieses Besuches in dem tombarischen Dorfe war der Nachmittag verstrichen. Schon begann es zu dämmern, als Zieger und seine Gäste den Rückweg durch den Wald einschlugen. Funkelten über den Wipfeln der mächtigen Bäume die Abertausende Sterne des Himmels, so warfen Millionen irdischer Sterne ihren phosphoreszierenden Lichtschein durch die Gebüsche und das hohe Gras des Erdbodens, ebensoviele Leuchtkäfer, »Kalloltes« in melanesischer Sprache, von denen das ganze Unterholz schimmerte. Es machte den Eindruck, als bewegten sich die Füße über und durch einen leuchtenden Rasenteppich, während eine Wolke glimmender Funken zwischen dem Gezweig darüber glitzerte.

So verliefen die Tage unter anregenden, lehrreichen Ausflügen längs der Küste oder im Innern der Insel. Eines Tages unternahmen sogar Karl Kip, Nat Gibson und Hawkins, geführt von einem Angestellten der Faktorei, eine Besteigung des hinter der Villa aufragenden Berges. Das verlangte ein paar Stunden tüchtiger Anstrengung, obwohl der Weg im dichten Waldschatten verlief.

Dieser Berg gehört nicht zu den höchsten der etwa fünftausend Fuß hohen Zentralkette. Sein Gipfel gestattete jedoch eine ausgedehnte Rundschau über den Sankt Georgskanal zwischen Neubritannien und Neuirland. Weiterhin tauchten noch andere Höhen auf und nach Süden bin dehnte sich Neupommern bis über Sehweite hin aus.

Selbstverständlich vergaßen Herr und Frau Zieger als Landinsassen, die auf jedes Stück ihres Gebietes stolz sind, auch nicht auf eine ihrer malerischsten Gegenden, die im Osten von Port-Praslin die Bewunderung aller Touristen am entschiedensten herausfordert, hinzuweisen... auf den berühmten Wasserfall, den der Franzose Duperrey nach dem Franzosen Bougainville getauft hat.

Die Quellen, die der Berg nach dem Meere entsendet, stürzen hier aus der Höhe von fünfzig Fuß herab. Sie entspringen der Seite der Bergkette und hüpfen schäumend zwischen grünen Steilwänden über fünf übereinander liegende Absätze hinunter. Die eine große Menge Salze enthaltenden Quellen verbrämen die Wände aus kohlensaurem Kalke, woneben sie vorbeieilen, mit schönen, kalkigen Stein gebilden. Bei dem hier gebotenen Anblick kann man nur bestätigen, was Duperrey darüber sagt, »daß diese hüpfenden Gruppen bei ihrem fast regelmäßigen, gegenseitigen Abstande der lärmenden Kaskade einen unvergeßlichen Stempel aufprägen, ebenso wie das trotzige Gestein, das wohl hundert ungleich große Becken bildet, worin sich die kristallene Flut anstaut, die noch von riesigen Bäumen,

deren Fuß zuweilen in die Becken selbst eintaucht, einen grünlichen Schimmer annimmt.« Der Ausflug hierher brachte Hawkins noch neue Photographien ein, die schönsten, die bisher von der »Bougainville-Kaskade« aufgenommen worden waren.

Die Entladung des »James-Cook« war am Nachmittage des 25. beendet. Die gesamte, an die Firma Zieger konsignierte Fracht fand sofortige Aufnahme, da sie aus immer verlangten Waren von deutscher und britischer Fabrikation bestand.

Die Brigg sollte nun ihre Rückfracht einnehmen, wie der Leser schon weiß, Fässer mit Koprah und Kisten mit Perlmutter, die für Hobart-Town bestimmt waren. Von dreihundert Tonnen Koprah sollten hundertfünfzig in Port-Praslin aus den Niederlagen des Hauses Zieger und hundertfünfzig in Kerawara angeliefert werden, einer der kleineren Inseln, die im Süden von der Insel York oder Neulauenburg liegen.

Der Kapitän beschloß in Übereinstimmung mit den Herren Hawkins und Zieger, daß das Frachtgut aus Kerawara zuerst an Bord genommen werden sollte. Der »James-Cook« sollte also nach dieser Insel absegeln, dann aber Port-Praslin nochmals anlaufen, um seine Ladung zu vervollständigen.

Hatte die Brigg auch keine Havarien auszubessern, so war es doch notwendig, ihren Rumpf einmal gründlich zu säubern und ihr Oberwerk an Bug und Heck frisch anzustreichen. Diese Arbeiten erforderten drei bis vier Tage. Die Mannschaft fing damit sofort an und wurde auch in der dafür vorgesehenen Zeit fertig, so daß die Abfahrt auf den Morgen des 29. festgesetzt werden konnte.

Flig Balt und Vin Mod hatten bekanntlich erwartet, daß die Passagiere während des Abstechers nach Kerawara in Port-Praslin zurückbleiben würden, daß der Kapitän sich also allein an Bord befände und sie diese Gelegenheit zur Ausführung

ihrer schwarzen Pläne benutzen könnten. Einmal erst Herren des Fahrzeuges, gedachten sie nach Nordosten hinauszusteuern, und Hawkins würde dann vergeblich das Wiedererscheinen des »James-Cook« im Gewässer Neuirlands erwarten.

Der Bootsmann und seine Spießgesellen sollten aber enttäuscht werden. Nicht allein die Herren Hawkins, Nat Gibson und die Gebrüder Kip beschlossen, an der kurzen Fahrt teilzunehmen, Herr Zieger schlug noch obendrein vor, sie zu begleiten, was natürlich mit Vergnügen angenommen wurde.

Flig Balt und Vin Mod hatten einige Mühe, ihren Ingrimm zu verhehlen. Die Möglichkeit, sich des »James-Cook« zu bemächtigen, oder doch die günstige Gelegenheit dazu, worauf sie stark gerechnet hatten, ging ihnen wiederum verloren.

»Der leibhaftige Teufel schützt diesen Kapitän vor allem Unglück! rief Vin Mod, als er von jenen Entschlüssen hörte.

– Du wirst schon sehen, Mod, daß er auch noch nach Hobart-Town zurückkommt, antwortete Flig Balt.

– Nein, Bootsmann, erklärte Vin Mod; können wir uns seiner nicht auf dem Schiffe selbst entledigen... nun, dann gelingt's vielleicht...

– Was werden aber die anderen tun?« erwiderte Flig Balt.

Die anderen... das waren Len Cannon, Sexton, Kyle und Bryce. Es fragte sich ja, ob diese nun vom Schiffe fortläufen oder ob sie die Fahrt nach Kerawara noch mitmachen würden, ehe sie ihre Matrosensäcke packten, denn wenn sie im Laufe dieser Überfahrt auch noch nichts erreichten, beharrten sie wahrscheinlich auf ihrem Entschluß, den Dienst auf dem Schiffe zu verlassen.

Während des Aufenthaltes in Port-Praslin hatten sie freilich die Überzeugung gewinnen müssen, daß es ihnen hier schwer fallen werde, ihren Lebensunterhalt zu erwerben, und das mochte ihnen wohl zu denken gegeben haben. Vin Mod stellte

ihnen die Schwierigkeiten ausdrücklich vor und erhielt auch die Zusage, daß sie noch bis Kerawara und zurück mitfahren, dann aber sich ausschiffen wollten.

Die Brigg segelte also am Morgen des 29. ab. Dauerte es vierundzwanzig Stunden, bis zur Insel York zu kommen, zwei Tage, die Koprahladung zu verstauen, und wieder vierundzwanzig Stunden, nach Port-Praslin zurückzukehren, so konnte die Reise nur vier, höchstens fünf Tage in Anspruch nehmen.

Der politische und kommerzielle Hauptort des Bismarck-Archipels war, wie gesagt, bisher die kleine Insel Mioko, südlich von der Insel York, gewesen, die ziemlich genau in der Mitte zwischen den zwei größeren Inseln der Gruppe lag. Aus Gesundheitsrücksichten wurde der Regierungssitz später nach der Insel Matupi verlegt, die ihre Entstehung nur vulkanischen Ausbrüchen eines Kraters in der Weißen Bai, am Westende von Birara, verdankt. Hier wurden aber wiederholte Erderschütterungen recht lästig, und deshalb siedelte man nach dem Eilande Kerawara, im Nordwesten von Kioko, über.

Die Reise ging durch den Sankt Georgskanal, doch nur ziemlich langsam zufolge widriger Winde auf dieser Wasserfläche, wo man Tiefen bis viertausend Fuß mit der Sonde nachgewiesen hat. Der Kanal oder die Straße wird von den Inseln Tombara und Birara gebildet, deren äußerste Vorsprünge sich im Südosten und Nordosten beträchtlich nähern.

Zu ihrem Bedauern konnte hier weder Hawkins noch Nat Gibson einmal ans Land gehen, und gerade Birara ist eines Besuches wohl wert. Umrahmt von einem Amphitheater vulkanischer Gipfel – wie der »Mutter«, der »Tochter des Nordens« und der »Tochter des Südens« – ist diese Insel die größte der Gruppe, daneben auch die bergigste und waldreichste mit einem ungeheueren Bestande an

Kokospalmen. Ethnologische Seltenheiten verleihen ihr noch ein besonderes Interesse. Wo in aller Welt fände man noch eine Insel, wo ein Schwiegersohn kein Wort an seine Schwiegermutter zu richten wagt und er sich sogar versteckt, wenn er dieser begegnet, wo die Zehen der Bewohner angeblich durch häutige Brücken verbunden sind, eine Insel, von der die Sage geht, daß die Menschen daselbst noch mit einem Schwanzanhängsel ausgestattet sein sollen!

Ging die Brigg hier aber auch nicht ans Land, so segelte sie doch im Sankt Georgskanal längs der Küste hin, um nach der Insel York oder Neulauenburg zu kommen.

Den Namen York hatte diese 1707 von Carteret an Stelle ihres melanesischen Namens Amakata erhalten. In späterer Zeit wurde die Insel mehrmals besucht, so 1791 von Hunter und 1792 von Entrecasteaux und ferner 1823 von Duperrey, die ihre geographische Lage zwischen 152 Grad 2 Minuten und 152 Grad 7 Minuten östlicher Länge (von Greenwich) und 4 Grad 5 Minuten bis 4 Grad 10 Minuten südlicher Breite bestimmten.

Ihre Länge beträgt von Nordosten nach Südwesten acht Seemeilen, ihre Breite fünf Meilen, und im Mittel steigt sie ziemlich hoch über das Meer empor.

Trotz ihrer dichten Bevölkerung und mehrerer recht sicherer Häfen trägt sie jedoch nicht den Hauptort des Archipels. In ihrer Umgebung liegt eine Anzahl Eilande, wie Makada, Burnan, Ulu, Utuan, Kabokon, Muarlin, Mioko und Kerawara. Auf das letzte, das südlichste Eiland, war schließlich die Wahl zum Sitz der Regierung gefallen.

Am frühen Morgen des 30. meldete die Wache das Kap Brown auf Makada. Der »James-Cook« wendete darauf mehr nach Süden, bekam von der großen Insel das Kap Makukar in Sicht, steuerte darauf nach der Wasserstraße im Nordwesten zwischen dieser und der Insel Ulu, sichtete noch das Eiland

Kabokon und kam dann nach seinem Ankerplatze vor Kerawara.

Dieses Eiland, das etwa die Gestalt einer Gärtnerhippe hat, mißt nicht mehr als drei Seemeilen von Westen nach Osten. Sein besonders sicherer Hafen bietet aber den Schiffen alle Bequemlichkeiten auch für einen längeren Aufenthalt.

Der hiesige deutsche Hauptagent, ein Herr Hamburg, dem auch die Funktionen des Gouverneurs des Bismarck-Archipels übertragen sind, stand mit Herrn Zieger in vielfacher Verbindung. Er leitete eine der bedeutendsten Faktoreien der Inselgruppe und sollte dem »James-Cook« die noch fehlenden hundertfünfzig Tonnen Koprah liefern, die man binnen achtundvierzig Stunden an Bord zu schaffen hoffte. Der Aufenthalt in Kerawara sollte also nur sehr kurz sein.

Während die Mannschaft unter Aufsicht des Kapitäns mit der Übernahme der Fracht beschäftigt war, hatten Hawkins, Nat Gibson und die Gebrüder Kip Muße, das Eiland zu besuchen.

Dieses besteht hauptsächlich aus einem großen Walde, worin alle verschiedenen Baumarten Neuirlands vorkommen. Im Innern erheben sich mehrere Hügel, der höchste davon auf sieben- bis achthundert Fuß. Der hier liegende Hauptort der Inselgruppe zählt gegen tausend Einwohner, zu einem Viertel Europäer, der Rest melanesischen Ursprungs. Die Eingeborenen sind hier nicht eigentlich seßhaft. Meist auf der Insel York oder den benachbarten Eilanden wohnend, kommen sie nur ihrer Geschäfte halber nach Kerawara herüber. Die Wasserwege zwischen den Inselchen sind fast unausgesetzt von ihren merkwürdig konstruierten Piroguen belebt.

Herr Hamburg konnte über die hiesige Inselgruppe interessante Aufklärungen geben. Die Wahl des Eilandes Kerawara als Regierungssitz erschien ihm recht glücklich, da der Verkehr von hier nach Neubritannien und Neuirland ein sehr bequemer war.

Augenblicklich lagen im Hafen zwei Kauffahrteischiffe, eines mit deutscher und eines mit britischer Flagge, beide beschäftigt mit dem Löschen eines Teiles ihrer Ladung. Das eine sollte von hier aus noch nach Sydney in Australien, das andere nach Auckland in Neuseeland weiter gehen, und ihr Aufenthalt in Kerawara dauerte voraussichtlich noch gegen drei Wochen. Hawkins und Gibson kannten den englischen Kapitän und waren sehr erfreut, mit ihm einen Händedruck wechseln zu können.

Die Wohnung des Herrn Hamburg lag auf einem Hügelabhang inmitten des Waldes, durch den ein von dichtem Gebüsch begrenzter Fußweg führte. Die Besitzung war etwa eine halbe Seemeile vom Kontor entfernt. Der Gouverneur hatte Hawkins, Gibson und dessen Sohn für den nächsten Tag zum Mittagessen eingeladen.

Die Verstauung der hundertfünfzig Tonnen Koprah sollte am Nachmittage des 2. Dezember beendet sein, und der »James-Cook« wollte dann am 3. nach Port-Praslin zurücksegeln.

Die Gebrüder Kip waren von Herrn Hamburg zwar auch mit eingeladen worden, hatten aber aus Bescheidenheit abgelehnt, da sie sich nicht überall aufzudrängen wünschten. Dagegen wollten sie diesen letzten Abend zu einem Spaziergange in der Umgebung des Hafens benutzen. Da hier an eine Entweichung kaum zu denken war, hatte auch die Mannschaft Landurlaub erhalten, wobei sich die Leute voraussichtlich mit denen von den beiden anderen Schiffen in gewohnter Weise belustigten. Der Abend endete dann freilich jedenfalls mit einem tüchtigen Trinkgelage in der größten Schenke Kerawaras, doch so etwas war einmal kaum zu verhüten, und Gibson empfahl seiner Mannschaft nur, die Sache nicht gar zu weit zu treiben.

Flig Balt versicherte dem Kapitän, daß er sich auf ihn verlassen könne. Während er aber mit gewohnter Scheinheiligkeit sprach, konnte er doch eine gewisse

Aufgeregtheit nicht verbergen, die auch Gibson an ihm bemerkte.

»Was haben Sie denn, Balt? fragte der Kapitän.

– Ach... nichts... Herr Gibson, antwortete der Bootsmann. Ich bin nur etwas müde... das ist alles.«

Seine Blicke wendeten sich dabei von dem Vorgesetzten ab und dem ihn beobachtenden Vin Mod zu.

Gegen fünf Uhr trafen Hawkins, Nat Gibson und Zieger in der Wohnung des Herrn Hamburg ein, wo halb sieben Uhr gegessen werden sollte. Der Kapitän, der noch mit Erledigung der letzten Formalitäten an Bord zurückgeblieben war, konnte sich vor diesem Zeitpunkte nicht einstellen. Er brachte dann den Betrag von zweitausend Goldplastern mit, um die Rechnung für das nun im Raum des »James-Cook« verladene Frachtgut zu begleichen.

In der Zwischenzeit besichtigten die Gäste des Gouverneurs dessen sorgsam unterhaltene Besitzung, die wohl eine der schönsten auf Kerawara war. Nat Gibson machte einige photographische Aufnahmen von der Wohnung und ihrer terrassenförmigen Umgebung. Über das Waldesdickicht hinaus reichte der Blick von hier aus bis zum Meere. Im Nordwesten erhob sich das äußerste Vorgebirge der großen Insel Ulu, im Westen der letzte Landvorsprung der kleinen Insel Kabokon, jenseit der die Sonne hinter dem mit Purpurwolken gesäumten Horizonte herabsank.

Als es halb sieben Uhr geworden war, war der Kapitän noch nicht erschienen.

In Erwartung seines Eintreffens verweilten Herr Hamburg und seine Gäste noch im Garten.

Der Abend war herrlich und die Luft erfrischend abgekühlt durch den Wind, der sich gegen die Nacht hin immer zu erheben pflegte. Alle atmeten mit Wollust den köstlichen Duft der Orangen im Garten des Hauses.

Inzwischen verstrich die Zeit. Auch um sieben Uhr hatte sich Gibson noch nicht eingefunden.

»Mein Vater wird im letzten Augenblick noch aufgehalten worden sein, meinte Nat Gibson. Anders kann ich mir sein Ausbleiben nicht erklären.

– Sollte er sich nicht erst noch nach Ihrem Kontor begeben haben, Herr Hamburg? fragte der Reeder.

– Jawohl, doch nur, um seine Schiffspapiere in Empfang zu nehmen.

– Das hat doch einige Zeit beanspruchen können...

– Nur Geduld, meine Herren, es sind kaum dreißig Minuten über die verabredete Zeit.«

Als aber eine Stunde verflossen war, wurden Hawkins, Zieger und Nat Gibson doch allmählich unruhig.

»Sollte sich Gibson, bemerkte Zieger, auf dem Wege verirrt haben?

– Das ist fast unmöglich, antwortete Hamburg. Der Fußpfad verläuft ganz gerade, und er kennt ihn, denn er ist schon mehrmals in meiner Wohnung gewesen.

– Was meinen Sie: wenn wir nun meinem Vater entgegengingen? schlug Nat Gibson vor.

– Ja, das wollen wir tun,« sagte Hawkins.

Herr Hamburg rief einen Diener herbei, der eine Laterne mitnahm, und begleitet von seinen Gästen machte er sich nach dem Walde zu auf den Weg.

Unter dem dichten Laube, das ein völliges Dach über dem Pfade bildete, herrschte bereits tiefe Dunkelheit.

Alle lauschten, ob sich vom Hafen her Schritte vernehmen ließen.

Nichts... gar nichts war zu hören.

Man rief laut...

Keine Antwort.

Dieser Teil des Waldes schien gänzlich vereinsamt zu sein. Nach Zurücklegung einer halben Seemeile gelangten alle auf den Hauptplatz von Kerawara.

Aus der erleuchteten, großen Schenke schallte das Gröhlen übermütiger Trinkgenossen heraus. War ein Teil der Mannschaft der Brigg auch schon an Bord der Brigg zurückgekehrt, so saßen doch noch einige der Matrosen an einem Tische der Taverne, darunter Len Cannon mit seinen Kameraden.

Pieter und Karl Kip hatten nach der Heimkehr von ihrem Spaziergange auf dem Hinterdeck des »James-Cook« Platz genommen.

Kurz vor ihnen hatten sich auch schon Flig Balt und Vin Mod nach kaum einstündiger Abwesenheit an Bord zurückgegeben.

Am Kai angelangt, rief Nat Gibson mit ängstlicher Stimme:

»Wo ist denn der Kapitän?...«

– Der Kapitän, Herr Gibson? antwortete Vin Mod. Ist er denn nicht bei Herrn Hamburg?

– Nein, erwiderte der Gouverneur.

– Er verließ aber die Brigg, um sich zu Ihnen zu begeben, erklärte der Matrose Burnes.

– Und ich habe ihn den Weg dahin einschlagen sehen setzte Hobbes hinzu.

– Seit wann ist er denn fortgegangen? fragte Herr Zieger.

– Etwa seit einer Stunde, antwortete Vin Mod.

– Sollte ihm ein Unfall zugestoßen sein?« rief Hawkins erregt.

Darauf zerstreuten sich seine Gefährten und er in den Straßen des Hafenortes, gingen von Kontor zu Kontor, suchten alle Gasthäuser ab...

Nirgends hörte man, daß der Kapitän dagewesen sei.

Jetzt galt es, den Weg durch den Wald in seiner Umgebung zu durchsuchen.

Vielleicht war Gibson jetzt doch auf einem Umwege nach der Wohnstätte des Gouverneurs gekommen.

Die Mühe erwies sich vergeblich. Nach mehreren Stunden mußten Hamburg, Zieger, Hawkins, Nat Gibson und die Brüder Kip, die sich auch bei der Nachsuchung beteiligt hatten, unverrichteter Sache an Bord zurückkehren.

Mit welcher Herzensangst verbrachten alle diese Nacht! Der Kapitän erschien nicht wieder. Der Pfad zwischen dem Hafen und der Wohnung des Herrn Hamburg wurde noch mehrmals mit Laternen und Fackeln abgeleuchtet... von Harry Gibson fand sich keine Spur...

Nat Gibson war eine Beute der Verzweiflung, und Hawkins, dem die Sache ebenso nahe ging, vermochte es nicht, den jungen Mann zu beruhigen, der seinen Vater niemals wiederzusehen befürchtete.

Diese Ahnung täuschte ihn nicht.

Bei Tagesanbruch verbreitete sich wie ein Lauffeuer die Meldung, daß der Leichnam des Kapitän Gibson eine halbe Seemeile vom Hafen im Walde gefunden worden sei.

Dreizehntes Kapitel

Der Mord

Über das Ereignis verlautete das folgende:

Sobald der Kapitän Gibson die letzten Anordnungen getroffen hatte, damit der »James-Cook« am nächsten Morgen frühzeitig zur Abfahrt bereit wäre, hatte er das Schiff verlassen und sich nach dem Kontore begeben.

Eine kleine Ledertasche, die er bei sich trug, enthielt in Goldstücken die zweitausend Piaster, die er an Herrn Hamburg auszahlen wollte.

Ein Teil der Mannschaft war nach ihm ebenfalls von der Brigg fortgegangen, und die Brüder Kip lustwandelten schon in der Nähe des Hafens umher.

Als Gibson in das Kontor gekommen war, gab ihm einer der dort Angestellten seine Papiere, sein Konnossement und andere zurück.

Noch zwei Stunden lang sollte jetzt die Sonne die Höhen des Eilandes Kabokon beleuchten. Dem Kapitän war übrigens der Weg nach der Villa so gut bekannt, daß er gar nicht zu befürchten brauchte, sich dabei zu verirren.

Vom Hintergrund des Hafens aus unter den Bäumen verschwindend, schritt Gibson gut eine halbe Seemeile ungestört dahin, und wollte eben nach links abweichen, als er mit Gewalt zu Boden geschleudert wurde.

Zwei Männer hatten sich über ihn gestürzt, von denen der eine ihn an der Kehle würgte.

Durch den heftigen, gegen die Brust erhaltenen Stoß betäubt, erkannte er die Angreifer nicht sogleich und verlor bald darauf überhaupt die Besinnung.

Die beiden Männer packten ihn dann an den Schultern und an den Füßen und schleppten ihn etwa fünfhundert Schritt weit seitwärts durch das Dickicht.

Am Rande einer Waldblöße angekommen, legten sie ihr Opfer wieder auf die Erde.

»Jetzt heißt's, der Sache ein Ende machen,« sagte der eine.

Gerade bei diesen Worten schlug Gibson die Augen wieder auf.

»Flig Balt!... Vin Mod!« stieß er mühsam hervor.

Es waren der Bootsmann und Vin Mod, die das Verbrechen begangen hatten. Vin Mod mußte sich endlich Harry Gibsons in der gerechtfertigten Hoffnung entledigen, daß er dann Flig Balt als Kapitän bekommen werde. Unter Führung des neuen Befehlshabers würde die Brigg, statt nach Hobart-Town zurückzusegeln, dann einen ganz anderen Kurs einschlagen, und ehe Hawkins sich darüber Rechenschaft geben könnte, nach Osten in die Gegend der Salomonsinseln kommen.

Dort würde man schon sehen, wie der Reeder, Nat Gibson, die Gebrüder Kip, und von der Mannschaft die, die sich dem Seeräuberzuge anzuschließen weigerten, auf die eine oder andere Weise bei Seite zu schaffen wären. Was also nicht zwischen Neuseeland und dem Bismarck-Archipel geschehen war, sollte nach der Abfahrt von Port-Praslin ausgeführt werden.

Als Gibson die Namen der beiden Mörder genannt hatte, rief er noch keuchend:

»Ihr Elenden!... Ihr Schurken!«

Er wollte sich erheben, sich verteidigen, doch was vermochte er, ohne eine Waffe in der Hand zu haben, gegen die zwei kräftigen und bewaffneten Männer?

»Hilfe!... Zu Hilfe!« rief er noch einmal.

Vin Mod stürzte sich auf den Unglücklichen und schloß ihm mit der Hand den Mund, während Flig Balt mit dem Dolche, der von dem Diebstahle auf der »Wilhelmina« herrührte, das Herz mit kräftigem Stoße durchbohrte.

Harry Gibson stieß einen schmerzlichen Seufzer aus und zum letzten Male starre er weit offenen Auges auf die beiden Mordbuben. Der Dolch hatte das Herz gut getroffen, und nach kurzem Röcheln sank der Kapitän tot vollends zur Erde.

»Kapitän Balt... meinen Glückwunsch!« sagte Vin Mod, indem er zwei Finger grüßend an die Mütze legte.

Erschreckt wich der Bootsmann zurück vor den Augen seines Opfers, die, von der Sonne erhellt, noch immer auf ihn gerichtet schienen.

Vin Mod, der sich sein kaltes Blut vollständig gewahrt hatte, durchwühlte die Taschen des Kapitäns, worin er die Schiffspapiere und den Lederbeutel mit den zweitausend Piastern fand.

»Eine angenehme Überraschung!« rief er.

Dann klopfte er dem, vor den Augen des Leichnams noch immer regungslos dastehenden Bootsmann mahnend auf die Schulter.

»Nun aber fort von hier!« drängte er seinen Genossen.

Die Beiden ließen den Toten an Ort und Stelle liegen, wo er wahrscheinlich erst nach der Abfahrt der Brigg gefunden würde, und begaben sich nach dem Fußpfade zurück, dann aber eiligen Schrittes nach dem Hafen.

Eine Stunde später standen sie schon wieder auf dem Deck des »James-Cook«. Flig Balt schlüpfte in seine Kabine; Vin Mod begab sich nach dem jetzt leeren Volkslogis hinunter und verbarg die Papiere des Kapitäns, die gestohlenen Piaster und den Dolch tief in seinem Seemannssacke.

Eine weitere halbe Stunde mochte verflossen sein, als Karl und Pieter Kip an Bord zurückkehrten und sich hinter dem Deckhause niedersetzten, um hier die Heimkehr der Gäste des Herrn Hamburg abzuwarten.

Der elende Vin Mod machte sich, als er wieder auftauchte, auf dem Vorderdeck zu schaffen.

Er trug eine außergewöhnliche Lustigkeit zur Schau und ließ sich in ein Gespräch mit den Matrosen Hobbes und Wickley ein, die überhaupt heute nicht ans Land gegangen waren.

In dieser Weise war das Verbrechen also begangen worden.

Ein Angestellter aus der Faktorei war es, der am anderen Tage, als er über die erwähnte Waldblöße kam, die Leiche des Kapitän Gibson entdeckte. Er stürmte sofort nach dem Kontor zurück und bald verbreitete sich das Gerücht von dem Morde nach allen Seiten.

Nat Gibson war bei dieser Nachricht wie vom Blitz getroffen, kein Wunder bei der aufrichtigen Liebe, die Vater und Sohn stets verknüpft hatte. Hawkins, der sich ebenso niedergeschmettert fühlte, wie der junge Mann, hätte diesem gar keine Hilfe gewähren können. Die Brüder Kip trugen ihn in seine Kabine, wo er nach längerer Zeit wieder etwas zum Bewußtsein kam. Die beiden Holländer zeigten die unverkennbar aufrichtigste Teilnahme an seinem Schmerze und die unverhohlenste Entrüstung über die grausige Schandtat.

Die Mannschaft war vor Schrecken starr. Jim vergoß heiße Tränen; Hobbes, Wickley und Burnes konnten an den Tod ihres Kapitäns gar nicht glauben, und Flig Balt und Vin Mod überboten sich in Drohungen gegen den Mörder.

Nur die Neuangeworbenen aus Dunedin zeigten eine völlige Teilnahmlosigkeit. Bekanntlich hatten Len Cannon und die übrigen beschlossen, gerade heute heimlich davonzugehen, was vielleicht die Abfahrt der Brigg vereitelt hätte. Durch das Verschwinden Gibsons mochten sie aber wohl anderen Sinnes

geworden sein, denn Len Cannon warf jetzt Vin Mod wiederholt einen fragenden Blick zu. Dieser wendete dabei jedoch den Kopf ab, als ob er den Matrosen nicht verstände.

Als Nat Gibson einigermaßen wieder zu sich gekommen war, stürmte er aus seiner Kabine hervor.

»Mein Vater! rief er schluchzend, ich will meinen Vater sehen!«

Karl Kip versuchte ihn zurückzuhalten. Nat stieß ihn zurück und eilte nach dem Deck hinaus.

Herr Hamburg, der schon in seine Wohnung zurückgekehrt gewesen war, beeilte sich nach dem Schiffe zu kommen, sobald er von der Mordtat gehört hatte. Hier traf er gerade in dem Augenblicke ein, wo Nat dieses verlassen wollte.

»Ich begleite Sie,« erklärte er ohne Zögern.

Es war jetzt acht Uhr. Hamburg und Zieger, Hawkins und Nat Gibson, sowie die Brüder Kip und einige Angestellte von der Faktorei drangen in den Wald ein, wo sie die Lichtung kaum nach zehn Minuten erreichten.

Die Leiche lag noch ebenso da, wie die Mörder sie hinterlassen hatten, lang auf der Erde ausgestreckt und die erloschenen Augen übermäßig weit offen, als ob das Leben noch nicht ganz aus dem Opfer der Freveltat entflohen wäre.

Nat Gibson kniete neben seinem Vater nieder. Er umklammerte ihn, rief seinen Namen und auch den seiner Mutter, der unglücklichen Frau, die die Nachricht von dem schrecklichen Ende ihres Gatten wohl kaum überleben würde.

Hamburg, der es sich zur Pflicht machte, den Tatbestand sorgsam aufzunehmen, prüfte die noch im Grase sichtbaren Spuren und glaubte aus den noch frischen Fußabdrücken schließen zu dürfen, daß zwei Personen an dem Morde beteiligt gewesen wären. Als er dann die Bekleidung Gibsons beseitigte, konnte er nachweisen, daß die Brust eine Wunde zeigte, die von einer gezahnten Klinge herrührte und die nur wenig

geblutet hatte. Das Geld und die Papiere des Kapitäns waren – vorläufig spurlos – verschwunden.

Es lag also auf der Hand, daß Raubsucht die Veranlassung zu dem Verbrechen war. Doch wer hatte es begangen?... Etwa ein Ansiedler von Kerawara?... Das erschien von Anfang an zweifelhaft. – Vielleicht halbwilde Eingeborne?... Solchen war das schon eher zuzutrauen. Doch wie und wo war eine Entdeckung der Mörder möglich?... Nach der Freveltat hatten diese jedenfalls Kerawara schleunigst auf ihrer Pirogue verlassen und sich nach der Insel York in Sicherheit gebracht. Nach wenigen Stunden konnten sie sich ja schon der Möglichkeit einer Verfolgung entzogen haben.

Es gewann also den Anschein, daß der Mord ebenso ungesühnt bleiben werde, wie so viele andere, die in dieser Gegend zwischen Neuguinea und den Salomonsinseln schon begangen worden waren.

Zunächst galt es nun, den Toten nach der Faktorei zu schaffen. Herr Hamburg hatte schon eine Tragbahre besorgt, auf die man den Entseelten legte. Dann begaben sich alle, Nat Gibson auf den Arm des Reeders gestützt, nach dem Hafen zurück.

Die Leiche wurde hier in einem größeren Zimmer der Faktorei untergebracht, während Hamburg seine Aufklärungsversuche fortsetzte. Die Beerdigung, die letzte traurige Feierlichkeit, sollte schon am nächsten Tage vor sich gehen, denn in dem heißen Klima der Tropen beginnt die Zersetzung von Leichen sehr bald.

Der in Kerawara tätige Missionar stellte sich ein, kniete nieder und betete neben dem Opfer.

Zieger führte Nat Gibson an Bord zurück, wo der junge Mann in einem beunruhigenden Zustande völliger Entkräftigung auf seinem Lager liegen blieb.

Hamburg vernachlässigte es inzwischen nicht, alles zu erforschen, was geeignet schien, ihn auf die Spur der Mörder zu leiten. Nachdem er Zieger und Hawkins nochmals nach der Faktorei mitgenommen hatte, besprach er sich darüber mit diesen, und als sie ihn fragten, wer seiner Vermutung nach die Urheber des Verbrechens gewesen sein könnten, antwortete er mit Überzeugung:

»Jedenfalls einige Eingeborene.

– Die hätten den unglücklichen Gibson berauben wollen? fragte Hawkins etwas ungläubig.

– Jawohl; sie werden erfahren haben, daß er eine größere Geldsumme bei sich trug... daraufhin werden sie ihn abgelauert haben, ihm in den Wald gefolgt sein, wo sie ihn dann überfielen und ausplünderten...

– Wie soll man sie aber entdecken? sagte Zieger.

– Das wird fast unmöglich sein, erklärte Hamburg. Auf welche Andeutungen sollten wir uns stützen. Nachforschungen anzustellen?

– Eines erscheint mir in erster Linie angezeigt, meinte Zieger, die von der Waffe des Mörders herührende Wunde sollte photographiert werden, und wenn sich diese Waffe fände, wäre vielleicht auch zu entdecken, wem sie gehörte...

– Sie haben recht, antwortete Hamburg, und ich bitte Sie, Herr Hawkins, die Aufnahme der Wunde auszuführen.

– Ja... ja gewiß! stimmte Hawkins lebhaft, doch mit bebender Stimme ein, das abscheuliche Verbrechen darf nicht ungestraft bleiben!«

Zieger begab sich nach dem Schiffe, um den photographischen Apparat zu holen und kam nach wenigen Minuten damit zurück. Die Brust des Kapitän Gibson wurde entblößt und erst noch eine ganz genaue Besichtigung der Wunde vorgenommen. Diese maß in der Breite kaum einen

halben Zoll und an einer Seite zeigte ihr Rand eine Zahnung, als ob sie durch eine Säge verursacht worden wäre.

Daraufhin begann Hamburg:

»Sie sehen, daß der Todesstoß mit der Waffe eines Eingeborenen geführt worden ist... mit einem malaiischen Kriß mit gezahnter Klinge, wie sich die Eingeborenen solcher allgemein bedienen«

Nun wurden zwei – tadellos gelungene – Aufnahmen gemacht. Die eine zeigte die Brust, die andere den Kopf Harry Gibsons. Seine Augen standen noch immer weit offen, und erst jetzt drückte Hawkins sie dem Freunde zu. Die Photographien sollten der weiteren Verfolgung der Angelegenheit wegen in den Händen des Herrn Hamburg bleiben. Hawkins behielt dagegen die Platten, um noch mehrere Abzüge herstellen zu können. Das Bild seines unglücklichen, in Kerawara umgekommenen Freundes sollte auch nach seiner Vaterstadt mitgenommen werden.

Schon am Nachmittage mußte die Leiche eingesargt werden und die Beerdigung sollte am nächsten Morgen stattfinden.

Auf dem kleinen Friedhofe von Kerawara wurde also eine Grabstelle gewählt, denn es wäre unmöglich gewesen, zu warten, bis in Port-Praslin ein Grab ausgehoben würde, die sterblichen Überreste des Ermordeten aufzunehmen.

Der traurige Tag verstrich unter allgemeiner Verzweiflung. Dann kam die Nacht, die Nat Gibson unter schwerem Seufzen, doch ohne nur eine Minute Schlaf zu finden, hinbrachte.

Am nächsten Tage erfolgte die Beerdigung, an der sich alle deutschen und englischen Bewohner Kerawaras beteiligten. Die Flagge des »James-Cook« wehte in Schau, die anderen Schiffe im Hafen hatten alle Halbmast geflaggt.

Der mit der Nationalflagge bedeckte Sarg wurde von vier Leuten von der Brigg getragen. Nat Gibson, der Gouverneur, Hawkins und Zieger gingen unmittelbar hinterher, und ihnen

folgten Flig Balt und die übrigen von der Mannschaft, denen sich viele Matrosen von anderen Schiffen angeschlossen hatten.

Der dem Sarge vorausschreitende englische Missionar sprach auf dem Wege liturgische Gebete.

So erreichte der Trauerzug den Friedhof und vor dem Grabe hielt Herr Hamburg noch eine kurze Gedächtnisrede zu Ehren des Kapitän Gibson.

Der Schmerz Nat Gibsons ergriff alle Anwesenden aufs tiefste. Hawkins vermochte den jungen Mann kaum aufrecht zu erhalten, der sich noch einmal auf den Sarg des geliebten Vaters warf. Dann ließ man den Sarg in die Grube hinuntersinken, und an der Grabstelle wurde ein von Herrn Hamburg besorgtes Holzkreuz mit folgender Inschrift aufgerichtet:

Zum Andenken an den
Kapitän Harry Gibson aus Hobart-Town,
ermordet am 2. Dezember 1885.
Sein Sohn, seine Freunde, seine Mannschaft
und die Bewohner Kerawaras.
Gott gebe seiner Seele Frieden!

Die fortgesetzten Nachforschungen des Herrn Hamburg waren bisher erfolglos gewesen. Nach vollbrachter Tat hatten sich die Mörder ohne Zweifel beeilt, Kerawara zu verlassen, um sich unter die Eingeborenstämmen von Neulauenburg zu flüchten. Unter solchen Umständen war leider kaum auf eine Aufhellung des düsteren Geheimnisses zu rechnen, denn Piroguen der Eingeborenen waren meist den ganzen Tag zwischen der Insel und dem Eiland unterwegs, ein nach diesem vielleicht schnell zurückkehrendes Boot wäre also nicht im geringsten aufgefallen. Die Waffe, deren sich der Mörder

bedient hatte, und damit vielleicht auch diesen selbst zu entdecken, das hing doch nur von einem glücklichen Zufall ab, auf den man kaum seine Hoffnung setzen konnte.

Die Brigg verlängerte ihren Aufenthalt an Kerawara nicht weiter. Schon am Morgen, wo sich das Gerücht von dem Morde verbreitete, war sie segelfertig gewesen, um nach Port-Praslin zurückzukehren.

In Übereinstimmung mit Herrn Zieger ließ Hawkins deshalb den Bootsmann ins Deckhaus rufen.

»Flig Balt, redete er diesen an, der 'James-Cook' hat seinen Kapitän verloren...

– Ein großes Unglück, antwortete Flig Balt, dessen Stimme merkbar, doch nicht vor Schmerz, zitterte.

– Ich weiß, fuhr Hawkins fort, wie viel Vertrauen mein unglücklicher Freund in Sie setzte, und ich denke, daß auch ich dasselbe Vertrauen zu Ihnen hegen kann.«

Der Bootsmann verbeugte sich mit niedergeschlagenen Augen, ohne auf die Anrede ein Wort zu erwidern.

»Morgen, Flig Balt, erklärte der Reeder weiter, wird der 'James-Cook' absegeln, und Sie werden ihn nach Hobart-Town zurückführen.

– Wie Sie befehlen, Herr Hawkins,« antwortete Flig Balt, sich zurückziehend.

Hawkins hatte zwar ausgesprochen, daß der Bootsmann vorläufig Gibson in der Führung des Schiffes vertreten, nicht aber, daß er dessen Kapitän sein sollte. Vielleicht dachte er gar nicht daran, jenem diesen Titel ausdrücklich zu verleihen, und erachtete es für hinreichend, daß Flig Balt dessen Obliegenheiten auf der Fahrt vom Bismarck-Archipel bis Tasmanien auf sich nahm. Dem Bootsmann war das nicht entgangen, und gleich nachher sprach er sich Vin Mod gegenüber über die Sache aus.

»Ach, das ist ja gleichgültig!« erwiderte der Matrose. Zunächst bringen wir die Brigg nach Port-Praslin zurück. Ob du dann Kapitän oder Obersteuermann bist, das kommt auf eins hinaus, Balt! Sind wir erst im Besitz des Fahrzeuges, so ernennen wir uns einen Kapitän, und ich will mich doch an den Füßen aufbaumeln lassen, wenn unsere Ernennung nicht ebenso viel wert wäre, wie die des Reeders Hawkins!«

Wenn Len Cannon und dessen Genossen auch noch nicht wußten, daß Flig Balt und Vin Mod die Mörder Gibsons waren, so glaubten sie doch fest, daß die Brigg nun nicht mehr nach Hobart-Town zurückkehren werde, und deshalb sprachen sie auch gar nicht weiter vom Davonlaufen.

Am Morgen des 5. Dezembers verabschiedete sich Hawkins von dem Gouverneur der Insel. Hamburg schloß Nat Gibson in die Arme und versprach ihm nochmals, nichts zu versäumen, daß die Mörder seines Vaters entdeckt würden. Gelang ihm das, so werde die deutsche Justiz mit diesen schon kurzen Prozeß machen und sie ihre Schandtat mit dem Kopfe büßen lassen.

Dann nahmen noch Hawkins, Zieger und Karl und Pieter Kip – alle in traurigster Stimmung – von dem Gouverneur und den Beamten und Angestellten der Faktoreien von Kerawara Abschied.

Die Abfahrt erfolgte unter dem Befehle Flig Balts.

Eine Stunde später war die Brigg über die madreporischen Bänke vor der Insel hinaus. Sie steuerte nun nach Südosten, wobei das Kap Barard, die hervortretendste Spitze von York, bald außer Sicht kam, und wendete sich damit dem Sankt Georgskanal zu.

Die kurze Überfahrt beanspruchte voraussichtlich nur vierundzwanzig Stunden. Die Mannschaft tat ihre Schuldigkeit, so daß Flig Balt über sie nicht zu klagen hatte. Bei dem günstigen Winde waren kaum Segelmanöver nötig, höchstens

wurden die Schoten einmal mehr oder weniger angezogen. Ob Flig Balt ein guter Seemann war oder nicht, das ließ sich auf der kurzen Fahrtstrecke nicht entscheiden, dazu mußte man warten, bis er das Schiff nach Hobart-Town zurückgeführt hätte. Übrigens bezog der Mann nicht die verwaiste Kabine des Kapitäns, sondern behielt ruhig die seinige nahe dem Eingange der gemeinschaftlichen Kajüte.

In der Nacht, als Len Cannon mit Vin Mod die Wache hatte, antwortete dieser auf eine Frage des ersten über die Lage der Dinge in einer Weise, die den Fragesteller und dessen Genossen befriedigen mußte. Der »James-Cook« werde nicht nach Tasmanien zurückkehren. Kapitän oder nicht... Flig Balt wird schon wissen, ihn von seinem Kurse abzulenken. Einmal in der Nähe der Salomonsinseln, werde es leicht sein, mit den Passagieren fertig zu werden. Dort gebe es ja stets abenteuerlustige, »brave« Matrosen, die im Notfall gern bereit sein würden, sie tatkräftig zu unterstützen. Len Cannon und die übrigen hätten also nicht die geringste Veranlassung, vom »James-Cook« wegzulaufen, da sie doch bald zu dessen Herren gehören würden.

Am Morgen des 6. Dezembers kamen die Höhen von Lanut in Sicht. Noch am Vormittage sollte das Schiff jedenfalls vor dem Ziegerschen Kantor vor Anker gehen.

Da es mit seiner Flagge in Schau einlief, verstand man es in Port-Praslin, daß sich ein Unglück ereignet haben mußte.

Wie schwer traf aber alle die Nachricht, unter welchen Umständen Gibson einen plötzlichen Tod gefunden hatte! Frau Zieger, die nach dem Kai gekommen war, schloß Nat Gibson sofort in die Arme, als dieser ans Land kam. Vor Schluchzen vermochte sie kaum ein Wort hervorzubringen.

»Mein armer Nat!. Mein unglückliches Kind!. Und Ihre Mutter... Ihre Mutter!« rief sie wiederholt, während ihr die Tränen aus den Augen perlten.

Nat Gibson und mit ihm Hawkins mußten die Einladung annehmen, die letzten Tage ihres Aufenthalts hier in Wilhelmstaf zuzubringen. Beide bezogen also noch einmal die früher bewohnten Zimmer und nahmen an demselben Tische Platz in dem gastfreundlichen Hause, das Harry Gibson nicht mehr betreten sollte.

Herr Zieger wollte es niemand anderem überlassen, die Verladung der hundertfünfzig Tonnen Koprah zur Vervollständigung der Fracht der Brigg zu überwachen. Ihn unterstützten dabei nur Karl und Pieter Kip, die das Schiff auch nicht auf eine Stunde verließen. Der ältere der beiden Brüder verstand sich gründlich auf die Verstauung der Ballen, und auch Flig Balt hatte das ohne besondere Mühe erledigt, da die Mannschaft ihn eifrig unterstützte.

Nach Unterbringung der Koprah im Frachtraume, verteilte man die nach Hobart-Town bestimmten Kisten mit Perlmutter auf dem Vorder- und dem Hinterdeck. Da der Kapitän vor dem Abstecher nach Kerawara noch alles hatte reinigen und, wo nötig, frisch anstreichen lassen, erlitt die Abfahrt keine Verzögerung durch derartige Arbeiten.

Am Nachmittage des 9. war alles fix und fertig.

Am Abende desselben Tages kehrten Hawkins und Nat Gibson unter Begleitung des Ziegerschen Ehepaars an Bord zurück, damit der »James-Cook« am folgenden Morgen abfahren könnte.

Als sie eintrafen, wurden sie von Flig Balt, der an der Bordleiter stand, empfangen.

»Nun, ist jetzt alles bereit? fragte der Reeder.

– Alles, Herr Hawkins!

– So gehen wir morgen in See, Flig Balt. Sie haben die Brigg von Kerawara nach Port-Praslin gebracht, führen Sie sie nun auch von Port-Praslin nach Hobart-Town. Sie werden in Zukunft den Befehl auf dem Schiffe führen...

– Ich danke Ihnen, Herr Hawkins,« antwortete Flig Balt, während die Mannschaft ein beifälliges Murmeln hören ließ.

Der Reeder drückte dem neuen Kapitän die Hand, bemerkte aber nicht, daß diese in der seinigen leise zitterte.

Herr und Frau Zieger verabschiedeten sich von Nat Gibson und Hawkins und vergaßen dabei auch nicht die Gebrüder Kip, denen sie bereits warm zugetan waren. Unter dem Versprechen, sobald es ihnen möglich wäre, in Tasmanien einige Wochen bei den beiden Familien zu verleben, kehrten sie dann nach ihrer Wohnstätte zurück.

Um fünf Uhr am anderen Morgen traf der Kapitän Balt die letzten Anstalten zur Abfahrt.

Eine Stunde nachdem er durch die Einfahrtsstraßen von Port-Praslin gekommen war, glitt der »James-Cook« mit südöstlichem Kurse schon entfernt von Neuirland auf dem hohen Meere hin.

Vierzehntes Kapitel

Zwischenfälle

Die Entfernung zwischen dem Bismarck-Archipel und Tasmanien wird ungefähr auf zweitausendvierhundert Seemeilen geschätzt. Bei günstigem Winde und einer mittleren Geschwindigkeit von hundert Meilen in vierundzwanzig Stunden, konnte der »James-Cook« dazu nur wenig über drei Wochen brauchen.

Die Zeit der Passatwinde neigte sich jetzt zu Ende und bald mußte voraussichtlich der Monsun der Tropen einsetzen. Nach kurzer Windstille lief der Wind wirklich schon nach Westen um.

Das war besonders günstig für die Brigg, wenn sie die schwierigen Gewässer bei den Louisiaden durchsegeln und auf das Korallenmeer hinauslaufen sollte.

Jetzt war auch die Zeit vorbei, wo die Passagiere des »James-Cook« sich bei angenehmer Fahrt für alles, was rings um sie vorging, interessierten. Sie überließen sich nicht mehr der freudigen Erwartung der Rückreise, die sie gewiß gehegt hätten, wenn ihr Aufenthalt in Kerawara nicht mit jenem entsetzlichen Unglück zu Ende gegangen wäre.

Verließ Nat Gibson seine Kabine, so setzte er sich auf das Hinterdeck, und Hawkins nahm neben ihm Platz. Nichts vermochte beide ihrem Schmerze zu entreißen. Sie dachten an die bevorstehende Ankunft im Hafen, an Frau Gibson, die den »James-Cook« gewiß schon voller Ungeduld erwartete und

dann hören sollte, daß er seinen Kapitän nicht wieder mit heimbrächte.

Aus Rücksicht auf diese traurige Stimmung, die die Entfernung noch nicht zu heben vermocht hatte, hielten sich die Gebrüder Kip meist abseits. Karl beobachtete dabei, ohne sich's irgendwie merken zu lassen, aufmerksam den Kurs des Schiffes. Der Bootsmann hatte ihm eben niemals Vertrauen eingeflößt. Wiederholt hatte er an ihm schon früher gerade die Eigenschaften vermißt, die man an einem tüchtigen Seemann voraussetzt. Wenn Gibson sich in seiner Kabine aufhielt, hatten ihm mehrmals verschiedene, schlecht ausgeführte Manöver Zweifel erweckt, ob Flig Balt für seinen Beruf genügend ausgebildet wäre. Nur der Umstand, daß ihn das unmittelbar nichts anging, hatte ihn veranlaßt, darüber zu schweigen. Was aber keine besondere Bedeutung hatte, so lange Harry Gibson den Oberbefehl führte, das konnte jetzt, wo Flig Balt der Kapitän des »James-Cook« war, recht schwere Folgen haben.

Eben heute äußerte Karl Kip solche Befürchtungen gegen seinen Bruder.

»Du meinst also, daß Flig Balt seiner Aufgabe nicht gewachsen ist?

– Das muß man wohl glauben, Pieter. Während der schweren Bö, die uns im Korallenmeer überfiel, habe ich die Gewißheit erhalten, daß er seine Sache nicht richtig versteht.

– Dann wird es für dich, Karl, zur Pflicht, den Mann zu überwachen, und wenn dir eine seiner Maßregeln gefahrbringend erscheint, dann halte nicht mit deinen Einwendungen zurück...

– Die Flig Balt nur in der Weise aufnehmen wird, daß er mich ersucht, mich nicht in die Führung des Schiffes zu mängeln.

– Das ändert nichts, Karl, es bleibt deine Pflicht, und wenn deine Ratschläge unwillig aufgenommen werden, so wende

dich sofort an Herrn Hawkins. Er ist vorurteilsfrei, er wird dich anhören, sich mit dem Exbootsmanne darüber auseinandersetzen und wird dir ihm gegenüber recht geben.

– Das wird sich ja zeigen, Pieter. Leider stehen mir die Seekarten nicht zur Verfügung, und deshalb ist es mir erschwert, den Kurs zu kontrollieren.

– Jedenfalls tue dein Bestes, Karl. Der »James-Cook« hat schon so viel Unheil erfahren, daß es an der Zeit ist, noch weiteres möglichst zu verhüten.«

Diese Worte bewiesen, daß man an einen bösen Willen Flig Balts noch nicht glaubte; Karl Kip hielt ihn nur für einen recht mittelmäßigen Seemann, und ohne es diesem merken zu lassen, behielt er ihn doch immer scharf im Auge. Die Anwesenheit Karl Kips erregte dem neuen Kapitän jedoch eine gewisse Beunruhigung, so daß er sich bemühte, trotz des Drängens Vin Mods mit der Änderung des Kurses nach den Salomonsinseln hier sehr vorsichtig zu sein.

Nachdem die Brigg den Ausgang des Sankt Georgskanals hinter sich gelassen hatte, kamen ihr auch bald die äußersten Landmarken von Neuirland und Neubritannien außer Sicht. Durch diesen Teil des Meeres südwärts zu steuern, war Flig Balt völlig berechtigt, da er sich Neuguinea nicht unnötig nähern wollte und es trotz einer Verlängerung des Weges um einige fünfzig Seemeilen ratsamer erschien, sich seitwärts von der Insel Entrecasteaux zu halten. Es galt ja, sich keinem zweiten Angriff von Papuas auszusetzen, der vielleicht nicht so glücklich abgeschlagen werden könnte, wie der erste.

Im Laufe des 15. erreichte der »James-Cook« die Grenze der Louisiaden nach ununterbrochener glücklicher Fahrt. Als er dann hier die Insel Rossel, die bedeutendste der Gruppe, im Westen liegen gelassen hatte, lag unter dem zwölften Grade südlicher Breite das Korallenmeer weit offen vor dem Schiffe.

Von diesem Breitengrade aus mußte unverändert eine südliche Richtung eingehalten werden, um in der Höhe von Brisbane auf die Ostküste Australiens zu stoßen. Bei dem gleichmäßig aus Westen wehenden Winde konnte der »James-Cook« auch bequem seine volle Segelfläche ausnützen.

Gerade auf der Grenze des Korallenmeeres hätte Flig Balt nun den Kurs wechseln und nach Osten abfallen sollen, wenn er in Sicht der Insel Mangara, am Ende der Salomonsinselreihe, hätte kommen wollen. Da das aber nicht unauffällig auszuführen gewesen wäre, begnügte sich Flig Balt, nur eine Richtung nach Südsüdosten einzuschlagen.

Auch das konnte aber Karl Kip nicht entgehen, und nach einem Blicke auf den Kompaß wendete er sich sofort an den Kapitänen.

»Sie lassen das Schiff abfallen, Herr Balt...

– Ja, Herr Kip, um zwei Viertel Strich, Herr Kip.

– Sie würden aber im Schutze der australischen Küste ein freundlicheres Meer treffen.

– Wohl möglich, erwiderte Flig Balt, der den Holländer dabei mit einem Seitenblicke maß.

– Warum bleiben Sie dann, fuhr dieser fort, nicht in der bisherigen Richtung?

– Weil immer kurze Stürme aus Nordosten zu befürchten sind, und ich möchte mich nicht längs der Küste hin treiben lassen...

– O, da ist noch Fahrwasser genug, unterbrach ihn Karl Kip, und schlimmsten Falles hätten wir immer noch Zeit genug...

– Meine Ansicht ist das nicht,« erklärte Flig Balt trockenen Tones.

Gleich nachher machte er Vin Mod Mitteilung von dem kurzen Zwiegespräch.

»Was hat denn dieser groningische Groninger überhaupt hier drein zu reden, meinte Vin Mod, und wann werden wir von all den Leuten befreit sein?«

Übrigens wäre der alte Plan, die Passagiere der Brigg über Bord zu werfen, jedenfalls ausgeführt worden, sobald sich dazu eine passende Gelegenheit geboten hätte. Die Aussicht auf Erfolg stieg aber ungemein mit der Annäherung an die Salomonsinseln, wo auf Unterstützung von Übeltätern zu hoffen war, die sich dort in großer Zahl umhertreiben.

Im ganzen war die von Karl Kip bemerkte Kursänderung ja nicht bedeutend, und wenn sie auch nicht unbedingt geboten erschien, ließ sie sich immerhin in gewissem Maße rechtfertigen. Erhob sich wirklich ein Oststurm, so war das Schiff weniger gefährdet, wenn es sich nicht so nahe einer Küste befand, wenn es, wie die Seeleute sagen, noch »genug Flucht« vor sich frei hatte.

Karl Kip glaubte also, Herrn Hawkins keine Mitteilung machen zu müssen. Zum Ärger Flig Balts, der das jetzt recht wohl bemerkte, achtete er aber immer darauf, welche Richtung der Mann am Steuer einhielt.

Da kamen Flig Balt und seinen Genossen plötzlich noch die Umstände zu Hilfe.

Am Abend des 17. schlug das Wetter um. Die Sonne versank hinter einem, mit schweren Wolken bedeckten Horizonte. Das Meer, das »schon etwas fühlte«, wurde lebendiger. Den ganzen Tag hatte eine starke Hitze geherrscht. Wiederholt war die Brise völlig eingeschlafen, so daß die Segel an die Maste schlugen.

Nachmittag gegen drei Uhr zeigte das Fahrenheitsche Thermometer im Schatten 103 Grad (39° 44 Celsius), und gegen fünf Uhr war der Barometer auf siebenundzwanzig Zoll (730 Millimeter) herabgegangen. Dieses schnelle Sinken der

Quecksilbersäule kündigte eine tiefe Störung der Atmosphäre an.

Der schon stärkere Seegang mit zuweilen sich überschlagenden Wellen verriet, daß von Westen her ein Sturm im Anzuge war.

Die Störung der Atmosphäre wurde bald durch ein heftiges Gewitter eingeleitet. Nachdem aus der Entfernung schon lange das Grollen des Donners hörbar gewesen war, zischten gegen neun Uhr über das Meer hin so häufige und so blendende Blitze, daß dieses sie widerspiegelnd feurige Wasserberge dahinzuwälzen schien. Trafen sie auch nicht dessen Oberfläche, so schlugen sie doch unaufhörlich von einer Wolke zur anderen über. Die Donnerschläge wurden dabei so mächtig, daß sie das Ohr ebenso betäubten, wie die elektrischen Entladungen die Augen blendeten.

Gegen elf Uhr erreichte das Unwetter seine größte Heftigkeit. Der Blitz schlug mehrmals in die Spitzen der Maste ein, richtete aber keinen Schaden an, da er sich längs der Ableitungen im Meere verlor.

Kein Zweifel, daß diesem Unwetter ein heftiger Sturmwind nachfolgen werde, und es galt nun vor allem sich darauf vorzubereiten.

Augenblicklich konnte, wie Flig Balt gesagt hatte, nicht davon die Rede sein, in den Schutz einer Küste zu flüchten. Im Gegenteil stand der Brigg, wenn sie dabei auch nach dem Salomonsarchipel getrieben wurde, doch nur der Weg nach Osten offen.

Vor dem Deckhause stehend, konnten sich Hawkins, Flig Balt und Karl Kip nicht darüber täuschen, daß sie ein schwerer Sturm bedrohte.

»Der Orkan wird über uns kommen, sagte der Reeder.

– Ohne Zweifel, bestätigte Flig Balt, und diesmal handelt es sich nicht nur um eine Bö, die kaum ein paar Stunden anhält.

- Das ist leider zu befürchten, antwortete Hawkins.
- Wir werden genötigt sein, aufs offene Meer hinaus zu flüchten, bemerkte Flig Balt.
- Warum sollten wir den Wind nicht gerade von vorn nehmen? fragte Karl Kip. Wenn wir dazu beilegen...
- Wäre das ratsam? unterbrach ihn Flig Balt. Würde sich ein Schiff, das so schwer beladen ist wie der ‘James-Cook’, der schon etwas über seine Schwimmlinie eintaucht, noch mit den Wellen heben und senken? Würde es nicht viel mehr in gefährlichster Weise Wasser übernehmen?
- Ein Seemann soll in erster Linie seinen Kurs halten, entgegnete Karl Kip, er flieht vor dem Sturme nur, wenn ihm nichts anderes übrig bleibt!
- Das ist auch meine Ansicht, erklärte Hawkins, denn wir könnten gar zu weit nach Osten verschlagen werden.
- Sogar nach Nordosten, setzte Karl Kip hinzu. Schon jagen die Wolken von Südwesten einher und mit Rückenwind kämen wir in die Gegend der Salomonsinseln.«
- Gewiß... das kam aber Flig Balt und Vin Mod gerade gelegen.
- Der frühere Bootsmann mußte immerhin erkennen, daß aus dem Holländer der erfahrene Seemann sprach, anderseits aber paßte es ihm gar nicht, sich diese Gelegenheit zu einem Kurswechsel des »James-Cook« entgehen zu lassen.
- »Die Verantwortlichkeit liegt auf mir, als dem Kapitän, das wird Herr Hawkins einsehen, und ich habe von Herrn Kip keine Anweisungen zu erhalten...
- Was ich äußerte, waren keine Anweisungen, sondern Ratschläge, antwortete Karl Kip, dem diese Starrsinnigkeit etwas verdächtig erschien.
- Ich brauche weder die einen, noch die anderen, erwiderte Flig Balt, offenbar gereizt von dem Widerspruch, den er fand.

– Meine Herren, nahm jetzt Hawkins das Wort, machen Sie dem Geplänkel ein Ende!. Ich danke Herrn Kip für seine gewiß wohlgemeinten Ratschläge, da der Kapitän Balt aber diese nicht befolgen zu müssen meint, so handle er nach eigenem, bestem Wissen. Ich hab' ihm einmal die Führung des Schiffes anvertraut, und es ist sein Recht, die Verantwortung für seine Maßnahmen auf sich zu nehmen.«

Karl Kip verneigte sich höflich und wendete sich darauf seinem Bruder zu.

»Dieser Flig, sagte er, scheint mir ganz unfähig als Befehlshaber zu sein... er wird das Schiff jedenfalls ins Verderben führen. Doch wie dem auch sei: er ist jetzt einmal der Kapitän!«

Jedenfalls war jetzt kein Augenblick mehr zu verlieren. Die Windstärke wuchs von Minute zu Minute, und die furchtbaren Böen, die über Bord hereinbrachen, drohten die Segel zu zersetzen. Die Masten schwankten, Pardunen und Stagseile waren gespannt zum Zerreißen. Bei zwei Versuchen schien es, als ob die Wendung des Fahrzeuges mißlingen sollte. Endlich glückte diese doch noch, und mit gerefftem Marssegel schoß der »James-Cook« nach Nordosten hinaus.

Eine halbe Stunde lang ging die wilde Fahrt verhältnismäßig günstig weiter, nur machte es Schwierigkeiten, Gierschläge der Brigg nach Back- und nach Steuerbord zu verhüten, denn inmitten der mit gleicher Schnelligkeit wie sie dahinstürmenden Wogen, war das Steuer fast ohne Wirkung. Jeden Augenblick lief die Brigg Gefahr, von den gurgelnden Wasserbergen mit der Breitseite gegen den Wind gestellt zu werden. Das hätte ihre Lage ungemein verschlimmert, da sie dann Wasser von der Seite her überzunehmen drohte.

Dennoch war es unmöglich, die Segelfläche zu vergrößern. Eines der Klüversegel, das Flig Balt hatte setzen lassen, um das Steuer wirksamer zu machen, flog sofort in Fetzen davon. Das

Marssegel drohte jeden Augenblick zu zerreißen. Schon drängte sich die Frage auf, ob es nicht dahin kommen werde, vor Top und Takel (d. h. ohne jedes Segel) zu treiben, das bedeutet aber, daß ein Schiff dann gar keine Richtung mehr einzuhalten vermag und auf Gnade und Ungnade zum Spielball der Wellen wird.

Kurz nach Mitternacht konnte sich auch der beschränkteste Matrose nicht mehr verhehlen, daß es mit dem »James-Cook« so nicht weiter gehen könne. Seine Gierschläge folgten einander ohne Unterlaß und er wurde in schlimmster Weise hin und her gepeitscht.

Da die Schnelligkeit der Wellen die seinige um das Doppelte übertraf, gehorchte er dem Steuer nicht mehr im geringsten.

Hawkins verhehlte die Unruhe nicht, die ihn verzehrte. Es handelte sich bei ihm weniger um das Schiff und um dessen Fracht, die man im Notfalle einfach über Bord geworfen hätte, sondern vielmehr um das Leben der Passagiere und der Mannschaft. Hatte Flig Balt auch die Verantwortlichkeit als Schiffer, so traf ihn, den Reeder, doch die, diesen zum Kapitän des »James-Cook« ernannt zu haben. Und wenn nun der frühere Bootsmann nicht auf der Höhe seiner Aufgabe stand, wenn die Sicherheit der Brigg durch seinen Mangel an Erfahrung in Gefahr gebracht wurde, wenn Karl Kip. der doch auch Seemann war, Flig Balt gegenüber recht haben sollte...

Alle diese Gedanken und Zweifel gingen Hawkins jetzt im Kopfe herum. Er äußerte sie auch gegen Nat Gibson, der seine Befürchtungen teilte und wenig Vertrauen zu Flig Balt an den Tag legte.

Kam dieser gelegentlich in ihre Nähe, so hielt ihn Hawkins an und legte ihm dringend verschiedene Fragen vor, die dieser nur mit unverständlichen, zusammenhangslosen Phrasen beantwortete, aus denen nur seine eigene Ratlosigkeit und sein

Mangel an Kenntnissen gegenüber der drohenden Gefahr hervorging.

Und als der Reeder sich beim Aufleuchten der letzten Blitze nach Karl Kip umwendete, sah er diesen bei seinem Bruder stehen, auf den er mit gedämpfter Stimme einsprach, und in der Haltung eines Mannes, der in heftigster Gemütserregung sich kaum noch zu bemeistern imstande ist. Ja man konnte glauben, daß Karl Kip auf das Steuerruder losstürzen und die Brigg wieder in die entgegengesetzte Richtung zu zwingen versuchen würde.

Wohin sollte man beim ferneren Einhalten der jetzigen Richtung endlich kommen, immer vorausgesetzt, daß das Schiff nicht gar zu schwere Sturzseen übernahm und dabei zum Kentern gebracht wurde, wenn man nicht noch rechtzeitig die Masten kappte? Mitten in dem Gewirr der Salomonsinseln mit deren vielen Rissen und Bänken, war es ja bedroht, mit Mann und Maus zu versinken.

Flig Balt erkannte das ja auch und Vin Mod nebst den übrigen Leuten nicht minder. Hielt der Sturm noch achtundvierzig Stunden an, so bedeutete das den Untergang der Brigg. Die einfachste Klugheit verlangte die Umkehr nach Westen um jeden Preis und so lange noch ein Stück Leinwand halten wollte.

Flig Balt wollte es versuchen. Es handelte sich damit um ein auf dem aufgewühlten Meere höchst gefährliches Manöver, und vielleicht erwies sich eine vollständige Schwenkung des Schiffes überhaupt unmöglich.

Das Steuer wurde also umgelegt und die Brigantine gehißt, um die geplante Bewegung zu unterstützen.

Da neigte sich die Brigg schon so weit nach Backbord über, daß das Ende der großen Raa in den Wochenschau eintauchte.

Im gleichen Augenblick stürmte ein Mann auf Herrn Hawkins zu.

»Lassen Sie mich die Sache ausführen! rief er.

– Tun Sie Ihr Möglichstes!« antwortete der Reeder.

Da erkannte man sofort, was ein richtiger, kaltblütiger Seemann zu leisten vermochte, und was dieser im Vergleich zu dem früheren Bootsmann wert war.

Unter dem Befehle Karl Kips, bei seiner gebieterischen Stimme und der Klarheit der Anordnungen, die er traf, arbeitete die Mannschaft ohne Widerspruch und mit regstem Eifer. Der »James-Cook« richtete sich unter Bewahrung seiner Masten nach und nach wieder auf und unter Benützung kurzer Windstillen gelang es Karl Kip, ihn dem Wellengange gerade entgegenzustellen. Trotz ihres Ungestüms wurden die Sturzseen jetzt weniger gefährlich, da sie am Vorderteile – statt vorher am Hinterteile – des Schiffes aufbrodelten. Nun hießt man, wenn auch unter großen Schwierigkeiten, ein Sturmsegel, das den Druck des Windes auszuhalten vermochte. Unter ihrem Vormarssegel, in das Karl Kip ein Reff schlagen ließ und das scharf am Winde eingestellt wurde, hielt sich die Brigg ziemlich geradeaus, während der Matrose Burnes, ein vortrefflicher Steuermann, jedes Abweichen aus dem Kurse zu verhüten verstand.

Als diese Veränderung vor sich ging, trat Vin Mod wütend an Flig Balt heran.

»Mit dem Kapitän Kip an Stelle des Kapitäns Balt ist für uns alles verloren!« zischte er ihm ins Ohr.

Schon am nächsten Tage, am 21. Dezember, ließ der Sturm wider alles Erwarten merkbar nach. Das beruhte darauf, daß der Wind etwa um fünf Viertelkompaßstriche nach Westnordwest umgelaufen war.

Ein sehr glücklicher Umstand: die Brigg brauchte infolgedessen nicht mehr auf das Land zuzuhalten, sondern konnte nun wieder einen südlichen Kurs einschlagen.

Das tat denn auch Karl Kip, sobald der Wind es erlaubte, während er gleichzeitig das Großmars-, ein Fock- und das Gaffelsegel setzen ließ. Bei der frischen Brise mußte der »James-Cook« dann bald wieder einholen, was er auf der Flucht nach Osten verloren hatte.

Das Meer beruhigte sich freilich nicht so schnell, wie der Wind. Noch mehrere Stunden dauerte der schwere Wogengang an und die Brigg wurde stampfend und schlingernd in furchtbarer Weise umhergeworfen.

Gegen zehn Uhr brach die Sonne durch die Wolken. Karl Kip nahm eine Messung ihrer Höhe vor. Unter Mitbeachtung einer Mittagsbeobachtung ergab die Berechnung dieses Bestecks, daß das Schiff sich genau auf 150 Grad 17 Minuten westlicher Länge und 13 Grad 27 Minuten südlicher Breite befand.

Eben erschien da Herr Hawkins bei dem Holländer.

»Nehmen Sie meinen Dank, Herr Kip,« sagte er.

Karl Kip verneigte sich schweigend vor dem Reeder.

»Ja, ich danke Ihnen, fuhr dieser fort, danke Ihnen in meinem Namen und in dem der ganzen Besatzung, sowie aller...

– O, ich habe nur getan, was jeder Seemann unter den vorliegenden Umständen auch getan haben würde... Dafür hab' ich wohl keinen besonderen Dank verdient, und ich will nun die Führung dem Kapitän wieder abgeben.

– Nein, das nicht, erklärte Hawkins lauten und so bestimmten Tones, daß es alle hören mußten. In Übereinstimmung mit Nat Gibson bitte ich Sie, den Befehl über unser Schiff beizubehalten.«

Karl Kip machte eine ablehnende Handbewegung, Hawkins fuhr aber fort:

»Es zu führen, gebührt dem, der es gerettet hat!... An Ihnen, Kapitän Kip, ist es also, die Brigg nach Hobart-Town zurückzubringen!«

Da trat noch Flig Balt zorngeröteten Gesichts auf Hawkins zu, um seinen Einspruch gegen diese Änderung vorzubringen.

»Zum Kapitän des 'James-Cook' hatten Sie mich ernannt, und ich bestehe darauf, das bis zum Eintreffen im Bestimmungsorte zu bleiben!

– Es gibt keinen anderen Kapitän, verstehen Sie, Balt, als den, den ich als Reeder und Eigentümer dieses Schiffes dazu wähle, erwiderte Hawkins, dessen Entschluß unverrückbar feststand. Ich habe mich überzeugt, daß Sie den Pflichten eines solchen nicht gewachsen sind. In Zukunft ist der Kapitän Kip Herr an Bord... der Herr nächst Gott...

– Ich werde meine Ansprüche vor den Seebehörden in Hobart-Town anhängig machen, erwiderte Flig Balt.

– Das steht Ihnen frei, antwortete der Reeder.

– Ich bin regelrecht ernannt worden, und...

– Genug, Flig Balt, schnitt ihm Karl Kip das Wort ab. Kein Wort mehr!... Auf Ihren Posten!... Und was euch betrifft, ihr Matrosen, so hoffe ich auf euere Ergebenheit und eueren Gehorsam!«

So endigte die Befehlshaberschaft des früheren Bootsmannes, und so verschwand ihm die letzte Aussicht, sich des Schiffes zu bemächtigen. Die Matrosen merkten es vom ersten Augenblicke an, daß sie es jetzt mit einem tatkräftigen, entschlossenen Kapitän zu tun hatten, mit einem Seemann, der keinen Widerstand gegen seine Befehle dulden würde. Hawkins aber konnte sich nur beglückwünschen wegen des Entschlusses, den er im Interesse des »James-Cook« gefaßt hatte.

Ob nun Vin Mod, Len Cannon und dessen Kameraden wohl auf die Ausführung ihrer Pläne verzichteten, oder ob sie nicht noch vor dem Eintreffen in Tasmanien einen Gewaltstreich versuchen würden... wer konnte das wissen?

Auf der Fahrt vom 20. bis zum 27. Dezember ereignete sich nichts Bemerkenswertes. Die Brigg hatte sich schon der Küste Australiens stark genähert. Unter dem Schutze des hohen Landes wurde sie durch einen recht handlichen Wind begünstigt. Eine gut gelungene Beobachtung ergab, daß sie sich seitwärts von Sydney ein wenig über dem dreiundvierzigsten Grade südlicher Breite befand. Am Nachmittage des 30. segelte sie dann schon am Eingange der Baßstraße hin, die Tasmanien vom australischen Festland scheidet.

Dauerten die günstigen Witterungsverhältnisse weiter an, so mußte der »James-Cook« – zur großen Enttäuschung für Flig Balt, Vin Mod und vorzüglich für Len Cannon und die anderen in Dunedin Angeworbenen – binnen drei bis vier Tagen in Sicht von Hobart-Town eintreffen.

Es liegt auf der Hand, daß die Aufregung des Bootsmannes und seiner Spießgesellen dadurch auf den Gipfel getrieben wurde. Mehr und mehr drängte es sie zu einer Meuterei, nicht zu einer versteckten Auflehnung, die durch Überraschung und im Dunkeln ihr Ziel anstrebte, sondern – natürlich noch vor der Ankunft im Hafen – zu einer offenen Empörung, bei der sie alles wagten, um glücklichen Falles alles zu gewinnen.

Karl Kip entging es nicht, daß unter einem Teile der Mannschaft eine Gärung herrschte; er hoffte dieser aber ebenso Herr zu werden, wie er aus dem Sturm in der Gegend der Salomonsinseln als Sieger hervorgegangen war.

Ohne von Hawkins, Nat Gibson und seinem Bruder zu reden, konnte Karl Kip ja übrigens auf die treuen und ergebenen drei Matrosen Hobbes, Wickley und Burnes auf jeden Fall rechnen.

Über Vin Mod, der die anderen wohl zu hetzen, sich dann aber vorsichtig zurückzuziehen pflegte, blieb der neue Kapitän zunächst noch etwas im Unklaren. Bezuglich Len Cannons,

Kyles, Sextons, Bryces und des Kochs Koa stand seine Ansicht dagegen schon längst fest.

Für Karl Kip war es also eigentlich keine Überraschung, als die Meuterei an Bord des »James-Cook« am Abend des 30. wirklich zum Ausbruche kam. Flig Balt, der die anderen aneiferte, wollte sich den Eingang zum Deckhause erzwingen, um daraus die Waffen zu rauben. Dann gedachten die Meuterer sich zunächst auf die Gebrüder Kip zu stürzen und nachdem sie sich dieser entledigt hätten, Hawkins, Nat Gibson und die drei Matrosen mit Gewalt widerstandsunfähig zu machen... damit wären sie endlich die Herren des Schiffes geworden.

Die Haltung und Entschlossenheit Karl Kips vereiteln diesen Plan aber von vornherein. Er stürzte sich unter die Aufrührer, packte den auf ihn zustürmenden Len Cannon an der Kehle und hielt ihm seinen Revolver entgegen. Noch eine Bewegung, und es wäre um den Schurken geschehen gewesen.

Gleichzeitig bemächtigten sich Nat Gibson, Hawkins, Hobbes, Wickley und Burnes der anderen Burschen, während Pieter Kip, der mit Flig Balt handgemein geworden war, diesem das große Messer entriß, womit er sich bewaffnet hatte.

Der Kampf dauerte kaum eine Minute. Wie konnten auch sechs Mann – Vin Mod hatte sich klüglich zurückgehalten – mit sieben Männern fertig werden, die sie nicht einmal zu überraschen vermocht hatten!

Karl Kip befand sich in der Lage berechtigter Notwehr. Er hätte dem Bootsmanne ungestraft den Schädel zerschmettern können, und hätte es wohl auch getan, wenn nicht Hawkins noch dazwischen getreten wäre. Dieser fiel ihm aber in den Arm, weil er Flig Balt lieber dem ordentlichen Gerichte überliefert sehen wollte, sobald die Brigg in den Hafen von Hobart-Town eingelaufen wäre.

Flig Balt wurde deshalb in den Frachtraum eingesperrt und hier mit noch zwei anderen, die sich am gewalttätigsten gezeigt hatten – mit Len Cannon und Kyle – in Eisen gelegt.

Die Sicherheit der Brigg war damit bis zur Beendigung der Fahrt gewährleistet.

Die Reise sollte überhaupt nur noch sechzig Stunden dauern, und Karl Kip konnte die Arme der drei Gefesselten voraussichtlich entbehren. Die Gegend hier war übrigens sehr belebt. Küstenfahrer sieht man überall längs des Ostufers Tasmaniens und trifft nahe dem Eingange zur Baßstraße ganze Flottillen von kleinen Booten. Es wäre also leicht genug gewesen, gegen Tagelohn einige Matrosen zur Vervollständigung der Mannschaft anzuwerben, wenn Karl Kip sich gezwungen sähe, mit Strenge auch gegen die anderen Genossen Len Cannons vorzugehen, die ja wegen ihres Anteils an der unterdrückten Meuterei verdächtig genug erschienen.

Karl Kip untersagte ihnen übrigens jeden Verkehr mit den Gefangenen. Diese verließen den Raum des »James-Cook« nur, um in das Seemannsgefängnis von Hobart-Town einzuziehen. Nur zwei Stunden des Nachmittags durften sie jetzt das Deck betreten, und dabei war es jedem strengstens verboten, auch nur ein einziges Wort mit ihnen zu wechseln. Ihre Nahrung trug ihnen Jim zu, und auf den Schiffsjungen konnte man sich bei seiner Anhänglichkeit an Hawkins und Nat Gibson auf jeden Fall verlassen.

Vin Mod war es also, so lebhaft er es auch wünschte, ganz unmöglich, mit Flig Balt in Verbindung zu treten, ob er ihm nun das oder jenes anraten oder ihm sein Verhalten vor den Schranken des Gerichtes vorschreiben wollte. Er sah sich eben zu sorgsam überwacht. Bei dem geringsten verdächtigen Benehmen wäre er ebenfalls eingesperrt worden, und ihm kam es doch zweifellos vor allem darauf an, nach der Landung in Hobart-Town völlige Handelsfreiheit zu haben.

Bei günstigem Winde und ruhigem Wetter ging die Fahrt unter den erwünschtesten Umständen weiter. Karl Kip blieb es auch erspart, Ersatzmannschaften aufzunehmen, um das Schiff in den Hafen zu führen.

Alles in allem konnte sich Hawkins nur beglückwünschen, den unwürdigen Bootsmann durch einen Kapitän wie Karl Kip abgelöst zu haben.

Als die Brigg das Kap Pillar am südlichsten Ausläufer Tasmaniens in Sicht bekam, mußte sie gegen den Wind segeln und sogar lavieren, um zuerst diese Landspitze und dann, weiter im Westen, das Kap Raoul zu umschiffen. Von hier aus erforderte es vierundzwanzig Stunden, nach der Storm-Bai zu gelangen, die so tief in diesen Teil der tasmanischen Küste einschneidet. Die Gestaltung hoch aufsteigender Länder verändert oft die Richtung atmosphärischer Strömungen. Auch der »James-Cook« traf jetzt am Eingang zur Storm-Bai eine ziemlich frische südöstliche Brise an. Er durchschnitt die Bai von Süden nach Norden infolgedessen mit vollen Segeln, steuerte auf die Mündung des Derwentflusses zu und ging am 2. Januar Nachmittag gegen drei Uhr im Hafen von Hobart-Town glücklich vor Anker.