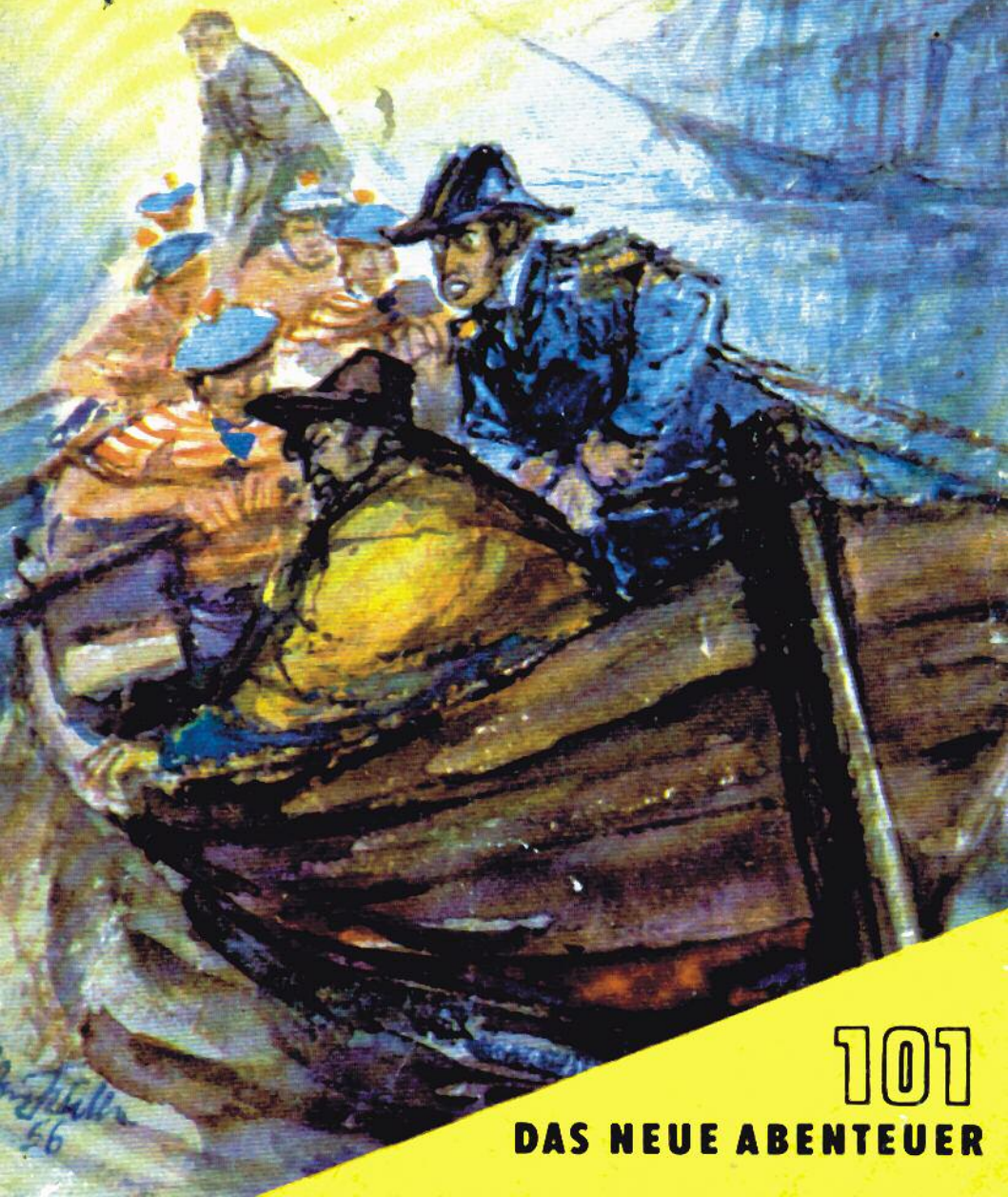


PREIS 25 DM

Der Blockadebrecher



101

DAS NEUE ABENTEUER

Das neue Abenteuer 101
Jules Verne: Der Blockadebrecher

Verlag Neues Leben, Berlin 1956

V 1.0 by Dumme Pute



Alle Rechte vorbehalten

Lizenz Nr. 303 (305/91/56)

Umschlagzeichnung und Illustrationen: Werner Kulle, Berlin

Gestaltung und Typographie: Kollektiv Neues Leben

Druck: Karl-Marx-Werk, Pößneck, V 15/30

Am 3. Dezember 1862 drängte sich in den schmutzigen Straßen von Glasgow eine unübersehbare Menschenmenge. Reeder, Kaufherren, Fabrikanten, Arbeiter, Seeleute, Frauen und Kinder eilten nach dem Kelvin-Dock, dem riesigen Schiffbauplatz der Firma Tod & McGregor, der wenige Minuten von der Stadt entfernt am rechten Clyde-Ufer liegt.

Bald wurden seine großen Werftplätze von vielen Neugierigen überschwemmt. Dabei handelte es sich nur um den Stapellauf eines Schiffes, und mit den Einzelheiten eines solchen Vorganges war die Bevölkerung von Glasgow doch in höchstem Maße vertraut. Bot der „Delphin“, wie das neuerbaute Schiff hieß, vielleicht gewisse technische Absonderlichkeiten?

Es war ein großer Dampfer von 1500 Tonnen aus Stahlblech gebaut und mit allen Feinheiten versehen. Seine Maschine war mit hoher Druckkraft ausgestattet und besaß eine effektive Stärke von 500 PS; sie setzte zwei Zwillingsschrauben in Bewegung, die sich – völlig unabhängig voneinander – zu beiden Seiten des Hinterstevens befanden. Durch diese Konstruktion wurde den Schiffen eine höhere Fahrtgeschwindigkeit und die Fähigkeit verliehen, auf kleinstem Räume zu drehen. Der Tiefgang des „Delphins“ konnte nach Meinung der Fachleute nicht bedeutend sein, und sie folgerten daraus, daß das Schiff dazu bestimmt war, in Kanälen von mittlerer Tiefe zu fahren.

Doch alle diese Eigentümlichkeiten rechtfertigten aber in keiner Weise eine solche Menschenansammlung.

Sobald das Meer „stand“, in dem Augenblick also, in dem sich die Ebbe ankündigte, begannen die Manöver. Die Hammerschläge hallten mit vollendetem Unisono auf die Keile nieder, die den Kiel des Schiffes heben sollten. Bald

lief ein Zittern durch den massigen Bau. Das Schiff fing an zu gleiten; es glitt schneller und schneller, und binnen weniger Sekunden verließ der „Delphin“ die fürsorglich eingetalgte Reede und ließ sich inmitten dicker weißer Dunstschlangen in den Clyde hinunter. Mit dem Heck stieß er gegen den Schlammboden des Flusses, dann richtete er sich auf dem Rücken einer mächtigen Woge empor. Von seinem Schwünge hinweggerissen, trieb er dem linken Clyde-Ufer zu und wäre, hätte man nicht all seine Anker auf einmal geworfen, dort zweifellos zerschellt.



Der Stapellauf war geglückt. Der „Delphin“ schaukelte ruhig auf dem Wasser. Die Zuschauer klatschten in die Hände, als das Schiff von seinem natürlichen Element Besitz ergriff, und Hurrageschrei erdröhte an beiden Ufern.

Aber warum dieser Beifall? Woher kam das besondere Interesse? Einzig und allein aus dem Geheimnis, das über der Fahrtbestimmung des „Delphins“ schwebte. Man wußte nicht, welchem Handelsbereich er dienen sollte, und unter den vielen Gruppen von Neugierigen waren die verschiedensten Vermutungen aufgetaucht.

Die besser Unterrichteten oder solche, die sich für besser unterrichtet hielten, meinten, daß dieser Dampfer berufen

sei, in jenem furchtbaren Kriege [Bürgerkrieg in Nordamerika von 1861 bis 1865, auch Sezessionskrieg (von Sezession = Absonderung, Trennung); 1861 traten die Südstaaten aus dem Bund der USA aus – sie nannten ihre Vereinigung „Konföderation“ – und erklärten den Nordstaaten (Föderation) den Krieg; die Rebellion hatte das Ziel, die Sklaverei aufrechtzuerhalten; 1865 mußten die Südstaaten kapitulieren], der zur Zeit den Vereinigten Staaten von Amerika große Verluste bringe, eine Rolle zu spielen. Mehr wußten sie auch nicht, und ob der „Delphin“ ein Föderierten- oder ein Südstaatenschiff sein würde, darüber hätte niemand Auskunft zu geben vermocht. Das hätten sie nur von der Firma Vincent Playfair & Co. in Glasgow erfahren können.

Ein reiches und mächtiges Handelshaus war diese Firma. Sie wagte die kühnsten Unternehmungen. Ihr derzeitiger Chef, Vincent Playfair, ein fünfzigjähriger Mann mit praktischem, klarem Verstand, aber verwegenem Sinn, war ein „Vollblut-Reeder“. Nichts interessierte ihn außer kommerziellen Fragen.

Eines Tages hatte ihm sein Neffe James Playfair, ein stattlicher Kapitän der britischen Handelsmarine von dreißig Jahren, im Café Tontine, unter den Arkaden des Stadthauses, einen kühnen Plan vorgetragen ...

Nachdem James dort längere Zeit in amerikanischen Zeitungen geblättert hatte, sagte er: „Onkel Vincent, es lassen sich in knapp vier Wochen ein paar Millionen verdienen.“

„Und was ist dabei zu riskieren?“

„Ein Schiff und eine Fracht.“

„Weiter nichts?“

„Doch, die Haut von Mannschaft und Kapitän! Aber

darauf kommt's doch nicht an!“

„Laß hören!“ erwiderte Onkel Vincent.

„Du hast doch die ‚Tribüne‘, den ‚Herald‘, die ‚Times‘, den ‚Richmonder Enquirer‘, die ‚American Review‘ gelesen?“

„Wohl an die zwanzigmal, Neffe James.“

„Du glaubst doch wie ich, daß der Krieg in Amerika noch lange dauern wird?“

„Noch sehr lange.“

„Du weißt auch, wie tief dieser Krieg in Englands und vor allen Dingen in unsere Glasgower Interessen einschneidet?“

„Mehr noch in die Interessen der Firma Playfair & Co.“, erwiderte Onkel Vincent.

„Ganz besonders in diese letztern“, stimmte ihm der junge Kapitän bei.

„Ich sehe nicht ohne Schrecken der Depression im Handel entgegen, die dieser Krieg herbeiführen kann. Ha! Diese Amerikaner! Mögen sie Sklavenhalter oder Gegner der Sklaverei sein – diese Gesellschaft dort drüben wünsche ich samt und sonders zum Teufel!“

Mochte Vincent Playfair auch hinsichtlich der großen Humanitätsprinzipien, die immer über persönlichen Interessen stehen sollen, unrecht haben, so zu sprechen, so traf es doch zu, daß die Störungen im Außenhandel große wirtschaftliche Schwierigkeiten heraufbeschworen. Der wichtigste Artikel des amerikanischen Exports fehlte in Glasgow: die Baumwolle. Die Stadt besaß 25000 Spinnmaschinen, die vor dem Sezessionskriege 625000 Meter Garn pro Tag, also 50000000 Pfund Baumwolle im Jahre, verarbeiteten. Nach diesen Ziffern lassen sich die Zustände beurteilen, die in der städtischen Industrie herrschten,

als es an Baumwolle zu fehlen begann. Arbeitseinstellungen in allen Fabriken und Bankerotte waren an der Tagesordnung.

Der Anblick dieses Notstandes hatte James Playfair den Gedanken zu seinem kühnen Projekt eingegeben. „Ich will Baumwolle aufzutreiben suchen“, sagte er, „und ich werde Baumwolle herschaffen, mag es kosten, was es will.“

„Und wie das, James?“ meinte der Oheim.

„Höchst einfache Sache! Wir bauen ein Schiff von überlegener Fahrtgeschwindigkeit und starkem Raumgehalt.“

„Läßt sich machen.“

„Das Schiff befrachten wir mit Kriegsbedarf, Proviant und Kleidungsstücken.“

„So etwas läßt sich auftreiben.“

„Das Kommando über das Schiff übernehme ich. Alle Fahrzeuge der föderierten Marine steche ich aus und dringe in einen Hafen der Südstaaten ein.“

„Die Ladung aber verkaufst du, wenn sie dort unten gebraucht werden kann, an die Konföderierten“, sagte der Onkel.

„... und komme, mit Baumwolle beladen, wieder heim.“

„Wirst sie gewiß umsonst bekommen.“

„So meine ich auch, Onkel Vincent,“

„Wann willst du fahren?“

„Sobald ich ein gutes Schiff habe.“

„Das soll dir Expresß geschafft werden. Aber die Mannschaft?“

„Oh, die finde ich schon.“

„Nun aber eins noch, James. Welchen Punkt der amerikanischen Küste gedenkst du anzulaufen?“

„In New-Orleans, Wilmington und Savannah sind ja be-

reits Schiffe eingedrungen. Vielleicht segle ich am besten direkt nach Charleston. Bis jetzt ist es, ausgenommen allein die ‚Bermuda‘, noch keinem englischen Schiffe gelungen, in die Charlestone Kanäle hineinzukommen. Ich will es ihr leichtun.“

„Charleston ist mit Baumwolle vollgepfropft“, meinte Onkel Vincent. „Um sie loszuwerden, heizt man ja dort damit.“

„Stimmt“, entgegnete James. „Ferner ist die Stadt von Batterien und Schiffen der Föderierten eingeschlossen. Nichts kann heraus, aber ebenso nichts hinein. Mit General Beauregards Munition steht es sehr schlimm; meine Fracht dürfte er mir mit Gold aufwiegen.“

„Gut, Neffe. Und wann gedenkst du zu fahren?“

„In einem halben Jahr. Um leichter nach Charleston hineinzugelangen, müssen wir lange Nächte haben, Winter-nächte.“

So kam es, daß fünf Monate später der Dampfer „Delphin“ vom Kelvin-Dock vom Stapel lief und daß seine wirkliche Bestimmung niemandem bekannt war.

Gegen Ausgang Dezember machte der „Delphin“ seine Probefahrten. Der neue Dampfer lief großartig, und das Patentlog [Registrier-Apparat, bestehend aus einem durchs Wasser mitgeschleppten kleinen Schraubenpropeller, der durch die Geschwindigkeit des Schiffes in Umdrehungen versetzt wird; diese Drehungen werden auf ein Räderwerk übertragen, von dem man die Anzahl der durchlaufenen Seemeilen (Seemeile [Knoten] = 1851,85 m) ablesen kann] meldete eine Geschwindigkeit von siebzehn Meilen in der Stunde – wie sie noch von keinem englischen, französischen oder amerikanischen Schiff erreicht worden

war.

Am 25. Dezember wurde der Dampfer etwas unterhalb der Glasgower Brücke beladen. Auf ungeheuren Werften lagerten dort Riesenvorräte an Kleidern, Waffen und Munition, die im Nu im Kielraum des „Delphins“ verschwanden. Der Charakter dieser Ladung wurde für die Bestimmung des Schiffes zum Verräter. Das Geheimnis noch länger zu wahren erwies sich für die Firma Playfair auch als unmöglich. Wie sollte man die Mannschaft werben, ohne ihr zu sagen, wohin die Fahrt gehe? Doch die Gefahr hielt niemand ab. Es wurde eine gute Löhnung geboten; außerdem sollte jeder noch vom Gewinn einen bestimmten Anteil erhalten. Nach Verlauf von vierundzwanzig Stunden standen in der Schiffsrolle James Playfairs dreißig Namen verzeichnet, die jeder königlichen Marine zur Ehre gereicht hätten.

Die Abfahrt wurde auf den 3. Januar festgesetzt. Am 31. Dezember war der „Delphin“ in Bereitschaft, sein Schiffsraum bis zum Rande gefüllt mit Munition und Proviant, seine Kammern mit Kohlen.

Am 2. Januar fand sich der Kapitän an Bord ein. Er ließ seinen Blick noch einmal über das ihm anvertraute Schiff gleiten. Da zeigte sich auf Deck ein Mensch, der James Playfair zu sprechen wünschte. Ein Matrose führte ihn auf das Hüttendeck.

Es war ein kräftiger, breitschultriger Mann mit rötlichem Gesicht, dessen einfältiger Ausdruck eine gewisse Schlaueit und Lustigkeit schlecht verbarg. Mit seemännischen Bräuchen schien er nicht recht vertraut zu sein; denn er sah sich ganz so um wie jemand, der auf dem Schiffsdeck wenig zu Hause ist. Er versuchte aber, sich wie ein Seebär zu gebärden, als er das Takelwerk des „Delphins“ be-