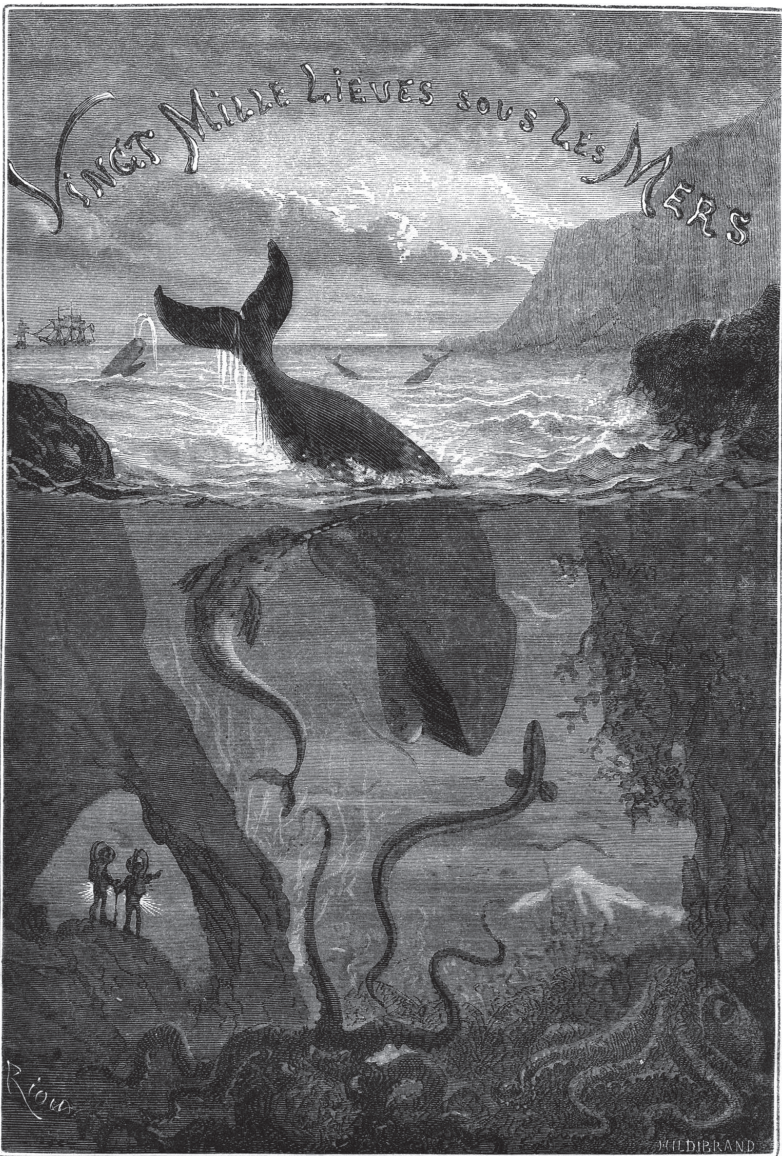


dtv



Jules Verne

20 000 Meilen
unter den Meeren

Roman

Aus dem Französischen neu übersetzt
und herausgegeben von Volker Dehs

Mit sämtlichen Illustrationen
der französischen Originalausgabe



Deutscher Taschenbuch Verlag

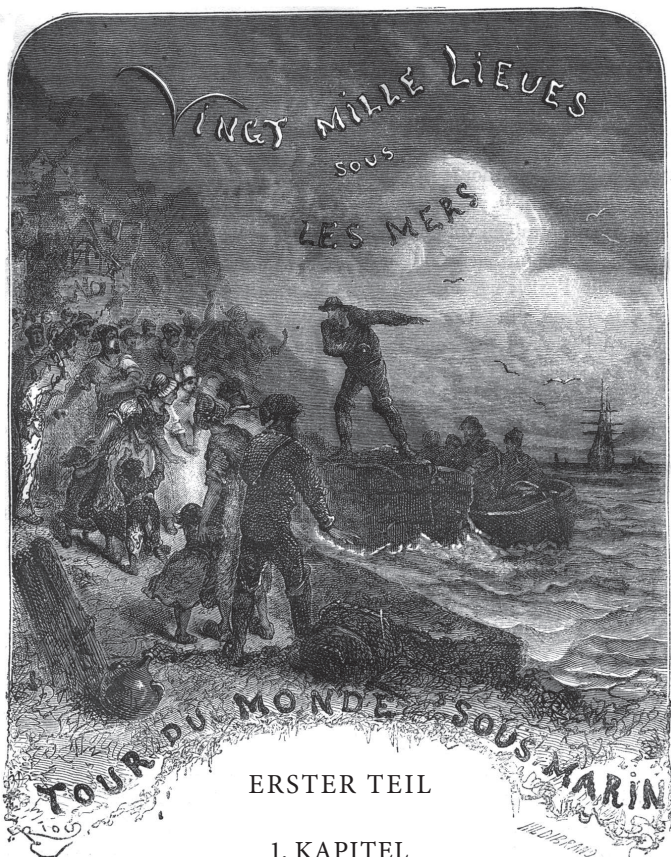
Von Jules Verne
sind im Deutschen Taschenbuch Verlag erschienen:
In 80 Tagen um die Welt (13545)
Reise zum Mittelpunkt der Erde (13575 und 13882)
Von der Erde zum Mond (13643)
Reise um den Mond (14140)

Titel der französischen Originalausgabe:
›Vingt Mille Lieues sous les mers‹
(Paris 1869/71)
Der Übersetzung wurde die 1871
erschienene illustrierte Ausgabe des Verlags
J. Hetzel & Cie. zugrunde gelegt.

**Ausführliche Informationen über
unsere Autoren und Bücher
finden Sie auf unserer Website
www.dtv.de**



Vollständige Ausgabe 2009
3. Auflage 2013
Deutscher Taschenbuch Verlag GmbH & Co. KG,
München
© 2011 Bibliographisches Institut GmbH,
Artemis & Winkler Verlag, Mannheim
Umschlagkonzept: Balk & Brumshagen
Umschlagbild: ›20 000 Meilen unter dem Meer‹ (1996)
von Jonathan Barry (bridgemanart.com)
Satz: Günter Jürgensmeier, München
Druck und Bindung: Druckerei C. H. Beck, Nördlingen
Gedruckt auf säurefreiem, chlorfrei gebleichtem Papier
Printed in Germany · ISBN 978-3-423-13795-9



Eine umherschweifende Klippe

Das Jahr 1866 stand im Zeichen eines seltsamen Ereignisses, eines unerklärten und unerklärbaren Phänomens, das sicher niemand vergessen haben wird. Sieht man einmal von den Gerüchten ab, die die Bewohner der Hafenstädte in Atem hielten und die Öffentlichkeit bis ins Landesinnere hinein in Unruhe versetzten, waren besonders die Seeleute in heller Aufregung. Kaufleute, Reeder, Schiffskapitäne, Skipper und Master in Europa und Amerika, Offiziere der Kriegsmarine

aller Länder und schließlich die Regierungen der verschiedenen Staaten beider Kontinente nahmen die Vorfälle außerordentlich ernst.

Seit einiger Zeit schon waren mehrere Schiffe auf hoher See »einem gigantischen Etwas« begegnet, einem langen, spindelförmigen Gegenstand, der bisweilen phosphoreszierte und weitaus größer und schneller war als ein Wal.

Die Einzelheiten, die im Zusammenhang mit dieser Erscheinung in den verschiedenen Logbüchern verzeichnet worden waren, stimmten alle recht genau überein hinsichtlich des Äußeren des betreffenden Gegenstands oder Lebewesens, der unerhörten Wendigkeit seiner Bewegungen, der erstaunlichen Geschwindigkeit und der eigentümlichen Art seiner Lebensäußerungen. Wenn es sich um einen Wal handelte, dann übertraf er an Größe alle Arten, die von der Wissenschaft bislang klassifiziert worden waren. Weder Cuvier noch Lacépède, weder Monsieur Dumeril noch Monsieur de Quatrefages* hätten die Existenz eines derartigen Ungeheuers anerkannt, – zumindest nicht, ohne es vorher gesehen zu haben, und zwar mit ihren eigenen Expertenaugen.

Wenn man die durchschnittliche Größe, die bei den verschiedenen Beobachtungen festgestellt worden war, berücksichtigte – und dabei sowohl allzu behutsame Schätzungen zurückwies, die dem fraglichen Gegenstand eine Länge von zweihundert Fuß zuschrieben, als auch die Übertreibungen, die ihn für eine Meile breit und drei lang erklärten –, konnte man doch behaupten, dass dieses außerordentliche Lebewesen alle von Ichthyologen* bis heute für möglich gehaltenen Ausmaße bei Weitem übertraf – immer vorausgesetzt, dass es wirklich existierte.

Und es existierte wirklich, an der Tatsache selbst gab es nichts zu rütteln; bedenkt man die Neigung des menschlichen Geistes zum Wunderbaren, wird man sich leicht ausmalen können, welche Aufregung diese übernatürliche Erscheinung in aller Welt auslöste. Ins Reich der Fabel verweisen ließ sie sich allerdings nicht mehr.

So war der Steamer *Governor Higginson* von der *Calcutta and Burnach Steam Navigation Company* dieser sich bewegendem Masse am 20. Juli 1866 fünf Meilen östlich der australischen Küste begegnet. Zunächst hatte Kapitän Baker angenommen, ein unbekanntes Riff vor sich zu haben; er machte sich schon daran, die genaue Lage zu bestimmen, als das räthselhafte Objekt zischend zwei Wassersäulen* hundertfünfzig Fuß hoch in die Luft schleuderte. Wenn sich auf dieser Klippe nicht die regelmäßig auftretende Aktivität eines Geysirs entlud, hatte es die *Governor Higginson* tatsächlich mit irgendeinem bis dahin unbekanntem Meeressäuger zu tun, der aus seinen Nüstern Fontänen aus Wasser, Luft und Dampf ausstieß.

Ähnliches wurde auch am 23. Juli desselben Jahres im Pazifik beobachtet, und zwar durch die *Cristobal Colon* von der *West India and Pacific Steam Navigation Company*. Dieser außergewöhnliche Wal musste sich also mit erstaunlicher Geschwindigkeit von einem Ort zum andern bewegen können, da ihn die *Governor Higginson* und die *Cristobal Colon* in einem Zeitraum von drei Tagen an zwei Orten beobachtet hatten, die über siebenhundert See-Lieues voneinander entfernt sind.

Zwei Wochen später meldeten in zweitausend Lieues Entfernung voneinander sowohl die *Helvetia* von der *Compagnie Nationale* als auch die *Shannon* von der *Royal Mail*, die den Atlantik zwischen den Vereinigten Staaten und Europa in entgegengesetzter Richtung überquerten, das Ungeheuer auf $42^{\circ} 15'$ nördlicher Breite und $60^{\circ} 35'$ westlicher Länge vom Greenwich-Nullmeridian. Bei dieser fast gleichzeitig erfolgten Beobachtung meinte man die Mindestlänge des Säugetiers auf mehr als dreihundertfünfzig englische Fuß¹ schätzen zu können, da die *Shannon* und die *Helvetia* von geringerer Größe waren, obwohl sie vom Vorder- bis zum Achtersteven immerhin hundert Meter maßen. Die größten Wale, die in den Gewässern der Aleuten vorkommen, Ku-

1 Ungefähr 106 m. Der englische Fuß misst nur 30,4 cm.

lammak und Umgullick*, haben jedoch niemals eine Länge von sechsundfünfzig Meter übertroffen – sofern sie sie überhaupt erreichten.

Diese Schlag auf Schlag eintreffenden Berichte, neuerliche Beobachtungen an Bord des Transatlantikschiiffs *Pereire*, ein Zusammenstoß der *Etna* von der Inman-Linie mit dem Ungeheuer, ein Protokoll, das von den Offizieren der französischen Fregatte *La Normandie* angefertigt wurde, und der sehr sorgfältige Bericht über eine Sichtung durch die Offiziere des Kommodore Fitz-James an Bord der *Lord Clyde* erregten in der Öffentlichkeit großes Aufsehen. In den Ländern von leichter Lebensart machte man sich über die Erscheinung lustig, aber die ernst und praktisch veranlagten Nationen wie England, Amerika und Deutschland setzten sich eingehend mit ihr auseinander.

In allen Metropolen wurde das Ungeheuer zum Tagesgespräch; man besang es in den Kaffeehäusern, verspottete es in den Zeitungen und brachte es in den Theatern auf die Bühne. Zeitungsenten bekamen eine vortreffliche Gelegenheit, Eier jeglicher Couleur zu legen. In den Tageszeitungen sah man aus Mangel an Beiträgen alle riesigen Fabelwesen wieder zum Vorschein kommen, vom weißen Wal, dem fürchterlichen »Moby Dick«* aus dem Nordmeer, bis zum gigantischen Kraken, dessen Tentakeln ein Schiff von fünfhundert Tonnen umschlingen und in den Abgrund des Ozeans hinabziehen können. Man druckte sogar die Aufzeichnungen aus der Antike nach, die Ansichten von Aristoteles und Plinius*, die sich für die Existenz solcher Ungeheuer ausgesprochen hatten, sodann die norwegischen Berichte von Bischof Pontopidan und die Beschreibungen Paul Heggedes*, schließlich die Beobachtungen von Herrn Harrington, dessen Glaubwürdigkeit außer Frage stand, wenn er behauptete, 1857 von Bord der *Castillan* aus jene Riesenschlange gesehen zu haben, die sich bis dahin allenfalls in den Buchstabenmeeren des alten *Constitutionnel** herumgetrieben hatte.

So entbrannte in den wissenschaftlichen Gesellschaften

und Fachzeitschriften eine nicht enden wollende Polemik zwischen den Leichtgläubigen und den Skeptikern. Die »Monsterfrage« erhitzte die Gemüter. Die Journalisten, die für wissenschaftlich gelten wollten und im Wettstreit mit jenen lagen, die vor allem geistreich zu sein suchten, ließen während dieses denkwürdigen Feldzugs wahre Tintenfluten fließen; einige unter ihnen sogar den einen oder anderen Tropfen Blut, denn in puncto große Seeschlange wurde man schnell auf beleidigendste Art persönlich.

Sechs Monate lang wurde dieser Krieg mit wechselndem Erfolg geführt. Auf die gründlichen Artikel des Geographischen Instituts von Brasilien, der Königlich Akademie der Wissenschaften zu Berlin, der British Association, der Smithsonian Institution in Washington, auf die Erörterungen von *The Indian Archipelago*, im *Cosmos* des Abbé Moigno und in Petermanns *Mittheilungen**, auf die wissenschaftlichen Berichte in den großen französischen und ausländischen Tageszeitungen antworteten die kleineren Blätter mit nicht versiegen wollendem Witz. Ihre geistreichen Autoren parodierten einen Ausspruch Linnés, der von den Gegnern des Ungeheuers zitiert worden war, versicherten, »dass die Natur keine Fehlritte macht«*, und beschworen ihre Zeitgenossen, die Natur nur ja nicht Lügen zu strafen, indem sie die Existenz all der Kraken, Seeschlangen, »Moby Dicks« und anderer Ausgeburten halluzinierender Seemannshirne anerkannten. Schließlich setzte der populärste Redakteur einer weithin gefürchteten Satirezeitung in einem Artikel gleich Hippolyt* zum Todesstoß an und erledigte das Ungeheuer unter allgemeinem Gelächter. Der Witz hatte über die Wissenschaft triumphiert.

In den ersten Monaten des Jahres 1867 schien die Debatte beigelegt und kaum mehr neu entfacht werden zu können, als plötzlich neue Informationen an die Öffentlichkeit gelangten. Nun handelte es sich nicht mehr um ein wissenschaftliches Rätsel, das seiner Lösung harrete, sondern um eine ganz handfeste Bedrohung, der es aus dem Weg zu ge-

hen galt. Die Angelegenheit nahm eine neue Wendung. Das Ungeheuer wurde wieder zu einem Inselchen, einer Klippe, einem Riff, aber zu einem umherschweifenden, unberechenbaren, nicht greifbaren Riff.

In der Nacht des 5. März 1867 befand sich die *Moravian* von der *Montreal Ocean Company* auf $27^{\circ} 30'$ nördlicher Breite und $72^{\circ} 15'$ westlicher Länge und stieß mit ihrer Steuerbordseite auf einen Felsen, der in diesen Gewässern auf keiner Karte verzeichnet war. Mit der kombinierten Kraft des Windes und ihrer vierhundert Pferdestärken fuhr sie mit einer Geschwindigkeit von dreizehn Knoten. Es konnte kein Zweifel daran bestehen, dass die *Moravian* ohne die überlegene Beschaffenheit ihres Rumpfs durch den Aufprall aufgerissen und mitsamt allen zweihundertsiebenunddreißig Passagieren, die sie nach Kanada beförderte, in die Tiefe gerissen worden wäre.

Der Vorfall hatte sich bei Tagesanbruch gegen fünf Uhr morgens ereignet. Die diensthabenden Offiziere stürzten zum Heck des Schiffes und beobachteten den Ozean mit peinlicher Sorgfalt. Sie sahen jedoch nichts als das aufgewühlte Kielwasser, das auf einer Länge von drei Kabellängen schäumte, als ob die Wassermassen durch irgendetwas kräftig aufgewühlt worden wären. Der Ort des Vorfalls wurde genauestens bestimmt, und die *Moravian* setzte ihre Reise ohne erkennbare Schäden fort. Hatte sie einen unterseeischen Felsen oder ein riesiges Wrack gerammt? Das war nicht zu klären; aber eine später vorgenommene Untersuchung ihres Rumpfs im Trockendock ergab, dass der Kiel an einer Stelle gebrochen war.

Dieser eigentlich ausgesprochen schwerwiegende Vorfall wäre wahrscheinlich wie so viele andere in Vergessenheit geraten, wenn er sich nicht drei Wochen später unter ganz ähnlichen Umständen wiederholt hätte. Aufgrund der Nationalität des Schiffes, das Opfer dieses neuerlichen Zusammenstoßes wurde, und des Ansehens der Reederei, der es gehörte, erregte das Ereignis allerdings enormes Aufsehen.

Jedermann ist wohl der Name des berühmten englischen Reeders Cunard* ein Begriff. Dieser weitblickende Unternehmer hatte 1840 den Postverkehr zwischen Liverpool und Halifax mit drei hölzernen Schaufelraddampfern begründet, die über eine Leistung von vierhundert Pferdestärken und eine Tonnage von elfhundertzweiundsechzig Tonnen verfügten. Acht Jahre später war die Flotte der Gesellschaft um vier Schiffe von sechshundertfünfzig Pferdestärken und achtzehnhundertzwanzig Tonnen angewachsen, zwei Jahre darauf um zwei weitere Schiffe mit noch höherer Leistung und Tonnage. 1853, kurz nach der Erneuerung der Konzession zur Beförderung von Depeschen, fügte die Cunard-Linie ihrem Bestand nacheinander die *Arabia*, *Persia*, *China*, *Scotia*, *Java* und die *Russia* hinzu – allesamt die leistungsstärksten und größten Schiffe, die nach der *Great Eastern** jemals das Meer durchpflügt haben. 1867 besaß die Gesellschaft also insgesamt zwölf Schiffe, darunter acht mit Schaufelrädern und vier Schraubendampfer.

Wenn ich hier gedrängt all diese Einzelheiten aufführe, dann nur um für jeden nachvollziehbar zu machen, um welche eine bedeutende Seeverkehrsgesellschaft es sich handelt, die in der ganzen Welt für ihre umsichtige Geschäftsführung bekannt ist. Kein transatlantisches Schiffahrtsunternehmen wurde geschickter geleitet, keines von vergleichbarem Erfolg gekrönt. In sechsundzwanzig Jahren hatten die Schiffe der Cunard-Linie den Atlantik zweitausendmal überquert und niemals war eine Reise gescheitert, niemals war es zu einer Verspätung gekommen, niemals war der Verlust eines Briefs, Menschen oder Schiffs zu beklagen gewesen. Deshalb geben die Passagiere trotz starker französischer Konkurrenz der Cunard-Linie vor allen anderen den Vorzug, wie aus einer auf amtliche Dokumente gestützten Statistik für die letzten Jahre hervorgeht. Und aus diesem Grund wird sich niemand über das große Aufsehen wundern, das der Unfall hervorrief, der einem ihrer schönsten Steamer zustieß.

Am 13. April 1867 befand sich die *Scotia* bei ruhiger See

und günstigem Wind auf 15° 12' westlicher Länge und 45° 37' nördlicher Breite. Unter dem Schub ihrer eintausend Pferdestärken kam sie mit 13,43 Knoten voran und ihre Schaufelräder durchpflügten mit vollkommener Regelmäßigkeit das Meer. Ihr Tiefgang betrug sechs Meter siebzig, die Wasserverdrängung sechstausendsechshundertvierundzwanzig Kubikmeter.

Nachmittags um vier Uhr siebzehn, als die Passagiere zum Lunch im großen Salon versammelt waren, kam es zu einem kaum wahrnehmbaren Stoß am Schiffsrumpf – an der Flanke und ein wenig hinter dem Backbordrad.

Die *Scotia* war nicht aufgelaufen, sie war gerammt worden, und zwar von einem Objekt, das eher schneidend und bohrend als stumpf gewesen war. Die Kollision schien aber so leicht gewesen zu sein, dass sich niemand an Bord deswegen Sorgen gemacht hätte, wären nicht die Schiffsraumarbeiter* mit lautem Geschrei aufs Deck hochgestürzt und hätten gerufen:

»Wir sinken! Wir sinken!«

Zunächst waren die Passagiere aufs Äußerste entsetzt, aber Kapitän Anderson* beeilte sich, sie zu beruhigen. Tatsächlich bestand keine unmittelbare Gefahr. Da die *Scotia* durch wasserdichte Schotte in sieben Kammern unterteilt war, konnte sie einen Wassereinbruch ungefährdet überstehen.

Auf der Stelle begab sich Kapitän Anderson in den Schiffsraum. Er stellte fest, dass Wasser in die fünfte Kammer eingedrungen war, und die Geschwindigkeit, mit der dies geschehen war, zeigte, dass das Leck beträchtlich sein musste. Glücklicherweise befanden sich in dieser Kammer nicht die Dampfkessel, sonst wären die Feuer darunter sofort erloschen.

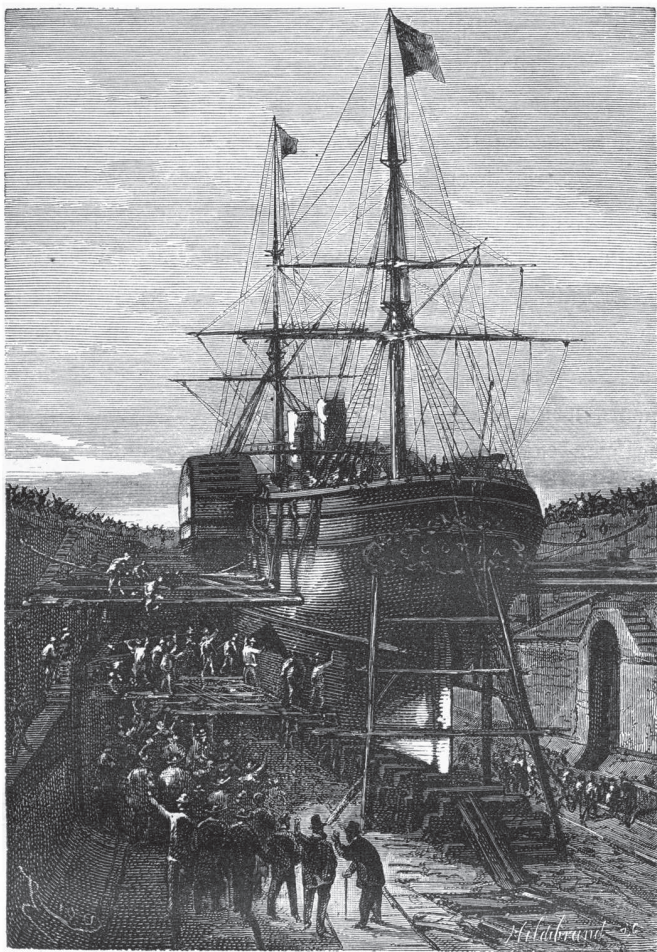
Kapitän Anderson ließ sogleich die Maschine stoppen, und ein Matrose tauchte ins Wasser hinab, um den Schaden zu untersuchen. Kurz darauf stellte er fest, dass ein zwei Meter breites Loch im Rumpf des Steamers klaffte. Ein so großes Leck konnte nicht ausgebessert werden, und so musste die

Scotia ihre Fahrt mit bis zur Hälfte ins Wasser getauchten Schaufelrädern fortsetzen. Zu dem Zeitpunkt befand sie sich dreihundert Meilen von Kap Clear entfernt, und mit dreitägiger Verspätung, die in Liverpool Anlass zu großer Besorgnis gab, legte sie am Kai der Reederei ein.

Ingenieure machten sich nun sofort an die Inspektion der aufs Trockendock gelegten *Scotia*. Sie wollten ihren Augen nicht trauen: Zweieinhalb Meter unterhalb der Wasserlinie entdeckten sie einen scharf umrissenen Einschnitt in Form eines gleichschenkligen Dreiecks. Die Schnittflächen im Stahl waren so glatt, dass sie selbst mit einer Lochstanze nicht sauberer hätten ausgeführt werden können. Das Werkzeug, mit dem das Loch hineingebohrt worden war, musste demnach von außerordentlicher Härte gewesen sein – und nachdem es mit ungeheurer Kraft herangeschossen und durch den vier Zentimeter dicken Stahl gedrungen war, hatte es sich darüber hinaus auf ganz unerklärbare Weise auch wieder selbst herausziehen müssen.

Dies war also das neueste Ereignis, das die Öffentlichkeit sogleich wieder in helle Aufrregung versetzte. Von diesem Zeitpunkt an wurden alle Schiffsunglücke ohne eindeutig geklärte Ursache dem Ungeheuer in die Schuhe geschoben. Dem sagenhaften Geschöpf kreidete man alle Schiffbrüche an, und deren Zahl ist ja bedauerlicherweise beträchtlich; denn bei dreitausend Schiffen, deren Verlust Jahr für Jahr vom *Bureau Véritas** verzeichnet wird, beläuft sich die Zahl der Dampf- oder Segelschiffe, die mit Mann und Maus als verschollen gelten, weil man nie wieder etwas von ihnen gehört hat, auf nicht weniger als zweihundert!

Ob zu Recht oder zu Unrecht, für ihr Verschwinden wurde das »Monstrum« verantwortlich gemacht und da seinetwegen der Verkehr zwischen den Kontinenten immer gefährlicher geworden war, meldete sich die Öffentlichkeit zu Wort und verlangte nachdrücklich, die Meere um jeden Preis von diesem furchtbaren Wal zu befreien.



Ingenieure machten sich sofort an die Inspektion der Scotia

2. KAPITEL

Das Für und Wider

Zu der Zeit, als sich diese Ereignisse zutrug, kam ich gerade von einer Forschungsreise in den Vereinigten Staaten durch die Badlands von Nebraska* zurück. In meiner Eigenschaft als Assistenzprofessor am Pariser Museum für Naturgeschichte war ich dieser Expedition von der französischen Regierung zugeteilt worden. Nach sechs Monaten in Nebraska erreichte ich mit wertvollen Funden im Gepäck gegen Ende März New York. Meine Abreise nach Frankreich war auf die ersten Maitage festgelegt worden, und bis dahin brachte ich die Zeit damit zu, meine mineralogischen, botanischen und zoologischen Schätze zu klassifizieren, als sich der Zwischenfall mit der *Scotia* ereignete.

Über die große Frage, die das Tagesgespräch beherrschte, war ich voll und ganz auf dem Laufenden – und wie hätte es auch anders sein können? Ich hatte alle amerikanischen und europäischen Zeitungen immer und immer wieder gelesen, ohne mir jedoch einen Reim darauf machen zu können. Das Geheimnisvolle ließ mir keine Ruhe. Unfähig, mir eine eindeutige Meinung zu bilden, fiel ich von einem Extrem ins andere. Dass irgendetwas an der Sache war, daran bestand kein Zweifel, und die Ungläubigen waren aufgerufen, ihren Finger in die Wunde der *Scotia* zu legen.

Bei meiner Ankunft in New York schlugen die Wellen der Aufregung hoch. Die Hypothese von einer schwimmenden Insel, einem driftenden Riff, die von einigen nur wenig sachkundigen Geistern vertreten wurde, war inzwischen vollständig verworfen worden. In der Tat, keine Klippe hätte sich mit derart außergewöhnlicher Geschwindigkeit fortbewegen können, außer sie hätte in ihrem Innern irgendeine Maschine gehabt.*

Desgleichen wurde die Annahme eines treibenden Schiffsrumpfs, eines riesigen Wracks aufgegeben, und zwar ebenfalls wegen der Schnelligkeit seiner Fortbewegung.

Blieben nur noch zwei mögliche Lösungen übrig, die ihre Anhänger in zwei unversöhnliche Lager aufspalteten: Auf der einen Seite diejenigen, die an ein Ungeheuer von außerordentlicher Kraft glaubten; auf der anderen die Befürworter eines »Unterseeboots«, das von einem äußerst leistungsfähigen Motor angetrieben wurde.

Diese letzte Hypothese, die an sich ja durchaus zulässig sein mochte, konnte allerdings durch die Nachforschungen, die in beiden Weltteilen angestellt wurden, nicht bestätigt werden. Dass ein einfacher Privatmann über eine solche Maschine verfügte, war wenig wahrscheinlich. Wo und wann hätte sie erbaut werden sollen, und wie hätte man ihre Konstruktion geheim halten können?

Einzig eine Regierung hätte sich im Besitz eines solchen Zerstörungsapparats befinden können, und in unserer unseligen Zeit, in der der Mensch alle Mühe darauf verwendet, immer leistungsfähigere Kriegsmaschinen zu entwickeln, war es durchaus möglich, dass ein Staat ohne Wissen der anderen einen so fürchterlichen Apparat erprobte. Nach den Chassepots die Torpedos, nach den Torpedos die Unterwasserrammten*, daraufhin – ein neues Gegenmittel. So hoffe ich zumindest.

Aber auch die Hypothese einer Kriegsmaschine musste nach den Erklärungen der Regierungen fallen gelassen werden. Da es hier um das Gemeinwohl ging und der Überseeverkehr in Mitleidenschaft gezogen wurde, konnte man an der Aufrichtigkeit der Regierungen nicht zweifeln. Und wie hätte man auch annehmen können, dass der Bau eines derartigen Unterseeboots den Augen der Öffentlichkeit entgangen wäre? Unter diesen Umständen ein Geheimnis zu wahren, wäre schon für einen Einzelnen äußerst schwierig gewesen, ganz unmöglich jedoch für einen Staat, dessen gesamte Aktivitäten unter der beständigen Überwachung der rivalisierenden Mächte stehen.

Nachdem man also eingehende Erkundigungen in England, Frankreich, Russland, Preußen, Spanien, Italien, Ame-

rika und sogar in der Türkei eingeholt hatte, wurde die Hypothese von einem unterseeischen *Monitor** endgültig verworfen.

Somit gewann das Seeungeheuer wieder Oberwasser, trotz des unaufhörlichen Spotts, mit dem es von der Klatschpresse bedacht wurde, und bald schon gab man sich auf ichtthyologischem Gebiet den absurdesten Fantastereien hin.

Bei meiner Ankunft in New York hatten mir mehrere Personen die Ehre erwiesen, mich wegen dieser Erscheinung um meine Meinung zu bitten. In Frankreich hatte ich ein zweibändiges Werk im Quartformat mit dem Titel *Die Geheimnisse der Tiefsee* veröffentlicht, und dieses Werk, das vor allem von der Fachwelt sehr geschätzt wurde, hatte mir den Ruf eines Spezialisten für dieses noch ziemlich unbekanntes Gebiet der Naturkunde eingetragen. Ich wurde um Stellungnahme gebeten. Solange ich die Realität des Faktums in Abrede stellen konnte, verschanzte ich mich dahinter, es gänzlich in Frage zu stellen. Aber als ich schon bald mit dem Rücken zur Wand stand, war ich genötigt, Farbe zu bekennen. Schließlich wurde »der ehrenwerte Pierre Aronnax*, Professor am Pariser Museum« sogar öffentlich vom *New York Herald* aufgefordert, irgendeine Auffassung zu äußern.

So schickte ich mich darein. Da ich nicht mehr weiter schweigen konnte, äußerte ich mich also. Ich erörterte die Frage unter allen Gesichtspunkten, sowohl politischer als auch wissenschaftlicher Art, und im Folgenden gebe ich einen Auszug aus dem ausführlichen Artikel wieder, den ich in der Ausgabe vom 30. April veröffentlichte:

»Nachdem ich also«, schrieb ich, »die verschiedenen Hypothesen eine nach der anderen erörtert habe, muss ich nach Ausschluss aller anderen notwendigerweise jener den Vorrang einräumen, die die Existenz eines Meerestieres von außerordentlicher Kraft annimmt.

Die Tiefen der Ozeane sind uns völlig unbekannt. Keine Sonde hat sie bisher erreichen können. Was geht in den entlegenen Abgründen vor sich? Welche Wesen leben in zwölf

oder fünfzehn Meilen unter dem Meeresspiegel* und wie können sie dort überhaupt überleben? Wie sind diese Lebewesen beschaffen? Man vermag kaum Mutmaßungen darüber anzustellen.

Die Lösung der Frage, die man mir unterbreitet hat, läuft also auf ein Dilemma hinaus.

Entweder sind uns alle Lebensformen, die unseren Planeten bevölkern, bekannt – oder nicht.

Wenn wir nicht alle kennen, wenn die Natur in der Ichthyologie noch Geheimnisse bereithält, dann scheint nichts näher zu liegen, als die Existenz von Fischen oder Walen einer neuen Art oder sogar Gattung in Betracht zu ziehen, die von einer jenen Tiefen, die keine Sonde erreichen kann, vollkommen angepassten Beschaffenheit sind und die irgendein Anlass, eine Laune, eine plötzliche Anwendung, wenn man so will, in großen Zeitabständen in die oberen Schichten des Ozeans treibt.

Sollten wir dagegen alle lebenden Arten kennen, dann müssen wir das besagte Geschöpf zwangsläufig unter den bereits erfassten Meereslebewesen suchen, und in diesem Fall wäre ich geneigt, von der Existenz eines *Riesennarwals* auszugehen.

Der gemeine Narwal, auch See-Einhorn genannt, erreicht oft eine Länge von sechzig Fuß. Verfünffachen, ja, verzehnfachen Sie diese Ausmaße, statten Sie den Wal mit einer Kraft aus, die dieser Größe entspricht, und verstärken Sie im selben Maß seine Angriffswaffen, dann erhalten Sie ein entsprechend mächtiges Tier. Es hätte die Proportionen, die die Offiziere der *Shannon* festgestellt haben, verfügte über das Instrument, das zum Durchstoßen der *Scotia* erforderlich ist, und über die notwendige Kraft, um den Rumpf eines Dampfers zu beschädigen.

In der Tat ist der Narwal mit einer Art Speer aus Elfenbein ausgestattet, einer Hellebarde, wie ihn einige Naturforscher nennen. Dabei handelt es sich um einen Stoßzahn, der die Härte von Stahl aufweist. Man hat einige dieser Zähne in den

Körpern von Walen entdeckt, die der Narwal immer wieder erfolgreich angreift. Andere wiederum wurden mit großer Mühe aus den Rümpfen von Segelschiffen entfernt, die sie durchstoßen hatten wie ein Bohrer eine Fasswand. Das Museum der medizinischen Fakultät von Paris besitzt einen solchen Stoßzahn, der zwei Meter und fünfundzwanzig Zentimeter lang ist und an seiner Basis einen Durchmesser von achtundvierzig Zentimeter aufweist!

Stellen Sie sich nun eine zehnmal größere Waffe vor, geführt von einem zehnmal so starken Tier, das mit einer Geschwindigkeit von zwanzig Meilen in der Stunde durch das Wasser schießt, multiplizieren Sie seine Masse mit seiner Schnelligkeit und Sie erhalten einen Stoß, der ausreicht, die besagte Katastrophe zu verursachen.

Solange wir also nicht über mehr Informationen verfügen, plädiere ich also für ein riesengroßes See-Einhorn, das nicht mehr nur mit einer Hellebarde bewaffnet ist, sondern mit einem wahren Rammsporn wie Panzerfregatten oder Kriegsrampen, denen es auch an Masse und an Bewegungskraft gleichkommt.

Auf diese Weise ließe sich also für das unerklärliche Phänomen eine Erklärung finden, es sei denn, es handelte sich am Ende doch um nichts – trotz allem, was man gesehen, wahrgenommen und erlitten hat –, was immerhin auch möglich wäre!«

Die letzten Worte waren auf meine Feigheit zurückzuführen; aber bis zu einem gewissen Punkt wollte ich meine Professorenwürde wahren und mich nicht allzu leichtfertig dem Spott der Amerikaner aussetzen, die, wenn sie erst einmal lachen, dies ausgiebig tun. So hielt ich mir ein Hintertürchen offen. Im Grunde hatte ich die Existenz des »Ungeheuers« ja eingeräumt.

Mein Artikel wurde heiß diskutiert, was ihm natürlich große Beachtung verschaffte. Er fand eine Menge Befürworter. Die Schlussfolgerung, die er nahe legte, ließ der Einbildungskraft ja auch einen großen Spielraum. Die menschliche

Fantasie gefällt sich in großartigen Entwürfen übernatürlicher Lebewesen, und das Meer bietet ihr dazu das beste Medium, als die einzige Region, in der derartige Riesen gedeihen und sich entfalten können – Giganten, gegenüber denen sich Landtiere wie Elefant und Rhinoceros nur wie Zwerge ausnehmen. Im Wasser leben die größten der bekannten Säugetierarten, und vielleicht bergen sie auch Weichtiere von unvergleichlicher Körpergröße, entsetzlich anzuschauende Krustentiere wie hundert Meter lange Hummer oder Krabben, die zweihundert Tonnen wiegen! Weshalb auch nicht? Früher, in der Urzeit, erreichten die Landlebewesen, die Vierbeiner, Vierhänder, Reptilien und Vögel gigantische Ausmaße. Der Schöpfer hatte sie mithilfe riesiger Gussformen angefertigt, die erst mit der Zeit immer kleiner wurden. Warum sollten sich in den unerforschten Tiefen des Meeres nicht solche riesigen Exemplare aus einem früheren Zeitalter erhalten haben, in diesem Meer, das ewig unverändert bleibt, während der Erdkern einem fast unablässigen Wandel unterworfen ist? Weshalb sollte es in seinem Schoß nicht den letzten Angehörigen dieser Riesenarten Schutz gewähren, für die Jahrhunderte nur Jahre sind und Jahrtausende Jahrhunderte?

Aber ich lasse mich zu Träumereien hinreißen, die zu träumen mir nicht mehr erlaubt sind! Genug der Hirngespinnste, die die Zeit für mich zu schrecklicher Wirklichkeit hat werden lassen.* Ich wiederhole, damals stand man im Begriff, sich eine Meinung über die Ursache jener Erscheinung zu bilden, und das Publikum erkannte die Existenz eines gewaltigen Tieres an, das jedoch nichts mit den Seeschlangen der Fabelwelt zu tun hatte.

Während aber die einen darin nur ein wissenschaftliches Problem sahen, das es zu erforschen galt, ging es den praktisch Veranlagten insbesondere in Amerika und England vornehmlich darum, die Meere von diesem fürchterlichen Ungeheuer zu säubern, um den Überseeverkehr zu sichern. Dies war der Haupt Gesichtspunkt, unter dem die Frage von