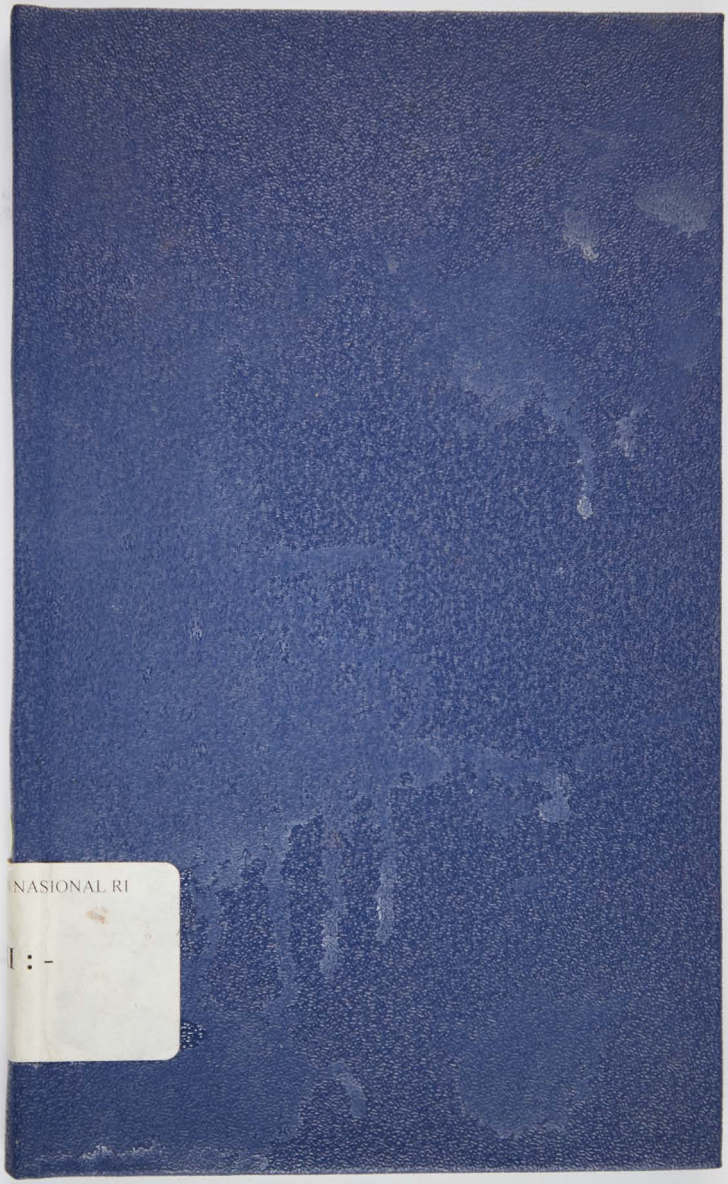
NASIONAL RI

I : -

293.160

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

XXI 65

VIER ABSCHNITTE

AUS EINER

REISE UM DIE ERDE.

VON

J. A. H. C. RATZEBURG.

BERLIN, 1856.
VERLAG VON AUGUST HIRSCHWALD,
(63 Unter den Linden, Ecke der Schadowstrasse).

BAT. GENOOTSCHAP VAN K.E.N.W.

PERPUSTAKAAN NASIONAL R.I.
Tanggal : 23-7-2010
Nomor Induk : 10574 | PN-
FIB - ID : 0010-41616160
ITEM - ID : 0410183609
Asal :
PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

SEIN

HEINRIC

V

GROSSADMI
RI

SEINER KÖNIGLICHEN HOHEIT

DEM PRINZEN

HEINRICH WILHELM ADALBERT

VON PREUSSEN,

GROSSADMIRAL DER KÖNIGLICH PREUSSISCHEN FLOTTE,
RITTER DER HÖCHSTEN ORDEN etc etc.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

EHRFURCHTSVOLL UND UNTERTHÄNIGST GEWIDMET

VOM

VERFASSER.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Euere K
dieses Reis
dadurch ei
Dieselbe

Durchlauchtigster Prinz!
Gnädigster Prinz und Herr!

Euere Königliche Hoheit haben die Zueignung dieses Reiseberichts gnädigst zu gestatten geruht, und dadurch einen neuen Beweis gegeben, dass Höchst-Dieselben auch die kleinsten Bestrebungen für das

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Seewesen, welches Höchstihrem ausgezeichneten Wirken so viel verdankt, aufzumuntern wissen. Indem ich dafür, wie für wiederholte Beweise persönlicher Gewogenheit, den tiefgefühltesten Dank ehrerbietigst abstatte, fühle ich mich zu neuen Anstrengungen freudig ermuthigt.

Ich verharre in tiefster Ehrfurcht

Euerer Königlichen Hoheit

unterthänigster Diener

Ratzeburg.

Amsterdam, den 25. April 1856.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Vorwort.

Der geneigte Leser möchte vielleicht, wenn er die Ankündigung einer Weltumsegelung auf dem Titel gelesen, sich in seinen Erwartungen getäuscht finden. Umfang, Behandlung, Styl — alles Dies, oder das Eine und Andere, wird seinen Anforderungen vielleicht nicht entsprechen. Indem ich also im Allgemeinen eine gütige Nachsicht für die Erstlinge meiner Feder in Anspruch nehme, will ich versuchen, Ursprung und Zweck dieser kleinen Schrift zu rechtfertigen.

Weltumsegelungen sind in jetziger Zeit, bei der hohen Ausbildung unserer Schifffahrt, ganz und gar nichts Aussergewöhnliches mehr; dennoch lassen sich, bei Berührung recht verschiedenartiger Länder und Meere, immer noch, von mannigfachen Standpunkten aus aufgefasst, neue Berichte, sogar bändereiche Werke geben. Aerzte, Naturforscher und Romanschreiber haben uns vielfach Bilder von solchen

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Reisen entworfen. Der Seemann aber, der die Reisen am häufigsten unternimmt, hat in dieser Beziehung am wenigsten gethan. Nicht immer ist Mangel an Wissenschaftlichkeit hieran Schuld, vielmehr oft die Meinung, dass von einem schriftstellernden Reisenden umfassende gelehrte Bücher gefordert werden, wie der stets nur auf Praktisches gerichtete Beruf sie zu liefern nicht erlaube. Dieser Ansicht bin ich nicht, vielmehr habe ich geglaubt, dass ein kurzer Bericht, entsprechend der kurzen Pause, die ich mir zu diesem Zweck abgewinnen konnte, besser sei, als ein vollständiges Schweigen.

Zum Grossen wird das viele Kleine,
Drum thu' ein Jeder nur das Seine!

Die Naturwissenschaften haben mich zwar immer interessirt, allein ich besitze zu geringe Kenntnisse auf diesem Felde, und muss davon entweder ganz abstehen, wie in Bezug auf Zoologie und Botanik, oder, wenn ich beobachtete, die Gegenstände so wiedergeben, wie sie mir erschienen sind, ohne Rücksicht auf Literatur, welche mir ohnedies nicht hinlänglich bekannt ist. Der Seemann wird überhaupt auf andere Dinge, welche seinem Fache näher stehen, achten müssen. Die praktische Navigation in ihren verschiedenen Zweigen und die Geographie liegen ihm am nächsten; dann aber auch wird es ihm nicht an Gelegenheit fehlen, in den Ländern, die er berührt, sich

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

mit den Sitten der Völker und deren Beziehungen untereinander vertraut zu machen.

So habe auch ich die, wenn auch meist nur kurzen, Pausen in den Ländern verschiedener Zonen benutzt, so viel als möglich die Eigenthümlichkeiten des Volkes und die politischen Verhältnisse des Landes, theils aus eigener Anschauung, theils durch Unterhaltung mit verständigen Leuten an Ort und Stelle kennen zu lernen. Die Beobachtungen aus Ländern und Städten, welche die wichtigsten Stationen meiner Reise ausmachen, sind die Hauptmomente in diesem Bericht. Auf nautische Gegenstände bin ich nur in so weit eingegangen, als diese von allgemeinem Interesse sein könnten.

Ich habe daher nur einzelne Situationen und Manoeuvres auf den verschiedenen Fahrten zu schildern versucht, über die gewöhnliche Tagesbeschäftigung, wie Arbeiten an der Takelage, nautische Berechnungen, Angaben der Course und dergleichen mich hinwegsetzend. Dass ich mich, so weit es Fachgegenstände anbetrifft, der gebräuchlichen Kunstausdrücke bediene, wird wohl Jeder billigen (s. hinten das terminologische Register). Den Stand des Welthandels im Allgemeinen, so wie den der grossen Schifffahrt in der Neuzeit, besonders in Bezug auf die von mir berührten Orte, habe ich nicht aus dem Auge gelassen. Zugleich ist auch ab und zu etwas aus dem Leben der Seeleute vorgeführt, das ich am Bord von Schiffen

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

der verschiedenen Nationen Gelegenheit hatte kennen zu lernen. Auch die Verhältnisse auf Kriegsfahrzeugen blieben mir nicht ganz fremd. Nachdem ich, wenn auch nur einige Zeit, auf meiner vaterländischen, der preussischen Flotte gedient, habe ich immer grosses Interesse dafür bewahrt, und wenn sich mir Gelegenheit darbot, fremde Kriegsfahrzeuge besehen.

Ein verhältnissmässig weiter Raum ist der Betrachtung des Goldlandes in Australien gewidmet. Die Wichtigkeit desselben für Handel und Schifffahrt, nicht bloss Englands, sondern der Welt, ist so gross, dass ich mich für verpflichtet hielt, darauf näher einzugehen, und sogar etwas über Fundort und Gewinnung des Goldes zu sprechen. So habe ich die neu angebauten Länder Südaustraliens öfters und zu verschiedenen Zeiten besucht, und kann nur bedauern, dass ich das viele Interessante, das ich dort gesehen und gehört, nicht umfangreicher und genauer zu schildern vermag.

Wie nun auch das Urtheil des geneigten Lesers über diese kleine Schrift sich gestalten möge, so wird man mir doch zugeben, dass ich mich überall an der Wahrheit gehalten und wissentlich nichts entstellt oder romanhaft ausgeschmückt habe.

Sogleich nach der Rückkehr habe ich mich beeilt, die auf den Reisen erhaltenen Eindrücke nach meinen Tagebüchern zu ordnen und so den folgenden Reisebericht auf frischer That zu geben. Die Rück-

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

reise von Havre über London in meine Heimath ist unerwähnt geblieben, nicht als ob es mir an Gelegenheit zu Wahrnehmungen, besonders in der Weltstadt London, gefehlt hätte, sondern weil ich dabei, noch mehr als in den übrigen Abschnitten, fürchten musste, dem geehrten Leser etwas schon oft Behandeltes wieder vorzuführen.

Neustadt-Eberswalde, im März 1855.

Julius Ratzeburg.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Inhalts-Verzeichniß.

Erster Abschnitt:

Suriname oder niederländisch Guyana.

Seite

I. Paramaribo.

Ankunft. — Die ersten Eindrücke. — Die Stadt. . . 1 — 4

II. Die Fahrt den Suriname-Strom aufwärts.

Gewitter. — Das Buschneger-Fahrzeug. — Indianer an der Parakreek . . . . . 4 — 8

III. Besuch einiger Plantagen.

Zucker- und Kaffeeplantagen. — Die Bootfahrt im Walde. — Plantagen-Neger . . . . . 8 — 15

IV. Suriname im Allgemeinen.

Die Bevölkerung. — Gesellschaftliches Leben. — Sklaven-Handel. — Märkte. — Produkte. — Thiere. — Militairmacht und Marine . . . . . 15 — 23

Zweiter Abschnitt:

Reise nach Ostindien und Australien.

I. Reise nach Batavia.

Das Wetter am Cap der guten Hoffnung. — Ein Orkan. — Meteor. — Die St. Pauls-Insel . . . . . 24 — 30

II. Java.

Ankunft. — Schnelligkeit der Schiffe. — Rhede von Batavia. — Samarang. — Soerabaija. — Malaien als Seeleute . . . . . 30 — 44

III. Erster Besuch von Melbourne und Sydney.

Bali-Strasse. — Port-Philipp. — Goldfieber. — Melbourne im Jahre 1853. — Reise nach Sydney . . . . . 44 — 54

IV. Rückreise nach Java.

Sturm. — Windhose. — Die Torresstrasse. — Bubi-Island, Poststation, grosser Briefkasten. — Malaiische Seeräuber . . . . . 54 — 61

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Seite

Dritter Abschnitt:

Aus den Colonien Süd-Australiens.

I. Reise an der Küste.

Hafen, Stadt, Land und Einwohner der Colonie Adelaide. — Port-Eliot. — Hobarttown. — Geelong 64 — 71

II. Reise in die Gold-Minen.

Veranlassung. — Lager im Walde. — Opossums. — Das Wirthshaus im Gebirge. — Police. — Die Landstrassen . . . . . 71 — 80

III. Ballarat.

Beschaffenheit des Bodens. — Surface-Diggings, Shallow- und Dip-Sinking. — Goldwäsche. — Goldarten. — Die Miner und das Leben in den Diggings . . . . . 80 — 91

IV. Melbourne im Jahre 1854 u. 1855.

Verkehr u. Handel. — Oeffentliche Gebäude u. Einrichtungen. — Ausdehnung der Stadt . . . . 92 — 98

Vierter Abschnitt:

Rückreise.

I. Reise nach Peru.

Eisberge in der Südsee. — Ankunft in Callao. — Unglück bei St. Lorenzo . . . . . 99 — 104

II. Callao und Lima.

Callao als Hafen und Stadt. — Lima's Umgebung, Einwohner, Gebäude. — Militair. — Seewesen 104 — 114

III. Die Guanoinseln.

Die Guanoberge. — Unangenehme Eigenschaften des Guano. — Laden des Guano. — Chinesen auf den Inseln . . . . . 114 — 118

IV. Rückreise nach Havre de Grace.

Cap Hoorn. — Sturm. — Beidrehen. — Schnelle Reise. — Verzögerung im Kanal. — Der Lootse am Bord 118 — 123

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

ERSTER ABSCHNITT.

Suriname oder niederländisch Guyana.

Schäumend drängt durch Felsendämme
Sich des Stroms zerrissne Fluth,
D'rüber wiegen Palmenstämme
Sich in heitrer Sonnengluth.

E. Curtius.

I. Paramaribo.

Mitte August des Jahres 1852 warfen wir, nach kurzer glücklicher Reise von Amsterdam, Anker in dem Suriname-Strome vor der Stadt Paramaribo

Schon längst war die Sonne, der plötzlich einbrechenden Nacht der Tropen weichend, hinter das Dickicht des Urwaldes getaucht, und der Mond glitt langsam über den unbewölkten Himmel dahin. Die nöthigsten Vorkehrungen für die Sicherheit des Schiffes waren sogleich noch getroffen worden, und erst spät konnten wir an Ruhe denken. Ich hatte meine Hängematte hinten am Baume des Grosssegels, luftig und kühl, konnte aber dennoch sobald nicht zu Schlaf

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kommen, weil Aufregung und ein Meer von Gedanken und äusseren Eindrücken mich mächtig bewegten.

Viele Bekannte von einer früheren, in dies Land der Wunder unternommenen Reise hoffte ich hier wiederzufinden, manches mir bisher Neue kennen zu lernen, oder anderes, dessen ich mich nur noch halb erinnerte, vollständiger zu studiren. Zu meiner Rechten lag die Stadt. Die Lichter aus den Fenstern der langen, am Hafen hinlaufenden Strasse spiegelten sich im Wasser als bewegliche Feuersäulen; die weissen Häuser selbst, meistens umgeben oder überschattet vom dunklen Grün der tropischen Gewächse, erschienen um desto leuchtender im Mondenscheine. Zur Linken zog sich der Urwald bis dicht an des Stromes Ufer und begrenzte so den Gesichtskreis mit seinen dunklen Wellenlinien. Hell flimmernde Laternenträger und Leuchtkäfer kamen von Zeit zu Zeit herübergeflogen und zogen nach der Seite der Stadt hin. Heerden wilder Waldschweine durchkreuzten grunzend ihr Gebiet; oft hörte man sie deutlich, dann immer schwächer, wenn sie sich entfernten, bis endlich eine Pause entstand. Diese wird dann von neuem unterbrochen durch das Geschrei eines Affen oder Vogels, das von einem anderen Viertel her ertönt. Endlich, als der Wind sich legte, und jene Töne immer matter zu uns herüberklangen, entschlief ich unter dem Sonnenzelte in meinem schwingenden Bette und träumte von dem „nächtlichen Thierleben im Urwalde.“ (A. v. Humboldt Ans. d. Nat.)

Die Ankunft eines Schiffes vom Mutterlande interessirt in einem kleinen Kolonialhafen stets Viele, und so hat man in den ersten Tagen der Anwesenheit in Paramaribo

gewönlich mehr Besuch, als der dringenden Geschäfte wegen wünschenswerth ist. Jeder möchte gern so bald als möglich das, was von der Ladung für ihn bestimmt ist, in Empfang nehmen. Die Leute sind im Allgemeinen so freundlich und zuvorkommend, dass ich immer gern etwas für sie that und ihnen half. So ist die erste Zeit eine bewegte. Später, wenn man Ladung erhält und oft auf den einen oder anderen Theil warten muss, giebt es mehr Mussestunden, und auf diese Zeit verschob ich denn auch meine Excursionen.

Die Stadt Paramaribo ist vor 100 Jahren eine der reichsten und blühendsten Handelsstädte Südamerika's gewesen, ja sogar ein englischer Officier, der in seiner Schilderung des Negerkrieges in Suriname eine Beschreibung der Stadt giebt, vergleicht das Leben an der Buitenkant, jener Strasse am Hafen, und das Treiben der verschiedenartigen Fahrzeuge auf dem Strome, mit London und der Themse. Leider finden wir jetzt von einem solchen Handel und Verkehr nur noch schwache Ueberreste. Im Strome ankert zwar immer noch Jahr aus Jahr ein eine ansehnliche Flotille unter holländischer und amerikanischer*) Flagge; aber von dem alten Paramaribo zur Zeit der westindischen Compagnie kann man sich heute keine Vorstellung mehr machen.

Die Stadt ist durch 2 Forts, das von Amsterdam, dicht bei der Mündung des Stromes in's Meer, und das

*) Die Amerikaner kommen hierher, fast alle mit gesalzenem Kabeljau befrachtet, der, wie ich weiter unten erwähne, im Lande viel consumirt wird, und nehmen Molasses ein für ihre Heimath.

von Zeelandia geschützt. Letzteres liegt dicht neben der Stadt, und umfasst verschiedene grössere und kleinere Gebäude. Es trennt den Gouverneur-Palast von dem Strome. Dieser ist unstreitig in Paramaribo das schönste Gebäude. Seine Colonaden, die Gartenanlagen davor mit ihrer Tropen-Vegetation und die prächtigen Alleen, welche das Ganze umziehen und überschatten, geben ihm einen hohen Reiz.

Nicht fern ist die Gravenstraat, gewiss die schönste der Stadt. Die Häuser sind nur zum Theil massiv, aber alle weiss getüncht, und nehmen sich mit ihren zierlichen Veranda's und Balkon's oft prächtig aus zwischen den Gebüschen und grossblättrigen Blumenparthieen ihrer Gärten. Sie stehen fast alle in Zwischenräumen, so dass man stets durch das Grün des Laubes, das über die niederen Zäune und Mauern der Gärten guckt, eine angenehme Abwechselung hat. Manche der Strassen sind auch ziemlich wild mit dem hier sehr stark wuchernden Grase bewachsen. Die Gärten, welche nach den äusseren Grenzen der Stadt hin immer wilder werden, haben dann nur Hecken als Umgebung, und die Häuser oder Hütten verschwinden zwischen den dichten Zweigen der Bäume oder unter den Blättern der Banane.

II. Die Fahrt den Suriname-Strom aufwärts.

Wenden wir uns zunächst zu den Ausflügen, welche zu verschiedenen Zwecken ins Innere des Landes unternommen wurden. Eine dieser Fahrten ging bis zu den

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

ersten Katarrhakten,*) wo ein sehr schönes und gesundes Wasser im Strome ist. Wir hatten dazu einen kleinen Kutter geliehen, der 15 grosse Fässer für den Vorrath des Trinkwassers laden konnte. Mit einigem Proviant versehen, segelten wir so von der Stadt, mit Ebbe und Fluth arbeitend, bis endlich fast nur noch Strom gegen uns und sehr wenig Fluth bemerkbar wurde. Da es in der Regenzeit war, so wäre es schon zu Abend besser gewesen, irgendwo Halt zu machen; wir hatten aber mit dem günstigen Winde nicht stille liegen mögen und waren bis Mitternacht gesegelt. Auf einmal fing es an böig zu werden, wir mussten unsere Segel reefen und ein tüchtiger Regen benahm uns jede Aussicht über das Wasser. Jetzt war es allerdings zu spät, um eine Plantage zu suchen, denn der Regen machte es zu trübe, dann aber war auch kein Licht mehr in den Häusern, wenn solche wirklich dicht am Ufer des Flusses standen. Die Böen wurden heftiger und furchtbar schöne Blitze zuckten durch die Nacht, nicht selten in hohe Bäume einschlagend. Die Donner rollten rings um uns her und schienen auch den Thieren des Urwaldes Schrecken einzuflössen. Oft hörten wir durch das Geprassel des Regens klägliche Töne aus dem Dickicht. Wir holten, um bei der Dunkelheit nicht vielleicht in den Moor oder Schilf zu segeln, unsere Fock nieder und liessen den Anker fallen. Es regnete und gewitterte ohne Unter-

*) Sobald das Land steigt und felsig wird, entstehen Stromschnellen und Fälle. Dies ist die Grenze des etwa zehn Meilen breiten Flachlandes und der Beginn des Oberlaufes des Stromes.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

lass, so dass an kein Schlafen, nicht einmal an ein Ruhen zu denken war in dem offenen Fahrzeuge; wir lagen daher nicht länger, als das Wetter dies unumgänglich nöthig machte. Schon gegen 3 Uhr war der Wind gut und es regnete nur wenig; wir gingen also Anker auf und verfolgten unseren Weg. Endlich zeigte sich uns ein Licht, das, jemehr wir uns ihm näherten, desto grösser wurde. Wir erkannten bald auch, es sei dies nicht am Ufer etwa eine Plantage, sondern komme aus der Hütte eines Negerfahrzeuges, in dem mehrere Schwarzen ausgestreckt auf dem Bauche lagen. Wir waren durchnässt, und der Gedanke an ein wärmendes Getränk, das wir leicht an dem Feuer haben könnten, liess uns wieder anlegen und den erstaunten Schwarzen eine Morgenvisite am Bord ihrer Punt abstatten. Die Neger, welche, wie ich vernahm, im Dienste einer Plantage das Fahrzeug führten, befreundeten sich schnell mit uns, wir machten unseren Grogk, trockneten die Kleider und assen auch etwas von ihrem Tom-Tom, einer Speise aus gequetschten Bananen. Zu dem letzteren gaben wir die Butter, denn deren hatten jene armen Teufel nicht am Bord. Endlich, in Rücksicht auf den ganz unverdächtigen Charakter unserer Gastfreunde, legten wir uns in dem weiten Raume der Punta nieder und schliefen von der Arbeit des Tages ermüdet sehr bald ein.

Als wir erwachten, stand die Sonne schon hoch am Horizont; es war kein Wölkchen am Himmel zu bemerken und der Tag versprach warm zu werden. Wir nahmen Abschied von den Schwarzen, nachdem wir uns ihnen noch erkenntlich gezeigt, und erreichten mit einer flauen aber günstigen Brise unseren Bestimmungsort gegen Abend.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Dann nahmen wir unser Wasser ein und machten bei einem Pflanzer, dessen Wohnhaus nicht entfernt lag, einen Besuch, blieben sogar, da man uns freundlich aufnahm, bis zum Abende, und traten, nachdem wir einige Stunden geruht, in der Aussicht auf ein gutes Wetter, in der Nacht unseren Rückweg an. Als wir gerade bei einem kleinen Nebenfluss, Para-Kreek genannt, durch Wind und Fluth verhindert waren zu segeln, so beschlossen wir, nicht vor Anker die Ebbe abzuwarten, sondern den kleinen Fluss hinaufzugehen. Einer meiner Leute, ein Neger, welcher in dieser Gegend bekannt war, meinte, wir würden mit der Fluth, die auch in jenes Flüsschen staute, in einer Stunde zu einer Indianerkampung kommen. Es musste zwar ein wenig gerudert werden, aber wir hatten auch bald das Vergnügen einer ziemlich bedeutenden Anzahl der kupferfarbenen Herrschaften ansichtig zu werden. Sie machten einen eigenthümlichen Aufzug in ihrer höchst einfachen Kleidung, denn letztere besteht bei Männern wie bei Weibern gewöhnlich nur in einem Stück, das oft auch nur die Grösse eines breiten Shawls hat. Der Neger wusste sich einigermassen mit ihnen zu verständigen und machte also unseren Dolmetscher. Wir gaben ihnen einige Flaschen weissen Rum's, den sie sehr schätzen, und wurden zu dem Könige oder Häuptlinge der Niederlassung geführt. Von Hütten kann man nicht sprechen, da man eigentlich nur zum Schutze gegen Regen 4 Pfähle oder 6 errichtet, mit einem Blätterdache oben, so dass die Hängematte darin frei schwingen kann. Man zeigte uns nun verschiedene Sachen, als Boote, Fischerinstrumente und ihre Waffen, auf die sie sich viel einzubilden schienen. Feuergewehre haben sie

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

noch nicht. In der Kunst des Bogenschiessens sind sie sehr geschickt, unter andern sah ich den Häuptling eine zwischen zwei Baumzweigen geklemmte Frucht auf etwa 100 Schritt herunterschiessen. Für's Erlegen wilder Thiere, welche nicht zur Nahrung bestimmt sind, bedienen sie sich ganz leichter vergifteter Pfeile, für das Wildpret schwererer und nicht vergifteter. Auch führten sie zum Fangen von Vögeln stumpfe kurze Geschosse.

Ich hätte bei dem interessanten Völkchen gern länger geweilt, wenn nicht die Pflicht uns abgerufen.

So schied ich und erhielt noch einige Geschenke, wie eine Cigarrentasche von Gras geflochten nebst einem Körbchen, welche ich zum Andenken an jene Fahrt später nach Hause gesandt habe. Den anderen Abend lagen wir wohlbehalten längs Seit' unseres Schiffes und heissten unsere Wasserfässer über.

III. Besuch einiger Plantagen.

Einen anderen Ausflug unternahm der Kapitain selbst, in Begleitung einiger Seeleute, die, so wie ich, auf benachbarten Plantagen befreundet waren. Mit den Besitzern derselben ward ein kleiner Handel, meistens in Form von Tauschen, getrieben. So hatten wir in unsrer Schlupp, die wir für die Excursion anwandten, verschiedene Gewehre und Proviantartikel mitgenommen. Wir erreichten noch bei Licht — etwa um 4 Uhr Nachmittags hatten wir Paramaribo verlassen — eine sehr schön gelegene Plan-

tage dicht am Strome. Das Wohnhaus des Pflanzers war, wie die meisten dies sind, aus Holz gebaut und zur Abwehr der glühenden Sonnenstrahlen weiss gestrichen. Vor und hinter dem Haus eführte eine lange Palmenallee, die eine ans Wasser, die andere in die Zuckerfelder, und noch andere schöne hohe Bäume, besonders die feinblättrigen Tamarinden, beschatteten die Flanken des Hauses. Gartenanlagen waren auf allen Seiten, und alles zeigte von musterhafter Ordnung. Wir blieben hier zu Nacht, hatten zwar den Abend über viel von den Moskitos zu leiden, die sich trotz der grossen Feuer vor und hinter dem Hause nicht verscheuchen liessen, ergötzten uns aber doch an den Tänzen und Gesängen der Neger, welche besonders gut gehalten zu sein schienen und, wie der Herr sagte, sich jeden Sonnabend so auf dem Platze neben dem Hause belustigten. Am nächsten Morgen besichtigten wir die Dampfzuckermühle, welche den Saft aus dem Rohre quetscht, vermittelst dicht neben einander laufender rauher Walzen. Es schien mir die Abkochung des Saftes in den verschiedenen Kesseln, so wie die weitere Verarbeitung desselben, besonders interessant; während der klare, lautere Zuckersaft sich nachher in Fässern krystallisirt, wird auch der Schaum, also das Unreine, beim Kochen abgeschöpft und gesammelt. Man bereitet nämlich aus ihm Rum, eben wie aus der sogenannten Molasses, welche, wenn der Zucker fast schon krystallisirt ist, noch aus den Fässern herausickert. Man fängt übrigens letztere sehr eigen auf, da sie ein wichtiger Artikel ist für den Handel nach Nord-Amerika. Wir sahen bald noch mehrere Zuckerplantagen, alle hatten Dampfmühlen und sowohl an Gebäuden wie

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

auf den Feldern herrschte das den Holländern eigenthümliche reinliche Aussehen.

Das Zuckerrohr mit seinen hohen schlanken Blättern und seiner prächtigen grünen Farbe gewährt, wenn man aus dem Walde tritt, einen erfreulichen Anblick. Am schönsten sehen die Stämme aus, welche erst einige Fuss hoch sind. Dem aufmerksamen Beobachter wird auch bei einem gewissen Luftzug ein sanftes melodisches Geräusch nicht entgehen, das von der Reibung der mit quarzhaltigen scharfen Kanten versehenen Blätter herrührt. Man umzieht die Pflanzungen gewöhnlich mit einem breiten Wassergraben, dessen Erdaufwurf einen möglichst steilen Wall auf der Innenseite bildet, um die Bewohner des Waldes vom Hinüberspringen abzuhalten. Besonders bei den Gartenanlagen ist dies wichtig, eben so bei den Bananenfeldern, welche letzteren meistens eine grosse Ausdehnung erreichen. Wir durchwanderten diesen Tag ein ganzes Stückchen Wald, das Gebiet zwischen einigen, mehrere Meilen von einander liegenden Plantagen, hauptsächlich nach einem Tapiere suchend, welche sich kurz vorher gezeigt hatte. Statt dessen wurden einige unschuldige Affen und Vögel geschossen, da die Gesellschaft doch etwas tödten musste. In Begleitung mehrerer Pflanzer, welche uns zu einem ferneren Punkte durch den Wald führten, waren wir, trotz der selbst im Schatten drückenden Hitze, recht vergnügt. Man machte uns auf so manches Neue und Fremdartige aufmerksam, dessen es in der üppigen Ausstattung eines Urwaldes immer im Ueberfluss giebt. Die schöne hohe Kokospalme erregte besonderes Interesse in mir.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Endlich fanden wir auch unser Boot, das einige Neger auf einem weiteren Wege schon vorher zu dem Punkte gebracht hatten, von wo wir zu Wasser die Reise fortzusetzen gedachten. Wir glitten langsam den kleinen Fluss dahin, die oben häufig zusammenschlagenden Bäume gewährten uns Schatten, und ich konnte eine Zeit lang ziemlich ungestört meine Betrachtungen über die mannigfaltigen Schlingpflanzen, Sumpf- und Wassergewächse anstellen, welche sich zu beiden Seiten zeigten. Wir hatten uns eigentlich in unserer ganzen Zeitrechnung ein wenig geirrt, d. h. verspätet, und merkten zu unserem Erstaunen, dass wir erst die Hälfte des Weges zurückgelegt, als die Sonne schon ihre letzten Strahlen durch das Dickicht des Ufergesträuches sandte. Dazu kam, dass das Wasser in dem Flüsschen anfing zu fallen, denn die Ebbe war eingetreten. Bald stiessen wir auf Baumstämme, die schon zu hoch lagen, um unser tief gehendes Boot, in welchem sich 7 Personen befanden, hinüberzulassen. Wir stiegen also aus und schleppten es ein gutes Stück. Dann aber ward der Fluss überhaupt moóriger und seichter, und bei einbrechender Dunkelheit geriethen wir mehrere Male so fest, dass wir wieder aus dem Boote mussten, um watend dasselbe flott zu machen. Endlich überzeugten wir uns, dass, da mit jeder Minute die Hindernisse grösser werden würden, es rathsamer sei, liegen zu bleiben und die Fluth abzuwarten, denn wir hatten noch eine deutsche Meile zu der Plantage des Herrn R.

Die Moskitos fanden sich in Legionen an diesem abgelegenen feuchten Orte ein und plagten uns nicht nur durch Stechen, sondern auch dadurch, dass man sie beim

Athmen mit in die Kehle zog. Wir rauchten so viel als möglich, konnten uns aber doch nur zum Theil gegen die zudringlichen Gäste schützen.

So brachten wir einen Theil der Nacht im Boote hin und unterhielten uns, so gut als wir konnten. Ich hätte gern irgend ein grösseres wildes Thier, namentlich einen Panther gesehen; jedoch diese kommen meistens nur zu dem klaren Wasser und sind auch ziemlich scheu. Die Spur vom Kaiman hatte ich schon öfter bemerkt und stets, da in dieser Kreek das Thier häufig ist, ein wachsames Auge auf die Moor- und Schilfflächen gehabt. Endlich hörte ich ein eigenthümliches Plätschern im Schlamme, der eine der Pflanzer winkte uns zu und deutete, indem er sein Gewehr fertig machte, den Fluss hinunter. Es war wirklich ein Kaiman, welcher, etwa 100 Schritt entfernt, Miene machte, den Strom hinauf zu kommen. Wir verhielten uns so still als möglich und doch schien er Witterung zu bekommen, indem er die Nase höher aus dem Moore erhob. Auf einmal gaben zwei von uns zugleich Feuer; aber sei es, dass der Kaiman mit dem Schlage des Kupferhutes schon getaucht, oder die Kugel auch von dem Panzer abgesprungen war — er verschwand wie ein Blitz, und wir konnten ihn nicht wieder entdecken, obgleich wir am Ufer alles durchsuchten. Das Fleisch des Thieres ist zart und lässt sich mit Hühnerbraten wohl vergleichen, wie ich später noch Gelegenheit hatte, bei einer Mahlzeit dies zu erfahren. Die Neger der Plantagen essen ihn sehr gern und lassen sich seinen Fang stets angelegen sein. Bei dem Herrn R., wo wir schon um 6 Uhr zum Essen erwartet worden waren, erschienen wir also des Morgens

in aller Frühe und Dunkelheit und zwar in einem nicht eben sehr visitenmässigen Aufzuge. Unsere weissen Kleider hatten bei der Moorparthie die Farbe des Letzteren angenommen! Trotz der Mühen des vorigen Tages schliefen wir alle doch nur wenige Stunden*) und gingen mit Tagesanbruch, nachdem wir unser Frühstück in der prächtigen Laube vor dem Hause eingenommen, in die Kaffeewälder**). Der Kaffee-Strauch wird hier etwa 8—16 Fuss hoch. Die Kapseln, oder eigentlich Beeren, deren jede 2 Bohnen enthält, sitzen an den Zweigen und haben, wenn sie reif sind, eine braungrüne Farbe. Man lässt sie jährlich einige Male durch Frauen und Kinder ablesen. Dann werden sie auf einer Fläche weisser, gepflasterter Steine

*) Wir hatten unsere Hängematten in einem grossen Zimmer und waren gerade im besten Schlaf, als plötzlich eine allgemeine Ruhestörung durch einen kleinen Quassi-Quassi (Nasua) eintrat, der hier im Hause zahm herumlief. Letzterer war durch das oben geöffnete Fenster geklettert und mit einem Satze in die Hängematte des Kapitains, welche am Fensterkreuz befestigt war, gesprungen. Mit allen vier Tatzen zugleich und seinen Krallen war er gerade auf des Schlafenden Hals und Brust herabgekommen und hatte ihn auf solche Weise bedeutend erschreckt; denn Herr W. sprang aus dem Bette und wusste nicht, wo der Feind zu suchen sei. Der Quassi hatte sich natürlich mit einem zweiten Sprunge, als er seinen Irrthum inne geworden, retirirt. Endlich kam ein Neger mit Licht, und man sah, wie sich der Quassi schreiend wieder durch das Fenster davon machte. So erklärte sich das Ganze und Alles brach in ein Gelächter aus.

**) Während Amerika im Ganzen schlechte Sorten Kaffee liefert, werden die kleinen Bohnen von Suriname noch immer auf dem Markte sehr geschätzt. Leider, dass das Land nicht mehr von diesem Artikel erzeugt.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

in der Sonne getrocknet, und später durch Stampfen die Bohnen von den Hülsen befreit. Leider hat sich in der letzten Zeit die Zahl der Kaffeeplantagen in Suriname bedeutend vermindert, und selten wird noch ein Schiff mit diesem wichtigen Produkte ganz befrachtet. Zufällig sah ich auf dieser Plantage auch die wöchentliche Austheilung von Lebensmitteln an die Neger. Alle, Männer wie Frauen, versammelten sich dazu und stellten sich nach der Reihe in zwei grossen Linien hin, worauf die schwarzen Aufseher die Wochenration an Bananen vor jede einzelne Person niederlegten. Ebenso wurden eingesalzener Fisch, Pfeifen und Tabak vertheilt. Den Charakter dieser Sklaven konnte man auch bei dieser Gelegenheit sehr gut studiren; denn sie verzögerten durch ihr Gezänk, ihre Gierigkeit und den Neid die Sache sehr, und stellten oft die Geduld der Aufseher auf die Probe. Es ist gewiss schwer, mit diesem meistens kindischen*) Volke fertig zu werden, und es be-

*) Wie die Neger zänkisch und kleinlich untereinander denken und handeln, wird besonders aus folgender Geschichte einleuchten, die zum Theil während meiner Anwesenheit auf dieser Plantage passirte. Der Pflanzer hatte ein sehr nettes kleines Buschschwein zahm beim Hause gehabt. Zu Weihnachten war dies plötzlich verschwunden und, trotz allen Nachsuchens hatte man nichts über dessen Schicksal erfahren können. Jetzt, nach einem halben Jahre stehlen zwei Neger einige Hühner, der eine von diesen übervortheilt beim Verkauf derselben in der Stadt den anderen und so entspinnt sich ein Streit. Nun geht der Beleidigte zum Pflanzer und entdeckt ihm, dass der andere vor einem halben Jahre jenes Schweinchen geschlachtet und ihn zum Schmause geladen habe; wohl wissend, dass auch er einige Prügel bekommen würde, macht es ihm doch die grösste Freude, dass der andere sein Theil für das Buschschwein ausgezahlt bekommt. —

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

darf eines guten Taktes, um, bei nöthiger Strenge, die Milde gegen den Mitmenschen nicht ganz ausser Augen zu lassen. Schon sind auf vielen Plantagen, auf Kosten des Gouvernements, Kirchen und zugleich Schulen eingerichtet. Die Herrnhuter senden ihre zahlreichen Missionare aus, und sind wirklich dem Fortschritte, der Religion und Kultur unter den Sklaven, auch in diesem Lande höchst förderlich. So lernte ich auch in der Pflanzung des Herrn R. einen herrnhuter Missionar nebst seiner Frau kennen. Sie bewohnten ein sehr hübsches Haus, nicht fern von dem Herrenhause, und schienen sich in ihrem Wirkungskreise recht wohl zu fühlen.

Nachdem wir noch von unserem Wirth, einem erfahrenen Pflanzer, der schon seit 25 Jahren die Kolonie bewohnte, noch manches Interessante über das Land und die Leute gehört hatten, traten wir in seiner Begleitung den Rückweg an, beladen mit Bananen, Apfelsinen, Wassermelonen, einigem Kaffee und der gerade hier sehr aromatischen Vanille. Diese, wie spätere kleinere Excursionen, waren für mich von höchstem Interesse, so dass ich gerade über Suriname mehr Aufschluss erhielt, als über irgend eins der anderen Länder, welche ich später auf der Reise berührte.

IV. Suriname im Allgemeinen.

Suriname ist eine ziemlich stark producirende Kolonie, und obgleich in den letzten 100 Jahren das Schicksal des Landes ein ganz ähnliches war wie das der Stadt, über welche ich im Anfange sprach, so erhält sich der

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Handel, besonders durch Zucker, nach Holland, und Molasses nach N. Amerika, immer noch aufrecht. Die Ursache des gesunkenen Handels liegt in der Verringerung der Produktion, und hieran war die Grausamkeit der Pflanzer selbst im vorigen Jahrhundert Schuld, die beinahe 100,000 Sklaven durch einen Aufruhr verloren. Die Nachkommen dieser leben noch jetzt in den Wäldern, arbeiten zwar nur wenig, und dann gegen Entschädigung, fügen aber den Weissen keinen Schaden zu, und liefern sogar jetzt Ausreisser-Neger, die sie nicht als die Ihrigen anerkennen, zurück. Man nennt jene freien Neger Buschneger. Die Indianer, Buckanesen genannt, wollen mit ihnen nichts zu schaffen haben, und leben für sich, entweder in ihren Böten herumziehend, oder, wie ich weiter zurück anführte, in Kampungen oder Dörfchen. Die Anzahl der Sklaven ward zur Zeit auf 75000 geschätzt. Die Regierung schützt sie jetzt in der ganzen Kolonie durch Gesetze bedeutend gegen Misshandlung, es wird für ihre Bildung etwas gethan und ihnen auch die Möglichkeit gegeben, sich freizuarbeiten. Die weisse Bevölkerung Suriname's und die freien Farbigen, von denen die meisten in der Stadt wohnen, übersteigt nicht 6000.

Die Gastfreundschaft ist hier in der Stadt, wie im ganzen Lande überhaupt, sehr gross. Die wenigen Familien europäischen Blutes halten ziemlich eng zusammen und nehmen auch stets den Fremdling gern auf. So ward ich in verschiedenen Häusern, an die ich auch keine Empfehlungen hatte, bekannt, und verlebte in ihnen manche frohe Stunde. Hier war es, wo ich Gelegenheit hatte, über die Lage der Sklaven noch so manches zu erfahren. Jede

Familie hält eine gewisse Anzahl von Sklaven und Sklavinnen als Dienstboten, wenigstens drei mal so viele oder noch mehr als bei uns nöthig erscheinen möchten. Hierzu trägt die Bequemlichkeit der Herrschaften im warmen Klima einerseits, und die Langsamkeit und Trägheit des Negervolkes andererseits bei. Der Schwarze verdient seine Nahrung und seine Kleidung stets, denn diese werden ihm nie vorenthalten, und er führt im übrigen ein sehr sorgenfreies Leben, was sich schon meistens in der Physiognomie ausprägt. Obgleich in Paramaribo ein Verbot besteht, dass nach 8 Uhr die Neger nicht mehr in der Stadt herumlaufen sollen, so kann man doch fast jeden Abend in den abgelegeneren Strassen ihre Tänze und Boxgefechte, in denen der Kopf die Angriffswaffe bildet, sehen. Kommt dann eine Patrouille, so flüchtet die ganze Menge, Zuschauer und Tänzer und Fechter, bis in die dunklen Tamarinden-Alleen oder in die Hecken der wilden Gärten. Mir schien es immer, als wenn im Allgemeinen die Sklaven sehr milde und menschlich behandelt würden. Und sind nicht mildernde Gesetze und Rechte, die man jenen Menschen nach und nach einräumt, geeigneter, die Sklavenfrage auf eine genügende Weise zu lösen, als ein sofortiges Freilassen?

Den Sklavenhandel haben Engländer und Franzosen schon fast ganz mit der Gewalt der Waffen unterdrückt, es werden daher höchstens noch in spanische Kolonieen oder in Brasilien einzelne Ladungen jener Menschenwaare eingeschmuggelt. Auch sogar letzteren Staat hat man zum Beitritt des Bundes gegen Sklavenhandel gezwungen.

Auf solche Weise wird es einleuchten, dass Suri-

name an Arbeitskräften verliert, wenn sich die Zahl der dortigen Sklaven von Jahr zu Jahr durch Sterblichkeit*) vermindert. Schon hat man einmal die Idee gehabt, von Java Leute, die ebenfalls an ein heisses Klima gewöhnt sind, herüber zu bringen; jedoch der Plan ist nicht zur Ausführung gekommen. Andere Kolonisationsversuche durch Weisse sind meistens nicht sonderlich geglückt, da ein Europäer in dem heissen Klima ganz und gar nicht zu arbeiten vermag.

Der Verkehr der Stadt mit den Plantagen und Ortschaften geht stets durch sogenannte Tent-Boote oder die Punta's vor sich. Erstere sind, zum Gebrauch für Passagiere, mit einem Sonnendache versehen, wie der Name lehrt, und werden durch 6 bis 8, auch wohl 10 Neger, gerudert. Die oft bunt ausgeputzten Schwarzen in dem geschmackvoll gearbeiteten und bemalten Boote machen einen ganz artigen Aufzug. In den Punta's verfährt man meistens nur Ladung für die Schiffe, oder Früchte und Erzeugnisse des Landes für den Bedarf der Stadt. Sie sind eigentlich nichts als lange, viereckige Prahme mit einem Dach von Schilf, und können schwer gegen einen starken Strom rudern. Man arbeitet daher stets mit Ebbe und Fluth. Die grosse Menge lebt in der Stadt, eben wie auf den Plantagen, hauptsächlich von Bananen. Gekocht, geröstet und gebraten, bereitet man sie auf die verschiedenartigste Weise zu. Die niedere Volksklasse, die Schwarzen, essen dazu

*) Unter den Negern herrschen hier Krankheiten, die man in Europa gar nicht kennt. Vielleicht rühren sie von dem feuchtheissen Klima her und dem Genuss des unreinen Zuckers und des Rum's.

viel den gesalzenen Fisch, denselben, der auf den Plantagen gereicht wird. Ausserdem giebt es eine Menge von Früchten, die sehr gemein und billig, und daher viel von den Leuten genossen werden. Es sind dies besonders Apfelsinen, Ananas, Zuckerbananen u. s. w. Etwas theurer, aber sehr fein und wohlschmeckend, sind auch der Avokat und andere, in denen man den Geschmack unserer Stachelbeeren und Kirschen ziemlich deutlich wiederfindet. Will man alle diese Früchte nebeneinander sehen, so muss man des Morgens nach dem Markte gehen, unter die grossen Tamarindenbäume, wo bis 9 Uhr eine Auswahl ist von Allem, was das Land und die Gärten hervorbringen. Auch findet man schöne bunte Ara's, Papageien und Affen zum Verkauf ausgeboten. Das Geschrei dieser Thiere und die geschwätzige Lebhaftigkeit der schwarzen Verkäuferinnen sind oft höchst possirlich, und wenn man auch nichts kauft, so verlohnt es sich doch, den Negermarkt einmal in Augenschein zu nehmen. Einen nicht so angenehmen, wenn auch eigenthümlichen Eindruck macht der Fischmarkt, der ebenfalls im Schatten mächtiger Bäume am Wasser, oder auch wohl auf den Fahrzeugen selbst, abgehalten wird. Meistens sieht man nur gesalzene Fische; Seefische beinahe gar nicht, und auch die sogenannten Buschfische, aus den kleinen Flüsschen im Walde, nur zuweilen. Obgleich nun um 9 Uhr Alles vom Platze entfernt sein muss, so sind doch schon am Morgen die Sonnenstrahlen so mächtig, dass die Nase durch die Einwirkung derselben auf den Fisch sehr unangenehm berührt wird.

Die fast in ganz Südamerika gewöhnlichen schwarzen

Geier umschwärmen auch hier alle Plätze, wo sie etwas erhaschen können, das in Verwesung übergeht, und säubern so die Strassen und Märkte von der Unreinlichkeit. Man schont sie deshalb und sieht sie, wie etwa die Störche bei uns, als Hausthiere an. Es ist nicht ungewöhnlich, auf einem Dache eine ganze Reihe dieser Thiere stundenlang unbeweglich sitzen zu sehen.

Sklaven-Auktionen auf offener Strasse sah ich mehrere Male, denn allerdings, Jeder kann seinen Sklaven verkaufen, wann er will; aber sich von diesem Handel eine Idee aus „Unkle Tom's Kabin" zu formen, das würde ungerecht sein gegen die jetzigen Gesetze Hollands. Diese reguliren auch hier Alles auf's Speziellste. So z. B. darf in gewissem Alter nie das Kind ohne die Mutter oder umgekehrt verkauft werden.

Ueber Tag ist es in Paramaribo so warm, dass Jeder, der nicht dringende Geschäfte hat, unter Dach und Fach bleibt, bis die Sonne unter dem Horizonte ist. Dann zeigen sich Equipagen und Fussgänger, Jeder besorgt seine Geschäfte oder macht seinen Spaziergang in den Strassen und Alleen der Stadt. Wenn die Schwüle gegen 8 oder 9 Uhr nicht mehr so drückend ist, wird es oft recht angenehm, und ich erinnere mich noch mit vielem Vergnügen der Stunden, die ich unter den alten Tamarindenbäumen und in den herrlichen Gärten mit meinen Bekannten zubrachte, die Abendluft geniessend. Meine Spaziergänge dehnte ich oft über die Grenzen der Stadt aus, bis in den Wald, wo die Natur sich schon freier entwickelt. Die mächtigen Palmen mit ihren Kronen ragen weit empor aus dem Dickicht, und neigen sich hier und da wie Riesen zwischen

lauter Zwergen mitleidig hernieder, als wollten sie sich mit einzelnen der kleinen Race unterhalten. Das Gras spriesst in solcher Ueppigkeit empor, dass es das Gesträuch von unten undurchdringlich macht, das Ganze wird eine dunkelgrüne Masse, die tausende hellflimmernder Leuchtkäfer beleben. Der Weg zu der kleinen Pflanzung des Herrn B. führte etwa 2000 Schritt durch den Wald, und da ich bei ihm sehr bekannt war und ihn oft in seinem Garten besuchte, musste ich so manches Mal noch sehr spät auf einem fast ganz dunklen Wege zur Stadt am Bord zurückkehren.

Von wilden Thieren, die sich nie so dicht an die Stadt wagen, ist hier keine Rede, vor Schlangen aber musste man doch auf seiner Hut sein. So ward ich eines Abends durch eine Klapperschlange nicht wenig erschreckt, die vor mir über den Weg lief. Ein dicht hinter mir gehender Neger des Herrn B. hatte sie schon in einiger Entfernung an ihrem eigenthümlichen Geräusch erkannt, mich bei dem Arme fassend, zurückgehalten und so darauf aufmerksam gemacht. Zwar liess ich mich hierdurch nicht von ferneren Promenaden abhalten; ging aber nicht mehr, wie ich dies früher gethan, in Zeugstiefeln, sondern zog die sogenannten Seestiefeln an, worüber man mich allerdings bei Herrn B. öfter neckte. *)

*) An Schlangen ist das Land sehr reich. Viele sind wie die Klapperschlange giftig; keine jedoch von allen wird den Menschen ungereizt angreifen. In jenem genannten Garten hatte ich Gelegenheit eine 10—12 Zoll lange grüne Schlange zu sehen, welche sehr gefürchtet wird. Sie sitzt an den Zweigen von Bäumen und Sträuchern. Auch die Buschspinne, die grösste

Eine nähere, aber auch recht angenehme Promenade war nach dem Fort Zeelandia, das, wie ich schon früher bemerkte, dicht bei dem Gouverneurs-Palast liegt und den Strom beherrscht. Im Inneren sind nette Offiziershäuser und hohe schöne Palmen; von dem Thurme aus, der sich an das Gefängniss anlehnt, hat man eine herrliche Aussicht auf die Stadt, deren Umgebung und den Strom. Die ganze Befestigung ist ordentlich und reinlich unterhalten, trägt jedoch nur eine geringe Anzahl Geschütze, da das Fort Amsterdam, weiter unten am Strome gelegen, dessen Eingang und somit die Stadt zu vertheidigen im Stande sein würde. Die Militairmacht Surinames besteht nur aus einem Regiment Colonial-Jäger und einer kleinen Abtheilung Schwarzer. Ausser der Garnison von Paramaribo und dem Fort Amsterdam, werden im Innern an wichtigen Plätzen Besatzungen von 50 bis 100 Mann in Schanzen oder kleinen Forts gehalten. Es geschieht dies zur Sicherheit der ferner gelegenen Plantagen. Von Seiten der niederländischen Marine ist hier stets eine Corvette und ein Dampfer stationirt. Kleinere Fahrzeuge, kleine Briggs und Schooner, die die Flussmündungen an der Küste bewachen, lassen sich häufig sehen; auch kommen wohl grössere Fahrzeuge von dem nicht entfernten Curaçao zum Besuch. Curaçao ist Kriegshafen und ein Hauptstationsort für niederländische Kriegsschiffe.

Nach einem zehnwöchentlichen Aufenthalte in dem

Spinne der Welt, ist hier häufig. Dass sie Kolibris fängt, ist trotz ihres Namens „avicularia“ nicht erwiesen; sie ist aber gefährlich, da ihr Biss ein heftiges Anschwellen und Fieber erzeugt. Auch sie beisst nur, wenn man ihr die Netze zerreisst.“

freundlichen Paramaribo, hatten wir endlich unseren Zucker eingenommen, und mussten Land und Stadt und Bekannten Lebewohl sagen. Als wir den Strom mit der Ebbe hinuntersegelten, salutirten wir nicht nur vor dem Fort bei der Stadt, sondern auch vor einigen Pflanzungen, besonders der des Hrn. B., die dicht an das Wasser ging, und von der man uns den Abschied zuwinkte. So gingen wir in See und kamen nach Amsterdam, an fernere Reisen denkend.

PERPUSTAKAAN NASIONAL

ZWEITER ABSCHNITT.

Reise nach Ostindien und Australien.

Zaub'risch ist die Tropennacht,
Wenn aus sanftbewegtem Meere
Sich der Mond in voller Pracht
Langsam hebt zum Sternenheere.

I. Reise nach Batavia.

Auf dem langen Wasserwege vom Kanal zum Cap der guten Hoffnung hatten wir, mit Ausnahme von 14 Tagen Stille unter der Linie, immer günstigen Wind und meistens gutes Wetter. Unser stehendes Tauwerk war angesetzt und alles versehen und erneuert worden, so dass wir ohne Sorgen in die rauheren Zonen übergehen konnten. Hagel und Regen wurden nun unsere Begleiter, allerdings ein unangenehmer Contrast mit dem Tropenklima, dessen wir uns von 30 Grad nördlicher Breite an, ohne Unterbrechung erfreut hatten. Wir segelten Nachts fast immer mit doppelt gereeften Marssegeln und wurden stets in Thätigkeit und Wachsamkeit erhalten durch die hin- und herziehen-

PERPUSTAKAAN NASIONAL

den schwarzen Wolken, die in diesen Breiten so oft unheilschwer sind. Wie lang werden da zuweilen die Wachten, wenn der Wind einem den kalten Regen, oder gar Hagel, in's Gesicht treibt, und das Salzwasser dazu, hochauf sprützend, sich selbst in Mund und Nase drängt!

Der Offizier der Wacht hat es in solcher Zeit am schlimmsten. Er muss, während der Mann am Ruder*) abgelösst wird, immer vier Stunden auf seinem Posten bleiben, und seine Aufmerksamkeit soll ungetheilt auf das Schiff, wie auf Wind und Wetter, gerichtet sein.

Ein Beobachten des Barometer's ist gut, besonders aber am Cap sollte man das nie aus dem Auge lassen. Es wird, mit den praktischen Wetterkennzeichen zusammen, stets zu einem guten Resultate führen. Diese Zeichen sind natürlich der verschiedensten Art und nur aus der Erfahrung zu lernen, so z. B. das Wetterleuchten im S. O., das von den holländischen Ostindienfahrern schon seit langer Zeit als ein Vorzeichen schweren Wetters angesehen wurde. Ebenso das St. Elmslicht, das jedoch auch in anderen Gewässern vorkommt und auch da unter dem Seevolke nicht sehr beliebt ist. Ferner auch aus einer gewissen Unruhe der Vögel und aus ihrem Fluge nahe um das Schiff, kann man oft auf einen Witterungswechsel schliessen. So giebt es noch viele andere, die der See-

*) Jeder Vollmatrose muss das Ruder in jeder Lage handhaben können. Die Zeit, bis er durch einen Kameraden abgelösst wird, heisst: Ruderturn. Bei den Amerikanern und Engländern sind dies zwei Stunden, während Deutsche, Holländer und Skandinavier nur eine Stunde bleiben. Bei einzelnen nordischen Reisen hat man sogar halbstündige Ruderturne eingeführt.

PERPUSTAKAAN NASIONAL

mann auf seinen Reisen wie ein A B C lernt, und die man als altmodige, aber doch einmal eingewurzelte Sitten respektiren muss. Sollte zuweilen das gefürchtete Wetter auch nicht eintreten, so ist es stets besser, ein Paar Reefe vergebens eingesteckt zu haben, als nachher im Augenblick des Hereinbrechens der Gefahr dazu Hals über Kopf genöthigt zu werden.

Es war gerade um die Weihnachtszeit, als ich mich in einer rabenschwarzen Nacht gegen 9 Uhr, nachdem wir aus Vorsicht zwei Reefe in die Marssegel genommen, niederlegte. Bis Mitternacht war meine Ruhezeit; da jedoch die See aussergewöhnlich hoch ging, und der Wind, wie es mir schien, im Zunehmen war, so schlief ich nur halb, in jedem Geräusche erwartend, geweckt und an Deck gerufen zu werden. Endlich war es 12 Uhr. Wir steuerten O., im wahren Course mit N. Westlichem, also gutem Winde, und liefen eine ziemlich bedeutende Fahrt. Die Nacht war so dunkel, dass man, aus einem erhellten Raume kommend, sich erst mit Mühe nach und nach zurecht finden konnte. Es regnete mit Unterbrechung heftig und wehte ungleich. Die schwarzen Wolken brachten meistens den Wind mit sich. Wenn es sich für Minuten ein wenig beruhigt zu haben schien, so fiel ein neuer Windstoss desto stärker ein, und der Bug des Schiffes thürmte eine mächtige weisse Wasserwoge auf.

Schon dachte ich an ein weiteres Verkürzen der Segel, immer hauptsächlich nach S. O. blickend. Dort rollte sich ein dicker Wolkenknäuel auf, und von Zeit zu Zeit zuckte auch ein mattes, fernes Wetterleuchten aus jener Himmelsgegend. Da auf einmal, inmitten dieser schwarzen Nacht,

ward die ganze Scene, wie von einem plötzlichen Mondenlichte, schauerlich, aber prächtig erhellt. Man erkannte die Umrisse der schwarzen Wolken, die dicht über den schäumenden Wogen hintrieben, etwa für eine Sekunde, und sah in dem nächsten Momente eine Feuerkugel aus einer der Wolken hervorschiessen und in die Fluth tauchen. Dies letztere geschah mit einem Knall, der wie ein Zauberschlag Alles wieder in Dunkel versetzte. Wir waren im ersten Augenblicke wie versteinert, denn der plötzliche Wechsel des hellen Scheines und der Finsterniss hatte unsere Augen vollständig geblendet.

Meiner Behauptung, dass es ein Meteor sei und nichts weiter auf sich habe, schienen nicht alle unbedingten Glauben zu schenken.

Der Wind heulte übrigens nach wie vor, und, in Rücksicht auf die Stimmung der Leute, reeften wir das Vormarssegel dicht. Etwa gegen 1 Uhr kam eine besonders starke Bö aus W., also recht von hinten, welche mit solcher Gewalt in das Compasshaus presste, dass die sonst sehr dichte Lampe davon ausging. Das Schiff musste im Augenblicke natürlich nur nach dem Winde gesteuert werden. Da der Kapitain selbst schon eine Weile an Deck war, so nahm ich die Compasslampe zur Kajüte, um sie dem Stuart zu übergeben. Nach einer halben Minute wieder an Deck tretend, sah ich mich verwundert rings um, denn es war beinah still. Doch dies dauerte nur wenige Sekunden. Plötzlich, etwa wie ein gut gezielter Kartätschenschuss gegen eine Wand fällt, so stürzte aus der schwarzen Wolke von S. O. der Orkan. Die Focke und Vor-Marssegel schlugen back, das Gross-Marssegel hätte

dem Andrange des Windes wahrscheinlich nicht widerstehen können, wenn nicht im kritischen Augenblicke die grosse Brasse gebrochen und die Raa in den Wind geschwungen wäre. Dieser Zufall rettete vielleicht unseren grossen Mast und bewahrte uns vor weiterem Unglück. Obgleich nun letzterer ausser Gefahr war, so trug der Vor-Mast, wenn auch nur auf kleinen Segeln, die ganze Last des wüthenden Windes. Das Schiff erhielt einen gewaltigen Stoss, nahm Rücklauf und stellte sich gleichsam auf die Hinterbeine, so dass zwei der hinteren Kajütenpforten, welche allerdings in solchen Regionen stets ohne Ausnahme hätten geschlossen und abgedichtet sein sollen, das Wasser in zwei Strömen einnahmen. Die nur lose vorhängenden Glasfenster waren durch die Gewalt des Wassers emporgedrückt, und so hatte sich das salzige Element in die Hinterkajüte, dann auch in die Messe und in eine Menge Hütten, besonders die der Passagiere, da diese offen standen, ergossen. Da mein Raum gerade geschlossen und sonst ziemlich dicht von der Messe getrennt war, so blieb er trocken.

Das Schiff hatte noch Rücklauf und durch die am Steuerbord angebrassten Vorderraaen die Neigung, über Backbord zu fallen. So ward das Ruder auf Steuerbord gelegt, wir brassten die Raaen und kamen vor den Wind, in welcher Lage uns allerdings noch ein hartes Stück Arbeit übrig blieb, die Segel, besonders die Focke, zu bergen. Wir trieben also vor Top und Takel, unserer Berechnung nach aus dem Orkane herausfaufend. In einzelnen Fällen dürfte es übrigens besser sein, den Orkan zu schneiden, da man auf diese Weise früher hinauskom-

men möchte. Etwa gegen 3 Uhr liess der Wind nach und es wurde böig. Mit Tagesanbruch besserte sich das Wetter, der Wind ging wieder westlich und wir setzten Segel, unseren Cours verfolgend.

Weiter gen O. ward das Wetter immer besser, und unter schönem Sonnenscheine und flauer Brise erreichten wir eines Mittags die Insel St. Paulus. — Amsterdam blieb ferner nördlich liegen. — Fast alle für Indien bestimmten Fahrzeuge segeln diesen Felsen an, um ihren Chronometer und die Länge für die Besegelung des Landes in Indien zu reguliren. Viele drehen dort auch bei oder kreuzen und senden Boote ab, um zu fischen. Der Fischreichthum des Wassers in einer kleinen Bai, welche durch diesen Felsen, einen alten Krater, gebildet wird, ist berühmt. Wahrscheinlich lockt die Wärme dieses Bassins, das durch unterirdisches Feuer geheizt wird, die Fische an sich. Auf dem Felsen findet sich auch eine warme Quelle. Die Bewohner, ein Franzose und zwei Mulatten, nähren sich kümmerlich von den Erzeugnissen einiger kleinen Erdschollen daselbst. Sie überliessen uns einiges Grüne und wenige Früchte. Wir erhaschten auch Pinguine an den Klippen, und brachten sie, zum grossen Ergötzen der Zurückgebliebenen, mit am Bord. Die Fische waren dort so reichlich, dass vermittelst ausgeworfener Angelschnüre in kurzer Zeit Hunderte gefangen und die Boote damit gefüllt wurden. Auch die Häute einiger Katzen, die jene Einsiedler in ihren Klippen erlegt hatten, bewahrten wir noch lange als Merkwürdigkeit. Diese Katzen sind allerdings anders wie unsere zahmen haben

aber wahrscheinlich nur durch Zeit und Verhältnisse sich verändert.

Wir sahen noch zwei Schiffe dicht bei uns, die wahrscheinlich auch ihre Boote nachher noch ausgesandt haben, um zu fischen. Das eine schien ein Amerikanischer Klipper und der andere ein englischer Ostindienmann zu sein.

Von den Inseln St. Paul und Amsterdam ging es in nordöstlicher Richtung schnell in ein wärmeres Klima, die Böen des Nachts wurden immer unschädlicher und seltener, bis wir ohne Unterbrechung unsere Oberbramsegel führen konnten. Das prächtige, sternenbesäete Azurblau trat an die Stelle des dunkelbewölkten cap'schen Himmels, und der Matrose schlummerte den grössten Theil der Nacht ungestört an Deck.

II. Java.

Endlich, nach einer 113tägigen Reise,*) sahen wir die Gipfel der hohen Berge von Sumatra als blaue Wölkchen aus dem Wasser auftauchen. Langsam kreuzend näherten

*) Eine Reise von 113 Tagen wird in jetziger Zeit nach Java schon ziemlich lang genannt, da wir verwöhnt sind durch die glänzenden Fahrten der Klipper. Uebrigens kommt man jetzt überall zu der Ueberzeugung, dass es besser ist, für den grossen Welthandel die Fahrzeuge lieber ein wenig länger, tiefer und zugleich schärfer zu bauen. Durch schnelle Reisen wird der Kostenpunkt sich stets ausgleichen. Die holländischen Klipper, oder Kartsegler wenigstens, deren schon ganze Linien

wir uns ihnen, und hatten bald Gelegenheit, die grossen und erhabenen Naturschönheiten der Sundastrasse zu bewundern. Wir warfen Abends Anker in der Bai von Anjer und begrüssten Java, das sich weithin in malerischer Landschaft vor uns ausdehnte. Sogleich brachte man uns frisches Brod, Früchte und sogar Affen und Papageien am Bord zum Tausch und Verkauf. Die Matrosen fanden alte Freunde wieder unter den Verkäufern, und es war ein Handeln und Besehen und Erzählen bis in die Nacht. —

Früh Morgens ging es Anker auf, und um Mittag lagen wir schon auf der Rhede von Batavia, umringt von zahlreichen Booten, die den alten Bekannten wieder aufsuchten.

---

von Amsterdam und Rotterdam bestehen, rechnen 100 Tage nach Batavia mittelmässig, und über 110 schon schlecht. Viele machen die circa 14,000 englischen Meilen in 80, wohl gar 70 Tagen, also 177 bis 200 englische Meilen täglich. — In dem englischen Klipper T. legte ich selbst mehr als 7000 englische Meilen in 40 Tagen zurück, was ziemlich genau eine mittlere Fahrt von 7⅓ Knoten und 175 englische Meilen täglich ergiebt. Wenn man nun berechnet, dass so häufig durch Wind oder See mehrere Tage verloren gehen, die stets wieder eingebracht werden müssen, so wird man verstehen, dass die T.... oft auch bedeutend schneller segeln musste, um diese Reise zurückzulegen.

Die schnellste Reise nach Kalifornien ist in 60 Tagen von einem Klipper zurückgelegt, und setzt bei einer Annahme von 18,000 Meilen eine Fahrt von 12½ Knoten voraus. Glück hat dabei natürlich viel gethan. Stille und Gegenwind hat jener Klipper gewiss nicht viel gehabt.

Der neue grosse Dampfer, den man in England baut für den Paquet-Dienst nach Melbourne, soll die Reise in 32 Tagen machen, müsste also über 17 Knoten durchschnittlich laufen. Dies wollen manche noch nicht so recht glauben.

Der G. M. war in ganz Java als einer der bessten Segler bekannt, und der Kapitain P. wurde als ein erfahrener und gebildeter Seemann angesehen! Um uns her in weitem Kreise ankerten die grossen Schiffe der verschiedensten Nationen, alle auf ihre Weise aufgeputzt und versehen. Da lagen die schmucken holländischen Kompagnie-Schiffe, jedes mit einer Batterie blanker Kanonen, da lag der stolze Jankee mit seinen in die Wolken ragenden Masten und der nicht minder kühne Aberdeenklipper. Auch die Bremer und Hamburger zeigten ihre Farben auf gar feinen Fahrzeugen.

Die Aussicht von der Rhede auf Java ist bei klarem Wetter entzückend schön. Die blauen Berge erheben sich im Hintergrunde des allmälig aufsteigenden Flachlandes, und begrenzen so den Gesichtskreis auf der einen Seite, während auf der anderen eine Reihe von Inseln sich lang dahinzieht und die Grenzen der Rhede abmarkt. Zwei von diesen Inseln, die dem Lande am nächsten gelegenen, sind durch ihre Ungesundheit berüchtigt, und tragen viel dazu bei, dass sich an dem Namen Batavia eine gewisse Furcht knüpft, die zum Theil grundlos ist.

Jene beiden Inseln, Onrust und Kuipertje, liegen sehr nahe an einem flachen, moorigen Küstenstrich, in welchem sich durch die Fäulniss verschiedener organischer Substanzen eine böse Luft erzeugt Diese Luft verpestet nun, mit dem Abendwinde herübergeweht, die Atmosphäre der beiden Inseln und schadet so auch den zunächst gelegenen Schiffen. Es ist dies ein um so grösserer Uebelstand, als sich auf den Inseln verschiedene maritime Etablissements befinden, und oft Schiffe genöthigt sind, Wochen

lang in dieser Region zu ankern. Viele verständige Capitaine habe ich schon sagen hören, dass sie nie bei jenen Inseln liegen, sondern immer viel lieber einen Ankerplatz so fern als möglich von jenen nehmen möchten. Da nun einmal die Ungesundheit der Rhede von Batavia zur Sprache kommt, wie sie im Munde des Volkes besteht, so will ich doch nicht unerwähnt lassen, dass der Arak, der besonders jung sehr schädlich ist, auch dazu seinen Theil beiträgt. Leider wissen die Matrosen von Mässigkeit nicht viel, und so mancher fällt auch hier als Opfer seiner Unbesonnenheit. *)

*) Mässigkeit im Essen und Trinken ist überall eine Bedingung zur Erhaltung der Gesundheit, ganz besonders aber in heissen Gegenden wird ein unmässiger Genuss der Speisen und Getränke, welche uns neu sind, und daher reizen, oft gerade doppelt schädlich sein. Wenn wir erwägen, dass in der durch Wärme verdünnten Luft der Tropen eine geringere Quantität Sauerstoff enthalten ist, als in unseren Klimaten, werden wir um so leichter uns erklären, warum die Völker jener heissen Länder so wenig Nahrung bedürfen. Selbst die Einwanderer in solche Länder, z. B. die Europäer in Java, essen dort nicht so viel und besonders auch lange nicht so nahrhafte Sachen, als in ihrer Heimath. Eine Folge davon ist die geringere Muskelkraft und Activität der Leute. Auch für den Seemann, der nur als ein flüchtiger Wanderer in solchen Gegenden angesehen werden kann, ist es stets gerathen, sich so viel wie möglich den Gebräuchen des Landes anzuschliessen, in dem er sich gerade befindet, d. h. mit Maass vorzugsweise die Landesprodukte zu geniessen. In Ostindien gilt der Reiss für die gesundeste Kost, da er leicht zu verdauen ist. Süsse, saftige Früchte, ebenso wie einige Fruchtbiere, können höchst nachtheilig werden und die gefährlichsten Krankheiten nach sich ziehen, während, im richtigen Maasse genossen, sie dem Körper des Europäers in jenen Ländern besser zusagen, als die Speisen

PERPUSTAKAAN NASIONAL

Nachdem wir uns erst ein wenig heimisch gemacht, unternahm ich mehrere Ausflüge zur Stadt.

Ueber die viel besprochene nur wenige Worte hier. Batavia liegt, wie allgemein bekannt ist, nicht mehr an der Küste, sondern ein gutes Stück landeinwärts. Die zahlreichen Landhäuser und Paläste sind meistens von geschmackvollen Gärten umgeben. Die Tropennatur verleiht diesen einen besonderen Glanz. Der Luxus ist ungemein gross, und prächtige Karossen sieht man einherrollen, wenn sich die feine Welt Abends zum Concerte auf dem Königsplain versammelt. Besonders interessirten mich in Batavia die Chinesen, denen ich hier in meinem Leben zum ersten Male begegnete. Ihre höchst possirliche Strassenkomödie, die grossen brillanten Theeläden und die Restaurationen sind ganz eigenthümlich. In einer der letzteren nahm ich in Gesellschaft eines Freundes ein echt chinesisches Mittagsmahl ein. Zu dem Reiss gab es die mannigfachsten Zuspeisen, selbst Tausendfüsse fehlten nicht. Nur die sonst so berühmten Schwalbennester waren im Augenblicke nicht zu haben.

Der Aufenthalt auf der Rhede ist für den Seemann, der von dem gastlichen Paramaribo kommt, ein ziemlich einförmiger, da das Land gar zu fern liegt und man mit

---

und Getränke seiner Heimath. Die Früchte gewähren in der Hitze eine grosse Erfrischung; man solle sich nur stets hüten, nicht zu kurze Zeit davor oder darnach reines Wasser zu trinken. Mit Spiritus vermischt, ist ein wenig Wasser sogar gesund, und ich habe es an mir selbst auch in anderen heissen Ländern oft erfahren, wie dies dem Magen wohl thut, wenn man Ananas oder Pumpelmusen genossen hat.

ihm nur durch die Tabanger oder Miethsboote verkehrt. Die Arbeit im Schiffsraume ist bei der grossen Hitze zuweilen sehr lästig, und ich fing bald an, mich nach einem Wechsel zu sehnen, indem ich von dem hier häufigen, tropischen Fieber nicht unberührt blieb.

Wenn es das Wetter erlaubt, kommen eine Menge Chinesen aus der Stadt mit fliegenden Kaufläden, d. h. mit Waaren in ihren Fahrzeugen, auf die Rhede, um mit dem Seemann zu handeln und, wenn er nicht aufpasst, ihn zu betrügen.

Die Ladung löscht man auf Batavia in malaiische Prauven, dieselben, welche die Ladung bringen, wenn das Schiff befrachtet wird. Sie sind meistens von 15 bis 30 Last gross, sind flach gebaut und gehen die Flüsse leicht hinauf. —

Die weissen Böen, die sich hauptsächlich um die Sunda-Inseln zeigen, und wahrscheinlich das Product einer in dieser Tropenhitze ungemein raschen Verdunstung sind, verdienen hier auch Erwähnung. Ich hatte auf der Rhede von Batavia Gelegenheit, die verheerenden Wirkungen einer solchen zu sehen. Es zeigt sich nämlich eine grosse weisse Wolke, der man aus ihren scharfen Umrissen bald ansehen kann, in wie weit sie gefährlich werden wird. Die Wolke steigt auf zum Zenith und plötzlich fällt ein furchtbarer Wind ein. So geschah es eines Mittags 12 Uhr. Die Sonnenzelte, deren sich jedes Schiff in Batavia bedient, gingen zum Theil in Fetzen, weil man beim Essen gewesen und die Bö nicht überall frühzeitig genug gewahrte. Wer seine Segel zum Trocknen los hatte, war am schlimmsten daran. Ein grosses Com-

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

pagnie-Schiff war in's Treiben gerathen, vor zwei Ankern. An seinem Stern hingen wenigstens acht malaiische Fahrzeuge, die allerdings nicht wenig zu seinem Gewicht beitrugen. Das erste nun liess es loss, so dass, da eins hinter dem anderen hing, alle mit grossem Wirrwar, noch ehe sie sich trennen konnten, vor dem Winde dahintrieben. Das Rufen und Schreien der verschiedenen Leute, besonders die Verwünschungen der armen Malaien, machten einen eigenthümlichen Eindruck. Das Wasser war weiss wie Schnee während des Windes, indem dieser die Häupter der niedrigen Wogen als Schaum mit sich riss und auch die einzelnen kleinen Wellenthäler mit demselben anfüllte. Man findet diese Böen sowohl in der Ost- wie in der Westmonsun. Da sie jedoch nicht so lange anhalten, und man gewöhnlich gleich nachher, also zuweilen nach einer Viertelstunde, wieder gutes Wetter hat, so sind sie, wenn man nur den ersten Andrang des Windes meidet, nicht so sehr zu fürchten.

Auf Batavia ladet man hauptsächlich Reiss, Zucker, Kaffee und Arak. Wir löschten hier nur einen Theil unserer Ladung und gingen nach Samarang, das etwa 60 Meilen östlich von Batavia, auch an der Nordküste, liegt.

Samarang ist ein bedeutender Handelsplatz, besonders für Reiss und Zucker. Die Rhede ist nicht ganz so gut, wie die von Batavia. Sie ist hauptsächlich von Engländern und Amerikanern besucht. Die Stadt macht auf den Fremden einen günstigen Eindruck; namentlich der Theil, den die Weissen bewohnen, ist reinlich und schön gebaut. Zwischen der Stadt und dem Meere liegen ein Fort und einige Kasernen.

PERPUSTAKAAN NASIONAL

Noch interessanter als Samarang ist die nächste Stadt, welche wir auf unserer Fahrt besuchten, nämlich Soerabaija. An der Bai gelegen, welche durch das Festland von Java und die kleine Insel Madyra gebildet wird, hat sie einen sicheren Hafen, obgleich die Einfahrt von Samarang her wohl tiefer sein könnte.*) Es befinden sich dort Trockendocks und andere maritime Etablissements, nebst Arsenälen und Magazinen aller Art. Soerabaija wird hierdurch und durch seine starken Forts zu dem ersten Waffenplatze in niederländisch Indien. Man sieht hier die mannigfachsten Formen von Fahrzeugen. In der Bai liegen, ausser den verschiedenen

*) Auf einer späteren Reise von Batavia nach Soerabaija, als wir gerade viele reiche Passagiere am Bord hatten, ereignete sich folgender tragi-komische Vorfall in der Nord-West-Passage zwischen Java und Madyra. Schon in der Nacht hatten wir mit einem Araber in die Wette gesegelt und zum grossen Vergnügen der Passagiere diesen überholt. Als wir nun aber mit einem Vorsprunge von etwa 6 Stunden die Insel Madyra in Sicht bekamen, erklärte der Lootse, auf unseren Tiefgang Rücksicht nehmend, dass er es nicht wohl wagen könne, durch die N. W. Passage in Soerabaija einzulaufen. Durch die auf solche Weise nöthige Umsegelung der Insel Madyra, würden wir unseren Vorsprung über den Araber wieder eingebüsst haben. Dieser konnte nämlich die nähere Strasse ohne Bedenken einschlagen, da er bedeutend kleiner war als unser Fahrzeug. Da unternahm es denn der Capitain, der die Küste sehr gut kannte, auf sein Risiko zu segeln und mit Leesegeln von unten bis oben, recht vor dem Winde, liefen wir in den Kanal ein. Bald zeigte sich ein langer schwarzer Streifen hinter uns im Wasser von dem schwarzen aufgerührten Moore, das Ruder stiess, und auf einmal sass das Schiff fest. Wir waren in der Mitte der Bank. Die Passagiere, die gerade beim Mittagstisch waren, kamen an Deck, bei

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Nationen der Europäer, auch Chinesen, Siamesen und die Malaien aus allen Theilen der grossen Inselwelt. Selbst der Strom, bis zur Stadt hinauf, zeigt ein buntes, anziehendes Bild durch die Abwechselung in den Figuren und Formen der kleineren Fahrzeuge. Denn nur Schiffe von wenigem Tiefgang sind im Stande, den Strom auf zur Stadt zu gehen. Die verschiedenartigsten malaiischen Prauen, Handelsfahrzeuge, Fischer, und auch frühere Seeräuber, lagen da am Bollwerk entlang, und die Mannschaften belebten mit ihren bunten Anzügen und ihrer orientalischen Lebhaftigkeit das Ganze.

Die Stadt ist recht ansehnlich, besonders in dem Viertel der Weissen und Chinesen, und die Strassen sind lebendig wie in einer grossen Handelsstadt. Man sieht viele Araber, die sich durch ihr Costüm auszeichnen. Es sind dies Seeleute am Bord der Küster, deren viele in der Umgegend von Soerabaija zu Hause gehören. Die Chinesen sind hier hauptsächlich Kaufleute, nicht so viel Handwerker, als in Batavia. Die Javanen zeichnen sich in diesem Orte durch Geschicklichkeit in verschiedenen Handwerken aus. Der Tabackshandel ist bedeutend; die Cigarren des nahegelegenen Tuban werden hier zum grossen Theil

vielen zeigte sich schon Furcht. Im Nu brachten wir unsere zehn Geschütze nach vorn, bis unter Vorkastell, ebenso die Wasserfässer und einige andere schwere Gegenstände. Dann ging die ganze Mannschaft vorn auf den Klüverbaum, alles, was klimmen konnte auf das Bugspriet, selbst die Damen unter den Passagieren erstiegen die Back oder Vorkastell. Das Schiff machte eine Schwankung, die vollen Segel drückten vorwärts, noch einige leise Stösse folgten und das Schiff war flott. So liefen wir nach Soerabaija ein.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

zu Markte gebracht; es gehört wirklich ein guter Geschmack oder ein noch viel schärferer Blick dazu, um diese Cigarren von der Manilla zu unterscheiden. Besonders in neuerer Zeit thut die Regierung viel für die Cultur des Tabackes.

Die Wohnungen der Weissen sind natürlich am brillantesten eingerichtet, die Chinesen sind reich und wohnen oft auch höchst elegant, aber im chinesischen Styl während die Malaien in ihren dürftigen Bambushütten oder aus Matten geflochtenen Zelten ein Obdach suchen gegen die rauhere Jahreszeit.

Auf einem meiner Ausflüge in die Stadt befand ich mich mit unserem Tindal oder zweiten Bootsmann zusammen im Boote, und dieser lud mich ein, ihn zu seiner Wohnung zu begleiten und seine Familie zu sehen. Da es nicht weit vom Strome und unserem Landungsplatze entfernt war, so willigte ich gern ein. Das Haus, in welches er mich führte, war in einem der javanischen Stadtviertel gelegen, auf Pfählen wenigstens drei Fuss über dem feuchten Erdboden, der, wie man mir sagte, öfter von dem, übertretenden Strome überschwemmt würde.

Aber wie wunderte ich mich, als ich in die Hütte vermittelst einer Brücke von dem Wege ab, eintrat. Es waren in dem einzigen niedrigen Raume beinahe ein Dutzend Personen versammelt, und das bei einer Temperatur von wenigstens 30 Grad Réaumur. Ich musste mich setzen und etwas Kokosgebäck essen. Die Meubles waren sehr einfach und bestanden hauptsächlich aus einer sehr breiten Art geflochtener Sophas, die mehr Familienbetten als Canapés glichen. Hierauf schienen nur die älteren Personen Anspruch zu haben, denn die meisten sassen auf der Erde

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

auf ihren Matten. Mir gab man einen kleinen Schemel, so dass ich, in der Mitte ein wenig erhaben, die ganze Scene überschauen konnte. Bald jedoch ward es mir zu warm, und ich musste, um nicht für den Abend meine ganze Toilette durch Schweiss zu verderben, mich empfehlen, obgleich ich mit meinem wenigen malaiisch, das ich während der Reise gelernt, mich ganz gut amüsirt hätte.

Ich muss noch erwähnen, dass wir hier in Soerabaija eine ganz malaiische Mannschaft erhielten. Verschiedene Umstände erheischten dies. Allerdings sind diese Leute nicht so brauchbar am Bord, wie die Weissen, aber durch die Zahl der Mannschaft wird dies ausgeglichen. In der warmen Zone eignen sie sich auch ganz gut zum Matrosen, da sie schnell und gewandt genug sind, aber im kalten unfreundlichen Wetter taugen sie ganz und gar nichts.

Die malaiischen Fahrzeuge sind natürlich auch nicht auf fernere Reisen berechnet, sondern meistens für das heimische Inselland und die nächst gelegenen Meere eingerichtet. Sie haben gewöhnlich mehrere Masten von Bambus mit grossen Mattensegeln, die man oft mit Wasser beschöpft, um sie dicht zu machen. Mit schweren Böen weiss der Malaie wohl umzugehen, aber anhaltenden Stürmen und einer See des Kap Hoorn würde er nicht lange Trotz bieten können. Die Fischerfahrzeuge, welche zuweilen auf ziemlich lange Zeit in See gehen, sind unten flach, hinten und vorn aber ausserordentlich scharf gebaut. Sie sind meistens von gefälliger Form, besonders sieht der Vordersteven, der sich wie eine Nautilusmuschel aus dem Wasser erhebt, höchst malerisch aus. Die elastischen

Masten können, trotz der verhältnissmässig grossen Mattensegel, einen starken Windstoss aushalten. Oft wird man die Malaien, wenn es nicht gerade scharf beim Winde aufgeht, mit schnellsegelnden europäischen Fahrzeugen Stich halten sehen. Die einfache, unschuldig aussehende Takelage dieser Prauven wird dann sich als nützlich und zweckmässig erweisen. Ist der Wind zu kräftig für das ganze Segel, so rollt der Malaie nach Belieben ein Stück von seiner Matte auf, vermittelst eines Drehers, der an dem Spriet angebracht wird. Die Handelsprauven, Fischerprauven und Raubprauven sind wesentlich von einander verschieden. Die ersteren haben meistens eine Art Dach in der Mitte des Schiffes, und nähern sich, was das Hinterende und Ruder anbetrifft, den siamesischen Fahrzeugen. Die Fischerprauven sind verschieden an Grösse, je nach ihrer Bestimmung. Sehr oft sind sie äusserlich nicht von den Räuberprauven zu unterscheiden. Sie segeln gewöhnlich gut. Ich habe hundertmal an verschiedenen Orten mich daran ergötzt, wie die Leute zuweilen Abends, aus hoher See heimkehrend, kühn in die Wette segelten.

Die Räuberprauven sind natürlich zur Aufnahme von Kriegsvolk und Ruderern berechnet und daher gewöhnlich bedeutend lang. Geschütze führen nicht alle. Später davon Näheres.

Die Javanen werden von den Holländern unter allen Malaien am liebsten zu Soldaten genommen. So sieht man sie Schildwacht stehen mit ihren Picken in den Garnisonstädten und eben so gut exerziren wie die Weissen. Bei einzelnen Gelegenheiten sollen sie sich auch nicht als

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

ganz schlechte Soldaten bewiesen haben. Auf der Flotte verwendet man die Javanen nur zu untergeordneten Diensten, sie bilden jedoch immer eine gute Reserve, wenn augenblicklich einmal Mangel an Weissen eintreten sollte.

Das Verhältniss der grossen Menge im Innern des Landes, ist das einer Art von Frohndienst. Das Gouvernement übergiebt einem Pflanzer, der ein gewisses Quantum Land besitzt, eine gewisse Anzahl von Leuten als Arbeiter. Diese werden angehalten, fünf Tage in der Woche zu arbeiten, gegen einen gleichfalls von der Regierung festgestellten Lohn. Ein solcher allein reicht schon aus, den Mann und die Familie zu erhalten; ausserdem aber wird dem Tagelöhner auch ein Stückchen Land zugewiesen, auf dem er seine nöthigsten Bedürfnisse selbst ziehen kann. Man ermöglicht so die Bestellung der Felder und fördert die Produktion der Colonialwaaren. Den Leuten selbst wird aber zugleich eine Existenz gesichert. Früher nämlich war stets mit dem Misswachs des Reisses*)

*) Eben so wie in einem grossen Theile von Süd-America die Banane den Hauptbestandtheil der Volksnahrung ausmacht, so ist in Java, wie in vielen Ländern Ostindiens, der Reiss die einzige Speise der Eingeborenen; er kann ihnen sogar durch nichts ersetzt werden. Der Neger weiss seine Bananen auf's verschiedenartigste zu bereiten. In der glühenden Asche geröstet, sind sie der Kartoffel am ähnlichsten, in Wasser gekocht oder in Fett gebraten, nähern sie sich, besonders im reifen Zustande, an Geschmack unseren Birnen. Ueberhaupt lässt sich durch sie schnell und einfach ein Mahl beschaffen. Aehnlich ist es mit dem Reiss. Auch er wird, nachdem er, was jedoch hier stets geschieht, mit Wasser gekocht ist, auf die verschiedenartigste Weise gegessen. Er vertritt Brod und Vorkost und wird zu Allem gegessen, oder

auch eine Hungersnoth und auch wohl gar Seuche verbunden, da die Leute keine Vorräthe sammelten, sondern, aus angeborener Trägheit, von der Hand in den Mund lebten. Ihre Lage ist also jetzt vielleicht besser, wie die so vieler Armen in Europa, denen die Gelegenheit, sich ihren Unterhalt zu erwerben, nicht immer gegeben wird. Für Schulen und Geistesausbildung sorgt man auch schon, so viel sich unter obwaltenden Umständen thun lässt.

Wenn wir nun im allgemeinen noch einen Rückblick auf Java werfen, so müssen wir uns freuen, wie in den letzten 25 Jahren die Cultur des Landes im Ganzen und Grossen fortgeschritten ist. Durch die Bemühungen und den rastlosen Fleiss der holländischen Pflanzer einerseits und den Unternehmungsgeist der Rheder andererseits ist auch der Handel mit den Colonialprodukten, besonders

besser, Alles, was die ärmere Klasse sonst noch isst, ist nur eine Zukost oder Würze zum Reiss. Auch auf dem Tische der Reichen erscheint der Reiss Morgens, Mittags und Abends, ja sogar Europäer, welche einige Jahre in Indien sich aufgehalten und an den Reiss sich gewöhnt haben, entbehren diesen, wenn sie ihn in Europa nicht in derselben Zubereitung und nicht so oft wiederfinden. Eine wie angenehme und gesunde Nahrung der Reiss in der Hitze ist, das habe ich an mir selber gesehen, da auch ich ihn, mehr als $1\frac{1}{2}$ Jahre, wenigstens zwei Mal des Tages, auf javanische Weise zubereitet, gegessen habe. Die Zuspeise bestand dann meistens in gekochtem Fisch, Hühnern, oder sonstigem Fleisch, auch wohl Früchten mit einer starken Kerrhy-Sauce. Die Malaien nennen diesen in Wasser gekochten und wieder trocken abgedampften Reiss Nassi. Ungekocht heisst er Brass, und in seinen gelben Hülsen, wie er aus den Rispen gedroschen wird, Paddi. Man kann aus der dreifachen Benennung schon schliessen, welche Wichtigkeit der Reiss für die Malaien hat.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

von Java, zu einer ansehnlichen Höhe emporgediehen. So ist Batavia eine der Hauptstationen von ganz Indien geworden und die Schiffe der holländischen Compagnie wetteifern an Eleganz und auch an Schnelligkeit mit den Klippern Englands und Amerikas.

III. Erster Besuch von Melbourne und Sidney.

Ausgerüstet für Melbourne und Sydney in Soerabaija, segelten wir, bei stets schönem Wetter, mit flauer Brise die Küste von Java entlang. Gleich in der ersten Nacht, bei sternenklarem Himmel und ruhiger See, zeigte sich der Lamongan, ein noch thätiger Vulcan, in voller Pracht. Zwischen den Riesenbergen Java's, deren nackte felsige Gipfel, matt vom Monde beleuchtet, über den grauen Nebel hinragten, schaute der Feuerberg hervor, wie ein colossaler, natürlicher Leuchtthurm. Der rothe Schein seiner Flammen spiegelte sich weithin in der dunkelen Fluth und vermischte sich mit dem silberweissen Glanze des Mondes in tausend Flächen der hüpfenden Woge.

Lange stand ich so, in der herrlichen Tropennacht die grossartig schöne Natur bewundernd. O, wie gern hätte ich meinen in der Heimath zurückgebliebenen Freunden dieses Panorama vorführen und sie einige Züge der herrlichen Luft einathmen lassen mögen!

Auf der Rhede von Passaroeang, auch einer bedeutenden Handelsstadt, warfen wir Anker, verblieben dort vierundzwanzig Stunden, um noch einige Gegenstände einzunehmen, und segelten dann in die Strasse Bali.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Die Natur dieser Passage wird für die grossartigste und schönste in der ganzen Inselwelt gehalten. Auf der Rechten hat man hier einen, sich bis 13,000 Fuss erhebenden Berg auf Java. An seinem Fusse liegen Stadt und Fort Banjoevangi mit herrlichen Plantagen. Auf der Linken bilden die mit wildem, dichtem Gebüsch bedeckten Gebirge Bali's einen malerischen Gegensatz zu dem schönen Java.

Nach einer schnellen, glücklichen Fahrt kamen wir, uns ein wenig südlich haltend, bis 43 Grad südlicher Breite, in ein kühleres Klima. Unsere Malaien, die zur Hälfte wenigstens die Wendekreise noch nicht passirt hatten, waren gegen die Kälte sehr empfindlich. Da war so manche Wehklage und so manche Verwünschung zu hören, wenn es in Schnee, Hagel und Regen vermischt, auf die Raaen ging zu reefen. Am Ruder litten die armen Leute am meisten. Da wurden ihnen die Hände oft in der ersten Viertelstunde steif. Dennoch ging Alles glücklich und wir langten Ende Mai, also im australischen Winter, in Port-Philipp an. —

Es war schlechtes Wetter, windig und regnerisch, als wir Anker warfen in dem Fahrwasser, das von dem Eingange in die Bai nach Melbourne hinaufführt. Die Nacht war kalt und dunkel, in der Bai stand, da es den ganzen Tag schon geweht hatte, eine ganz artige See. Wir hatten erst nur einen Anker fallen lassen, plötzlich, als der Wind um etwa 12 Uhr herumging nach Süden und hart an zu blasen fing, befahl der Lootse Kette zu stecken. Wir trieben jedoch schon bedeutend und, vielleicht ein wenig zu spät, liess der Lootse den Steuerbordsanker

fallen. Mit der neuen Windrichtung waren wir gerade auf einen englischen Schooner zugetrieben, der wohl schon vor zwei Ankern liegen und alle seine Ketten aushaben musste. Denn, da wir mit der ganzen Backbordskette und 45 Faden Steuerbord noch trieben, und also mehr zu stecken gezwungen waren, so setzte er plötzlich ganz kurze Segel, schlippte seine Ketten und versuchte sein Heil im Kreuzen. Doch, da er bald die Hoffnung aufgeben musste aus der Bucht, in der wir lagen, frei zu kommen, indem er nicht Segel genug führen konnte, und da die See auch bedeutend hoch ging, so setzte er sich an einem moorigen Orte auf den Strand. Dort war nämlich noch Hoffnung, ihn am anderen Tage mit hohem Wasser wieder flott zu bekommen. Wie ihm dies geglückt ist, habe ich nachher nicht mehr erfahren.

Die Hobsonsbai, der äusserste, nördlichste Theil des Port-Philipp, in den die Jarra-Jarra mündet und dem Melbourne ganz nahe liegt, war angefüllt mit Schiffen. Ueber 300 der grössten Fahrzeuge lagen, in langen Reihen ankernd, auf der schönen, weiten Rhede. Die Flaggen aller Nationen schmückten den weithin ausgedehnten Mastenwald, und Dampfer und Boote belebten die Strassen zwischen den Schiffsreihen. Riesige Klipper, mit ihrer kühnen Takelage, schienen wie Wettrenner, die eben einen Lauf mitgemacht, die Cameraden zu einem neuen Kampfe herauszufordern.

Ueberall zwischen den grossen Schiffen, eben wie zwischen den Küstern und kleineren, war ein reges Leben und Treiben. Ueberall hörte man den Schlag des elasti-

schen Bootsruders und die Melodieen der verschiedensten Nationen.

So war es etwa im Hafen der Goldstadt am Tage. Doch auch Nachts, in schlechtem Wetter, in Regen und Wind, waren die Strassen der Rhede belebt. Da ruderten ab und zu lange weisse Boote einher, mit bewaffneten Leuten. Dies war die Hafenpolizei. Oft riefen sie andere Boote an, zuweilen verfolgten sie auch wohl dieselben. Schmuggler und dergleichen Schelme führten gegen diese Polizei einen Krieg, um Güter und auch Matrosen von einem Schiff zum anderen oder an Land zu schaffen. Die Einträglichkeit des Handels stand natürlich mit der Gefahr im Verhältnisse.

Viele Schiffe auf der Rhede hatten die Hälfte, manche sogar ihre ganze Mannschaft verloren, und sie waren so verhindert, ihre Reise fortzusetzen; man scheute daher kein Geld und keine schlechten Mittel, Matrosen am Bord zu bekommen. Den Schmugglern also, welche die Leute an Bord eines solchen verlassenen Fahrzeuges brachten, musste eine hohe Remuneration gegeben werden, während es sich andererseits ereignete, dass man die Matrosen selbst für eine ganze Reise um ihre Gage brachte. Obgleich wir stets ein wachsames Auge auf unsere Leute hatten, so verloren wir dennoch sieben Mann. Diese gingen wahrscheinlich, wie wir nachher hörten, in einem americanischen Fahrzeuge nach Indien.

Besonders fühlbar war der Mangel an Leuten für Schiffe, welche werthvolle Güter am Bord hatten und nicht im Stande waren, diese zu löschen. Oft sogar konnte man die Segel, die des Morgens zum Trocknen gelöst

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

worden waren, Abends nicht mehr festmachen. Die Leute entfernen sich am hellen lichten Tage, sogar mit den Schiffsbooten.

Das Goldfieber war wie eine Epidemie auf der Rhede. Alles sprach von Gold, Schachten schlagen, glücklich sein, Zelte bauen und Vergnügungen der Miner. Alles sah aber nur die Lichtseite des ganzen bunten Bildes. Die Mühen und Strapazen und Gefahren, dachte man, finden sich und überstehen sich auch von selbst. —

Die meisten Seeleute also, welche, ihr Schiff verlassend, das Land erreichten, traten sogleich den Weg nach den Minen an. Tausende waren daher durch das Land hin zerstreut, theils ihren Weg durchbettelnd, theils auch hier und dort für eine kurze Zeit arbeitend, um das Reisegeld zu dem Goldgebiet zu verdienen. Die Landstrassen waren in einem kläglichen Zustande. Man durfte die Wagen nur wenig beladen, denn 8 bis 10 starke Ochsen waren vielleicht kaum im Stande, sie aus dem Morast oder die Berge hinan schleppen zu können. In den Gebirgen trieben bewaffnete und meistens berittene Räuberbanden ihr Unwesen.

Wenden wir uns zur Stadt Melbourne. Ich sage Stadt; jedoch verdiente die wirre Zelten- und Häusermasse an vielen Stellen diesen Namen gar nicht! Alles lag noch im Argen. Die Winterregen hatten den lehmigen Boden so aufgeweicht, dass man ohne hohe Wasserstiefel gar nicht durchdringen konnte. Oft versank ich mit meinem feinen Schuhwerk von Samarang, dass ich den gänzlichen Verlust desselben befürchten musste. Hier und dort erhoben sich indessen schon damals einzelne grosse brillante Läden mitten aus den Zelten und elenden Bretter-

buden. Hierher kamen die glücklichen Miner, um ihre Einkäufe zu machen. Ohne Rücksicht auf Preise, kaufte man goldene Uhren, schwere Ketten, Ringe und Putzsachen aller Art.

Es war nicht eben selten, dass ein Trupp Leute, anscheinend im kläglichsten Zustande, d. h. in ihren schmuzigen, zerrissenen Blusen, mit hohen Stiefeln, die die Spuren einer langen Fussreise noch zeigten, und verwogenen, abgetragenen Filzhüten, in einen solchen glänzenden Laden trat. Da ward dann auch nicht sehr lange gehandelt. Die alten, schlechten Kleider warf man zur Thüre hinaus auf die Strasse, wenn sie durch eine elegante Garderobe abgelösst waren. Eben so wie der Matrose, der von langer Reise mit einigem Gelde zurückkehrt, stets bezahlt, was die Kaufleute fordern — gesetzt letztere wissen seinen Wünschen ganz zu genügen — so verschwendet auch der Miner, wenn er nach langen Mühen und Entbehrungen glücklich wieder die Stadt erreicht hat.

In Saus und Braus wurde nun gelebt, bis das Gold, das so oft ein artiges Vermögen ausmachte, verschwunden war. Dann ging es mit wieder einem neuen, aber derben Arbeitsanzuge, Geräthschaften und Waffen ausgerüstet, guten Muthes in die Minen zurück. Um die Goldminer drehte sich natürlich Alles in Melbourne. Sie spielten überall die Hauptrolle, denn die Stadt entstand und ward reich durch sie. Täglich erwuchsen neue Zelte, aus Zelten machte man Bretterhäuschen, und auch diese ergänzte man, so viel sich, der enormen Kosten wegen, thun liess, durch Steingebäude.

An dem rechten Ufer der Jarra-Jarra lag der

grössere Theil der Stadt, auf dem linken die sogenannte Segeltuch-Stadt. Sie bestand nur aus Zelten. Es herrschte daselbst eine grauenhafte Unordnung. Von Strassen war keine Rede, jeder baute sein luftiges Haus auf, wo er am besten Platz fand. Kaffeehäuser, Restaurationen und Grogläden konnte man an Malereien und Aufschriften aussen an den Leinen-Wänden erkennen. Bei gutem Wetter loderten Abends überall die Feuer, um die die Bewohner des Zeltes versammelt waren und ihr Mahl zubereiteten. Oft entstand auch, im Regen besonders, ein wahrer Sumpf zwischen diesen Wohnungen. Da die Leute um diese her gleichsam einen kleinen Wall aufwarfen, so leiteten sie das Wasser zwar ab, aber es machte die Strasse unwegsam. Zuweilen sah man nur von einigen wollenen Decken und Stangen errichtete Hütten, in denen allerdings die Leute dem Wind und Wetter sehr stark ausgesetzt sein mussten. So kam es denn auch, dass so mancher arme Auswanderer, der an keine Entbehrungen, wenigstens nicht der Art, in der Heimath gewöhnt, seinem Schicksal und den Strapazen erlag. Es war eine Seltenheit, dass einer den anderen unterstützte, jeder sorgte für sich selbst und war misstrauisch gegen jeden anderen.

Nach diesen letzten Eindrücken war das Bild, welches ich im Jahre 1853 von der Stadt in meinem kleinen Tagebuche entwarf, ein ziemlich düsteres, und der Abschied von Victoria wurde mir diesmal leicht.

Wir hatten auf der Reise nach Sydney viel schweres Wetter. Es war Winter und wehte in der Bass's-Strasse sehr hart aus O.S.O. Dazu kam Schneegestöber und zu-

weilen ging das Thermometer unter Null. Auf den Wasserfässern zeigte sich Eis.

Nach Norden steuernd, kamen wir jedoch bald wieder in ein milderes Klima und erreichten etwa Mitte Juni den Eingang zum Port-Jakson.

Wie wenn sich ein Panorama plötzlich eröffnet, so lag die herrliche Landschaft vor uns ausgebreitet, nachdem wir das Felsenthor passirt hatten, welches in die Bai führt. Der Wind war conträr, das Wetter aber schön. Die erquickenden Strahlen, welche die Sonne hier im Winter entsendet, erfreuen das nördliche Europa nur zuweilen im Frühling. Es war weder kühl, noch auch zu warm. Die Bäume am Ufer zwischen den Felsen waren grün und gewährten für uns, aus der meistens mit Sandufern umgebenen Hobsonsbai Kommende, ein freundliches Bild. Kreuzend durchzogen wir den langen Golf. Jeder Vorsprung des Hochlandes an den Seiten, welchen wir gewannen und passirten, eröffnete eine neue Aussicht, neue Landhäuser, Gärten und Anlagen aller Art auf das malerischste zwischen den Bergen. Endlich trat die Stadt hervor, das stolze Sydney, das so vielfach Hauptstadt von Australien genannt wird, und dazu auch berechtigt ist durch seine schöne Lage. Unten am Fusse der Felsen, dicht am Golfe, erheben sich die ersten Gebäude. Steil steigt die Strasse hinan, und oben auf der Felsenwand, an die sich oft die unteren Häuser dicht anlehnen, sieht man hohe fünf- und sechsstöckige Gebäude, welche, besonders aus der Ferne gesehen, auf den Dächern der unteren zu stehen scheinen. Der Palast des Gouverneurs ragt hoch empor über die ganze Stadt und hebt besonders die Ansicht der-

selben von dem Hafen aus. Wenn man unten am Fusse der Bergstrasse landet, hat man wenigstens 10 Minuten zu steigen, bis man auf das Plateau kommt. Noch einige Schritte und man gelangt in eine breite, belebte Strasse mit herrlichen, regelmässig gebauten Häusern und Palästen. Der Verkehr und das Leben in Sydney wird mit London verglichen, die Regelmässigkeit und Breite in den Strassen erinnerte mich an Berlin. Ein hier ganz gewöhnlicher Sandstein, derselbe, der auch nach Melbourne als Baustein versandt wird, eignet sich, wegen Format, Korn und schöner, oft bunter Farbe, herrlich zu architectonischen Arbeiten, und daher sieht man Kirchen und auch andere Gebäude, die aus jenem Material erbaut sind, auf's geschmackvollste mit Balkons, Säulen und Figuren verziert. In jeder Beziehung herrscht ein grosser Luxus, eine unvermeidliche Folge von Reichthum. Prächtige Karossen durcheilen die Stadt in allen Richtungen und beleben die schönen Promenaden, die dieselbe umgeben. Theater und Circus fehlen nicht. Dazu giebt es Massen von Concertlokalen, Wein- und Kaffee-Häusern und Restaurationen für alle Klassen der Bevölkerung. Auch an Bildungsanstalten und Lehrinstituten aller Art fehlt es nicht. In Sydney schien mir das Goldfieber lange nicht mehr so gross zu sein, als in Melbourne. Die beste Zeit der Goldminen im District von Sydney war damals schon vorüber.

Der Handel Sydney's geht besonders nach Neu-Seeland, den Südsee-Inseln und nach dem circa 60 englische Meilen nordwärts an der Küste liegenden New-Kastle, welches letztere in neuerer Zeit sehr wichtig geworden ist durch die reichen Steinkohlenlager. Man sieht

im Hafen daher viele Küster von mittlerer Grösse, die den Kohlenhandel betreiben.

Was endlich die Einwanderung von Europa her anbelangt, so ist sie auch hier noch stets sehr lebhaft. Nicht allein Engländer, sondern auch Hamburger kommen oft hierher mit Hunderten von Wanderlustigen. Es sind dies meistens sehr grosse schöne Schiffe. Selbst mit Chili und Peru ist ein nicht unbedeutender Verkehr. Der Arbeitslohn, ebenso wie die Gage der Matrosen, war hier schon viel minder als in Victoria, da hier nicht so viele Menschen in den Minen Beschäftigung fanden wie dort. Für ein Schiff war es hier also leichter seine Mannschaft zu ergänzen.

Während man in Melbourne noch ganz und gar nicht von einem Character der Einwohner sprechen konnte, sieht man in Sydney schon mehr ein durch Reihen von Jahren geregeltes Volksleben. Obgleich das englische Element das vorherrschende ist, und Iren, Schotten, Deutsche und Amerikaner an Zahl nachstehen, so kann man dennoch Sitten und Gewohnheiten des Volkes hier ebensowohl mit amerikanischen wie englischen vergleichen. Die Beschaffenheit des Landes und das Klima erheischt nicht nur eine eigenthümliche Kleidung, sondern auch eine eigene Lebensweise.

Ungern trennte ich mich von Sydney, als wir gegen Ende Juni segelklar waren und ich wegen vieler Geschäfte daselbst eigentlich lange nicht Alles hatte sehen können, wovon ich mir wohl gern ein Bild verschafft hätte. In Compagnie mit dem bengalischen Klipper A. verliessen wir Port-Jakson, um durch die Torres-Strasse nach

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Indien zurückzukehren. Man segelt auf dieser Reise gern in Gesellschaft, wegen der Gefahren des Corallenmeeres und der Strasse selbst. Sollte dem einen von solchen Fahrzeugen etwas zustossen, so wäre doch stets wenigstens auf eine sofortige Hülfe zu rechnen.

IV. Rückreise nach Java.

Nicht lange nach unserer Abreise von Sydney hatten wir zwei Stürme, welche ihrer Heftigkeit wegen wohl nennenswerth sind. Wir überstanden sie beide ganz gut, sogar ohne den mindesten Schaden. Unserem Nachbarn und Reisegefährten wehte ein Vormarssegel hinweg. Bei dem ersten Unwetter waren wir schon eine Stunde vor Ausbruch des Windes auf unserer Hut, da das Barometer enorm tief gefallen war. Wir mussten auch die kürzesten Segel bergen und vor sehr wenigem Segeltuch im Kreuzmast beiliegen. Die Luft war beinahe gelb, es regnete während der 30 Stunden, die der erste Sturm anhielt, fast gar nicht. Zwei Tage später folgten einem zweiten zwölfstündigen Sturme schwere Regenböen.

Interessant, aber schauerlich, war das Vorüberziehen einer Windhose in der zweiten Katastrophe. Es zeigte sich nämlich plötzlich an dem durch die gelbgraue Sturmluft verdüsterten Horizonte eine scharfbegrenzte weisse Wolke. Diese wälzte sich im Fluge heran und ging, furchtbare Wogen hinter sich zurücklassend, gerade wie man sich das Toben und Arbeiten einer Wasserriesen-

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

schlange vorstellen würde, einige hundert Schritte vor uns vorüber. Im zweiten Sturme hatten wir unseren Gefährten ganz aus Sicht verloren und waren eigentlich um ihn besorgt, da er ein wenig voraus sein musste, und wir fürchteten, er möchte in die Windhose gerathen sein. Schon nach einigen Tagen jedoch fanden wir uns zu gegenseitiger Freude wieder und setzten bei schönem Wetter unsere Reise fort.

Wir erblickten am 18ten Juli die ersten Corallenriffs jenes berüchtigten Archipels, der seine häufig unsichtbaren Klippen verderbenbringend bis in die Torresstrasse erstreckt. Wir nahmen die leichten Segel ein, um weniger Fahrt zu laufen und so den oft plötzlich entgegentretenden Gefahren besser ausbiegen zu können. Als Warnungszeichen sassen zwei grosse Fahrzeuge, hoch heraus aus dem Wasser, auf den Riffen. Zur Linken zieht sich, mit dichtem Busch bedeckt, Neuholland dahin. Da wir uns dieser Küste bedeutend näherten, gewahrten wir an verschiedenen Stellen Rauch, der von den Feuern der Eingeborenen herrührte. Diese sind Cannibalen und ein trauriges Loos wartet derer, die sich etwa aus einem Schiffbruche an jene Küste retten. Vorsichtig, immer höchstens das grosse Bramsegel führend, passirten wir Riff für Riff und Bank für Bank. Die A. steuerte, da sie die Reise schon zum vierten Male machte, voran. Am Abende gingen wir auf Corallengrunde vor Anker. Der zweite Tag verlief gerade wie der erste. Einer der Officiere sass auf der Fock-Raa, ein Matrose in der Bram-Saling, so dass die sich nur schwach bezeichnenden Riffe schon zu guter Zeit gewahrt werden konnten. Oft hiess es in fünf

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Minuten ein halbes Dutzend Mal fall und luv! Wir sahen Papua nur einmal, fern als ein flaches Moorland.

Am zweiten Abend lagen wir wieder auf einem vier Faden tiefen Corallenriff vor Anker. Da ein wenig mehr Wind war, so konnte man oft die Kette gegen das harte Riff rasseln hören. An diesem Abende speisten der Kapitain und die Passagiere der A. bei uns am Bord. Schon sehr früh gingen wir am dritten Tage Anker auf und erreichten gegen 4 Uhr Nachmittags Bubi-Island. Diese kleine Felseninsel ist für die passirenden Fahrzeuge von einiger Wichtigkeit. Die meisten gehen hier, und ist es auch nur für einige Stunden, vor Anker. Von einer kleinen Anhöhe wehten eine englische und eine holländische Flagge, die die letzten hier anwesenden Seeleute, etwa vor vier Wochen, errichtet hatten. Die einzige lebende Bewohnerin war eine Ziege. Es ist seit Jahren schon ein Uebereinkommen, dass jeder Capitain, welcher die Torres-Strasse passirt und auf dem Bubi-Island landet, auch dort einige Lebensmittel in einer geschützten Höhle zurücklässt. Wir fanden so einen ganzen Vorrath. Die Ziege gehörte auch dazu, schien aber in dem sparsamen Gras zwischen den Klippen nur kärgliche Nahrung zu finden. Da Schiffbrüche hier immer noch ziemlich häufig sind, und die Bewohner an den australischen Küsten sich stets den Weissen sehr feindselig gezeigt haben, so ist ein Ort, der wie Bubi-Island zur Hand liegt und Schutz gewährt, in jeder Weise höchst nützlich. Es wird hier auch eine Art von Postverkehr über die Torres-Strasse hergestellt, indem jedes Schiff Briefe dort lassen kann, welche später, wenn sich Gelegenheit bietet, befördert wer-

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

den, dagegen aber auch, wenn dort vorhandene Briefe in seine Reisebestimmung fallen sollten, dieselben zu besorgen hat.

Wenige Tage Segelns, und wir befanden uns wieder auf holländischem Gebiet, d. h. in der Nähe von holländischen Colonieen. Leider ist gerade der Weg, vorbei vor Timor und Flores und so mancher anderen, unter holländischer Botmässigkeit stehenden Insel nicht ganz rein von Seeräubern. Noch immer giebt es, ganz besonders auf Sumatra, Borneo und Celebes, wie auch auf Flores und einigen der kleinen Nachbarinseln, ordentliche Raubstaaten.*) Deren Völker führen theils unter einander See- und Landkrieg, theils auch bereichern sie sich durch das Plündern von Kauffahrern, wenn sie deren habhaft werden können. Obgleich Holland eine bedeutende

*) Noch schlimmer wie die Malaien haben sich, besonders in der neuesten Zeit, die Chinesen in der chinesischen See gezeigt. Gegen sie hat England wie America schon mehrere Male Kreuzer ausgesandt, diese vernichteten stets eine Anzahl der Raubschiffe, aber konnten eben so wenig wie die Holländer an den Küsten der Inseln das Unwesen mit der Wurzel vertilgen. Auf der Insel Formosa sind, wie ich aus ganz zuverlässigen Quellen erfuhr, vollständig organisirte mächtige Raubstaaten. Bei der unzugängigen Küste und dem gebirgigen Inneren des Landes würde eine Expedition dorthin sehr kostspielig sein, da sie eine bedeutende Macht an Landungstruppen erfordert. Und doch wäre ein Einschreiten höchst wünschenswerth, da hierdurch vielleicht eine Menge von Menschen, die die Räuber dort als Sklaven zurückhalten, befreit werden würde. Dass sich unter ihnen viele Europäer befinden, ist festgestellt durch Briefe, welche ein von Formosa kommender Chinese, ein Christ, mitbrachte an das Gouvernement in Batavia.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Streitmacht für die Ueberwachung dieser Küsten zur See erhält, so dauert dennoch hier und da der Unfug fort. Expeditionen zu solchen Küstenvölkern sind kostspielig und führen nur dann zu einem wirklichen Erfolge, wenn man auch das Land durch eine Anzahl zurückgelassener Truppen im Zaume halten kann. Wenn nicht ein Einschreiten wie bei Bali und in Borneo seit kurzem unumgänglich nöthig wird, begnügt man sich meistens mit einem Bombardement der Küstenplätze durch einige Dampfer und Wegnahme oder Verbrennung sämmtlicher Fahrzeuge. Der Dienst der Marine beschränkt sich daher hauptsächlich auf die Blokade einzelner Küstenstriche und ein Kreuzen in den wichtigen Strassen, so dass diese mit Sicherheit passirt werden können. Die vielen Corallen-inseln mit ihren Buchten und die waldig-felsigen Gestade mit ihren tiefen Einschnitten und Flussmündungen bilden ein vortreffliches Asyl für die Raubschiffe. Diese, meistens alle den grösseren Fischerprauven ähnlich, sind natürlich auf Rudern eingerichtet und stärker und solider gebaut. Wenn sie Geschütze führen, so sind diese meistens nur ganz leichten Calibers und grösseren Fahrzeugen wenig gefährlich.

Windstille ist für die Räuberprauven stets am günstigsten. Die Malaien versuchen ihr Glück dann im Entern. Die grosse Anzahl der Leute, etwa hundert für jede Prauv, und der Umstand, dass stets mehrere Prauven gemeinschaftlich ausgehen, sichern den Erfolg. Allzuweit entfernen sie sich nicht von ihren Küsten oder den Orten, wo sie etwa einen Zufluchtsort erwarten dürften, denn sie wissen, wenn sie einem Kapul-Api, wie sie die Dampfer

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

nennen, in die Hände fallen, ist nicht mehr Pardon zu hoffen.

Schon von ihrer Entstehung an verbirgt man die Prauven so gut als möglich. Man baut sie entweder an buschigem Flussufer, tiefer in's Land hinein, oder mitten im Busch, hundert Schritte von der Küste, so dass besonders die Bäume von der Seeseite Schiff und Leute verbergen, während man in einem günstigen Momente bereit ist, jene Bäume wegzuhauen, den Boden bis zum Wasser zu planiren und die Prauve von Stapel zu lassen, wenn nicht gar zu schleppen. So erzählte mir ein Officier, der lange gegen Seeräuber gekreuzt hatte, folgendes: Ihr Fahrzeug, ein kleiner Dampfer von sechs Geschützen und etwa 150 Mann, sei ausgeschickt worden, um die Gestade einer Insel zu beobachten. Man liess keine Flussmündung, keine Bucht undurchsucht und erbeutete nichts als einige Fischerprauven, dennoch liefen nach wenigen Tagen mehrere ganz neue Räuberprauven von jener Insel aus. Man hatte diese auf die oben erwähnte Weise versteckt erbaut. Später, bei der Verfolgung einer ganz besonders starken Prauv, — einige kleinere hatten sich in anderen Richtungen entfernt — lief diese plötzlich in eine halbringförmige Coralleninselbucht ein und setzte sich mit voller Fahrt auf den moorigen Strand. Die Equipage des Piraten, die sich scheinbar im Dickicht zerstreut hatte, nachdem sie leicht an's Trockene gekommen, wurde nicht weiter verfolgt, und der Dampfer begnügte sich damit nur die Prauv zu verbrennen. Als man bald wieder aus der kleinen Bucht heraussteuerte, um die Insel weiter zu untersuchen, ergab sich zum Erstaunen der ganzen Mann-

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

schaft des Kriegsdampfers, dass die Seeräuber die Insel, und zwar die entgegengesetzte Seite, die nur eine viertel deutsche Meile entfernt war, in einer ganz neuen Prauv sogleich wieder verlassen hatten. Diese hatte also auf der Aussenseite der runden Hafeninsel fertig gelegen, wahrscheinlich für einen solchen Nothfall berechnet. Da die Nacht hereinbrach, so war an ein Verfolgen in dem Archipel nicht weiter zu denken.

In die Enge getrieben, haben sich die malaiischen Räuber oft auch schon sehr hartnäckig vertheidigt, ja sogar vor noch nicht all zu langer Zeit haben sie grössere Kriegsfahrzeuge übermannt und deren Mannschaft niedergemacht. Auch wir hatten uns am Bord des G. für alle Fälle vorbereitet. Von den zehn Kanonen, die wir natürlich nicht alle hätten handhaben können, wurden wenigstens vier in brauchbaren Zustand versetzt. Ebenso wurden Gewehre und Pistolen, aus denen schon lange nicht geschossen war, vollständig wieder gereinigt. Unsere immer noch einige dreissig Mann starke Equipage war vollständig bewaffnet. Wir hielten stets ein wachsames Auge und begegneten wirklich auch eines Tages im Süden der Insel Timor einem verdächtigen Fahrzeuge, das uns, bei fast vollständiger Stille, an Segelkraft bedeutend überlegen war. Wir trafen, hauptsächlich der Aufregung unter den Leuten wegen, sogleich alle Vorkehrungen und heissten, da der Fremde keine Flagge zeigte, die unsrige. Auch feuerten wir, allerdings noch in bedeutender Entfernung, zwei Schüsse, wovon der letztere scharf war und eine neunpfündige Passkugel weit über die ruhige See tanzen liess. Der Malaie, sei es, dass er nichts gutes im Schilde

führte, oder, dass er mit uns nach dieser Demonstration nichts zu thun haben wollte, entfernte sich, vor dem Winde herum schwingend, schnell wie ein Vogel, über den anderen Bug. Eine Flagge oder Zeichen konnten wir nicht erkennen, wohl aber einige lange Riemen, welche ihn bedeutend an den Wind brachten.

Mit gutem Winde segelten wir bald zwischen Timor und Rotti hindurch, südlich von der Sandelholzinsel, auf die Strasse Allas abhaltend.

Auch diese passirten wir schnell und glücklich und sahen uns wieder in dem weiten und sicheren Bassin des Hafens von Soerabaija.

Sehr leid hat es mir gethan, dass wir nicht auf Timor anlegten. Der Wind war aber so schön, dass der Capitain nicht gern Zeit verlieren wollte. Timor-Koepang, dem wir ziemlich nahe waren, ist eine kleine, aber freundliche Stadt an der Küste und mit einem herrlichen Hafen versehen. Man kauft dort sehr billig gute Pferde. Die Rosse von Timor sind in Batavia und Ostindien überhaupt, als sehr schöne feurige Thiere bekannt. Unser Supercargo hätte auch vielleicht gern eine Speculation in solcher Weise gemacht, da wir Sandballast einhatten und so eine Menge Pferde hätten im Raume placiren können. Ich für meinen Theil würde mich mit einer kleinen Excursion in die Stadt und Insel begnügt haben.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

DRITTER ABSCHNITT.

Aus den Kolonien Südaustraliens.

Nach Golde drängt,
Am Golde hängt
Doch Alles. Ach wir Armen.
Faust.

I. Reisen an der Küste.

Beinahe sechs Monate später, auf der Rhede von Adelaide, will ich den Faden der Erzählung wieder aufnehmen. Ich hatte Indien diesmal mit der Absicht verlassen, mich auf einige Zeit in die Colonien Südaustraliens zu begeben. Ich wollte das Leben in den jungen, erst eben aufblühenden Ländern kennen lernen, und überdiess zog mich auch die Natur des fünften Welttheiles an, da sie sich in mancher Hinsicht so wesentlich von der aller übrigen Länder unterscheidet.

Der Anblick der Colonie Adelaide von der Rhede aus ist überraschend schön. Zwischen der Küste und dem

dieser parallel laufenden Gebirge erstreckt sich ein herrliches Flachland weit dahin zur Rechten und Linken, während die oft bewaldeten Spitzen und Kämme der ersten Gebirgskette es scharf und malerisch begrenzen. Selbst in den Thälern und Schluchten dieses Gebirges, das von der Küste an allen Punkten wenigstens 10 bis 12 englische Meilen entfernt ist, erkennt man die Spuren der Cultur und des menschlichen Fleisses.

Das ganze Flachland, dieser lange, zwischen der Küste und dem Gebirge gelegene Streifen, gleicht einem Meere von wogenden Kornfeldern, aus dem die zahlreichen Dörfer und buschumschatteten Gehöfte, mit Kirchthürmen und Dampfschornsteinen geschmückt, wie Inseln emportauchen. Nicht weit oberhalb der Mündung eines kleinen, aber tiefen Flüsschens in den Golf, liegt Port-Adelaide, und acht Meilen von diesem die Stadt Adelaide, Hauptort dieser blühenden Kolonie.

Port-Adelaide ist ein lebendiger, auch ziemlich guter Hafen. Engländer und Holländer sind dort besonders vertreten. Ausser den von Zeit zu Zeit anlangenden Auswandererfahrzeugen, sieht man im Januar und Februar eine bedeutende Anzahl grosser Schiffe mit Wolle befrachtet. Dieser Artikel ist das wichtigste Erzeugniss der Colonie, und ohne ergiebige Minen fliesst ihren Bewohnern dennoch das Gold reichlich zu. Die Schafzucht in Adelaide, meistens in schon von der Küste entfernteren Gegenden, ist ausgezeichnet. Der dünne Baumwuchs in den Wäldern lässt das Gras stets emporkommen, und die Thiere finden so Jahr aus Jahr ein reichliche Nahrung. Allerdings wird in den heissen Sommermonaten,

wenn eine allgemeine Dürre eintritt, auch zuweilen das Gras durch die Sonne verbrannt.

Auch die Rinde der jungen Gumm-tree's (Eucalyptus) wird wegen der bedeutenden Quantität an Gerbestoff, den sie enthält, nach Europa verführt. Bei ein bis vier Zoll dicken Stämmen lösst sie sich, wenn der Baum in Saft ist, leicht und kann billig beschafft werden. Das Weizenmehl Adelaide's ist, wie auf der Londoner und Pariser Ausstellung entschieden wurde, das besste in der Welt. Im ganzen Australien wird es wegen der Weisse und Feinheit und anderer guten Eigenschaften für Backen von Brod und Puddings stets theuerer bezahlt, wie jedes andere. Der Handel mit diesem Mehl beschäftigt so manches Küsterschiff. Gemahlen wird es sämmtlich in grossen Dampfmühlen, die, wie ich hörte, besonders in dieser Colonie sehr vollkommen construirt sind.

Bei meinem ersten mehrwöchentlichen Aufenthalte in Adelaide machte ich eine Excursion ins Innere, um auch das Leben der Colonisten in den Bergen kennen zu lernen. Die Stadt berührte ich nur flüchtig. Sie ist recht freundlich und regelmässig angelegt, hat schon viele ansehnliche Gebäude und einen lebhaften Verkehr. Es sind daselbst viele Deutsche ansässig, so dass auch eine täglich erscheinende Zeitung in deutscher Sprache herauskommt. *)

*) In der Colonie Adelaide sind verhältnissmässig wohle die meisten Deutschen von ganz Australien. Sie werden ihres Fleisses wegen als Landbauer geachtet, und der grösste Theil der einst unbemittelt herübergekommenen zählt sich schon zu den Grundbesitzern. Man hat in Adelaide sogar einige fast ganz deutsche Dörfer.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Die Stadt hatte zur Zeit ungefähr 18,000 Einwohner. Rund herum erhoben sich, gleichsam wie Vorstädte, eine Menge Etablissements aller Art, wie Maschinenbauereien, Fabriken und Manufacturen, bei denen man überall Dampfkraft angewandt findet. Man heizt hier die Dampfmaschinen noch viel mit Holz, das die Colonisten auf ihren stierbespannten Karren aus den Bergen zum Verkauf bringen. Bauholz ist in Adelaide überall ziemlich theuer und man sieht daher fast nur massive Häuser, oder eiserne, oder ganz leicht von Planken gebaute. Durchschreitet man nun die Ebene von der Küste her bis zu der Stadt und weiter, so wird man wirklich in Erstaunen gesetzt durch die Anmuth und den Reichthum des Landes. Die Felder voll goldener Aehren, die Obstbäume schwer beladen, verdient das Land in der That ein gottgesegnetes genannt zu werden.

Das ausgezeichnet milde Klima trägt auch viel zur Fruchtbarkeit bei. Im Sommer sind die Nordwinde zuweilen unangenehm warm, die Südwinde jedoch nicht so kalt, und der Wechsel des Wetters mit dem Wechsel des Windes nicht so fühlbar wie in Victoria. Im Winter kommt es in Adelaide nie unter den Gefrierpunkt.

Ueberall zeigen sich die Spuren des Wohlstandes. Die Häuschen und Dörfer an der Landstrasse sind reinlich gehalten. Wein und Pfirsichbäume bekleiden die Wände und die Zäune, und erfreuen den Wanderer schon allein durch den Anblick ihrer prächtigen Früchte. Schöne Pferde sieht man überall, ebenso grosse, kräftige Stiere. Die Strasse von der Küste, von Port-Adelaide, nach der eigentlichen Stadt, ist ihrer ganzen Länge nach fortwährend

so belebt, dass man auf den Vorbergen des Gebirges stehend, einen langen Streifen von ununterbrochenen Staubwolken zwischen den unabsehbaren Feldern entdeckt. — Steigt man nun weiter in die Berge, so werden die Häuschen der Bauern, die man noch Colonisten nennt, einfacher, die Höfe sind nicht mehr mit zierlichen Zäunen umgeben und die Gärten haben keine künstlichen Lauben mehr. Man hat hier keine Zeit, neben dem Weizen- und Kartoffelbau, auch Mühe auf den Wein zu verwenden, wenn man noch nach und nach einiges von dem Holze verwerthen will; das zu der Besitzung *) gehört. In den

*) Das Land ist in sogenannte Sectionen von verschiedener Grösse und Beschaffenheit getheilt und wird an die Einwanderer verkauft. Nahe der Küste, in der Fläche, ist schon alles bebaut; im Gebirge aber findet man nur einzelne Thäler, die für den Landbau besonders geeignet erschienen, bearbeitet. Meistens steht noch ein herrlicher Wald. Wenn nun die Section eines Colonisten ganz im Walde liegt, so muss er, um das für seinen Bedarf Nöthige, wenigstens an Kartoffeln und Gemüse, zu bauen, Holz herunterschlagen. Nach dem Gesetze muss hier zu Lande die Wurzel sogleich mit dem Baume entfernt werden, damit, wenn der zeitige Besitzer den Platz vielleicht nicht sogleich anbaut, der nächste nicht erst die Wurzel über der Erde abgehauener Bäume zu entfernen habe. Das Holz wird, wie ich schon erwähnte, im Gebirge gespalten und verfahren, oft bis in die Ebene. An einzelnen Stellen zwischen den Bergen ist die Gegend sehr fruchtbar. Wenn für die Hauptbedürfnisse einmal hinlänglich gesorgt sein wird, und also auch die Arbeitskräfte nicht mehr fehlen, möchte der Weinbau für das Land von Wichtigkeit sein. Die Trauben, welche ich hier öfter sehr billig kaufte, waren gross, zuckersüss und von einem aromatischen Geschmacke. Bis jetzt zieht man das edle Gewächs mehr nur zum Vergnügen oder zur Zierde. Nicht minder gut gedeihen die Pfirsiche. Man sieht

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Thälern, die auch häufig durch kleine Bäche bewässert werden, ist der Boden sehr fruchtbar. Die Gartenanlagen um die Häuser tragen ohne viele Pflege das für den Haushalt Nöthige. Besonders sieht man schönen Kohl, Rüben, Zwiebeln u. s. w.

Die Gebirge sind nicht hoch, haben im Ganzen aber viel mehr Anziehendes, als die des übrigen Australiens, denn der Wald, der sie krönt, ist meistens sehr schön. Auch sah ich einige, wenn auch nur kleine Bäche, die aber doch sehr malerische, schöne Partien zwischen den Felsen bildeten.

Die Bewohner der Colonien zeichnen sich überall durch Gastfreundlichkeit aus. Besonders in den Bergen, wo man nur wenige Herbergen findet, herrscht unter den Leuten grosse Zuvorkommenheit gegen Fremde.

Der Hafen von Port-Adelaide, welcher durch die Mündung eines unbedeutenden Flusses in die Bai gebildet wird, bedarf allerdings noch einer Vertiefung. Wie ich hörte, hatte man auch schon den Plan dazu entworfen, ebenso wie zu einer Eisenbahn nach der Stadt, welche die gelandeten Güter vom Werfte sogleich würde befördern

---

sie oft mit dem Wein zusammen ganze Wagen voll zur Stadt gebracht und billig verkauft. Geht man auf's Land, so kann man sie noch viel wohlfeiler haben und sie selbst pflücken. Der Weizen gedeiht, vorzüglich in der Ebene, ganz ausgezeichnet. Man schneidet ihn im December oder Januar, je nachdem die heissen Winde auf das Reifen einwirken. Ein Feld, das vielleicht am Morgen noch grün aussah, kann am Abende durch einen solchen Wind ganz gelb und reif sein, die Landleute wissen daher sich die Zeit zum Schneiden auch schon abzupassen.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

können. Da noch immer die Goldgräberei in dem benachbarten Victoria das Arbeitslohn so sehr hoch erhielt, so konnte man jene Bauten damals noch nicht unternehmen. Wenn das Geld auch vielleicht vorhanden gewesen wäre, so würde man die Leute nicht für einen mittleren Preis haben beschaffen können. Die Einwanderung ist stets lebhaft und die Regierung thätig, um Handel und Wandel zu heben. Strassen legt man durch's Gebirge, Hafenplätze an der Küste werden verbessert, und so wird man auch wohl bald die Verbindung der Stadt mit einer Bahn hergestellt haben, vielleicht ist sie im Augenblicke schon fertig. —

Leider zu bald schon musste ich auch Adelaide wieder verlassen; und jetzt beginnt eine Reihe von Küsten-Fahrten, die alle ausführlich zu beschreiben hier nicht am Orte wäre. Eine der ersten Touren, nach Port-Eliot, gab mir Gelegenheit, die Schwarzen, also Eingeborenen Australiens, ein wenig näher kennen zu lernen. Ich sah dort eine Menge Wohnungen derselben, wenn man diese Aufenthaltsörter mit solchem Namen bezeichnen will. Sie bestehen aus zusammengesteckten Baumzweigen, mit alten Lumpen oben und an der Windseite bedeckt. Das einzige, was ich von einer Beschäftigung, auch später in Victoria, bei ihnen je gesehen, war das Fangen von Papageien durch stumpfe Pfeile, die sie dann zum Tausch oder Verkauf zu uns brachten. Nur selten findet man sie als Diener, und dann auch nur in untergeordneten Geschäften, bei Europäern. Geistige Getränke und Taback sind eigentlich dasjenige, wofür sie sich am meisten interessiren, sowohl Männer, wie Frauen. Ihre Nahrung, wenn sie von den Weissen nichts erhalten, besteht in gewissen Wurzeln,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Blüthen und auch verschiedenen Thieren, wie besonders Schlangen. Letztere dörren sie am Feuer. Fische haben sie nur weiter in's Land hinein Gelegenheit zu fangen.

Auf einer anderen Fahrt sah ich das noch immer jetzt berüchtigte Hobart-town, die Hauptstadt der Insel Vandiemensland. Es ist diese Stadt, ausser Perth am Swan-river, der einzige noch übrige Verbannungsort in Australien. Die freundliche Lage der Stadt an der Bai, der stets von grossen und kleinen Fahrzeugen angefüllte, ausgezeichnete Hafen, gewähren einen herrlichen Anblick. Auch die Stadt selbst ist modern und geschmackvoll gebaut und zählte zur Zeit an 36,000 Einwohner. Viele grosse Kaufmannshäuser und eine bedeutende Schiffsrhederei beleben den Handel. Man wundert sich, wenn man hört, dass in solch einem blühenden Orte sogar Hunderte von Leuten leben, die jetzt von ihren Mitbürgern vielleicht geachtet und wohlhabend sind, dennoch als Verbannte den Platz nicht verlassen dürfen.

Ausserdem giebt es viele, die noch härtere Strafen zu dulden haben. Einige müssen für die Regierung arbeiten, andere werden in der Umgebung Bauern zuertheilt, welche einen grossen Grundbesitz und nicht Leute genug haben. Leider zu vielen gelingt es noch, allerdings in neuester Zeit weniger, zu entkommen.

Die Minen Victoria's waren oft für unverbesserliche Bösewichte eine lockende Aussicht. So mancher von Hobart-town Entsprungene hat als Strassenräuber die Einwanderer Victoria's belästigt.

Das Klima von Hobart-town ist übrigens bedeutend rauher als das von Adelaide und auch von Melbourne,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

weil die nach Süden offene Bai die kalten Winde ohne Schutz einlässt. Wir nahmen für unser Fahrzeug eine Ladung von Bäumen von dem dortigen Nadelholze ein, deren grösster etwa gross genug für unsere Marsstenge (Schooner von hundert Last) sein mochte. Die meisten waren nur schwach. Auch einige Planken und Balken wurden hinzugefügt. So segelten wir für Port-Philipp. Westlich von Melbourne, etwa zwanzig englische Meilen in gerader Richtung über's Wasser, liegt Geelong, die zweite Stadt in Victoria. Sie war unser Bestimmungsort.

Geelong zählte zur Zeit ungefähr 40,000, mit den ausgedehnten Vorstädten wohl 50,000 Einwohner. Sein Handel stützte sich hauptsächlich auf die nur 70 Meilen entfernten, berühmten Minen von Ballarat. Schöne gerade Strassen, reinliche hohe Häuser, und viele ansehnliche öffentliche Gebäude zieren den Ort. Der Hafen ist nicht besonders, es ist mehr nur eine Rhede; trotzdem besteht ein lebhafter Küsten-Handel und eine ununterbrochene Dampfschiff-Verbindung mit Melbourne und anderen Plätzen. Auch die Eisenbahn nach Melbourne sieht ihrer baldigen Vollendung entgegen.

Geelong ist übrigens ein sehr gesunder Ort; in den Vorstädten, meistens zwischen Hügeln und Gärten, sind die Sommerwohnungen, in die sich die Reichen während der staubigen Jahreszeit zurückziehen. Der Wein gedeiht an den Bergabhängen in der Umgebung ausgezeichnet, und man hat seit einigen Jahren schon angefangen, zu keltern, also australischen Wein und Cider zu trinken. Es wäre zu wünschen, dass man die Sache bald weiter

cultivirte und ausdehnte. Klimatische und Boden-Verhältnisse scheinen ja so ganz günstig zu sein.

Nicht allein sind in den Hauptstrassen Geelong's grosse und schöne Kaufläden, sondern auch ganz bedeutende Lager, Engrosgeschäfte und Manufakturen, die das Innere des Landes versorgen. Es erscheinen daselbst mehrere Zeitungen in politischem und merkantilischem Interesse.

II. Reise in die Gold-Minen.

Wir lagen vor Anker auf der Rhede von Geelong. Es war einer jener schönen Herbstabende, die in Australien so sehr gepriesen sind. Der Golf mit seinem unabsehbaren, ruhigen Wasserspiegel ruhte von der Hitze des Tages, selbst die noch zum Hafen aufkreuzenden Schiffe schienen sich nur träge bei der ersterbenden Abendbrise fortzubewegen. So stand ich und schaute über die Verschanzung unserer Brigg hinüber in das Land. Da lag es vor mir, das berühmte, berüchtigte Victoria, in welchem das Gold so manches Glück und Unglück angestiftet hat. Wie Mährchen aus der Vorzeit tauchten alle jene Erzählungen von den Erlebnissen einzelner Leute wieder in meinem Gedächtnisse auf, und ich sah mit sehnsüchtigen Blicken nach den fernen, blauen Bergen, auf denen, oder in deren Nähe wenigstens, die Leute sich abmühten, das edle Metall zu gewinnen. Weniger die Hoffnung auf reichen Gewinn, als ein mächtiges Verlangen, das inter-

essante Leben und Treiben des Goldgräbervolkes einerseits, dann aber auch die Art und Weise, wie man das Gold hier an das Tageslicht befördert, waren es, welche meine Gedanken und Blicke weit in das Land hin schweifen liessen.

Alles wäre vielleicht noch spurlos an mir vorübergegangen, und ich hätte das Innere von Victoria nie gesehen, wenn nicht ein ganz eigener Zufall mich von meinem, mir schon seit mehreren Monaten so lieb gewordenen Fahrzeuge getrennt hätte. Wir würden nämlich eine Fahrt nach der grossen Inselwelt, und zwar zuerst in die Navigator's-Islande unternommen haben; plötzlich aber bot sich eine günstige Gelegenheit dar, das Schiff zu verkaufen, und der neue Rheder befrachtete dasselbe für Batavia, Singapoore und London. Als der Capitain uns dies verkündigte, sagte er zugleich, dass er das Schiff zu verlassen gedenke, ebenso der Obersteuermann. Es wurden uns nun auch von dem neuen Rheder — der Capitain war noch nicht ernannt — allerdings ziemlich annehmbare Bedingungen gestellt, um zu bleiben und das Fahrzeug nach Europa zu bringen; aber in meinem Plane lag eine ganz andere Reise. Besonders fühlte ich einige Aversion gegen Indien, für das ich nicht gern mehr Zeit und Gesundheit aufgeopfert hätte. Mein Schicksal war nun entschieden. Mit einer ansehnlichen Summe Geldes, denn ich hatte als zweiter Steuermann eine ganz schöne Gage gehabt, ging ich an Land und winkte von der Höhe vor der Stadt noch meinem Schiffchen ein letztes Lebewohl zu. Die S. war wirklich eines der nettesten und bestsegelnden Fahrzeuge der Colonien. Der feine Schnitt in reinem Aberdeener Style und

die ansehnliche Takelage zeichneten sie immer unter den Massen von Küstern aus.

Nach drei Tagen sah ich mein Schiff noch einmal, d. h. von einer Höhe hinter der Stadt, auf dem Wege in die Minen. Schnell war nehmlich der Entschluss gefasst und zur Ausführung gebracht worden. In Begleitung eines Mannes, den ich gleich bei meinem Eintritt in die Stadt kennen lernte — er war ein deutscher Bergmann — sollte ich die Reise machen. Wir hatten uns zwar noch einigen ordentlichen Leuten, Minern, die jenem, meinem jetzigen Reisegefährten, schon bekannt waren, angeschlossen, um nicht ganz vereinzelt zu sein, hielten im übrigen jedoch für uns und ich hörte auf der Reise, die fünf Tage dauerte, so manches Interessante von meinem Reisegefährten über das Land und die Leute. Ich muss nämlich bemerken, dass er schon ziemlich lange in Australien gegraben und also auch in diesem speziellen Theile des Bergbaues Erfahrung hatte. In unserer Begleitung war ein Wagen, dem auch ich gegen eine Entschädigung mein Gepäck aufgeladen, wobei sich besonders ein wasserdichtes Zelt befand. Der übrige Theil der Fracht gehörte den vier Engländern und meinem neuen Kameraden P. Es war damals gar nicht selten, dass die Miner nach der Stadt gingen, um einige hundert Pfund an feinerem Proviant einzukaufen und mit einem Wagen selbst hinauf zu den Diggings zu führen.

Der erste Tag war ziemlich warm; da wir aber alle nichts zu tragen hatten, so marschirten wir wacker vorwärts, so schnell, wie die Pferde in dem bergigen Terrain zu ziehen vermochten. Bald waren wir im Walde. Ein

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Bach bot eine günstige Stelle zum Uebernachten, und so ward Halt gemacht. Das Wetter war schon mehrere Tage ungewöhnlich milde und klar gewesen, so dass, da in Victoria Kälte und Wärme so oft und so plötzlich wechseln, wir in einem bewölkten Abendhimmel eine schlimme Nacht und dann auch mehrere solcher Tage voraussehen mussten. Es war etwa sechs Uhr. Während der Fuhrmann seine Pferde besorgte, hatten wir uns mit grösster Emsigkeit darangegeben, Holz zu fällen für ein Feuer, und auf meinen Vorschlag mein Zelt aufzusetzen. Dies war sehr leicht und schnell bewerkstelligt mit einem jener Patentzelte von der Londoner Ausstellung, die sich durch Einfachheit, Stärke und Zweckmässigkeit auszeichnen. Da stand nun unser kleines provisorisches Haus, für die Nacht vollständig gegen Regen und Wind Schutz bietend, der Thee dampfte aus einigen Kesseln und die Gesellschaft lagerte, auf ihre Decken sorglos ausgestreckt, rund um die Windseite des Feuers her. Die Hunde, deren wir drei bei uns hatten, umjagten in weiten Kreisen das kleine Lager nach Opossum's, auch, besonders in Australien, Possim's genannt, und nach wilden Katzen suchend. Auch ich hatte einen grossen, wenn auch noch ziemlich jungen Hund seit etwa drei Monaten, der schon am Bord der S. mein treuer Begleiter gewesen. Wir waren nicht sehr ermüdet, und gingen so, auf die Aufforderung des Fuhrmannes, nach einem nicht fernen Hügel, wo die Hunde durch ihr Gebell die Anwesenheit von Possim's verriethen. *) Ich schoss

*) Die gewöhnlichsten Thiere hier im Walde sind, ausser Opossum (Phalanger), die wilden Katzen, kleiner als Haus-

bald eins dieser Thiere, ein anderer schoss zwei, so dass sich für jeden Hund eine Mahlzeit darbot. Wir brachten unsere Feuerwaffen, meistens Sechsschuss-Revolver, in Ordnung und legten sie in's Zelt, da es schon anfing, in grossen Tropfen zu regnen. Bald wurden die Wolken dichter, die Nacht senkte sich auf den Wald und wir mussten das Zelt aufsuchen. Ein Hund nur, der des Fuhrmannes, wurde zum Bewachen der Pferde losgelassen, die anderen beiden an die Wagen-Räder geschlossen.

Wir tranken unseren letzten Thee, machten ein wenig warmen Grog und legten uns in dem, zwar für sechs Mann engen, Raume sorglos schlafen. Den armen Hunden ward die Wacht überlassen. Sie hätten, wenn sie wirklich auch von Natur nicht wachsam gewesen wären, in dem Regen, der in Strömen herniederschoss, wenig ruhen können. Unser Fuhrmann, der Siebente in der Gesellschaft, lag unter dem Plane seines Wagens.

Gegen 11 Uhr machten unsere Hunde plötzlich einen grossen Lärm, wir sprangen alle auf, jeder griff verstohlen nach seiner Waffe und fühlte sich, so gut er konnte, aus

---

katzen, und die Känguruh-Ratten. Letztere, in der Grösse eines Hasen, haben ganz die Gestalt des Känguruh's; sie sind sehr gemein. Die Känguruh's werden immer seltener, wegen der Nachstellung; sie scheinen sich in's Innere des Landes zurückzuziehen. Am meisten sah ich sie an den Fenstern der Schlächterläden von Melbourne hangen, wo man sie wegen ihres feinen Fleisches verhandelt. Man bringt sie schon aus den ferneren Districten der Colonie dorthin. Die wilden Hunde (Dingo's) sind in einigen Gegenden häufig, sie rauben junge Schafe und Schweine, lassen sich aber meistens nur Nachts blicken.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dem Zelte. Wir guckten uns um und sahen vier Männer, die, wahrscheinlich durch den Schein des Feuers angelockt, uns grüssten, und da es so schlechtes Wetter sei, um ein Obdach für die Nacht baten. Ohne alle Rücksicht darauf, dass man Unbekannten auf der Landstrasse nicht trauen darf, hatten wir keinen Platz, um die Leute aufzunehmen, und mussten sie also wieder fortschicken. Der Fuhrmann, der mittlerer Weile auch aus seinem Asyle hervorgekommen, zeigte ihnen den Weg zu der nächsten Station, die etwa 10 engl. Meilen von dort sein mochte. Es war allerdings eine unangenehme Expedition bei dem schon jetzt aufgeweichten Boden und der Dunkelheit der Nacht. Am nächsten Morgen, als wir erwachten, fanden wir noch einen trüben Himmel, und es regnete mit Unterbrechung. Im Walde war der Weg im Ganzen auf dem Grasboden besser, als auf der lehmigen, weichen Landstrasse, und so zogen wir stets ohne Weg und Steg über Berg und Thal. Der Fuhrmann, ein alter Colonist, wusste seinen Weg vortrefflich.

Die zweite Nacht war schon schlechter als die erste, denn wir fanden keinen trockenen Grund mehr für unser Zelt. Auch das Feueranmachen hatte seine Schwierigkeiten. Am dritten Tage zeigten sich schon die Strapazen des Colonielebens in vollem Maasse. Wir blieben mit unserem Wagen an einem, zwar nicht hohen, aber ziemlich steilen Berge stecken, und mussten einen Theil der Güter abladen, um die Räder aus dem sumpfigen Grunde zu befreien. Dies wäre mit einem unserer in Deutschland gebräuchlichen Wagen wahrscheinlich gar nicht zu bewerkstelligen gewesen, die zweirädrigen englischen Wagen aber, deren man sich hier

bedient, eignen sich prächtig zum Dienste im Gebirge und Walde. Es regnete heftig, und schon um Mittag setzten wir unser Zelt auf, etwa 1000 Schritte von einer grossen Landstrasse. Unsere Lebensmittel, ausser Mehl und Speck, waren verbraucht, und die Herberge zu weit, um sie bei dem schlechten Wetter zu erreichen. Wir wollten uns von dem Wagen, obgleich er hauptsächlich unseren Marsch verhinderte, nicht trennen. Als es am Nachmittage ein wenig aufgehört hatte zu regnen, ging ich mit unserem Fuhrmann in den Wald. Ich dachte daran, einige Possims für unsere Abendmahlzeit zu erlegen. Diese Thiere sind aber nur Nachts auf den Beinen, und so hielt es ziemlich schwer, ihrer habhaft zu werden. Bald bellte mein Hund vor einem mächtigen, gänzlich entblättertem Baume, in dem ich viele Astlöcher bemerkte. Wir überzeugten uns, es seien Possims darin und überlegten, wie sie heraus zu bekommen seien. Der Fuhrmann, ein alter Praktiker, schwang seine Axt und hieb ein Loch durch den etwa 6—8 Zoll starken hohlen Stamm, ich löste ihn ab, erweiterte dies, und er legte vermittelst einiger Streichhölzer Feuer hinein. Der Schwamm oder das trockene Holz inwendig entzündete sich schnell, und der Dampf trieb wirklich vier Possims, zwei junge und zwei alte, oben in die Zweige. Dort sassen sie, bis die Hitze überhand nahm. Der eine sprang herab, und gerieth in die Gewalt der Hunde, die anderen wurden durch unseren Begleiter von den Zweigen geschossen, einer sogar durch eine Revolverkugel. Zwei übergaben wir den Hunden, die beiden jungen Thiere aber bereiteten wir, in Ermangelung anderen Fleisches, so gut wir konnten, zu. Wir brieten nämlich die einzelnen Stücke in platten Pfan-

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

nen über'm Feuer. Dieser Braten war wirklich nicht so ganz schlecht und wäre gewiss noch besser gewesen, wenn man das Fleisch hätte 24 Stunden liegen lassen können. In der Nacht hatten wir noch das Schauspiel, dass der bis in seine Zweige hohle Baum aus diesen allen und im ganzen Stamme zugleich brannte. Fast sah er aus, wie ein riesiger Armleuchter, zwar unregelmässig aber reich besteckt mit flammenden Kerzen*). —

Den vierten Tag zogen wir in's Gebirge, kauften in einem kleinen Kaufmanns-Zelte an einer Landstrasse, die wir passirten, etwas Brot, Käse und Getränk, und machten Halt vor einer Herberge, etwa mit Dunkelwerden. Einige unserer Reisegefährten hatten nämlich nicht Lust, wieder auf nasser Erde die vierte Nacht zu schlafen, und verlangten nach einem Bette, es möge kosten, was es wolle. Doch zu unserem grössten Leidwesen entdeckten wir schon im Hofe eine solche Menge von Wagen, dass wir daraus leicht auf die Anzahl der anwesenden Reisenden schliessen konnten. Das Wirthshaus war von Stein aufgeführt, hatte drei geräumige Zimmer ausser der Küche, und einen langen

*) Es ist in Australien sehr gewöhnlich, dass man das Gras und kleines trockenes Gesträuch auf einige Entfernung hin brennen sieht, weil viele Leute mit dem Feuer gar zu fahrlässig umgehen. Auf einem freien Platze oder bei einem einzel stehenden Baume, besonders in der nassen Jahreszeit, hat ein Feuer keine Gefahr; im Gebüsch aber, wo die hohen Bäume sich näher stehen, greift es leicht um sich und richtet oft Schaden an. Man fühlt den Mangel an Holz zwar jetzt noch nicht und bekümmert sich daher wenig um dergleichen Waldbrände, zuweilen aber kommen auch Zelte oder Häuser und also Menschen in Gefahr.

schmalen Flur. Alle Räume waren gleichmässig angefüllt mit Fremden. Einige Familien, bei denen auch kleine Kinder sich befanden, füllten die eine Stube, und lärmten nicht wenig; in der anderen war es stiller, obgleich die Gesellschaft auch hier sehr gemischt erschien. Wir drängten uns in letzterem Zimmer hindurch bis zum Kamin, um den eine andere Gesellschaft*) schon im engen Halbcirkel Posto gefasst hatte. Da wir durch und durch nass waren, so behalf man sich unsretwegen so gut es ging, und auch wir genossen den erquickenden Einfluss des Feuers. Nun beschlossen wir sogleich gemeinschaftlich Vorkehrungen für die Nacht zu treffen. Zum Glück gab uns der Wirth, da wir nun zwölf waren, ein Zimmer für uns, allerdings gegen guten Preis. Es war dies die Hälfte eines jener drei grossen Räume, der durch eine Bretterwand in zwei getheilt wurde. So machten wir, nachdem unser Zeug und Decken getrocknet, ein erträgliches Lager.

Eine Störung hatten wir auch diese Nacht, indem die sogenannte Busch-Police, deren einer verkleidet wohl schon lange in dem Trinkzimmer gesessen haben mochte, plötzlich zwei Individuen, die sich in einem der anderen Räume befunden hatten, in Ketten legte und mit sich hinwegnahm. Es sollen dies zwei Strauchdiebe gewesen sein, die sich schon lange in der Gegend herumgetrieben, und nun wahrscheinlich verrathen worden waren. Dies war die Aussage des Wirthes, bei dem sie schon oft gezecht und

*) Wir sahen an ihrem Anzuge und Gepäck schon bald, dass die Leute Miner seien. Sie waren auf dem Wege nach der Stadt, um dort, wie unsere Reisegefährten gethan hatten, einzukaufen, und dann zu der Arbeit zurückzukehren.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

stets gut bezahlt hatten, der sie aber doch nicht gern in seinem Hause sah, da, wenn er auch nichts bestimmt gegen sie vorbringen konnte, den Burschen doch nicht traute.

Nach dieser Affaire konnten wir so bald nicht einschlafen, und es ward noch so manches von Dieben und Wegelagerern gesprochen. Einer unserer neuen Reisegefährten kannte die näheren Verhältnisse jenes berüchtigten Ueberfalls der Goldeskorte durch eine starke Bande, und erzählte uns viel davon; ein anderer war selbst einmal in der Black-Forrest mit dergleichen Gesindel im Handgemenge gewesen u. s. w. u. s. w. Trotz der Aufregung siegte doch endlich die Müdigkeit, und ich würde, wenn es nicht in einer blossen Decke ein wenig zu kalt gewesen wäre, ziemlich gut geschlafen haben. In der Nacht hörte ich noch mehrere Male ein bedeutendes Säbelgeklirr auf der Landstrasse, wohin sich unsere zwei Fenster öffneten. Ich schloss daraus, dass die Busch-Police ein wachsames Auge hatte auf unsere Herberge.

Am nächsten Tage brachen wir früh auf und erreichten bei trockenem Wetter, zu unserer aller Freude, schon Nachmittags um drei Uhr das berühmte Ballarat.

III. Ballarat.

Man denke sich den Zusammenfluss dreier ziemlich grosser Gebirgsthäler radiatim in einen etwa 2 engl. Meilen weiten Kessel, der ebenso, wie jene Einschnitte zwischen den Höhen, zum Theil seinen Wald durch die Axt der

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Miner eingebüsst hat, und wie von einer Unzahl colossaler Maulwürfe um- und umgewühlt ist. Dann wird man etwa einen Begriff von Ballarat erhalten.

Die grossen Thäler haben wieder ihre Nebeneinschnitte, so dass, ebenso wie ein Hauptfluss mit Neben- und Zuflüssen, sich das Gebiet der Goldminen weit hin in die Berge, zuweilen auch wieder in eine andere kleinere Ebene herabsteigend, erstreckt. Der Mittelpunkt, die weite Fläche oder Thalebene, ist am meisten bewohnt; es ziehen sich die Zelte der Miner jedoch nach allen Seiten auf einige Meilen weit neben den Goldgruben dahin.

Die ganze Oberfläche des Bodens ist auf einige Fuss Tiefe goldhaltig, natürlich mehr oder minder, bis man auf einen meistens rothgelben Thon kommt, in welchem sich kein Gold mehr findet.

Durchgräbt man diese Schicht nun, so wird man nach wechselnden Thon- und Quarz-Sandschichten entweder sogleich auf den Felsboden stossen, oder auch zuweilen noch eine Lage weissen Pfeifenthones durchbrechen müssen, der oft, ebenso wie der untere Felsen, Gold enthält.

In Ballarat ist stets das meiste Gold auf oder in dem Felsen, da der Thonschiefer durchgängig an der Oberfläche so verwittert ist, dass das Gold ziemlich tief darin steckt und man es mit einem Messer herausnehmen kann. Auf dem Pfeiffenthone findet sich in Ballarat weniger Gold, oder dieser müsste denn, wie dies auch häufig der Fall ist, unmittelbar auf dem Felsen liegen. Wir wollen hier also zunächst nur von einem Boden, dem Felsboden sprechen. Man wird ihn in sehr ungleicher Tiefe

finden, da auch er, gerade wie die aufgeschwemmte Oberfläche, Hügel und Einschnitte formt. Nicht immer jedoch kann man diese Unebenheit des Felsbodens schon aus der Oberfläche des Aufgeschwemmten bestimmen, da er zuweilen gänzlich abweicht von den Gestaltungen dieses. Und doch ist dies sehr wichtig, da stets in den Einschnitten und Thälern des Felsbodens das Gold liegt, auf den Höhen wenig oder nichts. So sehen wir nun, dass in der Mitte der Thäler, wo man gewöhnlich ungefähr auch die Mitte des Felsboden-Thales annimmt, die Schachte am tiefsten werden, nach den Seiten hin, d. h. weiter auf zu den Bergen, immer niedriger. In der Mitte möchten die die Hauptlinie treffenden Schachte die ergiebigsten sein, aber auch an der Seite trifft man oft kleinere Nebenadern, d. h. kleinere Einschnitte des Felsbodens.

In der Mitte der drei Hauptthäler von Ballarat, eben so wie im Centralkessel, liegt der Felsboden meistens 100—150 Fuss tief, und es erfordert viel Mühe und Unkosten, um den Schacht bis zum Golde hinunterzusinken. Natürlich haben jene tiefen Grabungen bedeutend gelohnt oder lohnen auch noch.

In anderen Minen-Distrikten*) findet man dagegen auf dem obersten Boden, dem Pfeiffenklee, die beste Ausbeute, und Versuche bis auf den tief liegenden Felsboden haben sich ganz und gar nicht ergiebig gezeigt. Dies ist der Fall in Bendigo, das auch so ungeheure Schätze ge-

*) Das Vorkommen des Goldes in Kalifornien im Flusssande, oder wenigstens nie sehr tief unter der Oberfläche des Erdbodens, bedingte im Ganzen keine grossen Anstrengungen von Seiten der Miner. In Australien ist dies anders.

liefert hat. — Am Mount-Alexander liegt nun wieder der Felsboden fast nie tiefer als 25 bis 40 Fuss. Auch hier war die Ausbeute, besonders an der Forrest-kreek, sehr reich.

Die geognostische Beschaffenheit des Landes, wie sie zum Theil hier schon genannt ist, übt einen Haupt-Einfluss auf die Gewinnung des Goldes oder goldhaltigen Erdstoffes, den wir Wasching-stoff nennen. Wir haben vorzüglich dreierlei Arten von Goldgrabung: 1) Surface-Diggings, einen goldhaltigen Stoff an der Oberfläche liefernd, 2) Schallow-Sinkings oder flache Schachte, worunter man in Australien nicht tiefere als 40 Fuss versteht, und endlich 3) Dip-Sinking oder tiefe Schachte, bis zu 200 Fuss tief gehend.

Indem in Ballarat alle drei Gewinnungsarten vorkommen, hatte ich Gelegenheit, sie nebeneinander, zuweilen sogar dicht beieinander, zu sehen.

In den Surface-Diggings ist das Waschen des Bodens, den man mit der Picke und Schaufel, ohne weiteres Hineingraben, losmacht, die ganze Mühe. Hat man nun vollauf Wasser in der Nähe, so wird die Arbeit leicht und gewinnreich sein; ist aber das Wasser fern, so wird es, wie so häufig in Australien, nicht verlohnen, selbst einen reichen Wasching-stoff zu bearbeiten. Es ist der Mangel an Flüssen und Bächen überhaupt für die Digger in Australien sehr fühlbar. Wären dort die Gewässer Kaliforniens, wie viel mehr Gold würde Australien zu Tage befördert haben und noch befördern! Dieser Umstand übt auch einen grossen Einfluss auf die Werkzeuge, deren man sich zum Waschen bedient. Während in Kalifornien

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

der Longtom,*) für den man immer ein fliessendes Wasser haben muss, fast überall eingeführt ist, wäscht man in Australien meistens mit Tubbe und Kredel.

Nun auf die beiden anderen Arten des Goldgrabens zu kommen. Sowohl bei der Schallow-, wie auch bei der Dip-Sinking, ist es immer die Hauptsache, guten Waschingstoff zu erhalten, oder (was zwar selten ist) klares Gold, wobei man den Sand und Thon aus dem Golde und nicht dieses aus dem Stoffe zu waschen hat.

Bei beiden Arten der Sinking, lassen die Miner es übrigens von Umständen abhangen, ob sie den zu

*) Der Long-Tom besteht aus drei längen Planken, welche eine Gosse bilden von etwa 1 Fuss Breite, ½ Fuss Höhe und 8 bis 10 Fuss Länge. An einem Ende befindet sich ein Sieb in schräger Stellung, so dass, wenn man steinigen Stoff wäscht, nur die kleinen Steine mit dem Golde durch jenes Siebes Löcher fallen können. Auf einem untergestellten, schrägen und platten Kasten wird auch der gröbere Sand durch ein Ueberspülen des Wassers entfernt, und man kann in einer Blechschüssel das Gold ganz rein waschen. Der Long-Tom muss natürlich einen ununterbrochenen Strahl Wassers haben, wäscht dann aber auch bei weitem mehr, als die Tubbe und Kredel dies vermögen. Hier bei letzteren zerstampft und zerwäscht man (puddelt) den Stoff nämlich, unter Aufschütten von Wasser in der Tubbe, mit der Schaufel. Wenn die Steine sich rein von Lehm zeigen, rüttelt man das Ganze durch die Kredel (Wiege), welche ein oder mehrere Siebe enthält, unter denen der gesiebte Stoff durch leises Aufgiessen von Wasser auf kleinen Brettchen mit Querhölzern so weit gereinigt wird, dass für die Blechschüssel nur wenig zu thun übrig bleibt. Man hat auch in Australien die sogenannten Puddelmaschinen, eine Art von Tubben im Grossen, welche sich in der Erde befinden, eingeführt. Das Waschen geschieht durch eiserne Harken und das Ganze wird durch Pferde bewegt.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Tage*) beförderten Waschingstoff aufhäufen und bis zum Ende der Arbeit liegen lassen, oder sogleich bei dem Schachte waschen.

Kann man auf 15 bis 40 Fuss den Boden erreichen, ohne auf Quellen zu stossen, d. h. sumpfige Schichten von Sand oder Thon zu finden, so sagt man, die Sinkung ist trocken; und man sinkt einen runden oder ovalen Schacht, ohne alle Holzaussetzung, Schlabbing genannt, hinunter. Die Weite eines runden Schachtes ist stets zwei Hände weiter als die Länge der mittleren Minerschaufel, d. h. im Durchmesser, so dass stets ein Arbeiten im Schachte möglich ist. Vermittelst einer Winde und eines Eimers wird das Losgebrochene heraufgewunden. Merkt man, dass man bald auf den Felsboden kommt, so versucht man, den Stoff in einer Waschtubbe und bricht auch wohl hin und wieder Stückchen auseinander, ob man Gold sehen könne. Zeigt sich eine Rinne im Boden, im Felsen, so wird man diese mit aller Sorgfalt auskratzen müssen. Der verwitterte Fels, Thonschiefer, der dann eine grüne Farbe annimmt, enthält gewöhnlich ebenso, wie der ihn überziehende schwarzbraune oder rothe Sand, das Gold. Es ist dann die Aufgabe des Miners, dieser Rinne, in der die

*) Oft kommt es vor, dass Schachte, besonders in der trockenen Jahreszeit, ziemlich weit vom Wasser entfernt liegen. Dann häuft man den Waschingstoff auf und wäscht ihn nach beendeter Arbeit an irgend einem Bache, wohin er sich ohne zu grosse Unkosten verfahren lässt. Zuweilen benutzt man auch wohl das aus den Schachten fortwährend kommende Wasser, indem man es durch Dämme auffängt und sammelt, oder wohl gar den Strahl, wenn man einen solchen erhalten kann, in den Longtom leitet.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

reichste Ausbeute zu erwarten ist, durch einen Trieb oder Mine zu folgen. Die Triebe werden etwa drei Fuss hoch, aber von ungleicher Breite gemacht.

Es ist übrigens selten, dass sämmtlicher Stoff, den man aus einem solchen Triebe haut, das Waschen bezahlt. Oft kann man nur ein Drittel von der Masse des Stoffes, zuweilen nur eine dünne Schicht von einigen Zollen gebrauchen: das heisst immer der dicht über dem Felsen liegende Sand und Thon machen den Waschingstoff aus. Die zunächst oben folgende, gewöhnlich etwas dickere Schicht, die meist auch Gold, aber sehr ungleich an Qantität enthält, heisst man Heddings. Manche werfen sie ganz weg, manche waschen auch diese. Trifft ein Schacht nun auf eine arme Stelle, wo der Boden, der Thonschiefer, stets hart und braun, nicht grün sein wird, so treibt man und sucht dadurch auf einen besseren Platz zu gelangen. Fallender Fels z. B. und fallende Quarz- oder Eisenschichten, welche gewöhnlich sich allmälig nähern und in der Tiefe zusammenkommen, verfolgt man. Ein praktischer Blick thut hier sehr viel. Das Glück kann allerdings bedeutend helfen, aber ein tüchtiger, geübter Miner hat doch stets vor dem Unerfahrenen einen grossen Vortheil.

Bei der Dip-Sinking, die ich noch besonders erwähnen will, ist es sehr selten, dass man einen Schacht trocken hinunterbringt. Man ist, sobald man auf Wasser stösst, genöthigt, mit Holz auszusetzen, d. h. zu schlabben, um sich vor dem Einfall zu schützen. Diese Arbeit erfordert schon eine grössere Kunstfertigkeit als das Sinken eines trockenen Schachtes. Ebenso ist das Treiben in

diesen nassen Schachten sehr schwierig, da die ganze Mine mit Holz ausgezimmert werden muss. Oft handelt es sich hier um bedeutende Schätze, und man hat sogar nicht die Kosten gescheut, Dampfmaschinen in Melbourne zu bauen, sie im Sommer heraufzubringen, und durch sie das Ueberhand nehmende Wasser auszupumpen. Auch Pferdekraft wendet man an, indem man durch sie die schweren Eimer mit dem stets nassen Stoffe heraufziehen lässt Die Kraftvermehrung entsteht dabei durch ein grosses, horizontales Rad, um das das Thau des Schacht-Eimers läuft, und welches durch ein Pferd gedreht wird.

Noch eine andere eigenthümliche Art des Goldgewinnes ist das Sprengen aus dem Quarz. Dieser findet sich oft in ganzen Gebirgslagern und es kostet unendliche Mühe, Schachte und Minen in diesen zu treiben, wenn man die Goldadern verfolgt. Der herausgehauene Stoff wird hier noch kein Waschingstoff sein, da das Gold in diesem Falle meistens durch den Quarz eingesprengt, wie gewachsen, sitzt. Man muss durch Mörser oder Maschinen ihn erst zermalmen und dann waschen. Gewöhnlich erhitzt man den Quarz erst und begiesst ihn mit Wasser, um ihn leichter zum Brechen zu bringen. In Ballarat waren die Quarzbrüche weniger ergiebig, an einigen anderen Diggings jedoch sind enorme Schätze, namentlich in letzterer Zeit, durch sie an's Tageslicht gekommen.

Das australische, und ganz besonders das Gold von Ballarat, wird für das reinste der Erde gehalten. Während das kalifornische grünlich scheint und das europäische, wegen einer Beimischung von Silber, oft weisslich, ist jenes eigelb, und wird ohne den Eisenanflug, den

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

es allerdings zuweilen hat, auf dem Goldmarkte am theuersten bezahlt. Es kommt nicht selten krystallisirt vor, jedoch meistens nicht grösser wie eine Erbse. Diese Krystalle sind hier Granatoëder. In den tiefen Schachten findet sich mehr das massive, schwere Gold, in Form von Geschieben, in der Schallow-Sinking ist es zackig und blättrig.

Die Menschen endlich, welche in Victoria Gold graben, sind durch Jahre schon eine eigene Klasse, ja man könnte sagen, ein Volk geworden, und doch sind sie zusammengesetzt aus allen Nationalitäten und den verschiedensten Ständen. So sah ich Aerzte, welche über Tag an der Winde arbeiteten in ihrem Klaim, und dabei Abends Kranke besuchten und auch Arzneimittel bereiteten. Von der ganzen Welt sind Auswanderer hierher geströmt, alle Sprachen und die verschiedenartigsten Sitten und Gebräuche kommen an den Tag; aber die gemeinsame Arbeit, das Goldgewinnen, und der gemeinsame Vortheil, der aus Ordnung und Regelung aller Verhältnisse erwächst, vereinigt sie alle und stärkt ihre Vereinigung. So sehen wir, dass man in den Minen Victoria's nicht mehr, wie ehedem in Kalifornien und auch leider früher zuweilen in Australien, die Streitigkeiten unter den Diggern mit dem Revolver ausmacht. Die Gerichte werden im Gegentheil häufig durch die Leute im Ausüben von Gerechtigkeit und im Bestrafen von Bösewichten unterstützt. Die Abgabe für den einzelnen Mann bis zum Jahre 1855 betrug 8 £ bei jährlicher Bezahlung, bei monatlicher jedoch 2 £ pro Monat. Dies erschien den Minern drückend und es entstand, theils um diese sogenannte Licence-Abgabe,

theils um einige andere Dinge, die die Digger als Uebergriffe der Regierung gegen ihre Rechte ansahen, ein Aufstand in Ballarat. Dieser hatte mehrere blutige Auftritte zur Folge. Es kam zu einer Heruntersetzung der Abgabe auf 1 £ pro Jahr, während man aber eine Exportsteuer auf das Gold legte, um die Staatseinnahme der Colonie nicht zu sehr zu schwächen.

Die Ausgaben sind sehr gross wegen der zahlreichen Polizei, der Landstrassen und Brücken, welche die Colonie von ihren Einnahmen selbst zu unterhalten hat.

In den Minen haben die sogenannten Commissioner, als Schiedsrichter und Bürgermeister, wenn man so sagen will, die Gerichtspflege unter sich. Sie wachen in ihrem Distrikt mit einer entsprechenden Mannschaft der Polizei für Ruhe und Ordnung, und schlichten auch, was sehr wichtig ist, die Streitigkeiten der Digger unter einander.

Obgleich nämlich über den Besitz und das Besitz nehmen vom Grund zum Goldgraben die Gesetze sehr bestimmt sind, so entsteht hierin gerade doch täglich Uneinigkeit, die, wenn der fragliche Grund sehr reich ist, gefährliche Folgen haben kann. Die Entscheidung liegt dann nicht nur dem Commissioner, sondern einigen durch diesen erwählten unpartheiischen Diggern ob.

Jeder Mann kann übrigens in Victoria Gold graben; darf aber, er sowohl wie sein Kamerad oder Kameraden, nicht mehr wie Einen Arbeitsplatz, d. h. Klaim, bearbeiten. Ueber die Grösse des Klaim's giebt es eigene Gesetze. Es darf niemals grösser sein als 24 Fuss bei

24 Fuss, und es muss dann wenigstens eine Gesellschaft von vier Personen zusammen arbeiten. Bei den tieferen Schachten ist dies auch die geringste Anzahl. Oft arbeiten sogar zehn zusammen. Das Klaim ist jedoch darum nicht grösser.

Der grösste Theil der Digger lebt in Zelten, einerseits, weil Bretterhütten zu theuer werden würden, und, weil man andererseits den Platz nach Ausarbeitung eines und des anderen Gebietes so oft wechselt. Die Zelte werden natürlich so schön als möglich, oft sogar bequem und stattlich eingerichtet. Man macht von starkem Zeuge ein fliegendes Dach darüber, etwa einen Fuss abstehend von den oberen Wänden, so dass die Luft zwischen beiden cirkuliren kann.

Dies fängt im Winter den Regen auf und schützt des Zeltes Tuch vor der Nässe, die nach innen unangenehm ausdünsten würde. Im Sommer schützt dies zweite Dach ebenso vor den Sonnenstrahlen.

Von innen überzieht man die Zelte mit einem starken groben Teppichzeuge, das im Winter wärmt, im Sommer auch die Hitze abhält. Die Feuerplätze, die zugleich Kochöfen sind, werden aus Erdstücken und Holz erbaut, meistens mit einem dicken Schornstein, welcher über das Zelt hinaussieht und oben noch, um den Zug zu vermehren, mit einem hohen Fass gekrönt ist. Man findet in den letzten Jahren viele freundliche Wohnungen in den Diggings, weil so viele der Leute sich dort entweder verheirathet haben, oder mit ihrer Familie eingewandert sind.

Jeder Mann ist in den Diggings bewaffnet. Das ist

zu einem Gebrauch geworden. Bei den ausgedehnten Wäldern und Gebirgen, durch die die Golddistrikte gehen, und der Verschiedenartigkeit der Menschen, die stets kommen und ziehen, wird Landstreichern, die zu träge sind zum arbeiten, immer noch Gelegenheit zum Rauben und Plündern genug geboten. Jeder Mann ist daher auf seiner Hut. An den Diggings sind wachsame Hunde ein genügender Schutz, wenn man nicht ganz abgesondert wohnt. An den Nebenwegen im Gebirge muss man bei Nacht vorsichtig sein. Die Strassenräuber sind meist zu Pferde und thun besonders den armen Karrentreibern durch Pferdestehlen einen bedeutenden Schaden.

Die Lebensmittel sind natürlich in den Diggings viel theurer als in der Stadt, da der Transport viel kostet, und der Kaufmann noch seinen Vortheil nimmt. Die kleinen Kaufläden sind meistens in Zelten. Häufig beschäftigen sich auch diese mit dem Einkauf des Goldes, das die Miner gewöhnlich am Sonnabend, wenn sie eine gewisse Quantität haben, zu Gelde machen. Die Kaufleute gewinnen daran, indem sie grössere Quantitäten zur Bank senden. Auch an den Diggings giebt es Banken, welche einem Jeden, der sein Geld oder Gold dort deponirt, vollständige Sicherheit gewähren. Auf Verlangen versenden diese Banken das Gold nach jedem beliebigen Orte, und ersparen den Leuten, es selbst bei sich zu tragen, was oft so gefährlich ist. —

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

IV. Melbourne im Jahre 1854 und 1855.

Nachdem ich nun in diesem Goldlande so eigenthümliche Eindrücke empfangen und unschätzbare Erfahrungen gesammelt hatte, trennte ich mich von meinen Gefährten und meinem Zelte und nahm den Wanderstab in die Hand, um wieder der Küste zuzuziehen.

In Melbourne angekommen, fand ich bald ein kleines Fahrzeug, eine Schlupp, das nur in kurzen Reisen fuhr, und mir viele Annehmlichkeiten darzubieten versprach. Die Arbeit war allerdings schwer, besonders wegen des häufigen Löschens und Ladens, und des Einlaufens in die Jarra-Jarra, mit dem stets ein meilenlanges Holen durch alle Schiffe verbunden war. Wir standen uns dafür pekuniär sehr gut, und hatten alle mögliche Freiheit. Sehr lange dauerte diese Freude jedoch nicht, die zahlreichen Dampfer und die Eisenbahn nach Sandrich brachten die Frachten für die kleinen Fahrzeuge in kurzer Zeit bedeutend herunter, unser Capitain gab das Fahren auf, und auch wir mussten uns nach etwas anderem umsehen. Ich gerieth auf eine Bark A. B.....s, in welcher ich Port-Adelaide noch einmal besuchte, und von da mit einer Ladung Heu und Hafer nach Melbourne zurückkehrte.

Es machte mir viel Freude, dieses Mal schon in einen ordentlichen Dock einzulaufen, der nämlich seit meinem letzten Besuche vollendet worden war. Wer würde es nicht überraschend genannt haben, dass, wo vor zwei Jahren noch Alles, den ganzen Jarra-Fluss entlang, in Sumpf und Moor gesteckt, jetzt ein schöner Kai sich dahinzog, so

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

weit das Auge reichte! Die Güter, die früher aus den Schiffen oft nur an das Land geworfen, man kann kaum sagen gelöscht, im Moor und Schmutz verfaulten, ehe man sie abholte, wurden nun an jenem Kai unter grossen eisernen Packhäusern gelandet. Die ganze Jarra-Jarra, obgleich nur mit etwa 14 Fuss Wasser, machte den Eindruck eines bedeutenden, frequenten Hafens.

Die grossen Fahrzeuge, welche in der Hobsonsbai wegen ihres Tiefganges bleiben mussten, hatten nahbei Sandrich, wo man eine lange Brücke von Holz in die Bai hinein erbaut hat, eine schöne Gelegenheit, um zu löschen. Mit der Eisenbahn, die auf jene Brücke hinausläuft, die Güter also oft unmittelbar in Empfang nimmt, kann man sie in wenigen Minuten nach den Lagerhäusern der Stadt befördern. Sandrich ist eben so wie Williamstown, ein kleiner Ort an der Hobsonsbai, der sich, wie jener, fast einzig von den Schiffen und dem Verkehr mit Melbourne nährt. Dampfer zwischen diesen Plätzen selbst, so wie nach Geelong und Melbourne, beleben das Wasser fortwährend, und machen das sogenannte Port-Philipp zu einem Welthafen.

Wenden wir uns nun zur Stadt Melbourne! Man würde diese seit 1853 ganz und gar nicht wiedererkennen. Die Strassen und Plätze, welche damals schon bestanden, sind zwar nicht verlegt, aber sie sind um mehr als das Doppelte erweitert und verlängert, und an die Stelle der Zelte und Bretterhütten sind Häuser, sogar Paläste getreten. Die Strassen sind jetzt alle auf's schönste mit Steinen gepflastert, die Bürgersteige erhöht und geebnet, und das Gas verbreitet Nachts sein wohlthätiges Licht für Wagen

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

und Fussgänger. In einigen der Hauptstrassen ist ein lebendiger Verkehr von Omnibus und Miethskutschen, in anderen wieder von Packkarren, welche von den Werften kommen oder dorthin gehen.

Auch in die Goldfelder werden zu jeder Zeit grosse Sendungen von Lebensmitteln und Gütern expedirt. Man sieht diese — meistens zweirädrige Wagen — oft in langen Reihen die Stadt verlassen.

Der Hauptverkehr der Stadt beruht in dem Handel mit den Minen und deren Arbeitern. Diese kommen nemlich um einzukaufen, oder sich für eine Weile zu belustigen, und bringen das Gold. Wenn auch nun nicht mehr ein solches Unwesen herrschte, wie vor einigen Jahren, so wird doch stets noch in Melbourne viel geschwindelt; auch jetzt werden die Leute noch ihr Geld sehr leicht los, nur mit dem Unterschiede, dass sie jetzt dafür etwas Reelles haben können. Kaufläden gleich den ersten in Europa, sogar ein prächtiger, langer Bazar, oder besser eine überdeckte Strasse, mit Läden auf beiden Seiten und glänzend erleuchtet — Queens Arcade —, gereichen der Stadt zur Zierde. Man kann hier schon Alles, was nur in London oder Paris Theures und Schönes zu Tage kommt, sehen und auch kaufen. Vier öffentliche Theater, worunter das Royal-Theatre und Aesthly-Theatre besonders als schön und grossartig hervorgehoben werden müssen, spielen fast täglich. Ausserdem giebt es noch viele Locale, in denen sich oft Künstler Europa's und America's in Concerten hören lassen. Mittelmässige Dinge will man schon jetzt in Melbourne nicht mehr sehen oder hören, da der Zulauf und die Auswahl zu gross sind.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Die Fremden in Melbourne sind entweder Miner, Colonisten oder Farmer, welche nur für kurze Zeit verweilen, oder es sind ankommende Einwanderer. Alle diese unterscheiden sich durch Tracht und Benehmen, und können leicht erkannt werden. Die Einwanderer, die so oft, wenn sie noch neu sind, sich das gar zu sehr merken lassen, und vor jedem Gegenstande mit offenem Munde einige Minuten stehen bleiben, spielen die traurigste Rolle. Sie kommen hierher, um noch Geld zu verdienen, und man sieht ihnen oft noch die Verzweiflung im Gesicht an, wenn sie für ein Glas Bier, das zu Hause vielleicht 6 Pfennige gekostet hat, hier 6 Sgr. herauslangen müssen. Der Digger im feinen, schottischen Jumper und breiten Filzhut, klirrt mit den Souvereings in der Tasche, sieht jene Leute mitleidig an und sagt vielleicht zu einem Kameraden: „Wieder Newchum's, o wenn die nur nicht alle in die Minen kommen!“ Noch mehr wird aber oft die Aufmerksamkeit des Miners und auch sogar die der übrigen Stadt dann erregt, wenn so eine ganze Horde Chinesen in dem ihnen eigenthümlichen Trabe dahergewackelt kommt. Beladen mit aller ihrer Habe, so schwer, als sie nur im Stande sind zu schleppen, geängstigt durch die Flüche und Verwünschungen des Volkes, das diese Einwanderer mit misstrauischen Blicken ansieht, beschleunigen sie ihren Marsch und schöpfen nicht eher Athem, bis sie die Stadt im Rücken haben. Wenn diese Leute nämlich gelandet sind, oft im grössten Elende, gehen sie sogleich ab in die Minen.

Der Farmer ist von allen Fremden der respectabelste. Auch er verdient Gold aus dem Lande, aber durch dessen

Cultur-Erzeugnisse. Er ist gewöhnlich nicht so guter Kunde in den Weinhäusern und Theatern als der Digger.

Auch die Seeleute darf man nicht ganz vergessen. Sie spielen meistens nur dann eine Rolle, wenn sie in den Minen gewesen sind, und etwas Geld haben.

Die Ordnung in den Strassen Melbourne's ist in der letzten Zeit wirklich musterhaft gewesen; während vor zwei Jahren noch Anfälle auf offener Strasse geschahen, ist jetzt Leben und Eigenthum vollständig gesichert. Die Ueberwachung der Strasse liegt hier, wie in London und Berlin, den Constablern ob.

Es giebt in Melbourne für den Gold- und Wechsel-Handel eine Schaar von Brokern und Gold-Banken, deren Commanditen jene an den Diggings erwähnten Banken sind. s. Seite 91.

Die Post ist ein ausgebreitetes einstöckiges Gebäude, fast durchweg von Eisen aufgeführt. Es ist für die Anforderungen einer so grossen Stadt und so vieler Fremden, die in jener verkehren, wirklich ausserordentlich praktisch und bequem eingerichtet. Da die Ueberlandspost nur alle vier Wochen, dazwischen aber häufig Klipperschiffe und Packquets mit Nachrichten ankommen, so erhält man doch häufig Briefe und Neuigkeiten von Europa.

Die zahlreichen, hier erscheinenden Zeitungen verkünden wenige Stunden nach Ankunft des Schiffes per Extrablatt die eingelaufene Nachrichten, und diese werden dann von den Colporteurs in den Strassen ausgeschrien. Auch existirt eine deutsche Zeitung in Melbourne, die sich „Victoria's allgemeine deutsche Zeitung" nennt.

Der Industrieausstellung Australiens in einem

recht schönen Glaspalast, wenn auch nicht so gross, wie der in Sydenham, muss doch auch hier erwähnt werden. Sie zeigte, wie die Colonie sich schon in den wenigen Jahren des Bestehens zu einer nicht unbedeutenden gewerblichen Thätigkeit gehoben habe, woran so oft gezweifelt ward, indem man meinte, die Australier könnten nichts, als Gold graben.

Im Winter ist Melbourne ziemlich schmutzig, wie jede grosse Stadt; ja sogar einige Rinnsteine gleichen nach anhaltenden Regengüssen kleinen Strömen, die man nur über die eisernen Brücken hin passiren kann. Im Sommer wieder ist der Staub sehr störend, und man sprengt desswegen häufig in den Strassen. Gewöhnlich tritt dies mit dem hier heissen Nordwinde ein und wird die Ursache vieler Augenkrankheiten. Daher sieht man häufig seidene Schleier vor dem Gesichte getragen.

Ein Theil der feinen Welt zieht im Sommer nach dem etwa 4 englische Meilen entfernten und malerisch am Seestrande gelegenen St. Kilda. Auch die Vorstädte Kollingwood und Richmond sind dann die Zufluchtsorte der Städter, denen sie mit ihren schönen Gärten und Baumparthien ein Asyl gegen Hitze und Staub gewähren. Als ein öffentlicher Spaziergang mit Gartenanlagen und schönen Waldparthien ist der Garten jenseit der Jarra-Jarra anzusehen. Er ist in der ganzen Umgebung von Melbourne in dieser Beziehung das Merkwürdigste. Man kann ihn von der Prinzen-Brücke in 10 Minuten erreichen. Auch geht dorthin und nach dem entlegeneren Theile von Richmond eine kleine Dampfgondel, die Jarra-Jarra hinauf, obgleich diese von der Brücke an nur ziemlich seicht ist.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Obschon in Sydney der Generalgouverneur von Australien residirt, dem auch der von Victoria untergeordnet ist, und also Sydney auch politisch die Hauptstadt des fünften Welttheils ausmacht; so steht doch, was Einwohnerzahl, Grösse*) und commercielle Wichtigkeit anbelangt, Melbourne als erste Stadt da. Die reichen Minen beschäftigen noch immer viele Tausende von Menschen und werden es thun, bis das Land cultivirt genug ist, um denen, die nicht mehr Gold graben wollen, auch durch den Landbau eine Existenz zu sichern. Auch dann wird Melbourne stets der Haupthafen und Stapelplatz für eine grosse Landschaft bleiben und sich dieser durch Fabriken und Manufacturen unentbehrlich machen.

*) Melbourne hat von N. nach S. etwa eine Ausdehnung von zwei englischen Meilen. Von W. nach O. möchte, wenn man die Vorstädte Kollingwood und Richmond dazu rechnet, eine bedeutend grössere Erstreckung herauskommen. Die Einwohnerzahl könnte wohl kaum mit einiger Bestimmtheit angegeben werden, da sich immer sehr viele Fremde in der Stadt aufhalten. Dass sie 100,000 übersteigt, ist sicher; also die bei weitem volkreichste Stadt in Australien ist Melbourne.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

VIERTER ABSCHNITT.

Rückreise.

Seien Lüfte noch so klar,
Sei die Tiefe noch so still;
In Gefahr ist immerdar,
Wer durch's Leben schiffen will.
Rückert.

I. Reise nach Peru.

In einem grossen und stattlichen Klipperschiffe verliess ich gegen Ende Mai des Jahres 1855 Port-Philipp und somit Australien. Südlich steuernd, sahen wir die Kings-Insel auf Steuerbord, dann Vandiemens-Land am Backbord, und fühlten bald einen Unterschied des Klimas. Wir hatten Leesegel bei, eine günstige steiffe Brise und liefen oft 12 und 13, sogar bis 15 Knoten. Auf etwa 49 Grad südlicher Breite, südlich von Vandiemens-Land, hielten wir meist östlich und passirten den Aucklands-Archipel und die Campbell-Insel im S. auf circa 56 Grad südlicher Breite. Die Kälte hatte plötzlich bedeutend zugenommen. Die Böen kamen häufig mit Schnee, und der Dienst am Bord wurde uns um so schwerer, als wir fast alle

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

einige Jahre in oder um Australien, also doch in eislosen Ländern, zugebracht hatten. Zwar war im Ganzen die Mannschaft mit guten Kleidern versehen, und ein Reserve-Kochhaus, das eigentlich sonst immer für Zwischendeck-Passagiere bestimmt war, gab eine herrliche Wachtstube ab, indem der Capitain erlaubte, daselbst Nachts zu heizen; dennoch hörte man oft Klagen, als sich auf 140 Grad westlicher Länge von Greenwich, bei 56 Grad südlicher Breite, die Nähe grosser Eismassen unangenehm fühlbar machte. Viele meinten, der Capitain gehe zu weit südlich, wir würden alle erfrieren, oder in die Eisberge gerathen und dergleichen mehr. Wenn man in einem grossen Schiffe zuweilen alle die Meinungen der Matrosen sammelte, würden wunderliche Sachen zu Tage kommen. Der Capitain hatte übrigens in seiner Berechnung, meiner Meinung nach, vollständig Recht gehabt. Wir hatten zwar manchen unangenehmen Tag, und was mehr ist, manche böse Nacht; auch zeigten sich die uns prophezeiten Eisberge, zur grossen Genugthuung derer, welche sie vorhergesehen hatten; wir machten aber dennoch, durch die antarktische Strömung und einen herrlichen Westwind begünstigt, eine schnelle Reise.

In der Nacht ist es überhaupt immer rathsam, einen Ausguck zu haben; hier aber in diesen Breiten, wo man schwimmenden Eisinseln begegnet, ist die Sache von der höchsten Wichtigkeit. Der Capitain thut immer gut, wenn er in solchem Falle den Leuten des Schiffes ihre eigene Gefahr vorstellt und sie ermahnt, untereinander auf Wachsamkeit zu halten. Dies verfehlt nie seine Wirkung, wie ich schon mehrere Male Gelegenheit gehabt, zu beo-

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

bachten. Der Gefahr ist sich der Matrose so gut wie der kleinste Junge allerdings bewusst; aber Leichtsinn und der angeborene Hang zum unerlaubten Schlafen bei den jüngeren, haben schon so oft, nicht nur dem Schläfer, sondern einer ganzen Equipage zum Verderben gereicht. Eine nicht zu lange Ablösung, und zwei Mann für den Ausguck, werden daher oft rathsam sein, so dass jedesmal ein älterer mit einem jüngeren zusammen den Dienst versieht.

Bald ging es wieder gen Norden in eine andere Zone. Von Tage zu Tage wurde es wärmer, die fliegenden Fische zeigten sich wieder, und das Schiff flog dahin vor einer Wolke von Segeln, wie sie nur die gleichmässige Brise des Passates erlaubt.

Endlich im Angesicht der himmelhohen Berge Perus, auf der Rhede von Callao (wird dort gesprochen Calljó), hörten wir jenes, den Ohren des Seemannes altbefreundete Geräusch, das Donnern der Kette, die dem fallenden Anker folgt. Es war beinahe Abend, die Segel wurden mit besonderer Sorgfalt festgemacht, um einigen americanischen und anderen englischen Klippern an Eleganz nicht nachzustehen, und darnach überliess sich jeder seinen Gedanken oder dem Schlafe.

Das Schiff sollte nicht lange in Callao liegen, sondern so bald als möglich nach den Guano-Inseln segeln; ich tröstete mich aber über die allzu kurze Anwesenheit mit der Hoffnung, in zwei Monaten wieder zu kommen, was der Capitain als bestimmt hinstellte, da wir dann unsere Mannschaft, von der ein grosser Theil abging, zur Rückreise um das Cap Hoorn, vervollständigen wollten. So verliessen wir nach einem flüchtigen Besuche die Rhede,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

— leider, um nur zu bald und unter ganz anderen Verhältnissen zurück zu kehren.

Mit einer günstigen, wenn auch flauen Brise, hatte der Capitain versucht, die Passage zwischen dem Festlande und der Insel St. Lorenzo zu nehmen. Unglücklicher Weise ward der Wind mit einbrechender Dunkelheit immer flauer, so dass man kaum mehr sehen konnte, ob mehr der Wind oder die heftige Dünung, welche sich, durch den Fluthstrom hervorgebracht, in jenen Canal ergoss, die Segel schlagen machte. Wir waren in einer kritischen Lage. Mitten in der Passage, ohne Wind, der langen Dünung und dem Strome ausgesetzt, hatten wir unter Lee die Klippen und Sandbänke des Festlandes, andererseits war bei der augenblicklichen Windrichtung zu hoffen, dass wir würden herausliegen können, wenn der Wind ein wenig auffrischen wollte. Noch hofften wir Alle. Mit athemloser Stille hörten wir den Ruf des Mannes mit dem Lothe, der noch eine genügende Tiefe verkündete, als plötzlich das Rauschen und Krachen eines furchtbaren Brechers in Lee unser aller Aufmerksamkeit auf sich zog. Es war kein Zweifel, dass wir den Bänken schon sehr nahe waren. Der Befehl ward gegeben und der Anker fiel. Wir geiten mit möglichster Geschwindigkeit, in einer Zeit, die wirklich mein Erstaunen erregte, alle Segel auf, hatten aber kaum Athem geschöpft von dieser Arbeit, die uns in Schweiss gebadet, als das Schiff vor 40 Faden Kette schon auf eine Bank stiess. Ein zweiter heftiger Stoss folgte und das Hinterschiff sass fest. Das Getöse des Kupfers auf den Steinen und Muscheln im Sande war hörbar, und die Masten neigten sich langsam zu dem Schaume der Brandung, je mehr der Anker in dem

Sandboden nachgab, und der Kopf des Schiffes sich ebenfalls dem Lande näherte.

Da lag nun das schöne stolze Schiff! Das Unglück war geschehen. Durch wessen Schuld, oder in Folge welcher speciellen Zufälle — darüber kann so leicht nicht geurtheilt werden; so viel stand aber fest, dass wir in unseren eigenen Kräften keine Mittel finden konnten, das Schiff zu retten. Unser Leben wäre wohl immer so leicht noch nicht in Gefahr gekommen. In dieser Lage, on Beamends*), wie der Engländer sagt, verblieben wir bis gegen 3 Uhr Morgens. Da erschien als unser rettender Engel eine französische Dampfcorvette. Sie hatte schon um 2 Uhr Nachricht von unserem Unglücke erhalten, sogleich geheizt und war uns zu Hülfe geeilt. Der erste Versuch zwar, mit einem bedeutend schweren Kabelthau, misslang durch das Brechen desselben, wahrscheinlich durch das Rucken des Dampfes bei einer hohen Woge. Ein zweites Kabel, doppelt genommen, verfestigt um unseren Vormast, genügte allen Anforderungen.

Der kraftvolle Dampfer schleppte das Schiff, mit Verlust des Kupfers auf dem steinigen Sande, doch endlich los, und brachte uns mit Tagesanbruch in Callao ein.

Allerdings hatte die Reibung, und auch schon die Gewalt der Stösse, das Schiff sehr leck gemacht, so dass wir vermittelst der ausgezeichneten, leicht gehenden Pumpen, nicht mehr im Stande waren, das Wasser niederzuhalten. Der Franzose unterstützte uns auch hierin, bis wir in

*) Ganz auf der Seite.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Callao Arbeitskräfte genug an Bord bekamen, um die Pumpen stets mit gleicher Frische im Gange zu halten.

Nachdem noch die nöthigsten Vorkehrungen getroffen, stellte man, da an eine Fortsetzung der Reise gar nicht zu denken war, der Equipage frei, dasselbe zu verlassen. Alle gingen und wurden durch farbige Arbeiter ersetzt. So kam auch ich wieder an Land in Peru.

II. Callao und Lima.

Callao macht auf den Fremden, der vom Hafen in einem Bote kommend, landet, keinen sonderlich guten Eindruck. Das Gelärme der peruanischen Bootführer und die Unverschämtheit der Neger, die sich als Gepäckträger anbieten, dann ferner die Aermlichkeit und Unordnung, welche am Hafen entlang herrscht, heben eben nicht sehr die gute Meinung für die Regierung der Republik. Auch die meisten Gebäude am Hafen sind nicht im elegantesten Style, viele sogar nur roh von Holz aufgeführt. Bald jedoch kommt man in etwas bessere Strassen: sie werden von den Europäern hauptsächlich bewohnt, und durch deren Läden geschmückt. Kleidermagazine für Seeleute, Läden für Schiffsutensilien sind die wichtigsten, und dann folgen die verschiedenen europäischen Handwerker, welche sich hier niedergelassen haben. Die Reihe der Häuser ist überall gemischt und nicht sehr regelmässig. Des Abends sind die Strassen meistens dunkel, man behauptet auch, dass sie in den entlegeneren Theilen nicht ganz sicher seien.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Die Stadt dehnt sich ziemlich weit aus, d. h. die grösste Dimension ist die ins Innere des Landes hinein.

Die Hauptstütze der Europäer, die besonders aus Engländern, Franzosen, Deutschen und Americanern bestehen, sind die Consuln von England und Frankreich, deren Kriegsschiffe respective Forderungen stets kräftig unterstützen können. Bei den häufigen inneren Umwälzungen, die dieses Land erleidet, giebt es auch Gefechte in den Städten, und das Eigenthum, gar Leben der Kaufleute möchte dabei in Gefahr gerathen, wenn nicht stets einige Corvetten oder Fregatten im Hafen lägen. Callao ist ein lebhaftr Handelsplatz, ja ein Welthafen geworden, seit die Schiffe, die von Kalifornien und Australien zurückkehren, es gleichsam zum Stationsorte gemacht haben. Dies hat nun aber seinen Grund in dem Umstande, dass allen jenen Schiffen, die nur in Ballast, sowohl von St. Francisko, wie von Melbourne kommen, eine Ladung in den Guano-Inseln sich darbietet. Auch in Callao sieht man eine Versammlung der grossen Klipper, und mit ihnen Tausende von Seeleuten.

Von Callao führt die Eisenbahn nach dem 8 englische Meilen entfernten Lima, und so machte ich mich sehr bald auf den Weg, die Hauptstadt und mit ihr die Sitten und die Lebensweise des peruanischen Volkes, so gut man dies in einigen Wochen kann, kennen zu lernen.

Die Eisenbahn bleibt immer in der Ebene, nur sehr wenig steigend. Von ihr aus sieht man schon aus der Ferne die Vorberge der Cordilleras sich amphitheatralisch um die halbe Stadt herziehen.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

An einem Flüsschen, welches aus dem Schneewasser der höheren Gebirge entsteht, liegt Lima, selbst eben, aber am Fusse einiger steilen Felsen, die romantisch über die Stadt mit ihren Thürmen und Kuppeln hinwegragen. Nehmen wir unsere Stellung auf einem dieser Berge, dem bekannten St. Cristoval, so sehen wir zu unseren Füssen lachende Gärten zwischen den nackten Felsen, in Farben, wie sie nur selten der Maler aufzutragen wagt, aus Furcht, dass sie zu grell und unnatürlich sein möchten.

Die Stadt mit ihren langen Strassen und der Masse alter würdiger Gebäude, mit den überaus zahlreichen Kirchen, gewährt einen überraschend schönen Anblick. Die Umgebung des Ganzen ist wieder jenes den Tropen eigenthümliche Grün, das in allen Schattirungen doch stets seinen eigenthümlichen Glanz und wohlthätigen Einfluss auf die Augen erhält. Lässt man den Blick weiter über die Stadt hinausschweifen, so begegnet man auf der einen Seite den nächst gelegenen Bergen, und hinter diesen den in die Wolken ragenden Gipfeln der Cordilleren, auf der anderen Seite dem Flachlande und dem Meere. Bläulich schimmernd begrenzt das stille Meer, das hier seinen Namen noch am ersten verdient, das grüne Küstenland.

Die Insel St. Lorenzo, vor dem Hafen von Callao, bietet durch seine Höhe und Steilheit eine angenehme Abwechselung dar. Niemals, so gestand ich meinem Begleiter offen, hatte ich eine schönere Aussicht genossen. Gebirge von solcher Höhe im Hintergrunde, das Meer und die herrliche Vegetation des peruanischen Klima's in der Umgebung einer grossen schönen Stadt — das sind

wohl geeignete Momente, ein unübertreffliches Panorama zu liefern.

Lima ist im Ganzen alterthümlich, d. h. im altspanischen Geschmack gebaut. Die Strassen sind meistens gerade, die Häuser aber machen nur auf einige Entfernung einen guten Effekt, da das Baumaterial, aus dem sie aufgeführt sind, mit der Zeit ein sehr schlechtes Ansehen erhält. Dies ist auch mit den Kirchen, Thürmen und Palästen der Fall. Einige der Kirchen sind sehr geschmackvoll ausgestattet, besonders gewähren die innere Einrichtung und ihr Reichthum an Silbersachen einen grossartigen Anblick. Die meisten Kirchen sind katholische, da die Masse der Bevölkerung sich zu diesem Glauben bekennt; man findet jedoch auch andere Gotteshäuser, und es herrscht vollständige Religionsfreiheit.

In den Strassen von Lima sieht man, eben so wie in Callao, alle Schattirungen von Menschen, von dem stolzen Weissen herab bis zu dem gedrückten Neger. Sclaven giebt es zwar hier nicht mehr, aber im Ganzen machen die Neger doch die unterste Classe der Bevölkerung aus. Sie sind Maulthier- und Esel-Treiber, Handlanger und Dienstboten. Die zweite grosse Abtheilung bilden die gelbbraunen Schalow's, ein Gemisch aus Europäischem Blute und früher die Küste bewohnenden Indianern und auch wohl Negern. Letztere überwiegen an Zahl. Unter ihnen giebt es auch viele Arbeiter, eben so Handwerker und Kaufleute, wenn sie auch den mehr speculativen und geschickteren Europäern nachstehen müssen. Die Weissen sind entweder eingewanderte Europäer, oder die Abkömmlinge der alten Spanier. Sie sind im Durchschnitte auch die Begüterten.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Sie treiben grossen Luxus, und daher sehen wir in der Hauptstrasse von Lima so glänzende Schaufenster englischer, französischer und deutscher Läden. Theater und Stierkampfcircus sind sehr besucht; es ist dort stets eine stark vertretene Haute-volée in höchstem Staate zu finden.

Des Abends wird es gewöhnlich erst kühl und angenehm, und dies ist daher hier die Zeit des Spazierengehens. In den Strassen und auf den Plätzen, beim Lichte der Gaslaternen, schöpfen die Einwohner dann frische Luft; sie erlaben sich auch wohl in der Nähe einer Fontaine, um kleine Tische sitzend, an Eis oder Eislimonade. Ein schöneres Dach, als den klaren blauen Himmel, konnten sie nicht haben!

Nachts sowohl, wie bei Tage, begegnet man den Eseln und Maulthieren, die schaarenweise, und dann der Breite der ganzen Strasse nach, ankommen und kaum geneigt sind, aus dem Wege zu gehen. Gewöhnlich tragen sie Gras oder jene grossen irdenen Gefässe, welche man zur Conservation des Wassers in den Häusern hat, oder Backsteine und dergleichen mehr. Man kommt mit dem einen Theile ihrer Bürde, auf der Seite, nach welcher man ausbiegen will, oft in unangenehme Berührung. Fuhrwerke findet man im Ganzen nicht viele in Lima, dafür ist aber das Reiten so ziemlich allgemein üblich.

Leider ist durch Partheigeist das Land schon mehrere Male in blutige Streitigkeiten verwickelt worden. Dies geschieht immer hauptsächlich, um einen oder den anderen Präsidenten an's Ruder zu bringen.

Lima selbst hat eine Art von Bastion mit fortificirten

Kasernen, was bei einem Bürgerkriege von einiger Bedeutung sein könnte. Aber auch eine grosse Anzahl der ansehnlicheren Häuser bilden gleichsam kleine Festungen nach der Strasse hin. Eisengitter schützen die unteren Fenster, ein starkes, grosses Thor die Hausflur, welche zum Hofe führt. Nach diesem letzteren öffnen sich die schönsten Fronten des Gebäudes, und er ist auch oft mit grossem Luxus ausgestattet. Allerdings entzieht eine solche Bauart der Strasse gerade das, was sie sonst am meisten schmückt: die Staatsfenster und die Balcons.

Das Militair der Republik Peru ist, wie mir schien, nicht gerade im besten Zustande. Man sieht in den Bataillonen, wie in dem ganzen Volke, Weisse, Mulatten und Schwarze. Alles ist schlecht uniformirt, d. h. zerrissen und liederlich. Die Bewaffnung ist nicht so schlecht, als die Uniform, wie ich Gelegenheit hatte in einer Kaserne zu sehen, in welche der Zufall mich führte. Auf einem meiner Spaziergänge nämlich war ich, nicht weit von einer solchen, einem Officier begegnet, er hatte mich angeredet, und nachdem wir eine Weile geplaudert, mich mit nach der Kaserne genommen, um mir diese zu zeigen. Die Pferde der Cavallerie waren alle gut ausschende Thiere, und man schien auf sie besondere Sorgfalt zu verwenden. Die meisten Officiere des Regimentes waren in der Kaserne wohnhaft. In einem grossen Zimmer, das ihr gewöhnlicher Versammlungsort zu sein schien, fanden wir eine bedeutende Anzahl derselben anwesend. Wenn ich spanisch verstanden und gesprochen hätte, wäre ich wahrscheinlich tüchtig ausgefragt worden; so aber konnten wir uns nur durch den einen, welcher mich hierher geführt hatte und

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

englisch sprach, verständigen. Die Herren waren in ihrem Aeusseren angenehm und freundlich; wie weit ihre Bildung im Allgemeinen geht, darüber lässt sich so schnell nicht entscheiden. Mit Politik schienen sie sich viel zu beschäftigen, denn man hörte mit grossem Vergnügen einiges über Englands und Russlands Flotte. Dabei schien es mir auch, dass während die einen sich bedeutend für England interessirten, den anderen mehr an dem Wohle Russlands lag. Also auch hier zwei verschiedene Fractionen!

Als ich mich über den Bestand und die Beschaffenheit der Artillerie erkundigte, merkte ich wohl, dass man in diesem Punkte die eigene Schwäche kannte und fühlte; ich leitete daher bald das Gespräch auf etwas anderes. Wenn ich mir übrigens nach dem, was ich auf dem Hafenfort von Callao gesehen, eine Vorstellung von jener machen soll, so würde diese eben nicht sehr glänzend ausfallen. Das Fort in Callao ist wirklich durch und durch in einem jammervollen Zustande*), und wenn ich auch zugebe, dass im Inneren des Landes, oder an anderen Punkten, wo man keine Feinde mit ordentlichen Geschützen zu fürchten hat, dergleichen Fortificationen hinreichen möchten,

*) Das Fort von Callao beherrscht, oder soll wenigstens den Hafen beherrschen. Es besteht einzig und allein aus einer circa 20 Fuss hohen Bastion, mit einem trockenen, an vielen Stellen verfallenen Graben, der sich rund um einige schlecht fortificirte Gebäude, einige Packhäuser und einen Kanonenthurm herzieht. Letzterer, wie alles Mauerwerk, ist aus einheimischen Backsteinen aufgeführt und würde den feindlichen Kugeln nicht lange Widerstand leisten. Kaum glaube ich, dass das ganze Fort einer ordentlichen Dampffregatte den Hafen würde streitig machen können.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

so scheint mir doch gerade dieser Platz wenigstens, der wichtigste in der Republik, eine bessere Deckung und Schirmung zu verdienen. Mein Führer, jener Officier, zu dem ich mich ziemlich frei aussprach, war mit mir einverstanden und schloss damit, dass, wenn alle seine Landsleute so gesonnen wären, wie er — er war in England erzogen worden — es besser um das arme Land aussehen würde; aber Unkenntniss der Dinge und Zustände in Europa und so manches andere hemmten noch immer den Fortschritt in der Republik. Nachdem ich mich mehrere Stunden so unterhalten und auch noch einigen Exercitien beigewohnt hatte, verliess ich die Kaserne.

Bald darauf ging ich auch wieder nach Callao und bereitete mich vor, meine Reise fortzusetzen, d. h. wieder an Bord eines Schiffes zu gehen. Es hatte eigentlich in meinem Plane gelegen, auch Kalifornien zu besuchen; da ich aber schon seit mehreren Jahren aller Nachricht vom elterlichen Hause entbehrte, so entschied ich mich für ein Fahrzeug, das nach Europa ging, und sich zur Zeit in den Guano-Inseln befand, um zu laden. Es war dies ein amerikanischer Klipper*) von bedeu-

*) Die Americaner haben sich um die Schifffahrt und ganz besonders um den Schiffsbau in der Neuzeit grosse Verdienste erworben. Begünstigt durch den Holzreichthum ihres Landes und die vielen tiefen Ströme, welche weit landeinwärts schiffbar sind, war es ihnen möglich, sich in der Schiffsconstruction mehr zu üben, wie irgend eine andere Nation. Ihre grossen prächtigen, aus Nadelholz erbauten Klipper sind nicht so stark als die eichenen, aber unverhältnissmässig billiger. In kurzer Zeit verdient das grosse Fahrzeug die Baukosten und ermöglicht die Beschaffung eines Nachfolgers. Der Baumeister

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

tender Grösse. Ich verliess Callao den 27. August 1855 in dem Dampfer D., der, zur peruanisch-englischen Compagnie gehörig, den Dienst zwischen Panama und Valparaiso versah.

Die Mannschaft unseres Dampfers, wie auch der übrigen dieser Compagnie gehörenden Schiffe, bestand aus Farbigen; zum Steuern aber, Lothwerfen und einigen anderen mehr Ueberlegung und Umsicht erfordernden Geschäften, hatte man weisse Quartiermeister am Bord. Wie

---

wird, indem er viele Schiffe ausführt, die Fehler der früheren bei den späteren zu vermeiden suchen und so eine grosse Gewandtheit erlangen. Dies ist der Grund, warum die Americaner so hoch gepriesen werden als seefahrende und handeltreibende Nation.

Dennoch sollte man sie den Engländern, ihren alten Lehrmeistern und Vorvätern nicht so ohne Weiteres vorziehen. Letztere bauen zwar auf ihre Kosten Schiffe bei jenen, und so kommt es, dass man viele americanisch construirte Fahrzeuge unter englischer Flagge sieht; aber dies hat seinen Grund nur in dem Umstande, dass das Holz in England so sehr theuer ist. Nicht nur nach den Nordamericanischen Staaten, sondern auch nach Canada wendet sich der englische Rheder. Der St. Jones-Klipper ist sogar berühmt geworden. In England und Schottland ist das Aberdeener Modell das berühmteste, und wetteifern seine Klipper, eben wie die von St. Jones, mit denen von New-York und Boston, ohne dass bis jetzt ein bestimmter Sieg auf der einen oder anderen Seite errungen wäre. Der Wetteifer dieser beiden grossen Völker ist es hauptsächlich, der uns zu neuen und grossen Erfindungen auf dem Felde der Schifffahrtskunde führt. Keiner von beiden würde ohne den anderen bestehen können; immer eifersüchtig gegen einander und gespannt in dem Ehrenpunkte, reichen sie sich doch in der Wirklichkeit die Hände zur Förderung des gemeinschaftlichen hohen Endzweckes.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

ich hörte, sind die Postdampfer an der Westküste von Süd-America zwar alle englisches Eigenthum, und meistens von englischen Officieren commandirt; aber sie sind vermiethet und somit in peruanischem oder chilenischem Dienst, und führen die entsprechende Flagge. Auch auf die Marine von Peru kam die Rede bei dieser Gelegenheit, und ich bat einen der Quartiermeister, mir ein Bild davon zu entwerfen, da ich selbst nur Gelegenheit gehabt hätte, eine Corvette und einen Schooner von aussen zu sehen. Jener hatte einige Jahre hier gedient, war aber wegen der schlechten Bezahlung abgegangen. Man erwartete im Augenblicke einige neue Schiffe von England, gegenwärtig war das grösste eine 24 Kanonen-Corvette. Den Kern der Mannschaft machten Weisse, Engländer, Deutsche, Schweden und dergleichen Leute aus. Es war aber fortwährend Mangel daran, da die Verpflegung auch nicht besonders gut sein sollte. Wozu die ganze Flotte, kein halbes Dutzend Fahrzeuge, gut wäre oder nur nützen könnte, das schien dem Quartiermeister eben so, wie mir, ein Problem.

Am Bord des Dampfers machte ich noch meine Beobachtungen und ergötzte mich an der bunten Menge von Passagieren. Es waren wirklich alle Plätze angefüllt, und besonders das Deck, — der letzte Platz ist an Deck — starrte von Koffern, Säcken und Betten, die hauptsächlich eine Abtheilung Soldaten mit sich gebracht hatte. Wahrscheinlich veränderten diese Leute die Garnison, denn sie hatten Frauen, viele auch Kinder mit sich. Die Seekrankheit gab, trotz des schönen, wenig windigen Wetters, An-

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

lass zu mancher lächerlichen Scene in diesem peruanischen Feldlager.

III. Die Guanoinseln.

Den nächsten Morgen mit Tagesanbruch, also nach zwanzigstündiger Fahrt, sahen wir die Chincha-Inseln vor uns liegen. Mehrere Ankerplätze, im Schutze der hohen Felsenküste, wurden durch viele grosse Schiffe belebt. Alle waren mit dem Einnehmen des Guano beschäftigt. Die Inseln haben das Ansehen nackter Felsen: kein Baum, kein Strauch ist weit und breit zu entdecken, und nach den Genüssen, die das Auge vor kursem in Peru gehabt, wird es durch diese Einöde der kleinen Inselgruppe fast verletzt; noch mehr aber ist dies letztere mit der Nase der Fall, denn der Guano riecht, wie die Seeleute sagen, eine Meile in den Wind. Das Festland, das mehrere deutsche Meilen entfernt ist, erscheint wie ein blauer Streifen, das Hochland im Hintergrunde verliert sich in die weissen Wolken, mit denen es eine Farbe annimmt. Das Klima ist hier beinahe regenlos und stets warm. Selbst in der Winterzeit werden die Sonnenstrahlen nur zuweilen durch dicke Nebel ein wenig abgestumpft, so dass der Aufenthalt auf jenen nackten, kahlen Inseln schauerlich erscheint. Der geringste Windzug macht den staubigen, scharfen Stoff in Wolken aufwirbeln, und verpestet, so zu sagen, die ganze Umgebung. Regenloses*) Klima ist übri-

*) Das Klima von Peru ist fast vollständig regenlos. Niederschläge in Form eines dicken Nebels feuchten wohl, wenn

gens eine Bedingung für Guano, da jedes Feuchtwerden wegen seiner auflöslichen Bestandtheile ihm die Kraft nimmt.

Die drei Hauptinseln, auf denen man Ladung erhält, sind zusammen noch keine Quadratmeile gross und etwa einen Kanonenschuss Weite von einander entfernt.

Der Felsenrand der Inseln, welcher bis zu 200 Fuss Höhe sich über den Meeresspiegel erhebt, ist durch die Wogen zerrissen und zerklüftet, und bietet einen trüben, aber romantischen Anblick dar. Auf diesem Felsen erheben sich dann erst die etwa eben so hohen Guanoberge, deren ursprüngliche Form allerdings schon durch das lange Bearbeiten ein wenig verändert ist. Indem man von dem Felsenrande her angefangen hat abzutragen, kann man, zuweilen einige Hundert Schritte von der Küste, die Mächtigkeit der Guanoschicht desto besser übersehen. Der Eindruck, den die Erscheinung auf mich machte, war allerdings ganz und gar nicht geeignet, um den Glauben an Vogelmist zu befestigen. Was es wirklich ist, lässt sich schwer entscheiden; die Hauptgründe jedoch, welche für diese Meinung angeführt werden, sind der bedeutende Harnsäure- und Stickstoff-Gehalt in jener Masse und das Vorkommen von Eiern und Vogelgerippen in derselben. Dass sich, zur Brütezeit besonders, grosse Massen von

---

sie lange anhalten, wie dies in der Winterzeit der Fall ist, den Boden wohlthätig an, belästigen aber die Menschen wenig oder gar nicht. Dächer auf den Häusern kennt man daher auch kaum; die schwache Bedeckung derselben von oben, würde wahrscheinlich beim ersten tüchtigen Regen aufweichen und zusammenbrechen. Sie besteht häufig aus Rohr und Lehm, und ist horizontal.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Vögeln an jenen Küsten versammeln, und sich früher, vor der Bearbeitung, ehe sie verscheucht wurden, versammelt haben, ist erwiesen; dennoch scheint es nicht denkbar, dass durch ihren Dünger allein die umfangreichen Guanoberge sich gebildet hätten. Sollten nicht Pflanzentheile, wie Seegras und Tang, vermischt mit den Ueberresten von Seethieren, als Quallen und Fischen, und auch den Excrementen der zahlreichen Vögel, den Stoff, der doch als ein halb fossiler angesehen werden kann, gebildet haben?

Dass man Eier, oft noch ganz erhalten, im Guano findet, rührt daher, dass die Vögel auf der Oberfläche des sich bildenden Berges verkehrt und auch gebrütet haben. Wie kommen aber die oft ziemlich schweren Steine, die ich hier in Menge und zwar stets mit Guano umhüllt, gefunden habe, in diese Lagen? Wenn man auch annimmt, dass die Vögel die Thiere- und die Pflanzen-Theile zusammengetragen haben, welche man hier findet, so lässt sich dies von jenen Steinen mit Gewissheit bezweifeln. Es wäre wünschenswerth, dass die Sache einmal an Ort und Stelle von einem kundigen Manne untersucht, und die Frage somit naturgeschichtlich entschieden würde.

Das Einnehmen des Guanos ist eine eben so mühsame als schmutzige Arbeit. Die Felsabhänge sind meistens alle ganz schroff, und werden nur an den Punkten, wo sich die untere Küste am besten eignet, um sich ihr mit Fahrzeugen zu nahen, zum Laden des Stoffes eingerichtet. Man bringt nämlich aus sehr starkem Segeltuch genähte Schläuche, welche man Schuten nennt, so an, dass der Guano von oben nach Belieben in diese Schläuche gelassen, und auch wieder aufgehalten werden kann. Als

eine staubig mehlige, zuweilen nur stückige Masse, kann er leicht aus einer Art Behälter, den man zuvor angefüllt hat, durch eine Schütze laufen. So stürzt eine bestimmte Quantität in die Boote — Launschen genannt — welche von den Fahrzeugen gesandt werden, und aus denen man den Guano wieder in Körben oder Fässern überheisst. Die Lage dieser Boote ist oft eine sehr kritische. Eine Ueberlast an Guano ist gefährlich, denn dieser kommt mit bedeutender Vehemenz und kann das Boot versenken. Die Dühnung bringt immer eine bedeutende Brandung hervor, und in dieser hat man immer mit der Launsch so zu operiren, dass dieselbe unter der Schute bleibt. Weicht sie ein wenig rechts oder links, so geht manchmal eine ganze Menge Stoff verloren. Einzelne grosse Schiffe legen sich sogar unter solche Schuten, die allerdings dazu eine besonders günstige Lage haben müssen. Obgleich man auf diese Art ein Schiff schneller und besonders auf eine für die Mannschaft bequemere Weise laden kann, so wird es von den meisten nicht gebilligt, weil man dem Schiffe dadurch schadet, dass die Ladung stets zu schnell auf einem Platze angehäuft wird. Auch ist die Festlegung des Schiffes unter der Schute so nahe der Küste nicht ohne Schwierigkeit. —

Wegen des scharfen Geruches nicht allein, sondern auch wegen des wirklich grässlichen Stäubens, ist die Arbeit im Guano jedenfalls die unangenehmste am Bord eines Schiffes. Augen, Nase, Mund, ja die Lunge und der Hals leiden bedeutend. Im Schiffsraume ist es oft so lästig, dass ein kräftiger Mensch, der nicht daran schon Jahre

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

lang gewöhnt ist, nur mit verbundenem Munde und Nase eine halbe Stunde die Schaufel gebrauchen kann.

Auf den Inseln ist die Hauptarbeit das Loshacken und Heranbringen des Stoffes, und dann das Anfüllen der Behälter vor den Schuten. Dies Alles thun Chinesen, die auf eine allerdings nicht zu billigende Weise dorthin gebracht wurden. Sie sind in jeder Beziehung Sklaven, müssen sehr schwer arbeiten, ein bestimmtes Pensum täglich, und bekommen Schläge, wenn sie dieses nicht leisten. Wasser, Holz und Reiss nebst einem wenig Salzfleisch ist Alles, was man ihnen zum Unterhalte reicht, und zwar schlecht und wenig. Noch nie habe ich eine Rhede freudiger verlassen, als die der Chincha's, obgleich nach den schweissvollen Tagen daselbst das Kap Hoorn mit seinem Schnee und Eis desto frostiger erschien.

IV. Rückreise nach Havre de Grace.

Schnell enteilten wir aus der heissen Zone, passirten eine gemässigte nur flüchtig, und kamen wieder einmal zu den Albatrossen und deren rauhem Klima. Dunkles Gewölk, in dem man Schnee oder Hagel mit heftigem Winde zu erwarten hatte, verdüsterte den Himmel, und trug durch seinen finsteren Wiederschein in den Wogen nur noch mehr dazu bei, den Anblick jenes Meeres noch trüber zu machen. Gegen die Kälte, welche zuweilen ziemlich empfindlich war, konnte man sich, so lange man trocken blieb, wohl schützen. Auch der Schnee wäre noch

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

nicht so unangenehm gewesen; das Wasser aber, welches unser Klipper in reichlichem Maasse übernahm, und das oft unser ganzes Deck mit weissem Schaume erfüllte, nässte die, welche sich gerade an Deck befanden, unbarmherzig durch. Bei einem so tief geladenen Schiffe, wie das unsrige es war, lässt sich das allerdings auch nicht anders erwarten. Meistens waren wir schon, wenn eine See sich über die Schanzkleidung zu stürzen drohte, auf unserer Hut. Nicht allein das Nasswerden, — in solchen Breiten auch nicht unter die Annehmlichkeiten zu zählen — hatte man zu fürchten, sondern auch die Gewalt des überstürzenden Wassers war im Stande, einen Mann wegzuspülen oder wohl gar zu zerschmettern und dergleichen mehr.

Nicht fern von Kap Hoorn lenzten wir eines Mittags vor einem heftigen Sturme aus Nordwest unter dicht gereeftem grossen Marssegel und Focke. Die Wasserberge erhoben sich zu einer furchtbaren Höhe, und brachen sich, von dem Winde zu immer grösserer Schnelligkeit dahingewälzt, donnernd und krachend hinter unserem Stern. Die See hatte gegen 2 Uhr eine solche Höhe erreicht, dass unser schwer geladenes Schiff nur noch langsam dem Ruder gehorchte. Das Rad bedurfte der vereinten Kraft zweier Personen, während sonst ein Mann mit einer Hand im Stande war zu steuern; und noch waren diese zwei genöthigt, die Jäckets abzulegen, um den vollen Gebrauch ihrer Arme zu haben. Da beschloss der Capitain endlich, hauptsächlich in Hinsicht auf das Steuern unseres Schiffes und die schwere See, beizudrehen. Die Fock ward aufgegeit und das grosse Treisssegel beigesetzt. Dann mit dem

„Ruder nieder“ war der Grosstop gebrasst, das Schiff gehorchte ziemlich schnell, kam aber erst, nachdem es einen furchtbaren Brecher übergenommen, an den Wind. Die grösste Masse des Wassers stürzte sich bei dem grossen Wandt herüber und ergoss sich gegen die Leute, welche bei der grossen Brasse auf der Wetterseite versammelt waren. Einige von diesen hielten sich in den Wandten fest, andere am laufenden Thauwerke, zwei aber wurden mit grosser Gewalt nach Lee hinüber gewaschen. Unglücklicher Weise geriethen sie mit den Füssen unter eins der Reservehölzer, das sich im Augenblicke durch die grosse Wassermenge an Deck gehoben hatte, und, als es sich wahrscheinlich in der nächsten Secunde durch die Bewegung des Schiffes wieder senkte, wurden beiden die Beine zerschmettert. Unsere Mannschaft war schon schwach genug und wir fühlten es daher später doppelt, als die zwei Unglücklichen bei den nöthigen Arbeiten fehlten. Einen Arzt hatten wir auch nicht am Bord, und die Kur war um so schwieriger, da wir in Zeit von einigen Wochen noch einmal die heisse Zone passiren sollten. Dennoch unterzog sich der Zimmermann der schwierigen und unangenehmen Sache, und es gelang ihm, wenigstens dem einen, noch bevor wir Havre erreichten, den Gebrauch der Beine wieder zu verschaffen.

Dieser Vorfall zeigt auch, wie man mit dem Beidrehen sehr vorsichtig sein muss; nicht selten schlagen die Brecher Verschanzungen und die Leute dazu über Bord, ja sogar haben sie zuweilen Alles, was fest und lose war, von Deck gewaschen. Es kamen noch einige böse Tage, dann pas-

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

sirten wir das Cap*), hatten sogar das Vergnügen, uns mit Schneebällen zu werfen und Eis zu sehen; mussten dafür aber auch mit manchem befrornen Segel und Tau umgehen. Bald ward jedoch das Klima milder und fünf

*) Das Cap Hoorn wird von den Seeleuten im allgemeinen nicht sehr geliebt. Man kann dies leicht beobachten, wenn man die Matrosen über die für's „Sturmcap" nöthigen Kleidungsstücke berathen hört, oder wenn man gar die wollenen Decken, Jacken, Hemden, Shawls und Stiefeln sieht, mit denen sich der eine und der andere beladet.

Durch die Jahreszeiten wird eben kein grosser Unterschied der Witterung in jenen Regionen bedingt. Sommer, wie Winter, ist das schlechte Wetter, Regen, Hagel und auch Schnee mit vielem Wind und hoher See, vorherrschend; in allen Monaten aber wird man auch ausnahmsweise einzelne freundliche Tage antreffen. Die Richtung, in der man Cap-Hoorn umsegelt, aus dem Stillen- oder dem Atlantischen Ocean her, macht, sowohl was Schnelligkeit, als auch Annehmlichkeit anbelangt, einen bedeutenden Unterschied. Wind wie Strömung sind den grössten Theil des Jahres von W. nach O., und man wird daher, wenn man in dieser Richtung das Cap passirt, immer bei Weitem mehr auf eine gute Fahrt rechnen können, als wenn man von Europa kommt. Da man im letzteren Falle nicht selten eine beträchtliche Strecke zu kreuzen hat, und zwar oft gegen arge Stürme, so wird diese Reise zu einer der unangenehmsten und auch gefährlichsten Passagen. Bei der jetzigen Construction und Ausrüstung der Schiffe schwinden für uns allerdings viele Gefahren, die unseren Vorfahren das Cap Hoorn so schrecklich machten; dennoch wird von allen Seefahrern in diesen Regionen mit grösserer Vorsicht, als irgendwo anders manöverirt.

An die Wildheit der Elemente des Caps knüpft sich der Name des stillen Oceans insofern, als den von Europa kommenden Seefahrern nach langem, mühevollem Aufenthalte in jener rauhen Zone, das grosse Meer einst freundlich und still vorkam.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

und zwanzig Tage, nachdem wir Cap Hoorn umsegelt, trieben wir in erstickender Schwüle unter der Linie in vollkommener Stille. Wohl zehn Tage vergönnte uns Neptunus hier, um die gewöhnlichen Schiffsarbeiten, welche man in solchen Breiten vornimmt, auszuführen. Mit Freude ward die leise, dann aufspringende Brise begrüsst, und wir steuerten wiederum allmählig kälteren Zonen zu.

Nachdem wir die zu den Azoren gehörigen Inseln Corvo und Flores gesehen, liefen wir mit einem starken günstigen Winde wie ein Dampfer brausend dahin, und schon wähnten wir in dreimal 24 Stunden den Leuchtthurm von Havre zu sehen, als plötzlich der Wind wieder umsprang und N. N. O. wehte. Wir mussten sogar reefen und in langen Schlägen hin und her kreuzen. Wie waren da die Gemüther verstimmt, wie konnte man fast jedem auf dem Gesichte die getäuschte Hoffnung ansehen! um so mehr, als viele, schon lange von Europa abwesend, sich auf die baldige Rückkehr gefreut hatten. Der Wind war unerbittlich. Wir kreuzten oft mit schlechtem Wetter; auch im Canal ist's im December sehr rauh, und es gab da noch manches unangenehme Stück Arbeit in Angesicht der alt bekannten Leuchtfeuer an der Küste von England.

Auch hier machte sich wieder einmal die Verstimmtheit und der Unmuth der Matrosen in den verschiedensten Aeusserungen Luft. Wir waren zwar diesmal nicht am Freitag gesegelt, wie es in der vorhergehenden, unglücklich ausgelaufenen Reise der Fall gewesen; dennoch aber fehlte es in einigen windigen, unbehaglichen Nächten, unter der französischen Küste nicht an Zweifeln und Vermuthun-

gen, die, ein Gemisch aus Aberglauben und langjähriger practischer Erfahrung oft gar wunderlich klingen, und nur in dem Logis grosser Schiffe zu hören sind, wo man eine Anzahl älterer Seeleute zusammen findet. Endlich bekamen wir den lange ersehnten französischen Lootsen an Bord, die Hoffnung stieg bei allen um ein Bedeutendes, und die Gespräche der Leute hatten plötzlich einen ganz anderen Charakter angenommen. Man berechnete die Gage, d. h. wie viel einem jeden zukommen möchte, man ordnete die Kleidungsstücke und man überlegte, welcher Weg am besten einzuschlagen sein dürfte zu der Heimath. Alle, oder doch wenigstens die, welche in Europa zu Hause gehörten, dachten schon an das frohe Wiedersehen der Ihrigen und verkürzten sich durch dergleichen Unterhaltungen die letzten vier Nächte, die wir noch im Angesicht des Feuers von Havre draussen im Canal, theils vor Anker, theils unter Segel und kreuzend, zuzubringen hatten. Unser Schiff ging nämlich so tief, dass es nur bei der höchsten Fluth auf der Barre beim Eingang in den Hafen Wasser genug fand. Diesen Termin mussten wir daher abwarten, und hatten erst am 10. December die Freude und Genugthuung, von einem Dampfer geschleppt, zwischen den Molen entlang in den sicheren Hafen einzulaufen, und die freundliche Stadt zu begrüssen.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Nachstehendes
kommenden See
geläufig sein u
derungen, die s
Oft ist es nicht
finiren, ohne d
Diese müssen
genaueren Erkl

Termin

Aberdeen-Klipp
Fahrzeug. Die
land als die be
gegenübergestel
Anholen, anziehe
Ansetzen. — ste
anholen.
Aufgeien, s. geie
Back. — Segel s
dieselben und
Vorcasteil.
Backbord, links,
Bark, dreimastiges
Vor- und Gross-
Beidrehen, dem
dass ersteres be

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Nachstehendes Verzeichniss einiger in der Schrift vorkommenden See-Ausdrücke, welche dem Leser nicht ganz geläufig sein möchten, diene zum Verständniss der Schilderungen, die sich ohne jene Ausdrücke nicht geben liessen. Oft ist es nicht möglich gewesen, solche Ausdrücke zu definiren, ohne dabei andere *termini technici* anzuwenden. Diese müssen dann wieder aufgesucht werden, um zu einer genaueren Erklärung des Gegenstandes zu führen.

Terminologisches Verzeichniss.

Aberdeen-Klipper, nach dem Aberdeener Modell gebautes Fahrzeug. Diese Klipper werden in Schottland und England als die besten Segler angesehen und den Americanern gegenübergestellt.

Anholen, anziehen, anspannen.

Ansetzen, — stehendes Tauwerk — es steifer, d. h. straffer anholen.

Aufgeien, s. geien.

Back, — Segel schlagen — der Wind kommt von vorn in dieselben und schlägt sie zurück. Back auch so viel als Vorcasteil.

Backbord, links, von hinten aus.

Bark, dreimastiges Fahrzeug, am hinteren Mast ohne Raaen. Vor- und Gross-Mast wie beim Vollschiff.

Beidrehen, dem Schiffe und den Segeln die Stellung geben, dass ersteres beim Winde liegen oder segeln kann.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Beiliegen, — im schlechten Wetter — vor sehr kurzen Segeln beim Winde liegen.

Besahn, wichtiges Segel am Kreuzmast, der nach ihm auch Besahnsmast genannt wird.

Bramsegel, das dritte viereckige Segel an jedem Mast. Wird geführt an der Bramstenge.

Bramstenge, Verlängerung einer Marsstenge, also dritter Theil eines ganzen Mastes von unten.

Bramsaling, Querhölzer, welche den zweiten Ruhepunkt an einem ganzen Maste von unten ausmachen. Von hier an schliesst sich die Bramstenge an die Marsstenge an.

Brassen, Tauwerk, vermittelst dessen die Stellung der Raaen in horizontaler Lage verändert wird.

Brigg, zweimastiges Fahrzeug, dessen beide Masten getakelt sind, wie die eines Voll-Dreimast-Schiffes.

Bugspriet, der Baum, welcher, wie die Untermasten die Takelage nach oben hin, diese nach vorn hin trägt. Seine Verlängerung heisst Klüverbaum.

Corvette, ein kleines Kriegsfahrzeug. Als Segelschiff immer ein Voll-Dreimast-Schiff mit einer Batterie an Deck; als Dampfer auch anders getakelt und hauptsächlich an seiner Grösse und Armirung kenntlich.

Dicht reefen, s. reefen.

Doppelt reefen, s. reefen.

Dühnung, die lange wellenförmige Bewegung der Meeresoberfläche, die oft auch noch, nachdem der Wind sich gelegt hat, fortdauert.

Enden, Tauwerk im Allgemeinen, oder auch die Enden des an Deck kommenden laufenden Tauwerks.

Fallen und **Luven** sind die Bezeichnungen für das Abweichen des Schiffes von seinem Course nach der einen oder anderen Seite, in Hinsicht auf den Wind. Die Abweichung mit dem Winde ist Fallen oder in den Wind Luven. Wenn der Wind recht von hinten ist, bezeichnet man eine vorzunehmende Coursveränderung durch Steuerbord und Backbord.

Festmachen, — die Segel — auf die obere Seite der Raaen aufrollen und befestigen.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Flau (vom Winde), schwach.

Fock, oder Focke ist beim Voll-Dreimast-Schiff, der Bark, der Brigg und auch bei vielen Schoonern das schwere, viereckige Untersegel am Vormast. Kleinere Fahrzeuge führen auch wohl eine dreieckige Focke unter dem Namen Stag-Fock oder Sturm-Fock.

Gross- deutet an, dass der Gegenstand, vor dessen Namen es gesetzt wird, zum Gross-Top gehört, so wie Vor- zum Vor-Top und Kreuz- zum Kreuz-Top gehörige Dinge sind.

Geien, aufgeien, ein Segel vermittelst der Geitaue auf- und zusammenholen, um es festzumachen, oder doch dem Winde zu entziehen.

Kajütspforten, Fenster der Kajüte, in Oeffnungen durch die Schiffswände.

Kette stecken, nachdem der Anker gefallen ist, noch mehr Kette auslaufen lassen.

Kiel, der lange, starke Balken, welcher sich von hinten nach vorn, als der unterste am Schiffskörper, erstreckt und oft aus vielen Stücken zusammengesetzt ist.

Klipper, schnellsegelndes, langes, besonders scharf gebautes Fahrzeug, dessen Vordertheil nicht, wie bei den gewöhnlichen Schiffen, mit Planken oder anderem Holzwerk, sondern nur durch eine Figur verziert, sonst aber einfach und scharf auslaufend gearbeitet ist.

Klüver, das grosse dreieckige Segel an der Verlängerung des Bugsprietes, welcher nach ihm Klüverbaum heisst.

Kreuzen, bald auf der einen, bald auf der anderen Seite beim Winde segeln.

Kreuz- als Bezeichnung der zum Kreuz-Top gehörigen Gegenstände.

Küster, Schiffe, welche die Communication zwischen nahe gelegenen Plätzen, gewöhnlich an einer Küste, herstellen. Meistens Fahrzeuge von geringerer Grösse.

Kutter, einmastiges Fahrzeug. Häufig als Segelboot für grössere Schiffe.

Laufendes Tauwerk, alle Taue oder Leinen, welche dazu

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dienen, um etwas in der Takelage zu bewegen, welche also frei oder laufend sind.

Leichte Segel, welche nicht viel Wind vertragen, Gutwetter-Segel.

Lenzen, mit kurzen Segeln vor dem Winde laufen.

Lothen, das Blei werfen, um Ab- und Zunehmen der Tiefe zu wissen.

Luv, Luvseite, die Schiffsseite, von der der Wind herkommt.

Marssegel, die grossen viereckigen Segel, welche an den Marsstengen geführt werden, wie die Untersegel an den Untermasten.

Marsstenge, Verlängerung des Untermastes, also zweiter Theil eines ganzen Mastes.

Mast, entweder für Untermast, oder Ausdruck für Untermast, Marsstenge und Bramstenge zusammen, also so viel als ganzer Mast.

Messe, Essraum, ein Theil der Kajüte.

Oberbramsegel, das leichte viereckige Segel, welches über dem Bramsegel, das vierte von unten, geführt wird.

Prauv, Malayisches Fahrzeug (vergl. z. B. S. 41.).

Raa, das Rundholz, welches, in seiner Mitte am Maste oder der Stenge ruhend, um diese, in horizontaler Lage, schwingen kann und unmittelbar die viereckigen Segel trägt.

Reefen, einen Theil des Segels durch Einbinden dem zu starken Winde entziehen. Doppelt reefen, zwei Theile des Segels, die durch die Reefbande bezeichnet sind, einbinden. Dicht reefen, das Segel so viel als möglich verkleinern.

Reserve-Holz, Bäume, die mehr oder weniger bearbeitet, im Nothfall schnell zu einer Raa oder sonstigem Rundholz gebraucht werden können.

Ringbolzen, eiserne Bolzen, die in's Holz getrieben, mit einem Ringe, fest oder beweglich, versehen, sind.

Ruder, Steuerruder.

Rundholz, allgemeine Bezeichnung des zum Auftakeln des Schiffes nöthigen, rund bearbeiteten Holzes.

Schlag, das Segeln über die eine oder die andere Seite beim Kreuzen.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Schlippen, — Anker — sie sammt den Ketten fahren lassen.

Schlupp, kleines, einmastiges Fahrzeug, oft ein Boot eines grösseren Schiffes.

Schooner, Fahrzeuge von sehr verschiedener Grösse und Takelage; meistens zweimastig, und dann entweder gar keine Raaen, oder solche nur am Vormast führend.

Segelkraft, grössere oder geringere Fähigkeit eines Fahrzeuges zu segeln und zu kreuzen.

Spriet, ein meistens leichtes Rundholz, welches dazu dient, ein Segel straff vom Maste abzuhalten.

Stehendes Tauwerk, dient zum Stützen fester Gegenstände, und wird für gewöhnlich nicht von seinem Platze bewegt.

Steife Brise, frischer Wind.

Stern, Hinterende des Schiffes.

Steuerbord, rechts von hinten aus.

Steuern, Handhaben des Ruders, oder auch Verhalten eines Fahrzeuges zu seinem Ruder, dem Course und dem Winde.

Steven, der vorderste, vom Kiel aufwärts, nach vorn sich neigende, oft geschwungene Balken und der hinterste, meistens vertikale, an welchem das Ruder hängt. Ersterer heisst: Vordersteven, letzterer Hintersteven.

Tiefgang, ist die Höhe von der Unterseite des Kiels bis zur Wasserlinie.

Top, einmal im engeren Sinne oberster Theil eines Untermastes, dann aber auch für ganzer Mast, mit Allem, was darum und daran ist, also Vor-Top für Vormast, Gross-Top für Grossmast und Kreuz-Top für Kreuzmast, mit ihrem Zeuge.

Top und **Takel**, — vor — treiben, bei starkem Sturme, ohne Segel, nur durch den Widerstand des Schiffskörpers, der Masten und der Takelage getrieben werden.

Treiben, — vor Anker — durch die Kraft des Windes zurückgehen und den Anker mitschleppen, oder auch durch widrige Umstände vom richtigen Course abgerathen.

Trockendock, Vorrichtung im Hafen, durch welche ein Fahrzeug trocken gelegt und also ausgebessert werden kann.

Treisssegel, — gross — ein starkes Segel am Grossmast, besonders für schlechtes Wetter.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Untermast, der stärkste unterste Theil des ganzen Mastes. Er ist fest im Schiffskörper, wird durch das stehende Tauwerk bedeutend gestützt und hat seine Verlängerungen mit der ganzen Takelage zu tragen.

Verschanzung ist das Bollwerk des Schiffes an Deck, zur Sicherheit und zum Schutze der Menschen.

Verkürzen, — Segel — reffen.

Vollschiff, Voll-Dreimast-Schiff, Fahrzeug mit drei Masten, von denen jeder aus den drei Theilen: Untermast, Marsstenge und Bramstenge zusammengesetzt ist, und die gebräuchlichen Raaen führt.

Vor-, als Bezeichnung der Gegenstände, welche zum Vortop gehören.

Vordersteven. Vorsteven, s. Steven.

Vorkastell, eine Ueberdachung des vordersten Theiles des Schiffes gegen die See. Unter ihm ist oft das Logis der Leute.

Wandten. schweres Tauwerk, welches die Masten und Stengen von den Seiten her stützen hilft.

Wind, — vor dem — segeln, in der Richtung segeln, wo der Wind hin weht, denselben also recht von hinten haben. Von dem Winde, den Wind in einer Richtung haben, welche zwischen von hinten und rechtwinklig von der Seite liegt. Bei dem Winde segeln, dass der Wind mit dem Kiel nach vorn, etwa einen Winkel von 6 Kompasstrichen (67½ Grad) bildet. Dieser Winkel hängt jedoch von der Construction Vertheilung der Segel und also auch der Segelkraft des Fahrzeuges ab.

Druck von Trowitzsch und Sohn in Berlin.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PERPUSTA