GEORG RITTER VON F.

EINE REISE NACH HAMMERF-
FEST. AUSGEFUHRT IM
JAHRE 1863.

XXI:-
496

RP. 286-450

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

XXI:-
496

PERPUSTAKAAN NASIONAL R.I.
Tanggal : 30-7-2010
Nomor Induk : 11267/PA-Museum/10
Sis - ID : 9668760
ITEM - ID : 0310181073
Asal : Museum Pusat

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

XXI
596

EINE REISE

NACH

HAMMERFEST.

AUSGEFÜHRT IM JAHRE 1863.

VON

GEORG RITTER VON FRAUENFELD.

SEPARAT-ABDRUCK AUS DEN MITTHEILUNGEN DER K. K. GEOGRAPHISCHEN GESELLSCHAFT,
VIII. JAHRGANG, SEITE 1.

WIEN, 1864.

DRUCK UND VERLAG VON F. B. GEITLER.

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

PERPUSTAKAAN NASIONAL RI.

R

über
cher
zu u
und
sehe

ausr
mein
gew
Plan
satz
mach
so n
die
zu je
ist, u
münd
pensi
den I

skandi
Polark
sehen
Haupt
flächu
daselb
weise,
seeland
zerrisse

Ausläufe
in der
gänzlich
aufwärt
bis Hap
Meeresb
und Fin

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

EINE

REISE NACH HAMMERFEST.

AUSGEFÜHRT IM JAHRE 1863.

VON

GEORG RITTER VON FRAUENFELD.

Wenn man eine Reise unternimmt, so ist es wohl natürlich, dass man über jenes Land, welches man zu bereisen beabsichtigt, alle nur irgend möglichen Erkundigungen einzieht, um sich über dasselbe auf das Vollständigste zu unterrichten, um so mehr, wenn man über die beiden Hauptfaktoren, Zeit und Geld nur beschränkt verfügen kann, und doch so viel als möglich sehen will.

Das hohe k. k. Oberstkämmereramt, das seinen Beamten so gütig und ausreichend Gelegenheit zu wissenschaftlichen Forschungen gibt, hatte auch meine Bitte zu einer Reise nach Norwegen in diesem Sommer gnädigst gewährt und die erbetene Subvention bewilligt, und ich ging daran, meinen Plan auf das Erschöpfendste durchzuführen, wobei ich vorzüglich den Grundsatz festzuhalten beabsichtigte, wenn irgend möglich, keinen Weg zweimal zu machen. Allein sämmtliche norwegische Reiseliteratur ist in dieser Beziehung so mager, und namentlich über den nördlichen Theil von Trondhjem aufwärts die Nachrichten so dürftig, dass ich nur erst durch meine eigene Erfahrung zu jener Kenntniss gelangte, die zur Feststellung eines solchen Planes nöthig ist, um unnütze und kostspielige Querzüge zu vermeiden; und es waren die mündlichen Mittheilungen des Herrn Dr. Felder, der den Altenfjord und die Lappenstadt Kautokeino besucht hatte, die einzigen gründlichen und massgebenden Daten, die mir zu Gebote standen.

Wenn wir die mit Gebirgen und zahlreichen Wässern reichbedeckte skandinavische Halbinsel, im Osten vom bottnischen Busen, der fast bis zum Polarkreise eindringt, im Westen vom Nordmeere begrenzt, betrachten, so sehen wir einen Bergesgrat, die Kjölen von Norden herabstreichen, der als Hauptgerippe des ihm zugehörigen Landes ostwärts eine weitgedehnte Verflächung zeigt, während er jenem westlichen Küstenrande ganz nahe gerückt, daselbst mit geringer Ausbreitung rasch in's Meer versinkt; eine Bildungsweise, wie wir sie nur in riesigeren Dimensionen in Südamerika und in Neuseeland wiederfinden, und zwar bei letzterem Lande gleichfalls mit stark zerrissener Küste.

Von diesem Grate aus ziehen nach dem bottnischen Busen parallele Ausläufer, die eine ganze Reihe von Querthälern bilden, welche eine Reise in der Richtung Süd-Nord in der schwedischen Lappmark tiefer im Lande gänzlich unmöglich machen. Es führt daher auch nur eine einzige Strasse aufwärts, von Gefle an fortwährend an der Küste des bottnischen Busens bis Haparanda am nördlichsten Ende dieser im Winter mit Eis bedeckten Meeresbucht, wo der wilde Tornea Elf, der Grenzfluss zwischen Schweden und Finnland, vom hohen Norden herabströmend, sich in die See ergiesst,

PERPUSTAKAAN NASIONAL

Von dieser Strasse geht der Verkehr in den oberwähnten Parallelthälern bis in deren Hintergrund, so weit diese aufwärts gegen das Grenzgebirge bewohnt sind. Diese Thäler sind durch die sie begrenzenden unwegsamen Bergzüge so gründlich von einander geschieden, dass die an deren beiden Seiten lebenden, kaum ein paar Stunden entfernten Nachbarn sich fremder und unbekannter sind, als die thalabwärts 20—30 Meilen weit entfernten Bewohner. Noch unwegsamer ist das Grenzgebirge selbst, und gestattet dasselbe den Verkehr über diesen Grat nach dem Westen mit dem benachbarten Norwegen noch weniger. Von der höchsten Erhebung des nördlichen Theiles der Kjölen, dem gegen 6000 Fuss hohen Sulitelma noch fast einen Breitengrad jenseits des Polarzirkels gelegen, ist sowohl weit hinab nach Süden als auch bis hinauf gegen den Altenfjord kein Uebergang bekannt. Dieser Umstand sowohl, als dass der schmale zungenförmige Theil Norwegens von Trondhjem bis zum Altenfjord nur einen tausendfach zerrissenen jähen Bergabsturz mit tief in's Land eindringenden Fjords bildet, der gleichfalls innerhalb des Landes keine Bewegung in der Richtung von Süden nach Norden gestattet, ist für das Reisen hier massgebend. Diese ganze Strecke kann nur zu Schiff besucht werden, und die einzige Möglichkeit einer Reise durch das Land beschränkt sich auf die Gegend von Alten unterm 70. Breitengrad, über die Lappenstadt Kantokeino, Muonioniska und den Tornea Elf herab nach Haparanda. Doch auch diese Route, die eben nur von Norden herab, aber nicht entgegengesetzt zu unternehmen ist, bietet grosse Beschwerden und Gefahren, und ist nur im späten Sommer ausführbar, wenn der ununterbrochene monatlange Tag die meilenweiten Sümpfe doch einigermassen wegsam gemacht hat.

Allein dafür treten andere, noch viel lästigere Plagen auf; Stechfliegen und Kriebelmücken entwickeln sich in unglaublichen Schwärmen und verursachen so entsetzliche Qualen, dass jene Strecken zu dieser Zeit fast ganz verlassen sind. Die Beschiffung des Muonio und Tornea, voll von Stromschnellen, ist gleichfalls nicht gefahrlos, doch lenken die Lappen ihre Fahrzeuge durch diese wildumbrandeten Felsenlabyrinte mit bewunderungswürdiger Geschicklichkeit, dass nur selten Unglücksfälle vorkommen sollen.

Von den tiefer im Süden liegenden Pässen über dieses Grenzgebirge ist der durch Jemtland nach Levanger und Trondhjem führende, welchen ich passirte, durch die vorzügliche Erhaltung der Strassen und deren fortwährende zweckmässige Umlegung, namentlich im Sommer, wo die Kjölen an jenem Uebergangspunkte vollkommen schneefrei sind, besonders empfehlenswerth. Zur Zeit als Jemtland noch zu Norwegen gehörte, war Levanger der Mittelpunkt eines bedeutenden Handelsverkehrs, der selbst jetzt noch dem allda abgehaltenen Frühjahrsmarkte grosse Wichtigkeit verschafft, und auf dieser Strasse bedeutenden Verkehr herbeiführt.

Südlich von Trondhjem erhebt sich das Gebirge zu einem hohen Centralstocke, dem Dovrefjeld, von welchem eine S.W—N.O. ziehende Spalte den eigentlichsten im Bergenstift liegenden, durch seine Erhebung wie Massenhaftigkeit ausgezeichneten Hauptpunkt der Gebirge Skandinaviens abschneidet. Die nicht sehr hohe Wasserscheide dieser Spalte unweit Nystuen führt den Roumen südwestlich in den Moldefjord, nordöstlich aber den Laugen in den See Mjösen.

In diesen höchst romantischen Gefilden, die alles vereinen was Norwegen an herrlichen und grossartigen Landschaften besitzt, kann man, wenn auch mit vielen Unterbrechungen durch die tiefen hundertfach zerspaltenen

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Meereseinschnitte, auf wohlgepflegten Strassen doch überall hin gelangen, wo nur irgend etwas Sehenswerthes sich findet. Man reist zu Lande in Norwegen und Schweden in Skiuts (sprach Schüss), zweirädrige Wagen mit einem Pferde in der Gabel bespannt. Der Sitz, eine schmale längliche Mulde nur für eine Person, ist rückwärts auf Federn, vorne auf dem Wagengestelle befestigt. Da rückwärts nur noch ein Brett für den Begleiter, der Pferd und Wagen zurückzubringen hat, angebracht ist, so erübrigt nur wenig Platz für Gepäcke. Der Reisende leitet das Pferd selbst und muss, wenn er nicht einen eigenen Wagen besitzt, von Station zu Station sein Gepäck umladen.

Die Entfernungen dieser Stationen sind sehr ungleich, von einer halben bis zu 3 schwedischen Meilen mit einer nach Massgabe der Beschwerlichkeit des Weges entsprechenden Erhöhung dieser Ausmass. Die norwegische Regierung hat die Errichtung solcher Stationen zur Beförderung der Reisenden im ganzen südlichen Theile des Landes bis in die schwierigsten Gebirgsgegenden derart eingeleitet, dass entweder der Stationshalter selbst Pferde hält, oder dass von demselben aus einem bestimmten Umkreis nach der Tour Pferde herbeigeschafft werden. Erstere heissen feste Stationen, wo man fast zuverlässig rechnen kann, augenblicks weiter befördert zu werden. Bei Letzteren, „nicht feste Stationen," kann es wohl geschehen, dass wenn man ohne voraus (mit Vorbud) angesagt zu sein, daselbst eintrifft, man zwei auch drei Stunden warten muss, bis ein Pferd oft aus weiter Entfernung herbeigeschafft wird. An jenen Punkten, wo Fjords und Strecken mit Booten zu befahren sind, sind diese gleich den Pferdestationen genau geregelt.

Mr. T. Bennet in Christiania besorgt jährlich die Ausgabe eines Handbook for Norway, welches ein genaues Verzeichniss der Routen, Stationen, Entfernungen, Postgelder und nebenbei sehr werthvolle, für den Reisenden unentbehrliche Notizen enthält. Ein grosser Theil dieser Routen ist von vielen Touristen stark besucht, sowohl der landschaftlichen ~~Reise~~ Reize wegen, wie vorzüglich von Engländern als leidenschaftliche Fischer der Lachse wegen. Wohl die meisten Flüsse sind von den Eigenthümern der Fischerei oft auf viele Jahre derart verpachtet, dass die Pächter diese zur Zeit des Lachsfanges abfischen, und die gefangenen Fische mit Ausnahme des Kopfes, der als besondere Delikatesse geachtet, dem Angler gehört, an den Besitzer abgegeben. Selbst weit von Trondhjem aufwärts sind diese Flüsse, wie der Namsen, der Vefsen, ja hoch hinauf im Norden über dem 70. Breitengrad der Alten als Pachtobjekte an Engländer überlassen, wohin sich diese in Gesellschaft mehrerer Personen mit Ende Juni begeben, und dann ausser dem Fischfang auch noch durch ein paar Monate der Jagd auf Füchse, Wölfe, Bären, Vielfrasse, Rennthiere und das zahlreiche Federvieh obliegen.

Ausser diesen Besuchern ist die ganze Gegend durch den Handelsverkehr zeit- und stellenweise ziemlich belebt. Während der unermessliche Reichthum an Fischen eine lebhafte Schifffahrt der norwegischen Küstenfahrzeuge unterhält, und der Verkauf derselben fast nur gegen baar an spanische und andere Abnehmer stattfindet, bringt die regelmässige Dampfschiffverbindung bis über die Lofoten hinaus Kaufleute aus Lübek, Bremen und anderen norddeutschen Städten, welche Lebens- und Luxusbedürfnisse, von Ort zu Ort ziehend, wo Märkte gehalten werden, bringen, und diese gleichfalls gegen baar verkaufen.

Besonders zu erwähnen ist Hammerfest, wo ein ausserordentlich reger Tauschverkehr mit russischen Schiffen stattfindet, die, obgleich sie auch Tromsö und noch südlichere Punkte besuchen, am zahlreichsten hieher kommen, so

PERPUSTAKAAN NASIONAL

dass mehrmals schon über 150 solche Fahrzeuge zu gleicher Zeit in dem vortrefflichen Hafen vor Anker lagen.

Wie wichtig dieser Verkehr für die dortigen Bewohner ist, mag man daraus entnehmen, dass die meisten Aufschriften der Geschäftsläden in Hammerfest in russischer Sprache geschrieben sind, und fast alle Handelsleute russisch sprechen. Sie bringen hauptsächlich Mehl und Getreide, und nehmen dagegen Thran und Rundfisch mit. Diese Artikel werden dann von diesen Punkten weit in's Innere des Landes verbreitet; und zwar lebt fast ganz Finnmarken von diesem russischen Mehl, während der norwegische Thran und Rundfisch von den Küsten des weissen Meeres bis nach Petersburg gebracht wird. Ja es ist der Bezug jenes russischen Getreides für diese Gegend so sehr Lebensfrage, dass während des Krimkrieges, als die Flotten der Westmächte die Häfen des weissen Meeres blokirten, dieser Verkehr ungehindert gestattet war.

Ganz Hammerfest ist eine grosse Thransiederei, dessen Geruch alles ringsum erfüllt und selbst bis auf den 1200 Fuss hohen Berg dringt, an dessen Fuss die Stadt liegt. Hammerfest soll gegenwärtig schon über 600 Einwohner zählen, worunter sehr reiche, namhafte Handelsherren, welche mehrere Fahrzeuge besitzen, die fortwährend 30—40 Meilen weit in die offene See zum Haifischfang auslaufen. Während meiner Anwesenheit kamen auch 3 solche Schiffe des Herrn Aagaard zurück, welche eine volle Ladung von Haifischlebern binnen acht Tagen zusammengebracht hatten. Die Haifische werden geangelt oder harpunirt, gleich in See geöffnet, die Leber derselben herausgenommen, und der ganze übrige Cadaver im Meere zurückgelassen. Manchmal gehen solche Schiffe bis Spitzbergen auf den Robbenschlag, oder um Eisbären zu jagen.

Die Fische, dieser bisher unerschöpfte Reichthum Norwegens, und deren Hauptfang im Februar und März im Westfjord bei den Lofoten stattfindet, werden hauptsächlich in zweierlei Weise für den Handel bereitet, als Klippfisch und Rundfisch.

Die Bereitung des ersteren ist schwieriger, kostspieliger, und liefert das sorgfältiger hergestellte werthvollere Produkt, das als Stockfisch überall bekannt ist. Der Rundfisch, einfach nur der Länge nach geöffnet und nach Entfernung der Wirbelsäule getrocknet, ohne so flach ausgebreitet zu werden als der Klippfisch, dessen Fleisch daher auch nicht so untadelhaft erhalten ist, geht meist nach Russland und Spanien.

Die Abfälle, wie Kopf und Knochen etc., die man früher nicht beachtete, werden jetzt sorgfältig gesammelt und daraus Dünger bereitet, der sehr geachtet ist und immer mehr Bedeutung zu erlangen scheint.

Zur Zeit des Fischfangs waren Beobachtungspunkte, und seit der Kenntniss der Telegrafen ist eine vollständige Telegrafenverbindung hergestellt, um die Ankunft der Fische und die Stelle, wo sie angelangt sind, überallhin eiligst zu verkünden, um die Jagd auf sie so schnell als möglich zu beginnen.

Ausser jenem Hauptfischfange findet der Fang des Say und des Dorsches inner und ausser den Scheeren an der ganzen Küste auch in der übrigen Zeit des Jahres, natürlich in weit geringerer Zahl statt. Diese Fische ziehen truppenweise herum und flüchten, vom Finnfische, diesem sehr geschonten Freunde der Norweger, verfolgt, in grossen Schaaren vor diesem ihrem Hauptfeinde in die Kanäle zwischen den Scheeren, um dort den Tod an den Angelhacken zu finden. Sobald nämlich die Ankunft eines solchen Trupps, dem immer eine ganze Schaar hungriger Möven folgt, bemerkt wird, ziehen die sämmtlichen

Bewohner einer Gegend in ihren Booten zu deren Fang aus. Man sieht dann öfters 20—30 Boote in 2—3 Schlachtlinien sachte fortrudern, während ein Fischer in jedem fortwährend die Angel auswirft und den Fang einzieht. Hoch oben im Norden, wo der kurze Sommer trotz seines ununterbrochenen Tages doch nicht genug Futtervorräthe für den entsetzlich langen Winter zu erzeugen vermag, werden die Fischköpfe getrocknet und zerstampft den Kühen gefüttert.

Von Trondhjem nordwärts findet man nirgends mehr Gasthäuser oder derlei Unterkunftsorte für Reisende, sowie daselbst auch gar keine Stationen oder Stationshäuser (ausgenommen auf der Strecke bis Namsos) bestehen, da Niemand zu Lande reist. In Tromsö wie in Hammerfest hatten sich wohl ein paar Mal solche Etablissements gebildet, diese wurden jedoch bald wieder aufgelassen, und nur in Tromsö sah ich ein paar Spelunken, welche die Aufschrift: „Logi och Caffe“ trugen. Während der Reise auf dem Dampfschiffe speist und schläft man daher auf dem Schiffe, selbst wenn dasselbe Tag und Nacht vor Anker liegt. Für längeren Aufenthalt muss man Privatwohnungen aufsuchen, die nicht nur in Tromsö und Hammerfest allen Erwartungen entsprechen sollen, sondern auch an vielen Landungspunkten des Dampfschiffes, wo fast überall Kaufmannshäuser, häufig im Besitze deutscher Kaufleute sich finden, wird eine freundliche Bewirthung gegen höchst geringe Vergütung geboten. Ueberhaupt ist biedere Gastlichkeit und herzliches Entgegenkommen hier überall zu Hause.

Von den Lappen, den dort eigentlich See- und Fjällfinnen genannten Urbewohnern, kann ich nicht viel sagen, da ich nur eine einzige, die seit vielen Jahren bekannte Sommerniederlassung in Tromsdalen auf dem Besitzthume des Consuls Herrn Holst sah, indem sich die nomadisirenden Fjällfinnen während meinem Dasein sonst noch nirgends an die Küste herabgezogen hatten. Wenn man in neuester Zeit (Petermann's Mittheilungen 1863) versucht hat, für ihre Reinlichkeit in Schranken zu treten, so kann ich hinsichts der in Tromsdalen besuchten nicht beistimmen.

Es gehörte die höchste wissenschaftliche Neugierde und Aufopferung dazu, die soeben gemolkene Milch zu kosten, und nachdem ich Inder und Chinesen, Nikobaren und Südinsulaner, Malaien und Maoris, Beduinen und Bishari kennen gelernt, scheint es mir, dass jene nordischen Nomaden in dieser Beziehung vielleicht am tiefsten stehen. Der Ausdruck ihrer Züge von scharfem Schnitte hat etwas schlaues, misstrauisches, listiges, das mir so sehr übereinstimmend erschien mit dem störrischen Charakter der Rennthiere, die ihren ganzen Umgang ausmachen.

Diese kaum zu bändigenden halbwilden Thiere können nur mit dem Lasso gefangen und geknebelt zum Dienste ihrer Besitzer gezwungen werden, und es kann ihr unschätzbarer Werth einzig blos darin liegen, dass kein anderes Thier in diesen schauerlichen Regionen hiezu verwendet werden kann.

Nach diesen übersichtlichen Bemerkungen will ich nunmehr meine Reiseroute mit Angabe der Stationen, Entfernungen und anderen Bemerkungen anführen.

Ich verliess Wien am 8. Mai 1863 mit dem Nordbahnzuge Abends 8 Uhr, und traf in ununterbrochener Verbindung über Oderberg nächsten Mittag in Breslau ein. Montag den 11. Früh 7¾ Uhr ging ich mit Eisenbahn über Posen nach Stettin. Den nächsten Mittag reiste ich von da mit dem Dampfer Skaen ab, der am darauffolgenden Mittag beiläufig ½ Stunde in Calmar anlangte, und sofort ohne Aufenthalt nach Stockholm segelte, wo wir am 13. Mai 8 Uhr Früh eintrafen.

Von Seite der Zollbehörde erfährt der Fremde gewöhnlich höchst humane Behandlung; auch muss ich hier gleich bemerken, dass mein Pass auf der

PERPUSTAKAAN NASIONAL

ganzen Reise nicht abgefordert wurde, und dieser kein einziges Visa erhielt. Der kais. österr. Gesandte, Se. Exz. Herr Graf Paar, empfing mich in höchst zuvorkommender, verbindlichster Weise. Ausser dem grossen und grossartigen Hotel Rydberg und einiger kleinerer gibt es in Stockholm Hotels, wo man blos wohnt, und wo nicht gespeist wird, doch erhält man auf Verlangen daselbst Frühstück.

Von Stockholm machte ich einen Ausflug auf dem reizenden Mälarsee und dem Fluss Fyris nach Upsala. Die Dampfer mit täglicher Verbindung fahren Früh 8 Uhr ab und kommen zwischen 1—2 Uhr in Upsala an. Da die Billets für die Hin- und Rückfahrt 4 Tage Giltigkeit haben, so konnte ich auf der Rückfahrt in Sigtuna verweilen, und das Dampfschiff am dritten Tage erst zur gänzlichen Rückkehr benützen.

Sobald das Eis im bottnischen Busen gebrochen, findet von Stockholm wöchentlich eine mehrmalige Dampfschifffahrt bis an's oberste Ende nach Haparanda statt, wobei mehr oder weniger Küstenpunkte mit einem ein- bis mehrstündigen Aufenthalte berührt werden.

Mit einem dieser Dampfer: „Njord“, reiste ich am 22. Abends um 6 Uhr ab; wir kamen um 11 Uhr, wo es noch ziemlich helle war, in Gefle an, und blieben bis 2 Uhr Morgens. Abends hielt das Schiff eine Stunde in Söderhamn, Nachts in Hudiksvall, und am 24. langten wir Mittags in Sundsvall, das in einer schönen tiefen Bucht gelegen ist, an, wo ich das Dampfschiff verliess, um von hier quer durch das Land nach der Westküste zu gehen. Die ganze Küste zeigt Mittelgebirge mit dichter Bewaldung, und die hübschen, sehr belebten Städtchen treiben ausgedehnten Holzhandel, und zwar meist mit Bau- und Schiffsholz, von denen ungeheuere Vorräthe aufgehäuft allda liegen.

Den nächsten Tag 6 Uhr Früh reiste ich weiter nach Oestersund, und zwar den ersten Tag über

Wattjom	$1^3/_4$ Meilen	Westano	$1^5/_{16}$ Meilen
Nedansjö	$1^1/_8$ „	Jemtkrogen . . .	$2^1/_{16}$ „
Kjällsta	$1^3/_8$ „	Bräke	$1^{11}/_{16}$ „
Frensta	$2^5/_{16}$ „	Grimnäs	$1^{11}/_{16}$ „

wo ich übernachtete. Der Weg führt Anfangs im Thal des Ljungan, und später an dem grossen See Rüfsund vorüber, meist durch dichte Wälder von Nadelholz, die nur leider oft durch Feuer stark verwüstet sind. Bei Jemtkrogen überschreitet man die Grenze von Jemtland, die ziemlich hoch gelegen, rauh und unfreundlich ist. Ich fand die Seen oben noch gefroren, und an den kultivirten Stellen begann soeben erst die Vorbereitung zu kärglichem Fruchtbau. Ein Theil dieser Strecke kann auf den vielen zusammenhängenden Seen im Sommer mittelst kleinen Dampfbooten befahren werden, die, gegenwärtig noch in den Winterhafen liegend, ihre Fahrten nicht begonnen hatten. Den nächsten Tag ging die Fahrt über

Fahnbye	$1^1/_4$ Meilen	
Helle	$2^1/_{16}$ „	nach
Oestersund	$1^5/_8$ „	

Oestersund, ein Städtchen von fast anderthalbtausend Einwohner, liegt am Storsee, gegenüber die Insel Frösön, mit welcher die Stadt durch eine 500 Schritte lange Brücke verbunden ist. Am jenseitigen Ufer dieser Insel muss Pferd und Wagen zur Fortsetzung der Reise auf einer Fähre über den eine Viertelmeile breiten Seearm übergeschifft werden, was bei Sturm und Unwetter, wie ich daselbst traf, zur Unmöglichkeit wird.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Ich passirte am 28. Mai, nachdem ich Oestersund verlassen,

Häste	1½ Meilen	Kjösta	2 Meilen
Smedsasen	1½ „	Eggen	2 „

wo die Strasse am Storsjö zuletzt am Arnfluss bis Undersaker führt, wo ich blieb, um daselbst Magister Byström's Fischzuchtanstalt zu besehen. Die Gegend ist recht romantisch, und es liegt hier nahebei der höchste Berg Schwedens, der gegen 5000 Fuss hohe Areskutan, der, obwohl nicht in die eigentliche Schneeregion hinaufreichend, doch mehrere ewige Schneefelder trägt, bei meiner Anwesenheit aber selbst noch bis tief herab eingeschneit war, so dass ich an eine Besteigung desselben nicht denken konnte.

Am 30. Mai kam ich über Hamre . . . . . 2½ Meilen
Staltjernstugan . . . . 2¼ „
Skalstugan . . . . . 2 „

immer höher in das Grenzgebirge zwischen Jemtland und Norwegen, wo tiefer Schnee den bis 1500′ hohen Pass und die ganzen umliegenden Fjälls bedeckte. Den nächsten Tag, als ich meine Reise fortsetzte, hatte der rasende Sturm mit dichtem Nebel und Schneegestöber jede Spur verweht, und es drohte bei der gänzlichen Unbewohntheit in meilenweiter Entfernung die höchste Gefahr durch ein so leicht mögliches Verirren. Ich hatte zur Erbauung gerade Abends vorher die Geschichte jenes Bauers aus Apdal gelesen, der, nachdem er im Februar 1839 in Jerkin am Dovrefjeld 2 Tage auf besseres Wetter gewartet hatte, aufbrach, aber bald abermals vom Sturme überfallen, den Weg verlor, und da er Pferd und Schlitten verliess, um sich nach dem Wege umzusehen, auch diese nicht mehr wiederfand, und so zwei Nächte und anderthalb Tage ohne Speise und Trank den furchtbaren Kampf mit dem entsetzlichsten Unwetter bestand, wornach er mit erfrorenen Gliedern todesmatt eine Senne mit Menschen, beiläufig fünf Meilen von dem Orte, wo er sich verirrt hatte, auffand. Die ausdauernden Gebirgspferde sind jedoch so kluge Thiere, dass man am besten thut, ihnen ganz zu vertrauen. Auch ich liess meinem Pferde die Zügel und kam über diese weglose, in Nebel verhüllte Schneewüste glücklich hinweg nach

Suul . . .	2 Meilen,	jedoch mit 3 Meilen zu bezahlen, weiter nach
Garnäs . . .	1½ „	gleichfalls mit 3 Meilen zu bezahlen,
Nees . . .	1½ „	
Levanger . .	1 „	

Von Garnäs zieht der Weg aus dem Innern der Gebirge mehr in's Freie an einer Hochlehne fort, von wo man den reizenden Levangerfjord vor sich, von einem herrlichen Panorama umgeben, liegen sieht.

Levanger, wie alle hochnordischen Orte und Gehöfte, von Holz erbaut, hat als vorzüglicher Stappelplatz für den Verkehr zwischen Jemtland und Norwegen ziemliche Bedeutung. Von hier geht ein Dampfschiff zweimal wöchentlich durch den über 20 Meilen langen Fjord nach Trondheim.

Trondheim*), mit beiläufig 14.000 Einwohner, vom Nidelv, der hier in den Fjord mündet, im Halbkreis umgeben, durch seine vor 20 Jahren in Kurzem erlittene unglückliche dreimalige Zerstörung durch Feuersbrünste bekannt, ist die ansehnlichste Stadt im Norden, gleichfalls von Holz erbaut mit nur wenigen Gebäuden von Stein, wie die Post, Bank, die Schule, Kirche etc. Die Strassen sind im inneren Theil der Stadt sehr breit, gerade, mit Bäumen bepflanzt, fast durchaus gepflastert und mit Beleuchtung versehen. Gegenwärtig waren jedoch

---

*) Ich schreibe so und nicht Drontheim, da Trond ein eigener Name ist, der bei der Uebersetzung wohl nicht verändert werden darf.

PERPUSTAKAAN NASIONAL

die Laternen von den Pfählen abgenommen und aufbewahrt, da man um Mitternacht ganz gut ohne Licht lesen und schreiben konnte. Es sind zwei Gasthäuser daselbst, Hôtel Angleterre und Hôtel Bellevue, wo man vorzüglich wohnt. Das Bemerkenswertheste ist der grosse alte, leider halb in Ruinen liegende Dom im gothischen Style, dem heiligen Olnus geweiht, die Krönungskirche für die Könige Norwegens. Die gebirgige Umgegend ist reizend. Der Nidfluss bildet beiläufig eine Wegstunde von der Stadt zwei schöne imposante, eine halbe Stunde von einander entfernte Fälle, Leerforss genannt. Im untern steht ein Chrom- und Kupferwerk; die mächtige Wasserkraft des obern ist zu einer Brettmühle verwendet. Ein Schienenweg wird von der Stadt bis gegen den Gebirgsstock des Dovre soeben hergestellt, und wovon ich zwei kühne Ueberbrückungen des Nidelvs schon fertig sah.

Der mit Bergen in Verbindung stehende Dampfer geht von Trondheim vom April an bis Mitte August wöchentlich einmal aufwärts nach Norden, und verlässt nach der jetzt eingerichteten Verbindung Trondheim alle Mittwoch Abends um 8 Uhr und erreicht

Rödbjerget	. .	nach	2	Stunden	Tjötö . . .	nach	1 Stunde
Beian		„	2	„	Sovig . . .	„	1 „
Valdersund . .		„	3	„	Sannäsöen . .	„	1 „
Südkrogö . .		„	3	„	Kobberdal . .	„	1 „
Ramsö . . .		„	2	„	Hemnäsberget .	„	4 „
Björöen . . .		„	2	„	Vigholmen . .	„	2 „
Namsos . . .		„	3	„	Jndre Kvarö .	„	2 „
Foslandsosen .		„	2	„	Selsövig . .	„	1 „
Rörvig . . .		„	4	„	Rödö . . .	„	1 „
Gutvig . . .		„	3	„	Melövär . .	„	2 „
Brönösund . .		„	3	„	Gilleskal . .	„	3 „
Vivelstad . .		„	3	„	Bodö . . .	„	2 „

Bei Beian verlässt man den Trondhjemfjord und gelangt in's freie Meer. Die Küste ist bis zum Namsenfjord kahl und einförmig. In Namsos, einem recht hübschen Orte, als Station für Lachsfischer wichtig, hält das Dampfschiff eine Stunde. Viele der von hier aufwärts an der Küste liegenden Inseln und Scheeren, in deren Kanälen das Schiff fährt, manche mit fantastisch geformten Bergen, sind mit einer Menge von Sagen aus der altnordischen Riesenzeit in Verbindung gebracht und darnach benannt; so die Jungfrau, der Speer, bei Brönösund der durchlöcherte Torghätten, die sieben Schwestern, der gerade am Polarkreise liegende Reitersmann auf Hestmandö, der Löwe u. s. f. Ueberall, wo die Naturkräfte auf eine ungewöhnliche Weise thätig sind, überall, wo Wildheit und finstere, rauhe, verderbendrohende Elemente den Menschen umringen, bildet sich der Mythus eines geheimnissvollen Geisterthums aus, gegen dessen furchtbare Gewalten die Ohnmacht des Menschen vergeblich ringen würde; und so wie im tiefen Schachte des Bergmannes eine ganze Welt von Kobolden wohnt, wie in den Flammenherden der Südseeinseln bis hinab nach Neuseeland ein Heer von Geistern thront, so walten in dem trugvollen Nebelbilde der Fata Morgana der Wüste finstere, unheilvolle Mächte, so belebt den [redacted] umstarrten rauhen Norden ein mächtiges Geschlecht von Riesen.

Die Gebirge, oft noch reich mit Schnee bedeckt, von welchen, wie bei Rödö und Melövär die Gletscher der Swartisen und des hohen Sulitelma herabglänzen, senden Tausende von Wasserfällen hernieder, von denen viele, wenn der Schnee hinweggeschmolzen, wieder versiegen; sie sind an den Abhängen, wo nicht die nackten Felsen zu Tage liegen, mit Birken, Erlen und Nadelholz

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

ziemlich üppig bewachen, sowie die flacheren geschützten Stellen zu Feldbau benützt. Vor Bodö überschifft man den berüchtigten gefährlichen Saltströmen. Wir kamen so unbemerkt darüber hinweg, dass wir, in Schlaf versenkt, nichts davon wahrnahmen.

In Bodö bleibt das Schiff 6—8 Stunden und fährt dann stets Samstag (das unsere am 13. Juni) Mittags 12 Uhr nach

Kjarringö	2 Stunden	Sandtarv	3 Stunden
Grötö	3 "	Harstadhavn . . .	2 "
Balstad	4 "	Havnvig	3 "
Stamsund	2 "	Kastnäshavn	2 "
Henningsvär	1 "	Klöven	2 "
Soolvär	2 "	Gibostad	2 "
Steilo	4 "	Maalsnäs	3 "
Lidlandi Ofoten . . .	9 "	Tromsö	2 "
Lödingen	2 "		

Bei Grötö verlässt man die Festlandsküste, um westwärts querüber nach den Lofoten zu schiffen, jene berühmte Süd-West—Nord-Ost streichende Inselkette, wo der Hauptschifffang in Norwegen stattfindet. Von Balstad wieder nordwärts schiffend, zog die fast gespenstisch aussehende Reihe dieser bis zu 4000 Fuss ansteigenden wildzerrissenen Zackenkegel dunkel beschattet an uns vorüber, und ich genoss unter diesem fast unheimlichen Eindrucke den ersten Anblick der Mitternachtssonne mit einer Empfindung, die sich besser fühlen, als beschreiben lässt. Ich verweise in dieser Beziehung auf meine im diessjährigen Bande der Verhandlungen der k. k. zoologisch-botanischen Gesellschaft gegebene Mittheilung.

Von nun an blieben wir tief in dem Gewirre der inneren Kanäle der Scheeren bis Tromsö, wo das Schiff abermals 15—20 Stunden vor Anker bleibt. Ein Mitternachtsspaziergang über die kleine, wenige hundert Fuss hohe Insel, auf welcher das handelsthätige Städtchen liegt, unter dem Gesange der Drosseln und Sylvien, dem Rufe des Kukuks, dem Balzen der Schneehühner auf üppig blühenden Moorheiden, wo Spanner und Tagfalter zugleich schwärmen, ist wohl ein Genuss, der nirgends in ähnlicher Weise gefunden werden kann.

Das Schiff verliess Tromsö Dienstag 16. Juni Mittags und ging über

Karlsö	in 4 Stunden	Talvig	in 5 Stunden
Harnäs	" 3 "	Kaafjord	" 2 "
Skjärvö	" 2 "	Bosekop	" 1 "
Loppen	" 3 "	Kamayfjord . . .	" 3 "
Hasvig	" 3 "	Hammerfest . . .	" 3 "

Schon von Karlsö an fühlt man den Ungestüm des fast immer bewegten Nordmeeres, dem man bei Loppen, wo eine Reihe mächtiger Gletscher fast bis an's Meer herabsteigt, vollends ausgesetzt ist. Erst im Altenfjord, vielleicht die lieblichste Stelle jenseits des 70. Breitengrades, geniesst man wieder den Schutz der vorliegenden Inseln Stjernö und Seiland. In Hammerfest, über welches ich schon oben gesprochen, bleibt das Dampfschiff 30 bis 32 Stunden vor Anker, und kehrt dann nach Trondheim zurück; während ein kleineres Dampfboot noch am Abend der Ankunft unseres Schiffes über das Nordkop an das letzte Ende Norwegens nach Vadsö im Varangerfjord abging. Will man nun nicht zum Besuche des Nordkaps auf Magerö ein eigenes Boot von Hammerfest miethen, so kann man mit jenem Dampfer in Gjäsvär, einem kleinen Inselchen nächst Magerö, sich aussetzen lassen, muss aber dann 11 Tage auf die Rückkehr dieses

PERPUSTAKAAN NASIONAL

Schiffes warten, um zurück nach Hammerfest zu kommen. Da die Jahreszeit für naturwissenschaftliche Sammlungen noch zu früh war, überdem die entsetzlich sterile Gegend an diesem nördlichsten Rande nur äusserst wenig Ausbeute versprach, so kehrte ich mit dem Schiffe, mit dem ich gekommen, zurück nach dem Altenfjord, um dort 8 Tage zu verweilen und zu sammeln. In der geschützten Lage jener Thäler findet wohl der nördlichste Feld- und Gartenbau statt, und man zieht Salat, Kohl, Rhabarber, Rettige, Erbsen für die Küche sowohl, als Gerste und Kartoffeln, welch' letztere vortrefflich gedeihen, und deren Anbau sich immer mehr verbreitet. Die Entwicklung ist zur Zeit des ununterbrochenen Sommertages, wo das Thermometer des Morgens 22—24° C. zeigte, eine überraschend schnelle. Kohlpflanzen, die wir mit dem Schiffe nach Kaafjord gebracht, waren nach 6 Tagen so gewachsen, als wären sie schon ein paar Wochen eingepflanzt.

Auch die hiesigen Anwohner verkehren fast nur zu Schiffe, da die Verbindung über die Berge viel beschwerlicher ist, und daselbst durch grosse Umwege oft eine vielfach grössere Entfernung bedingt wird. Ich unternahm eine solche Exkursion von Talvig nach Kaafjord, die in dieser Jahreszeit sowohl durch Schnee als halbgefrorene Seen und abströmende Schneewässer hie und da selbst gefahrvoll wurde.

Freitag den 26. kehrte ich mit dem Dampfer Prinds Gustav, der an denselben Orten anlangte, die wir auf der Herauffahrt berührt hatten, nach Trondhjem zurück, wo wir nach einer Verspätung von 12 Stunden durch Wind und schlechtes Wetter, nächsten Freitag Früh anlangten.

Von hier schlug ich den Landweg nach Christiania ein, und zwar den westlicheren über Dovrefjhld und Gudbrandsdalen, da mir der östlichere über Röraas, den Glommen entlang nicht so lohnend erschien. Ich reiste von Trondhjem am 6. Juli Mittags ab nach

Esp	1 1/4 Meilen	
Melhus	3/4 "	
Leer	7/8 "	
*Vollum	1 1/8 "	
Soknäs	7/8 "	
Prästhuus . . .	1 "	
Garlid	7/8 "	
Ny Bjerkager . .	1 1/8 "	
Austbjerg . . .	1 "	
*Nystuen	1 "	
Nyöven	1 1/4 "	
Rise	7/8 "	
Drivstuen . . .	1 1/3 "	(1 1/2 M. zu zahlen)
Kongsvold . . .	1 3/8 "	
Jerkin	7/8 "	(1 1/4 M. zu zahlen)

wo ich nach zweimaliger Uebernachtung (in den mit * bezeichneten Stationen) am 8. Abends eintraf.

Der Weg, fast überall ausgezeichnet gut, führt gerade südlich durch lachende Fluren, üppige Wälder und reichbebautes Gelände, anfangs durch offene Gegenden, nach und nach höher auf den Bergesrücken dahin, so dass an manchen mächtigen Thaleinschnitten die Flüsse in schwindelnder Tiefe dahinströmen, wie der Orklaelv bei Ny Bjerkager, oder in kaum klafterbreiten Felsenspalten eingeklemmt sind, wie die sogenannte Maaggalaupe bei Rise. Zwischen Kongsvold und Jerkin überschreitet man die Grenze zwischen Söndre, Trond-

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

hjem und Christiansamt in einer Höhe von 3500 Fuss, der höchste Punkt, über den die Strasse dieser Route führt.

In Jerkin verweilte ich einen Tag, da ich beabsichtigt hatte, den Snöhätten zu besteigen, was ich jedoch wegen des vielen Schnees, der noch bis tief herab denselben bedeckte, und wegen den durch schmelzenden Schnee stark angeschwollenen Gebirgsflüssen unterlassen musste. Ich verliess daher mit der Absicht, Romsdalen zu besuchen, Jerkin am 10. Juli mit frühem Morgen und ging über

Fokstune	$1\frac{7}{8}$ Meilen	
Dombaas	$\frac{7}{8}$ „	(1 Meile zu zahlen),

wo ich mein Gepäck liess, unaufgehalten nach

Holager	1 Meile	
Holseth	$1\frac{3}{8}$ „	
Lesje Järevärk . .	$\frac{7}{8}$ „	
Mölmen	$1\frac{1}{8}$ „	
Nystuen	1 „	
*Ormen	1 „	($1\frac{1}{4}$ Meile zu zahlen)
Fladmark	1 „	
Horgheim	1 „	
Veblungsnäs . . .	$1\frac{1}{4}$ „	

und kehrte, da ich daselbst auf das Dampfschiff nach Molde drei Tage hätte warten müssen, von dort sogleich wieder zurück nach Dombaas. Von Ormen, wo der Roumen schon als bedeutender Gebirgsfluss, von den mächtigen Hindernissen seines Felsenbettes vielfach gehemmt, sich gewaltsam hindurchzwängt, bis Veblungsnäs findet sich eine Fülle von landschaftlichen Schönheiten zusammengedrängt, wie sie so nahe beisammen nicht leicht wieder zu treffen sein dürfte. Eine Fluth von Wasserfällen in den mannigfachsten Formen in dem bald weiten, bald zur Schlucht verengten Thaleinschnitte, stürzt über mehr als 1000 Fuss hohe, öfters senkrechte Wände herab, und erst das mächtige Romanshorn und die hochauf starrenden Zacken der Troldtinderne schliessen nach meilenlanger Fahrt den Reigen dieser reizenden Szenerie.

Von Dombaas setzte ich meine Reise am 13. Juli über

Toftemoen	1	Meile	
*Bründhaugen . . .	1	„	
Romundgaard . . .	1	„	
Moen	$\frac{7}{8}$	„	
Bradevangen . . .	$\frac{3}{4}$	„	
Storklevestad . . .	$1\frac{1}{2}$	„	
Öien	$1\frac{1}{4}$	„	
Listad	$\frac{3}{4}$	„	
*Elstad	$1\frac{5}{8}$	„	
Nedre Lösnäs . . .	$\frac{3}{4}$	„	
Holmen	$1\frac{1}{2}$	„	
Aronsveen	$1\frac{3}{8}$	„	nach
Lillehammer . . .	$1\frac{3}{8}$	„	durch

Gudbrandsdalen längs dem Laugen fort. Das Thal, meist weit und freundlich, ist von 2 bis 4000 Fuss hohen Bergen und darüber begrenzt, die fast durchgehends üppig bewaldet erscheinen, während die Thalsohle und die tieferen Gehänge sorgfältig bebaut sind. Die meisten Gehöfte liegen einzeln und zerstreut, oft hoch hinauf an den Bergabhängen, umgeben von den dazu gehörigen gut gepflegten Grundstücken.

PERPUSTAKAAN NASIONAL

Der reiche Besitzer von Toftemoen ist ein Abkömmling von Harold Haarfager, worauf er und seine Sippschaft, die sich nur innerhalb ihrer Familienglieder verehlichen, sehr stolz sind. Als der König bei seiner Krönungsreise nach Trondheim im Jahre 1860 hier einkehrte, bemerkte er demselben: er sei, obwohl nicht aus königlichem Blute entsprossen, ihm aus königlichem Stamme herzlich willkommen, und es sei nicht nöthig, dass er das Geschirre auspacken lasse, er habe hinlänglich Silberzeug für sein ganzes Gefolge. Zwischen Bradevangen und Storklavestad liegt der Pass Kringelen, wo im Jahre 1612 Oberst Sinclair mit 900 Schotten, die nach Schweden ziehen wollten, dessen König Gustav Adolf mit Christian IV. von Dänemark im Kriege war, überfallen und vernichtet wurden.

Von Lillehammer, einem ziemlich ausgedehnten Städtchen von 600 Einwohnern am nördlichen Ende des Mjösen, geht täglich Früh ein Dampfschiff nach Eidsvold am südlichen Ende dieses 12 Meilen langen Sees, wo man Mittags anlangt und von da mittelst Eisenbahn in drei Stunden nach Christiania gelangt, wo ich am 16. Juli Mittags eintraf.

Christiania, in herrlicher Lage im ~~hintersten~~ Winkel des reizenden Christianiafjords, vergrössert und verschönert sich von Tag zu Tag, eine Menge grosser Bauten sind im Werke, und sowie es in wissenschaftlicher Hinsicht seinen beiden Schwesterstädten vollkommen ebenbürtig ist, strebt ihnen die Stadt auch in räumlicher Beziehung tüchtig nach.

Von Christiania ging meine Rückreise über Göthaborg, Kopenhagen, Kiel, Hamburg, Berlin nach Wien, wo ich am 14. August wieder zurück eintraf.

PERPUSTAKAAN NASIONAL

PERPUSTAKAAN NASIONAL

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PNRI 86187



PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

