

Jules Verne

Der Triumph des 19. Jahrhunderts



Band 2

COLLECTION JULES VERNE
BAND 39

***Der Triumph
des 19. Jahrhunderts***

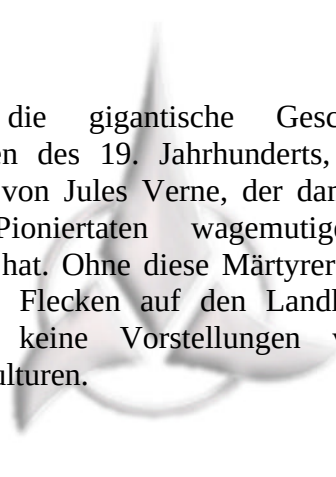
Band 2

Pawlak Taschenbuch Verlag, Berlin, Herrsching

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



Umschlaggestaltung: Bine Cordes, Weyarn
© 1984 Pawlak Taschenbuch Verlag, Berlin, Herrsching
Alle Rechte vorbehalten,
insbesondere das Recht des Nachdrucks
in Zeitschriften und Zeitungen, des öffentlichen
Vortrags, der Verfilmung oder Dramatisierung, der
Übertragung durch Rundfunk oder Fernsehen, auch
einzelner Bild- oder Textteile.
Gesamtherstellung: Elsnerdruck GmbH, Berlin
Printed in Germany
ISBN: 3-8224-1039-X



Dies ist die gigantische Geschichte der Entdeckungen des 19. Jahrhunderts, anschaulich beschrieben von Jules Verne, der damit viele der kühnsten Pioniertaten wagemutiger Männer festgehalten hat. Ohne diese Märtyrer wären noch immer viele Flecken auf den Landkarten weiß, hätten wir keine Vorstellungen vom Leben entfernter Kulturen.

Erstes Capitel

Erdumsegler aus verschiedenen Nationen

Der Pelzhandel in Rußland. – Krusenstern erhält das Commando einer Expedition. – Nuka-Hiwa. – Nagasaki. – Erforschung der Küste von Japan. – Jesso. – Die Ainos. – Saghalien. – Rückkehr nach Europa. – Otto von Kotzebue. – Auf der Osterinsel. – Penrhyn. – Der Radak-Archipel. – Rückkehr nach Rußland. – Zweite Reise. – Veränderte Verhältnisse auf Tahiti und den Sandwichs-Inseln. – Die Reise Beechey's. – Die Osterinsel. – Pitcairu und die Meuterer von der »Bounty«. – Der Pomotu-Archipel. – Tahiti und die Sandwichs-Inseln – Die Bonin-Inseln (Bonin-Sima). – Lütke. – Die Quebradas von Valparaiso. – Die heilige Woche in Chile. – Neu-Archangel. – Die Kalochen. – Unalachka. – Der Archipel der Karolinen. – Die Piroguen der Bewohner desselben. – Guaham, eine unbewohnte Insel. – Schönheit und Furchtbarkeit von Bonin-Sima. – Die Tschuktschen, deren Sitten und Gaukler. – Rückkehr nach Rußland.

Mit dem Anfange des 19. Jahrhunderts treten auch die Russen in die Reihe der erdumsegelnden Nationen ein. Bisher beschränkte sich das Feld ihrer Thätigkeit nur auf Asien, wo sich von ihren Seefahrern Behring, Tchirikoff, Spangberg, Laxman, Krenitzin und Sarytchess auszeichneten. Der Letztgenannte nahm auch hervorragenden Antheil an der Reise des Engländers Billings, welche freilich den von ihr mit Recht

gehegten Erwartungen keineswegs entsprach, obwohl sie zehn volle Jahre in Anspruch nahm und ungeheure Kosten verschlang.

Adam Johann von Krusenstern kommt die Ehre zu, als erster Russe im Auftrage der Regierung die Erde zu rein wissenschaftlichen Zwecken umsegelt zu haben.

Geboren im Jahre 1770, trat Krusenstern 1793 in die englische Marine. Gestählt durch diese rauhe Schule, welche damals die erfahrensten Seeleute der ganzen Erde zählte, kehrte er, ausgerüstet mit trefflichen Fachkenntnissen und erfüllt von dem Gedanken, welche Rolle Rußland im östlichen Asien zu spielen habe, nach seinem Vaterlande zurück.

Während eines zweijährigen Aufenthalts in Canton, 1798 und 1799, hatte Krusenstern beobachtet, welch' umfassende Erfolge englische Kaufleute mit dem Verkaufe von Pelzwaaren erzielten, die sie von der Nordwestküste des russischen Amerika zuführten.

Dieser Handel kam erst seit Cook's dritter Reise auf, und die Engländer hatten schon ungeheure Vortheile und Schätze zum Schaden der Russen gewonnen, welche die Märkte Chinas bisher nur auf dem Landwege versorgten.

Im Jahre 1785 hatte zwar schon ein Russe, Namens Chelikoff, eine Gesellschaft begründet, welche, bei ihrem nicht ungünstigen Sitze auf der Insel Kodiak, in gleicher Entfernung von Amerika, Kamtschatka und den Alëuten-Inseln, zu recht ansehnlicher Entwicklung gelangte. Die Regierung überzeugte sich bald, daß sie aus jenen, bis jetzt mehr als stiefmütterlich behandelten Gebieten recht beträchtliche Vortheile gewinnen könne, und schickte deshalb nach Kamtschatka, auf dem langen Wege durch Sibirien, sowohl Mannschaften, als auch Provisionen und geeignetes Material ab.

Krusenstern durchschaute schnell die Unzulänglichkeit dieser Hilfsmittel, die Unerfahrenheit der Lootsen und die

Unzuverlässigkeit der benutzten Seekarten, deren Fehlerhaftigkeit jährlich den Verlust mehrerer Schiffe herbeiführte, ohne der Nachteile zu erwähnen, die ein zwei Jahre in Anspruch nehmender Transport der Pelzwaaren bis Ochotsk und von hier nach Kiachta mit sich bringen mußte.

Die besten Ideen sind immer die einfachsten und auf diese verfällt man gewöhnlich erst zuletzt. So war auch Krusenstern der Erste, der die gebieterische Nothwendigkeit darlegte, von den Aläuten, dem Productionsorte, aus direct auf dem Meere nach Canton, als dem frequentesten Markte, zu gehen.

Nach seiner Heimkehr nach Rußland bemühte sich Krusenstern sofort, den Grafen Koucheleff, den Marineminister, für seine Anschauungen zu gewinnen; die Antwort aber, welche er von dem Genannten erhielt, vernichtete einstweilen alle seine Hoffnungen. Erst nach dem Regierungsantritt Alexander's I. fand er, als Admiral Mordvinoff das Portefeuille der Marine übernommen hatte, die gewünschte Unterstützung.

Auf die Empfehlung Graf Romanoff's hin wurde Krusenstern sogar vom Kaiser beauftragt, seine vorgeschlagenen Pläne selbst zur Ausführung zu bringen. Am 7. August 1802 erhielt er in Folge dessen den Oberbefehl über zwei, zur Erforschung der Nordwestküste Amerikas bestimmte Schiffe.

Wenn nun auch der Chef der beabsichtigten Expedition ernannt war, so fehlte es doch noch gänzlich an der dazu nöthigen Mannschaft, und auch die geeigneten Fahrzeuge waren im russischen Reiche nirgends aufzufinden. Selbst in Hamburg suchte man nach solchen vergebens. Erst in London vermochten sich der Kapitän Lisianskoï, Krusenstern's späterer zweiter Officier, und der Schiffsbauer Kasoumoff zwei Fahrzeuge zu verschaffen, welche den an dieselben zu stellenden Anforderungen einigermaßen entsprachen. Diese

beiden Fahrzeuge wurden die »Nadiejeda« und die »Newa« getauft.

Inzwischen beschloß die Regierung, diese Gelegenheit zu benutzen, um einen Gesandten, Herrn von Besanoff, mit zahlreichem Gefolge und prächtigen, für den Souverän des Landes bestimmten Geschenken nach Japan abzuschicken.

Am 4. August verließen die beiden Fahrzeuge, vollständig beladen und mit hundertvierunddreißig Mann an Bord, die Rhede von Kronstadt. Sie nahmen in Kopenhagen und in Falmouth einen kurzen Aufenthalt, um einen Theil des in Hamburg eingekauften Vorrathes an gepökelttem Fleisch zu ersetzen und die »Nadiejeda«, deren Fugen sich bei einem schweren Unwetter in der Nordsee etwas geöffnet hatten, frisch zu kalfatern.

Nach kurzer Rast bei den Kanarischen Inseln suchte Krusenstern, ebenso vergeblich wie La Pérouse, die Insel Ascension, über deren Existenz nun schon seit dreihundert Jahren sehr abweichende Ansichten herrschten. Dann lief er das Cap Frio an, dessen Lage er, wie sehr er es auch wünschte, nicht genau bestimmen konnte, da die Angaben darüber und die neuesten Karten zwischen 23°6' und 22°34' variirten. Nachdem er die Küste von Brasilien in Sicht bekommen, segelte er durch den, von La Pérouse mit Unrecht als gefährlich bezeichneten Weg zwischen den Inseln Gal und Alvarado und lief am 21. December 1803 im Hafen von St. Katharina ein.

Die Nothwendigkeit, den Groß- und den Fockmast der »Newa« auszuwechseln, hielt Krusenstern fünf Wochen lang an dieser Insel zurück, wo er übrigens von Seite der portugiesischen Behörden mit großer Zuvorkommenheit empfangen und behandelt wurde.

Erst am 4. Februar konnten die beiden Schiffe ihre unterbrochene Reise fortsetzen. Sie waren nun in Stand gesetzt,

den großen Gefahren der Südsee zu trotzen und um das Cap Horn, den Schrecken der Seefahrer, zu segeln.

Hatte sich die Witterung bis zur Höhe von Staatenland recht günstig erhalten, so folgten nun auf ungemein heftige Windstöße mit Hagel- und Schneeböen, dichte Nebel mit außerordentlichen Wellen und hohler See, wobei die Schiffe hart arbeiteten. Während eines solchen Nebels verloren sich die beiden Schiffe am 24. März, oberhalb der westlichen Mündung der Magellanstraße, außer Sicht und trafen auch erst in Nuka-Hiwa wieder zusammen.

Krusenstern verzichtete darauf, die Osterinsel anzulaufen, wandte sich vielmehr nach dem Archipel der Marquisen (Markesas-Inseln) oder Mendoeinen, bestimmte die Lage der Inseln Fatugu und Uahuga, welche Ingraham, ein amerikanischer Kapitän, Washington genannt und im Jahre 1791, wenige Wochen vor dem Kapitän Marchand, der sie »die Inseln der Revolution« taufte, entdeckt hatte. Er bekam Hiwa-Hoa, das ist Mendana's Dominica, in Sicht und traf auf Nuka-Hiwa einen Engländer, Namens Roberts, und einen Franzosen, Cabri, die ihm durch ihre Kenntniß der Landessprache sehr ersprießliche Dienste leisteten.

Was er über seine daselbst gemachten Erfahrungen berichtet, bietet kein besonderes Interesse oder fällt zusammen mit dem, was man schon seit Cook's Reisen wußte; es beschränkt sich auf die grenzenlose und doch unbewußte Schamlosigkeit der Frauen, den engen Kreis der landwirthschaftlichen Kenntnisse der Eingebornen und auf deren Begierde zur Erlangung eiserner Werkzeuge.

Sonst findet man kaum eine Beobachtung angemerkt, die nicht schon von früheren Reisenden gemacht worden wäre, außer der über das Vorhandensein mehrerer Vereinigungen oder Gesellschaften, die den König oder dessen Verwandte, Priester oder ausgezeichnete Krieger als specielle Oberherren

unter der Bedingung anerkennen, daß jene ihre Unterthanen in Zeiten des Mangels ernähren. Dieses Verhältniß erinnert, unserer Ansicht nach, an die unter den Clans von Schottland und den Indianerstämmen Amerikas vielfach herrschende »Hörigkeit«. Krusenstern ist dagegen anderer Meinung und spricht sich darüber mit folgenden Worten aus:

»Die Mitglieder dieser Gesellschaften erkennen sich an besonderen, auf ihren Körper tätowirten Abzeichen. Die zur Gesellschaft des Königs gehörigen, sechsundzwanzig an Zahl, haben ein sechs Zoll langes und vier Zoll breites Viereck auf der Brust. Diesen hatte sich auch Roberts angeschlossen. Er versicherte mir, daß es ihm nie eingefallen wäre, der Gesellschaft beizutreten, wenn ihn nicht der Hunger dazu getrieben hätte. Seine Abneigung schien mir jedoch einen Widerspruch zu enthalten, da nicht allein Diejenigen, welche eine solche Gesellschaft bilden, jeder Sorge wegen Beschaffung ihrer Nahrung enthoben sind, sondern die Bewohner der Insel es als eine Auszeichnung betrachten, wenn ihnen der Beitritt gestattet wird. Ich kam daher auf die Vermuthung, daß diese Ehre doch vielleicht nur durch einen theilweisen Verlust der Freiheit erkaufte wird.«

Bei einer Besichtigung der Umgebungen von Anna Maria wurde der Tchitchagoss-Hafen entdeckt, dessen Einfahrt zwar nicht ungefährlich, dessen Bassin aber so vollständig von Landmassen umschlossen ist, daß wohl auch die heftigsten Stürme das Wasser darin nicht aufzuregen vermöchten.

Als Krusenstern sich auf Nuka-Hiwa befand, stand die Menschenfresserei noch in voller Blüthe, doch bemerkt er ausdrücklich, niemals Zeuge einer solchen Scene gewesen zu sein.

Alles in Allem wurde Krusenstern ziemlich freundlich von einem Könige empfangen, der bei diesem, den abscheulichsten

Lastern ergebenen Volke von Cannibalen allerdings keiner großen Autorität zu genießen schien.

Er gesteht indeß, daß er von den Einwohnern einen gar nicht ungünstigen Eindruck mit hinweggenommen haben würde, wenn ihn nicht die glaubhaften und unparteiischen Schilderungen der erwähnten beiden Europäer eines Anderen belehrt hätten.

»Wir haben betreffs der Nuka-Hiwier, sagt der russische Reisende, eigentlich nur erfreuliche Erfahrungen gemacht; beim Tauschhandel mit uns verfahren sie stets ehrlich und vertrauensvoll und lieferten ihre Cocosnüsse sogar eher ab, als sie unser Eisen erhielten. Brauchten wir Holz oder Wasser, so waren sie immer zu helfen bereit. Nur selten hatten wir uns über einen erlittenen Diebstahl zu beklagen, obgleich gerade dieses Laster auf allen Inseln des Großen Oceans ungemein verbreitet ist. Immer heiter und zufrieden, schien die Gutmüthigkeit ihrem Gesichte wirklich eingeprägt zu sein... Die beiden Europäer, die wir auf Nuka-Hiwa trafen und welche mehrere Jahre auf dieser Insel verlebt hatten, stimmten dagegen völlig überein, daß die Bewohner höchst verdorben, barbarisch und, die Frauen nicht ausgenommen, im weitesten Sinne des Wortes Cannibalen seien; daß der Ausdruck von Fröhlichkeit und Milde, der uns so bestochen hatte, ihrem Charakter keineswegs entspreche, und nur die Furcht vor unseren Waffen nebst der Aussicht auf Gewinn sie vermocht habe, ihre wilden Triebe zu zügeln. Die Europäer schilderten uns als Augenzeugen manche Einzelheiten der entsetzlichen Szenen, welche sich unter diesem Volke und während eines Krieges fast täglich abspielen. Sie erzählten, mit welcher Gier die Barbaren über ihre Opfer herfielen, diesen den Kopf vom Rumpfe trennten, das Blut aus einer am Schädel gemachten Oeffnung aussaugten und dann ihre entsetzliche Mahlzeit abhielten.

Ich wollte zuerst nicht an diese Greuel glauben und hielt die betreffenden Berichte für maßlos übertrieben. Was ich hier wiedergebe, gründet sich jedoch auf die Aussagen jener beiden Europäer, welche mehrere Jahre lang nicht allein Zeugen solch' abscheulicher Szenen waren, sondern dabei sogar mitwirken mußten. Uebrigens standen beide Männer einander persönlich bitter verfeindet gegenüber, und wenn sie sich uns gegenüber auch gegenseitig möglichst zu verleumden strebten, so stimmten sie doch über jenen Punkt vollkommen überein. Den Schilderungen derselben entsprachen verschiedene Anzeichen, die wir während unseres kurzen Aufenthaltes selbst beobachteten. Fast jeden Tag boten uns die Nuka-Hiwier eine Anzahl Schädel zum Verkaufe an; ihre Waffen waren alle mit Haaren geschmückt; ebenso liebten sie, die meisten Hausgeräthe mit menschlichen Gebeinen zu verzieren, und gaben durch nicht mißzuverstehende Pantomimen ihre Vorliebe für Menschenfleisch zu erkennen.«

Dieses Bild ist gewiß etwas zu sehr grau in Grau gemalt. Zwischen dem Optimismus Cook's und Forster's und den Aussagen der beiden Europäer, von denen Einer, ein früherer Deserteur, nicht besonders glaubwürdig erscheint, dürfte die Wahrheit wohl in der Mitte liegen.

Und haben wir vor Erreichung der heutigen raffinirten Civilisation nicht dieselben Entwicklungsphasen durchgemacht? Die Sitten unserer Ahnen werden in der Steinzeit z. B. nicht hoch über denen der heutigen Wilden in Oceanien gestanden haben.

Wir dürfen es den dortigen Vertretern des Menschengeschlechtes also keineswegs zum besonderen Vorwurfe machen, daß sie sich auch bis jetzt zu keinem höheren Standpunkte emporschwangen. Eine zusammengehörige Nation haben sie nie gebildet. In einem ungeheueren Ocean verstreut, in zahlreiche kleine Stämme

zerfallen, ohne Kenntniß des Landbaues oder der Bedeutung mineralischer Bodenschätze, fast ohne Verbindung unter sich und, in Folge des Klimas, unter dem sie leben, ohne entwickelte Bedürfnisse, mußten dieselben wohl stationär bleiben und gelangten höchstens nach wenigen Seiten hin zu einigen Anfängen von Kunst oder Industrie. Und dennoch haben ihre Stoffe, Geräthe, Canots, Netze u. A. m. oft genug die Bewunderung der Reisenden erregt.

Am 18. Mai verließen die »Nadieja« und die »Newa« Nuka-Hiwa wieder und segelten nach den Sandwichs-Inseln, wo Krusenstern halten wollte, um sich frischen Proviant zu verschaffen, was in Nuka-Hiwa, wo er nur sieben Schweine auftreiben konnte, nicht möglich gewesen war.

Seine Erwartungen gingen freilich nicht in Erfüllung. Die Eingebornen von Owyhee oder Hawai führten den vor der Südwestküste der Insel aufgebraßt liegenden Schiffen nur sehr wenig Proviant zu und wollten, was sie hatten, nur gegen Tuch ausliefern, ein Tauschmittel, welches Krusenstern völlig abging. Er steuerte also unverzüglich auf Kamtschatka und Japan zu, ließ aber die »Newa« vor dem Dorfe Karakakua zurück, wo Kapitän Lisianskoï sich noch verproviantiren zu können hoffte.

Am 14. Juli lief die »Nadieja« im Hafen von St. Peter und Paul (Petropawlowsk), der Hauptstadt von Kamtschatka, ein, wo die Mannschaft neben frischen Nahrungsmitteln endlich auch die wohlverdiente Ruhe fand. Am 30. August stachen die Russen wieder in See.

Unter fortwährenden dichten Nebeln und stürmischer Witterung suchte Krusenstern vergeblich nach einigen Inseln, welche auf einer, an Bord der von Anson weggenommenen spanischen Gallion aufgefundenen Karte verzeichnet standen, und deren Vorhandensein verschiedene Kartographen einmal

bestätigten und dann wieder ableugneten, die aber z. B. in dem Reise-Atlas La Billardiére's Aufnahme gefunden hatten.

Der Seefahrer passirte nachher die Van Diemens-Straße, zwischen der großen Insel Kiusiu und Tanega Sima, deren Lage bisher nur ungenau bestimmt war, und während er auch die des Liu-Kieu-Archipels berichtigte, den die Engländer nördlich von der Van-Diemens-Straße, die Franzosen aber viel weiter nach Süden verlegten, nahm er das Küstengebiet der Provinz Satsuma auf und benannte dessen hervorragende Punkte.

»Der Anblick dieses Theiles von Satsuma ist wirklich entzückend, sagt Krusenstern. Da wir in geringer Entfernung längs der Küste hinsegelten, vermochten wir die pittoresken Landschaftsbilder, welche dieselbe bot, recht gut zu sehen. Je nach dem Vorschreiten des Schiffes folgten sie sich in reicher Abwechslung. Die Insel erscheint als eine Anhäufung steil aufstrebender Berggipfel, von denen einige in Form einer Pyramide, andere in der von Kuppeln oder Kugeln ausgehen, hinter denen sich ein Wall von noch höheren Bergen aufthürmt. Wenn die Natur schon diese Insel mit verschwenderischen Reizen schmückte, so hat der Fleiß der Japaner diese eher noch vermehrt. Ueberall erstaunt das Auge über die üppigsten Naturbilder. Wir hätten das wahrscheinlich weniger bemerkt, wenn sich der bearbeitete Boden nur bis in die der Küste benachbarten Thäler erstreckte; hier aber sind nicht allein die Berge bis zu ihrem Gipfel angebaut, sondern auch die Felsen am Ufer selbst erscheinen mit Feldern und Anpflanzungen bedeckt, die mit der braunen dunkleren Färbung ihrer Unterlage einen eigenthümlichen, dem Auge ungewohnten Contrast bilden. Ebenso verwunderten wir uns nicht wenig über eine Allee von großen Bäumen, die über Berge und durch Thäler über Sehweite hinaus an der Küste verlief. In gewissen Abständen enthielt dieselbe noch besondere kleine Bosquets,

welche offenbar als Ruhepunkte für die Fußreisenden dienen, zu deren Frommen die ganze Anlage jedenfalls bestimmt ist. Eine derartige Vorsorge für Reisende möchte sich außerhalb Japans wohl schwerlich wiederfinden, denn wir sahen eine solche Allee von Nangasaki aus und eine andere noch auf der Insel Meac Sima.«

Kaum ankerte die »Nadiejeda« im Hafeneingange von Nangasaki, als auch schon mehrere »Damios« an Bord derselben kamen, um jedes weitere Eindringen derselben zu verbieten.

Obwohl die Russen die Politik der Isolirung kannten welcher die japanische Regierung huldigte, so erwarteten sie doch, in Anbetracht des an Bord befindlichen Gesandten einer benachbarten, mächtigen Nation, wenigstens einen minder abstoßenden Empfang. Sie hatten wohl auch auf einige Freiheit der Bewegung gehofft, um über dieses so wenig bekannte Land weitere Auskunft zu erlangen, da das einzige Volk, welches hier Zulassung gefunden hatte, es sich zum Gesetze gemacht zu haben schien, darüber Schweigen zu beobachten.

Ihre Hoffnung aber sollte gänzlich zu Schanden werden.

Weit entfernt, dieselbe Freiheit zu genießen wie die Holländer, wurden sie während der ganzen Dauer ihres Aufenthaltes mit scharfer, fast beleidigender Aufmerksamkeit überwacht und gleich Gefangenen behandelt.

Wenn der Gesandte auch Erlaubniß erhielt, sich mit seiner bewaffneten Leibgarde an's Land zu begeben, ein Zugeständniß, welches bisher unerhört war, so durften die Matrosen sich doch nicht von dem Boote entfernen. Als man ihnen endlich zu landen gestattete, umgab man den Platz, auf dem sie sich ergehen durften, mit hohen Palissaden und ließ diesen auch noch besonders überwachen.

Ein Verbot, über Batavia nach Europa zu schreiben, ein Verbot, sich mit holländischen Kapitänen zu unterhalten, ein

Verbot an den Gesandten, sein Haus nicht zu verlassen, ein Verbot... dieses Wort kennzeichnet kurz genug den wenig herzlichen Empfang seitens der Japanesen. Krusenstern benutzte den langen Aufenthalt an diesem Platze, um sein Schiff gänzlich abzutakeln und gründlich auszubessern.

Er war damit fast zu Ende, als ihm die Ankunft eines kaiserlichen Gesandten von so hoher Würde angemeldet wurde, »daß jener die Augen zu den Füßen Seiner kaiserlichen Majestät zu erheben wagen durfte«.

Dieser führte sich damit ein, daß er die Geschenke des Gesandten ausschlug, weil der Kaiser anderen Falles genöthigt wäre, eine Gesandtschaft mit Gegengeschenken abzuschicken, was der Landessitte nicht entspreche; gleichzeitig brachte er die gemessene Weisung, daß kein Schiff sich wieder in einem japanischen Hafen zeigen solle, und das für alle Russen giltige Verbot, unbedingt nichts einzukaufen; er erklärte dazu, daß alles zur Ausbesserung des Schiffes gelieferte Material, sowie die empfangenen Nahrungsmittel durch den Kaiser von Japan bezahlt werden würden. Gleichzeitig überzeugte er sich, ob die Reparaturen der »Nadiejeda« bald vollendet wären. Krusenstern verstand die hierunter versteckte Andeutung und beeilte sich, bald abzusegeln.

Einen solchen Bescheid zu erhalten, war allerdings der Mühe nicht werth gewesen, darauf vom October bis zum April zu warten. Gerade ein Hauptzweck der Regierung, den russischen Schiffen Zutritt zu japanischen Häfen zu vermitteln, war hiermit vollständig gescheitert. Diese engherzige, eifersüchtige Politik Japans diene freilich nur dazu, das Aufblühen des Landes um ein halbes Jahrhundert zu verzögern.

Am 17. April lichtete die »Nadiejeda« die Anker und begann nun eine sehr erfolgreiche hydrographische Reise. Vor Krusenstern hatte nur La Pérouse die Meere zwischen Japan und dem Continent befahren. Der russische Seefahrer

beabsichtigte denn auch, seine Untersuchungen mit denen seines Vorgängers zu verknüpfen und die Lücken auszufüllen, welche jener bezüglich der Geographie genannter Meere aus Mangel an Zeit noch übrig gelassen hatte.

»Mein Plan, sagt Krusenstern, ging dahin, die Südwest- und Nordwestküsten Japans zu untersuchen, die Lage der Straße von Sangar genau zu bestimmen – eine Straße übrigens, welcher die Karten Arrowsmith's, in dem »Piloten der Südsee«, und die in La Pérouse's Reise-Atlas eine Breite von hundert Meilen zutheilen, während sie nach japanischen Angaben nur eine Meile breit sein sollte; ferner die Westküste von Jesso aufzunehmen, womöglich die Insel Karafuto wiederzufinden, welche sich nach dem Vorgang einer japanischen Karte auch auf manchen neueren Seekarten zwischen Jesso und Saghalien angezeigt findet, obgleich ich selbst an deren Vorhandensein zweifle; diese neue Meerenge zu vermessen und die Insel Saghalien vom Cap Crillon bis zur Nordwestküste aufzunehmen, von wo aus ich, falls sich ein guter Hafen finden sollte, meine Schaluppe auszusenden gedachte, um über die noch etwas problematische Fahrstraße zwischen der Tatarei und Saghalien Aufschluß zu erhalten; endlich zu versuchen, ob ich auch durch eine nördlich von der Boussolen-Straße gelegene Meerenge zwischen den Kurilen hindurchsegeln könnte.«

Dieser so vielseitige Plan gelangte durch Krusenstern wirklich ziemlich in allen Theilen zur Ausführung. Nur von der Erforschung der Westküste von Japan, der Meerenge von Sangar, sowie der schmalen Straße, in welche der Sund von Tarakaï ausmündet, mußte er absehen und die Lösung dieser wichtigen Fragen, wenn auch wider Willen, seinen Nachfolgern überlassen.

Krusenstern segelte in die Meerenge von Korea ein, constatirte in der Länge der Insel Tsus eine Differenz von

sechsenddreißig Minuten zwischen seiner Messung und der La Pérouse's – eine Differenz, welche Dagelet in seinen Correctionstafeln aufgenommen hat.

Der russische Forscher stimmte dagegen mit dem französischen Seefahrer vollkommen darin überein, daß die Magnetonadel in jenen Gegenden auffallend wenig abweiche. Da man die richtige Position der Meerenge von Sangar zwischen Jesso und Nipon noch immer nicht kannte, bemühte sich Krusenstern, diese festzustellen. Demnach maß die nördliche Mündung derselben zwischen dem Cap Sangar, unter $41^{\circ}16'30''$ nördlicher Breite und $219^{\circ}46'$ östlicher Länge und dem Cap Nadiejeda, unter $41^{\circ}25'10''$ der Breite und $219^{\circ}50'30''$ der Länge, nur neun Meilen in der Breite. La Pérouse, der jene nicht selbst maß, theilt ihr dagegen, gestützt auf eine Karte des holländischen Reisenden Vries, eine solche von hundertzehn Meilen zu. Gewiß eine nicht unwichtige Berichtigung.

Krusenstern fuhr nicht in jene Straße weiter ein. Er trachtete danach, das Vorhandensein einer gewissen Insel, Karafuta, Tchoka oder Chicha nachzuweisen, welche nach einer im Jahre 1802 in Petersburg erschienenen Karte, die nach einer anderen, von dem Japaner Koday nach Rußland mitgebrachten bearbeitet war, zwischen Jesso und Saghalien liegen sollte. Er segelte also in kurzer Entfernung von der Küste von Jesso hinauf, benannte deren wichtigste Punkte und verweilte einige Tage nahe der Nordspitze dieser Insel, am Eingang zu der La Pérouse-Straße.

Hier erfuhr er von den Japanern, daß Saghalien und Karafuto eine und dieselbe Insel sei.

Als er am 10. Mai 1805 an Jesso landete, erstaunte Krusenstern nicht wenig, die Vegetation noch ungemein wenig entwickelt zu finden. Die Bäume standen noch blätterlos, da und dort glänzte wohl auch gar noch eine dichte Schneedecke,

und der Reisende meinte, daß er bis Archangel werde hinaussegeln müssen, um ein so strenges Klima wiederzufinden. Eine Erklärung für diese Erscheinung erhielt man erst weit später mit dem Bekanntwerden der kalten Strömung, welche, von der Behringsstraße ausgehend, längs Kamtschatka, den Kurilen und Jesso hin verläuft.

Während des kurzen Aufenthaltes, den Krusenstern hier und den er in Saghalien nahm, lernte er auch die Aïnos kennen, ein Volk, das den Japanern keineswegs ähnelt – wenigstens nicht denen, welche die Berührung mit Chinesen allmählich etwas verändert hatte – und das wahrscheinlich im Besitz von ganz Jesso war, bevor jene sich daselbst niederließen.

»Ihr Wuchs, Gesichtsausdruck, ihre Sprache und Tracht, erzählt der Reisende, Alles zeugt dafür, daß sie (mit denen von Saghalien) gemeinschaftlichen Ursprung haben und nur ein einziges Volk bilden. Das erklärt auch, warum der Kapitän des Schiffes »Le Castricum«, der die La Pérouse-Straße verfehlt hatte, in Aniva und in Atkis glauben konnte, daß er sich noch auf der nämlichen Insel befände. Die Aïnos haben im Allgemeinen dieselbe Größe, welche zwischen fünf Fuß zwei Zoll und fünf Fuß vier Zoll schwankt, sie zeichnen sich durch dunkelbraunen, fast schwarzen Teint, dichten, buschigen Bart und schwarze, starre, aber schlichte und nach hinten herabhängende Haare aus. Die Frauen dieses Stammes sind häßlich, ihre Gesichtsfarbe ebenso dunkel wie die der Männer, die schwarzen Haare tragen sie über die Stirne hineingekämmt, die Lippen erscheinen blau gemalt und die Hände tätowirt, was in Verbindung mit einer meist sehr schmutzigen Kleidung ihren Liebreiz nicht besonders zu erhöhen vermag. Ich muß denselben jedoch die Anerkennung zollen, daß sie ziemlich klug und bescheiden sind. Der hervorstechendste Charakterzug ist ihre Sanftmuth; sie bekundet sich in jeder Handlung und spricht aus allen ihren Zügen. Die Kleidung der Aïnos besteht

meist aus Hunde- oder Robbenfellen. Doch sah ich zuweilen Einzelne in anderer Ausstattung, mit einem weiten, über den anderen Kleidern getragenen Hemd, das sich von den »Parkis« der Kamtschadalen kaum unterscheidet. Die Bewohner von Aniva tragen durchgehends Pelzwerk; selbst ihre Stiefeln waren aus Seehundsfellen hergestellt; auch die Frauen gingen in der nämlichen Kleidung.«

Nach Durchseglung der La Pérouse-Straße ankerte Krusenstern in der Bai von Aniva an der Insel Saghalien. Fische gab es hier in solcher Menge, daß zwei japanische Handelshäuser nicht weniger als vierhundert Ainos mit dem Reinigen und Trocknen derselben beschäftigten. Man fing sie gar nicht mit Netzen, sondern schöpfte sie während der Ebbe gleich mit Eimern aus dem Wasser.

Nachdem er noch den Golf Patience untersucht, den der Holländer Vries nur zum Theil besichtigt hatte und in dessen Grunde ein Fluß ausmündet, der den Namen Newa erhielt, unterbrach Krusenstern seine Erforschung von Saghalien, um sich nach den Kurilen zu begeben, deren Lage bisher nur ungenau bestimmt war, dann kehrte er am 5. Juni 1805 nach Petropawlowsk zurück, wo er den Gesandten und dessen Gefolge an's Land setzte.

Im Juli nahm Krusenstern, der die Meerenge der Nadiejeda zwischen Matoua und Rachoua, das sind zwei zu der Kurilengruppe gehörende Inseln, durchschiffte hatte, seine Untersuchung der Ostküste Saghaliens in der Nähe des Golfs Patience wieder auf. Die Umgebungen desselben mit ihren von Buschwerk und niedrigen Bäumen bedeckten Hügeln und dem dichtbewachsenen Strande boten einen sehr pittoresken Anblick. Aus dem Innern des Landes ragte eine einförmige Linie hoher Berge empor.

Der Seefahrer folgte dieser öden Küste, welche in der ganzen Länge keinen Hafen bietet, bis zu den Caps Maria und

Elisabeth. Zwischen den letztgenannten schneidet eine Bucht tief in's Land, in deren Grund sich ein kleines, aus siebenunddreißig Häusern bestehendes Dorf vorfand, das einzige, welches die Russen seit ihrer Abfahrt aus der Bai Providence zu Gesicht bekommen hatten. Dasselbe war nicht von Aïnos, sondern von Tataren bewohnt, wovon man sich einige Tage später überzeugte.

Krusenstern drang nun in den Kanal ein, der Saghalien von der Tatarei scheidet; kaum fünf Meilen von dessen Eingange zeigte die Sonde aber plötzlich nur noch sechs Faden Wasser. An ein weiteres Vordringen war unter diesen Umständen nicht zu denken. Es erging also sofort der Befehl zum Gegenbrassen, während ein Boot abgesendet wurde, um die beiden Ufer zu besichtigen und die Mitte des Kanals zu untersuchen, bis dieser nur noch drei Faden Wasser zeigen würde. Dasselbe hatte gegen eine heftige Strömung zu kämpfen, welche die Fahrt sehr beschwerlich machte und deren Ursache man in dem Amurflusse vermuthete, der unweit von hier ausmündete.

Da der Gouverneur von Kamtschatka Krusenstern jedoch gewarnt hatte, sich der unter chinesischer Herrschaft stehenden Küste der Tatarei zu sehr zu nähern, um nicht das Mißtrauen jener Macht zu erwecken, konnte jener seine Untersuchung leider nicht weiter führen; er kehrte vielmehr, die Kurilen noch einmal durchschneidend, nach Petropawlowsk zurück.

Der Commandant benutzte den Aufenthalt in diesem Hafen zur nothwendigen Ausbesserung seines Schiffes und veranlaßte die Wiederherstellung der Denkmäler des Capitän Clerke, des Nachfolgers Cook's bei dessen letzter Erdumseglung, sowie Delisle's und La Croyère's, des französischen Astronomen und Begleiters Behring's im Jahre 1741.

Krusenstern erhielt auf dieser letzten Station einen eigenhändigen Brief des Kaisers von Rußland, der ihm, unter

Bezeigung der allerhöchsten Anerkennung für seine Arbeiten, den St. Anna-Orden übersandte.

Am 4. October 1805 begab sich die »Nadiejeda« endlich wieder auf den Weg nach Europa und untersuchte dabei die Meerestheile, in denen nach den Karten die zweifelhaften Inseln Rica de Plata, Guadalupas, Malabrigos, St. Sebastian de Lobos und San Juan liegen sollten.

Krusenstern lief dabei die Farellon-Inseln der Anson'schen Seekarte an, welche heutzutage die Namen St. Alexander, St. Augustin und Volcanos führen und südlich von Bonin Sima liegen. Nach Durchseglung des Kanals von Formosa landete er dann, am 21. November, im Hafen von Macao.

Hier verwunderte er sich nicht wenig, die »Newa« nicht vorzufinden, welche seiner Anordnung gemäß von Kodiak eine zum Einkaufe von chinesischen Waaren bestimmte Ladung Pelzwerk bringen sollte. Krusenstern beschloß also, das Fahrzeug abzuwarten.

Macao bot dem Reisenden den Anblick einer verfallenen Größe.

»Man sieht daselbst, heißt es in dem Berichte, große Plätze, umrahmt mit prächtigen Häusern innerhalb weiter Höfe und prächtiger Gärten, die meist aber leer stehen, da sich die portugiesische Einwohnerschaft stark vermindert hat. Die Hauptgebäude sind von holländischen und englischen»Logen« eingenommen. Macao zählt vielleicht fünfzehntausend Bewohner, der Mehrzahl nach Chinesen, denn auf der Straße wenigstens sieht man, außer Geistlichen und Kirchendienern, nur selten einen Europäer.«

»Wir haben mehr Priester als Soldaten!« sagte mir ein Bürger von Macao. Dieser Scherz ist buchstäblich wahr. Die Zahl der Soldaten erreicht kaum hundert fünfzig Mann, darunter keinen einzigen Europäer; es sind vielmehr lauter Mestizen aus Macao und Goa; selbst europäische Officiere befinden sich nicht

darunter. Es möchte wohl sehr schwierig werden, vier große Forts mit diesem schwachen Häuflein zu vertheidigen. Seine Schwäche gestattet es den von Natur unverschämten Chinesen, sich ohne Scheu Alles zu erlauben.«

Als die »Nadiejeda« schon die Anker wieder lichten wollte, erschien die »Newa«. Es war das am 3. December. Krusenstern segelte nun mit derselben nach Whampoa, wo er seine Pelzladung vortheilhaft verkaufte, freilich erst nach unzähligen Schwierigkeiten, die nur durch seine feste, aber maßvolle Haltung und durch die Fürsprache englischer Kaufleute beseitigt wurden.

Am 9. Februar 1806 lichteten die beiden Fahrzeuge wieder die Anker und passirten vereinigt die Sunda-Straße. Jenseits der Weihnachtsinseln wurden sie jedoch bei nebligem Wetter wieder getrennt und fanden sich erst am Schlusse der ganzen Fahrt wieder. Am 4. Mai ankerte die »Nadiejeda« in der Bai von St. Helena, nachdem sie von der Sunda-Straße aus sechsundfünfzig und von Macao aus neunundsiebenzig Tage unter Segel gewesen war.

»Ich kenne, sagt Krusenstern, keinen geeigneteren Halteplatz als St. Helena, um nach einer langen Fahrt einmal auszuruhen. Die Rhede ist sehr sicher und bei jedem Wetter bequemer als z. B. die Tafel- und die Simons-Bai am Cap.

Wenn man sich in der Nähe des Landes hält, bietet die Einfahrt keine Schwierigkeiten; dabei ist der Weg bis in die offene See sehr kurz. Man findet hier Lebensmittel aller Art, vorzüglich ausgezeichnete Küchengewächse. In kaum drei Tagen vermag man sich mit allem Nothwendigen zu versorgen.«

Am 21. April segelte Krusenstern zwischen den Shetlands-Inseln und den Orkaden hindurch, um den Kanal (zwischen England und Frankreich) zu vermeiden, wo er in Gefahr kam,

französischen Kreuzern in die Hände zu fallen, und kehrte nach glücklicher Fahrt am 7. August 1806 nach Kronstadt zurück.

Ohne sich gerade den wichtigsten Reisen, wie denen Cook's oder La Pérouse's anzureihen, entbehrt doch auch die Krusenstern's keineswegs eines gewissen Interesses. Man verdankt diesem Forscher zwar keine bedeutungsvolle neuere Entdeckung, er bestätigte und berichtigte aber doch die seiner großen Vorgänger.

Den Reisenden des 19. Jahrhunderts, welche jetzt in die Weite hinaus ziehen, bleibt ja bei dem so fortgeschrittenen Wissen unserer Tage überhaupt nur diese Rolle übrig.

Krusenstern hatte bei seiner Reise um die Erde auch den Sohn des berühmten Bühnendichters Kotzebue mit an Bord gehabt. Der junge Otto Kotzebue, damals noch Seecadett, avancirte darauf ziemlich schnell. Er war Schiffslieutenant, als ihm 1815 das Commando einer ganz neuen Brigg, der »Rurik«, anvertraut wurde, welche siebenundzwanzig Mann Besatzung nebst zwei Kanonen zählte und auf Kosten des Grafen Romantzoff ausgerüstet war. Sein Auftrag damit lautete dahin, die noch weniger bekannten Gebiete von Oceanien zu erforschen und eine Durchfahrt durch das Eismeer zu versuchen.

Kotzebue verließ den Hafen von Kronstadt am 15. Juli 1815, ankerte in Kopenhagen und in Plymouth, und segelte nach sehr beschwerlicher Fahrt am 22. Januar 1816 nach Doublirung des Cap Horn in den Pacifischen Ocean ein. Er rastete hier zuerst bei Talcahuano an der Küste von Chile, stach wieder in See, bekam die wüste Insel Salas y Gomez in Sicht und steuerte nun auf die Osterinsel zu, wo er einen ebenso freundlichen Empfang zu finden hoffte, wie seine Vorgänger Cook und La Pérouse.

Kaum hatten die Russen jedoch, inmitten einer dichten Menge von Eingebornen, die ihnen Früchte und Wurzeln

anboten, den Fuß an's Land gesetzt, als sie sich mit einer solchen Frechheit bestohlen sahen, daß sie zu ihrer Vertheidigung von den Waffen Gebrauch machen und sich eiligst wieder einschiffen mußten, um dem Hagel von Steinen zu entgehen, mit dem die Wilden sie überschütteten.

Die einzige Beobachtung, welche sie während jenes kurzen Besuches machen konnten, bestand in der Wahrnehmung, daß eine große Menge jener gigantischen Steinfiguren, deren Cook und La Pérouse Erwähnung thun, jetzt größtentheils zerstört und umgestürzt worden war.

Am 16. April gelangte der russische Kapitän nach Schouten's Insel der Hunde, welche er die »Zweifelhafte Insel« nannte, um auf den Unterschied in der Breitenlage hinzudeuten, den er zwischen den Angaben früherer Seefahrer und seinen eigenen Messungen constatirte. Nach Kotzebue läge dieselbe unter 14°50' südlicher Breite und 138°47' westlicher Länge. Im Laufe der nächsten Tage entdeckte er die wüste Insel Romantzoff – so genannt zu Ehren des Patrons der Expedition – ferner die Insel Spiridoff mit einer Lagune inmitten des Landes (das ist die Insel Oura vom Pomotu-Archipel) und darauf die Kette der Vliegen-Eilande und die nicht minder ausgedehnte der Krusenstern-Inseln.

Am 28. April befand sich die »Rurik« in der Nähe der für die Bauman's-Inseln angegebenen Position. Er suchte diese jedoch vergeblich. Wahrscheinlich hatte er dieselbe Gruppe schon unbewußt früher in Sicht gehabt.

Als er den gefährlichen Archipel der Pomotus verlassen, steuerte Kotzebue nach einer Inselgruppe, welche Sever im Jahre 1788 gesehen, aber nicht angelaufen hatte, und die jener damals die »Penrhyn-Inseln« taufte. Für den Mittelpunkt dieser, den Pomotu-Inseln ähnlichen, sehr niedrigen, aber bewohnten Eilande bestimmte der Seefahrer die Lage unter 9°1 ' 35'' südlicher Breite und 157°44' 32'' westlicher Länge.

Bei dem Erscheinen des Schiffes stieß eine beträchtliche Flottille vom Ufer ab. Die Eingebornen, welche dieselbe besetzt hatten, ruderten mit Palmenzweigen in den Händen unter abgemessenem Schläge der Pagaien heran, während eine Menge Sänger eine ernste, fast melancholische Weise anstimmten. Um sich gegen jede Ueberrumpfung sicherzustellen, ließ Kotzebue alle Piroguen nur an einer Seite seines Schiffes anfahren, und mit Hilfe von Seilen entwickelte sich bald ein lebhafter Tauschhandel. Die Eingebornen hatten gegen Eisenstücke freilich nichts als Angelhaken aus Perlmutter zu bieten. Sie gingen bis auf einen Schurz vollständig nackt, waren aber recht gut gebaut und von martialischem Aussehen.

Traten sie schon zuerst sehr lebhaft und geräuschvoll auf, so nahmen die Wilden nach und nach sogar eine drohende Haltung an. Sie suchten ihre Diebereien gar nicht zu verhehlen und antworteten auf deshalb erhobene Reclamationen durch ganz unzweideutige Herausforderungen. Sie schwangen z. B. die Lanzen über den Köpfen, stießen ein entsetzliches Geschrei aus und suchten sich scheinbar gegenseitig zum Angriff anzureizen.

Als Kotzebue den Augenblick gekommen glaubte, dieser feindseligen Haltung entgegenzutreten, ließ er einen blinden Schuß abgeben. Im Augenblick waren alle Canots leer; bei dem Knall des Gewehres hatten sich die Insassen der Boote auf Einen Schlag in's Wasser gestürzt. Bald sah man ihre Köpfe wieder emportauchen und sie nahmen nun, durch jenen Wink etwas zahmer gemacht, den Tauschhandel ruhiger wieder auf. Bei diesem Volke, das Kotzebue mit dem auf Nuka-Hiwa wohnenden Stamme vergleicht, schienen Nägel und Eisenstücke in hohem Werthe zu stehen. Wenn sich die Eingebornen nicht tätowirten, so trugen sie dafür am ganzen Körper breite Narben zur Schau.

Eine auffällige Gewohnheit derselben, welche man auf den oceanischen Inseln bisher noch nicht wahrgenommen hatte, bestand darin, die Nägel möglichst lang wachsen zu lassen, und die der Anführer in den Piroguen überragten die Finger manchmal um ganze drei Zoll.

Sechsendreißig Boote mit dreihundertsechzig Mann besetzt umschwärmten jetzt das Schiff. Kotzebue sagte sich, daß eine Landung in Rücksicht auf seine schwachen Kräfte eine Unklugheit sei, und ging deshalb wieder unter Segel, ohne weitere Kunde über diese wilden und kampflustigen Insulaner einziehen zu können.

Auf dem weiteren Wege nach Kamtschatka bekam der Seefahrer zwei, durch eine Kette von Korallenriffen verbundene Inseln in Sicht. Er gab denselben die Namen Kutusoff und Suwarow, bestimmte deren Lage und nahm sich vor, dieselben wieder aufzusuchen. Die Einwohner derselben näherten sich der »Rurik« auf leicht beweglichen Piroguen wagten aber trotz der dringlichen Einladung der Russen nicht, an Bord zu kommen. Sie betrachteten das Schiff mit großer Verwunderung, unterhielten sich mit einer Lebhaftigkeit, welche auf ihre Intelligenz zu schließen erlaubte, und warfen Pandanusfrüchte und Cocosnüsse auf das Verdeck.

Ihre schwarzen, schlichten Haare, in denen sie da und dort eine Blume angebracht hatten, die am Halse hängenden Zieraten, die Kleidung aus gewebten Stoffen, welche bis zu den Waden herabfiel, und vor Allem ihr offenes, freundliches Auftreten unterschieden diese Leute, die zu dem Marshalls-Archipel gehörten, wesentlich von den Bewohnern der Penrhyn-Inseln.

Am 19. Juni lief die »Rurik« in Neu-Archangel ein und deren Mannschaft verwendete volle achtundzwanzig Tage zur Ausbesserung des Schiffes.

Am 15. Juli ging Kotzebue wieder unter Segel und landete fünf Tage später an der Behrings-Insel, deren Nordspitze zu 55°17'18'' nördlicher Breite und 194°6' 37'' westlicher Länge bestimmt wurde.

Die Eingebornen, welche Kotzebue auf dieser Insel traf, trugen, gleich denen der amerikanischen Seite, Kleidung aus Robbenhaut und Seehunds-Eingeweiden. Ihre Lanzen waren mit spitzen Zähnen von Amphibien versehen. Ihre Nahrung bestand aus Walfisch- oder Robbenfleisch, das sie in Erdvertiefungen aufbewahrten. Die aus Leder bestehenden, höchst unreinlichen Hütten derselben verbreiteten einen abscheulichen Geruch von ranzigem Oel. Auch die Boote waren mit Leder überzogen, und endlich besaßen sie viele, von Hunden gezogene Schlitten.

Ihre Art, sich zu begrüßen, ist besonders merkwürdig: sie reiben sich nämlich gegenseitig die Nasen und darauf streicht Jeder mit der Hand am Leib herunter, als habe er einen recht schmackhaften Bissen genossen; wollen sie aber Jemand einen Beweis außerordentlicher Zuneigung geben, so spucken sie in die Hand und salben das Gesicht des Freundes mit dem Speichel ein.

An der amerikanischen Küste nach Norden weiter fahrend, gelangte der Kapitän nach der Bai Chichmareff, der Insel Saritcheff und entdeckte endlich einen tiefen Golf, von dem man bisher keine Ahnung hatte. In demselben hoffte Kotzebue einen Kanal zu finden, durch den er nach den Polarmeeren vordringen könne, doch ging diese Erwartung nicht in Erfüllung. Dem Golfe gab der Seefahrer seinen eigenen Namen, dem Cap am Eingange desselben aber den Krusenstern's.

In Folge der ungünstigen Jahreszeit mußte die »Rurik« am 6. September nach Unalachka zurückkehren; später hielt sie sich einige Tage in San Francisco auf und segelte dann nach den

Sandwichs-Inseln, wo wichtige Messungen vorgenommen und merkwürdige Beobachtungen verschiedener Art gemacht wurden.

Von diesem Archipel aus wandte sich Kotzebue nach den von ihm einige Monate früher entdeckten Inseln Suwarow und Kutusoff. Am 1. Januar 1817 bekam er die Insel Miadi in Sicht, der er den Namen die »Neujahrs-Insel« gab. Vier Tage später entdeckte er eine Reihe niedriger bewaldeter, von Korallenriffen umgebener Eilande, welche das Schiff nur mit Mühe passiren konnte.

Anfangs entflohen die Bewohner derselben, als sie des Lieutenant Schischmareff ansichtig wurden, kamen aber bald mit einem Zweige in der Hand zurück und riefen unablässig das Wort »Aïdara« (Freund). Der Officier wiederholte das Wort und beschenkte sie mit einigen Nägeln, für welche die Russen die Halsbänder und Blumen, mit denen die Eingebornen Hals und Kopf geschmückt hatten, als Gegengeschenke erhielten.

Dieser Austausch von Freundlichkeiten bestimmte auch den Rest der Insulaner, sich sehen zu lassen. Während des ganzen Aufenthaltes der Russen in diesem Archipel dauerten diese guten Beziehungen und gegenseitigen Besuche fort. Einer der Eingebornen, Namens Rarik, empfing die Russen besonders herzlich und sagte ihnen, daß seine Insel, ebenso wie die ganze Kette von Eilanden und Atolls, Otdia heiße.

Um sich für den wohlwollenden Empfang seitens der Wilden erkenntlich zu beweisen, ließ Kotzebue einen Hahn und eine Henne zurück und steckte in einen Garten, den er hatte herrichten lassen, viele Sämereien verschiedener Art, in der Hoffnung, daß dieselben hier zur Reife kommen würden; er machte seine Rechnung freilich ohne die Ratten, welche auf der Insel in Schaaren hausten und seine Anpflanzungen zerstörten. Nachdem Kotzebue durch einen Häuptling. Namens

Languediak, erfahren, daß diese Inselgruppe nebst ihrer dünn gesäeten Bevölkerung nur sehr neuen Ursprungs sein könne, stach er am 6. April neuerdings in See und gab dem Archipel den Namen Romantzoff's.

Am nächsten Tage vertauschte er den Namen von fünfzehn Eilanden, auf welchen nur drei Personen angetroffen wurden, indem er sie an Stelle der früheren Bezeichnung »Eregup« die »Tchitschakoff-Eilande« taufte. Später fand Kotzebue auf den Kawen-Inseln seitens des »Tamons« oder Häuptlings einen wirklich enthusiastischen Empfang. Jedermann hier bemühte sich, die neuen Ankömmlinge zu ehren, die Einen durch ihr Schweigen – wie es z. B. die Etiquette der Könige des Landes verbot, die an sie gerichteten Fragen zu beantworten, die Anderen durch ihre Tänze, ihr Geschrei oder durch lustige Gesänge, in welchen der Name »Totabu« (Kotzebue) häufig wiederkehrte. Der Häuptling selbst, der Kotzebue in einem Canot abholte, trug diesen auf den Schultern an's Land da man nicht bis an's Ufer fahren konnte.

An der Aur-Gruppe bemerkte der Seefahrer unter den vielen Eingebornen, welche an Bord gekommen waren, zwei Männer, deren Tätowirung und Physiognomie sie als Fremde kennzeichneten. Einer derselben, Namens Kadon, gefiel vorzüglich dem Commandanten, der ihm einige Eisenstücke schenkte. Kotzebue wunderte sich, jenen darüber nicht dieselbe Freude ausdrücken zu sehen wie seine Begleiter. Noch der nämliche Abend sollte darüber Aufklärung geben.

Als alle Eingebornen sich anschickten, die »Rurik« zu verlassen, bat Kadon inständigst, für immer dableiben zu dürfen, so daß der Commandant, obwohl ungern, seinem Wunsche nachgeben mußte.

»Kadou wandte sich, sagt Kotzebue, zu seinen Kameraden, die ihn in ihren Piroguen erwarteten, und erklärte ihnen seine Absicht, an Bord des Schiffes zu verbleiben. Erstaunt über

diesen Entschluß, suchten die Eingebornen ihn vergeblich davon abzubringen. Zuletzt trat sein Landsmann Edok noch einmal zu ihm heran, unterhandelte erst lange Zeit mit ihm in ernstem Tone und suchte ihn endlich, da er damit nichts zu erreichen schien, mit Gewalt fortzuziehen; Kadou stieß den Freund aber entschlossen zurück und die Piroguen entfernten sich langsam. Er brachte die Nacht in meiner Nähe zu, hocherfreut über die Ehre, neben dem Tamon des Schiffes zu schlafen, und gab deutlich seine Befriedigung über den gefaßten Beschluß zu erkennen.«

Geboren auf Jouli, einer der Carolinen, dreihundert Meilen von der Insel, die er zuletzt bewohnte, war Kadou mit Edok und zwei anderen Landsleuten beim Fischfange von einem heftigen Sturme überfallen worden. »Acht« Monate lang irrten die Unglücklichen, ein Spiel der Winde und Strömungen, auf dem bald ruhigen, bald stürmisch erregten Meere umher. Während dieser Zeit hatte es ihnen zwar nie an Fischen gefehlt, dagegen hatten sie von Durst oft entsetzlich zu leiden. Wenn ihr Vorrath an Regenwasser, mit dem sie übrigens sehr sparsam umgingen, erschöpft war, konnten sie sich nicht anders als dadurch helfen, daß sie tief in's Meer hinabtauchten, um vom Grunde ein weniger salziges Wasser herauszuholen, wozu sie eine ausgehöhlte und mit enger Oeffnung versehene Cocosnuß mit hinunternahmen. Endlich in Sicht der Aur-Inseln gelangt, konnte selbst der Anblick des Landes und die Aussicht auf das Ende ihrer Leiden sie kaum mehr aufrecht erhalten.

Als die Einwohner von Aur die eisernen Geräthe sahen, welche sich in der Pirogue der Fremdlinge befanden, wollten sie diese erst ermorden, um sich ihrer Schätze zu bemächtigen; der Tamon aber nahm jene unter seinen Schutz.

Seitdem waren nun drei Jahre verflossen, und die Caroliner hatten, in Folge ihrer größeren Kenntnisse, unter den

Bewohnern der Insel es zu einem gewissen Ansehen und zu hervorragender Stellung gebracht.

Als die »Rurik« sich näherte, befand sich Kadon eben fern von der Küste im Walde. Sofort wurde nach ihm geschickt, denn er galt für einen großen Reisenden und konnte vielleicht sagen, welches Ungethüm auf die Insel zukomme. Kadou, der europäische Schiffe schon früher gesehen, hatte seine Freunde dann auch bestimmt, den Fremden entgegen zu fahren und sie freundlich zu empfangen.

Das waren die Abenteuer Kadon's. Er blieb auf dem Schiffe, bezeichnete auch die anderen Inseln des Archipels und erleichterte den Russen sehr wesentlich den Verkehr mit anderen Eingebornen.

Bekleidet mit einem gelben Mantel, den Kopf gleich einem Galeerensklaven mit einer rothen Mütze bedeckt, blickte Kadou nun etwas hochmüthig auf seine früheren Freunde herab und schien dieselben gar nicht mehr zu kennen. Nur bei dem Besuche eines ehrwürdigen Greises, Tigedien mit Namen, der sich durch einen prächtigen Bart auszeichnete, verstand sich Kadou dazu, die Handhabung des Segelwerkes und überhaupt Alles, was sich auf dem Schiffe befand, zu erklären. Wie so viele Europäer ersetzte er durch sicheres Auftreten den Mangel an Wissen und war auf keine Frage um die Antwort verlegen.

Als er um Auskunft wegen eines kleinen Behälters ersucht wurde, aus dem ein Matrose etwas schwärzliches Pulver nahm und in die Nase einsog, gab Kadon sofort die ungeheuerlichsten Erzählungen darüber zum Besten und näherte den Behälter, um einen unwiderlegbaren Beweis zu liefern, auch seiner Nase. Sofort warf er denselben aber weit von sich und begann so entsetzlich zu niesen und zu schreien, daß seine Freunde entsetzt nach allen Richtungen auseinanderstoben; nach überstandener Krisis aber wußte er

der fatalen Geschichte dennoch einen für ihn günstigen Anstrich zu verleihen.

Kadon lieferte Kotzebue weitere Kundschaft über die Inselgruppe, bei welcher sich die Russen, mit Aufnahmen und Messungen beschäftigt, nun schon während eines ganzen Monats aufhielten. Alle diese Inseln standen unter der Botmäßigkeit eines einzigen Tamon, Namens Lamary, und hießen bei den Eingebornen Radak. Dumont d'Urville nannte sie einige Jahre später die Marshalls-Inseln. Nach Kadou's Aussage lag westlich und parallel mit jenen eine andere Reihe von Eilanden, Atolls und Rissen, welche Ralik genannt wurden.

Kotzebue fand keine Zeit mehr, diese zu besuchen, sondern wandte sich nach Norden und erreichte am 24. April Unalachka, wo er die schweren Beschädigungen ausbessern ließ, welche die »Rurik« durch zwei heftige Stürme erlitten hatte. Als er hier einige »Baïdaren«, das sind mit Häuten bespannte Boote, und fünfzehn an die Seefahrt im Polarmeer gewöhnte Alëuten an Bord genommen, begann der Commandant die Untersuchung der Behrings-Straße von Neuem.

Kotzebue litt an heftigen Schmerzen in der Brust, seitdem er bei Umschiffung des Cap Horn durch eine gewaltige Welle umgeworfen und über Bord geschleudert worden war, was ihm ohne Zweifel das Leben gekostet hätte, wenn es ihm nicht gelungen wäre, sich an einem Seile zu halten. Sein Zustand verschlimmerte sich jedoch weiter, so daß er sich am 10. Juli, als er die Insel St. Laurent anließ, gezwungen sah, auf eine weitere Fortsetzung der Fahrt zu verzichten.

Am 1. October ging die »Rurik« noch einmal auf kurze Zeit bei den Sandwichs-Inseln vor Anker, nahm verschiedene Sämereien und Thiere ein und landete nachher unter den freudigsten Kundgebungen der Eingebornen wieder in Otdia.

Vorzüglich entzückt zeigten diese sich darüber, daß die Russen einige Katzen mitbrachten, durch die sie von der Unzahl Ratten, welche auf der Insel hausten und die Pflanzungen verheerten, befreit zu werden hofften. Gleichzeitig feierten sie die Rückkehr Kadous, dem die Russen eine Menge Geräthe und Waffen überließen, wodurch er zum reichsten Manne des ganzen Archipels wurde.

Am 4. November verließ die »Rurik« die Radak-Inseln und blieb, nach einem kurzen Besuche des Legiep-Archipels, bis zum Ende desselben Monates bei Guaham, einer der Mariannen, liegen. Ein mehrwöchentlicher Aufenthalt in Manilla gab dem Commandanten Gelegenheit, vielfache Kundschaft über die Philippinen einzuziehen, worauf wir später noch zurückkommen.

Nachdem sie glücklich mehrere Stürme in der Nähe des Caps der Guten Hoffnung überstanden, warf die »Rurik« am 3. November in der Nawa, gerade vor dem Palaste des Grafen Romantsoff, Anker.

Die kühnen Seefahrer hatten die drei Jahre, welche ihre Seefahrt dauerte, wohl auszunutzen gewußt. Sie waren trotz ihrer geringen Zahl und der Schwäche ihres Fahrzeuges nicht davor zurückgeschreckt, sich auf die gefährlichsten Meere, in unbekannte Archipele, nach dem Eise des Pols und in die Gluth der Tropenzone zu wagen. Verdankte man ihnen nicht unwichtige geographische Entdeckungen, so kommt den vielen Berichtigungen früherer falscher Angaben ein noch ungleich höherer Werth zu. Zweitausendfünfhundert Pflanzenarten, darunter ein Drittel ganz neue, und vielfache Beiträge zur Kenntniß der Sprachen, der Ethnographie, der Religion und der Sitten der von ihnen besuchten Volksstämme – das verdient gewiß den Namen einer reichen Ernte, die ebenso für den Eifer, das Geschick und das Wissen des Kapitäns, wie für die

Unerschrockenheit und Ausdauer der Mannschaft ein rühmliches Zeugniß ablegt.

Als die russische Regierung sich dann im Jahre 1823 entschloß, nach Kamtschatka Truppen zu senden, um dem Schleichhandel, der in ihren Besitzungen an der Nordwestküste Amerikas blühte, ein Ende zu machen, wurde das Commando der Expedition dem bewährten Kotzebue anvertraut. Man überließ ihm die Fregatte »Predpriatie« und stellte es ihm völlig frei, für die Hin- wie für die Rückfahrt denjenigen Weg einzuschlagen, der ihm zur Erreichung jenes Zweckes am geeignetsten dünkte.

Hatte Kotzebue als Seecadett früher mit Krusenstern eine Reise um die Welt gemacht, so gab ihm dieser jetzt seinen jüngsten Sohn als Begleiter mit, und Möller, der damalige Marineminister, folgte diesem Beispiele.

Die Expedition verließ Kronstadt am 15. August 1823, lief Rio de Janeiro an, segelte am 15. Januar 1824 um das Cap Horn, wandte sich nach dem Pomotu-Archipel, wobei die Insel Predpriatie entdeckt ward, lief hierauf die Inseln Araktschejef, Romantsoff, Carlshoff und Palliser an und ging am 14. März auf der Rhede von Matavai auf Tahiti vor Anker.

Seitdem Cook in diesem Archipel gewesen war, hatten die Sitten und Lebensgewohnheiten der Bewohner eine völlige Umgestaltung erfahren.

Schon 1799 waren auf Tahiti Missionäre eingetroffen und hatten sich daselbst zehn Jahre lang aufgehalten, ohne nur einen einzigen Eingebornen bekehren zu können, ja, man muß leider zugeben, es war ihnen nicht einmal gelungen, die Achtung der Einwohnerschaft zu erringen.

Als sie durch Unruhen, welche Tahiti zu jener Zeit erschütterten, gezwungen wurden, auf Eimeo und anderen Inseln des Archipels Zuflucht zu suchen, konnten sie sich bald besserer Erfolge rühmen. Im Jahre 1817 rief Pomare, der

König von Tahiti, die Missionäre zurück, trat ihnen bei Matavaï ein Stück Land ab und bekehrte sich selbst, was viele der hervorragenden Einwohner bestimmte, seinem Beispiele zu folgen.

Kotzebue überzeugte sich zwar von dieser Umwandlung, zweifelte aber doch sehr daran, daß europäische Gewohnheiten in Tahiti festen Fuß fassen würden.

Auf den Kanonenschuß, der die Ankunft der Russen verkündete, stieß ein Boot unter tahitischer Flagge vom Ufer und ein Lootse führte die »Predpriatie« sehr geschickt nach einem sicheren Ankerplatze.

Am nächsten Tage, einem Sonntage, erstaunten die Russen über die weihevollen Ruhe, die auf der ganzen Insel herrschte. Das feierliche Schweigen wurde nur durch Loblieder und Psalmen unterbrochen, welche die Eingebornen in ihren Hütten sangen.

Die Kirche, ein einfaches, reinliches Gebäude von regelmäßiger Form und bedeckt von Rosengeizweigen, zu dem eine lange und breite Allee von Cocospalmen hinführte, war von einer aufmerksamen, andächtigen Menge gefüllt, die Männer auf der einen, die Frauen auf der anderen Seite, und Alle mit einem Gebetbuche in der Hand. Die Stimmen der Neubekehrten begleiteten den Gesang der Missionäre, öfter freilich mit mehr gutem Willen, als im richtigen Zusammenklang und Takt.

Machte die Frömmigkeit der Insulaner auch einen erbaulichen Eindruck, so wirkte doch das Costüm der merkwürdigen Gläubigen einigermaßen störend und zerstreud auf den Zuschauer. Während ein schwarzer Rock oder eine englische Uniformweste die ganze Bekleidung der Einen bildete, trugen Andere wieder nur einen Brustlatz, ein Hemd oder ein paar Beinkleider. Die Reichsten unter ihnen erschienen zwar in Tuchmänteln, von dem Gebrauche von

Schuhen oder Strümpfen hatten aber Alle, Reiche und Arme, als unnütz, gänzlich abgesehen.

Auch die Frauen waren nicht weniger seltsam ausgestattet; einige von ihnen trugen ein weißes oder gestreiftes Mannshemd, andere nur ein einfaches Stück Leinen, Alle aber hatten europäische Hüte auf dem Kopfe. Wenn die Frauen der Ariis als höchsten Luxus gar ein farbiges Oberkleid anhatten, so bildete ein solches dann überhaupt das einzige Kleidungsstück.

Am folgenden Montag vollzog sich eine großartige Ceremonie. Die Regentin und die königliche Familie statteten Kotzebue ihren Besuch ab. Den hohen Persönlichkeiten ging ein Ceremonienmeister voraus, ein wahrer Narr, der nichts als eine rothe Weste trug, während die Tätowirung seiner Beine etwa eine gestreifte Hofe darstellte; der Rücken desselben zeigte einen Viertelkreis mit sehr genauen Abtheilungen, und er begleitete seine Capriolen, Verrenkungen, Grimassen und Schwenkungen mit dem drolligsten Ernste.

Auf dem Arme der Regentin ruhte der kleine Pomare III. An ihrer Seite schritt die Schwester des Königs, ein hübsches Mädchen von etwa zehn Jahren. War das königliche Baby auch wie seine Angehörigen in europäischer Weise gekleidet, so fehlten ihm die Schuhe doch ebenso, wie dem Aermsten seiner Unterthanen. Auf Bitten der Minister und der Großen von Tahiti ließ ihm Kotzebue ein Paar Stiefeln anfertigen, die es bei der Krönung tragen sollte.

Was gab es da für Jubel und Vergnügen, was für begehrlche Blicke nach allen den Kleinigkeiten, die unter die Damen des Hofes vertheilt wurden! Welche Kämpfe um eine unechte Tresse, deren kleinste Stücke sich jene aus den Händen rissen!

»War es wohl eine besonders wichtige Angelegenheit, welche so viel Männer, die uns Früchte und Schweine in Ueberfluß anboten, nach dem Deck der Fregatte verlockte? O

nein, das waren nur die Ehemänner der unglücklichen Tahitierinnen, welche bei der Vertheilung jener unechten goldenen Tresse nicht zugegen sein konnten, jenes Prachtstückes, das für die Naturkinder einen bedeutend größeren Werth zu haben schien als für Europäerinnen ein ganzer Diamantschmuck.«

Nach Verlauf von sechs Tagen beschloß Kotzebue, dieses merkwürdige Land, in dem Civilisation und Barbarei so friedlich neben einander bestanden, zu verlassen und nach dem, durch die Niedermetzlung der Mannschaft La Pérouse's berücktigten Samoa-Archipel zu steuern.

Welch' ein Unterschied gegenüber den Einwohnern von Tahiti! Wild und grausam, mißtrauisch und unfreundlich, machten die Bewohner der Insel Rose sogar Miene, das Deck der »Predpriatie« zu erklettern. Als einer den entblößten Arm eines Matrosen sah, gab er durch unzweideutige Zeichen sein Verlangen zu verstehen, dieses derbe und voraussichtlich saftige Fleisch zu kosten.

Je mehr sich die Anzahl ihrer Piroguen vergrößerte, desto mehr wuchs auch die Frechheit der Eingebornen. Sie konnten zuletzt nur durch Gewalt zurückgedrängt werden, und die Fregatte setzte schleunigst ihre Fahrt fort, um sich vor den zudringlichen und unverschämten Wilden zu sichern.

An Oiolava, den Inseln Plate und Pola, welche ebenso einen Theil des Archipels der Schifferinseln bilden, fuhr Kotzebue ohne Aufenthalt vorüber und segelte nach den Radak-Inseln, wo er schon bei seiner ersten Reise einen so freundschaftlichen Empfang gefunden hatte.

Der Anblick des großen Schiffes flößte aber den Einwohnern eine solche Furcht ein, daß sie haufenweise in ihre Boote sprangen oder weiter in's Innere entflohen, während am Strande nur eine gewisse Zahl zurückblieb, welche mit

Palmenzweigen in den Händen den Fremden entgegenzog und sie um Frieden und Schonung bat.

Da sprang Kotzebue mit dem Arzte Eschscholtz in eine Schaluppe, ruderte schnell nach dem Ufer und rief wiederholt: »Totabu äidara« (Kotzebue, Freund!) Das verfehlte seine Wirkung nicht. Wenn die Eingebornen die Russen früher um Schonung anflehten, so stießen sie nun ein helles Freudengeschrei aus, eilten den alten Freunden entgegen und verbreiteten die Botschaft von Kotzebue's Wiederkehr schnell unter ihren Landsleuten.

Der Commandant hörte mit Vergnügen, daß Kadon noch in Aur unter dem Schutze Lamary's lebe, dessen Wohlwollen er sich durch die Abtretung der Hälfte seiner, von den Russen erhaltenen Schätze erkaufte hatte.

Von den Thieren, welche Kotzebue früher auf Otdia zurückließ, lebten nur noch die inzwischen wild gewordenen Katzen, denen es aber bisher noch nicht gelungen war, die Ratten auszurotten, von denen es auf der Insel wimmelte.

Der Commandant verweilte einige Tage bei seinen Freunden, die ihn durch dramatische Vorstellungen zu ergötzen suchten, und segelte am 6. Mai nach der, bei seiner ersten Fahrt nur oberflächlich untersuchten Legiep-Gruppe ab. Nachdem er die Aufnahme derselben vollendet, beabsichtigte Kotzebue, die Untersuchung der Radak-Inseln wieder aufzunehmen; die ungünstige Witterung legte dem aber so große Hindernisse in den Weg, daß er sich genöthigt sah, nach Kamtschatka abzusegeln.

Vom 7. Juni bis 20. Juli genoß die Mannschaft hier der wohlverdienten Ruhe. Dann ging er wieder in See und am 7. August vor Neu-Archangel an der amerikanischen Küste vor Anker.

Die Fregatte aber, welche die »Predpriatie« an dieser Station ablösen sollte, befand sich noch daselbst und mußte auch bis

zum 1. März des folgenden Jahres dableiben. Kotzebue benutzte diese Zeit, um noch einmal den Sandwichs-Archipel zu besuchen, wo er, im December 1824, bei Waihou vor Anker ging.

Der Hafen von Rono-Rourou oder Honolulu ist der sicherste des ganzen Archipels. Hier liefen auch schon zahlreiche Schiffe ein und die Insel Waihon war auf bestem Wege, sich zur wichtigsten der ganzen Gruppe zu erheben und Hawaiï oder Owyhee von der früheren Stellung herabzudrücken. Die Stadt hatte schon ein halb europäisches Ansehen gewonnen; an Stelle der primitiven Hütten waren steinerne Häuser emporgewachsen; regelrecht angelegte Straßen mit Läden. Cafés, Branntweinschänken, welche von den Matrosen der Walfischfahrer und Pelzhändler stark besucht wurden, ferner ein mit Kanonen ausgerüstetes Festungswerk bezeugten die schnelle Veränderung aller Verhältnisse und Sitten der Eingebornen.

Fünzig Jahre waren seit Entdeckung der meisten oceanischen Inseln verflossen, und fast überall hatte sich, wie auf den Sandwichs-Inseln, ein schneller, auffallender Wechsel vollzogen.

»Der Pelzhandel, sagt Desborough Cooley, ein Handel, der auf der Nordwestküste Amerikas betrieben wird, hat auf dem Sandwichs-Archipel eine erstaunliche Umwandlung zuwege gebracht, da gerade diese Inseln für die damit beschäftigten Schiffe einen willkommenen Schutz und Ruheplatz gewähren. Die Händler pflegen hier den Winter über zu verweilen, ihre Fahrzeuge auszubessern und mit allem Nothwendigen zu versehen; mit dem Sommer kehren sie dann nach der Küste Amerikas zurück, um ihre Ladung zu vervollständigen. Für das, was sie lieferten, tauschten die Insulaner meist eiserne Geräthe, am liebsten aber Gewehre ein, und die Händler beeilten sich, ohne die mögliche Folge zu bedenken, ihren

Wünschen entgegenzukommen. Feuerwaffen und Schießbedarf wurden als das beliebteste Tauschmittel in großen Mengen nach den Sandwichs-Inseln geschafft. Die Bewohner derselben wurden den Fremden auch bald gefährlich; sie bemächtigten sich mehrerer kleiner Schiffe und entwickelten eine unerwartete, anfangs mit barbarischer Wildheit gepaarte Energie, welche indeß eine vorwiegende Neigung zu socialen Verbesserungen erkennen ließ. Zu dieser Zeit trat einer jener außerordentlichen Männer auf, welche niemals fehlen, wenn sich große Ereignisse vorbereiten, und führte die von Europäern begonnene Umwälzung vollends zu Ende. Kamea Mea (Kamehameha), ein Häuptling, der sich schon bei dem letzten, unheilvollen Besuche Cooks bemerkbar gemacht hatte, riß die königliche Gewalt an sich, unterwarf die benachbarten Inseln an der Spitze einer Armee von sechszehntausend Mann und strebte, seine Eroberungen zur Durchführung seiner weitaussehenden fortschrittlichen Pläne auszunutzen. Er kannte die Ueberlegenheit der Europäer und setzte seinen Stolz darein, es ihnen möglichst gleich zu thun. Schon im Jahre 1796 schickte der Usurpator, als Kapitän Broughton die Insel anließ, zu diesem mit der Frage, ob er einen Anspruch auf den Salut seiner Artillerie habe. Im Jahre 1817 soll er eine Armee von siebentausend mit Flinten bewaffneter Soldaten besessen haben, unter denen sich mindestens fünfzig Europäer befanden. Begann Kamea Mea auch seine Laufbahn mit Blutvergießen und Usurpation, so endete er doch geliebt und bewundert von seinen Unterthanen, die ihn als überirdisches Wesen verehrten und seinen Tod mit aufrichtigeren Thränen beweinten, als vielleicht jemals auf den Sarg eines Monarchen gefallen sind.«

So war der Zustand der Dinge, als die russische Expedition vor Waihon eintraf. Der junge König Rio-Rio befand sich mit seiner Gattin in England und die Regierung der Insel wurde einstweilen von der Königin-Mutter Kaahou Manon geführt.

Kotzebue machte, da Letztere, ebenso wie der erste Minister, auf einer benachbarten Insel weilte, einer anderen Gemahlin Kamea Mea's seinen Besuch.

»Das Zimmer, sagte der Reisende, war nach europäischer Art mit Stühlen, Tischen und großen Spiegeln ausgestattet, den Fußboden bedeckten schöne Matten, auf welcher Nomo Hana, die nicht über vierzig Jahre zu zählen schien, nachlässig ausgestreckt lag; sie maß gewiß fünf Fuß acht Zoll in der Länge und mindestens vier Fuß im Umfang. Ihre schwarzen Haare waren sorgfältig auf einem wirklich ballonrunden Kopfe aufgesteckt. Ihre platte Nase und vorspringenden Lippen verliehen dem Gesichte zwar keinen besonderen Reiz, doch fehlte diesem nicht der Ausdruck wohlwollender Freundlichkeit.«

Die »gute Dame« erinnerte sich, Kotzebue vor zehn Jahren gesehen zu haben. Sie empfing ihn auch sehr zuvorkommend, konnte von ihrem Gatten aber kein Wort sprechen, ohne daß ihr die Thränen in die Augen traten – ein Schmerz, der uns wirklich vom Herzen zu kommen schien. Um den Todestag des Fürsten immer vor Augen zu haben, hatte sie sich auf ihrem Arme die einfache Inschrift: »6. Mai 1819« tätowieren lassen.

Als eifrige Christin, gleich der großen Mehrzahl der Bevölkerung, führte die Königin Kotzebue nach der Kirche, einem schmucklosen geräumigen Gebäude, ohne eine solche gedrängte Volksmenge wie in Tahiti. Nomo Hana erschien recht intelligent, konnte lesen und bildete sich vorzüglich viel auf ihre Fertigkeit im Schreiben ein, dieser Kunst, »welche uns die Entfernten näher bringt«. Um dem Befehlshaber gleichzeitig mit einem Beweise ihrer Zuneigung auch einen solchen ihrer Kenntnisse zu geben, sandte sie ihm durch einen besonderen Boten eine vor mehreren Wochen von ihr vollendete Epistel.

Die anderen Damen bemühten sich, es ihr gleich zu thun, und Kotzebue sah sich bald von einer solchen Menge von Sendschreiben überfluthet, daß er, um dieser Schreibwuth ein Ziel zu setzen, sich nicht anders helfen konnte, als die Anker zu lichten und das Weite zu suchen.

Vor der Abfahrt empfing er die Königin Nomo Hana, welche in Gala erschien, noch einmal an Bord. Ihr Costüm bestand dabei aus einem prachtvollen pfirsichfarbenen Seidenkleid mit breiter schwarzer Stickerei, ein Kleid, das freilich für eine europäische Figur angefertigt sein mochte und ihr also viel zu kurz und zu eng war. So blieben z. B. nicht nur ihre Füße sichtbar, Füße, gegen welche diejenigen Karl's des Großen noch Chinesenfüßchen gewesen wären, und die in ein paar tüchtigen Männerstiefeln staken, sondern zum Theile auch die braunen, dicken, nackten Beine, welche schon mehr an Balkonsäulen erinnerten. Ein Halsband von rothen und gelben Federn, eine Guirlande von natürlichen Blumen, die den Nacken umschloß, und ein mit künstlichen Blumen verzierter italienischer Strohhut vervollständigten diese kostbare und lächerliche Toilette.

Nomo Hana besah sich das Schiff, ließ sich Alles erklären und betrat zuletzt, müde von dem Anblick all' dieser Wunderdinge, das Zimmer des Befehlshabers, wo man für sie eine reich besetzte Tafel hergerichtet hatte. Die Königin sank auf ein Canapee nieder – das zierliche Möbel konnte so viele Majestät nicht vertragen und brach unter dem Gewichte einer Fürstin zusammen, deren Embonpoint gewiß nicht wenig dazu beigetragen hatte, sie zu diesem Range zu erheben.

Von dieser Station aus kehrte Kotzebue nach Neu-Archangel zurück, wo er bis zum 30. Juli 1825 rastete. Dann besuchte er noch einmal die Sandwichs-Inseln, kurz nachdem Admiral Byron die sterblichen Ueberreste des Königs und der Königin hierher zurückgebracht hatte. Auf dem Archipel herrschte Ruhe

und Frieden, die sein Gedeihen sichtlich förderten; die Missionäre hatten an Einfluß gewonnen, so daß sogar die Erziehung des neuen kleinen Königs dem Missionär Bingham anvertraut wurde. Die Eingebornen zeigten sich tief ergriffen von den Ehren, welche England dem verstorbenen Fürstenpaare erwiesen hatte, und der Tag schien nicht mehr fern zu sein, wo europäische Gewohnheiten gänzlich an Stelle der ursprünglichen Sitten treten würden.

Nachdem er in Waihon seinen Vorrath an Proviant ergänzt, segelte der Reisende nach den Radak-Inseln, dann an den Pescadoren, welche die Nordspitze jener Reihe einnehmen, vorüber, entdeckte unsern davon die Eschscholtz-Gruppe und landete am 25. October bei Guaham. Nach mehrmonatlichem Aufenthalte, während dessen er mit Eingebornen der Philippinen in vielfachem Verkehre stand und sehr werthvolles Material bezüglich der Geographie und Naturgeschichte genannter Inseln ansammelte, segelte er, am 23. Januar 1826 wieder von Manilla ab. Eben war ein neuer spanischer Statthalter mit ansehnlicher Truppenmacht daselbst eingetroffen, welche der damals herrschenden Bewegung so schnell und gründlich ein Ziel zu setzen wußte, daß die Bevölkerung den Gedanken einer Trennung von Spanien gänzlich aufgab.

Am 10. Juli 1826 traf die »Predprieat« wieder in Kronstadt ein. Während ihrer dreijährigen Fahrt hatte sie die Nordwestküsten Amerikas, die Aläuten, Kamtschatka und das Ochotzkische Meer besucht, einen großen Theil der Radak-Inseln genau aufgenommen und verläßliche Nachrichten über die Veränderungen gesammelt, welche sich bei verschiedenen oceanischen Volksstämmen vollzogen.

Der eifrigen Thätigkeit Chamisso's und des Professors Eschscholtz verdankt man werthvolle Bereicherungen der Naturgeschichte, welche dieser unter Anderem in einer

Beschreibung von nicht weniger als zweitausend Thieren veröffentlichte; daneben waren auch sehr merkwürdige Beobachtungen über die Korallenriffe der Südsee gemacht worden.

Die englische Regierung hatte sich das Studium des wichtigsten Problems, dessen Lösung so lange auf sich warten ließ – nämlich die Auffindung einer Nordwest-Passage – sehr angelegen sein lassen. Während Parry zu Lande und Franklin zu Wasser versuchen sollten, die Behrings-Straße zu erreichen, erhielt der Kapitän Frederik William Beechey den Auftrag, durch die nämliche Straße so weit als möglich längs der Nordküste Amerikas vorzudringen, um jene Reisenden aufzunehmen, denen er, wahrscheinlich von Anstrengungen und Entbehrungen erschöpft, begegnen mußte.

Mit dem Schiffe »The Blossom«, das am 19. Mai 1825 in Spithead die Anker lichtete, lief Beechey zuerst Rio de Janeiro an, versorgte sich hier mit Vorräthen aller Art, doubtirte dann das Cap Horn und fuhr am 26. September in den Stillen Ocean ein. Nach kurzem Verweilen an der Küste von Chile hatte er die Osterinsel besucht, wo er genau dieselben unliebsamen Erfahrungen machen mußte, wie Kotzebue bei seiner ersten Reise. Beim Eintreffen fand er denselben scheinbar freundlichen Empfang seitens der Eingebornen, welche schwimmend nach der »Blossom« kamen oder die armseligen Erzeugnisse ihrer Insel in Piroguen herbeischafften; dann aber, als die Engländer gelandet waren, wurden sie mit Stöcken und Steinwürfen überfallen, so daß sie sich gezwungen sahen, von den Feuerwaffen rücksichtslosen Gebrauch zu machen.

Am 4. December bekam Beechey eine mit dichter Vegetation bedeckte Insel in Sicht. Es war das ein damals viel besprochenes Eiland, weil daselbst die Nachkommen der letzten Meuterer von der »Bounty« wiedergefunden wurden, die das genannte Schiff in Folge eines Ereignisses, welches die

öffentliche Meinung in England lebhaft beschäftigte, verlassen hatten.

Im Jahre 1781 war der Schiffslieutenant Bligh, einer der Officiere, die sich schon unter Cook ausgezeichnet hatten, zum Befehlshaber der »Bounty« ernannt und beauftragt worden, in Tahiti Brotfruchtbäume und andere Pflanzen einzunehmen und diese nach den Antillen, welche die Engländer gewöhnlich Westindien nannten, überzuführen. Nach Umschiffung des Cap Horn hatte Bligh an den Küsten Tasmaniens geankert und die Bai von Matavaï angelaufen, wo er ebenso wie in Namouka, einer der Tonga-Inseln, eine Ladung Brotfruchtbäume einnahm.

Bisher war seine Fahrt ohne bemerkenswerthe Zwischenfälle verlaufen und Alles sprach für eine glückliche Beendigung derselben. Der hochfahrende Charakter und das etwas rohe und despotische Auftreten des Kapitäns aber hatten diesem fast seine ganze Mannschaft verfeindet, so daß ein Complot gegen ihn angezettelt ward, das am 28. April vor Sonnenaufgang in der Gegend von Tofoua zum Ausbruche kam.

Von den Meuterern noch im Bette überrumpelt, gebunden und gefesselt, so daß er sich unmöglich vertheidigen konnte, wurde Bligh im bloßen Hemd nach dem Verdeck geschafft, dort unter dem Vorsitze des Lieutenant Fletcher Christian eine Art Gericht über ihn abgehalten und er mit achtzehn treu gebliebenen Leuten in einer Schaluppe mit nur geringem Mundvorrath einfach in's Meer ausgesetzt. Nachdem er von Hunger und Durst entsetzlich gelitten, die schrecklichsten Stürme ausgehalten hatte und dem Zahn der wilden Ureinwohner von Tofoua glücklich entgangen war, erreichte Bligh die Insel Timor, wo er wohlwollend aufgenommen wurde.

»Ich ließ die Leute an's Land gehen, sagt Bligh; einige derselben waren so von Kräften gekommen, daß sie kaum

einen Fuß vor den anderen setzen konnten; wir selbst waren wirklich nur noch sozusagen Haut und Knochen, überall mit Geschwüren bedeckt und unsere Kleidung hing nur noch in Fetzen um uns herum. Freude und Dankbarkeit gegen Gott preßten uns die Thränen aus den Augen und die Bewohner von Timor betrachteten uns schweigend mit Blicken, welche ebenso Entsetzen, wie Erstaunen und Mitleid erkennen ließen. So haben wir mit Hilfe der Vorsehung alles Mißgeschick, alle Schwierigkeiten einer höchst gefahrvollen Reise überstanden!«

Gefahrvoll war jene Reise gewiß zu nennen, denn sie dauerte nicht weniger als einundvierzig Tage, und das auf völlig unbekannten Meeren, in einem nicht einmal überdeckten Boote; mit ganz unzulänglichen Nahrungsmitteln und unter wahrhaft unerhörten Leiden und Entbehrungen wurden dabei tausendfünfhundert Meilen zurückgelegt, während die umherirrenden Unglücklichen doch nur den Verlust eines einzigen Matrosen zu beklagen hatten, der schon zu Anfang der Fahrt von Eingebornen auf Tofoua ermordet wurde.

Die Geschichte der Meuterer selbst ist höchst merkwürdig und bietet des Lehrreichen mancherlei.

Diese waren nämlich nach Tahiti gesegelt, das ihnen die günstigsten Existenzbedingungen zu bieten schien, und wo sie mehrere Leute zurückgelassen hatten, welche sich bei der Meuterei nicht thätlich beteiligten. Christian war dann wieder in See gegangen, bei welcher Fahrt ihm acht Matrosen, zehn Einwohner von Tahiti und Toubouaï und wohl ein Dutzend Tahitierinnen folgten.

Später hatte man von diesen nie wieder eine Silbe vernommen.

Die auf Tahiti Zurückgebliebenen waren 1791 gefangen genommen worden, durch den Kapitän der »Pandora«, Edward's mit Namen, den die englische Regierung zur Aufsuchung der Flüchtlinge und zu deren Zurückführung nach

England ausgesendet hatte. Die »Pandora« scheiterte aber an einer Klippe in der Meerenge Entreprise, wobei vier der Empörer und fünfunddreißig Matrosen des Schiffes ihren Tod fanden. Von den zehn Mann, welche mit den Schiffbrüchigen der »Pandora« nach England zurückkamen, wurden nur drei zum Tode verurtheilt.

Nun verliefen zwanzig volle Jahre, ohne daß man über das Schicksal Christian's und der Uebrigen, die er mitgenommen, die geringste Aufklärung erhielt.

Da lief im Jahre 1808 ein amerikanisches Kauffahrteischiff Pitcairn an, um der Robbenjagd nachzugehen. Der Commandant desselben hielt die Insel für unbewohnt; zu seinem größten Erstaunen sah er aber drei junge Leute in einem Boote heranrudern, welche ganz gut englisch sprachen. Der Kapitän richtete mehrere Fragen an sie und erfuhr denn, daß ihre Väter unter dem Befehle des Lieutenants Bligh gedient hatten.

Die Irrfahrt des Letzteren war damals aller Welt bekannt und in Mußestunden auf dem Verdecke der Schiffe jeder Nation wiederholt erzählt worden. Der amerikanische Kapitän bemühte sich also, über diese eigenthümliche Thatsache Näheres zu erfahren, da sie ihm die Erinnerung an das Verschwinden der Meuterer von der »Bounty« wieder wachrief.

Beim Betreten des Landes begegnete er einem Engländer, Namens Smith, der noch selbst zur Besatzung der »Bounty« gehört hatte, und erhielt von demselben folgende Auskunft:

Als Christian von Tahiti wegfuhr, steuerte er direct nach Pitcairn, dessen isolirte Lage im Süden der Pomotu-Inseln ihm schon früher aufgefallen war und jetzt seinen Zwecken am Besten zu entsprechen schien. Nachdem Alles, was die »Bounty« enthielt, an's Land geschafft und von dem Schiffe Alles entfernt worden war, was uns vielleicht nützen konnte,

verbrannte man das Fahrzeug, nicht allein um jede Spur desselben zu vertilgen, sondern um auch jeden späteren Fluchtversuch Einzelner von vornherein zu vereiteln.

Anfangs fürchtete man nach verschiedenen Anzeichen, daß die Insel bewohnt sein könne, überzeugte sich aber bald von dem Gegentheile. Man errichtete also Hütten und machte da und dort den Boden urbar. Die Engländer behandelten dabei jene Wilden, welche ihnen freiwillig gefolgt waren, nicht anders denn als Sklaven. Immerhin vergingen zwei Jahre ohne nennenswerthe Streitigkeiten. Da schmiedeten die Eingebornen aber ein Complot gegen die Weißen, das Letzteren nur durch eine Tahitierin verrathen wurde, und zwei der Ersteren bezahlten diesen mißglückten Versuch mit dem Leben.

Weitere zwei Jahre herrschte nun Ruhe und Friede; dann aber lehnten sich die Wilden von Neuem auf und ermordeten fünf Engländer, darunter Christian selbst. Auf der anderen Seite ermordeten die Frauen, welche den Tod der Engländer betrauernten, nun die überlebenden Tahitier.

Die Entdeckung einer Pflanze, aus der sich eine Art Branntwein gewinnen ließ, veranlaßte später den Tod eines der übrig gebliebenen vier Engländer; ein zweiter wurde von seinen eigenen Gefährten ermordet, der dritte starb an einer Krankheit und ein gewisser Smith, der den Namen Adams annahm, lebte nun allein unter einer Bevölkerung von zehn Frauen und neunzehn Kindern, welche meist erst sieben bis acht Jahre zählten.

Dieser Mann, der über das geschehene Unrecht mehrfach nachgedacht und den die Reue darüber völlig umgewandelt hatte, mußte nun die Pflichten und Obliegenheiten eines Vaters, Priesters, Beamten und Königs gleichzeitig auf sich nehmen. Durch Gerechtigkeit und Festigkeit wußte er sich auch einen allmächtigen Einfluß auf diese eigenthümliche Einwohnerschaft zu erwerben und zu erhalten.

Der sonderbare Moralprediger, der in seiner Jugend jedes Gesetz verachtet und dem nichts auf der Welt heilig gewesen, lehrte nun die Frömmigkeit, Liebe und Eintracht, stiftete gesetzliche Ehen zwischen den Kindern verschiedener Familien, und die kleine Ansiedlung gedieh vortrefflich unter der sanften und doch sicheren Führung jenes erst in späteren Tagen bekehrten Sünders.

In diesem Zustande fand Beechey die Colonie Pitcairn, als er daselbst landete. Sehr freundlich aufgenommen von einer Bevölkerung, deren Tugenden ihn an das goldene Zeitalter erinnerten, verweilte er hier achtzehn Tage lang. Das Dorf, welches die Insulaner bewohnten, bestand aus hübschen, sauberen Hütten und war von Pandanen und Cocospalmen eingefaßt; die Felder zeugten von fleißiger Cultur und die Einwohner hatten sich unter Adam's Anleitung mit wahrhaft erstaunlicher Geschicklichkeit alle nöthigen Geräthe selbst angefertigt. Meist von angenehmen, sanften Gesichtszügen, hatten diese Mestizen alle einen recht wohlgebauten Körper und strotzten von außergewöhnlicher Kraft.

Nach Pitcairn besuchte Beechey die Inseln Crescent, Gambier, Hood, Clermont-Tonnerre, Serles, Withsunday, Queen Charlotte, Tetchaï, der Lanciers, welche alle zum Pomotu-Archipel gehören, sowie ein Eiland, das er Byam-Martin nannte.

Hier fand der Seefahrer einen Wilden, Tou-Wari, den ein Sturm hierher verschlagen hatte. Derselbe war in Begleitung von hundertfünfzig Mann in drei Piroguen von Anaa abgefahren, um Pomare III, der eben den Thron bestiegen hatte, ehrfurchtsvoll zu begrüßen, aber durch heftige, westliche Winde weit aus seinem Kurse gedrängt worden. Nach diesen wehten wechselnde Winde, und die Mundvorräthe der Verirrten gingen bald so weit zu Ende, daß sie sich entschließen mußten, die Leichen ihrer schon gestorbenen

Kameraden zu verzehren. Endlich hatte Tou-Wari die Insel Barrow in der Mitte des Gefährlichen Archipels erreicht, wo er sich, so gut es anging, mit Proviant versorgte; darauf wieder in See gegangen, war seine Pirogue doch bald in der Nähe von Byam-Martin gesunken und er genöthigt gewesen, auf diesem Eilande zu bleiben.

Beechey gab den Bitten Tou-Wari's nach und nahm diesen nebst Frau und Kindern an Bord, um Alle nach Tahiti zurückzubringen. Rein aus Zufall, wie man das sonst nur in Romanen zu lesen gewöhnt ist, hielt Beechey am nächsten Tage bei Heïou an, wo Tou-Wari seinen Bruder fand, der ihn schon seit langer Zeit für todt gehalten hatte. Nachdem sich ihre erste Ueberraschung und Erregtheit gelegt, saßen die beiden Brüder, zärtlich Hand in Hand, ernsthaft neben einander und theilten sich gegenseitig ihre Erlebnisse und Abenteuer mit.

Beechey verließ Heïou am 10. Februar, segelte an den Inseln Melville und Croker vorüber und ankerte am 18. vor Tahiti, wo er sich neuen Proviant nur mit großer Mühe verschaffen konnte. Die Eingebornen verlangten jetzt als Zahlungsmittel gute chinesische Dollars und europäische Kleidungsstücke, woran es der »Blossom« leider vollständig mangelte.

Bei einem Besuche, den die Königin dem Kapitän abstattete, wurde Letzterer zu einer in der königlichen Wohnung in Papeïti ihm zu Ehren abzuhaltenden Abendgesellschaft eingeladen. Als die Engländer aber sich dazu einfanden, lag im Palaste Alles im tiefen Schlafe. Die Regentin hatte ihre Einladung gänzlich vergessen und sich an diesem Tage noch früher als gewöhnlich niedergelegt. Nichtsdestoweniger erhob sie sich zum Empfang der Gäste und organisirte noch, trotz ausdrücklichen Verbots der Missionäre, einige Tänze und andere Belustigungen; nur mußte es bei dem Feste ganz still zugehen, damit der Polizist, welcher am Strande auf und ab

wandelte, nichts davon hörte. Dieses eine Beispiel läßt erkennen, welches Maß der Freiheit der Missionär Pritchard den vornehmsten Persönlichkeiten der Insel gewährte. Wie er die große Masse des Volkes beschränken mochte, ist danach leicht zu beurtheilen.

Am 3. April besuchte auch der junge König den Commandanten, der ihm im Namen der Admiralität eine prächtige Jagdflinte zum Geschenke machte. Die Verhältnisse gestalteten sich im Ganzen recht erwünscht, wobei der Einfluß der englischen Missionäre nur gewinnen konnte, da das Officierscorps der »Blossom« sich gegen diese ebenso freundlich als zuvorkommend benahm.

Beechey segelte am 26. April von Tahiti ab und steuerte nach den Sandwichs-Inseln, wo er achtzehn Tage lang liegen blieb, und dann nach der Behrings-Straße und dem Eismeere abging. Seinen Instructionen gemäß sollte er sich längs der amerikanischen Küste halten und, soweit als die Eisverhältnisse das irgend gestatteten, an derselben vorzudringen suchen. Die »Blossom« ging dabei einmal in der Kotzebue-Bai vor Anker, fand sich hier aber nach allen Seiten in ihren Erwartungen getäuscht und konnte über Franklin und dessen Gefährten nicht das Geringste erfahren. Beechey schickte dem kühnen Reisenden von diesem Platze aus eine gedeckte Schaluppe unter Führung des Lieutenants Elson entgegen. Dieser gelangte indeß nicht über die Barrow-Spitze unter 71°23' nördlicher Breite hinaus und mußte von da aus zur »Blossom« zurückkehren, welche das Eis ebenfalls nöthigte, am 13. October bei klarem, kaltem Wetter wieder durch die Behrings-Straße hinabzusegeln.

Um die Zeit des Winters nicht ungenützt vorübergehen zu lassen, besuchte Beechey den Hafen von San-Francisco und ankerte am 25. Januar 1827 noch einmal bei Honolulu an den Sandwichs-Inseln. Dank der geschickten und freisinnigen

Politik der Regierung, blühte dieser Staat nach allen Richtungen recht erfreulich empor. Die Zahl der Häuser hatte weiter zugenommen und die Stadt selbst nahm mehr und mehr den Charakter eines civilisirten Staatswesens an; im Hafen verkehrten schon zahlreiche englische und amerikanische Schiffe; auch hatte man die Begründung einer einheimischen Marine in die Hand genommen, welche damals schon fünf Briggs und acht Schooner umfaßte. Den Ackerbau betrieb man mit regem Fleiße, Kaffee, Thee und Gewürzpflanzen bedeckten weite Felder, ebenso suchte man das in dem Archipel vorzüglich gedeihende Zuckerrohr zu verwerthen. Nachdem die »Blossom« im April eine Zeit lang vor der Mündung des Canton-Flusses gelegen, segelte sie ab zur Erforschung des Liou-Kieou-Archipels, jener Inselreihe, welche Japan mit Formosa verbindet, und weiter nach der Bonin-Sima-Gruppe, wo der Seefahrer keine anderen Thiere als große grüne Schildkröten fand.

Noch später nahm die »Blossom« nun ihren nördlichen Kurs wieder auf; die atmosphärischen Verhältnisse erwiesen sich dieses Jahr aber noch ungünstiger, so daß das Schiff nur bis 70°40' vordringen konnte. In dieser Höhe ließ man an der Küste nun Lebensmittel, Kleidungsstücke und Instructionen zurück für den Fall, daß es Parry oder Franklin glückte, bis hierher zu gelangen. Bis zum 6. October kreuzte Beechey noch mehrfach umher, mußte sich dann aber zu seinem Bedauern entschließen, nach England heimzukehren.

Er lief dabei die Häfen von Monterey, San Francisco, San Blas und Valparaiso an, umschiffte das Cap Horn, hielt sich kurze Zeit in Rio de Janeiro auf und traf am 21. September wohlbehalten in Spithead wieder ein.

Wir haben nun die Expedition des russischen Kapitän Lütke zu schildern, eine Fahrt, welche von großen Erfolgen begleitet war. Der hochinteressante Bericht von derselben ist

gleichzeitig wirklich geistreich abgefaßt. Im Nachfolgenden fügen wir einige Auszüge aus demselben ein.

Die »Senjavine« und die »Möller« waren zwei in Rußland gebaute Gabaren (Lastschiffe), welche zwar beide das Meer sehr gut hielten, von denen das zweite Schiff aber ein sehr schwacher Segler war, so daß die beiden Fahrzeuge während der ganzen Reise fast stets getrennt operirten. Die »Senjavine«, führte Lütke selbst, die »Möller« der Kapitän Staniukowitsch.

Am 1. September 1828 verließen die beiden Schiffe Kronstadt und liefen Kopenhagen und Portsmouth an, wo physikalische und astronomische Instrumente eingekauft wurden. Kaum aus dem Kanal heraus, wurden dieselben getrennt. Die »Senjavine«, der wir in der Hauptsache folgen, lief Teneriffa an, wo Lütke das Begleitschiff zu finden hoffte.

Diese Insel war vom 4. bis 8. November von einem entsetzlichen Sturme verheert worden, wie man einen solchen seit der Besitznahme derselben noch nicht erlebt hatte. Unter demselben waren drei Fahrzeuge auf der Rhede von St. Croix gesunken, zwei andere an den Strand geworfen und zerschlagen worden. Die durch furchtbare Regengüsse geschwellten Bergströme hatten Gärten, Mauern, Gebäude und viele umfängliche Anpflanzungen zerstört, eines der Forts fast ganz demolirt, eine Menge Häuser in der Stadt unterwaschen und mehrere Straßen ganz ungangbar gemacht. Drei- bis vierhundert Einwohner fanden bei jener entsetzlichen Katastrophe einen jähen Tod, und der angerichtete Schaden wurde auf mehrere Millionen Piaster geschätzt.

Im Monate Januar hatten sich beide Schiffe in Rio de Janeiro wieder zusammengefunden und segelten vereinigt bis zum Cap Horn. Hier überfielen sie die gewöhnlichen Stürme und Nebel, wobei sie einander nochmals aus dem Gesichte verloren. Die »Senjavine« begab sich nun zuerst nach Conception.

»Am 15. März, sagt Lütke, befanden wir uns, meiner Schätzung nach, kaum acht Meilen von der nächsten Küste, konnten in Folge eines dichten Nebels aber nicht das mindeste davon wahrnehmen. Während der Nacht zerstreute sich der Nebel und der anbrechende Tag bot uns einen Anblick von wahrhaft unbeschreiblicher Großartigkeit und Schönheit. Am azurblauen Himmel, den die ersten Strahlen der Sonne vergoldeten, zeigte sich die ausgezackte Kette der Anden mit ihren spitzigen Gipfeln. Ich will nicht die Zahl Derjenigen vermehren, welche sich schon vergeblich abgemüht haben, Anderen die Gefühle, welche sie beim ersten Anblick solcher Naturbilder empfunden, zu verdeutlichen. Diese sind ebenso wenig mit Worten wiederzugeben, wie die Majestät des Schauspieles selbst. Der reiche Wechsel der Farben, das Lichtspiel beim Aufgange der Sonne am Himmel selbst, wie an den Wolken, war von unnachahmlicher Schönheit. Leider währte dieses Schauspiel, wie so häufig die herrlichsten Erscheinungen in der Natur, nur sehr kurze Zeit. Je mehr die Erleuchtung der ganzen Scenerie zunahm, desto schneller schienen die riesenhaften Dimensionen des Bildes einzuschrumpfen, und als die Sonne über dem Horizonte stand, war die ganze zauberhafte Wirkung verschwunden.«

Die Empfindungen, welche der Anblick Conceptions bei Lütke erregte, wichen von denen seiner Vorgänger nicht unwesentlich ab. Er hatte den üppigen Reichthum der Vegetation in der Bai von Rio de Janeiro nicht vergessen, so daß ihm diese Küste dagegen ärmlich vorkam. Die Einwohner schienen ihm, so weit er darüber nach so kurzem Aufenthalte urtheilen konnte, von recht sanftem Charakter und gebildeter zu sein, als die niederen Volksclassen in manchen anderen Ländern.

Als er in Valparaiso einlief, sah Lütke noch die »Möller«, welche eben im Begriffe stand, nach Kamtschatka abzusegeln.

Die Mannschaft beider Schiffe nahm hier von einander Abschied und jedes verfolgte nun seinen eigenen Weg.

Der erste Ausflug der Officiere und Naturforscher galt den berühmten, »Quebradas«.

»Es sind das, sagt der Reisende, eigentlich Schluchten in den Bergen, welche sozusagen von kleinen Hütten ausgefüllt sind, in denen der größte Theil der Bewohner von Valparaiso wohnt. Die bevölkertste dieser Quebradas ist diejenige, welche von der Südostecke der Stadt emporsteigt. Der hier zu Tage liegende Granit dient als sicherer Baugrund, der die Häuschen vor den zerstörenden Wirkungen der häufigen Erdbeben schützt. Den Verkehr dieser Wohnstätten unter sich und mit der eigentlichen Stadt vermitteln schmale Fußstege ohne Stufen oder Geländer, die sich am Abhange der Felsen hinziehen und auf welchen Kinder wie Gamsen in allen Richtungen hin- und herspringen. Nur wenige Häuser finden sich hier, und diese gehören dann Ausländern, nach welchen zwei Fußstege mit wirklichen Stufen führen; die Chilenen betrachten solche als überflüssig und ganz unnützen Luxus. Es bietet ein eigenthümliches Schauspiel, unter den Füßen eine Art Terrasse von Ziegeldächern und Palmengipfeln, und über dem Kopfe ein Amphitheater von Gärten und Thoren zu sehen.

Anfangs versuchte ich den Naturforschern zu folgen; mit denselben aber kam ich bald an eine Stelle, wo ich weder vorwärts noch rückwärts auch nur einen Schritt thun konnte, was mich veranlaßte, mit einem meiner Officiere unter den größten Beschwerden umzukehren und die Uebrigen mit dem Wunsche zurückzulassen, daß sie mit gesunden Gliedern wieder heimkommen möchten; ich selbst fürchtete wiederholt, Hals und Beine zu brechen, bevor ich wieder hinunter kam.«

Bei ihrer Zurückkunft von einer beschwerlichen Excursion, welche die Seeleute einige Meilen weit von Valparaiso unternommen hatten, verwunderten sie sich nicht wenig, als sie

zu Pferde die Stadt betraten, angehalten und zum Absitzen genöthigt zu werden.

»Es war nämlich Gründonnerstag, schreibt Lütke; von diesem Tage ab bis zum Sonnabend vor Ostern ist es bei schwerer Geldbuße verboten, zu reiten, zu singen, zu tanzen, irgend ein Instrument zu spielen, ja sogar mit bedecktem Haupte einherzugehen. Alle Geschäfte und Vergnügungen sind während dieser stillen Zeit streng verpönt. Der Hügel inmitten der Stadt wird für diese Tage in ein Golgatha umgewandelt. In einem mit Geländern umschlossenen Raume erhebt sich dann ein Kreuz mit dem Bilde Christi; neben demselben legt man viele Blumen nieder und zahllose Wachskerzen; als Zeuginnen der Leiden unseres Erlösers knieen an beiden Seiten betende Frauen. Nach diesem Orte ziehen die frommen Seelen, um durch ein lautgesprochenes Gebet ihre Sünden abzuwaschen. Ich sah hier übrigens nur Sünderinnen, aber keinen einzigen Sünder. Die meisten derselben schienen von vornherein überzeugt, daß ihnen die Gnade des Himmels zu Theil werde, denn sie hüpfen spielend und lachend herbei, nahmen darauf eine zerknirschte Miene an, fielen für wenige Augenblicke auf die Kniee und setzten dann, ihr Spiel und Gelächter wieder beginnend, den Weg weiter fort.«

Ueber die Intoleranz und den Aberglauben, denen der Fremde auf Tritt und Schritt begegnet, urtheilt der Reisende recht vernünftig. Er spricht sein Bedauern darüber aus, in fortwährenden Revolutionen so viel Kräfte und Hilfsmittel vergeudet zu sehen, welche weit besser zur geistigen und materiellen Entwicklung des Volkes verwendet werden könnten.

Nach Lütke gleicht nichts einem paradiesischen Thale weniger, als gerade Valparaiso und dessen Umgebungen. Kahle, von tiefen Quebrádas zerklüftete Berge, eine sandige Ebene, in der die Stadt sich erhebt, der hohe Gebirgskamm der

Anden als Hintergrund, Alles das zusammen bildet wahrlich keineswegs ein Eden.

Die Spuren des schrecklichen Erdbebens von 1823 waren noch immer nicht ganz verwischt, und da und dort gewährte man umfängliche Plätze von Trümmern bedeckt.

Am 15. April stach die »Senjavine« wieder in See und schlug den Weg nach Neu-Archangel ein, wo sie nach einer durch keinen Unfall unterbrochenen Fahrt am 24. Juni eintraf. Die Nothwendigkeit, verschiedene Reparaturen vornehmen zu lassen, welche nach zehnmonatlicher Seefahrt wohl unausbleiblich sind, und die Ausschiffung allen Materiales, das die »Senjavine« für die Compagnie an Bord führte, hielten Kapitän Lütke fünf Wochen in der Bai von Sitkha auf.

Dieser Theil der Nordwestküste Amerikas bietet einen wilden, aber pittoresken Anblick. Hohe, bis zum obersten Kamm mit einem Mantel von dichten, dunklen Wäldern bedeckte Berge bilden den Hintergrund der Landschaft. Am Eingange der Bai erhebt sich der Edgacumbe, ein jetzt erloschener Vulcan, zweitausendachthundert Fuß über das Meer. Beim Einfahren in die Bai trifft man auf ein Labyrinth von Inseln und Eilanden, hinter welchen sich mit ihrem Fort, ihren Thürmen und der Kirche die Stadt Neu-Archangel erhebt, die nur aus einer Reihe von Häusern mit Vorgärten, einem Krankenhaus und einer Werft besteht, während außerhalb der Palissaden ein ziemlich großes Dorf von Kalotchen (Indianern) liegt. Die Bevölkerung bestand jener Zeit aus Russen, Creolen, Aläuten, zusammen etwa achthundert, von denen drei Achtel im Dienste der russischen Pelzhandelsgesellschaft standen. Die Zahl der Bewohner wechselt aber sehr stark je nach den Jahreszeiten. Während des Sommers befindet sich alle Welt auf der Jagd, und ist man im Herbst kaum davon zurückgekehrt, so zieht man schon wieder zum Fischfang aus.

Neu-Archangel selbst bietet an Zerstreungen herzlich wenig. Es ist in der That der widerwärtigste Ort, den man sich nur denken kann, ein verwahrlostes Stück Land, traurig über jeden Begriff, in dem außer den drei schönen Monaten das ganze Jahr mehr dem Herbste als jeder anderen Jahreszeit gleicht. Für den Reisenden, der hier nur durchkommt, hat das gar nicht so viel zu bedeuten; der aber, welcher hier ständig wohnt, braucht wirklich einen guten Vorrath von Philosophie und Lust am Leben, um nicht Hungers zu sterben. Ein ziemlich bedeutender Handel wird theils mit Californien, theils mit den Eingebornen und mit fremden Schiffen getrieben.

Die Pelze, welche die Alëuten, die Jäger der Compagnie, liefern, sind die von Ottern, Bibern, Füchsen und von »Souslics«. Daneben fangen sie Walrosse, Seehunde und Walfische, außerdem zur betreffenden Zeit Häringe, Stockfische, Lachse, Steinbutten, Aalraupen, Barsche, und sammeln »Tsouklis«, eine Muschelart, die sich auf den Königin Charlotte-Inseln findet und welche die Compagnie in Tauschgeschäften mit amerikanischen Eingebornen mit Vortheil verwendet.

Die Letzteren, wenigstens die, welche zwischen dem 46. und 60. Breitengrade wohnen, scheinen derselben Volksrace anzugehören, was aus der Aehnlichkeit ihrer äußeren Erscheinung, ihrer Gebräuche und Lebensweise, sowie aus der Uebereinstimmung der Sprache hervorgeht.

Die Kalotchen von Sitkha erkennen als Stammvater ihrer Race einen Mann Namens Elth an, der unter dem Schutze des »Raben«, der ersten Ursache aller Dinge, gelebt habe. Auffallender Weise spielen diese Vögel auch bei den Kadiaken, das sind Eskimos, eine sehr wichtige Rolle. Man findet, nach Lütke, bei den Kalotchen auch Ueberlieferungen von einer Sündfluth und einige Sagen, welche an die griechische Mythologie erinnern.

Ihre Religion ist nichts Anderes als der Schamanismus. Ein unsichtbarer Gott ist ihnen unbekannt, dagegen glauben sie an böse Geister und an Zauberer, welche in die Zukunft blicken können und Krankheiten heilen – Eigenschaften, welche nur unter diesen forterben.

Die Seele gilt ihnen also für unsterblich; die Seelen von Häuptlingen vermengen sich aber nie mit denen von Unterthanen, und die der Sklaven bleiben auch nach dem Tode noch Sklaven. Man sieht, welche trostlose Auffassung noch herrscht.

Die Regierung ist patriarchalisch; die Eingebornen zerfallen in Einzelstämme, welche, wie das überhaupt in Amerika üblich ist, als kennzeichnenden Namen den eines Thieres führen und z. B. Wölfe, Bären, Raben, Adler und dergleichen heißen.

Die Sklaven der Kalotchen bestehen aus Kriegsgefangenen. Das Los derselben ist ein wahrhaft jämmerliches. Ihre Herren haben ihnen gegenüber das Recht über Leben und Tod. Bei gewissen Feierlichkeiten, z. B. nach dem Ableben eines Häuptlings, bringt man solche, die nichts mehr leisten können, zum Opfer, oder schenkt ihnen im Gegentheile die Freiheit. Argwöhnisch und listig, grausam und rachsüchtig von Natur, sind die Kalotchen nicht mehr und nicht weniger werth als die ihnen benachbarten Wilden. Ausdauernd und muthig, aber faul, überlassen sie alle Arbeiten im Hause den Frauen, denn es herrscht bei ihnen von jeher Vielweiberei.

Von Sitkha aus wandte sich Lütke nach Unalachka. Die Niederlassung Iloulouk ist die bedeutendste der Insel, aber nur von zwölf Russen und zehn Aläuten beiderlei Geschlechts bewohnt.

Ohne den vollständigen Mangel an Holz, der die Einwohner zwingt, Alles zu sammeln, was das Meer an die Küsten in der Nähe wirft, worunter sich freilich manchmal ganze Stämme von Cypressen, Kampherbäumen und solche von einer

Baumart finden, welche einen deutlichen Rosengeruch verbreiten, würde diese Insel weit mehr für die Bequemlichkeit und Annehmlichkeit des Lebens darbieten. Sie hat Ueberfluß an herrlichen Weideplätzen. Auch betreibt man hier erfolgreiche Viehzucht.

Die Bewohner der Fuchsinseln hatten zur Zeit, als Lütke diese besuchte, zum großen Theile schon die Sitten und Kleidung der Russen angenommen. Alle waren dem Namen nach Christen. Die Aläuten sind gut, kühn, geschickt, das Meer ist ihr eigentliches Element.

Seit 1826 hatten wiederholte Aschenausbrüche auf diesen Inseln große Verheerungen angerichtet. Im Mai 1827 eröffnete sich der Vulcan Chichatdinsk einen neuen Krater und spie dann abwechselnd Rauch und Flammen aus.

Die Instructionen Lütke's schrieben ihm vor, die Insel St. Mathieu zu untersuchen, welche Cook früher Gore genannt hatte. Wenn die hydrographischen Aufnahmen dieser Oertlichkeit wider Erwarten gut gelangen, so hatten die Russen doch nicht denselben Erfolg, als sie sich über die Naturerzeugnisse der Insel näher unterrichten wollten, denn sie vermochten an keiner Stelle zu landen.

Inzwischen kam der Winter mit seinen gewöhnlichen Begleitern, den Stürmen und Nebeln, heran. An eine Rückkehr in die Behrings-Straße war unter solchen Verhältnissen gar nicht zu denken. Lütke segelte also nach Kamtschatka, wobei er noch die Behrings-Inseln anlief. Er verweilte drei Wochen in Petropawlowsk, welche Zeit zur Löschung der von ihm mitgebrachten Waaren und zur Vorbereitung auf eine Winterreise verwendet wurde.

Seinen Instructionen gemäß sollte Lütke diese Jahreszeit zu einem Besuche der Carolinen benutzen. Er beschloß also, zuerst nach der Insel Ualan zu steuern, deren Kenntniß man dem französischen Seefahrer Duperrey verdankte. Der sehr

sichere Hafen erlaubte es wahrscheinlich, sich daselbst mit genauen Pendelversuchen zu beschäftigen.

Auf der Fahrt dorthin suchte Lütke vergeblich die Insel Colunas unter $26^{\circ}9'$ der Breite und 128° westlicher Länge. Auch mit den Inseln Dexter und St. Barthelemy erging es ihm nicht besser. Dagegen fand er die Korallengruppe Brown, welche der Engländer Butler 1794 entdeckt hatte, und kam am 4. December in Sicht von Ualan.

Gleich vom ersten Augenblick an machten die guten Beziehungen zu den Eingebornen auf die Russen einen recht günstigen Eindruck. Einige in Piroguen herbeigekommene Ualanis zeigten so viel Zutrauen, daß sie sogar an Bord des Schiffes schliefen, als dieses noch unter Segel war.

Die »Senjavine« konnte nur mit Mühe in den Hafen de la Coquille einlaufen. Lütke landete an einem Eilande, Namens Matanial, und errichtete sein Observatorium an derselben Stelle wie früher Duperrey, während sich schon ein Tauschhandel mit den Eingebornen entwickelte. Die Gutmüthigkeit und der friedliche Charakter der Letzteren verleugnete sich dabei keinen Augenblick. Es genügte, einen Häuptling zwei Tage als Geißel zurückzubehalten und eine Pirogue zu verbrennen, um den Diebsgelüsten einiger Einwohner ein Ziel zu setzen.

»Wir können mit Vergnügen, sagt Lütke, vor aller Welt bekennen, daß unser dreiwöchentlicher Aufenthalt in Ualan nicht allein keinen Tropfen Blut kostete, sondern daß wir auch von den guten Insulanern wieder Abschied nahmen, ohne in die Lage zu kommen, ihnen einen weiteren Begriff von der Wirkung der Feuerwaffen, als den, welchen sie schon davon hatten, zu geben, daß dieselben nur zum Schießen von Vögeln bestimmt wären. Ich weiß nicht, ob sich ein ähnliches Beispiel in den Annalen der ersten Reisen in der Südsee je wieder findet.«

Von Ualan aus suchte Lütke vergeblich die Musgrave-Inseln, welche auf Krusenstern's Karte verzeichnet stehen, entdeckte dafür aber bald eine große, von einem Riffgürtel umgebene Insel, welche Duperrey entgangen war und die den Namen Painipete oder Puynipete führt. Große, schöne Piroguen mit einer Besatzung von vierzehn Mann und kleine mit nur zwei Mann darin umringten bald das Fahrzeug. Diese Eingebornen, von wildem Aussehen, mißtrauischer Miene und stark gerötheten Augen, vollführten einen Heidenlärm, tanzten, sangen, und gesticulirten auf ihren Piroguen und entschlossen sich nur schwierig, das Verdeck zu betreten.

Die »Senjavine« hielt sich in einiger Entfernung vom Lande, das man nur um den Preis eines Kampfes hätte anlaufen können, denn bei einem derartigen Versuche umringten die Eingebornen sofort die Schaluppe und zogen sich nur angesichts der unerschrockenen Haltung der Besatzung und wahrscheinlich vor dem Kanonendonner von der »Senjavine« wieder zurück.

Lütke stand nicht genug Zeit zur Verfügung, den Senjavine-Archipel, wie er seine Entdeckung nannte, gründlich zu erforschen. Auch die Nachrichten, welche er von den Bewohnern Puynipetes einzog, waren nicht besonders verlässlich; die Bevölkerung gehörte seiner Meinung nach nicht zu derselben Race wie jene von Ualan, sondern stand vielmehr den Papuas näher, denen man in einer Entfernung von nur siebenhundert Meilen zuerst in Neu-Irland begegnet.

Nachdem Lütke, ohne sie zu finden, die Insel St. Augustin gesucht, lief er die Insel Corai de Los Valientes, auch Seven-Islands genannt, an, welche der Spanier Felipe Tompson im Jahre 1773 aufgefunden hatte. Hierauf landete der Seefahrer im Mortlo-Archipel, früher die Gruppe Lougoullos de Torres, deren Bewohner den Ualanis glichen. Er ging an der größten

der dazu gehörigen Inseln, einem wahren Cocospalmen- und Brotbaumgarten, vor Anker.

Die Bewohner erfreuten sich einer gewissen Civilisation. Sie verstanden zu weben und ebenso wie die Eingebornen von Ualan und Puynipete die Fasern der Bananen und der Cocospalmen zu spinnen. Ihre Fischergeräthschaften machten ihrem Erfindungsgeiste alle Ehre, vorzüglich eine Art aus Rohr und Bambusstäben zusammengesetzter Kasten, der so eingerichtet ist, daß die Fische zwar hinein, aber nicht wieder herausgelangen können. Sie besitzen auch Netze in Form großer Quersäcke, neben Leinen und Harpunen.

Die Piroguen, auf denen sie drei Viertel ihres Lebens zubringen, scheinen ihren Bedürfnissen vorzüglich angepaßt. Die großen, deren Erbauung ihnen gewiß unendliche Mühe kosten mag, sind meist sechsundzwanzig Fuß lang, zwei ein Viertel breit und vier Fuß tief. Sie sind mit einem Ausleger versehen, dessen Querstangen eine Plattform tragen. Auf der anderen Seite befindet sich eine ähnliche Plattform von vier Fuß im Geviert und überdacht, auf welcher man die Mundvorräthe aufbewahrt. Diese Piroguen führen ein dreieckiges Segel aus Blättern der Baumwollenstaude, das an zwei Rollen befestigt ist. Um zu wenden, läßt man das Segel nieder, neigt den Mast nach dem anderen Ende der Pirogue hin, wechselt gleichzeitig die Schoten und die Pirogue bewegt sich mit dem anderen Ende vorwärts.

Lütke kam hierauf an der Namoluk-Gruppe vorbei, deren Bewohner sich von den Longounoriern in keiner Weise unterscheiden, und zeigte die Identität der schon von Duperrey beschriebenen Insel Hogole mit Quirosa. Dann besuchte er die Namaunito-Gruppe, die erste Reihe einer Anhäufung von Inseln oder vielleicht auch einer einzigen großen Insel, welche in späterer Zeit an dieser Stelle noch auftauchen dürfte.

Da Lütke nur Schiffszwieback und verschiedene andere Artikel brauchte, die er aus Guaham oder von dort im Hafen liegenden Schiffen beziehen zu können hoffte, segelte er nach den Mariannen ab, wo er gleichzeitig Pendelversuche anstellen wollte, vorzüglich weil Freycinet früher gerade hier bemerkbare Schwankungs-Anomalien gefunden hatte.

Lütke erstaunte nicht wenig, bei seiner Ankunft auch kein einziges Zeichen von Leben zu entdecken. Auf den beiden Forts wehte keine Flagge. Ringsum herrschte das Schweigen des Todes, und ohne die Gegenwart einer im inneren Hafen ankernden Goëlette hätte man ein ganz verlassenes Land vor sich zu haben geglaubt. Auf dem Lande wohnte nur eine geringe und noch dazu halb wilde Bevölkerung, von der nicht das mindeste zu erfahren und zu erlangen war. Glücklicherweise stellte sich ein englischer Deserteur Lütke zur Verfügung und übermittelte einen Brief des Commandanten an den Gouverneur, der bald darauf eine befriedigende Antwort ertheilte.

Den Posten des Gouverneurs nahm noch derselbe Medinilla ein, dessen Gastfreundschaft schon Kotzebue und Freycinet lobend erwähnt hatten. Es gelang auch ohne Schwierigkeit, die Erlaubniß zur Errichtung eines Observatoriums am Lande zu erhalten und dahin alles Nothwendige zu schaffen. Der Aufenthalt hierselbst wurde nur durch einen den Commandanten Lütke betreffenden Unfall getrübt, indem sich jener bei Gelegenheit einer Jagd die eine Hand durch einen Schuß nicht unbedeutend verletzte.

Die Ausbesserungsarbeiten am Schiffe und die Herbeischaffung des nöthigen Holz- und Wasservorrathes verzögerten die Abfahrt der »Senjavine« bis zum 19. März. Lütke gewann dadurch Muße genug, sich von der Verlässlichkeit der Nachrichten zu überzeugen, welche Freycinet bei einem zweimonatlichen Aufenthalte im Hause

des Gouverneurs zehn Jahre vorher gesammelt hatte. Seit jener Zeit waren besondere Veränderungen nicht eingetreten.

Da die geeignete Jahreszeit, wieder nach Norden zu gehen, noch nicht herangekommen war, nahm Lütke mit den Inseln du Danois die Erforschung der Carolinen wieder auf. Die Bewohner derselben schienen ihm besser gebaut als ihre westlichen Nachbarn, von denen sie sich sonst in keiner Weise unterscheiden. So wurden nach und nach die Inseln Farröilep, Oullei, Ifelouk und Fonripigze besucht; dann schlug Lütke am 27. April den Weg nach Bonin Sima ein. Er erfuhr hier, daß ihm der englische Kapitän Beechey bezüglich der Untersuchung der Gruppe schon zuvorgekommen war, weshalb er auf alle hydrographischen Aufnahmen verzichtete. Zwei zur Besatzung eines Walfischfahrers gehörige Matrosen, die hier an die Küste geworfen worden waren, wohnten noch auf Bonin Sima.

Seit dem Aufleben der Großfischerei besuchten eine Menge Walfischfahrer diesen Archipel, wo sie neben einem zu jeder Jahreszeit sicheren Hafen, Wasser und Holz im Ueberfluß, während einer Jahreshälfte viel Schildkröten, Fische, vorzüglich aber auch antiscorbutische Kräuter und köstlichen Palmenkohl fanden.

»Die majestätische Höhe und kräftige Entwicklung der Bäume, sagt Lütke, die Verschiedenheit und das gleichzeitige Vorkommen tropischer Pflanzen neben solchen der gemäßigten Klimate beweist schon die Fruchtbarkeit des Bodens und die Gesundheit des Klimas. Unsere meisten Gartenpflanzen und Küchengewächse, ja, wahrscheinlich alle, würden hier ausnehmend gut gedeihen, ebenso wie Weizen, Mais und Reis; auch für die Weinrebe dürfte es kaum ein geeigneteres Klima und eine günstigere Lage geben. Haustiere jeder Art, auch Bienen, müßten sich hier schnell vermehren. Kurz, diese kahle Inselgruppe würde mit einer an Zahl geringen, aber fleißigen

Colonistenbevölkerung sich bald zum Ausfuhrplatz der verschiedenartigsten Naturerzeugnisse entwickeln.«

Am 9. Juni lief die »Senjavine«, durch Windstille um volle acht Tage verzögert, in Petropawlowsk ein, wo sie durch die Nothwendigkeit, Lebensmittel einzunehmen, bis zum 26. aufgehalten wurde. Nun folgte eine ganze Reihe von Entdeckungen längs der Küsten von Kamtschatka, wie des Landes der Koriaks und der Tschuktschen, während inzwischen dreimal, an der Insel Karaghinsk, in der Bai des St. Lorenz und dem Golf von St. Croix, Rast gemacht wurde.

An dem einen dieser Haltepunkte erlebte der Befehlshaber ein seltsames, drolliges Abenteuer. Er stand mit verschiedenen Tschuktschen schon seit mehreren Tagen auf recht gutem Fuße und bemühte sich, diesen eine genauere Vorstellung von dem Wesen und den Lebensgewohnheiten der Russen beizubringen.

»Die Eingebornen, sagt er, zeigten sich freundlich und zutraulich und bemühten sich, unsere Scherze oder etwaigen Schmeicheleien möglichst mit gleicher Münze heimzuzahlen. So klopfte ich als Zeichen der Freundschaft einem jungen kräftigen Tschuktschen leise mit der Hand auf die Wange und erhielt als Antwort eine Ohrfeige, von der ich fast umgefallen wäre. Als ich mich von meinem Erstaunen erholt, sah ich meinen Tschuktschen mit strahlendem Gesichte vor mir stehen, aus dem die Befriedigung eines Mannes, der Gelegenheit fand, seine gute Lebensart und Höflichkeit an den Tag zu legen, deutlich hervorleuchtete. Er hatte mich auch nur sanft berühren wollen, aber freilich mit einer Hand, die nur gewöhnt war, Renthier anzufassen!«

Die Reisenden waren auch Zeugen der Gewandtheit eines Tschuktschen, der den Chamanen oder Zauberer spielte. Dieser schlüpfte hinter einen Vorhang; bald ließ sich von da aus eine Stimme, mehr ein Geheul hören, wozu mit einem Stück Fischbein auf eine kleine Trommel geschlagen wurde. Als der

Vorhang sich erhob. sah man den Zauberer hin und her schwanken und bemüht seine Stimme ebenso wie die Schläge auf die dicht neben das Ohr gehaltene Trommel zu verstärken. Nach kurzer Zeit warf er seinen Pelz ab und kleidete sich bis zum Gürtel nackt aus, darauf ergriff er einen Stein, ließ ihn Lütke halten, nahm denselben dann zurück, und während er scheinbar nur eine Hand über die andere gleiten ließ, war der Stein verschwunden. Da wies er auf eine Anschwellung am Ellbogen und gab vor, daß der Stein sich daselbst befand; drängte jene Geschwulst dann bis nach der Seite des Körpers und nahm den Stein hier scheinbar wieder heraus, während er dem Unternehmen der Russen einen günstigen Fortgang weissagte.

Man beglückwünschte den Hexenmeister wegen seiner Geschicklichkeit und machte ihm als Dank, ein Messer zum Geschenk. Er nahm dasselbe, zog die Zunge hervor und begann dieselbe abzuschneiden. Sein Mund füllte sich mit Blut... nachdem er die Zunge völlig durchschnitten, zeigte er das Stück davon in der Hand. Da fiel der Vorhang, offenbar reichte die Fertigkeit des Tausendkünstlers nicht weiter.

Unter der allgemeinen Bezeichnung Tschuktschen versteht man ein Volk, das den äußersten Nordosten von Asien bewohnt. Dasselbe gliedert sich in zwei Racen: die eine, ein Nomadenstamm, gleich den Samojeden, bilden die Renthier-Tschuktschen, die andere hat bleibende Wohnsitze, das sind die »seßhaften« Tschuktschen. Sowohl die Lebensweise, als auch der Gesichtsausdruck und selbst die Sprache weichen bei beiden von einander ab. Das Idiom der seßhaften Tschuktschen nähert sich sehr dem der Eskimos, an welche auch ihre »Vaïdarken« oder Lederboote, die meisten Geräthe und die Gestalt der Hütten lebhaft erinnern.

Lütke sah nur wenige Renthier-Tschuktschen und vermag über dieselben den von seinen Vorgängern herrührenden

Nachrichten nichts hinzuzufügen. Doch schien es ihm, als hätten diese mit gar zu ungünstigen Farben gemalt und die Unverträglichkeit und Wildheit der Tschuktschen ungebührlich übertrieben.

Die sesshaften Tribus, gewöhnlich auch die Namollos genannt, verbringen den Winter in einer Art Baracken, den Sommer in mit Häuten bedeckten Hütten. Letztere dienen in der Regel als Wohnung für mehrere Familien.

»Die Söhne mit ihren Frauen und die Töchter mit ihren Männern, heißt es in dem Berichte, leben hier mit ihren Eltern zusammen. Jede Familie nimmt eine, durch einen Vorhang abgegrenzte Art Kammer an der Langseite der Hütte ein. Diese Vorhänge bestehen aus Renthierhäuten, welche in Form einer Glocke zusammengenäht werden; sie hängen an den Deckbalken und reichen bis zur Erde herab. Zwei bis drei Personen, gelegentlich noch mehr, erwärmen mit Thran, den sie mit eintretender Kälte entzünden, die Luft unter diesem fast hermetisch schließenden Vorhange so weit, daß jede Bekleidung überflüssig wird; freilich gehört auch eine Tschuktschen-Lunge dazu, in dieser Atmosphäre zu athmen. In dem Vorderraume der Hütte befinden sich alle Geräthe, das Küchengeschirr, Körbe, Säcke aus Seehundfellen u. s. w. Hier steht auch der gemeinsame Herd, wenn man die Stelle so nennen darf, an der einige Weidenzweige brennen, die mit Mühe aus den Sümpfen geholt werden, und welche bei Mangel derselben Fischknochen, an denen noch etwas Fett hängt, ersetzen müssen. Auf Gerüsten aus Holz oder Fischknochen hängt rings um die Hütte, in Stücken geschnitten, das schwarze, widerliche Seehundsfleisch zum Trocknen.

Die Lebensweise dieser Völkerschaften ist wahrhaft jämmerlich. Sie nähren sich von dem halbprohen Fleische der Robben und Walrosse, die sie jagen, oder mit dem von Walfischen, welche das Meer auf den Strand warf. Der Hund

ist das einzige Hausthier, das sie besitzen; sie behandeln denselben sehr schlecht, obwohl diese armen Thiere sehr anhänglich gegenüber ihren Herren sind und diesen große Dienste leisten, indem sie entweder die Baidarken an Zugseilen im Wasser oder die Schlitten über den Schnee ziehen.«

Nach einem zweiten, fünfwöchentlichen Aufenthalt in Petropawlowsk verließ die »Senjavine« Kamtschatka am 10. November, um nach Europa zurückzukehren. Bevor er Manilla anließ, kreuzte Lütke in dem nördlichen Theile der Carolinen, dessen Untersuchung er im vorigen Winter nicht vollenden konnte. Er besuchte nach und nach die Einzelgruppen von Mourilen, Fananon, Faieou, Nomonouïto, Maghyr, Farröilep, Ear, Mogmog und fand in Manilla die ihn erwartende Corvette »Möller«.

Der Archipel der Carolinen hat eine sehr weite Ausdehnung; selbst die Mariannen- und die Radak-Inseln könnten demselben wohl beigezählt werden, denn man trifft auf diesen ganz dieselbe Bevölkerung an. Den alten Geographen standen als Quellen nur die Karten der Missionäre zu Gebote, diese aber hatten jenen, aus Mangel an Verständniß und nothwendigen Instrumenten, um die Größe die Lage und die gegenseitige Entfernung dieser Archipele zu bestimmen, einen weit größeren Umfang zugetheilt und den Abstand einer Insel von der anderen oft auf mehrere Grade angegeben, wo er nur einige Meilen betrug.

Die Seefahrer hielten sich in Folge dessen klüglich von jenen fern. Freycinet war der Erste, der einige Ordnung in dieses Chaos brachte und, Dank seinem Zusammentreffen mit Kadon und Don Louis Torres, die neuen Entdeckungen den alten anreihen konnte.

Auch Lütke trug seinen, und zwar nicht unbedeutenden Theil bei zur Schaffung einer richtigen, wissenschaftlichen Karte

dieses Archipels, der lange Zeit hindurch der Schrecken der Seefahrer gewesen war.

Der russische Forscher stimmt nicht überein mit einem seiner Vorgänger, Lesson, der alle Bewohner der Carolinen unter dem Namen des mongolo-pelagischen Zweiges zur mongolischen Race rechnet; er sieht diese vielmehr, mit Chamisso und Balbi als einen Nebenzweig der malayischen Familie an, welche ganz Ost-Polynesien bevölkert hat. Wenn Lesson die Caroliner den Chinesen und Japanesen nahe stellt, so findet Lütke dagegen in ihrer Größe, den hervorspringenden Augen, den dicken Lippen und der aufgestülpten Nase eine Familienähnlichkeit mit den Bewohnern der Sandwichs- und Tonga-Inseln. Die Sprache zeigt nicht die geringste Verwandtschaft mit dem Japanischen, wohl aber viel Uebereinstimmung mit dem Idiom der Tonga-Inseln.

Während seines Aufenthaltes in Manilla war Lütke mit der Verproviantirung und Ausbesserung seiner Corvette beschäftigt, und er verließ diese spanische Besitzung am 30. Januar, um nach Rußland zurückzukehren, wo er am 6. September 1829 (eine Angabe, die mit deutschen Quellen ganz und gar nicht übereinstimmt) auf der Rhede von Kronstadt wieder vor Anker ging.

Es erübrigt noch einige Worte über die Corvette »Möller«, seit deren Trennung in Valparaiso, hinzuzufügen. Von Tahiti war dieselbe nach Kamtschatka gesteuert, hatte in Petropawlowsk einen Theil ihrer Ladung gelöscht und im August 1827 ihren Kurs nach Unalachka eingeschlagen, wo sie einen Monat lang liegen blieb. Nach einer durch ungünstige Witterung unterbrochenen Erforschung der Westküste Amerikas und einem kürzeren Aufenthalte in Honolulu, im Februar 1828, hatte sie die Insel Möller entdeckt, die Inseln Necker, Gardner und Lissiansky angelaufen und sechs Meilen südlich von dieser ein sehr gefährliches Riff aufgefunden.

Die Corvette war dann längs der Inseln Kur und Basse, der Risse Maras, de la Perle und Hermes hingesegelt und nach Aufsuchung verschiedener anderer auf der Karte Arrowsmith's verzeichneter Inseln nach Kamtschatka zurückgekehrt. Anfangs April war sie nach Unalachka gegangen und hatte die Nordküste der Halbinsel Alaska untersucht. Im September traf die »Möller« dann wieder mit der »Senjavine« zusammen und trennte sich von ihr bis zum Eintreffen in Rußland nur zuweilen auf ganz kurze Zeit.

Aus dem vorstehenden eingehenden Bericht erhellt schon, daß diese Expedition sehr wichtige Ergebnisse zur Förderung der Geographie lieferte. Aber auch die anderen Zweige der Naturwissenschaften, die Physik und die Astronomie, verdankten ihr zahlreiche und bemerkenswerthe Bereicherungen.

Zweites Capitel

Die französischen Erdumsegler

I.

Die Reise Freycinet's. – Rio de Janeiro und seine Zigeuner. – Das Cap und dessen Weine. – Die Seehunds-Bai. – Aufenthalt in Timor. – Die Insel Ombay und deren menschenfressende Bevölkerung. – Die Inseln der Papuas. – Auf Pfählen errichtete Wohnungen der Alfurus (Haraforas). – Ein Diner bei dem Gouverneur von Guaham. – Beschreibung der Mariannen und ihrer Bewohner. – Etwas von den Sandwichs-Inseln. – Port Jackson und Neu-Süd-Galles. – Schiffbruch in der Bai Française. – Die Malouinen. – Rückkehr nach Frankreich. – Expedition der »Cocquille« unter dem Befehle Duperrey's. – Martin Baz und Trinidad. – Die Insel St. Katharina. – Die Unabhängigkeit Brasiliens. – Die Bai Française und die Ueberreste der »Uranie«. – Aufenthalt in Conception. – Der Bürgerkrieg in Chile. – Die Araucanier. – Neue Entdeckungen bei den Gefährlichen Inseln (Pomotu-Inseln). – Aufenthalt in Thaiti und Neu-Irland. – Die Papuas. – Rast in Ualan. – Die Caroliner und die Carolinen – Wissenschaftliche Ergebnisse der Expedition.

Die von Louis Claude de Saulces de Freycinet befehligte Expedition kam in Folge der Muße zu Stande, welche der Friede von 1815 der französischen Marine gewährte. Ein unternehmender Officier derselben, der früher schon Baudin

bei der Erforschung der Küsten Australiens begleitet hatte, entwarf dazu den Plan und wurde mit dessen Ausführung betraut. Es war das die erste Seereise, welche die Hydrographie nicht als Hauptziel im Auge hatte; sie sollte sich in erster Linie vielmehr mit der Aufnahme der Form der Erdkugel in der südlichen Hemisphäre und mit Beobachtung erdmagnetischer Erscheinungen befassen, weiter mit dem Studium der drei Naturreiche, der Sitten, Gebräuche und Sprachen der Eingebornen; geographische Forschungen dagegen standen, ohne gerade ausgeschlossen zu sein, bei derselben doch erst an letzter Stelle.

Freycinet fand in einigen Officieren vom Sanitäts-Corps der Marine, nämlich in den Herren Quoy, Gaimard und Gaudichaud, tüchtige Mitarbeiter für die Fächer der Naturgeschichte; gleichzeitig zog er eine gewisse Anzahl hervorragender Marine-Officiere zu sich heran, unter denen Duperrey, Lamarche, Bérard und Odet-Pellion die bekanntesten sein möchten. Einer derselben wurde später Mitglied des Instituts; die Anderen stiegen zu den höheren und höchsten Stellen in der Staatsmarine empor.

Daneben ließ Freycinet es sich angelegen sein, nur solche Matrosen auszuwählen, welche auch noch Fertigkeiten in irgend einem Handwerke besaßen, so daß sich unter der einhundertzwanzig Mann zählenden Besatzung der »Uranie« nicht weniger als Fünfzig befanden, die im Nothfalle als Zimmerleute, Seiler, Segelmacher, Schmiede u. dergl. dienen konnten.

Reservegut und Ausrüstungsgegenstände für zwei Jahre, wie sie die vervollkommenen Apparate, deren man sich allgemach zu bedienen anfang, nur liefern konnten, Eisenbehälter zur Aufbewahrung des Trinkwassers und große Kolben zur Destillation des Meerwassers, nebst Conserven und Heilmitteln gegen den Scorbut wurden auf der »Uranie« untergebracht. Am

17. September 1817 verließ das Schiff den Hafen von Toulon, darauf, als Matrose verkleidet, auch die Gattin des Befehlshabers, welche selbst die Gefahren und Strapazen einer so langen Reise nicht zurückzuschrecken vermochte.

Neben jenen, dem täglichen Bedarf dienenden Vorräthen führte Freycinet auch eine reiche Sammlung der besten Apparate und Instrumente mit sich. Von Seiten des Instituts endlich hatte er sehr eingehende Instructionen erhalten, theils bestimmt, ihm als Führer bei späteren Untersuchungen zu dienen, theils auch, um ihn auf diejenigen Fragen hinzuweisen, deren Lösung den größten Vortheil für die Wissenschaften erwarten ließ.

Die »Uranie« ankerte bei Gibraltar und verweilte kurze Zeit bei Santa Cruz, der Hauptstadt von Teneriffa – einer der canarischen Inseln, welche, wie Freycinet bemerkt, für die Expedition keineswegs »Glückliche Inseln« waren, da der Gouverneur derselben jeden Verkehr mit dem Lande verbot – bevor sie am 6. December in den Hafen von Rio de Janeiro einlief.

Der Commandant und dessen Officiere benutzten den Aufenthalt daselbst, um vielfache magnetische Beobachtungen und Versuche mit dem Pendel anzustellen, während die Naturforscher das Land durchstreiften und reiche naturwissenschaftliche Sammlungen erwarben.

Der Original-Reisebericht enthält lange historische Abhandlungen über die Entdeckung und Besiedelung Brasiliens, sowie eingehende Schilderungen über Sitten und Gebräuche der Einwohner, über die Temperatur und das Klima, sogar eine ganz genaue Beschreibung Rio de Janeiros und seiner Bauten und Umgebungen.

Der merkwürdigste Theil dieser Arbeit handelt von den Gitanos (etwa: Zigeuner), welchen man zu jener Zeit in Rio de Janeiro begegnete.

»Würdige Abkömmlinge der Parias von Indien, wo ihr Ursprung unzweifelhaft zu suchen ist, sagt Freycinet, zeichnen sie sich durch lasterhafte Gewohnheiten aller Art und durch Neigung zu jedem Verbrechen aus. Die Meisten besitzen große Reichthümer, entwickeln bezüglich der Kleidung und Pferde, vorzüglich bei den mit größtem Pomp gefeierten Hochzeiten, einen unerhörten Luxus, fühlen sich aber nur wohl unter den wütesten Schwelgereien oder dem widerwärtigsten Nichtsthun. Sie sind Spitzbuben und Lügner von Natur und stehlen bei allen Handelsgeschäften so viel als möglich; ebenso finden sich unter ihnen die schlauesten und frechesten Schmuggler. Hier, wie überall, wo sich diese widerwärtigen Menschen finden, haben sie stets nur untereinander geheiratet. Sie sprechen mit eigenthümlichem Accent, oder gar einen besonderen Jargon. In Folge einer wahrhaft unbegreiflichen Laune dulden die Behörden diese öffentliche Pest, und in der Nähe des Campo Santa Anna hat man ihnen zwei Straßen völlig eingeräumt.«

»Wer Rio de Janeiro nur am Tage sähe, sagt der Reisende an anderer Stelle, könnte zu dem Glauben verleitet werden, daß dessen Einwohnerschaft nur aus Negern bestehe. Anständigere Leute gehen, wenn sie nicht ganz besondere Veranlassung haben, oder kirchliche Pflichten erfüllen, nie anders als des Abends aus, und auch da zeigen sich meist nur die Frauen; tagsüber bleiben sie fast stets zu Hause und theilen ihre Zeit zwischen dem Schlaf und der Toilette. Theater und Kirchen sind die einzigen Oertlichkeiten, wo man sich ihrer Anwesenheit erfreuen kann.«

Die Ueberfahrt der »Uranie« von Brasilien nach dem Cap der Guten Hoffnung ging ohne bemerkenswerthen Zwischenfall von statten. Am 7. März ging sie in der Tafel-Bai vor Anker. Nach dreitägiger Quarantaine gestattete man den Seefahrern, an's Land zu gehen, wo ihnen seitens des damaligen

Gouverneurs, Charles Sommerset, ein ausgezeichneter Empfang bereitet wurde. Die Instrumente schaffte man nach Auffindung eines für die Arbeiten geeigneten Locales sofort an's Land. Nun begannen ohne Aufenthalt die gewohnten Pendelversuche und die Beobachtungen der Magnetnadel von Neuem.

Die Naturforscher Quoy und Gaimard unternahmen, in Begleitung mehrerer Officiere, einen wissenschaftlichen Ausflug nach dem Tafelberge und nach den weit berühmten Weingärten von Constancia.

»Die Weinculturen, durch welche wir kamen, sagt Gaimard, sind von Eichen- oder Fichtenalleen eingeschlossen, und die vier bis fünf Fuß von einander in geraden Linien gepflanzten Rebstöcke werden hier nicht durch Pfähle gestützt. Man beschneidet jene und hackt den umgebenden Boden alljährlich tief auf. Da und dort sahen wir Feigen-, Aprikosen-, Apfel-, Birnen- und Citronenbäume in Menge, und dazwischen kleinere Beete mit Küchengewächsen. Bei unserer Rückkehr bestand Mr. Colyn darauf, daß wir alle Weinsorten, welche er erbaute, kosten sollten, darunter den sogenannten eigentlichen Constancia-Wein, in weißer und rother Sorte, ferner seinen Pontac, Steinwein und den Frontignac. Der Wein von anderen Lagen, den man als »Capwein« bezeichnet, wird aus dunkel strohgelben Muscatellertrauben gewonnen und schien, meinem Geschmacke nach, den Muscateller der Provence an Güte zu übertreffen. Ich erwähnte eben zwei Abarten Constancia-Wein: den weißen und den rothen; beide stammen von Muscatellertrauben verschiedener Farbe her... Am Cap selbst giebt man gewöhnlich dem Frontignac vor allen anderen Sorten, die auf den Weinbergen von Constancia wachsen, den Vorzug.«

Genau einen Monat, nachdem sie die Südspitze Afrikas verlassen, ging die »Uranie« in Port-Louis auf Isle de France,

das seit dem Vertrage von 1815 unter englischer Herrschaft stand, vor Anker.

Freycinet mußte sich hier, um sein Schiff kielholen, gründlich ausbessern und die Kupferverkleidung in Stand setzen zu lassen, weit länger aufhalten, als er eigentlich beabsichtigte. Unsere Reisenden hatten indeß keine Ursache, diese Verzögerung zu beklagen, denn die Bewohner von Isle de France verleugneten ihre weitbekannte liebenswürdige Gastfreundlichkeit auch bei dieser Gelegenheit nicht. Spaziergänge, Gesellschaften, Bälle, Officiersschmäuse, Wettrennen und Festlichkeiten aller Art halfen die Zeit schnell vertreiben. Die Franzosen nahmen deshalb endlich nur mit herzlichem Bedauern von ihren früheren Landsleuten und – den erbittertsten Feinden der letzten Jahre Abschied.

Mehrere hervorragende Einwohner unterließen sogar nicht, Freycinet sehr interessante Aufzeichnungen über Das und Jenes einzuhändigen, da es diesem bei dem immerhin kurzen Verweilen auf der Insel nicht möglich gewesen war, sich selbst Auskunft zu verschaffen.

So kam dieser in die Lage, werthvolle Nachrichten über die Verhältnisse des Ackerbaues, Handels, Gewerbflusses, der Finanzen und über den sittlichen Zustand der Bevölkerung, kurz über sehr verschiedene Punkte und in solcher Verlässlichkeit heimzubringen, wie sie ein Reisender bei vorübergehendem Aufenthalte niemals zu sammeln vermöchte. Seit Einrichtung der englischen Verwaltung waren vielfach Straßen angelegt worden, und ein frischer, thatenlustiger Geist trat an Stelle der angeerbten Routine, welche die Kolonie allmählich eingeschläfert und jeden Fortschritt gehemmt hatte.

Die »Uranie« wandte sich nun nach der Insel Bourbon, wo sie aus den Magazinen der Regierung neuen Proviant erhalten sollte. Am 19. Juli 1817 ging sie in St. Denis vor Anker und blieb auf der Rhede von St. Paul bis zum 2. August, an

welchem Tage sie nach der Seehunds-Bai, an der Westküste Neu-Hollands, absegelte.

Bevor wir Freycinet nach Australien folgen, dürfte es sich empfehlen, mit ihm noch einige Augenblicke auf Bourbon zu verweilen.

Im Jahre 1717 besaß diese Insel nach Le Gentil de la Barbinais nur neunhundert freie Bewohner, darunter nicht mehr als sechs weiße Familien, neben eintausendeinhundert Sklaven. Nach der letzten Zählung (1817) wohnten hier dagegen 14.790 Weiße, 4342 freie Neger und 49.759 Sklaven, zusammen 68.891 Seelen. Dieses beträchtliche und schnelle Wachsthum dürfte zum Theile wohl dem sehr gesunden Klima des Landes zuzuschreiben sein, gewiß rührt es aber auch mit von der unbeschränkten Handelsfreiheit her, deren sich die Insel lange Jahre hindurch erfreute.

Am 12. September warf die »Uranie« nach sehr glücklicher Fahrt am Eingange der Seehunds-Bai Anker. Sofort wurde ein Detachement nach Dirck Hatichs abgesendet, um die geographische Lage des Cap Levallant zu bestimmen und die von den Holländern vor langer Zeit zurückgelassene zinnerne Tafel, welche Freycinet schon 1801 gesehen hatte, an Bord der Corvette mitzubringen.

Inzwischen waren die zwei Kolben zur Destillation des Meerwassers in Gebrauch genommen worden. Während des ganzen Aufenthaltes benutzte man kein anderes Getränk, und Niemand auf dem Schiffe ließ darüber eine Klage laut werden.

Die ausgeschifft Abtheilung der Besatzung traf auch mit einigen Ureinwohnern zusammen. Bewaffnet mit Wurfspießen und Keulen und ohne jedwede Bekleidung, vermieden es diese, mit den Weißen in directe Berührung zu kommen, hielten sich vielmehr von den Matrosen immer etwas entfernt und berührten auch die dargebotenen Gegenstände, die man ihnen schenkte, anfangs nur mit großer Vorsicht.

Obwohl die Seehunds-Bai seit der Expedition Baudin's im Einzelnen untersucht worden war, blieb im östlichen Theile des Hamelin-Hafens doch noch eine Lücke übrig. Diese auszufüllen unterzog sich nun Duperrey.

Dem Naturforscher Gaimard genügte die Kunde, die man bis jetzt von den, wahrscheinlich durch den Knall der Feuerwaffen vertriebenen Einwohnern erhalten hatte, noch nicht, und er beschloß, beseelt von dem Wunsche, deren ganze Lebensweise näher kennen zu lernen, ein Stück in das Innere des Landes einzudringen. Sein Begleiter und er verirrten sich, ganz wie Riche im Jahre 1792 in Nuytsland, und litten schrecklich vor Durst, da sie während ihrer dreitägigen Wanderung keine Quelle und keinen Bach fanden. Ohne Bedauern sahen die Seefahrer die unwirthlichen Küsten von Endrachtsland ihren Augen entwinden.

Schönes Wetter und ein kaum bewegtes Meer begünstigten die Fahrt der »Uranie« bis Timor, wo sie am 9. October auf der Rhede von Coupang vor Anker ging.

Die portugiesischen Behörden nahmen sie mit großer Zuvorkommenheit auf.

Die Kolonie erfreute sich freilich jetzt nicht des glücklichen Gedeihens, welches das Erstaunen und die Bewunderung der Franzosen zur Zeit der Baudinschen Reise erregt hatte. Der Rajah von Amanoubang, ein Bezirk mit überreichlichem Bestande an Santelholz, der früher Tribut entrichtet hatte, kämpfte eben für seine Unabhängigkeit. Dieser, für die Kolonie höchst nachtheilige Kriegszustand erschwerte gleichzeitig die Beschaffung von Nahrungsmitteln, welche Freycinet doch so nothwendig brauchte.

Einige Officiere statteten dem Rajah Peters von Banacassi, dessen Wohnung kaum dreiviertel Meilen von Coupang lag, einen Besuch ab. Peters, jetzt ein Greis von achtzig Jahren, mußte ein sehr schöner Mann gewesen sein. Er erschien mit

zahlreichem Gefolge, das ihn mit größter Ehrfurcht behandelte, und unter dem sich mehrere Krieger von imponirender Erscheinung auszeichneten.

In der weitläufigen Wohnung bemerkten die Franzosen mit Verwunderung einen großen Luxus an Tafelgeräthen und sahen daselbst auch sehr schön gearbeitete und kostbare europäische Gewehre hängen.

Trotz der hohen Temperatur, unter der sie zu leiden hatten – das Thermometer stieg in der Sonne und in freier Luft bis zu 45 Grad, im Schatten bis 33, ja sogar bis 35 Grad – betrieben der Commandant und die Officiere mit ungeschwächtem Eifer die wissenschaftlichen Beobachtungen und geographischen Nachforschungen, welche ihnen instructionsgemäß oblagen.

Trotz Freycinet's ernsthafter Warnungen hatten doch mehrere jüngere Officiere und Matrosen die Unklugheit begangen, gegen Mittag auszugehen; in der Hoffnung, die traurigen Folgen solch' frevelhaften Leichtsinnes abzuwenden, verzehrten sie dann begierig kalte Getränke und säuerliche Früchte. Bald wurden sie dafür aber durch den Ausbruch der Dysenterie bestraft, welche fünf Mann an's Lager fesselte, so daß man an die Abreise denken mußte, worauf die »Uranie« am 23. October die Anker lichtete.

Man fuhr nun, zum Zwecke hydrographischer Aufnahmen, ziemlich schnell längs der nördlichen Küste Timors hin; als die Corvette aber bis zur engsten Stelle des Kanals von Ombay gelangte, fand sie daselbst so heftige Strömungen und nur so schwache oder widrige Winde, daß sie kaum noch von der Stelle kam. Diese mißlichen Verhältnisse dauerten volle neunzehn Tage an.

Einige Officiere benutzten den unfreiwilligen Aufenthalt nahe dem Gestade Ombays zu einem Ausfluge nach den nächstliegenden Theilen der Insel, die einen recht lieblichen Anblick boten. Sie landeten bei dem Dorfe Bitouka und

näherten sich einer Gruppe Eingebornen, welche mit Bogen, Pfeilen und »Kris« (dies sind 45 bis 60 Centimeter lange, meist geschlängelte Dolche der Malayen und anderer asiatischer Volksstämme) bewaffnet waren und Panzer und Schilder aus Büffelhäuten trugen. Diese Wilden hatten ein sehr kriegerisches Aussehen und schienen sich vor Feuerwaffen nicht besonders zu fürchten; ihrer Aussage nach vermochten sie während der zum Laden eines Gewehres nöthigen Zeit eine große Menge Pfeile zu verschießen.

»Ihre Pfeilspitzen, sagt Gaimard, bestanden aus sehr hartem Holze, aus Knochen oder sogar aus Eisen. Die vorrätigen, fächerartig geordneten Pfeile führte der Krieger an seiner linken Seite im Gürtel des Säbels oder Kris mit sich. Die meisten Einwohner trugen, am rechten Schenkel oder am Gürtel befestigt, eine Menge geschlitzte Latanenblätter, durch welche wieder roth oder schwarz gefärbte Blätter derselben Art gesteckt waren. Das fortwährende Geräusch von Denjenigen, welche mit diesem sonderbaren Schmucke ausstaffirt waren, dazu noch das Scharren und Schlagen, wenn Panzer und Schild in Berührung kamen, und endlich das Ertönen der kleinen Schellen, einer fernerer Zugabe ihrer Kriegertoilette – alles das verursachte einen solchen Heidenlärm, daß wir uns des Lachens nicht erwehren konnten. Weit entfernt, sich dadurch verletzt zu fühlen, folgten die Ombayer vielmehr unserem Beispiele. Arago¹ führte vor ihnen einige Taschenspieler-Kunststückchen aus, welche sie gewaltig in Erstaunen setzten. Wir begaben uns nun geraden Weges nach dem auf einer benachbarten Anhöhe gelegenen Dorfe Boutika. In einer Hütte, an welcher wir vorüberkamen, sah ich an der Decke etwa zwanzig menschliche Kinnladen hängen und drückte den Wunsch aus, gegen meine kostbarsten Tauschgegenstände einige derselben einzuhandeln. Man antwortete mir darauf aber nur: »Palami!« (Das ist geheiligt!) Wahrscheinlich hingen

diese Knochen hier als Trophäen zur Erinnerung an einen über irgendwelche Feinde erfochtenen Sieg.«

Dieser kurze Ausflug hatte um so mehr Interesse, als die Insel Ombay von Europäern bisher nur sehr selten besucht worden war. Die wenigen Schiffe, welche daselbst gelandet waren, hatten alle über die wilden, kriegslustigen Stämme, von denen einzelne sogar als Menschenfresser geschildert werden, mehr oder weniger zu klagen gehabt.

So wurde z. B. im Jahre 1802 ein Boot von der »Rose« überfallen und dessen Besatzung gefangen genommen. Zehn Jahre später kehrte der allein an's Land gegangene Kapitän der »Inacho« mit vielen Pfeilschußwunden von da zurück. Im Jahre 1817 endlich wurden alle Leute von der Schaluppe einer englischen Fregatte, welche ausgefahren waren, um Holz zu fassen, erschlagen und aufgezehrt. Ein zweites bewaffnetes Boot, das am nächsten Tage zur Aufsuchung der Ausgebliebenen abgesendet wurde, fand von diesen nur noch blutige Ueberbleibsel und von der gänzlich zerstörten Schaluppe einige umherliegende Trümmer.

Unter diesen Umständen konnten die Franzosen von Glück sagen, mit den wilden Cannibalen so erträglich ausgekommen zu sein, was sich gewiß geändert hätte, wenn die »Uranie« hier vor Anker liegen blieb.

Am 17. November ankerte dieselbe vor Dille. Nach Austausch der gewöhnlichen Höflichkeitsbezeugungen mit dem portugiesischen Gouverneur theilte Freycinet diesem mit, was er für sein Schiff bedürfe, und er erhielt umgehend eine Antwort des Statthalters, der ihm die schleunigste Herbeischaffung von Nahrungsmitteln zusicherte. Auch die gesammte Mannschaft wurde ebenso feierlich als herzlich aufgenommen, und als Freycinet Abschied nahm, sandte ihm der Gouverneur als Erinnerung zwei kleine Knaben und zwei Mädchen aus dem Königreiche Failacor im Innern von Timor.

»Diese Race ist in Europa unbekannt,« sagte Don Jose Pinto Alcofarado d'Azevedo e Souza, um sein Geschenk nicht etwa abgeschlagen zu sehen. Freycinet mochte dagegen die triftigsten Gründe anrufen, er mußte wohl oder übel einen der beiden kleinen Knaben behalten, welcher auf den Namen Joseph Antonio getauft wurde und in Paris, sechzehn Jahre alt, an einer skrophulösen Krankheit starb.

Die Bevölkerung von Timor erscheint auf den ersten Anblick vollkommen asiatisch; geht man aber näher darauf ein, so findet man in den centralen, minder besuchten Gebirgen eine Neger-Race mit krausen Haaren und sehr wilden Sitten, welche an die Urbewohner von Neu-Guinea und Neu-Irland erinnert und wahrscheinlich auch zuerst allein hier gehaust hat. Diese Methode eingehender Forschung, welche gegen Ende des 16. Jahrhunderts von dem Engländer Crawford inaugurirt wurde, hat in unseren Tagen durch die gelehrten Arbeiten der Doctoren Broca und E. Hamy eine recht fruchtbringende Entwicklung erfahren. Dem zweiten dieser Gelehrten verdankt man über jene Urbevölkerung sehr sorgfältige Studien, welche die »Natur« und das »Bulletin de la Société de Geographie« zur Belehrung und Unterhaltung ihrer Leser regelmäßig wiedergeben.

Von Timor aus begab sich die »Uranie« nach der Meerenge von Bourou, zwischen den Inseln Wetter und Roma, und bekam die pittoreske Insel Gasses in Sicht, die mit dem schönsten, dichtesten Grün, das man sich nur vorstellen kann, bedeckt ist; dann wurde sie durch stärkere Strömungen nach der Insel Pisang geführt, in deren Nachbarschaft man drei von Einwohnern der Insel Guebe besetzten »Corocores« begegnete.

Diese haben dunklen Oliven-Teint, abgeplattete Nasen und wulstige Lippen; sie sind zum Theile stark und kräftig gebaut und von athletischem Aussehen; zum Theile zärtlich und schwächlich, oder auch untersetzt und von geradezu

abstoßender Erscheinung. Die meisten tragen weiter nichts als ein mit einem Taschentuche am Gürtel befestigtes Beinkleid.

Es wurde auch ein Ausflug nach der kleinen Insel Pisang unternommen, welche vulcanischen Ursprunges ist, und deren trachitische Laven sich zu fruchtbarer Pflanzenerde zersetzen.

Nachher fuhr man zwischen bisher wenig bekannten Inseln weiter nach Rawak, wo die Corvette am 10. December zu Mittag vor Anker ging.

Die Insel Rawak ist klein, fast unbewohnt, und obwohl die Reisenden wiederholt Besuche von den Einwohnern von Waigion erhielten, fanden sie doch nur wenig Gelegenheit, über die betreffende Menschenrace nähere Kunde einzuziehen. Auch die Unkenntniß der Sprache der Eingebornen und die Schwierigkeit, sich mit Hilfe des Malayischen, von dem jene nur einzelne Worte begriffen, zu verständigen, machten jeden derartigen Versuch desto unfruchtbarer.

Sofort nach Auffindung eines geeigneten Platzes wurden die Instrumente aufgestellt und man begann, neben den nicht vernachlässigten geographischen Arbeiten, physikalische und astronomische Beobachtungen.

Rawak, Boni, Waigiou und Manouaroa, von Freycinet die Papua-Inseln genannt, liegen alle fast genau unter dem Aequator. Waigiou, die größte derselben, mißt im Durchmesser zweiundsiebzig Meilen. Das niedrige Land, welches dessen Ufergebiet bildet, ist sehr sumpfig; die Küste selbst steil, von Madreporen-Riffen umgeben und von vielen durch den Wogenschlag ausgehöhlten Grotten durchlöchert.

Die Vegetation auf diesen Inseln und Eilanden übertrifft jede Vorstellung. Hier grünen die herrlichsten Bäume, darunter die ungeheure »Barringtonia«, deren gewaltiger Stamm stets nach dem Meere zu geneigt steht, so daß die obersten Zweige sich in demselben baden; die *Scoevola lobelia*, neben Feigenbäumen, Wurzelträgern, Casuarinen mit geradem, schlankem Schafte,

welche bis vierzig Fuß hoch aufsteigen, dem »Rima«, dem »Takamahaka«, dessen Stamm über zwanzig Fuß Umfang erreicht, dem Hundsschwamm aus der Familie der Leguminosen, der mit rosenartigen Blüten und goldigen Früchten besetzt erscheint; außerdem wuchern an niedrigen feuchten Plätzen noch Palmen, Muscat- und Jambobäume, sowie prächtige grüne Bananen.

Wenn die Flora also wirklich überraschend reich entwickelt ist, so steht ihr die Fauna dagegen bedeutend nach. Man trifft auf Rawak kaum andere Vierfüßler als Kletterbeutelthiere und wild gewordene Schäferhunde. Waigiou besaß indeß auch Hornschweine und eine Art Zwerg-Eber. Auch Federvieh gab es nicht so viel, als man erwartet hätte, da Körner erzeugende Pflanzen, welche jenes als Nahrung bevorzugt, unter dem dichten Schatten der Wälder nicht gut gedeihen mochten. Es fanden sich nur »Calaos« (dies sind Hornvögel), deren an den Enden mit großen einzeln stehenden Federn versehene Flügel beim Fliegen ein lautes Geräusch verursachen, Papageien, welche stark vertreten schienen, Taucherkönige, Turteltauben, Citronenvögel, wilde Sperber, Helmtauben und, obwohl die Reisenden keine zu Gesicht bekamen, vielleicht auch Paradiesvögel.

Die Menschen selbst, die Papuas, sind geradezu abschreckend häßlich.

»Die flache Stirn, sagt Odet-Pellion, der gedrückte Schädel, ein Gesichtswinkel von 75°, der große Mund, kleine tiefliegende Augen, hervorspringende Backenknochen, eine dicke, an der Spitze bis an die Oberlippe niedergedrückte Nase, dürtiger Bart – eine Eigenthümlichkeit, welche man bei allen Völkern dieser Gegend wiederfindet – mäßig breite Schultern, ein dicker Leib und verhältnißmäßig dünne Gliedmaßen, das sind die unterscheidenden Merkmale dieses Volkes. Ihr Haupthaar ist der Natur und der Form nach sehr verschieden;

gewöhnlich bildet es eine unförmliche Perrücke aus welligem oder schlichtem Haar, das meist von Natur gekräuselt und oft gegen acht Zoll lang ist; es beschreibt, sorgsam gekämmt, künstlich noch mehr gekräuselt und nach allen Seiten aufgesträubt, mit Hilfe eines Fettes, welches dasselbe hält, eine förmliche Kugel rings um den Kopf. Sie stecken in diese Haarwulst, mehr zur Zierde als zur Erhöhung der Haltbarkeit, noch einen großen Kamm mit fünf bis sechs Zähnen.

Die unglücklichen Eingebornen leiden unter einer schrecklichen Geißel; der Aussatz herrscht unter ihnen so verbreitet, daß wohl der zehnte Theil der Bevölkerung davon befallen ist. Die Krankheit entsteht ohne Zweifel durch die Ungesundheit des Klimas, die deletären Ausdünstungen der Sümpfe, in welche das Meerwasser mit der Fluth eintritt, durch die Feuchtigkeit der dichten Wälder und die Nachbarschaft der schlecht in Stand gehaltenen Gräber, vielleicht auch durch den unmäßigen Genuß von Muscheln, welche die Eingebornen gierig verschlingen. Alle Wohnungen sind, nahe dem Ufer, auf dem Lande oder auf dem Meere selbst, auf Pfählen errichtet. Diese meist an schwer zugänglichen Stellen erbauten Häuser bestehen aus vielen, in den Boden eingetriebenen Stämmen, an denen mittelst Baststricken andere Querhölzer befestigt sind, welche den Fußboden tragen. Zugesechnittene und mit einander verbundene Palmblätter bilden das Dach der Wohnung, die nur eine Eingangsthür hat. Wenn diese Hütten im Wasser errichtet sind, so stehen sie mit dem Lande durch eine Art Bockbrücke in Verbindung, deren Laufbahn rasch aufgezogen werden kann. Um jedes Haus zieht sich ein mit Geländer versehener Balkon hin.

Ueber das gesellschaftliche Leben der Eingebornen konnten die Reisenden leider nichts erfahren. Ob sie in großen Gemeinden etwa unter der Autorität eines oder mehrerer Häuptlinge lebten, ob jedes Dorf seinen eigenen Häuptling

hatte, ob die Bevölkerung zahlreich war oder nicht, darüber war keine Aufklärung zu erlangen. Die Eingebornen nennen sich selbst Alfourous. Sie scheinen mehrere eigenthümliche Idiome zu haben, die von der Sprache der Papuas wie der Malayen erheblich abweichen.

Die Bewohner dieser Inselgruppen scheinen sehr erfinderisch zu sein; sie verfertigen recht sinnreiche Fischereigeräthe, verstehen sich auf die Bearbeitung des Holzes, auf die Zubereitung des Markes aus dem Sagobaume, ferner drehen sie Töpfe und bauen Oefen zur Sagobereitung; sie weben Matten und Teppiche, flechten Körbe und modelliren sogar Statuen und Götzenbilder. Quoy und Gaimard haben z. B. an der Küste von Waigiou, im Hafen von Boni ein Standbild aus weißem Thon gefunden, das unter einem Schutzdache in der Nähe eines Grabes errichtet war. Dasselbe stellte einen aufrechtstehenden Mann mit zum Himmel erhobenen Händen dar; der Kopf war aus Holz geschnitzt, Wangen und Augen aus eingelegten Muscheln hergestellt.

Nachdem die »Uranie« Rawak angelaufen, bekam sie am 6. Januar 1819 die niedrigen, von Riffen umgebenen Ayou-Inseln in Sicht, welche noch wenig bekannt waren und deren Geographie viel zu wünschen übrig ließ. Die beabsichtigte Vornahme hydrographischer Untersuchungen wurde vielfach durch Fieberanfälle, welche über vierzig Personen betrafen, unterbrochen.

Am 12. Februar kam das Schiff an den Inseln der Anachoreten und am nächsten Tage bei den Admiralitäts-Inseln vorüber, ohne daselbst jedoch vor Anker zu gehen. Bald darauf erschien die Corvette vor San Bartholomé, das die Eingebornen selbst Pulusuk nennen und welches zum Archipel der Carolinen gehört. Schnell entwickelte sich ein lebhafter, ziemlich geräuschvoller Tauschhandel mit den Eingebornen,

ohne daß diese sich bewegen ließen, das Schiff selbst zu betreten.

Es ging bei dem Handel mit wahrhaft rührender Ehrlichkeit zu und von Uebervortheilung war auf keiner Seite die Rede. Poulouhat, Alet, Tamatam, Allap, Fanadic und viele andere Inseln dieses Archipels zogen nach und nach vor den entzückten Augen der Franzosen vorüber.

Am 17. März 1819, das heißt achtzehn Monate nach seiner Abfahrt von Frankreich, gelangte Freycinet endlich nach den Mariannen und ging an der Küste von Guaham auf der Rhede von Umata vor Anker.

Als die Franzosen eben im Begriffe waren, an's Land zu gehen, erhielten sie den Besuch des Gouverneur Medinilla y Pineda und des Major Louis de Torres, des zweithöchsten Beamten der Kolonie. Diese Officiere unterrichteten sich sorgfältig über alle Bedürfnisse der Seefahrer und sicherten ihnen die Befriedigung derselben in kürzester Zeit freundlich zu.

Freycinet beeilte sich, einen geeigneten Platz zur Errichtung eines provisorischen Hospitals aufzufinden, und sandte schon am nächsten Tage seine Kranken, zwanzig an Zahl, dahin ab.

Das ganze Officiercorps erhielt eine Einladung zum Diner bei dem Gouverneur. Man begab sich zur bestimmten Stunde dahin, fand aber nur einen mit leichtem Backwerk und Früchten besetzten Tisch vor, in dessen Mitte zwei Punschbowlen dampften, was die Gäste natürlich nicht wenig wundernahm. Man fragte sich unter der Hand, ob etwa Fasttag sei, und warum man sich nicht setzen könne; da aber Niemand im Stande war, hierüber, ohne indiscrete Fragen zu stellen, zu antworten, so unterließ man alle weiteren Bemerkungen und that der Mahlzeit alle Ehre an.

Da kam eine zweite Ueberraschung. Die Tafel wurde abgetragen und mit verschieden zugerichteten Fleischspeisen

besetzt, mit einem Wort zu einem reichlichen Diner hergerichtet. Den Imbiß, den man vorher eingenommen und der hier zu Lande »Refresco« genannt wird, war nur dazu bestimmt gewesen, den Appetit der Gäste zu erregen.

Jener Zeit erschien der Tafelluxus auf Guaham geradezu zu grassiren. Zwei Tage später nämlich nahmen die Officiere wiederum an einem Schmause unter fünfzig Gästen Theil, bei dem zu jedem Gericht, und deren gab es drei, nicht weniger als vierundvierzig Schüsseln mit verschiedenen Fleischspeisen aufgetragen wurden.«

»Derselbe Theilnehmer, erzählt Freycinet, berichtet, daß diese Mahlzeit zwei Ochsen und drei tüchtigen Schweinen das Leben gekostet, ohne das Wildpret, Geflügel und die Fische zu zählen. Nur selten, glaube ich, hatte man eine ähnliche Schlächtereie zu solchem Zwecke gesehen. Unser Gastgeber nahm ohne Zweifel an, daß Leute, welche lange Zeit die Entbehrungen einer weiten Seereise erlitten hatten, nun überreichlich bewirthet werden mußten. Der Nachtschisch stand an Ueberfluß und Abwechslung der eigentlichen Mahlzeit nicht im Geringsten nach, und auch auf diesen folgten noch Kaffee, Thee, Crêmes, verschiedene Liqueure u. s. w.

Da nun das »Refresco« nach landesüblicher Sitte ebenfalls nur eine Stunde vorher verzehrt worden war, so wird man sehr leicht einsehen, daß selbst der unerschrockenste Gastronom hier über nichts Anderes als höchstens über die – Unzulänglichkeit seines Magens zu klagen gehabt hätte.«

Diese Schmausereien und Feste ließen das eigentliche Ziel der Mission aber nicht aus den Augen verlieren. Man unternahm fleißig Ausflüge in naturgeschichtlichem Interesse und beobachtete die Magnetnadel, während Duperrey sich mit der Aufnahme des Uferlandes von Guaham beschäftigte.

Die Corvette war inzwischen im Hafen von San Louis vor Anker gegangen, und das Officiercorps, sowie die Kranken,

hatten in Agagna, der Hauptstadt der Insel und dem Sitze der Regierung, Unterkommen gefunden. Hier veranstaltete man zu Ehren der Fremdlinge Hahnenkämpfe, ein Schauspiel, das in allen spanischen Besitzungen in Oceanien allgemein beliebt ist, und führte Tänze auf, welche, wie man sagte, Ereignisse aus der Geschichte Mexikos darstellten. Die Tänzer, lauter Schüler des Collegium von Agagna, trugen reiche Seidencostüme, die erst unlängst von Jesuiten aus Neu-Spanien mitgebracht worden waren. Darauf folgten Uebungen mit Stöcken, ausgeführt von Carolinern, und andere Schaustellungen fast ohne Unterbrechung. Den meisten Werth legte Freycinet aber auf die Nachrichten über Sitten und Gebräuche der alten Bewohner des Landes, die er von dem Major Luis de Torres erhielt. Letzterer hatte sich, als Landes-Eingeborner, gerade mit diesen Fragen sehr eingehend beschäftigt.

Wir werden nicht verfehlen, diese interessanten Aufschlüsse auszugsweise mitzutheilen, müssen aber zuerst von einem Ausfluge nach den Inseln Rota und Tinian berichten, deren zweite uns schon von den Schilderungen früherer Reisender her bekannt ist.

Auf einem kleinen, aus acht »Proas« (Malayenbooten) bestehenden Geschwader brachte man die Herren Bérard, Gaudichaud und Jacques Arago nach Rota, wo ihr Erscheinen überall Verwunderung und Schrecken erregte. Es hatte sich nämlich das Gerücht verbreitet, daß die Corvette von Aufständischen aus Amerika besetzt sei.

Von Rota aus fuhren die Proas nach Tinian, dessen unfruchtbare, öde Ebenen die Reisenden an die Gestade des Endrachtslandes erinnerten. Hier muß sich demnach seit der Zeit, da Lord Anson die Insel als ein irdisches Paradies schilderte, Vieles geändert haben.

Von Magellan am 6. März 1521 entdeckt, erhielt der Archipel der Mariannen zuerst den Namen Islas de las Velas

latinas (Inseln der lateinischen Segel), und wurde später los Ladrones (Diebes-Inseln) benannt.

Nach Pigafetta soll der berühmte Admiral davon nur Tinian, Saypan und Agoiguan gesehen haben. Fünf Jahre später besuchte der Spanier Loyasa die Inseln wieder und fand hier, anders als Magellan, einen sehr freundlichen Empfang; im Jahre 1565 wurden sie darauf von Miguel Lopez de Legaspi als spanische Besitzungen erklärt. Erst 1669 begann jedoch der Pater Sanvitores dieselben zu kolonisiren und mit dem Christenthum bekannt zu machen. Wir übergehen Freycinet's Schilderungen der Ereignisse, welche mit der Geschichte dieses Archipels zusammenhängen, als unzuverlässig, obwohl er Manuscripte und Werke aller Art zur Hand hatte, die es ihm ermöglichen mußten, gerade hierüber weitere Aufschlüsse zu geben und der Wissenschaft recht erwünschte Dienste zu leisten.

Da die Reisenden die wahrhaft unglaubliche Fruchtbarkeit der Papua-Inseln und der Molukken noch in frischem Gedächtniß hatten, machte der Reichthum mancher Inseln der Mariannen auf sie einen weniger tiefen Eindruck. Die Wälder von Guaham bieten, trotz ihrer Ueppigkeit, doch nicht den gigantischen Anblick der Urwälder in den Tropen; sie bedecken den größten Theil der Insel, während man da und dort auch ungeheure Weideplätze findet, auf denen weder ein Brotfruchtbaum, noch eine Cocospalme zu sehen ist.

Im Innern der Wälder wurden von den Eroberern künstliche Rasenplätze geschaffen, um für das Hornvieh, das sie in großer Menge eingeführt hatten, Futter zu gewinnen.

Agoignan, eine Insel mit Felsgestade, erscheint aus der Ferne dürr und unfruchtbar, obschon dieselbe in Wirklichkeit mit dichtem Gehölz bedeckt ist, das auch auf die höchsten Gipfel hinaufsteigt.

Rota freilich bildet ganz und gar ein undurchdringliches Gebüsch, aus dem überall Brotfruchtbäume, Tamarinden, Feigenbäume und Cocospalmen hervorragen.

Tinian endlich bietet einen keineswegs verlockenden Anblick. Obwohl die Franzosen nirgends Landschaften trafen, wie sie von früheren Reisenden so prächtig geschildert wurden, so kamen sie doch, im Hinblick auf den Erdboden und die große Menge abgestorbener Bäume, zu der Ueberzeugung, daß die alten Schilderungen nicht als gänzlich aus der Luft gegriffen anzusehen seien, umsomehr, als der südöstliche Theil der Insel durch dichte Wälder jetzt so gut wie unzugänglich geworden war.

Die Bevölkerung erschien zur Zeit Freycinet's sehr gemischt und die Zahl der Eingebornen betrug wohl kaum die Hälfte derselben.

Die vornehmeren Classen der Bewohner der Mariannen übertrafen ehemals die Europäer durchgängig an Größe und Stärke; jetzt war die Race degenerirt, und nur auf Rota bekam man sie noch in unverfälschter Reinheit zu Gesicht.

Als unermüdliche Schwimmer, geschickte Taucher und tüchtige Fußgänger mußten die Bewohner der Mariannen bei Gelegenheit ihrer Verheirathung ihre Gewandtheit in allen diesen Körperübungen durch Proben bethätigen. Auch jetzt findet man diese Eigenschaften deutlich ausgebildet, obwohl der allgemeine Volkscharakter den Stempel der Trägheit oder wenigstens der Gleichgiltigkeit trägt.

Ehen werden im Allgemeinen sehr frühzeitig geschlossen; die Männer zählen dabei fünfzehn bis achtzehn Jahre, die Mädchen nur zwölf bis fünfzehn; gewöhnlich sind dieselben sehr fruchtbar, und man erzählt Beispiele von Familien mit zweiundzwanzig von derselben Mutter gebornen Kindern.

Wenn man in Guaham verschiedenen, von den Europäern eingeschleppten Krankheiten begegnet, wie der

Lungenschwindsucht, den Blattern und anderen, so scheinen wieder andere doch hier heimisch gewesen zu sein, oder haben sich mindestens ganz eigenthümlich und abnorm umgestaltet. Zu den letzteren gehört die Elephantiasis und der Aussatz, von denen auf Guaham drei, ihren Symptomen und Folgezuständen nach verschiedene Formen vorkommen.

Vor der Besitznahme der Insel lebte das Volk hier von Fischen, den Früchten des Brotfruchtbaumes, von Reis, Sago und anderen stärkehaltigen Pflanzen. War ihre Nahrung eine sehr einfache, so gilt ganz dasselbe noch mehr von der Kleidung. Sie gingen eben gänzlich nackt – ohne ein Wein- oder Feigenblatt. Auch heute noch laufen die Kinder bis zum zehnten Lebensjahre völlig nackt herum.

Ein Reisender aus dem 18. Jahrhundert, der Schiffskapitän Pages, erzählt z. B. daß er zufällig in die Nähe eines Hauses gekommen sei, »vor dem eine Indianerin von zehn bis elf Jahren sich behaglich sonnte. Sie kauerte ganz nackt am Boden und hatte das Hemd neben sich liegen. Als sie meiner ansichtig wurde, fährt der Reisende fort, stand sie sofort auf und nahm dasselbe um. Obwohl sie jetzt keineswegs decent aussah, hielt sie selbst sich doch für genügend bekleidet, da sie mit jenem primitiven Kleidungsstücke ja – die Schultern bedeckt hatte; nun incommodirte es sie nicht im geringsten, mir gegenüberzutreten.«

Die Bevölkerung muß früher bedeutender gewesen sein, wofür noch die Ruinen zeugen, die man fast überall findet, Trümmer von Wohnstätten, welche von aufgemauerten Pfeilern getragen wurden. Der erste Reisende, der das erwähnt, war Lord Anson. Von ihm rührt auch eine etwas phantastische Abbildung einer solchen Wohnung her, welche die Gelehrten von der »Uranie« indeß, wie der nachfolgende Passus beweist, wenigstens erkannt haben müssen.

»Die Beschreibung, welche man in Anson's Reisebericht findet, ist zutreffend; die Ruinen aber und die auf verschiedene Weise mit dem Mauerwerk halbverwachsenen Bammzweige verleihen allen Bauwerken ein anderes Aussehen als damals; die Kanten der Pfeiler sind allmählich stumpf geworden und die sie bekrönenden Halbkugeln haben ihre Rundung eingebüßt.«

Von den neuen Wohnungen besteht nur ein Sechstel aus Stein, doch findet man in Agagna Bauwerke, von denen einige wegen ihres Umfanges, andere auch wegen der Eleganz, Majestät und Feinheit ihrer Verhältnisse hoch interessant sind; hierzu gehören das Colleg St. Jean de Latran, die Kirche, das Presbyterium, der Palast des Gouverneurs und die Kaserne.

Vor der Unterwerfung unter spanische Gewalt zerfielen die Bewohner der Mariannen in drei Classen: die Vornehmen, die Halb-Vornehmen und die Plebejer. Die Letzteren, die Parias des Landes, sagt Freycinet ohne Angabe der Quelle, auf welche er sich stützt, standen auch der Körpergröße nach gegen die anderen Classen zurück. Wir wagen nicht zu entscheiden, ob diese Thatsache durch einen Racen-Unterschied zu erklären, oder ob sie nur die Folge der Jahrhunderte langen Unterdrückungen dieser Kaste ist.

Den Plebejern war der Eintritt in eine höhere Kaste unmöglich gemacht und die Schifffahrt unbedingt verboten. Noch damals fand man unter jeder dieser Kasten Zauberinnen, Priesterinnen oder »Heilerinnen«, welche sich stets nur mit der Behandlung je einer Krankheit beschäftigten – womit noch keine Garantie gegeben ist, daß sie dieselbe besser kannten.

Der Bau von Piroguen stand nur den Vornehmen zu; sie gestatteten höchstens den Halb-Vornehmen, sie bei der Arbeit zu unterstützen, welche für sie von großer Wichtigkeit und eines ihrer theuersten Privilegien war. Was die Sprache betrifft, so ähnelt sie zwar dem Malayischen oder Tagalischen, das auf

den Philippinen üblich ist, besitzt aber doch ihren eigenen Charakter. Freycinet's Bericht enthält auch noch eine Menge Angaben über die eigenthümlichen Gebräuche der früheren Bewohner der Mariannen, es würde aber zu weit führen, die betreffenden Abschnitte hier wiederzugeben, so viel des Interessanten sie auch für den Philosophen und den Geschichtsschreiber bieten.

Zwei Monate schon lag die »Uranie« still im Hafen; es wurde Zeit, die Fahrt und die weiteren Forschungen wieder aufzunehmen. Freycinet und seine Officiere benützten also die letzten Tage zu verschiedenen Besuchen, um für den ihnen bereiteten, überaus herzlichen Empfang gebührend zu danken.

Der Gouverneur wollte aber nicht nur keinen Dank für die Aufmerksamkeiten annehmen, mit denen er die Franzosen seit zwei Monaten geradezu überhäuft hatte, sondern schlug auch jede Bezahlung für Alles, was zur Wiederausrüstung der Corvette geliefert worden war, von vornherein aus. Er entschuldigte sich sogar in einem höchst lebenswürdigen Briefe, daß es ihm nicht möglich gewesen sei, ihnen mehr zu liefern, da wegen der seit sechs Monaten herrschenden Dürre auf Guaham jetzt an Verschiedenem Mangel sei.

Vor der Stadt Agagna wurde Abschied genommen.

»Nicht ohne herzliche Rührung, sagt Freycinet, schieden wir von dem lebenswürdigen Manne, der uns sein Wohlwollen auf jede erdenkliche Art erwiesen hatte. Ich war zu bewegt, um den Gefühlen, die meine Seele erfüllten, Ausdruck zu verleihen; die Thränen aber, die sich mir aus den Augen drängten, werden ihm überzeugender als Worte meine Erregung und Betrübniß bewiesen haben.«

Vom 5. bis 16. Juni setzte die »Uranie« die Untersuchung des nördlichen Theiles der Mariannen fort und widmete sich den schon oben erwähnten Beobachtungen.

Um die Fahrt nach den Sandwichs-Inseln zu beschleunigen, benutzte der Kapitän eine eben aufspringende Brise, die ihn nach höheren Breiten führte, wo er günstigere Winde aufsuchen konnte. Je weiter die Seefahrer in diesem Theile des Pacifischen Oceans vordrangen, desto dichtere und kältere Nebel herrichten daselbst, welche die Fahrzeuge mit einer ebenso unangenehmen, als der Gesundheit schädlichen Feuchtigkeit erfüllten. Außer einem tüchtigen Schnupfen kam die Mannschaft jedoch ohne weitere gefährliche Erkrankungen davon. Nachdem sie so lange Zeit der glühenden Tropenhitze ausgesetzt gewesen war, gewährte ihr diese Witterung sogar eine gewisse Erleichterung. Am 6. August wurde die Südspitze von Hawaï umschifft, um nach der Westküste zu gelangen, wo Freycinet einen bequemen und sicheren Ankerplatz zu finden hoffte. Die an diesem und dem folgenden Tage herrschende vollständige Windstille benutzte man, um sich mit den Einwohnern in Verbindung zu setzen, deren in großer Anzahl herbeigeströmte Frauen sofort das Schiff besteigen wollten, um ihren gewohnten Handel zu beginnen; der Commandant verbot ihnen aber, das Deck zu betreten.

Einer der »Arii« beeilte sich, dem Kapitän als Neuigkeit mitzutheilen, daß der König Kamehameha gestorben und dessen junger Sohn Riorio die Regierung angetreten habe.

Als sich wieder einiger Wind erhob, segelte die »Uranie« nach der Bai von Karakakua weiter, und Freycinet wollte eben einen Officier zur Sondirung des Ankerplatzes absenden, als eine Pirogue vom Ufer stieß, welche den Gouverneur der Insel an Bord brachte. Fürst Kouakini, mit dem Beinamen John Adams (so hieß derselbe), versicherte dem Kapitän, daß er Alles finden werde, um sein Schiff nach Bedarf zu verproviantiren.

Dieser junge Mann von etwa neunundzwanzig Jahren und von riesigem, aber proportionirtem Körperbau überraschte den

Kapitän durch seine ausgebreiteten Kenntnisse. Als er gehört, daß die »Uranie« auf einer Entdeckungsreise begriffen sei, fragte er:

»Habt Ihr das Cap Horn umschifft oder seid Ihr um das Cap der Guten Hoffnung gekommen?«

Dann erkundigte er sich nach Napoleon und ob es wahr sei, daß die Insel St. Helena mit der ganzen Bevölkerung untergegangen sei. Es war das jedenfalls ein Scherz eines lustigen Walfischfahrers gewesen, den jener schon nur halb geglaubt hatte.

Kouakini theilte Freycinet ferner mit, daß, wenn nach Kamehameha's Tode auch der Friede nicht eigentlich zerstört worden wäre, doch die Einheit der Monarchie durch einige Häuptlinge, welche nach Unabhängigkeit strebten, etwas bedroht gewesen sei. In den Regierungskreisen herrschte in Folge dessen noch eine gewisse Unsicherheit, doch hoffte man, dieselbe bald verschwinden zu sehen, vorzüglich wenn der Commandant sich herbeiließe, eine Freundschaftserklärung zu Gunsten des jungen Fürsten abzugeben.

Freycinet ging mit dem Fürsten an's Land, um ihm einen Besuch abzustatten, und kam in dessen Wohnung, wo seine Gattin, eine große, wohlbeleibte Frau, auf einem mit Matten bedeckten europäischen Bettgestell lag. Hierauf wollten Beide die Schwestern Kouakini's, Kamehameha's Witwen, aufsuchen, trafen diese aber nicht an und begaben sich nun nach den Werften und Werkstätten des verstorbenen Königs.

Hier waren vier Schuppen, bestimmt zum Bau von Kriegspirogen; unter anderen standen europäische Boote; ferner lag daselbst Schiffsbauholz aufgespeichert neben Kupferzainen und einer Menge Netzen; außerdem fanden sich eine Schmiede-, eine Faßbinderwerkstätte, und in den, dem ersten Minister Kraïmoku gehörigen Räumen vielfache

Instrumente, wie Compasse, Sextanten, Barometer, Uhren und sogar ein Seechronometer.

Man verwehrte den Fremden den Eintritt in zwei andere Magazine, in denen Pulver, Munition, starke Branntweine, Eisen und Stoffe verschiedener Art aufbewahrt wurden.

Uebrigens lagen diese Etablissements jetzt ziemlich öde, da der neue König seinen Sitz in der Bai von Koāihāi aufgeschlagen hatte.

Freycinet segelte auf dessen Einladung dorthin und wurde von einem Lootsen geführt, der sich sehr aufmerksam erwies und den Eintritt von Witterungswechseln ziemlich sicher vorherzubestimmen wußte.

»Der Monarch, berichtet der Commandant, erwartete uns am Strande in der Parade-Uniform eines englischen Schiffskapitäns und umgeben von seinem ganzen Hofe. Trotz der entsetzlichen Dürre und Unfruchtbarkeit dieses Theiles der Insel bot die wunderliche Versammlung von Männern und Frauen ein wirklich großartiges und pittoreskes Bild. Der König stand vorn allein, seine ersten Officiere in einiger Entfernung hinter ihm; die Einen trugen prächtige Mäntel aus rothen und gelben Federn oder aus scharlachfarbenem Tuche, Andere einfache Kragen von denselben Stoffen, in denen zwischen den beiden, grell von einander abstechenden Farben schwarze Streifen sichtbar waren; Einige derselben trugen eine Art Helme.

Eine ziemlich große Anzahl an verschiedenen Stellen aufmarschirter Soldaten verliehen dem Bilde durch ihr buntes, aber keineswegs gleichmäßiges Costüm große Abwechslung und einen eigenthümlichen Reiz.«

Es war derselbe Fürst, der später mit seiner jungen, hübschen Frau nach England kam, wo Beide starben, und von wo deren sterbliche Ueberreste vom Kapitän Byron auf der Fregatte »la Blonde« nach Hawāi überführt wurden.

Freycinet erneuerte sein Gesuch um Proviant, und der König versicherte ihm, daß nicht zwei Tage vergehen sollten, bis alle seine Wünsche erfüllt wären. Wenn an dem guten Willen des jungen Fürsten gewiß nicht zu zweifeln war, so mußte der Befehlshaber leider die Erfahrung machen, daß die obersten Beamten sich nicht im mindesten beeilten, ihm zu gehorchen.

Bald nachher statteten die Officiere den Witwen Kamehameha's einen Besuch ab. Quoy entwirft von dem ergötzlichen Empfange folgendes pikante Bild.

»Es war, sagt er, ein wirklich fremdartiges Schauspiel, in einem beschränkten Gemach acht oder zehn Massen halbnackten menschlichen Fleisches zu sehen, von denen die kleinste wenigstens dreihundert Pfund wog, und die auf dem Erdboden auf dem Bauche lagen. Nur mit Mühe fanden wir ein Plätzchen, wo wir uns in derselben Weise hinstreckten, um nicht gegen die übliche Sitte zu verstoßen. Mehrere Diener waren fortwährend beschäftigt, entweder mit einem Federwedel Kühlung zuzufächeln oder eine angezündete Pfeife herumzureichen, welche von Mund zu Mund ging und aus der Jeder einige Züge that; andere Diener massirten die Fürstinnen... Es ist leicht erklärlich, daß unsere Unterhaltung nicht eine gar zu lebhafte wurde, doch halfen uns wenigstens ausgezeichnete Wassermelonen, welche man Allen angeboten, die Langweile zu verheimlichen.«

Freycinet besuchte später auch den bekannten John Young, der so lange Zeit der treue Freund und weise Rathgeber des Königs Kamehameha gewesen war. Obwohl jetzt alt und kränklich, machte er Freycinet doch vielfache schätzenswerthe Mittheilungen über diesen Archipel, in dem er seit dreißig Jahren lebte und mit dessen Geschichte sein Name eng verknüpft war.

Der Minister Kräimokou hatte bei einem Besuche der »Uranie« auch den Schiffsgeistlichen, Abbé de Quelen,

gesehen, dessen Tracht ihm offenbar auffiel. Als er hörte, daß das ein Priester sei, äußerte er gegen den Commandanten den Wunsch, getauft zu werden. Seine Mutter, sagte er, habe noch auf dem Sterbebette das Sacrament empfangen und ihm das Versprechen abgenommen, sich, sobald er Gelegenheit fände, derselben Ceremonie zu unterwerfen.

Freycinet gab seine Zustimmung und traf Veranstaltung, dem Acte eine gewisse Feierlichkeit zu verleihen, vorzüglich, weil Riorio demselben mit seinem ganzen Hofstaate beiwohnen wollte.

Während der Ceremonie beobachteten Alle wirklich eine ehrfurchtsvolle Haltung; gleich nach Beendigung derselben stürzte sich der ganze Hof aber auf den Imbiß, den der Commandant hatte auftragen lassen.

Es war wirklich erstaunlich, die Wein-, Rum- und Branntweinflaschen sich leeren und die Speisen aller Art, welche aufgetragen waren, verschwinden zu sehen. Zum Glück kam die Nacht bald heran, sonst hätten Riorio und die meisten seiner Höflinge und Officiere wohl kaum wieder an's Land geschafft werden können. Zuletzt mußte man ihm noch zwei Flaschen Branntwein mitgeben, um, sagte er, auf die Gesundheit des Commandanten und auf dessen glückliche Weiterreise zu trinken. Seine Begleiter hielten sich für verpflichtet, dasselbe Verlangen zu stellen.

»Es ist nicht zuviel gesagt, erzählt Freycinet, daß diese königliche Gesellschaft binnen zwei Stunden so viel trank, aufzehrte und mitnahm, als hingereicht hätte, zehn Personen drei Monate lang zu beköstigen.«

Zwischen dem Königspaaire und dem Commandanten wurden verschiedene Geschenke gewechselt. Unter den von der jungen Königin dargebotenen Gaben befand sich auch ein Federmantel, ein auf den Sandwichs-Inseln damals schon recht seltenes Kleidungsstück.

Freycinet lichtete sofort die Anker, als er vernahm, daß bei der Insel Mowi ein Handelsschiff mit großen Vorräthen von Schiffszwieback und Reis liege, aus dem er seinen Bedarf leicht decken zu können hoffte. Er beschloß also, vor Raheina anzulegen, an welchem Orte Kraïmokou übrigens die zur Verproviantirung des Fahrzeuges erforderlichen Schweine abliefern sollte. Der Minister erwies sich bei diesem Geschäfte aber so wenig zuvorkommend, forderte so hohe Preise und lieferte so magere Schweine, daß man selbst zu Drohungen schreiten mußte, um ihn anderen Sinnes zu machen. Kraïmokou war hier offenbar durch einen Engländer, einen aus Port Jackson entwichenen Sträfling, beeinflusst; sich selbst überlassen, würde er gewiß anders gehandelt und sich gegen die Fremden mit gewohnter Freundlichkeit benommen haben.

An der Insel Waihou lag Freycinet bei Honolulu vor Anker. Der herzliche Empfang, den er hier von Seiten einiger daselbst wohnenden Europäer fand, ließ ihn nur bedauern, daß er sich nicht gleich zuerst hierher gewandt hatte, wo er Alles fand und bequem erlangen konnte, während er auf den beiden anderen Inseln trotz guten Willens doch manchen Schwierigkeiten begegnete.

Der Gouverneur dieser Insel, Boki, ließ sich ebenfalls durch den Schiffgeistlichen taufen, wozu ihn freilich nur der Umstand veranlaßte, daß sein Bruder dasselbe gethan hatte. An intelligentem Aussehen stand er den Sandwichern von den anderen Inseln bedeutend nach.

Einige Bemerkungen über die Eingebornen sind interessant genug, um hier auszugsweise wiedergegeben zu werden.

Alle Reisenden stimmen überein, daß die Fürsten und Häuptlinge eine den anderen Bewohnern an Körpergröße und Intelligenz überlegene Race bilden. Fettsucht findet man bei ihnen sehr häufig, vorzüglich aber bei den Frauen, welche

sogar schon in sehr jungen Jahren oft einen wirklich monströsen Embonpoint zeigen.

Der allgemeine Typus ist nicht unangenehm und die Frauen sind manchmal wirklich hübsch zu nennen. Die Lebensdauer ist kurz, und nur selten sieht man einen Greis von siebzig Jahren. Der schnelle Verfall der Körperkraft und das vorzeitige Ende dürften wohl der allgemein herrschenden Ausschweifung zuzuschreiben sein.

Nachdem er den Sandwichs-Archipel verlassen, studierte Freycinet in diesem Theile des Oceans die starken Abweichungen des magnetischen Aequators unter niedrigen Breiten. Er segelte dabei nach Osten zu weiter.

Am 7. October gelangte die »Uranie« auf die südliche Halbkugel und befand sich am 19. desselben Monats in Sicht der Gefährlichen Inseln. Oestlich vom Archipel der Schiffer-Inseln wurde ein auf den Karten noch nicht verzeichnetes Eiland entdeckt, das nach dem Namen der Gattin Freycinet's Insel Rosa getauft wurde. Das blieb indeß die einzige neue Entdeckung während der Fahrt.

Die Lage der Inseln Pylstaart und Howe wurde berichtet, und am 13. November endlich bekam man die Hafenlichter von Port Jackson oder Sidney zu Gesichte.

Freycinet erwartete wohl, die Stadt, welche er seit sechzehn Jahren nicht gesehen, gewachsen zu finden, erstaunte aber gewaltig über den Anblick einer völlig europäischen Großstadt, die hier in ihrer fast wilden Umgebung wunderbar gedieh. Verschiedene Ausflüge in die Umgebungen belehrten die Franzosen über die schnellen Fortschritte der Kolonie. Schöne, sorgfältig unterhaltene Straßen, besetzt mit Eukalypten, welche Péron als die »Riesen der australischen Forste« bezeichnet, gut gebaute Brücken, Wegsteine, welche die Entfernung angaben, Alles wies auf eine gut organisirte Straßenpolizei hin. Hübsche Landhäuser, zahlreiche Büffelheerden, sehr gut bearbeitete

Felder legten für den Fleiß und die Ausdauer der Ansiedler ein rühmliches Zeugniß ab.

Der Gouverneur Macquarie und die ersten Behörden des Landes wetteiferten in Zuvorkommenheit gegen die Officiere, welche manche Einladung ablehnen mußten, um ihre Arbeiten nicht zu sehr zu vernachlässigen. So brachte man sie in Begleitung von Militärmusik zur See nach Paramatta, dem Wohnsitze des Gouverneurs. Mehrere Officiere besuchten die in freundlicher Gegend am Ufer des George-Flusses gelegene kleine Stadt Liverpool, sowie die Flecken Windsor und Richmond, die sich in der Nähe des Hawkesbury-Flusses erhoben. Inzwischen wohnte ein Theil des Stabes einer Känguruhjagd bei und gelangte unter Ueberschreitung der Blauen Berge bis nach der Niederlassung Bathurst.

Den freundlichen Beziehungen, welche sich bei seinem zweimaligen Aufenthalte entwickelt und befestigt hatten, verdankte Freycinet eine Menge interessanter Nachrichten über die australische Kolonie. Auch das Capitel, in dem er Neu-Süd-Galles bespricht und die wunderbaren und raschen Fortschritte der Kolonie schildert, erregte in Frankreich ein lebhaftes Interesse, da man hier die Entwicklung und den zunehmenden Wohlstand Australiens nur sehr unvollkommen kannte. Seinen Aufzeichnungen kommt jetzt ein desto höherer Werth zu, weil sie ein verlässliches Bild der Kolonie aus dem Jahre 1825 geben.

Die unter dem Namen: die australischen Alpen bekannte Gebirgskette trennt Neu-Süd-Galles in einiger Entfernung von der Küste von dem Innern des australischen Festlandes. Fünfundzwanzig Jahre hindurch bildete dieselbe ein ernsthaftes Hinderniß des Verkehrs mit dem Binnenlande, das unter Macquarie's Verwaltung beseitigt wurde. Jetzt war eine, in vielfachen Windungen durch die Felsen verlaufende Straße

angelegt, welche den Zugang zu ungeheueren, von mächtigen Wasserläufen durchzogenen Ebenen bildete.

Die höchsten, auch mitten im Sommer mit Schnee bedeckten Gipfel dieser Bergkette erreichen wohl dreitausend Meter Höhe.

Bei der Messung der bedeutendsten Pics, wie des Exmouth, Cunningham und anderer, überzeugte man sich auch, daß Australien, das nur Einen großen Wasserlauf, den Schwanenfluß, haben sollte, deren weit mehr besaß; in erster Linie ist hier der aus der Vereinigung der Nepean und der Grose entstehende Hawkesbury-Fluß und der Brisbane zu nennen, da der Murray damals noch nicht bekannt war.

Zu jener Zeit hatte man schon mit der Ausbeutung vieler Kohlen- und Schieferlager, einiger Eisengruben, und mit dem Abbau von Kalk- und Sandstein, Porphyry und Jaspis begonnen; dagegen kannte noch Niemand den Reichthum des Bodens an Gold, der die Verhältnisse der jungen Kolonie später so schnell umgestalten sollte.

Der Erdboden erscheint an der Küste unfruchtbar und ernährt hier nur wenig magere Büsche. Beim weiteren Vordringen in das Innere findet man dagegen reiche Feldmarken, ungeheuerer Weideplätze oder Wälder mit gigantischen Bäumen, welche, durch ein Gewirr von Lianen verbunden, ganz unwegsame Dickichte bilden.

Eine bemerkenswerthe Erscheinung ist auch die Gleichheit der Race auf diesem ausgedehnten Continent. Ob man Eingeborne aus der Bai der Seehunde, dem Endrachts-Lande, vom Schwanenflusse oder aus Port Jackson vor sich hat, stets ließen die Farbe der Haut, der Haare, die Gesichtszüge, kurz die ganze äußere Erscheinung keinen Zweifel über den gemeinschaftlichen Ursprung derselben aufkommen.

Fische und Muschelthiere bilden die Grundlage der Nahrung der Bevölkerung an den Küsten oder den Flußufern. Die

Bewohner des Binnenlandes leben von den Ergebnissen der Jagd und essen Opossum- und Känguruhfleisch, verzehren auch Eidechsen, Schlangen, Würmer und Ameisen, die sie mit Eiern und Farrenkrautwurzeln zu einem Teige verarbeiten.

Die Eingebornen gehen überall vollständig nackt, doch verschmähen sie es nicht, beliebige europäische Kleidungsstücke, deren sie habhaft werden können, anzulegen. Im Jahre 1820 sah man z. B. in Port Jackson eine alte Negerin, eingehüllt in die Ueberreste einer alten wollenen Decke, und mit einem kleinen grünseidenen Frauenhute auf dem Kopfe, eine unglaublich lächerliche Erscheinung, umherwandeln.

Manche Eingeborne fertigen sich jedoch Mäntel aus Opossum- und Känguruh-Fellen, die sie mit Sehnen des Kasuars zusammennähen; doch ist diese Art Kleidung noch selten.

Die von Natur schlichten Haare werden stark eingefettet und zu Strähnen geflochten. Durch Anbringung eines Büschels Gras in deren Mitte thürmt man sie unmäßig in die Höhe und verziert diesen Wulst mit einigen Kakadufedern oder klebt mittelst Harz wohl auch Menschenzähne, Holzstücke, Hundeschwänze oder Fischgräten daran.

Obwohl das Tätowiren in Neu-Holland nicht gerade gebräuchlich ist, so sieht man doch zuweilen Eingeborne, die sich in symmetrischen Linien mit grellen, stark von einander abstechenden Farben das Gesicht bemalt haben. Ebenso pflegt man manchmal den ganzen Körper mit rothen und weißen Strichen und eigenthümlichen Figuren zu bedecken, was der schwarzen Haut ein wirklich diabolisches Aussehen verleiht.

Diese Wilden hegten früher die Ueberzeugung, daß sie nach dem Tode in die Wolken oder auf die Gipfel der höchsten Bäume versetzt würden, wo sie in Gestalt kleiner Kinder im Ueberflusse schwelgten. Seit der Einwanderung der Europäer aber hat ihr Glaube sich geändert, und jetzt hoffen sie nach

dem Tode weiß zu werden und in fernen Ländern zu wohnen. In ihrer Meinung sind die Weißen Vorfahren von ihnen, welche im Kampfe fielen und jene neue Gestalt erhielten.

Bei der Zählung von 1819, für jene Zeit die sorgsamste, die bisher angestellt wurde, ergab für die Kolonialbevölkerung, das Militär nicht eingerechnet, 25.425 Seelen. Die auffallende Minderzahl der Frauen gegenüber den Männern hatte zu mancherlei Ungelegenheiten geführt, denen man durch Absendung vieler jungen Mädchen abzuhelpen suchte, die sich hier schnell verheirateten und Familien bildeten, wodurch sich auch die Moral der Sträflinge erfreulich hob.

In Freycinet's Berichte ist ein sehr langes Capitel allen Angelegenheiten gewidmet, welche zu der politischen Oekonomie in Beziehung stehen. Die verschiedenen Arten des Bodens und die für denselben passenden Sämereien, die Industrie, Thierzucht, der Landbau, die Fabriken, der Handel, die Verkehrsmittel, die Verwaltung – alle diese Fragen finden sich, auf Grund der damals neuesten Unterlagen, sehr eingehend und mit einem Verständniß behandelt, das man von einem Manne, dem diese Fächer eigentlich ferne lagen, gewiß kaum erwartet hätte. Man findet hier auch eine Darstellung der Vorschriften, nach denen die Sträflinge der Kolonie sich vom ersten Tage ab zu richten hatten, über die Strafen, welche sie bedrohten, wie über die Erleichterungen und Belohnungen, welche man ihnen gerne gewährte, wenn ihre Aufführung zu keinem Tadel Veranlassung gab. Gleichzeitig enthielt der Bericht sehr scharfsinnige, begründete Bemerkungen über die Zukunft der australischen Kolonie.

Nach langem und fruchtbringendem Aufenthalte setzte die »Uranie« am 25. December 1819 ihre Fahrt fort und steuerte einen südlichen Kurs, um unter Neu-Seeland und der Campbell-Insel hinweg den Weg nach dem Cap Horn einzuschlagen. Einige Tage später entdeckte man an Bord ein

Dutzend entflohener Sträflinge, war von Neu-Holland aber schon zu weit entfernt, um diese dahin zurückschaffen zu können.

Die Küste von Feuerland wurde erreicht, ohne daß ein bemerkenswerther Zwischenfall die von aushaltenden Westwinden begünstigte Fahrt unterbrochen hätte. Am 5. Februar kam das Cap Desolation in Sicht. Das Cap Horn wurde ohne Unfall umschifft, und die »Uranie« ging im Hafen des Guten Fortgangs vor Anker, dessen mit hochaufstrebenden Bäumen bedeckte und von vielen Wasserfällen benetzte Ufer jene trostlose Dürre nicht zeigten, welche sonst die Länder dieses Theiles von Südamerika kennzeichnet.

Der Aufenthalt hierselbst währte nur kurze Zeit, und die Corvette segelte auf der Weiterreise unter dichtem Nebel in die Lemaire-Straße ein. Hier war die See sehr unruhig, es herrschte ein heftiger Wind und so dicker Nebel, daß man Land, Meer und Himmel gar nicht mehr zu unterscheiden vermochte.

Der Regen und die vom Winde getriebenen Dunstmassen nöthigten die »Uranie«, wegen der einbrechenden Nacht nur das Schönfahrsegel und das eingeraffte große Marssegel beizubehalten, wobei sie dem Seegang recht gut Widerstand leistete. Man hatte den Wind im Rücken und beglückwünschte sich schon, von demselben weit von der Küste weggeführt zu sein, als plötzlich der Ruf »Land vor dem Bug und ganz in der Nähe!« allgemeinen Schrecken verbreitete, da unter diesen Umständen ein Schiffbruch unvermeidlich schien.

Nur Freycinet gewann nach einem Augenblick des Zögerns seine Selbstbeherrschung wieder. Vor dem Schiffe konnte unmöglich Land sein; er ließ also mit geringer Abweichung nach Osten den nördlichen Kurs weiter einhalten, und es zeigte sich sehr bald, daß seine Annahme die richtige war.

Am zweitfolgenden Tage klärte sich das Wetter auf, das Besteck wurde gemacht, und da dasselbe zeigte, daß man sich

nicht weit von der Bai des guten Fortgangs befand, blieb dem Commandanten die Wahl, die Küste Amerikas oder eine der Malouinen anzulaufen. Er entschied sich für das letztere.

Unter anhaltendem Nebel passirte man die Insel Conti, die Marville-Bai und das Cap Duras, während eine günstige Brise das Schiff nach der Bai der Franzosen trieb, wo demnächst angehalten werden sollte. Schon beglückwünschte man sich gegenseitig, so schweren Gefahren entronnen zu sein und eine so anstrengende Reise ohne ernsteren Unfall zurückgelegt zu haben. Für die Matrosen, wie Byron sagt:

The worst was over, and the rest seemed sure.

Noch stand den Seefahrern aber eine harte Prüfung bevor.

Beim Einsegeln in die Bai der Franzosen waren alle Hände bereit zur Thätigkeit. Ueberall standen Wachen und fortwährend sondirte man den Grund, als erst bei zwanzig, bald darauf bei achtzehn Faden Tiefe Felsen gefunden wurden. Das Schiff lag nur noch eine halbe Meile vom Lande.

Freycinet ließ aus Vorsicht um zwei Viertelstriche schwenken, doch eben diese Maßregel sollte verderblich werden. Die Korvette stieß plötzlich sehr heftig gegen einen Felsen unter Wasser, während die Sonde auf jeder Seite desselben zwölf bis fünfzehn Faden Tiefe anzeigte. Das Riff, auf welches das Fahrzeug lief, konnte also nicht breiter sein als die Korvette selbst. Wirklich erwies es sich später nur als die hervorspringende Spitze einer größeren Felsenmasse.

Zerbrochene Holzstücke, welche auf die Oberfläche des Wassers kamen, verriethen die Schwere der erlittenen Beschädigung. Alles eilte an die Pumpen, Freycinet befahl sofort, ein Stück Segelzeug unter dem Kiel wegzuziehen, das sich mit dem einströmenden Wasser dabei in das Leck eindrängt und dessen Oeffnung wenigstens verkleinert. Auch das genügte nicht. Obwohl alle Mann, Officiere und Matrosen, an den Pumpen arbeiteten, erreichte man doch nichts Anderes,

als daß man das Schiff an der Stelle hielt. Es blieb nun kein anderer Ausweg übrig, als dasselbe auf den Strand zu setzen.

Mit diesem Beschlusse war aber noch nichts geschehen, es galt auch, so schwierig es sein mochte, denselben auszuführen. Ueberall nämlich rahmten steile Felsenmassen das Ufer ein, und nur im Grunde der Bai entdeckte man eine seichte Stelle, welche sich zum Stranden eignete. Der Wind war inzwischen umgesprungen, allmählich brach die Nacht herein und das Schiff stand schon halb voll Wasser.

Man kann sich wohl leicht vorstellen, welche Seelenangst der Commandant erleiden mochte. Zum Glücke gelang es jedoch, am Strande der Pinguin-Insel aufzulaufen.

»Jetzt hatte die Erschöpfung meiner Leute, sagt Freycinet, einen solchen Grad erreicht, daß an keinerlei Arbeit zu denken war und ich ihnen eine längere Ruhe bewilligen mußte, da unsere gegenwärtige Lage später gewiß noch manche Anstrengung nöthig machte. Ich selbst freilich konnte keine Ruhe finden. Von tausend quälenden Gedanken bestürmt, erschien mein ganzes Leben mir nur noch wie ein Traum. Dieser plötzliche Uebergang aus Verhältnissen, wo sich Alles zum Besten zu wenden schien, in die, in welchen ich mich augenblicklich befand, bedrückte mich wie ein lästiger Alp; es war mir wirr und wüst im Kopfe, und nur schwierig konnte ich die nöthige Sammlung gewinnen, welche die jetzige Lage vor allen Dingen erheischte. Meine Reisegefährten alle hatten bei dem Unglück, dem wir beinahe zum Opfer fielen, nach Kräften ihre Schuldigkeit gethan, und es ist mir ein Bedürfniß, ihnen öffentlich dieses Lob zu ertheilen.«

Als es wieder Tag wurde, bemächtigte sich der Schiffbrüchigen beim Anblicke der Umgebung eine düstere Traurigkeit.

Auf dem unfruchtbaren Strande grünte kein Baum, kein Hälmchen Gras. Rings herrschte das Schweigen der Einöde, ganz ähnlich wie in der Bai der Seehunde.

Jetzt war aber keine Zeit, den Kopf hängen zu lassen. Es galt, die Journale, das Beobachtungsmaterial, Alles, was unter so vielen Gefahren und Mühen gesammelt worden war, vor dem Untergange zu retten.

Wenn dies auch nach Wunsch gelang, so erlitt die Sammlung doch manchen Schaden. Einzelne Kästen mit reichlichem Inhalt, die im untersten Raume verstaut waren, gingen ganz verloren, andere wurden wenigstens durch Meerwasser arg beschädigt. Am meisten zu leiden hatten von diesem Unfall die naturgeschichtlichen Sammlungen und das große Herbarium, auf dessen Erwerbung Gaudichaud so unendliche Mühe verwendet hatte. Die Merinoschafe, welche man der Freigebigkeit des Herrn Mac Arthur in Sidney verdankte und deren Einführung in Frankreich versucht werden sollte, sowie die übrigen lebenden Thiere wurden an's Land geschafft.

Zunächst errichtete man nun Zelte, sowohl für die Kranken des Schiffes, als auch für die Officiere und Matrosen. Lebensmittel, Schießbedarf holte man aus dem Wrack und brachte sie geschützt vor der Unbill des Wetters unter. Die Branntweinvorräthe wurden bis zu der Zeit zurückgestellt, wo man von hier wieder abreisen würde, und es verdient rühmlich hervorgehoben zu werden, daß während des dreimonatlichen Aufenthaltes der Franzosen an diesem Platze nicht ein einziger Rum- oder Branntweindiebstahl vorkam, obwohl sich Alle nur mit Wasser begnügen mußten.

Ein Theil der Mannschaft bemühte sich nun nach Kräften, die größeren Beschädigungen der »Uranie« auszubessern, ein anderer Theil erhielt den Auftrag, durch Jagd und Fischfang den Unterhalt der Schiffbrüchigen zu sichern. Seelöwen, Möven, Enten, Sarcellen und Bekassinen gab es zwar in großer

Menge; es hätte aber zu viel Pulver gekostet, von diesen Thieren so viel zu erlegen, als man täglich zur Nahrung brauchte. Zum Glück fand man da auch zahlreiche, sehr stumpfsinnige Plattfische, welche mit Stöcken erschlagen werden konnten, und diese in so überreicher Menge, daß sich fünfundzwanzig Mann vier bis fünf Monate bequem davon ernähren konnten. Endlich gelang es, einige Pferde zu tödten, die seit der Niederlassung der hier von Bougainville gegründeten Kolonie in Wildheit lebten.

Am 28. Februar kam man zu der Ueberzeugung, daß die geringen Hilfsmittel, über welche man gebot, unzureichend seien, die Havarien der Korvette auszubessern, zumal da die wiederholten Stöße des Schiffes auf den Grund jene eher noch verschlimmert hatten.

Was war da zu thun?

Sollte man warten, bis zufällig ein Schiff in die Bai der Franzosen einlief?

Das hieß, die Matrosen dem Müßiggange überlassen und der Unordnung Thür und Thor öffnen.

Erschien es nicht vortheilhafter, aus den Trümmern der »Uranie« ein kleineres Fahrzeug zu erbauen?

Man besaß auch noch eine große Schaluppe. Sollte diese, wenn sie höher gebaut und mit einem Deck versehen wurde, nicht Montevideo erreichen und von da ein Schiff holen zu können, um das Personal und das Material der Expedition fortzuschaffen?

Freycinet beschloß diesen Weg einzuschlagen, und von diesem Augenblicke an wurde keine Minute verloren. Die Matrosen schienen Alle neues Leben und neue Kraft zu gewinnen, so daß die Arbeit rasch vorwärts ging. Jetzt wünschte der Commandant sich Glück dazu, seinerzeit in Toulon in den verschiedensten Gewerben erfahrene Seeleute angeworben zu haben. Schmiede, Segelmacher, Seiler,

Zimmerer – Alle widmeten sich mit größtem Eifer der Aufgabe, die ihnen oblag.

Ueber die auszuführende Reise machte man sich keinerlei Gedanken. Nur dreihundertfünfzig Meilen trennten die Malouinen von Montevideo, und die zu dieser Jahreszeit vorherrschenden Winde mußten es der »Espérance« – so taufte man die verwandelte Schaluppe – ermöglichen, diese Strecke binnen wenigen Tagen zurückzulegen.

Immerhin mußte man darauf Rücksicht nehmen, daß es dem gebrechlichen Fahrzeuge vielleicht nicht gelingen könne, den La Plata zu erreichen. Deshalb beschloß Freycinet, sogleich nach der Abfahrt desselben noch den Bau einer Goëlette von hundert Tonnen beginnen zu lassen.

Obwohl diese verschiedenartigen und vielfachen Arbeiten fast alle Kräfte in Anspruch nahmen, wurden doch auch die gewöhnlichen astronomischen, physikalischen, naturgeschichtlichen und hydrographischen Beobachtungen nicht vernachlässigt, als ob man hier nur ruhig vor Anker läge.

Endlich war das Schiffchen fertig und wurde vom Stapel gelassen. Die Instructionen für seinen Befehlshaber, Kapitän Duperrey, wurden aufgesetzt, die Leute zur Besatzung desselben ausgewählt, die Lebensmittel eingeschifft, und schon war die Abreise für den zweitfolgenden Tag, den 19. März 1820, festgesetzt, als der Ruf: »Ein Schiff! Ein Schiff in Sicht!« erscholl. Eine Slup unter vollen Segeln fuhr eben in die Bai ein.

Man feuerte mehrere Kanonenschüsse ab, um deren Aufmerksamkeit zu erregen, und der Führer derselben beeilte sich in Folge dessen, an's Land zu kommen.

Mit kurzen Worten theilte Freycinet jenem mit, auf welche Weise er mit seinen Leuten an diesen Strand verschlagen worden war.

Der Führer der Slup erklärte, daß er zu einem größeren amerikanischen Schiffe, der Brigg »General Knox«, gehöre, welche bei der Insel West, der westlichsten Spitze der Malouinen, mit dem Robbenfange beschäftigt sei.

Darauf hin wurde ein Officier beordert, sich mit dem Befehlshaber des genannten Schiffes in's Einvernehmen zu setzen, inwieweit jener im Stande sei, den Franzosen Hilfe leisten zu können. Dieser verlangte aber nicht weniger als 135.750 Francs für die Ueberführung der Schiffbrüchigen nach Rio; das war denn doch eine etwas zu unverschämte Forderung. Der französische Officier wollte ohne Zustimmung seines Vorgesetzten keinen bindenden Vertrag mit dem Amerikaner eingehen und ersuchte deshalb denselben, sich nach der »Bai der Franzosen« zu begeben.

Während dieser Unterhandlungen erschien noch ein anderes Fahrzeug, die »Mercury«, Kapitän Galvin, in der Bai. Dasselbe hatte auf der Fahrt von Buenos-Ayres nach Valparaiso mit einer Ladung Kanonen, im Begriff, das Cap Horn zu doubliren, ein bedeutendes Leck bekommen und sich gezwungen gesehen, die Malouinen betreffs Ausbesserung desselben anzulaufen. Für die Franzosen war das ein glücklicher Zufall, da die Concurrenz der beiden Schiffe nur zu ihrem Vortheile dienen konnte.

Freycinet bot sofort dem Kapitän Galvin an, ihm zur Reparatur der Havarien seine Leute und Matrosen zur Verfügung zu stellen, mit dem Bemerken, daß, wenn seine Zimmerleute im Stande wären, den Schiffsrumpf wieder auszubessern, er jenen ersuche, ihn selbst und seine Leute nach Rio de Janeiro zu befördern.

Nach Verlauf von vierzehn Tagen waren die Reparaturen beendet. Die Unterhandlungen mit »General Knox« zerschlugen sich wegen der ungeheueren Forderung des amerikanischen Kapitäns, welche Freycinet nicht bewilligen

wollte. Auch mit Kapitän Galvin bedurfte es mehrerer Tage, um handelseinig zu werden, und diesen zu folgendem Verträge zu bestimmen:

1. Der Kapitän Galvin übernimmt es, die Schiffbrüchigen, ihre Papiere, Sammlungen und Instrumente, ebenso wie Alles, was von Ueberresten der »Uranie« unterzubringen ist, nach Rio zu schaffen.

2. Die Schiffbrüchigen haben sich unterwegs vom eigenen Proviant zu verköstigen.

3. Am Bestimmungsorte angelangt, bezahlen die Franzosen binnen zehn Tagen die Summe von 97.740 Francs.

So endete die beschwerliche Verhandlung, wie man sieht, immer noch unter sehr drückenden Bedingungen.

Vor der Abfahrt von den Malouinen bereicherte der Naturforscher Gaudichaud das elende Land noch mit mehreren Pflanzenarten, die ihm für spätere, hier verweilende Seefahrer nützlich werden zu können schienen.

Einige Details über diesen Archipel dürften nicht ganz ohne Interesse sein. Aus einer großen Anzahl Eilande und zwei Hauptinseln, Conti und Maidenland, bestehend, liegt diese Gruppe zwischen 50°57' und 52°45' südlicher Breite, 60°4' und 63°48' westlicher Länge von Paris verstreut. Die Bai der Franzosen am Ostende der Insel Conti bildet eine ausgedehnte, mehr tiefe als breite Bucht mit steilen felsigen Ufern.

Die Temperatur ist trotz der hohen Breite der Inseln eine ziemlich milde. Schnee fällt nicht viel und bleibt auch auf den höchsten Bergspitzen nicht über zwei Monate lang liegen. Fließende Gewässer frieren niemals zu, und auch auf Seen und Sümpfen erlangt das Eis höchstens einmal einen Tag über genügende Festigkeit, um einen Menschen zu tragen. Nach den Beobachtungen Weddells, der von 1822 bis 1824 dieselbe Gegend besuchte, sollte sich die Lufttemperatur seit vierzig Jahren bemerkbar gehoben haben, wofür er als Ursache die

veränderte Richtung der großen Eisfelder angiebt, die jetzt mehr nach der Mitte des Atlantischen Oceans treiben und dort zum Schmelzen kommen.

Nach der Meinung des Naturforschers Quoy scheint es, daß die Malouinen, in Anbetracht der geringen Tiefe des Meeres, das sie von Amerika trennt, und der Uebereinstimmung der Grasebenen hier mit den Pampas bei Buenos-Ayres, ehemals einen Theil des Festlandes gebildet haben.

Diese Ebenen sind niedrig, sumpfig, mit hohem Grase bedeckt und stehen im Winter unter Wasser. Man findet hier ausgedehnte Lager von schwarzem Torf, der ein vortreffliches Brennmaterial abgiebt.

Diese eigenthümliche Natur des Erdbodens verhinderte das Gedeihen der Bäume, welche Bougainville hier acclimatisiren wollte und von denen zur Zeit des Aufenthaltes Freycinet's keine Spur mehr zu entdecken war. Die größte und hier am meisten vorkommende Pflanze ist eine Art Schwertlilie – ein ausgezeichnetes Viehfutter – unter der sich viele Seehunde und unzählige Plattfische aufzuhalten pflegen. Diese war es, welche die ersten Reisenden von der Ferne aus für großes Buschwerk angesehen hatten.

Sellerie, Küchenschelle, Kresse, Löwenzahn, Orseille und Pimpinelle sind die einzigen Nutzpflanzen, welche auf dem Archipel vorkommen.

Bezüglich der Thiere hatten sich die von den französischen und spanischen Kolonisten eingeführten Büffel, Schweine und Pferde auf der Insel Conti zwar stark vermehrt, ihre Zahl war aber, da die Walfischfänger denselben eifrig nachstellten, bald merklich herabgegangen.

Das einzige auf den Malouinen wirklich einheimische Thier ist der antarktische Hund, dessen Schnauze ganz und gar an die des Fuchses erinnert. Von den Walfischjägern wird er auch nicht anders als Fuchs- oder Wolfshund genannt. Früher sollen

diese Thiere sehr böse gewesen sein; so erzählt man zum Beispiel, daß sie sogar in's Wasser gesprungen wären, um Byron's Leute anzufallen.

Jetzt begnügen sie sich mit Kaninchen – die es hier in Menge giebt – wenn die Robben, auf welche sie gern Jagd machen, ihnen entschlüpfen.

Am 28. April 1820 ging die »Mercury« mit Freycinet und seinen Begleitern nach Rio de Janeiro in See. Kapitän Galvin aber hatte Eines vergessen, den Umstand nämlich, daß sein Schiff unter der Flagge von Buenos-Ayres, welches mit den Portugiesen im Kriege lag, in Rio mit Beschlag belegt und er nebst seinen Leuten als Gefangene behandelt würden. Er wünschte also den mit Freycinet eingegangenen Vertrag wieder zu lösen und bemühte sich, dessen Zustimmung zu einer Landung in Montevideo zu erhalten. Der französische Befehlshaber gab aber nicht nach, und so wurde an Stelle des ersteren ein anderer Contract aufgesetzt.

Durch denselben wurde Freycinet für Rechnung der französischen Marine Eigenthümer der »Mercury«, die er um die früher stipulirte Summe erwarb.

Am 8 Mai gelangte man nach Montevideo, wo Freycinet das Commando des Schiffes übernahm, dem er den Namen »Physicienne« beilegte. Der Aufenthalt hierselbst wurde zur besseren Ausrüstung, zur ordentlichen Verstauung der Fracht und zur Revision der Takelage benützt, während man gleichzeitig den nöthigen Wasser- und Mundvorrath für die Fahrt nach Rio einnahm, welches die »Physicienne«, nicht ohne mannigfache Beschädigung zu erleiden erreichte.

Das Fahrzeug hatte ein so wenig kriegerisches Aussehen, trotz des Kriegswimpels, der am Top des Großmastes flatterte, daß es die Zollbeamten hier wie jedes andere Handelsschiff untersuchen wollten.

Wegen unabweislicher und umfassender Reparaturen mußte Freycinet bis zum 18. September in Rio de Janeiro verweilen. Dann endlich schlug er den Weg nach Frankreich ein und ging am 13. November 1820 in Havre nach einer Reise von drei Jahren und zwei Monaten vor Anker, bei welcher er nicht weniger als 18.862 Seemeilen, gleich 23.577 französischen Lieues, zurückgelegt hatte.

Wenige Tage später kam Freycinet, ziemlich schwer erkrankt, nach Paris und übergab dem Secretariat der Akademie der Wissenschaften die Tagebücher von der Reise, welche nicht weniger als einunddreißig Quartbände füllten. Gleichzeitig überreichten die Naturforscher der Expedition, Quoy, Gaimard und Gaudichaud, die von ihnen zusammengestellten Sammlungen. Darunter befanden sich vier neue Arten von Säugethieren, fünfundvierzig von Fischen, dreißig von Reptilien, Mollusken, Spinnen, Polypen u. s. w.

Freycinet wurde, gemäß der strengen Gesetze, vor ein Kriegsgericht gestellt, um sich wegen des Verlustes seines Schiffes zu verantworten. Dasselbe sprach ihn aber nicht allein vollständig frei, sondern er erntete noch für seine Energie, seine Geschicklichkeit und die zweckmäßigen Maßnahmen unter den geschilderten traurigen Umständen die Lobsprüche aller Richter. Kurz darauf empfing ihn selbst Ludwig XVIII. persönlich, und ihn beim Verlassen des königlichen Cabinets begleitend, sagte er: »Sie sind als Fregatten-Kapitän hier eingetreten und gehen als Linienschiffs-Kapitän wieder fort! Danken Sie mir nicht, sondern sagen Sie einfach, wie jener Jean Bart seinerzeit zu Ludwig XIV.: 'Sir, daran haben Sie recht gethan!'<«

Seitdem widmete sich Freycinet mit allem Fleiße der Publication der Resultate seiner Expedition. Schon das Wenige, was wir von derselben mittheilten, läßt erkennen, wie groß diese waren. Der bis zum Exceß gewissenhafte Forscher

wollte auch nichts erscheinen lassen, wogegen irgend ein Einwand erhoben werden könnte, und hielt darauf, daß seine Arbeiten nach allen Seiten auf der Höhe der Wissenschaft standen. Es ist leicht zu begreifen, wie viel Zeit er zum Ordnen des überreichlich mitgebrachten Materials verwenden mußte. Als ihn am 18. August 1842 der Tod ereilte, hatte er gerade an den merkwürdigsten und interessantesten Theil seiner Arbeit, der die Volkssprache in Oceanien und auf den Mariannen behandelt, noch nicht einmal die letzte Hand angelegt.

Gegen Ende des Jahres 1821 erhielt der Marineminister, Marquis de Clermont-Tonnere, von zwei jungen Officieren, Duperrey und Dumont d'Urville, den Plan zu einer neuen Reise vorgelegt. Der Erstgenannte war seit kaum einem Jahre nach Frankreich zurückgekehrt; als zweiter Officier Freycinet's auf der »Uranie« hatte er der Expedition durch seine allgemeinen wissenschaftlichen und hydrographischen Kenntnisse sehr wichtige Dienste geleistet. Der Zweite, ein Mitarbeiter des Kapitän Gauttier, zeichnete sich bei einer zu hydrographischen Zwecken unternommenen Fahrt im Mittelländischen und Schwarzen Meere rühmlichst aus. Er beschäftigte sich vorzüglich mit Botanik und alterthümlicher Kunst, und war der Erste, welcher auf den hohen künstlerischen Werth der eben aufgefundenen Venus von Milo aufmerksam machte.

Die jungen Gelehrten wollten die Naturgeschichte in ihrem ganzen Umfange, den Magnetismus, die Meteorologie und die Bestimmung der Erdgestalt zu Gegenständen ihrer Beobachtungen machen.

»Was die Geographie betrifft, sagt Duperrey, so beabsichtigen wir, theils durch directe Beobachtung, theils durch Zeitvergleichung, die Position einer großen Anzahl Punkte, vorzüglich in den dichtgesäeten Archipelen des Großen Oceans, festzustellen, welche bisher zu so vielen Schiffbrüchen Veranlassung gaben und durch die Natur und Gestalt der

niedrigen Inseln, Korallenbänke und Klippen so merkwürdig sind. Ferner wollen wir neue Fahrstraßen durch den Gefährlichen Archipel und die Gesellschaftsinseln neben den von Quiros, Wallis, Bougainville und Cook eingeschlagenen Wegen aufsuchen; unsere hydrographischen Aufnahmen womöglich mit den von den Fahrten d'Entrecasteaux' und Freycinet's nach Polynesien, Neu-Holland und den Molukken her bekannten verknüpfen; wir gedachten, eingehend die von Magellan entdeckten Carolinen zu untersuchen, über welche man, mit Ausnahme der neuerdings von Kotzebue erforschten östlichen Theile, nur sehr unbestimmte Kenntnisse besaß, welche meist von Missionären nach den Erzählungen verschiedener, in ihren Piroguen verirrt und von Winden nach den Mariannen verschlagener Wilden herrührten. Ebenso sollten Sprache, Charakter, Sitten und die äußere Erscheinung der Inselbewohner zum Gegenstande genauer und voraussichtlich interessanter Beobachtungen gemacht werden.«

Die Marine-Aerzte Garnot und Lesson wurden mit den naturgeschichtlichen Arbeiten betraut, während man zum Stabe des Schiffes die unterrichtetsten Officiere heranzog. Zu den letzteren gehörten unter Anderen Lesage, Jacquinet, Bérard, Lottin, de Blois und de Blosseville.

Hoherfreut über das von den Veranstatlern dieser Reise vorgeschlagene Programm, übermittelte die Akademie der Wissenschaften diesen eingehende Instructionen, in welchen die Desiderata der Wissenschaft niedergelegt waren. Gleichzeitig stellte man den Reisenden die besten Instrumente aller Art zur Verfügung.

Das für die Fahrt bestimmte Schiff war ein kleiner Dreimaster von nur zwölf bis dreizehn Fuß Tiefgang, die »Coquille«, ein Reserveschiff aus dem Hafen von Toulon.

Die zur Instandsetzung, Befrachtung und Ausrüstung nothwendigen Arbeiten verzögerten die Abfahrt der Expedition

bis zum 11. August 1822. Sie kam am 28. desselben Monats in Teneriffa an, wo die Officiere und Gelehrten nach den reichen Ernten, welche ihre Vorgänger hier eingeheimst, doch noch auf eine nicht ganz fruchtlose Nachlese hofften; da dem Sanitätsrathe der Insel aber Nachrichten über den Ausbruch des gelben Fiebers auf Mittelmeer-Schiffen zugegangen waren, wurde die »Coquille« einer vierzehntägigen Quarantaine unterworfen.

Zu jener Zeit waren gerade die politischen Anschauungen so erregte und herrschte auf Teneriffa eine solche Gährung, daß die Einwohner Tag für Tag nahe daran waren, von Worten zu Thätlichkeiten überzugehen. Unter diesen Verhältnissen bedauerten die Franzosen die Vereitelung ihrer Absichten natürlich weniger, als es sonst der Fall gewesen wäre. Die acht Tage, welche sie an diesem Platze zubrachten, wurden denn auch nur zur Verproviantirung der Korvette und zu astronomischen und magnetischen Beobachtungen verwendet.

Am 1. September lichtete man die Anker und unternahm am 6. October eine Untersuchung der Inseln Martin Vaz und Trinidad. Die ersteren bestehen aus hohen Felsen von wirklich abschreckender Kahlheit; Trinidad ist ein hohes felsiges Land und fast ebenso unfruchtbar, doch krönen wenigstens einige Bäume den südlichen Theil der Insel. Diese ist übrigens keine andere als die oft erwähnte Insel Ascension, welche drei Jahrhunderte das Ziel so vieler Forscher war.

Der berühmte Halley hatte im Jahre 1700 von dem Eilande für seine Regierung Besitz genommen, die es den Portugiesen abtrat, als diese eine Niederlassung an der Stelle gegründet, wo sie La Pérouse noch 1785 antraf. Die nutzlose und kostspielige Kolonie wurde später wieder aufgelassen, und jetzt hat die Insel keine anderen ständigen Bewohner als Hunde, Schweine und Ziegen. die Nachkömmlinge der früher eingeführten Thiere.

Von Trinidad aus hatte Duperrey die Absicht, sich direct nach den Malouinen zu begeben; er erlitt aber auf dem Wege sehr bald verschiedene Unfälle, die ihn an der Insel Katharina anzulegen zwangen. Nur an diesem Platze konnte er hoffen, das zum Ersatz des verloren gegangenen Takelwerks nothwendige Holz und auch Lebensmittel zu finden, die bei dem hier herrschenden Ueberflusse leicht zu beschaffen sein mußten.

Wenn man sich der genannten Insel nähert, fühlt man sich angenehm überrascht, von dem großartigen und pittoresken Anblick ihrer dichten Wälder in denen Sassafras- und Lorbeerbäume, Cedern, Orangen und verschiedene Wurzelträger sich mit Bananen und Palmen mischen, die ihre zierlichen Wipfel bei der sanften Brise wiegen.

Als die Korvette Anker warf, waren nur vier Tage verflossen, seitdem Brasilien das Joch der Hauptstadt (Lissabon) abgeschüttelt, seine Unabhängigkeit erklärt und den Prinzen Dom Pedro d'Alcantara zum Kaiser ausgerufen hatte. Der Commandant sendete in Folge dessen, um verlässliche Nachrichten über diese politische Wandlung zu erhalten und um zu erfahren, wie sich die neuen Machthaber seiner Expedition gegenüber verhalten würden, eine aus den Herren d'Urville, de Blossville, Gabert und Garnot bestehende Mission nach Nossa Senhora del Desterro, der Hauptstadt der Insel, ab.

Die Verwaltung der Provinz lag in den Händen einer Junta, welche die Franzosen sofort ermächtigte, sich ihren Holzbedarf fällen zu lassen, und den Befehlshaber des Forts von Santa Cruz anwies, deren wissenschaftliche Arbeiten mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln zu unterstützen. Lebensmittel waren freilich nur mit Mühe zu erhalten, da die Händler, aus Furcht vor unerwarteten Ereignissen, ihre Vorräthe nach Rio geschafft hatten. Hierdurch erklären sich die Schwierigkeiten,

denen der Commandant der »Coquille« in einem Hafen begegnete, der von den Kapitänen Krusenstern und Kotzebue so warm empfohlen worden war.

»Die Einwohner, heißt es in dem Berichte, lebten in der Ueberzeugung, daß bald feindliche Truppen landen würden, um sie wieder zu unterwerfen, das hieß ihrer Anschauung nach, sie wieder zu Sklaven zu machen. Das am 1. August 1822 erlassene Decret, welches alle Brasilianer zur Vertheidigung der Küsten zu den Waffen rief und ihnen befahl, auf jeden Fall bei einer Ueberrumpelung Widerstand zu leisten, hatte diese Befürchtungen erweckt. Die eben so wohlwollenden als energischen Anschauungen, welche Prinz Dom Pedro entwickelte, hatten eine hohe Vorstellung von dessen Charakter und Emancipations-Projecten erweckt. Voller Vertrauen zu seinen Plänen, entzündete sich bei den zahlreichen Parteigängern für die Sache der Unabhängigkeit ein Enthusiasmus, der um so geräuschvoller zum Durchbruch kam, als die Geister so lange Zeit unter knechtischem Drucke gehalten worden waren. In ihrer ausgelassenen Freude hatten sie die Städte Nossa Senhora del Desterro, Laguna und San Francisco auf's reichste illuminirt und zogen, Lobgesänge zu Ehren Dom Pedro's anstimmend, durch die Straßen.«

Dieser Enthusiasmus, der in allen Städten aufloderte, wurde dagegen von den friedliebenden, allen politischen Umwälzungen abholden Landbewohnern keineswegs getheilt; und wenn Portugal in der Lage gewesen wäre, seine Einsprüche mit der Absendung eines Geschwaders zu unterstützen, unterliegt es keinem Zweifel, daß diese Provinz bald wieder zur Botmäßigkeit gebracht worden wäre.

Am 30. October ging die »Coquille« wieder unter Segel. Oestlich vom Rio de la Plata von einem plötzlichen Sturme, den man dort »Pampero« nennt, überfallen, entging sie diesem jedoch ohne Beschädigung.

Duperrey machte hier recht interessante Beobachtungen über die Strömung des La Plata. Schon Freycinet hatte gefunden, daß das Wasser dieses Flusses noch hundert Meilen östlich von Montevideo eine Stromgeschwindigkeit von zwei und einhalb Meilen in der Stunde besaß. Der Befehlshaber der »Coquille« überzeugte sich aber, daß die Strömung selbst in noch weit größerer Entfernung nachweisbar war; er wies auch nach, daß das durch den Ocean zurückgestaute Wasser sich in zwei Arme theilte, welche längs der Küsten auf beiden Seiten seiner Mündung hinflossen; endlich leitete er von den erdigen Bestandtheilen, die der La Plata, wo er schnell fließt, mit sich führt, die sich aber, wenn die Stromgeschwindigkeit nachläßt, jahraus jahrein an der Küste Amerikas niederschlagen, die geringe Tiefe des Meeres zwischen diesen Gegenden und den Magellan-Ländern her.

Vor der Einfahrt in die Bai der Franzosen segelte die von günstigem Winde getriebene »Coquille« quer durch ungeheuere Schaaren von Walfischen und Delphinen, Plattfischen und schwärmenden Phaëtons, die sich gewöhnlich in dieser oft von Stürmen heimgesuchten Gegend aufhalten.

Duperrey und einige seiner Begleiter kehrten nicht ohne ein gewisses Gefühl von Genugthuung jetzt nach den Malouinen zurück, dem Lande, das ihnen nach dem Scheitern der »Uranie« drei Monate lang als Zufluchtsort gedient hatte. Sie besichtigten das Gestade, wo ihr Lagerplatz gewesen war; die Reste der Korvette bedeckte schon der Sand, und was man davon wahrnahm, zeigte überall die Spuren der Plünderung durch habgierige Walfänger, welche von Zeit zu Zeit hierher kommen. Im Ganzen fanden sie nichts als Trümmer aller Art, zerbrochene Caronaden (kurze Schiffskanonen), Fragmente von der Takelage, Fetzen von Kleidungsstücken, Reste von Segeln und andere kaum noch erkennbare Gegenstände,

vermischt mit Knochen von den Thieren, welche einst den Schiffbrüchigen als Nahrung dienten.

»Dieser Schauplatz eines noch verhältnißmäßig neuen Unfalls, so lautet der Bericht, machte einen trostlosen Eindruck, den in unseren Augen die Dürre und Unfruchtbarkeit des Bodens und der Zustand des Himmels, welcher zur Zeit unseres Besuches bedeckt und regnerisch war, nur noch verschlimmern konnten. Immerhin übte er auf uns eine unwiderstehliche Anziehungskraft aus und hinterließ in unserer Seele eine unbestimmte melancholische Stimmung, die auch lange nach der Abreise von den Malouinen nicht weichen wollte.«

Duperrey's Aufenthalt auf den Malouinen verlängerte sich bis zum 17. December. Man hatte sich inmitten der Ruinen der von Bougainville gegründeten Niederlassung so gut als möglich eingerichtet, um die verschiedenen Reparaturen vorzunehmen, welche der Zustand der Korvette erheischte. Jagd und Fischfang deckten reichlich die Bedürfnisse der Mannschaft; außer Früchten und Gemüse fand sich Alles in großer Menge, und so bereiteten sich die Leute im Schoße des Ueberflusses vor, den Gefahren der Meere um das Cap Horn zu trotzen.

Anfangs hatte man gegen heftige Nordwestwinde und starke Strömungen anzukämpfen; dann folgten sich stürmische Böen und dichte Nebel, bis die Seefahrer am 19. Januar 1823 endlich die Insel Mocha erreichten, welche wir schon kurz zu erwähnen Gelegenheit hatten.

Duperrey verlegt sie unter 38°20' 30'' südlicher Breite und 76°21' 55'' westlicher Länge und schätzt ihren Umfang auf vierundzwanzig Meilen. Die Insel, welche eine Kette mittelhoher Berge bildet, die bis zum Meere hin abfallen, hat oft zum Stelldichein der ersten Erforscher des Pacifischen Oceans gedient.

Hier fanden Freibeuter und Kauffahrer wilde Pferde und Schweine, deren Fleisch einen sprichwörtlich gewordenen Leckerbissen lieferte.

Man traf hier auch frisches klares Wasser, ebenso wie europäische Früchte, Aepfel, Pfirsiche und Kirschen von Bäumen, welche die Eroberer angepflanzt hatten. Im Jahre 1823 freilich war davon fast Alles verschwunden oder von kurzsichtigen Walfängern zerstört.

Etwas weiter hin kamen die beiden »Mamelles«, welche die Mündung des Biobio bezeichnen, das Eiland Quebra-Ollas und die Insel Quiriquina in Sicht, dann öffnete sich vor den Blicken der Reisenden die Bai Conception, wo nur ein einziger englischer Walfänger vor Anker lag, der sich zur Rückreise um das Cap Horn anschickte, und dem man Briefe und einen vorläufigen Bericht über die erzielten Resultate übergab.

Am Tage nach der Ankunft, als die Sonne die Bai beleuchtete, erschien das Bild von Traurigkeit und Oede, das die Seefahrer schon Tags zuvor erschreckt hatte, noch auffallender. Die Häuser in Trümmern, die Straßen der Stadt ohne Leben, am Strande ein paar erbärmliche halbversenkte Piroguen, neben denen wenige Fischer in schmutziger Kleidung umherirrten. Hütten ohne Thüren und Läden, vor denen einige zerlumpfte Frauen saßen und sich gegenseitig kämmten, das war das beklagenswerthe Bild, welches der Flecken Taleahnana bot.

Um den Contrast mit dem Elend der Einwohner noch greller erscheinen zu lassen, hatte die Natur Hügel und Wälder, Gärten und Weinberge mit ihrem reichsten Schmucke bekleidet; überall leuchteten prächtige Blumen und lockten saftige Früchte, deren satte Farbe ihre Reise verrieth. Eine unausstehliche Sonnengluth, ein Himmel ohne jedes Wölkchen machten das ganze Bild noch ergreifender.

Diese Trümmer, diese Zerstörung, dieses Elend waren die unzweifelhaften Folgen der Revolutionen, welche hier eine auf die andere folgten.

In St. Katharina waren die Franzosen Zeugen der Unabhängigkeitserklärung Brasiliens gewesen; hier wohnten sie nun dem Sturze des Präsidenten O'Higgins bei. Dadurch, daß dieser die Einberufung des Congresses umging, die Pflanzern den Kaufleuten durch Erhöhung der directen Steuern und Herabsetzung der Zölle opferte, hatte O'Higgins, den man daneben noch der Unterschlagung öffentlicher Gelder beschuldigte, den größten Theil der Bevölkerung gegen sich eingenommen.

An der Spitze der Bewegung, die sich gegen ihn vorbereitete, stand der General Don Ramon Freire y Serrano, der den Seefahrern ausdrücklich zusicherte, daß die kommenden Ereignisse der Verproviantirung der »Coquille« in keiner Weise hinderlich sein sollten.

Am 26. Januar trafen zwei Korvetten bei Conception ein; sie hatten einen Franzosen, Oberst Beauchef, an Bord, der zu dem General Freire mit einem von ihm organisirten Regiment stieß, das durch Haltung, Disciplin und Ausbildung entschieden das vorzüglichste in der chilenischen Armee bildete.

Am 2. Februar statteten die Officiere der »Coquille« dem General Freire in Conception einen Besuch ab. Je mehr man sich der Stadt näherte, desto zahlreicher wurden die verwüsteten Felder, die niedergebrannten Häuser, desto seltener die nur noch mit Lumpen bedeckten Einwohner. Am Eingange von Conception war auf einem Mast der Kopf eines berühmten Räubers aufgesteckt, eines wahrhaften wilden Thieres, Benavidez mit Namen, der alle nur erdenkbaren Verbrechen begangen hatte und den man in Chile noch lange Zeit nach seinem Tode verwünschte.

Der Anblick der Stadt selbst war womöglich noch trauriger. Conception, das von den siegreichen Parteien abwechselnd eingeäschert wurde, bestand nur noch aus Schutthaufen, zwischen denen da und dort halbnackte Einwohner umherirrten, die Reste einer früheren reichen Bevölkerung. In den Straßen wuchs jetzt Gras, der Palast des Bischofs und die Kathedrale, fast die einzigen noch aufrechtstehenden Gebäude, waren doch der Unbill jeder Witterung preisgegeben und, wenn nicht bald eine Aenderung eintrat, ebenfalls vom Untergange bedroht.

General Freire hatte, bevor er offen gegen O'Higgins auftrat, Frieden geschlossen mit den Araucaniern, kraftvollen Wilden, welche ihre Unabhängigkeit zu bewahren gewußt haben und immer bereit waren, in das spanische Gebiet selbst einzufallen. Einzelne Abtheilungen derselben wurden sogar unter die chilenischen Truppen eingereiht. Duperrey, der sie selbst sah und von dem General Freire oder dem Oberst Beauchef weitere verlässliche Auskunft über dieselben erhielt, entwirft von ihnen ein nicht besonders schmeichelhaftes Bild.

In Besitz schneller Pferde, tragen die Araucanier eine lange Lanze, ein mächtiges, fast säbelartiges Jagdmesser, das bei ihnen »Machete« heißt, und den Lasso, den sie sehr geschickt zu handhaben verstehen.

Von nicht außergewöhnlicher Gestalt und kupferfarbenem Teint, geben ihnen die kleinen, schwarzen, lebhaften Augen, die abgeplattete Nase und die dicken Lippen einen thierischen Ausdruck. Sie zerfallen in verschiedene Einzelstämme, sind sehr raublustig und liegen in Folge dessen fast stets untereinander im Kriege.

»Wenn man sie in ihren »Toldos« zuweilen Besiegte aufnehmen und diese selbst vertheidigen gesehen haben will, heißt es in dem Berichte, so treibt sie zu solchen scheinbar edelmüthigen Handlungen doch nur der Geist der Rache. So z.

B. wenn sich unter den Feinden ein Stamm befand, den sie auszurotten wünschten. Bei ihnen beherrscht der Haß alle anderen Leidenschaften, und dieser allein bietet eine gewisse Garantie für ihre Treue. Sie sind Alle von erprobter Tapferkeit, heftig, ja ungestüm und erbarmungslos gegen ihre Feinde, die sie mit entsetzlichem Gleichmuthe niedermetzeln. Bei ihrer Herrschsucht und Rachbegierde mißtrauen sie stets jedem Unbekannten, sind aber gastfreundlich und freigebig gegen Die, welche sie als Freunde betrachten. Heftig in allen Leidenschaften, bewachen sie ihre Freiheit mit glühender Eifersucht und sind jeden Augenblick entschlossen, ihre Rechte mit den Waffen in der Hand zu vertheidigen. Auch die geringste Beleidigung vergessen sie niemals, das Wort Verzeihung kennen sie nicht und es erfüllt sie ein unersättlicher Durst nach dem Blute ihrer Feinde.«

Das ist das Bild, welches Duperrey unter Garantie der Aehnlichkeit von diesen wilden Kindern der Anden entwirft, die wenigstens das Lob verdienen, seit dem 16. Jahrhundert schon allen Anstrengungen fremder Eroberer getrotzt und ihre Unabhängigkeit voll und ganz bewahrt zu haben.

Nach dem Abmarsch des General Freire mit seinen Truppen machte sich Duperrey die günstigeren Umstände zunutze, sein Schiff, so gut es anging, zu verproviantiren. Wasser und Schiffszwieback waren bald an Bord geschafft; dagegen forderte die Zuführung von Steinkohle einige Zeit, obwohl man diese, welche in einem Tagebau einfach gesammelt wurde, fast kostenlos erhielt, da nur die Mauleseltreiber und der Transport derselben bis zum Meere bezahlt werden mußten.

Gestalteten sich die Verhältnisse während des Aufenthaltes der »Coquille« in Conception auch keineswegs günstig, so vermochte der allgemeine Jammer doch nicht, die traditionellen Lustbarkeiten des Carnevals ganz zu unterdrücken. Diners, Gesellschaften und Bälle kamen wieder

auf die Tagesordnung und man bemerkte den Abmarsch der Truppen eigentlich nur daran, daß es etwas an Herren fehlte. Die französischen Officiere veranstalteten aus Dankbarkeit für den ihnen zu theil gewordenen ausgezeichneten Empfang in Talcahuana zwei Bälle, und mehrere Familien aus Conception scheuten selbst die Reise dahin nicht, um denselben beizuwohnen.

Leider schließt der Bericht Duperrey's mit dem Zeitpunkte, wo er Chili verließ, und wir besitzen kein officiell Document, um die Einzelheiten dieser interessanten und erfolgreichen Fahrt zu schildern. Außer Stande, dem Originale Schritt für Schritt folgen zu können, wie das bezüglich der anderen Reisenden der Fall war, sind wir gezwungen, uns mit einem Auszuge aus den uns zugänglichen Auszügen zu begnügen, eine undankbare, für den Leser ebenso unangenehme, wie für den Schriftsteller schwierige Aufgabe, der sich nur an dürre Thatsachen halten kann und seine Arbeit nicht mit persönlichen Beobachtungen und mancherlei fesselnden Anekdoten der Reisenden zu würzen vermag.

Zum Glück sind einige Briefe des Seefahrers an den Marineminister veröffentlicht worden, und wir entnehmen diesen die hier folgenden Details.

Am 15. Februar 1823 segelte die »Coquille« von Conception nach Payta ab, von wo aus sich im Jahre 1595 Alvarez de Mendana und Fernandez de Quiros zu der Entdeckungsreise eingeschifft hatten, die ihre Namen so berühmt machen sollte; vierzehn Tage später überfiel die Korvette aber in der Nähe der Insel Lorenzo eine Windstille, welche Duperrey veranlaßte, in Callao zur Einnahme frischer Nahrungsmittel Halt zu machen.

Bekanntlich bildet Callao den Hafen von Lima. Die Officiere benutzten also die Gelegenheit, auch der Hauptstadt von Peru einen Besuch abzustatten. Sie trafen es hiermit nicht gerade glücklich. Die Damen der besseren Gesellschaft befanden sich

in den Seebädern von Miraflores und die hervorragendsten Männer waren ihnen dahin gefolgt. Jene mußten sich also darauf beschränken, die Wohnstätten und bedeutendsten öffentlichen Bauwerke der Stadt in Augenschein zu nehmen, worauf sie am 4. März nach Callao zurückkehrten. Am 9. desselben Monats warf die Korvette schon in Payta Anker.

Die Lage dieses Ortes zwischen dem terrestrischen und dem magnetischen Aequator machte ihn vorzüglich geeignet zur Beobachtung der täglichen Schwankungen der Magnetonadel. Die Naturforscher unternahmen gleichzeitig wiederholte Ausflüge nach der Wüste von Piura; sie sammelten daselbst interessante Muschelpetrefacten in tertiärem Boden, der mit den Erdschichten in der Nähe von Paris vollkommen übereinstimmte. Nach Sammlung alles Dessen, was irgend ein wissenschaftliches Interesse bieten konnte, nahm die »Coquille« ihren Weg wieder auf und segelte auf Tahiti zu.

Bei dieser Fahrt ereignete sich ein Zwischenfall, der vielleicht den Untergang der Expedition herbeiführen, jedenfalls aber schwere Hindernisse für die Fortsetzung derselben mit sich bringen konnte. In der Nacht zum 22. April befand sich die »Coquille« in der Nähe des Gefährlichen Archipels, als der wachthabende Officier plötzlich das Geräusch von an Rissen sich brechenden Wellen vernahm. Er ließ sofort beilegen, und am Tage darauf überzeugte man sich, daß das Schiff damit einer großen Gefahr entgangen war.

Kaum anderthalb Meilen trennte die Korvette von einer niedrigen, dichtbewaldeten und rings mit Felsen umgebenen Insel. Diese ernährte einige Bewohner und es kam auch eine Pirogue in die Nähe des Fahrzeugs; die Besatzung derselben weigerte sich aber, an Bord zu kommen; Duperrey mußte davon absehen, dieses Land zu besuchen, das den Namen Clermont Tonnerre erhielt; überall donnerte die Brandung

heftig an den Felsenriffen und er vermochte nur, der Küste vorsichtig in kurzer Entfernung zu folgen.

Am nächsten Tage und an den darauffolgenden wurden einige unwichtige Eilande entdeckt, denen man die Namen Augier's, Freycinet's und Lostanges' beilegte.

Am 3. Mai mit Sonnenaufgang bekam man endlich den grünen Strand und die bewaldeten Höhen von Tahiti in Sicht. Wie seine Vorgänger, fand auch Duperrey die totale Umänderung der Sitten und Gebräuche der Einzelnen bestätigt.

Keine Pirogue ruderte der »Coquille« entgegen. Es war gerade die Stunde des Gebets, als sie in die Bai von Matavaï einfuhr, und die Missionäre hatten die gesammte Bevölkerung der Insel, gegen siebentausend Individuen, nach der Hauptkirche von Papahoa zusammengerufen, um über ein neues Gesetzbuch zu verhandeln. Die tahitischen Redner gaben, wie es scheint, den unsrigen nichts nach. Eine große Anzahl derselben besaß ein ausgesprochenes Talent, mehrere Stunden zu predigen, um nichts zu sagen und die schönsten Projecte unter den Blumen ihrer Beredtsamkeit zu begraben.

D'Urville berichtet über eine dieser Sitzungen wie folgt:

»Der Maler der Expedition, Lejeune, wohnte allein der Sitzung des nächsten Tages bei, wo der Volksversammlung verschiedene politische Fragen unterbreitet wurden. Diese währte mehrere Stunden, während der viele angesehene Männer der Reihe nach das Wort ergriffen. Der glänzendste Redner der Versammlung war der Häuptling Tati. Die Hauptfrage, welche zur Verhandlung kam, betraf eine jährliche Steuer, welche jeder Mann mit fünf Bambus Oel erlegen sollte. Weiter debattirte man über gewisse Zölle, welche theils für Rechnung des Königs, theils für die Missionäre erhoben werden sollten.

Wir erfuhren später, daß der erste Theil dieser Vorlage angenommen worden war, während der zweite, die Missionäre

betreffend, von diesen selbst, in Erwartung eines Mißerfolges, zurückgezogen wurde. Etwa viertausend Personen nahmen an dieser Art Nationalversammlung theil.«

Seit etwa zwei Monaten hatte Tahiti die früher geführte englische Flagge abgeschafft und eine eigene angenommen, doch beeinträchtigte diese friedliche Revolution in keiner Weise das Vertrauen zu den Missionären. Letztere nahmen die Franzosen sehr zuvorkommend auf und lieferten ihnen zu den gewöhnlichen Preisen Alles, was sie bedurften.

Die auffallendste und eigenthümlichste Umwandlung bei diesen Leuten zeigte sich in dem Auftreten der Frauen. Früher von unerhörter Leichtfertigkeit, wie Cook, Bougainville und andere Forscher jener Zeit bezeugen, trugen sie jetzt die größte Bescheidenheit, Zurückhaltung und Decenz zur Schau, so daß die Insel wirklich den ergötzlichen und doch offenbar unwahren Anblick eines einzigen großen Klosters darbot.

Von Tahiti aus lief die »Coquille« die Nachbarinsel Borabora an, die zu derselben Gruppe gehört und gleichfalls europäische Gewohnheiten adoptirt hatte.

Vom 9. Juni ab steuerte die Korvette nach Westen, kam nach und nach an den Inseln Salvage, Eoa, Santa Cruz, Bougainville und Bouka vorbei und ging endlich in dem, durch seinen prächtigen Wasserfall an der Küste Neu-Irlands bekannten Hafen Praslin vor Anker.

»Die freundschaftlichen Beziehungen, welche sich hier zu den Eingebornen entwickelten, lieferten uns verschiedene Aufschlüsse über die Geschichte der Ureinwohner, welche frühere Reisende offenbar nicht zu erlangen im Stande gewesen waren.«

Wir beklagen umsomehr die Nichtveröffentlichung des ganzen Berichtes dieser Reise, als der vorstehende Satz, der sich in einer kurzen Notiz in den »Annalen der Reisenden« findet, nur die Neugierde reizt, ohne sie zu befriedigen.

Der Fähnrich Poret de Blosseville – derselbe, der später mit der »Lilloise« im Eise des Pols verschollen ist – begab sich trotz aller Einreden der Wilden einmal nach einem nahen Dorfe. Hier zeigten ihm diese eine Art Tempel, wo sich auf einer mit Mauern umschlossenen Plattform mehrere umgestaltete und merkwürdige Götzenbilder erhoben.

Von dem Kanal St. Georges wurde eine genaue Karte aufgenommen; dann besuchte Duperrey die früher von Schouten im Nordosten von Neu-Guinea entdeckten Inseln, zu deren Erforschung er die drei Tage vom 26. bis 28. August verwendete. Vergeblich bemühte sich der Forscher dann, die Inseln Stephens und Carteret aufzufinden, und kam bei Vergleichung seines Kurses mit dem d'Entrecasteaux', im Jahre 1792, zu dem Schlusse, daß diese Gruppe mit dem vor langer Zeit von Dampier entdeckten Providence-Archipel identisch sein werde.

Am 3. September kam die Nordspitze Neu-Guineas in Sicht. Drei Tage später lief die Korvette in den beschränkten und felsigen Hafen von Offak, an der Nordwestküste von Waigion, einer der Papua-Inseln, ein. Forest ist der einzige Reisende, der dieses Hafens Erwähnung that.

Duperrey gereichte es auch zu hoher Genugthuung, diesen fast noch jungfräulichen Erdwinkel, den kaum der Fuß eines Europäers betrat, untersuchen zu können. Von geographischem Standpunkte erschien es von besonderem Interesse, das Vorhandensein einer mehr südlich gelegenen Bai zu constatiren, die nur eine schmale Landzunge von Offak trennte.

Zwei Officiere, d'Urville und de Blosseville, beschäftigten sich mit dieser Aufnahme, welche Bérard, Lottin und de Blois de la Calande mit der verknüpften, welche Duperrey bei der Fahrt der »Uranie« an dieser Küste vorzunehmen Gelegenheit gehabt hatte.

Das Land erwies sich außerordentlich reich an Erzeugnissen der Pflanzenwelt, und d'Urville brachte hier eine Sammlung zu Stande, welche wegen der Neuheit ihrer Typen ebenso kostbar erscheint, wie wegen der auffallenden Schönheit derselben. D'Urville und Lesson hatten sich, begierig, die Einwohner der Insel, welche zur Race der Papuas gehören, kennen zu lernen, auf einem mit sieben Mann besetzten Boote eingeschifft.

Schon waren sie unter strömendem Regen eine große Strecke weit gefahren, als sie plötzlich eine auf Pfählen errichtete und mit Latanenblättern bedeckte Hütte wahrnahmen. Unsern davon kauerte, in einem dichten Gebüsch halb versteckt, ein junger Wilder; nicht weit von ihm lagen etwa ein Dutzend frisch gepflückter Cocosnüsse offen da, welche die Seeleute geradezu einluden, sich an denselben zu erquicken. Die Franzosen begriffen, daß dieselben eine von dem jungen Wilden dargebrachte Gabe seien, und ließen sich ein solches, recht wünschenswerthes Geschenk nicht zweimal anbieten. Bald trat der durch die friedliche Haltung der Seeleute beruhigte Eingeborne selbst hervor, während er das Wort »Bongous« (gut!) wiederholte und zu verstehen gab, daß diese Cocosnüsse von ihm herrührten. Seine zarte Aufmerksamkeit wurde mit dem Geschenke eines Halsbandes und eines Paares Ohrgehänge gelohnt. Als d'Urville nach seinem Boote zurückkam, sah er daselbst ein Dutzend Papuas, die mit den Ruderern scherzten, schmausten und es sich überhaupt wohl sein ließen.

»Sie hatten mich bald umringt, sagt er, indem sie fortwährend: »Kapitän, bongous!« riefen und mich mit Freundschafts-Bezeugungen überhäuften. Die Leute sind im Allgemeinen von kleinerer Statur, von schlankem und schwächlichem Körperbau und leiden von der Lepra; ihre Züge erscheinen nicht gerade unangenehm; ihre Stimme ist sanft, ihr

Auftreten ernst, höflich und in ihrer Erscheinung spricht sich deutlich eine gewisse angeborene Melancholie aus.«

Unter den antiken Statuen, an denen das Louvre so reich ist, befindet sich eine, die Polyhymnia vorstellend, welche wegen des Ausdrucks melancholischer Schwärmerei, dem man an antiken Statuen sonst nicht zu begegnen pflegt, weit berühmt ist. Es erscheint wunderbar, daß d'Urville bei den Papuas diese an der antiken Statue so unverkennbar charakterisirten Züge wiedergefunden haben will.

An Bord benahm sich eine andere Gesellschaft Eingeborner sehr ruhig und zurückhaltend, wodurch sie sich auffallend von den meisten Urbewohnern Oceaniens unterschied.

Denselben Eindruck empfangen die Franzosen durch einen Besuch bei dem Rajah der Insel und auch durch den, welchen dieser an Bord der »Coquille« abstattete. In einem der Dörfer der südlichen Bai fand man eine Art Tempel mit grob gearbeiteten, buntbemalten und mit Federn und Matten geschmückten Bildsäulen. Es gelang aber nicht, über den Gottesdienst der Eingebornen und inwieweit jene Götzenbilder dabei in Frage kommen, nur das Geringste zu erfahren.

Am 16. September ging die »Coquille« wieder unter Segel, folgte dem Nordrande der zwischen Een und Yang gelegenen Inseln, machte einen kurzen Halt bei Cayeli und erreichte Amboine, wo der Gouverneur der Molukken Merkus, sie besonders wohlwollend aufnahm, und die Seefahrer von den schweren Strapazen der Reise einmal sorglos ausruhten.

Am 27. October erst segelte die Korvette wieder ab und steuerte westlich von den Inseln Turtle und Lucepara auf Timor zu. Dann bestimmte Duperrey die Lage der Vulcaninsel, bekam die Inseln Wetter, Babé, Dog, Cambing in Sicht und stellte, in die Ombaystraße einfahrend, längs der Inselkette, die sich von Ombay und Panter aus bis Java erstreckte, vielfache Messungen an.

Nachdem er eine Karte von Java entworfen und die Trials vergeblich an der ihnen zugeschriebenen Stelle gesucht hatte, begab sich Duperrey nach Neu-Holland, an dessen Westküste er wegen widriger Winde nicht hinabsegeln konnte. Am 10. Januar 1824 umschiffte er endlich die Insel Van Diemen. Sechs Tage später sah er die Leuchtfeuer von Port Jackson und ließ am folgenden Tage die Anker vor der Stadt Sydney fallen.

Der von dem Eintreffen der Expedition schon vorher unterrichtete Gouverneur Sir Thomas Brisbane bereitete derselben einen ausgezeichneten Empfang, unterstützte die Verproviantirung, that sein Möglichstes, um die Reparatur der vielfachen Beschädigungen der Korvette zu beschleunigen, und gewährte d'Urville und Lesson die Mittel, eine fruchtbringende Excursion jenseits der Blauen Berge nach der Ebene von Bathurst zu unternehmen, deren Naturschätze die Europäer bisher nur sehr mangelhaft kannten.

Erst am 20. März verließ Duperrey Australien wieder. Jetzt schlug er den Kurs nach Neu-Seeland ein, das von seinen Vorgängern immer etwas vernachlässigt worden war, und rastete in der Bai von Manawa, im Grunde der weit ausgedehnten Bai der Inseln. Physikalische und geographische Beobachtungen, sowie wissenschaftliche Untersuchungen nahmen hier die Zeit der Officiere in Anspruch. Gleichzeitig lieferte das häufige Zusammentreffen von Leuten aus der Mannschaft mit Eingebornen neue Aufschlüsse über die Sitten, die religiösen Vorstellungen und die Sprache eines Volkes, das bisher alle Bemühungen der Missionäre vereitelt hatte. Die einzige Anerkennung, welche diese Wilden der fortgeschrittenen Civilisation zollten, bestand in der Annahme der verbesserten Waffen, mit deren Hilfe sie ihre kriegerischen blutigen Gelüste leichter befriedigen konnten und welche sie schon in großer Menge besaßen.

Am 17. April verließ die »Coquille« ihren Ankerplatz und segelte nach der Linie hinauf bis Rotuma, das Kapitän Wilson im Jahre 1797 entdeckt, aber nicht besucht hatte. Die sanftmüthigen und gastfreundlichen Eingebornen hier ließen es sich angelegen sein, den Seefahrern Alles zu liefern, was sie an Nahrungsmitteln bedurften. Es dauerte jedoch nicht lange, da überzeugte man sich, daß die Eingebornen sich das Vertrauen, das sie einzuflößen verstanden, zunutze machten, um allerlei Gegenstände zu stehlen, zu deren Wiederherausgabe man sie nur mit Mühe bewegen konnte. Es wurden nun strenge Befehle gegeben und auf der That ertappte Diebe in Gegenwart ihrer Stammesgenossen durchgepeitscht, worüber die Zuschauer freilich nur etwas lauter lachten als die Bestraften selbst. Unter den Wilden befanden sich auch vier Europäer, welche einige Zeit vorher von dem Walfahrer »Rochester« desertirt waren. Ebenso wenig bekleidet wie die Eingebornen, tätowirt und ganz wie sie mit gelbem Pulver bedeckt, waren dieselben nur an der etwas helleren Hautfarbe und den geweckteren Zügen erkenntlich. Zufrieden mit ihrem Schicksale, hatten sie sich in Rotuma einen häuslichen Herd gegründet und hofften hier, ganz frei von den Sorgen, Beunruhigungen und Schwierigkeiten des civilisirten Lebens, auch ihre Tage zu beschließen. Nur einer von ihnen wünschte auf der »Coquille« zu bleiben, was ihm von Duperrey bewilligt wurde, wogegen der Häuptling der Insel aber so lange Einspruch erhob, bis er erfuhr, daß zwei Deportirte aus Port Jackson auf der Insel zurückzubleiben wünschten.

Trotz des Interesses, welches dieses nur wenig bekannte Volk den Naturforschern bot, mußte man doch weiterreisen. Die »Coquille« nahm nun zunächst die von Maurelle im Jahre 1781 entdeckten Inseln Coral und St. Augustin auf. Darauf lief sie die Insel Drummond an, deren sehr dunkel gefärbte Einwohner mit schwächlichem Gliederbau und wenig intelligenter

Physiognomie einige sogenannte Weihkesselmuscheln gegen Messer und Angeln vertauschten; ferner die Inseln Sydenham und Henderville, mit völlig nackt einhergehenden Bewohnern, und später die Inseln Woolde, Hupper, Hall, Knox, Charlotte und Matthews, welche den Gilbert-Archipel bilden, endlich die Mulgraves- und Marshalls-Archiipele.

Am 3. Juni sah Duperrey die im Jahre 1804 von dem amerikanischen Kapitän Croser aufgefundene Insel Ualan. Da dieselbe auf der Seekarte noch nicht verzeichnet stand, beschloß der Commandant, sie eingehender zu untersuchen. Kaum hatte der Anker in den Grund eingegriffen, als Duperrey nebst einigen Officieren schon an's Land ging. Sie fanden daselbst ein sanftmüthiges freundliches Völkchen, das ihnen Cocosnüsse und Brotbaumfrüchte anbot und sie durch eine herrliche Landschaft bis zur Wohnung des ersten Häuptlings, des »Uroß tôn«, wie sie ihn nannten, geleitete. Duperrey schildert die Landschaften, durch welche sie kamen, bevor sie jene hohe Person fanden, in folgender Weise:

»Wir glitten friedlich quer über ein geräumiges Bassin, das grünende Uferwälder einrahmten. Hinter uns strebten die hohen Berggipfel der Insel, bedeckt mit üppigem Grün, empor, aus dem die schlanken biegsamen Schafte der Cocospalme emporragten. Vor uns erhob sich, inmitten der Wasserfläche, die kleine Insel Leilei, eingefast von hübschen Cabanen der Einwohner und von einem freundlichen Hügel bekrönt... Rechnet man hierzu noch einen herrlichen Tag und eine höchst angenehme Temperatur, so wird man sich leicht unser Entzücken bei dieser Art Triumphzug in Begleitung eines einfachen, friedlichen und zuvorkommenden Volkes vorstellen können.«

Eine von d'Urville auf achthundert Köpfe geschätzte Volksmenge erwartete die Boote und Piroguen vor einem sauberen, hübschen Dorfe mit wohlgepflasterten Straßen. Die

ganze Gesellschaft, die Männer auf der einen, die Frauen auf der anderen Seite, beobachtete ein durch keinen Laut unterbrochenes Schweigen. Zwei Häuptlinge nahmen die Reisenden bei der Hand und führten sie nach der Wohnung des Uroß tôn. Die fortwährend schweigende Menge blieb draußen stehen, während die Franzosen in die geräumige Hütte eintraten.

Bald erschien der Uroß tôn, ein abgezehrter, schwächlicher Greis, den die Last seiner Jahre – er mochte mindestens achtzig zählen – offenbar drückte. Aus Höflichkeit erhoben sich die Franzosen bei seinem Eintritt, ein Gemurmeln der Umstehenden bedeutete ihnen jedoch, daß sie damit gegen die Sitte verstießen.

Sie sahen sich jetzt um. Alle Anwesenden lagen mit der Stirne auf dem Boden. Selbst die Häuptlinge machten von dieser kriechenden Ehrerbietung keine Ausnahme. Der Greis, den die Kühnheit der ruhig stehen gebliebenen Fremden anfangs überraschte, gebot seinen Unterthanen Ruhe und setzte sich zu jenen. Er klopfte ihnen auf die Wangen, Schultern und Schenkel als Freundschaftsbeweis für die kleinen Geschenke, die man ihm und seiner Frau überlassen hatte. Die Erkenntlichkeit des Fürstenpaares fand ihren Ausdruck in dem Geschenke von sieben »Tots«, von denen fünf aus den feinsten Geweben bestanden.

Nach der Audienz besuchten die Franzosen das Dorf und erstaunten nicht wenig, hier zwei kolossale Mauern aus Korallen zu finden, von denen einzelne Blöcke gewiß mehrere tausend Pfund wogen.

Trotz einiger Diebereien der Häuptlinge verlief der zehntägige Aufenthalt ganz friedlich, und das gute Einvernehmen, das zwischen den Ualanern und den Franzosen von dem ersten Augenblick an herrschte, wurde in keiner Weise gestört.

»Man erkennt leicht, sagt Duperrey, welche Wichtigkeit die Insel Ualan dereinst noch erlangen kann. In der Mitte der Carolinen gelegen, bietet sie den Schiffen, welche von Neu-Holland nach China segeln, sichere Häfen zur etwaigen Ausbesserung von Schäden, aber auch Wasser und verschiedene Nahrungsmittel im Ueberflusse. Die Bevölkerung ist zugänglich und friedfertig und dürfte bald im Stande sein, Seefahrern ein auf dem Meere unentbehrliches Nahrungsmittel zu liefern, da wir ihnen zwei tragende Zuchtsauen überlassen haben, die sie mit großer Erkenntlichkeit annahmen.«

Duperrey's Voraussetzungen sind nicht in Erfüllung gegangen, und die Insel Ualan hat, obschon eine Fahrstraße von Europa nach China, südlich von Van-Diemen, hier vorüberführt, auch heute noch keine höhere Bedeutung erlangt als vor fünfzig Jahren. Der Dampf hat die gesamte Schifffahrt so sehr umgestaltet und so radicale Veränderungen hervorgerufen, wie sie die Seefahrer zu Anfang des Jahrhunderts nimmermehr vorhersehen konnten.

Die »Coquille« hatte Ualan kaum zwei Tage verlassen, als sie am 17. 18. und 23. Juni schon wieder andere Eilande auffand, welche die Eingebornen mit den Namen Pelelap, Takai, Aoura, Ougai und Mongoul bezeichneten. Es sind das die Mac Askyll und Duperrey-Gruppen, deren Bewohner den Ualanern ähneln und welche ebenso, wie die auf den Radaks-Inseln, ihre Häuptlinge »Tamons« nennen.

Am 24. desselben Monats segelte die »Coquille« durch die Hogelen-Gruppe, welche Kotzebue unter zu hoher Breite gesucht hatte, und die der Commandant aus einigen von den Eingebornen ausgesprochenen Namen erkannte, die sich auf der Karte des Pater Cantova wiederfinden. Die hydrographische Aufnahme dieser Inselgruppe, welche gegen dreißig Meilen Umfang hat, vollendete de Blois vom 24. bis 27. Juni.

Diese Inseln sind meist hoch und von vulcanischen Bergkuppen bekrönt; andere verriethen durch die Form ihrer Lagunen den madreporischen Ursprung.

Die Einwohner sind klein, häßlich und leiden an widerlichen Krankheiten. Wenn das Sprichwort: »Mens sana in corpore sano« jemals seine Anwendung per Antiphrasin finden kann, so ist es hier, denn die Eingebornen scheinen geistig sehr wenig entwickelt und stehen entschieden tief unter den Ualanern. Auch hier scheinen sich schon fremdartige Moden eingebürgert zu haben. Verschiedene Eingeborne trugen z. B. spitzige Hüte, ähnlich denen der Chinesen; Andere waren mit geflochtenen Matten bekleidet, welche ein Loch hatten, um den Kopf hindurch zu stecken, etwa wie der Poncho in Südamerika; Alle legten aber keinen Werth auf Spiegel, Halsbänder und Schellen; sie verlangten nach Aexten und Eisen, was auf ihre häufigere Berührung mit Europäern hindeutete.

Nachdem sie die Inseln Tamatan, Fanendik und Ollap, das heißt die Martyrer-Inseln der alten Karten, angelaufen und rings um die, ihnen von Arrowsmith und Malaspina zugeschriebene Position vergeblich nach den Inseln Namourek und Iselouk gesucht, lief die »Coquille«, die noch längs des nördlichen Theiles von Neu-Guinea hingesegelt war, am 26. Juli an der Südostküste im Hafen Doreï ein und verweilte daselbst bis zum 8. August.

Der Aufenthalt hier lieferte ungemein reichhaltige Ergebnisse bezüglich der Naturgeschichte, Geographie, Astronomie und Physik. Die Eingebornen dieser Insel gehören zu den Papuas reinster Race. Ihre Wohnungen bestehen aus ziemlich großen, auf Pfählen errichteten Hütten, nach denen man auf einem Stück eingekerbten Holz oder Brett emporsteigt, das jeden Abend hereingezogen wird. Die Eingebornen der Küste liegen, so scheint es, mit denen aus dem Innern, den Harfou-Negern oder Arfakis, in fortwährender Fehde. Unter Führung eines

jungen Papua gelang es d'Urville, bis zu den Wohnstätten der Letzteren zu gelangen. Er fand hier sanfte, gastfreundliche und höfliche Leute, welche keineswegs dem Bilde entsprachen, das ihre Feinde von ihnen entworfen hatten.

Von dieser Station aus durchsegelte die »Coquille« nochmals die Molukken, rastete nur sehr kurze Zeit bei Surabaya an der Küste von Java und erreichte am 30. October Isle de France und Bourbon. Nach einem letzten Halt bei St. Helena, wo die französischen Officiere das Grab Napoleon's besuchten, und bei Ascension, wo sich seit 1815 eine englische Kolonie angesiedelt hatte, lief die Korvette am 27. April 1825 in Marseille ein, nach einer Reise von einunddreißig Monaten und dreizehn Tagen, während welcher ohne Verlust eines Mannes, ohne einen Kranken und ohne Havarien 24.894 Lieues zurückgelegt worden waren.

Der höchst bemerkenswerthe Erfolg dieser Expedition gereichte dem jungen Befehlshaber ebenso zur hohen Ehre wie allen Officieren, die sich mit unermüdlichem Eifer wissenschaftlichen Beobachtungen aller Art gewidmet hatten.

Es waren zweiundfünfzig Karten und Pläne gezeichnet und nicht nur an Exemplaren reiche, sondern auch durch deren Neuheit werthvolle Sammlungen aus den drei Naturreichen zusammengebracht worden. Wörterverzeichnisse sehr verschiedener Sprachen, mit deren Hilfe man die Geschichte der Wanderungen der oceanischen Volksrassen reconstruiren zu können hoffte, merkwürdige Aufschlüsse über die Erzeugnisse der besuchten Plätze, über den Zustand des Handels und der Industrie der Bewohner, Beobachtungen betreffs der Gestalt der Erde, magnetische, meteorologische und botanische Untersuchungen – das war die reiche wissenschaftliche Fracht, welche die »Coquille« heimbrachte und deren Veröffentlichung die gelehrte Welt mit erklärlicher Ungeduld entgegensah.

II.

Expedition des Baron von Bougainville. – Aufenthalt in Ponditscherry. – Die »weiße Stadt« und die »schwarze Stadt«. – Die Rechte und die Linke Hand. – Malakka. – Singapore und sein Aufblühen in jungster Zeit. – Aufenthalt in Manilla. – Die Bai von Tourane. – Die Affen und die Einwohner. – Die Marmorfelsen von Fay-Foë. – Cochinchinesische Diplomatie. – Die Anambas. – Der Sultan von Madura. – Die Madura- und die Allas-Straßen. – Cloates und die Trials. – Van Diemen. – Botany-Bai und Neu-Süd-Galles. – Santiagound Valparaiso. – Heimkehr und das Cap Horn. – Expedition Dumont d'Urville's auf der »Astrolabe«. – Der Pic von Teyde. – Australien. – Aufenthalt bei Neu-Seeland. – Tonga. – Tabou. – Die Escarmouches. – Neu-Britannien und Neu-Guinea. – Die ersten Nachrichten über das Schicksal La Pérouse's. – Vanikoro und dessen Bewohner. – Aufenthalt bei Guaham. – Amboine und Manado. – Ergebnisse der Expedition.

Die Expedition, welche dem Baron von Bougainville anvertraut wurde, war eigentlich weder eine wissenschaftliche, noch eine Entdeckungsreise im engeren Sinne des Wortes. Ihr Hauptzweck bestand darin, im fernsten Osten die Flagge Frankreichs zu zeigen und den nicht selten ziemlich wenig scrupulösen Regierungen unzweideutig zu beweisen, daß Frankreich seine Angehörigen und Interessen überall und zu jeder Zeit zu schützen gewillt sei. Die Instructionen des Schiffskapitäns lauteten unter Anderem auch dahin, dem Beherrscher von Cochinchina einen Brief des Königs und gewisse Geschenke zu überreichen, die auf der »Thetis« eingeschifft wurden.

Bougainville sollte sich dabei, wo es anging, mit hydrographischen Studien beschäftigen, ohne damit seine Fahrt unnöthig zu verzögern, und möglichst umfassende Nachrichten über den Handel, die Erzeugnisse und Tauschmittel der von ihm besuchten Länder sammeln.

Zwei Schiffe wurden seinem Befehle unterstellt. Das eine, die »Thetis«, eine ganz neue Fregatte, führte vierundvierzig Kanonen und dreihundert Matrosen; bisher hatte, außer der »Boudeuse«, noch kein so starkes französisches Schiff eine Reise um die Erde ausgeführt; das andere war die Glatdeckskorvette »Espérance« mit vierundzwanzig Caronaden auf dem Deck und hundertzwanzig Mann Besatzung.

Das erste dieser Fahrzeuge stand unter unmittelbarem Befehle des Barons Bougainville, und sein Stab war aus besonders gewählten Officieren zusammengesetzt. unter denen man die Namen Longueville's, Lapierre's und Baudin's fand, welche später zum Linienschiffs-Kapitän, Viceadmiral und Contreadmiral avancirten.

Die »Espérance« wurde von dem Fregattenkapitän de Nourquer du Camper befehligt, der als zweiter Officier der Fregatte »Kleopatra« schon einen großen Theil der vorgeschriebenen Route der neuen Expedition kennen gelernt hatte. Zu ihren Officieren gehörten Turpin, der spätere Contreadmiral, Deputirte und Generaladjutant Louis Philipp's, Eugen Penaud, der spätere Generalstabsofficier, und Médéric Malavois, der Gouverneur von Senegal wurde.

Kein Specialgelehrter, die man sonst so freigebig, z. B. der »Naturaliste« und überhaupt jedem nach Entdeckungen aussehlenden Schiffe beigegeben hatte, begleitete die Schiffe des Barons von Bougainville, was dieser während der ganzen Fahrt lebhaft bedauerte, da auch die Aerzte, wegen der ihnen zufallenden Sorge für die Kranken einer so zahlreichen

Mannschaft, auf den Halteplätzen kaum Zeit gewannen, sich länger vom Bord zu entfernen. Bougainville's Reisetagebuch beginnt mit folgender wohlbegründeten Bemerkung:

»Vor noch nicht vielen Jahren gehörte eine Reise um die Erde zu den gewagtesten Unternehmungen, und es ist kaum ein halbes Jahrhundert verflossen, daß eine solche Expedition hinreichte, dem Führer derselben einen gewissen Ruhm zu verleihen... Das war damals die schöne Zeit, das goldene Zeitalter des Erdumseglers, und die Gefahren und Entbehrungen, mit denen er zu kämpfen hatte, wurden ihm hundertfach vergolten, wenn er, reich an werthvollen Entdeckungen, die Gestade des Vaterlandes wieder begrüßte... Jetzt hat sich das geändert; die Glorie ist verblaßt; man macht jetzt eine Reise um die Erde, etwa wie man früher durch Frankreich fuhr!...«

Was würde der Baron Yves Hyacinthe Potentien de Bougainville, der Sohn des Viceadmirals, Senators und Mitglieds des Instituts, heutzutage sagen, wo alle Welt die so vervollkommenen prächtigen Dampfschiffe und die genauesten Karten besitzt, welche auch die weitesten Seefahrten fast zum Spiele gemacht haben?

Am 24. März 1824 verließ die »Thetis« allein die Rhede von Brest; sie sollte ihr Begleitschiff, die »Espérance«, die schon vor einiger Zeit abgefahren war, um Rio de Janeiro anzulaufen, in Bourbon antreffen. Ein kurzer Aufenthalt in Teneriffa, wo die »Thetis« nur schlechten Wein und wenig Lebensmittel, die sie brauchte, einkaufen konnte, die Besichtigung der Inseln des Grünen Vorgebirges und des Caps der Guten Hoffnung aus einiger Entfernung, die Aufsuchung der fabelhaften Insel Saxemburg und einige gespensterhafte Erscheinungen während einzelner Nächte waren die einzigen Vorkommnisse auf der Fahrt bis zur Isle Bourbon, wo die »Espérance« schon vor ihrem Begleitschiffe eingetroffen war. Bourbon kannten alle

Seefahrer zu jener Zeit schon so hinreichend und so genau, daß nach Erwähnung der beiden offenen Rheden von St. Denis and von St. Paul darüber kaum noch etwas zu sagen übrig blieb.

St. Denis, die im Norden von Bourbon und am Fuße einer geneigten Ebene gelegene Stadt, ist eigentlich ja nichts anderes als ein großer Flecken ohne Umplankung oder Mauern, in dem jedes Haus von einem Garten umgeben ist. Von öffentlichen Bauwerken ist nichts zu sagen, außer etwa über den Palast des Statthalters, der eine, die ganze Rhede beherrschende Lage hat, über den botanischen Garten und den für Acclimatisation, der aus dem Jahre 1817 herrührt. Der erstere, inmitten der Stadt, bietet schöne, leider nur wenig besuchte, aber vortrefflich gepflegte Spaziergänge. Ihn zieren Eukalypten, die Riesen der australischen Flora, *Phormium tenax* oder der Neuseeländische Hanf, die *Casuarina* oder Pinie von Madagaskar, der Baobab mit überraschend dickem Stamme, ferner Aversrhoa-, Breiapfelbäume und Vanillesträucher, während ihn Kanäle mit fließendem Wasser befeuchten. Der zweite, angelegt auf einem Hügel mit staffelförmigen Terrassen, über welche mehrere Bäche herabrieseln, war für die Acclimatisation der Bäume und Gewächse aus Europa bestimmt. Apfelbäume. Pfirsiche, Aprikosen-, Kirschen- und Birnbäume gedeihen hier ausgezeichnet und hatten der Kolonie schon sehr werthvolle Stöcklinge geliefert. Man cultivirte in diesem Garten auch den Weinstock, den Theestrauch und mancherlei andere ausländische Gewächse, unter denen Bougainville die »*Laurea argentea*« mit glänzenden Blättern besonders hervorhebt.

Am 9. Juni verließen die beiden Fahrzeuge die Rhede von St. Denis. Nachdem sie die Bänke de la Fortune und von Saya de Malfa umschifft, auf hoher See an den Seschellen vorübergekommen und dann zwischen den Atolls der Malediven – an jene kaum über das Wasser emporragenden, mit dichten Bäumen, aus denen einzelne Cocospalmen

hervorragend, bedeckten Inseln – angelaufen waren, bekamen sie die Insel Ceylon und die Koromandelküste in Sicht und gingen vor Ponditscherry vor Anker.

Dieser Theil Indiens entspricht nun keineswegs der bestrickenden Vorstellung, welche sich die Europäer nach den dithyrambischen Schilderungen der Schriftsteller, die seine Wunder preisen, vielleicht gemacht haben.

Die Zahl der Wohnhäuser und öffentlichen Bauwerke von Ponditscherry ist sehr gering, und wenn man die Pagoden besichtigt, die vielleicht das größte Interesse erwecken, und die »Dampfkessel« (das sind warme Quellen) besucht hat, deren Nützlichkeit ihre einzige Empfehlung ist, so ergötzt man sich nur noch an den charakteristischen Scenen, die sich jeden Augenblick in der, in zwei bestimmt verschiedene Theile zerfallenden Stadt dem Blicke darbieten.

Dem einen Theil, der »Weißen Stadt«, mit zierlichen Häusern, aber verlassen und stillen Straßen, dürfte wohl Jeder die »Schwarze Stadt« mit ihren Bazars, Jongleurs, den massiven Pagoden und den anziehenden Tänzen der Bajaderen vorziehen.

»Die indische Bevölkerung der Koromandelküste, heißt es in dem Berichte, zerfällt in zwei Classen, die »Rechte Hand« und die »Linke Hand«. Diese Theilung schreibt sich von der Zeit der Regierung eines Nabab her, unter der das Volk sich empörte; alle Diejenigen, welche dem Fürsten treu blieben, wurden durch den Namen die Rechte Hand ausgezeichnet, während die Anderen die Linke Hand genannt wurden.

Diese beiden großen Vereinigungen, welche die Bevölkerung in zwei fast gleich zahlreiche Abtheilungen scheiden, stehen sich wegen der Rangstellung und den Vorrechten, die der Ersteren als Freunden des Fürsten zuertheilt worden waren, stets feindlich gegenüber. Die Ersteren sind indeß im Besitze der Aemter geblieben, während sich die Anderen mit dem

Handel und den Gewerben beschäftigen. Um unter denselben aber Frieden zu erhalten, hat man ihnen ihre früheren Processionen und Ceremonien untersagen müssen...

Die Rechte und die Linke Hand zerfallen dann selbst wieder in achtzehn Kasten oder Stände voller Präensionen und Voreingenommenheiten, welche auch schon die Jahrhunderte lange Berührung mit Europäern nicht abzuschwächen vermochte. Dadurch entsteht ein so gespanntes Verhältniß, daß blutige Zusammenstöße nicht ausbleiben könnten, wenn die Hindus nicht Entsetzen vor Blut hätten und ihr Charakter sie nicht von Gewaltthätigkeiten abhielt.

Diese Milde der Sitten und die fortwährende gegenseitige Eifersucht allein vermögen die merkwürdige Erscheinung zu erklären, daß sich über fünfzig Millionen Menschen unter das Joch von fünfundzwanzig- bis dreißigtausend Ausländern beugen ließen.«

Die »Thetis« und die »Espérance« segelten am 30. Juli von der Rhede von Ponditscherry aus über den Golf von Bengalen und liefen die Nikobaren und Poulo-Penang an, einen Freihafen, in dem gleichzeitig dreihundert Schiffe lagen. Dann begaben sie sich nach der Straße von Malakka und hielten vom 24. bis 26. August in diesem holländischen Hafen an, um einige Beschädigungen der »Espérance« so auszubessern, daß diese wenigstens bis Manilla See halten konnte. Die Beziehungen zu dem Residenten und den Einwohnern gestalteten sich sehr freundlich und erhielten durch verschiedene, theils zu Lande, theils auf der »Thetis« zu Ehren der Könige von Frankreich und der Niederlande veranstaltete Feste unzweifelhaften Ausdruck.

Die Holländer waren übrigens schon darauf vorbereitet, diese Niederlassung den Engländern abzutreten, was kurze Zeit darauf wirklich geschah. In Bezug auf die Fruchtbarkeit des Bodens, der Annehmlichkeit der Lage und die Leichtigkeit der

Beschaffung der verschiedensten Bedürfnisse übertrifft übrigens Malakka viele seiner Rivalen beiweitem.

Bougainville verließ diese Rhede am 26. August und hatte während der weiteren Fahrt durch die Meerenge von widrigen Winden, Windstillen und Gewittern nicht wenig zu leiden. Gerade diese Gegenden werden von malayischen Seeräubern vorzüglich heimgesucht. Obwohl die Division stark genug war, um keinen Feind fürchten zu müssen, so stellte der Befehlshaber doch Schildwachen aus und traf alle nothwendigen Maßregeln, um gegen einen Ueberfall gesichert zu sein. Hier sieht man sonst nicht selten mehrere jener, mit gegen hundert Mann besetzten Proas, und so manches Handelsschiff ist schon von den unverbesserlichen Piraten geraubt worden.

Die Division bemerkte während der Fahrt aber nichts Verdächtiges und segelte unbehelligt nach Singapore.

Die Bevölkerung dieser Stadt zeigt eine eigenthümliche Mischung. Hier trifft man Europäer, in deren Händen sich vorzüglich der Handel befindet, aber auch armenische und arabische Kaufleute; Chinesen, welche sich meist mit Landbau beschäftigen, doch zuweilen auch Handwerke betreiben, um die Bedürfnisse der Einwohnerschaft zu befriedigen. Die in diese aufblühende Civilisation gleichsam verschlagenen Malayen leben entweder als niedere Diener, oder bleiben bei ihrer Indolenz und ihrem Elend völlig verborgen. Die wegen Verbrechen aus ihrem Vaterlande vertriebenen und verbannten Hindus betreiben jene unaussprechlichen Gewerbe, welche die Hefe des Volkes in allen großen Städten gerade noch vor dem Hungertode bewahren.

Erst 1819 hatten die Engländer von dem malayischen Sultan von Djohor die Berechtigung erkaufte, sich in der Stadt Singapore niederzulassen. Der kleine Flecken, in dem sie sich damals festsetzten, zählte kaum hundertfünfzig Seelen; bald

erhob sich aber, Dank dem rastlosen Eifer Sir Stamford Rafle's, eine Stadt an Stelle der bescheidenen Hütten der früheren Bewohner; durch eine weise Verwaltung, Aufhebung aller Zölle und die Vortheile der Lage an einem geräumigen sicheren Hafen vollzog sich schnell eine an's Wunderbare grenzende Umwandlung aller Verhältnisse.

Die Garnison hier betrug nur dreihundert Sipahis und dreißig Artilleristen; Festungswerke waren noch nicht angelegt, und das ganze Artilleriematerial beschränkte sich auf eine Batterie von zwanzig Festungs- und ebensoviel bronzenen Feldkanonen.

Singapore bildete im Grunde nur eine große Waarenniederlage. Madras lieferte hierher Baumwollengewebe, Calcutta das Opium, Sumatra den Pfeffer, Java Arak und Gewürze, Manilla Zucker und Arak, und alle genannten Waaren werden von diesem Platze aus nach Europa, China, Siam u. s. w. versendet.

Oeffentliche Gebäude finden sich keine. Es giebt weder städtische Magazine, noch Docks, Werfte oder Kasernen; doch existirte eine kleine Kirche für die bekehrten Eingebornen.

Am 2. September nahm die Division ihren Weg wieder auf und erreichte ohne Unfall den Hafen von Cavite. Der Commandant der »Espérance«, du Camper, der bei einem mehrjährigen Aufenthalte in Luzon die hervorragendsten Einwohner kennen gelernt hatte, erhielt den Auftrag, sich nach Manilla zu begeben, um den Gouverneur von der Ankunft der Fregatte und dem Grunde ihres Einlaufens in den Hafen Mittheilung zu machen, und gleichzeitig sich auch zu unterrichten, welchen Empfang die Franzosen hier zu erwarten haben dürften.

Die neuerliche Intervention der letzteren in Spanien nämlich versetzte diese dem Gouverneur gegenüber in eine etwas delicate Lage. Don Juan Antonio Martinez war ja durch die

Regierung der Cortes, welche die Franzosen gestürzt hatten, auf seinen Posten berufen worden.

Die Befürchtungen des Commandanten bestätigten sich indessen nicht, und er fand bei den spanischen Behörden sowohl freundliche Aufnahme als die größte Bereitwilligkeit, ihm behilflich zu sein.

Die Bai von Cavite, wo die Schiffe Anker geworfen hatten, wird tagtäglich mehr von Schlamm aufgefüllt, bildete aber doch den wichtigsten Hafen der Philippinen. Die Spanier besaßen hier ein gut ausgerüstetes Fort, in welchem Indier aus der Nähe arbeiteten, die freilich ebenso geschickt und intelligent wie träge waren.

Während nun die »Thetis« im Innern frisch bekleidet und die »Espérance« verschiedentlich ausgebessert wurde, überwachten mehrere Beamte und Officiere die Nahrungsmittel und die Herstellung des neuen Tauwerkes.

Das letztere wurde aus »Abaka«, das sind Fasern der Banane, die man gewöhnlich als »Manilla-Hanf« bezeichnet, angefertigt; es bewährte sich jedoch, trotz der großen Elasticität, die man ihm allgemein zuschreibt, an Bord der Schiffe nicht eben besonders gut.

Der Aufenthalt in diesem Hafen wurde leider durch Erdbeben recht bedauerlich gestört; auch verheerten Manilla einige Typhons. Am 24. October fand ein so heftiges Erdbeben statt, daß der Gouverneur, die Truppen und ein Theil der Einwohner eiligst aus der Stadt entfliehen mußten. Der Schaden durch dasselbe wurde auf drei Millionen Francs geschätzt; eine Menge Häuser stürzten zusammen, acht Personen wurden unter den Trümmern begraben und sehr viele andere trugen Verletzungen davon.

Kaum begann die Bevölkerung sich ein wenig zu beruhigen, als ein entsetzlicher Typhon dem Unheil die Krone aufsetzte. Dieser hielt nur während eines Theiles der Nacht zum 31.

October an, und bei Sonnenaufgang des nächsten Tages hätte man glauben können, nur einen bösen Traum gehabt zu haben, wenn nicht der Anblick der verwüsteten Felder, das beklagenswerthe Bild, welches die Rhede mit sechs auf die Küste geworfenen und vielen anderen, fast vollständig zerstörten Fahrzeugen darbot, dafür zeugten, daß das Unglück leider auf Wahrheit beruhte. Rings um die Stadt war das Land arg mitgenommen, die Ernte verloren, selbst die stärksten Bäume waren entwurzelt und die Dörfer zerstört. In der That ein erschütterndes Schauspiel!

Auf der »Espérance« hatte der Sturm den Großmast und den Besan einige Fuß über dem Deck weggebrochen und die Schanzkleidung weggeführt. Die »Thetis« entging dem entsetzlichen Orkan glücklicher und trug ernsthafte Beschädigungen nicht davon. Die Trägheit der Arbeiter und die Menge von Festtagen, während denen dieselben feiern, bestimmten Bougainville, sich einstweilen von seinem Begleitschiffe zu trennen und am 12. December nach Cochinchina abzusegeln.

Bevor wir den Franzosen aber nach jenen selten besuchten Ländern folgen, wollen wir mit ihnen Manilla und dessen Umgebungen ein wenig durchstreifen.

Die Bai von Manilla ist ohne Zweifel eine der schönsten und geräumigsten der Welt, in der ganze Flotten Platz finden würden; ihre beiden Zugänge sind noch nicht befestigt, weshalb es im Jahre 1798 zwei englischen Fregatten möglich wurde, in diese einzudringen und unter den Kanonen der Stadt mehrere Schiffe zu rauben.

Den Horizont schließt eine Bergkette ab, die im Süden mit dem Taal, einem jetzt nahezu erloschenen Vulcan, endet, dessen Eruptionen früher wiederholt Unglück angerichtet haben. In der Ebene mit üppigen Reisfeldern beleben hübsche Weiler oder einzelne Häuser die Landschaft. Dem

Haupteingänge der Bai gegenüber erhebt sich die Stadt, welche gegen einhundertsechzigtausend Einwohner zählt, mit ihrem Leuchthurm und den weitgestreckten Vorstädten. An derselben vorbei fließt der Passig, ein aus dem Baisee entspringender Strom, und diese ausnahmsweise Lage sichert ihr Vorzüge, um welche sie manche Hauptstadt beneiden dürfte.

Die Garnison betrug zu jener Zeit, die Milizen ungerechnet, zweitausend Mann. Neben der fortwährend durch einige Schiffe vertretenen Kriegsmarine des Staates war auch eine eigene Kolonialmarine organisirt worden, die man, entweder wegen der Kleinheit der Fahrzeuge oder wegen deren Schnelligkeit, mit dem Namen »Sutil« bezeichnete. Diese Seemacht, in der die Besetzung aller Officiersgrade dem General-Gouverneur überlassen war, bestand aus Goëletten und Kanonenschaluppen zur Vertheidigung der Küsten und Handelsschiffe gegen die Piraten der Sulu-Inseln. Obwohl diese Einrichtung ziemlich viel kostete, kann man doch nicht sagen, daß sie etwas Besonderes geleistet hätte. Bougainville belegt das mit einem sehr schlagenden Beispiele: Als die Suluaner im Jahre 1828 dreitausend Bewohner von den Küsten Luzons geraubt hatten, wurde ein Zug gegen sie ausgerüstet, der einhundertvierzigtausend Piaster Unkosten verursachte, um jenen – sechs Mann zu tödten!

Auf den Philippinen herrschte zur Zeit des Aufenthaltes der »Thetis« und »Espérance« eine gewisse Gährung, und der Rückschlag der Ereignisse, welche die Hauptstadt mit Blut befleckt hatten, machte sich hier sehr bedauerlich fühlbar. Die Niedermetzlung der Weißen durch die Indier am 20. December 1820, die Erhebung eines Regiments und die Ermordung eines früheren Gouverneurs, de Folgueras, 1824, waren die ersten Stöße, welche die Herrschaft Spaniens erschütterten. Die Mestizen, die im Verein mit den Tagals die reichste und

fleißigste Volksclasse und die wirklich eingeborne Bevölkerung darstellen, machten damals den Behörden manche Sorge, denn es war bekannt, daß sie darauf ausgingen, Alles zu vertreiben, was nicht von den Philippinen selbst herstammte. Sie befehligten die einzelnen Regimenter und hatten die meisten öffentlichen Aemter inne, mit einem Worte, sie besaßen einen weitgehenden Einfluß und es lag die Befürchtung nahe, daß man jetzt vielleicht am Vorabend einer jener Revolutionen stehe, welche Spanien schon seiner schönsten Kolonien beraubt haben.

Die Fahrt der »Thetis« nach Macao wurde durch steife Böen, widrige Winde und eine desto fühlbarere kalte Temperatur erschwert, weil die Seefahrer mehrere Monate lang sich unausgesetzt in einer Wärme von 27 Grad befunden hatten. Kaum griff der Anker in den Grund des Cantonflusses ein, als auch schon eine große Anzahl einheimischer Fahrzeuge die Fregatte umringte, um Gemüse, Fische, Orangen und eine Menge der früher so seltenen, heutzutage zwar weitverbreiteten, aber immer noch ziemlich kostbaren Kleinigkeiten anzubieten.

»Die zwischen dünnen Hügeln eingezwängte Stadt Macao, sagt der Bericht, macht sich schon aus weiter Ferne durch die glänzende Weiße ihrer Häuser bemerkbar. Sie liegt mit der Front nach Osten, und die am Strande errichteten eleganten Häuser folgen genau den Conturen des Ufers. Es ist dies das vornehme Quartier der Stadt, welches die Fremden bewohnen; hinter demselben steigt das Land steil empor: neben anderen Gebäuden zeichnen sich zwei Klöster durch ihre reiche Architektur aus, und alles das ist von den crenelirten Mauern des Forts umschlossen, auf denen die weiße Kriegsflagge Portugals weht. Im Norden und Süden der Stadt reichen die in drei Etagen angelegten Batterien bis zum Meere herab, und nahe vor der ersten erhebt sich eine Kirche, deren Porticus und

äußere Decorationen einen geradezu bezaubernden Eindruck machen. Mehrere Sampanen, Dschonken und Fischerboote am Strande beleben das Bild, dessen Rahmen freundlicher erscheinen würde, wenn die Hügel rings um die Stadt nur nicht gar so kahl wären.«

Durch die günstige Lage für den Zwischenhandel Chinas mit der übrigen Welt erfreute sich Macao, eines der Ueberbleibsel des portugiesischen Kolonialbesitzes, lange Zeit des besten Gedeihens. Im Jahre 1825 war das nicht mehr der Fall, und die Stadt erhielt sich eigentlich nur noch durch den Schmuggelhandel mit Opium.

Die »Thetis« hielt sich in Macao allein zu dem Zwecke auf, Missionäre auszuschiffen und die französische Flagge zu zeigen.

Bougainville verließ die Stadt also schon am 8. Januar 1825 wieder.

Bis zur Bai von Tourane verlief die Weiterreise ohne jeden bemerkenswerthen Zwischenfall. Als Bougainville aber hier anlangte, hörte er, daß der französische Agent Chaigneau von Huë nach Saïgon gereist sei, um ein Barkschiff nach Singapore zu miethen. Der Commandant wußte nun nicht, an wen er sich wenden sollte, und er befürchtete schon, da die einzige Person, welche seine Absichten befördern konnte, abwesend war, einen totalen Mißerfolg seiner Mission. Er sandte in Folge dessen eiligst einen Brief an den Agenten, in dem er diesem den Zweck seines Erscheinens mittheilte und ihn ersuchte, sich in Begleitung einiger Officiere möglichst bald wieder in der Hauptstadt Huë einzufinden. Die Zeit bis zum Eintreffen einer Antwort benutzten die Franzosen zu einer eingehenden Untersuchung der Bai und ihrer Umgebungen, sowie der berühmten Marmorfelsen, welche alle Reisenden aufsuchen.

Einzelne Schriftsteller, und vorzüglich Horsburgh, nennen die Bai von Tourane eine der schönsten und geräumigsten der

ganzen Erde. Bougainville ist anderer Meinung und erklärt nur einen sehr kleinen Theil derselben für sicher. Das Dorf Tourane liegt am Ufer des Meeres, nahe dem Eingange des Kanals von Faye-Foë, an dessen Ufer sich ein von französischen Ingenieuren erbautes Fort mit Glacis, Bastionen und trockenen Gräben erhebt.

Die als alte Verbündete betrachteten Franzosen wurden stets wohlwollend und ohne Mißtrauen aufgenommen. Nicht so die Engländer, denen man verbot, an's Land zu gehen, während die Mannschaft der »Thetis« Erlaubniß zur Jagd und zum Fischfang erhielt, auch ungehindert sich überall hin begeben konnte, um Lebensmittel zu erlangen. Dank der ihnen gestatteten Freiheit, durchstreiften die Officiere das Land und machten recht interessante Beobachtungen. Einer von ihnen, de la Touanne, entwirft von den Eingebornen folgendes Bild:

»Ihr Wuchs ist eher unter als über mittel, und nach dieser Seite stehen sie etwa auf derselben Stufe, wie die Chinesen in Macao. Ihre Haut ist gelblichbraun und das Gesicht flach und rund, die Physiognomie ohne Ausdruck und ihre dunklen Augen erscheinen nicht so geschlitzt wie die der Chinesen. Sie haben eine breite Nase, einen großen Mund und wulstige Lippen, welche um so häßlicher aussehen, als sie durch die Gewohnheit der Männer wie der Frauen, mit Betel und Kalk gemischten Arek zu kauen, stets unreinlich und geschwärzt erscheinen. Die den Männern an Größe gleichkommenden Frauen bieten kein angenehmes Aeußere und die widerwärtige Unreinlichkeit beider Geschlechter raubt ihnen auch noch jeden Reiz.«

Das Elend der Bewohner fällt umsomehr auf, als sich das Land durch große Fruchtbarkeit auszeichnet, ein Contrast, der den Egoismus und die Sorglosigkeit der Regierung ebenso, wie die unersättliche Habgier der Mandarinen deutlich erkennen läßt.

Wenn die Felder Mais, süße Pataten, Manioc, Tabak und Reis liefern und ihr Aussehen für die sorgfältige Bearbeitung derselben spricht, so tummeln sich im Meere unzählige Fische und bergen die Wälder eine große Anzahl von Vögeln, Tigern, Rhinocerosen, Büffeln und Elephanten, ebenso wie Affen, die man überall in vielköpfigen Heerden antrifft. Vier Fuß hoch, mit dunklem Gesicht, perlgrauem Leibe, schwarzen Schenkeln und rothen Beinen, haben sie außerdem eine Art rothes Halsband und einen weißen Gürtel, was ihnen gerade das Aussehen verleiht, als wären sie bekleidet. Ihre Muskelkraft ist außerordentlich groß und sie springen von Zweig zu Zweig auf kaum glaubliche Entfernungen hin. Man kann kaum etwas Possirlicheres sehen, als ein Dutzend dieser Burschen, wenn sie, auf den Bäumen sitzend, Grimassen schneiden oder schier unmögliche Verrenkungen ausführen.

»Als ich mich einmal allein am Waldessaume befand, sagt Bougainville, verwundete ich einen derselben, der die Nase in die Sonnenstrahlen herausgesteckt hatte. Er faßte sich mit beiden Händen nach dem Gesicht und fing so jämmerlich an zu heulen, daß ihn bald dreißig Kameraden umringten. Ich beeilte mich, die Flinte wieder zu laden, da ich nicht wissen konnte, wie die Sache ablief, denn es giebt derartige Thiere, welche auch vor einem Angriffe auf den Menschen nicht zurückschrecken; die Gesellschaft nahm jedoch den Verwundeten in die Mitte und verschwand im tiefen Walde.«

Ein anderer Ausflug galt den Marmorfelsen des Flusses Faye-Foë; hier fanden sich sehr merkwürdige Höhlen; in einer derselben sieht man eine Säule von der Decke herabhängen, deren Fuß ganz frei über dem Boden schwebt. Stalaktiten gab es in der Höhle nicht, doch rauscht in ihrem Hintergrunde ein Wasserfall herab.

Etwas weiter hin unter freiem Himmel, besuchten die Franzosen die Ruinen eines alten Bauwerkes in der Nähe einer

Grotte mit einem Götzenbilde. Von einer Ecke derselben lief ein Seitengang aus, dem Bougainville folgte und der ihn nach einer »ungeheuren Rotunde mit Oberlicht führte, welche eine mindestens sechzig Fuß hohe Bogenwölbung abschloß. Stelle man sich verschiedenfarbige Marmorsäulen vor, von denen einige freilich aus Bronze zu bestehen scheinen, weil Zeit und Feuchtigkeit einen grünlichen Ueberzug auf denselben hervorgebracht haben, Lianen, welche durch die Giebelsteine gewachsen sind und, die einen bündelförmig, die anderen als einzelne Seile herabhängen, als sollten Kronleuchter daran befestigt werden; ferner Gruppen von Stalaktiten über unseren Köpfen, welche riesigen Orgelpfeifen ähnlich erscheinen; ältere, verstümmelte Statuen, häßliche, aus Stein gemeißelte Ungeheuer; endlich eine große Pagode, welche freilich nur einen sehr kleinen Theil des gewaltigen Raumes einnimmt, dann denke man sich alle diese Gegenstände in einem Rahmen vereinigt und von unbestimmtem, zitterndem Lichte erhellt, so wird man annähernd eine Vorstellung von dem Eindruck gewinnen, den wir an dieser Stelle erhielten.«

Am 25. Januar 1825 gesellte sich die »Espérance« wieder zu der Fregatte. Zwei Tage später erschienen zwei Gesandte des Hofes von Huë, welche von Bougainville den Brief, den dieser mitbrachte, verlangten. Da der Befehlshaber aber Auftrag hatte, jenen nur dem Kaiser selbst zu überreichen, so führte dies ziemlich lange und recht kindische Verhandlungen herbei.

Die ceremoniösen Förmlichkeiten, welche die cochinchinesischen Gesandten beobachteten, erinnerten Bougainville an die Erzählung von jenem Gesandten und dem Gouverneur von Java, welche, um sich an äußerer Würde und diplomatischer Gewandtheit zu überbieten, vierundzwanzig Stunden beisammen blieben und dann schieden, ohne daß Einer von ihnen nur das Wort genommen hätte. Der Commandant gehörte nun zwar nicht zu den besonders

langmüthigen Leuten, er konnte aber die nachgesuchte Audienz auf keine Weise erhalten, und die ganze Sache lief zuletzt auf einen Austausch von Geschenken hinaus, der keinen Theil irgendwie verpflichtete.

Erreicht wurde dabei nur das eine Resultat, daß der Kaiser die bestimmte Versicherung abgab, er werde stets mit Vergnügen französische Schiffe in seine Häfen einlaufen sehen, wenn dieselben die Gesetze des Landes beachteten.

Seit 1817 waren die Franzosen fast die einzigen gewesen, welche mit Cochinchina, Dank der Gegenwart ihrer Residenten in Huë, erträglich ausgekommen waren, und es hing eigentlich nur von ihnen ab, diese Ausnahmestellung, welche ihnen alte freundschaftliche Beziehungen zu der cochinchinesischen Regierung erworben hatten, fort und fort zu bewahren.

Die beiden Fahrzeuge verließen die Bai von Tourane am 17. Februar mit der Absicht, die Anambas-Inseln zu besuchen, die bisher noch nicht erforscht worden waren. Am 3. März kam dieser Archipel in Sicht, der aber seiner Gestalt nach keineswegs mit den auf der englischen Karte des chinesischen Meeres eingezeichneten Anambas übereinstimmte. Mit großer Befriedigung sah Bougainville vor seinen Augen eine Menge Inseln und Eilande auftauchen, welche für die Zeit der Moussons treffliche Ankerplätze bieten mußten.

Die beiden Schiffe segelten in die Mitte des Archipels ein, den sie hydrographisch aufnahmen. Während die Boote mit dieser Arbeit beschäftigt waren, näherten sich zwei zierlich gebaute Canots. Das eine derselben legte an der »Thetis« an, und ein Mann von etwa fünfzig Jahren, die Brust mit Narben bedeckt und die rechte Hand zweier Finger beraubt, stieg an Bord. Er war schon bis zum Zwischendeck hinabgekommen, als der Anblick der Waffenstände und der Kanonen ihn veranlaßte, eiligst nach seiner Pirogue zurückzukehren.

Am nächsten Tage kamen zwei andere, von wild aussehenden Malayen besetzte Canots herbei. Diese brachten Bananen, Cocosnüsse und Ananas, die sie gegen Schiffszwieback, ein Taschentuch und zwei kleine Beile eintauschten.

Es fanden noch wiederholte Zusammenkünfte mit den, mit Kris (das sind Malayendolche) und halblangen, eisernen zweischneidigen Lanzen bewaffneten Eingebornen statt, die im Grunde doch weiter nichts waren, als ehrlose Seeräuber.

Obwohl die Franzosen nur einen Theil dieser Insel untersuchten, zeichnen sich die Informationen derselben doch durch ihre Neuheit vortheilhaft aus.

Die erste Bedingung für die Existenz einer zahlreichen Bevölkerung ist stets hinreichendes Wasser. Das giebt es hier aber sehr wenig. Die fruchtbare Erde bildet ebenfalls nur eine sehr dünne Lage, und die Berge sind alle durch enge Schluchten, nicht durch sanfte Abhänge von einander getrennt, so daß an einen Anbau derselben kaum zu denken ist. Mit einziger Ausnahme der Cocospalmen erreichen selbst die Bäume nur eine mittelmäßige Höhe. Nach Aussage der Eingebornen soll sich die Bevölkerung auf zweitausend Seelen belaufen, doch schien Bougainville auch diese Zahl zu hoch gegriffen.

Die günstige Lage der Inseln an den beiden Straßen der Schiffe, welche mit China Handel treiben, hätte dieselben schon längst der Aufmerksamkeit der Seefahrer empfehlen müssen. Jedenfalls trägt der Mangel an Allem, was Seeleute brauchen, die Schuld, daß man dieselben so gut wie unbeachtet gelassen hat.

Die geringe Zuvorkommenheit und das Mißtrauen, das Bougainville bei diesen Insulanern fand, der hohe Preis der Waaren und der Wechsel des Moussons in den Sundameeren bestimmten den Commandanten, die Erforschung dieses

Archipels aufzugeben, um so schnell als möglich nach Java zu gelangen, das er seinen Instructionen gemäß anlaufen sollte.

Am 8. März lichteten beide Fahrzeuge die Anker, fuhren längs der Inseln Victory, Barren, Saddle und Camel hin, passirten die Gaspar-Straße, wozu sie nur zwei Stunden brauchten, während die Durchfahrt bei widrigen Winden zuweilen mehrere Tage in Anspruch nimmt, und trafen dann in Surabaya ein, wo sie die erste Nachricht von dem Tode Ludwig's XVIII. und der Thronbesteigung Karl's X. erhielten.

Da die Cholera, welche auf Java 1822 nicht weniger als zweimalhunderttausend Opfer gefordert hatte, noch immer wüthete, gebrauchte Bougainville die Vorsicht, seine Mannschaft, geschützt vor der Sonne, an Bord zu behalten, und untersagte ausdrücklich jeden Verkehr mit den mit Früchten beladenen Schiffen, da der Genuß dieser Früchte für Europäer, vorzüglich zu Anfang der Regenzeit, sehr gefährlich und schädlich ist. Trotz seiner weisen Vorsicht brach doch die Ruhr auf der »Thetis« aus und veranlaßte mehrere Todesfälle.

Die Stadt Surabaya liegt eine Stunde von der Mündung des Flusses, und man kann nach derselben nur auf kleinen, durch Seile gezogenen Fahrzeugen gelangen. Die Umgebung ist sehr belebt, und Alles zeugt für eine thätige und geschickte Bevölkerung.

Da eine Expedition nach der Insel Celebes alle Mittel der Regierung erschöpft hatte und alle Magazine leer waren, mußten die Franzosen sich an chinesische Händler wenden, das heißt an die unverschämtesten Diebe, die man sich nur denken kann. Es giebt keine List, deren sie sich nicht bedienten, keine Art von Betrug, die sie nicht versuchten. So ließ der Aufenthalt bei Surabaya eigentlich bei Allen einen keineswegs angenehmen Eindruck zurück.

Dagegen konnten die Franzosen die Aufnahme seitens der Notablen der Kolonie und die Zuvorkommenheit aller Beamten nur loben.

Nach Surabaya zu kommen, ohne den Sultan von Madura zu besuchen, dessen Gastfreundlichkeit einen Weltruf erlangt hat, wäre ebenso unmöglich, als in Paris zu sein, ohne Versailles und den Trianonpark gesehen zu haben.

Nach einem am Lande eingenommenen kräftigen Frühstück bestieg das Officiercorps der Schiffe mehrere vierspännige Kutschen. Die Straßen waren aber in so schlechtem Zustande und die Pferde so abgetrieben, daß man mehr wie einmal im Morast stecken geblieben wäre, wenn nicht viele, an den schlimmsten Stellen des Weges als Wachen aufgestellte Leute die Wagen weiter geschoben hätten. Endlich kam man in Bacalan an, und die Kutschen hielten in dem dritten Hofe des Palastes daselbst, am Fuße einer Treppe, auf der der Erbprinz und der erste Minister die Reisenden erwarteten.

Der Fürst Adden Engrate gehörte zur berühmtesten Familie des Indischen Archipels. Er trug das Civilcostüm der javanischen Häuptlinge. Ein langer geblümter indischer Rock verhüllte fast die chinesischen Pantoffeln, ein weißes Vorhemd mit goldenen Knöpfen unter einer kurzen Weste aus braunem Tuch mit Diamantenknöpfen und ein um den Kopf geknüpftes Taschentuch, über das noch ein mit Visir versehener Helm emporragte, gaben dieser hohen Persönlichkeit fast das groteske Aussehen einer Carnevals-Amazone, wenn die Feinheit seines Benehmens und die Würde seiner Haltung nicht den halb lächerlichen Eindruck seiner Kleidung gemildert hätten.

Der Palast oder »Kraton« bestand aus einer Reihe mit Galerien versehener Gebäude, in denen Schirmdächer und Vorhänge eine erquickende, frische Temperatur erhielten. Kronleuchter, europäische Möbel von bestem Geschmack,

Spiegel und Glasgefäße vollendeten den Schmuck der geräumigen Säle und Zimmer. Eine zusammenhängende, nach dem Garten zu liegende Wohnung, ohne Fenster nach der Hofseite, ist für die »Ratou« (Fürstin) und die Odaliken bestimmt.

Der Empfang hier war ein recht herzlicher und das nach europäischer Art servirte Frühstück ließ nichts zu wünschen übrig.

»Die Unterhaltung, sagt Bougainville, wurde englisch geführt und an Toasten fehlte es nicht, wobei der Fürst unsere Gesundheit mit Thee aus einer Flasche ausbrachte, den er ganz wie Madeira in ein Glas goß. Als geistliches Oberhaupt seiner Staaten befolgte er mit aller Strenge die Vorschriften des Korans, trank niemals Wein und brachte einen großen Theil seiner Zeit in der Moschee zu. Doch ist er daneben ein sehr guter Gesellschafter, und in seiner Unterhaltung bemerkt man nichts von der Engherzigkeit, die man bei einem so geregelten Leben voraussetzen könnte. Freilich verläuft dasselbe nicht ganz und gar unter Gebeten, und die Scenen, welche uns vorgeführt wurden, dürften eine ganz andere Anschauung über seine Sitten erwecken, wenn die Religion des Propheten ihren Anhängern nicht wirklich einen weiten Spielraum gestattete.«

Im Laufe des Nachmittags besuchte man die Remisen mit schönen Wagen, von denen einige, auf der Insel selbst gebaute, so ausgezeichnet gearbeitet sind, daß man sie von den importirten auf keine Weise zu unterscheiden vermag.

Später wurde ein Bogenschießen veranstaltet. Bei der Rückkehr nach dem Palaste empfing die Gäste eine etwas melancholische Musik, dann und wann unterbrochen von dem Jauchzen und den grotesken Sprüngen des Hofnarren, der von seiner Gewandtheit und Geschmeidigkeit die besten Proben abzulegen suchte. Nach dem Tanze oder vielmehr der Ausführung graziöser Stellungen durch Bajadern ging es zum

Spiel, wonach Jeder die wohlverdiente Ruhe suchte. Am nächsten Tage gab es neue Spiele, neue Aufführungen aller Art. Zuerst war ein Kampf zwischen erwachsenen Männern und Kindern arrangirt; dann folgten Wachtelkämpfe und endlich Exercitien eines Elephanten und eines Kameels. Nach dem Frühstück unternahm man eine Spazierfahrt, darauf Bogenschießen, Sackhüpfen, Balancirübungen mit Körben u. s. w. und auf diese Weise vergehen alle Tage bei dem Sultan. Der Respect und die Ehrfurcht, die man dem Fürsten erwies, waren wirklich erstaunlich. Niemand bleibt in seiner Gegenwart stehen, sondern Jeder wirft sich zu Boden, bevor er mit ihm spricht. Man bedient ihn knieend, und es geht so weit, daß selbst sein vierjähriges Kind die Händchen faltet, wenn es mit ihm plaudert.

Bougainville benützte den Aufenthalt in Surabaya, um in den Bergen von Tengger den Vulcan Broumo zu besuchen. Dieser Ausflug, bei dem er auf eine Strecke von fast hundert Meilen durch die Insel kam, gehört zu den interessantesten von allen.

Surabaya enthält merkwürdige Bauten, meist das Werk eines früheren Gouverneurs, des Generals Dändels, unter anderen den Bauhof, das Münzhôtel, das einzige seiner Art in Java, und das Hospital mit vierhundert Lagerstätten auf einem recht gut gewählten Platze.

Die vor Surabaya gelegene Insel Madura, welche bei hundert Meilen Länge fünfzehn bis zwanzig Meilen Breite hat, erzeugt nicht genug, um ihre Bevölkerung zu ernähren, obwohl letztere nur dünn gesäet ist.

In die Herrschaft über diese Insel theilen sich der Sultan von Bacalan und der von Sumanap, welche den Holländern jährlich, abgesehen von außerordentlichen Aushebungen, sechshundert Mann Recruten stellen.

Seit dem 20. April hatten sich die ersten Symptome von Dysenterie gezeigt. Zwei Tage später gingen die Schiffe unter

Segel. Sie brauchten sieben volle Tage, um die Meerenge von Madura zu passiren, fuhren dann an der Küste von Lombock hinauf und segelten durch die Allaß-Straße zwischen Lombock und Sumbava.

Die erste dieser Inseln bietet vom Fuße der Berge bis zum Meere mit ihrem grünen Teppich, aus dem da und dort zierliche Baumgruppen emporragen, einen reizenden Anblick. An dieser Küste fehlt es nicht an guten Ankerplätzen, und Wasser nebst Holz findet sich in Menge.

Auf der anderen Seite erheben sich kahle Bergkuppen und ein hohes Gestade, zu dem eine Kette steiler und nicht anzulaufender Inseln jede Annäherung unmöglich macht; hier muß der Schiffer auch vor den Korallen im Grunde und vor trügerischen Strömungen auf der Hut sein.

Ein zweimaliger Aufenthalt bei den Dörfern Baly und Peejow zum Zwecke der Einnahme von Nahrungsmitteln gestattete den Officieren, diesen Theil der Küste hydrographisch aufzunehmen.

Nach der Ausfahrt aus der Meerenge suchte Bougainville vergeblich nach der Insel Cloates, was sehr erklärlich erscheint, da schon seit achtzig Jahren Schiffe über den Punkt, wo diese liegen sollte, hinweggefahren waren. Die Tyrals, jene Felsen, welche das Schiff »Fredensbörge-Slot« im Jahre 1777 auffand, wären nach dem Kapitän King nichts Anderes als die Montebello-Inseln, auf welche die Beschreibung der dänischen Seefahrer vollkommen paßte.

Bougainville's Instructionen enthielten auch den Auftrag, die Umgebung des Schwanenflusses zu untersuchen, wo die französische Regierung einen Ort zu finden glaubte, um die unglücklichen Gefangenen aus den Bagnos dahin zu schaffen. England hatte aber seine Flagge auf dem Nuits- und Leuwin-Land, im Hafen Roi Georges, in der Bai des Geographen, dem kleinen Hafen Leschenaut und an dem Schwanenflusse gehißt.

Die beabsichtigte Untersuchung wurde damit also gegenstandslos. So wie die Umstände lagen, mußte man von Anfang an auf dieselbe verzichten, schon wegen der Verzögerung der französischen Expedition, welche, statt im Monat April hier einzutreffen, erst gegen Mitte des Mai, das heißt mitten im Winter dieser Gegenden, daselbst ankam. In der That bietet die Küste hier keinerlei Schutz; sobald der Wind sich erhebt, entsteht ein furchtbarer Wellenschlag, und die Erinnerung an die Gefahren, welche die »Geographe« einst hier zu bestehen hatte, lebte noch zu frisch im Geiste der Franzosen.

Die schlechte Witterung begleitete die »Thetis« und »Espérance« bis nach Hobart-Town, das umfänglichste Etablissement der Engländer auf Van-Diemens-Land. Trotz des lebhaften Wunsches, den der Commandant hegte, hier anzulaufen, mußte er doch des Sturmes wegen darauf Verzicht leisten und bis Port Jackson hinaufsegeln.

Den Eingang desselben bezeichnet ein schöner Leuchthurm aus Granit von sechzig Fuß Höhe, dessen mit Gas gespeiste Laterne bei klarem Wetter acht bis neun Meilen weit zu sehen war.

Der Gouverneur, Sir Thomas Brisbane, empfing die Expedition ungemein freundlich und traf sofort alle erforderlichen Maßregeln, um den nöthigen Proviant zu beschaffen. Es wurde dazu eine Submission veranstaltet, welche den erhofften Zweck nach Wunsch erfüllte.

Die Korvette mußte auf den Strand gesetzt werden, um die nöthigen Reparaturen am Rumpfe derselben vornehmen zu können; diese Arbeiten sowohl wie die geringfügigeren, welche die »Thetis« veranlaßte, nahmen nur wenig Zeit in Anspruch. Uebrigens wurde der Aufenthalt von dem Officiercorps nach Kräften ausgenützt da sich dieses für die wunderbaren Fortschritte der Strafkolonie auf's höchste

interessirte. Während Bougainville alle Werke, welche bisher über Neu-Süd-Galles erschienen waren, begierig studirte, durchstreiften die Officiere die Stadt und erstaunten sehr über die unzähligen Bauten, welche der Gouverneur Macquarie hat errichten lassen, wie Kasernen, das allgemeine Krankenhaus, Markthallen, Pflegeanstalten für Waisen, bejahrte Leute und Geistesschwache, das Gefängniß, Forts und der Regierungspalast, Springbrunnen, Stadthore, endlich die »Ställe der Regierung«, welche Jedermann auf den ersten Anblick für deren eigenen Palast selbst halten könnte.

Das freundliche Bild verdüsterten freilich auch einzelne Schatten. Die breiten, geraden Straßen waren nicht gepflastert und in der Nacht recht unsicher, so daß mehrere Personen inmitten der großen Georges-Street, dies ist die bewohnteste Straße von Sydney, überfallen und beraubt werden konnten. Wenn das schon in den städtischen Straßen vorkam, so kann man sich denken, daß die Umgebungen noch weit unsicherer waren. Vagabundirende Sträflinge durchzogen in Banden von sogenannten »Bush-rangers« (Strauchdieben) die Landschaft, und hatten sich so sehr vermehrt, daß die Regierung einzig zum Zwecke ihrer Verfolgung eine Compagnie von fünfzig Dragonern errichten mußte.

Die französischen Officiere unternahmen auch mehrere interessante Ausflüge nach Parramatta am Ufer des Nepean, eines sehr eingengten Flusses, wo sie die Domäne Regentville besichtigten; ferner nach den Ebenen von Emu, einem stattlichen Etablissement für Landbau und gleichzeitig Musterfarm, endlich besuchten sie auch das Theater, wo ihnen zu Ehren eine Festvorstellung gegeben wurde.

Man weiß, wie gern im Allgemeinen die Seeleute ein Pferd besteigen. Auf solchen aber begaben sich die Franzosen nach den Ebenen von Emu. Die edlen, aus England eingeführten Thiere, waren auch hier nicht entartet und immer sehr lebhaft,

wovon sich einer der jüngeren Officiere selbst überzeugen sollte. Sich an unseren Führer, Herrn Cox, wendend, sagte er zu diesem in gutem Englisch: »Ich liebe das Reiten sehr!« – da lag er auch schon, vom Pferd geworfen, im Grase und mußte das Lachen der Anderen noch in den Kauf nehmen, zumal da der geschickte Reiter ohne weiteren Schaden davon kam.

Jenseits der Culturen des genannten Herrn Cox erstreckt sich der Wald, der »Offene Wald«, wie die Engländer sagen, den man zu Pferde passiren kann, wo nichts den Weg versperrt, ein Wald aus Eukalypten und verschiedenen Akazienarten, nebst Casuarinen mit ihrem dunklen Laubwerke.

Am nächsten Tage unternahm man mit Booten eine Spazierfahrt auf dem Nepean, einem Zuflusse des Hawkesbury. Dieser Ausflug erwies sich für die Naturgeschichte als sehr fruchtbar. Bougainville bereicherte seine Sammlung mit Enten, Wasserhühnern, einer recht hübschen Species des Taucherkönigs, »Kingsfisher« genannt, und mit Kakadus. In den Wäldern vernahm man den unangenehmen Schrei des Leiervogels und zweier anderer Vögel, von denen einer das Klingen einer Schelle, der andere das Kreischen einer Säge zum Verwechseln nachahmt. Das sind jedoch nicht die einzigen Vögel, welche wegen der Eigenthümlichkeit ihrer Stimme die Aufmerksamkeit erregen; außer jenen ist noch der »Pfeifer«, der »Scheerenschleifer« und der »Kutscher« zu nennen, welch' letzterer das Knallen der Peitsche nachahmt, sowie der »Laughing jakaß«, der unaufhörlich lacht, so daß es einem zuletzt die Nerven erregt.

Sir John Cox beschenkte den Commandanten auch mit einem Paar Wassermaulwürfen, den sogenannten Ornithorynken. Die Lebensweise dieser merkwürdigen Amphibien war den europäischen Naturkundigen noch sehr wenig bekannt, und viele Museen besaßen überhaupt kein Exemplar derselben.

Ein fernerer Ausflug galt den Blauen Bergen, wo man das berühmte Königsplateau, »Kings-Table-Land«, besuchte, das eine prächtige Aussicht bietet. Nur mit großer Anstrengung gelangt man auf dasselbe hinauf, und plötzlich sieht man unter seinen Füßen sich einen Abgrund von sechzehnhundert Fuß Tiefe öffnen; es ist ein unendlicher Teppich mit saftigem Grün, der sich von diesem Punkte aus auf zwanzig Meilen hin ausbreitet; zur Linken und zur Rechten zeigte sich der Berg, wahrscheinlich durch ein Erdbeben, zerrissen, denn die klaffenden Ränder paßten überall noch vollkommen zu einander; ganz in der Nähe stürzt sich ein Bergstrom herab, der in schäumenden Wasserfällen den Grund des Thales erreicht; es ist das der unter dem Namen »Aspley's Water-Fall« bekannte Katarakt. Ferner nahm man an einer Känguruhjagd in den Cow-Pastures mit Herrn Mac Arthur theil, einem der Männer, denen Neu-Süd-Galles sein Gedeihen vorzüglich verdankt.

Bougainville legte während seines Aufenthaltes in Sydney auch den Grundstein eines Denkmals zur Erinnerung an La Pérouse. Dasselbe wurde in Botany-Bai an derselben Stelle errichtet, wo sich das Lager des berühmten Seefahrers befunden hatte.

Am 21. September endlich gingen die »Thetis« und die »Espérance« unter Segel. Sie kamen in weiter Entfernung bei Pitcairn vorüber, ferner bei der Osterinsel und bei Juan Fernandez, jetzt einem Deportationsorte für chilenische Verbrecher, nachdem es ein halbes Jahrhundert lang im Besitze der Spanier gewesen war, die hier den Weinstock anpflanzten. Am 23. November ankerte die »Thetis«, welche bei einem dichten Nebel die »Espérance« verloren hatte, in Valparaiso, wo sie die Division des Admirals Rosamel antraf.

Auf der Rhede herrschte jetzt recht reges Leben; der damalige Dictator, General Ramon Freire y Serrano, den wir

schon früher erwähnten, bereitete eben einen Kriegszug gegen die Insel Chiloe vor, die sich noch in spanischem Besitze befand.

Bougainville stimmt vollkommen mit dem russischen Reisenden Lütke darin überein, daß die Lage Valparaisos seinen Namen nicht im geringsten rechtfertigt. Die Straßen desselben sind schmutzig, eng und so steil, daß man darin nur schwierig fortkommt. Der einzige freundliche Theil ist die Vorstadt Almendral, welche, an Gärten und Weinberge gelehnt, ohne den entsetzlichen Staub, den der Wind hier zu jeder Jahreszeit aufwirbelt, noch angenehmer erscheinen würde. Im Jahre 1811 zählte Valparaiso nur vier- bis fünftausend Seelen; 1825 hatte sich diese Volkszahl verdreifacht und war noch immer in raschem Wachsthum begriffen.

Als die »Thetis« hier vor Anker lag, befand sich auch die englische Fregatte »La Blonde« daselbst, unter dem Befehle des Lord Byron, dem Enkel des Forschers, dessen Entdeckungen wir erzählt haben. Durch ein mindestens merkwürdiges Zusammentreffen hatte dieser eben auf der Insel Hawai ein Denkmal zu Ehren Cook's gesetzt, als Bougainville, der Sohn des Erdumseglers, dem Byron in der Magellanstraße begegnete, in Neu-Süd-Galles den Grundstein zu dem Denkmale La Pérouse's legte.

Bougainville benutzte die lange Zeit, welche die Einnahme von Proviant für die Division in Anspruch nahm, zu einem Ausflug nach Santiago. der dreißig Meilen landeinwärts gelegenen Hauptstadt Chilis.

Die Umgebungen dieser Stadt sind entsetzlich kahl, ohne Wohnstätten oder cultivirte Ländereien. Man bemerkt die Nähe der Stadt erst an den auftauchenden Glockenthürmen und glaubt noch in den Vorstädten zu sein, wenn man sich schon in der Mitte derselben befindet.

An öffentlichen Bauten fehlt es indessen nicht; zu erwähnen sind davon das Münzhôtel, die Universität, der erzbischöfliche Palast, die Kathedrale, die Jesuitenkirche und das Schauspielhaus, letzteres freilich so schlecht beleuchtet, daß man darin das Gesicht der Zuschauer nicht erkennen kann. An Stelle der Alameda war jetzt die Cañada getreten, wo sich die seine Welt des Abends an den Ufern des Rio Mapocho versammelte. Nachdem man die Merkwürdigkeiten der Stadt erschöpft, wandte man sich den Umgebungen zu und besuchte den Salto de agua, einen Wasserfall von zweihundert Toisen Höhe, nach dem man nur schwierig hinausgelangt, und den Cerito de Santa Lucia, auf dem sich ein kleines Fort, das einzige Vertheidigungswerk der Stadt, erhebt.

Die Jahreszeit schritt voran, und man hatte keine Zeit mehr zu verlieren, um nicht die für die Umschiffung des Cap Horn günstigere Zeit verstreichen zu lassen. Am 8. Januar 1826 stachen die beiden Fahrzeuge denn wieder in See. Sie doubirten das Cap ohne Unfall, konnten wegen fortwährender Nebel und heftiger Gegenwinde an den Malouinen nicht landen und warfen am 28. März auf der Rhede von Rio de Janeiro Anker.

Hier lagen die Verhältnisse besonders günstig, um den Franzosen zu gestatten, die ganze Stadt und den Hof gründlich kennen zu lernen.

»Der Kaiser, sagt Bougainville, war bei unserer Ankunft noch auf einer Reise, und dessen Rückkehr gab zu Festen und Gelagen Veranlassung, welche die ganze Bewohnerschaft in Bewegung setzten, weil sie für eine kurze Zeit die Eintönigkeit, welche sonst in dieser, für Fremde geradezu langweiligen Stadt herrscht, glücklich unterbrachen. Die Umgebungen derselben sind jedoch entzückend, und der ungeheure Hafen, das Rendezvous aller auf dem Atlantischen Ocean handeltreibenden Nationen, bietet ein ungemein belebtes Bild;

jeden Augenblick laufen hier Schiffe aus oder ein, kreuzen sich die Boote, oder donnern die Kanonen der salutirenden Kriegsschiffe oder die der darauf antwortenden Festungswerke, wenn diese nicht wegen eines Jahrestages oder bei Gelegenheit des Festes irgend eines Heiligen abgefeuert werden; endlich tauschen die Officiere der fremden Marinen Höflichkeiten gegeneinander aus, indem sie entweder sich gegenseitig, oder die diplomatischen Vertreter beim Hofe von Rio de Janeiro besuchen.«

Am 11. April segelte die Division wieder ab und lief am 24. Juni 1826 in Brest ein, ohne von Rio de Janeiro aus irgendwo noch einmal gehalten zu haben. Wenn Bougainville während dieser Reise auch keine neue wichtige Entdeckung machte, so muß man sich dabei seiner Instructionen erinnern, welche ihm nur vorschrieben, die französische Flagge an denjenigen weit entfernten Plätzen zu zeigen, wo sie bisher nur selten gesehen worden war.

Man verdankt diesem Officier dennoch viele interessante und zum Theil neue Aufschlüsse über die von ihm besuchten Länder. Verschiedene von der Division ausgeführte Arbeiten versprachen späteren Seefahrern wichtige Dienste zu leisten, und man muß anerkennen, daß der hydrographische Theil – die einzige Wissenschaft, welche man aus Mangel an Specialgelehrten zu pflegen im Stande war – zahlreiche und verläßliche Ergebnisse lieferte. Man kann mit dem Commandanten der »Thetis« nur übereinstimmen, wenn er in seiner Vorrede bedauert, daß die Regierung und die Akademie der Wissenschaften es nicht für angezeigt hielten, diese Fahrt zu benützen, um neue Erfahrungen aller Art zu sammeln, welche die reichen Schätze der von Bougainvilles Vorgängern gesammelten Aufschlüsse gewiß noch vermehrt hätten.

Die Expedition, mit der der Kapitän Dumont d'Urville betraut wurde, sah der Marineminister nur für ein Mittel an, die

beträchtliche Menge wissenschaftlicher Ausbeute, welche Kapitän Duperrey von 1822 bis 1824 gesammelt hatte, zu vervollständigen.

Kein Officier eignete sich hierzu mehr als Dumont d'Urville, der als zweiter Officier Duperreys gedient und auch den Plan zu dieser Fahrt bis in alle Einzelheiten ausgearbeitet hatte. Die Theile Oceanien, welche er erforschen wollte, weil sie seiner Meinung nach die Aufmerksamkeit des Geographen und Reisenden vor Allem verdienten, waren Neu-Seeland, die Fidschi-Inseln, der Loyalty-Archipel, Neu-Britannien und Neu-Guinea.

Wir werden, wenn wir dem Reisenden Schritt für Schritt folgen, sehen, wie weit er diese Aufgabe vollendete.

An diese Expedition knüpfte sich auch noch ein Interesse anderer Art; doch lassen wir lieber die dem Seefahrer eingehändigte Instruction selbst sprechen.

»Ein amerikanischer Kapitän, heißt es darin, will in den Händen von Eingebornen einer Insel zwischen Neu-Caledonien und den Luisiaden ein Ludwigs-Kreuz und Medaillen gesehen haben, welche von dem Schiffbruche des berühmten Seefahrers La Pérouse herrühren könnten, dessen Verlust so schmerzlich bedauert wurde. Es ist freilich nur sehr geringe Hoffnung vorhanden, daß die Opfer jenes Unfalles daselbst noch lebten; doch würden Sie Seiner Majestät ein großes Vergnügen bereiten, wenn es Ihnen gelingen sollte, nach so vielen Jahren des Elends und der Verbannung einen der unglücklichen Schiffbrüchigen seinem Vaterlande wieder zuzuführen.«

Das der Expedition gesteckte Ziel war also ein vielfaches; der Zufall begünstigte sie aber in dem Maße, daß es gelang, fast alle erwarteten Resultate zu erreichen.

Im Monat December 1825 erhielt Dumont d'Urville seinen Commandobrief und wurde ermächtigt, alle Personen, die ihn begleiten sollten, selbst auszuwählen. Zu seinem zweiten

Officier ernannte er Jacquinet und wählte als wissenschaftliche Mitarbeiter Quoy und Gaimard, welche die Fahrt der »Uranie« mitgemacht hatten, und als Arzt Primevère Lesson.

Als Fahrzeug sachte er sich die »Coquille« aus, deren vortreffliche Eigenschaften er ja bereits kannte; er gab ihr nur zur Erinnerung an La Pérouse den Namen »Astrolabe« und schiffte auf derselben achtzig Mann Besatzung ein. Am 25. April 1826 wurden die Anker gelichtet und bald hatte man die Berge von Toulon und die Küsten Frankreichs aus den Augen verloren.

Nach kurzem Aufenthalte in Gibraltar hielt die »Astrolabe« bei Teneriffa an, um vor der Ueberfahrt über den Atlantischen Ocean einige frische Lebensmittel einzunehmen. Der Commandant benützte diese Station, um den Pic von Teyde zu besteigen. D'Urville, nebst Quoy, Gaimard und einigen Officieren, folgte einem ziemlich schlechten Wege durch die mit Schlacken bedeckte Landschaft.

Je mehr man sich aber Laguna nähert, desto anziehender wird die Scene. Diese ziemlich große Stadt hat nur eine geringe, indolente arme Einwohnerschaft.

Von Matanza bis Orotava findet sich eine herrliche Vegetation, und der Weinstock mit seinen grünen Reben verleiht dem reichen Bilde noch einen besonderen Reiz.

Orotava ist eine kleine Seestadt, deren Hafen nur sehr mangelhaften Schutz bietet; gut gebaut und angelegt, würde sie vielleicht angenehm zu nennen sein, wenn die steilen Abhänge in deren Straßen nicht den Verkehr zu sehr erschwerten.

Nach dreiviertelstündigem Steigen durch wohl angebaute Felder gelangt man in die Region der Kastanien. Jenseits der letzteren beginnen die Wolken und der Reisende schreitet, völlig durchnäßt von dem dichten Nebel, unter nicht besonders angenehmen Empfindungen dahin. Noch weiter oben fängt die Region des Heidekrautes an; über dieser klärt sich dann die

Atmosphäre, die Pflanzen verschwinden gänzlich und der Boden wird mager und unfruchtbar. Hier findet man dann nur zersetzte Laven, Schlacken und Bimssteine in Menge, während ein ungeheures Wolkenmeer unter den Füßen des Wanderers wogt.

Bisher von den Wolken oder den hohen ihn umgebenden Bergen verdeckt, wird der Pic endlich sichtbar. Die Steigung ist jetzt nicht mehr so groß und man überschreitet ausgedehnte Ebenen von trostloser Traurigkeit, welche die Spanier ihrer Nacktheit wegen »Cañadas« genannt haben.

Um zu frühstücken, rastete man in der Piniengrotte, bevor man sich anschickte, die gewaltigen Basaltstücke zu erklimmen, welche, im Kreise angeordnet, die Umgebung des Kraters bilden, der heutzutage ziemlich von Asche ausgefüllt ist.

Nun begiebt man sich nach dem eigentlichen Pic, nach dem eine Art Esplanade, deren Namen Estancia de los Ingleses ist, hinaufführt.

Hier verbrachten die Reisenden die Nacht, zwar nicht so gut wie in ihren Cabinen, doch ohne allzu viel von der sogenannten Bergkrankheit zu leiden, die anderen Reisenden so fühlbar zugesetzt hatte. Nur lieferten ihnen die Flöhe eine förmliche Schlacht, bei welcher der Commandant kein Auge zuzuthun vermochte.

Um vier Uhr Morgens brach man wieder auf und erreichte bald eine Esplanade, welche Alta Vista heißt. Von hier aus giebt es nun keinen Weg mehr und man muß unter großen Beschwerden bis nach dem Zuckerhute klettern, wobei man fortwährend an Schneemassen vorüberkommt, die, geschützt vor den Sonnenstrahlen, niemals zum Schmelzen kommen. Der Gipfel ist sehr steil und dessen Besteigung um so beschwerlicher, als die Bimssteine, auf die man tritt, immer abwärts rollen und das Fortkommen verhindern.

»Um sechs Uhr dreißig Minuten, sagt Dumont d'Urville, kamen wir auf den Gipfel des Zuckerhutes an. Es ist das offenbar ein halb geschlossener Krater mit dünnen, ausgeschweiften Wänden, dessen Tiefe sechzig bis achtzig Fuß beträgt und der außen mit Obsidiantrümmern, Bimssteinen und Lavablöcken bedeckt ist. Am Rande desselben dringen Schwefeldämpfe hervor und bilden sozusagen eine Rauchkrone, während der Grund völlig erkaltet erscheint. Auf dem Gipfel wies das Thermometer elf Grad; doch glaube ich, daß es dabei noch von den Dampfausströmungen beeinflusst wurde; denn im Grunde des Kraters zeigte es, nach neunzehn Grad in der Sonne, nur noch eine Temperatur von neuneinhalb Grad im Schatten.«

Das Herabsteigen ging auf einem anderen Wege ohne Unfall vor sich, wobei die Reisenden noch Cueva de la Nieve besichtigten und den Wald von Agua Garcia besuchen konnten, den ein klarer Bach durchströmt, und wo d'Urville viele Pflanzenexemplare sammelte.

In Santa Cruz sah der Commandant in dem Cabinet des Major Megliorini inmitten von Waffen, Muscheln, Thieren, Fischen und höchst verschiedenen Gegenständen auch eine complete Guanache-Mumie, welche die einer Frau sein sollte. Sie lag in genähte Felle eingehüllt und maß in der Länge etwa fünf Fuß vier Zoll; die Hände waren groß, und die Gesichtszüge schienen ziemlich regelmäßig gewesen zu sein.

Die Gräberhöhlen der Guanchen enthielten Vasen aus Thon oder Holz, dreieckige Petschafte aus gebranntem Lehm und eine Menge Scheibchen aus demselben Material, welche, in Form von Rosenkranzkugeln aufgereiht, dieser verschwundenen Race vielleicht zu demselben Zwecke gedient haben, wie die »Quipos« den Peruanern.

Am 21. Juni ging die »Astrolabe« wieder unter Segel und lief la Praya an den Inseln des Grünen Vorgebirges an, wo

d'Urville den englischen Kapitän King zu treffen hoffte, von dem er wichtige Mittheilungen betreffs der Fahrt an den Küsten Neu-Guineas zu erhalten erwartete. Dieser hatte la Praya leider schon seit sechsunddreißig Stunden verlassen. Die »Astrolabe« nahm deshalb schon am folgenden Tage, dem 30. Juni, ihren Weg wieder auf.

Am letzten Juli kamen die Felseninseln Martin Vaz und Trinidad in Sicht. Die letztere schien vollkommen unfruchtbar zu sein, denn man gewahrte auf derselben nur ein sehr dürftiges Grün nebst einzelnen verkrüppelten Bäumen, welche in Felsenspalten wurzelten.

D'Urville hatte zwar lebhaft gewünscht, wenigstens einige botanische Nachforschungen auf der verlassenen Insel vorzunehmen; die Brandung an der Küste erwies sich aber als so heftig, daß er es nicht für gerathen hielt, ein Boot durch dieselbe zu entsenden.

Am 4. August segelte die »Astrolabe« über die Stelle, wo die Insel Saxembourg liegen sollte, die endlich von den französischen Seekarten verschwinden dürfte, wie es bezüglich der englischen schon lange geschehen war; später kam man, unter einer Reihe heftiger Windstöße, welche das Schiff beträchtlich anstrengten, in der Nähe der Inseln St. Paul und Amsterdam vorüber, und am 7. October ankerte das Fahrzeug im König Georgs-Hafen an der Küste von Australien.

Trotz des heftigen Seeganges und der fast ausnahmslos schlechten Witterung während der hundertacht Tage, welche die »Astrolabe« auf dem Meere zugebracht, unterließ d'Urville doch niemals seine gewohnte Beobachtung über die Wirkungen des Rollens des Schiffes, über die Höhe der Wellen an der Nadelbank, welche er zu achtzig bis hundert Fuß schätzte, und gleichzeitig über die Temperatur des Meerwassers in verschiedenen Tiefen.

Als Kapitän Jacquinot am rechten Ufer der engen Einfahrt zur Prinzessinnen-Bai einen schönen Wasserplatz, und unsern davon einen geeigneten Punkt zur Errichtung eines Observatoriums ausfindig gemacht hatte, schlugen die Segelmacher daselbst bald Zelte auf, während einige Officiere eine Rundfahrt um die ganze Bai unternahmen und andere mit einzelnen Urbewohnern Verbindungen anzuknüpfen suchten.

Einer der letzteren ließ sich bestimmen, an Bord zu kommen. Man hatte alle mögliche Mühe, ihn zum Weglegen eines brennenden Banksiazweiges zu bewegen, den er zu tragen gewohnt war, um immer Feuer bei der Hand zu haben und sich den Leib und überhaupt die Vorderseite des Körpers damit zu erwärmen. Uebrigens verweilte er sehr ruhig zwei Tage lang an Bord und aß und trank seelenvergnügt vor dem Küchenherde. Seine am Lande zurückgebliebenen Landsleute bemühten sich unaufhörlich, ihre friedliche Gesinnung an den Tag zu legen, und scheuten sich sogar nicht, drei ihrer Kinder nach dem Lagerplatze mitzubringen.

Während des hiesigen Aufenthaltes erschien auch ein von acht Engländern besetztes Boot. Sie erzählten eine wenig glaubhafte Geschichte, wie sie hier zurückgelassen worden wären, welche den Befehlshaber auf den Gedanken brachte, daß die Leute wohl entlaufene Sträflinge sein möchten, eine Vermuthung, die sich durch die verdutzten Gesichter derselben zur Gewißheit erhob, als man ihnen vorschlug, sie nach Port Jackson zurückzubefördern. Am folgenden Tage trat jedoch einer derselben als Matrose ein, zwei andere meldeten sich als Passagiere; die fünf letzten zogen es jedoch vor, am Strande zu bleiben und die elende Existenz, die sie inmitten der Wilden hatten, fortzuführen.

Inzwischen wurden die hydrographischen und astronomischen Beobachtungen fortgesetzt, während die Jäger und die Naturforscher sich bemühten, neue Pflanzen- und

Thierspecies einzusammeln. Der bis zum 24. October sich hinziehende Aufenthalt gab der Mannschaft Gelegenheit, sich von der beschwerlichen Reise bis hierher ordentlich zu erholen, die nöthig gewordenen Reparaturen auszuführen, Holz und Wasser zu fassen, einen Plan der Umgegend aufzunehmen und werthvolle vegetabilische und zoologische Sammlungen anzulegen.

Nach den von ihm angestellten vielseitigen Beobachtungen verwunderte es d'Urville, daß die Engländer am König Georgs-Hafen noch keine Niederlassung begründet hatten, da dieser ebenso für die von Europa direct nach Neu-Süd-Galles steuernden Schiffe, wie für diejenigen, welche bei ungünstigem Jahreszeitenwinde um das Cap nach China oder den Sunda-Inseln segeln, gleich günstig gelegen war.

Die Erforschung der Küste wurde bis Port Western fortgesetzt, welchen Ankerplatz d'Urville dem Hafen Dalrymple vorzog, bei dem Ein- und Ausfahrt stets mit Schwierigkeiten, oft mit Gefahren verknüpft sind. Port Western war bisher übrigens nur aus den Berichten Baudin's und Flinders' bekannt; es erschien also nutzbringender, diese noch wenig besuchte Stelle in Augenschein zu nehmen. Die schon im König Georgs-Hafen betriebenen Arbeiten wurden ebenso auch in Port Western fortgesetzt und führten den Commandanten zu folgenden Schlüssen:

»Port Western, sagt er, bildet einen zum Ein- wie zum Aussegeln gleichmäßig geeigneten Ankerplatz; der Grund desselben ist ausgezeichnet und Holz daselbst leicht zu beschaffen. Mit einem Worte, sobald es gelungen sein wird, noch einen bequemen Wasserplatz aufzufinden (woran auf die Dauer nicht zu zweifeln ist), wird derselbe einen sehr wichtigen Zufluchtsort in einer Meerenge, wie der Baß-Straße, darstellen, wo steife Winde oft tagelang in der nämlichen

Richtung wehen und Strömungen die Schifffahrt unter solchen Umständen als sehr gefährlich erscheinen lassen.«

Vom 19. November bis zum 2. December segelte die »Astrolabe« weiter an der Küste ohne anderen Aufenthalt als in der Jervis-Bai hin, wo man prächtige Eukalypten-Wälder fand.

Die Aufnahme der Franzosen in Port Jackson seitens des Gouverneurs Darling und der Kolonialbehörden war so herzlich als möglich, obwohl d'Urville's wiederholtes Verweilen an verschiedenen Punkten Neu-Hollands die englische Regierung einigermaßen beunruhigt hatte.

Seit drei Jahren war die Stadt wieder ganz auffallend gewachsen und schöner geworden, und obschon die Bevölkerung der Kolonie noch nicht auf fünfzigtausend Seelen geschätzt wurde, gründeten die Engländer doch fortwährend neue Niederlassungen.

Der Commandant sandte von Sydney aus Depeschen nach Frankreich, begleitet von einigen Kisten mit Naturproducten. Dann ging er, nach vollendeter Einnahme neuen Proviantes und anderer nothwendiger Gegenstände, wieder unter Segel. Es scheint uns nutzlos, mit Dumont d'Urville in Neu-Süd-Galles zu verweilen; er widmet zwar der Geschichte und den Verhältnissen dieser Kolonie im Jahre 1826 einen ganzen Band seines Berichtes; wir haben davon indessen schon wiederholt zu sprechen gehabt. Wir verlassen also lieber mit ihm Sydney am 19. December und folgen dem Seefahrer durch die Windstillen, Meeresströmungen und Stürme, welche sein Eintreffen in der Tasman-Bai bis zum 14. Januar 1827 verzögerten. Noch hatte sich keine Expedition mit der Untersuchung dieser, von Cook bei seiner zweiten Reise gesehenen Bai beschäftigt.

Mehrere Piroguen mit etwa zwanzig Eingebornen, darunter die Hälfte scheinbar Häuptlinge, legten an der »Astrolabe« an. Sie stiegen voll Vertrauen an Bord und einige verweilten

daselbst mehrere Tage lang. Später kamen noch Andere, die in der Nähe ihren Lagerplatz aufschlugen, und nun begann ein friedlicher Tauschhandel.

Mehrere Officiere bestiegen die die Bai beherrschenden, mit dichtem Walde bedeckten Anhöhen.

»Da fanden sich, sagt d'Urville, keine Vögel, keine Insecten, nicht einmal Reptilien; das vollständige Fehlen jedes lebenden Wesens und die absolute Stille ringsum machten einen feierlichen und doch traurig stimmenden Eindruck.«

Vom Gipfel jener Höhen hatte der Commandant auch noch eine andere Bai, die Admiralitäts-Bai, bemerkt, die durch einen Kanal mit der, in welcher die »Astrolabe« lag, zusammenhing. Er wünschte dieselbe zu untersuchen, da sie, von oben aus gesehen, noch sicherer zu sein schien als die Tasman-Bai. Heftige Strömungen brachten ihn bei diesem Unternehmen aber wiederholt dem Untergange nahe. Wäre die »Astrolabe« an das felsige, schroffe Ufer geworfen worden, so ging das Schiff mit Mann und Maus verloren, ohne eine Spur von dem Schiffbruche zu hinterlassen. Nach mehreren fruchtlosen Versuchen gelang es d'Urville jedoch, die enge Einfahrt zu passiren, was ihm nur den Verlust einiger Stücke des Kielschweines kostete.

»Um das Andenken an die Anwesenheit der »Astrolabe« hier zu sichern, heißt es in dem Berichte, nannte ich diese gefährliche Straße die Einfahrt der Franzosen; ohne dringenden Grund hierher zu gehen, würde ich indessen Niemandem rathen... Wir nahmen nun das schöne Wasserbecken, in dem wir uns befanden, mit aller Muße in Augenschein. Es verdient an und für sich gewiß die Lobsprüche, die ihm Cook zutheilte, und vorzüglich würde ich einen hübschen kleinen Hafen, einige Meilen südlich von der Stelle, wo jener Kapitän ankerte, warm empfehlen... Unsere Fahrt durch die Einfahrt der Franzosen lieferte den unwiderleglichen Beweis von der

Inselnatur des Landes bei Cook's Cap Stephens. Dasselbe wird von Tavai Pounamou durch das Bassin der Strömungen getrennt. Die Vergleichung der unserigen mit der von Cook entworfenen Karte zeigte recht deutlich, wie viel dessen Arbeiten noch zu wünschen übrig ließen...«

Die »Astrolabe« segelte bald darauf in die Cook-Straße ein, an der Königin Charlotte-Bai vorüber und umschiffte das, aus übereinander gethürmten Bergen gebildete Cap Palliser. Zu seinem großen Erstaunen überzeugte sich d'Urville, wie viele Ungenauigkeiten sich in die Arbeiten des großen englischen Seefahrers eingeschlichen hatten, und er weist in dem hydrographischen Theile seines Reiseberichtes auf verschiedene Punkte hin, wo er Fehler von fünfzehn bis zwanzig Minuten gefunden hat. Des Commandanten Absicht ging nun dahin, die östliche Küste der Nordinsel Ika-Na-Mawi zu untersuchen, auf der man Schweine, doch keinen »Pounamou«, das ist grünen Nephrit, findet, aus welchem die Neu-Seeländer ihre kostbarsten Geräthe herstellen, während die Südinsel eben diesen, dagegen keine Schweine liefert.

Zwei Eingeborne, welche trotz allen Abredens an Bord zu bleiben wünschten, wurden doch recht trübe gestimmt, als sie am Horizont die Küsten ihres heimatlichen Districts verschwinden sahen. Sie bedauerten jetzt, freilich zu spät, die Kühnheit, diese Reise gewagt zu haben. Das Wort Kühnheit sagt hier in der That nicht zu viel, denn sie fragten die Franzosen wiederholt, wann sie nun von diesen verzehrt werden würden, und erst nach Verlauf mehrerer Tage beruhigte sie nach dieser Seite die freundliche Behandlung durch die Fremden.

D'Urville segelte immer längs der Küste weiter. Die Caps Turn-again und Cook's Kidnappers wurden umschiffet und die Unfruchtbare Insel mit ihrem Ipah kam in Sicht.

In Cook's Bai von Tologa brachten Eingeborne nach der Korvette Schweine und Kartoffeln, welche sie gegen ziemlich werthlose Gegenstände vertauschten. Als sich auch noch andere Piroguen zeigten, suchten die an Bord befindlichen Neu-Seeländer den Kapitän zu bestimmen, auf dieselben Feuer geben und ihre Landsleute tödten zu lassen. Als jene aber an Bord kamen, gingen sie ihnen entgegen und begrüßten sie auf's Freundschaftlichste. Dieses sonderbare Benehmen erklärt sich durch das gegenseitige Mißtrauen und die rege Eifersucht der Landesbewohner. Sie wollten nur allein die von dem Besuche der Fremdlinge erhofften Vortheile genießen und schienen ganz verzweifelt, auch ihre Nachbarn daran theilnehmen zu sehen.« Daß diese Erklärung die richtige war, sollten weitere Erfahrungen bestätigen.

Auf der »Astrolabe« verweilte eben eine Anzahl Neu-Seeländer, darunter ein gewisser Shaki, den sein hoher Wuchs, die kunstreichere Tätowirung, das stolze Auftreten und die Unterwürfigkeit, mit der seine Landsleute sich an ihn wendeten, bald als Häuptling erkennen ließen. Als diese nun eine nur mit sieben bis acht Mann besetzte Pirogue an die Korvette heranrudern sahen, verlangten Shaki und die Anderen dringend von d'Urville, die Ankömmlinge niederschießen zu lassen; sie baten sich sogar Gewehre aus, um das selbst auszuführen. Die neu Angelangten waren aber kaum an Bord gestiegen, als alle daselbst Anwesenden sie mit größter Zuvorkommenheit begrüßten, und selbst Shaki, der vorher am heftigsten gegen jene eiferte, einen anderen Ton anschlug und ihnen ein paar Beile anbieten ließ, die er selbst erst erhandelt hatte.

Diese Häuptlinge von wildem, kriegerischem Aussehen und über und über tätowirtem Gesichte befanden sich kaum einige Minuten auf dem Schiffe, und d'Urville schickte sich eben an, mit Hilfe eines von Missionären veröffentlichten Wörterbuches

einige Fragen an sie zu richten, als dieselben das Verdeck plötzlich verließen, in ihre Piroguen sprangen und so schnell als möglich das Weite zu gewinnen suchten. Um sich ihrer zu entledigen, hatten ihre Landsleute denselben nämlich vorgelogen, daß sie auf der »Astrolabe« nicht sicher seien und die Franzosen die Absicht hätten, sie zu ermorden.

In der Bai von Tologa, deren ursprünglicher Name Houa-Houa lautet, verschaffte sich d'Urville die erste Kenntniß von dem »Kiwi«, und zwar durch eine, mit Federn dieses Vogels geschmückte Matte, ein Prachtstück der Eingebornen. Der an Größe etwa einem kleineren Truthahn gleich kommende Vogel soll, wie der Strauß, nicht eigentlich fliegen können. Man stellt demselben des Nachts mit Fackeln und Hunden nach.

Es ist das derselbe Vogel, der auch den Namen »Apteryx« erhalten hat. Was d'Urville von den Eingebornen über ihn hörte, erwies sich als ziemlich zutreffend. Der Apteryx von der Größe eines Hahnes und bräunlichem Gefieder steht dem Strauße nahe; er bewohnt dunkle, feuchte Waldungen und zieht nur des Abends nach Nahrung aus. Da ihm die Eingebornen schonungslos nachstellen, war diese merkwürdige Vogelart schon damals sehr vermindert und ist heute ungemein selten geworden.

D'Urville setzte die hydrographische Untersuchung der Küsten der Nordinsel Neu-Seelands weiter fort und traf täglich mit Eingebornen zusammen, die ihm Kartoffeln und Schweine brachten.

Nach Aussage der Eingebornen lagen die verschiedenen Stämme fortwährend mit einander im Kriege, und das soll der eigentliche Grund der Abnahme der Bevölkerung sein. Die Leute verlangten immer Gewehre, begnügten sich zuletzt aber mit Pulver, das man ihnen im Austausch gegen ihre Waaren überließ.

Am 10. Februar hatte die Korvette in der Nähe des Cap Runaway einen Sturm zu bestehen, der auch bis zum nächsten Tage anhielt und sie wiederholt zu versenken drohte.

Dann fuhr sie in die Bai des Ueberflusses ein, in deren Hintergrunde sich der Berg Edgecumbe erhebt, segelte hierauf längs des Ufers derselben hin und lief die Inseln Haute und Major an; die Witterung war während der ganzen Untersuchung aber so schlecht, daß die auf Grund derselben entworfene Karte wenig Vertrauen verdient.

Die Korvette gelangte hierauf nach der Bai Mercure, bekam die Insel de la Barrière in Sicht, drang in die Bai Shouraki (alias Hauraki) ein, lief Poule-et-les-Poussins, so wie die »Armen Ritter« an und kam endlich nach der Bai der Inseln.

Die Stämme, welche d'Urville hier vorfand, waren mit einem Kriegszuge gegen die der Baien Shouraki und Waikato beschäftigt. D'Urville ging an's Land, um die von Cook nur unzulänglich erforschte Bai Shouraki zu untersuchen, und machte dabei die Wahrnehmung, daß Neu-Seeland in dieser Gegend eine Menge überaus sicherer Häfen und tieferer Wasserbecken besitzt. Da d'Urville erfahren hatte, daß man bei Verfolgung des Wai-Mogoia-Flusses nach einer Stelle gelangen könne, die nur eine sehr kurze Wegstrecke von dem großen Hafen Manukau an der Nordküste der Insel trennte, schickte er mehrere Officiere aus, sich davon zu überzeugen, und erhielt jene Angaben bestätigt.

»Diese Entdeckung, sagt Dumont d'Urville, kann für etwaige Niederlassungen in der Bai Shouraki von großem Interesse werden, welches sich noch erhöhen dürfte, wenn weitere Untersuchungen lehren sollten, daß der Hafen von Manukau zur Aufnahme größerer Schiffe geeignet wäre, denn eine solche Niederlassung würde hier einen bequemen Zugang zu zwei Meeren, nach Osten und nach Westen hin, besitzen.«

Rangui, einer der »Rangatiras« oder Häuptlinge jener Gegend, hatte von dem Befehlshaber wiederholt Blei zum Kugelgießen erbeten, dieser solches aber immer verweigert. Als er absegeln wollte, meldete man d'Urville, daß das Blei von der Sonde entwendet worden sei. Der Befehlshaber machte Rangui darüber heftige Vorwürfe und sagte diesem in strengem Tone, daß es ehrbarer Leute unwürdig sei, solche Diebereien zu begehen. Der Vorwurf schien dem Häuptlinge sehr zum Herzen zu gehen, und er entschuldigte sich mit der Ausrede, das sei ohne sein Wissen und durch keinen seiner Gefährten geschehen.

»Bald nachher, heißt es in dem Berichte, erweckte das Schallen von kräftigen Hieben und ein jämmerliches Geheul aus der Pirogue Rangui's meine Aufmerksamkeit. Da sah ich, wie Rangui und Tawiti aus Leibeskräften mit Pagaaien auf einen Mantel losschlugen, der einen Mann zu bedecken schien. Ich erkannte aber leicht genug, daß die beiden schlaunen Häuptlinge nur gegen eine Bank der Pirogue wütheten. Nachdem diese Posse eine Weile angedauert hatte, zerbrach Rangui die Pagaie in den Händen. Der Geschlagene schien niederzustürzen und Rangui rief mich mit dem Bedeuten an, daß er den Dieb gezüchtigt habe, und fragte, ob ich nun befriedigt sei. Ich bestätigte dies, lachte aber innerlich über die List der Wilden, eine List, von der man übrigens bei anderen, in der Civilisation weiter vorgeschrittenen Völkern auch gelegentlich Beispiele findet.«

D'Urville nahm die schöne Insel Wa-Hiki in Augenschein und vollendete die Untersuchung des Kanals der »Astrolabe« und der Bai Hauraki. Er segelte nach Norden bis zur Bai der Inseln und zu dem Cap Maria Van Diemen, dies ist die nördlichste Spitze Neu-Seelands, »wohin sich die abgeschiedenen Geister der Waidouas begeben, um von hier

aus ihren Flug nach den Hallen des ewigen Ruhmes oder den Abgründen der Finsterniß anzutreten«.

Die Bai der Inseln belebte zur Zeit der Anwesenheit der »Coquille« eine zahlreiche Bevölkerung, mit der damals recht freundliche Beziehungen zu Stande kamen. Jetzt war das Schweigen der Einöde an Stelle des regen Treibens der früheren Tage getreten. Der Ipah, oder vielmehr der Pah von Kahon-Wera, der einen fleißigen Stamm beherbergte, stand verlassen; der Krieg hatte hier mit allen seinen Schrecken gewüthet. Die streitbaren Schaaren von Songhui hatten geraubt, was sie erlangen konnten, und den ganzen Stamm von Paroa in alle Winde vertrieben.

In der Bai der Inseln hatten sich englische Missionäre niedergelassen. Trotz ihres Eifers konnten sie sich noch keiner Erfolge bei den Eingebornen rühmen und die Nutzlosigkeit ihrer Bemühungen lag klar zutage.

An dieser Stelle endigte übrigens die sehr umfassende hydrographische Aufnahme der Ostküste Neu-Seelands. Seit Cook's Zeit war keine so sorgfältige, mit so vielen Gefahren verknüpfte und eine so lange Küstenstrecke einschließende Untersuchung dieses Landes ausgeführt worden. D'Urville leistete mit dieser höchst gewissenhaften Arbeit der geographischen Wissenschaft wie der Schifffahrt einen sehr dankenswerthen Dienst. Er hatte unter plötzlichen und heftigen Stürmen ganz außergewöhnliche Eigenschaften entwickelt, ohne hier seiner vielfachen Strapazen und stets bewährten Opferwilligkeit zu erwähnen; dennoch ließ man ihn nach der Heimkehr nach Frankreich sehr unbeachtet oder übertrug ihm doch nur Aufgaben, die ihm keine Gelegenheit boten, sich auszuzeichnen, und denen jeder andere Kapitän ebenso gut gewachsen gewesen wäre.

Als d'Urville am 18. März 1827 Neu-Seeland verließ, steuerte er nach Tonga Tabu. Er bekam zunächst die Inseln

Curtis, Macauley und Sunday zu Gesicht, suchte vergeblich die Insel Vasquez de Maurelle und gelangte am 16. April nach Namouka. Zwei Tage später sah er Eoa; bevor er jedoch Tonga Tabu erreichte, mußte er noch ein entsetzliches Unwetter erleben, das die »Astrolabe« dem Untergange nahe brachte. Einige, seit langen Jahren auf Tonga Tabu ansässige Europäer theilten dem Commandanten alles Wissenswerthe bezüglich der Eingebornen mit. Drei Häuptlinge oder »Eguis« theilten sich hier in die Herrschaft, während der Oberpriester oder »Touïtonga«, der ein weitreichendes Ansehen genossen hatte, eben verbannt war.

Auf Tonga hatte sich eine wesleyanische Mission angesiedelt; man ersah aber aus Allem, daß diese Methodisten-Prediger keinen Einfluß auf die Eingebornen zu gewinnen vermochten; die wenigen Bekehrten wurden auch wegen ihrer Apostasie allgemein verachtet.

Als die »Astrolabe« vor Anker ging, nachdem sie glücklich allen Gefahren durch widrige Winde, Strömungen und Klippen entronnen, wurde sie sofort mit einer unglaublichen Menge von Früchten, eßbaren Wurzeln, Schweinen und Geflügel überschüttet welche die Eingebornen fast gegen nichts vertauschten. D'Urville kaufte für die heimischen Museen auch gleichzeitig Waffen und mancherlei Erzeugnisse der Industrie dieser Wilden ein, z. B. Mordkeulen, meist aus Casuarinaholz und prächtig geschnitzt oder mit Perlmutter oder schwarzen Fischbein kunstvoll ausgelegt.

Die Gewohnheit, sich ein oder zwei Fingerglieder als Sühnopfer für die Gottheit in schweren Krankheitsfällen abzuschneiden, bestand noch immer fort.

Seit dem 28. April hatten sich die Eingebornen stets sehr friedlich benommen, so daß es zu keinerlei Streitigkeiten kam, als d'Urville am 9. Mai mit fast allen Officieren einen Besuch bei dem hervorragendsten Häuptlinge, Namens Palou,

abstattete. Dieser empfing sie ganz außergewöhnlich scheu und zurückhaltend, und wenig übereinstimmend mit den lärmenden und enthusiastischen Kundgebungen der früheren Tage. Das Benehmen der Insulaner rief auch das Mißtrauen des Befehlshabers wach, der, im Hinblick auf die geringe Zahl seiner auf der »Astrolabe« zurückgebliebenen Leute, eine lebhaft Besorgniß nicht unterdrücken konnte. Es war in seiner Abwesenheit jedoch nichts vorgekommen. Aber nur an der Aengstlichkeit Palou's scheiterte damals ein Complot, das auf nichts Geringeres abzielte, als auf die Gefangennahme des ganzen Stabes; mit der Mannschaft wäre man dann leicht genug fertig geworden, da ein Theil derselben sich heimlich danach sehnte, das sorgenlose Leben dieser Wilden zu theilen.

So faßte der Commandant wenigstens die Sachlage auf. Die späteren Ereignisse sollten ihm hierin Recht geben.

Diese Befürchtung veranlaßte d'Urville, Tonga Tabu so schnell als möglich zu verlassen, und am 13. desselben Monats war Alles fertig, am folgenden Tage unter Segel zu gehen. Der Cadett Dudemaine ging eben noch auf der großen Insel spazieren, während der Cadett Faraguet mit neun Mann beschäftigt war, von dem Eilande Pangoï-Modou Wasser zu holen und die Fluth zu beobachten. Einer der Eguis, Tahosa, befand sich noch mit vielen Eingebornen auf der »Astrolabe«, als die Piroguen auf ein Zeichen des Häuptlings plötzlich abstießen und nach dem Lande ruderten. Man forschte noch nach den Ursachen dieser plötzlichen Flucht, als man auch schon bemerkte, wie die Matrosen auf Pangai-Modou mit Gewalt fortgeschleppt wurden. D'Urville wollte schon ein Geschütz abfeuern lassen, hielt es aber für sicherer, ein Ruderboot an's Land zu schicken, welches zwei Mann und den Cadetten Dudemaine aufnahm. Als dasselbe Boot noch einmal ausgesendet wurde, um die Hütten am Strande in Brand zu stecken und womöglich einige Geißeln einzufangen, ward es

mit Flintenschüssen empfangen. Ein Eingeborner wurde darauf getödtet und mehrere andere verwundet, aber auch ein Corporal der Marinesoldaten hatte so viele Bajonettstiche erhalten, daß er zwei Stunden später den Geist aufgab.

D'Urville hegte natürlich wegen des Schicksals seiner Matrosen und des diese anführenden Faraguet die schlimmsten Besorgnisse. Es blieb ihm nichts übrig als ein Angriff auf das heilige Dorf Mafanga, das die Gräber mehrerer Häuptlingsfamilien enthält. Am folgenden Tage umringte aber diesen mit Erdwällen und Palissaden umgebenen Platz eine so zahlreiche Menge, daß gar nicht daran zu denken war, ihn durch einen Angriff in die Hände zu bekommen.

Man legte also die Korvette dichter an's Land und beschoß das Dorf, freilich ohne anderen Erfolg, als daß dadurch ein Insulaner zu Boden gestreckt wurde. Die erschwerte Beschaffung von Lebensmitteln, ein andauernder Regenfall und die fortwährende Unruhe, in welcher sie die Kanonade der Franzosen erhielt, bestimmten jedoch die Eingebornen, nachzugeben. Sie lieferten die Leute, denen übrigens kein Leid widerfahren war, aus, begleiteten den Friedensschluß mit einem Geschenke von Schweinen und Bananen, und am 24. Mai verließ die »Astrolabe« definitiv die Inseln der Freunde.

Es war übrigens die höchste Zeit, denn d'Urville's Lage erschien nach einer Mittheilung des Obersteuermannes kaum mehr haltbar, da er höchstens noch auf fünf oder sechs Matrosen sicher rechnen durfte, während die übrigen bei passender Gelegenheit Alle zu den Wilden übergelaufen wären.

Tonga Tabu ist madreporischen Ursprungs und besitzt eine sehr starke Humusdecke. Pflanzen aller Art und vorzüglich Bäume gedeihen hier vortrefflich; die Cocospalme, deren Schaft noch schlanker emporsteigt als anderwärts, und die Bananen gelangen zu wahrhaft wunderbarer Entwicklung. Das Land ist flach und einförmig; wer eine Viertelmeile in die

Insel hineingekommen ist, braucht nicht weiter zu gehen, um von derselben eine richtige Vorstellung zu gewinnen. Die Bevölkerung beträgt etwa siebentausend Köpfe mit ausgesprochen polynesischer Physiognomie.

»Sie vereinigen in sich, sagt d'Urville, die widersprechendsten Eigenschaften. Sie sind edelmüthig, gefällig und gastfreundlich, aber gleichzeitig beutegierig, frech und zur Verstellung geneigt. In demselben Augenblick, da sie den Fremden mit Zärtlichkeiten und Freundschaftsbeweisen überhäufen, überfallen sie ihn wohl auch und berauben ihn, wenn ihre Habgier oder Eigenliebe nur einigermaßen aufgestachelt wird.«

Die Bewohner von Tonga Tabu stehen den Einwohnern Tahitis an Intelligenz unzweifelhaft voran. Die Franzosen konnten sich nicht genug wundern über den vortrefflichen Zustand der Kawa-, Bananen- und Yams-Pflanzungen, über die besondere Sauberkeit der Wohnungen und die Zierlichkeit der Einfriedigungen. Auch die Befestigungskunst war ihnen nicht fremd, wie d'Urville selbst erfuhr, und sich auch bei einem Besuche des befestigten Dorfes Hifo überzeugen konnte, das er von soliden Palissaden und einem fünfzehn bis zwanzig Fuß breiten, halb mit Wasser gefüllten Graben umschlossen fand.

Am 25. Mai begann d'Urville die Untersuchung des Viti- oder Fidschi-Archipels. Er hatte zunächst das Glück, einen Eingebornen von Tonga zu treffen, der, seines Handels wegen auf den Fidschis ansäßig, früher schon Tahiti, Neu-Seeland und Australien besucht hatte. Dieser Mann, ebenso wie ein Insulaner aus Guaham, leistete dem Commandanten dadurch sehr wesentliche Dienste, daß er ihm die Namen von über zweihundert zu der Gruppe gehörigen Inseln angeben und im voraus deren Lage und die der sie einschließenden Risse bezeichnen konnte.

Gleichzeitig sammelte der Hydrograph Gressien das nöthige Material, um eine Karte der Fidschi-Inseln zu skizziren.

Eine Schaluppe erhielt Befehl, an der Insel Laguemba zu landen, wo ein Anker lag, den d'Urville, weil er zwei von den seinigen bei Tonga verloren hatte, gern zu haben wünschte. Anfangs sah Lottin, der jenes Boot befehligte, nur Weiber und Kinder am Ufer; bald liefen aber Bewaffnete herbei, trieben die Weiber zurück und trafen Anstalt, die Matrosen zu umzingeln und sich des Bootes zu bemächtigen. Ihre Absichten traten nur gar zu deutlich zutage; Lottin ließ also sofort das Boot wieder frei machen und erreichte den Strand, ehe es noch zu einem Zusammenstoße kam.

Achtzehn Tage lang kreuzte nun die »Astrolabe« trotz stürmischen Wetters und grober See im Archipel der Fidschis, besichtigte die Inseln Laguemba, Kandabon, Viti-Levon, Oumbenga, Vaton-Lele, Ounong-Lebon, Malolo u. s. w. und vorzüglich den noch fast ganz unbekannten südlichen Theil der vielgliedrigen Gruppe.

Die Bevölkerung steht, nach d'Urville's Ansicht, auf der Grenze zwischen der kupferfarbenen oder polynesischen und der schwarzen oder melanesischen Race. Die Eingebornen erscheinen sehr muskulös und stark, womit auch ihr hoher Wuchs übereinstimmt. Sie sind Antropophagen und machen auch kein Hehl daraus.

Am 11. Juni steuerte die Korvette auf den Carteret-Hafen zu; sie fand dabei nach und nach die Inseln Eronnan und Annatom, die Loyaltys, eine Gruppe, von der d'Urville die Inseln Chabrol und Halgan entdeckte; ferner die kleine Gruppe der Beaupré-Eilande, die Risse der Astrolabe, welche um so gefährlicher sind, als sie von den Beaupré-Eilanden gegen dreißig und von Neu-Caledonien gegen sechzig Meilen entfernt liegen, endlich die Insel Huon und die nördliche Reihe der neucaledonischen Risse.

Von hier aus erreichte d'Urville die Luisiaden-Inseln, binnen sechs Tagen, das schlechte Wetter aber, das an deren Küste herrschte, veranlaßte ihn, nicht den vorherbestimmten Kurs einzuhalten und die Torres-Straße zu vermeiden. Der Commandant meinte, daß die von ihm beabsichtigte Untersuchung der Südküste Neu-Britanniens und der Nordküste Neu-Guineas für die Wissenschaft nutzbringender sein werde.

Die Insel Rossel und das Cap Delivrance wurden besichtigt, und man begab sich nach Neu-Irland, um frisches Holz und Wasser zu fassen.

Hier langte man am 5. Juli bei trübem, regnerischem Wetter an und hatte alle Mühe, den Eingang zum Carteret-Hafen zu erkennen, wo d'Entrecasteaux seinerzeit acht Tage lang verweilte.

Die Franzosen erhielten hier zu wiederholten Malen Besuch von etwa zwanzig Eingebornen, dem Anscheine nach die ganze Bevölkerung dieses Platzes. Es waren das stumpfsinnige Wesen, welche nicht die geringste Neugierde gegenüber den vielen Gegenständen, die man ihnen zeigte, an den Tag legten.

Auch ihr Aeußeres sprach nicht zu deren Gunsten. Vollkommen nackt, schwarz von Haut und kraus von Haar, die Nasenscheidewand von einem Knochenstücke durchbohrt, gaben sie höchstens einiges Verlangen nach Eisen zu erkennen, ohne aber zu verstehen, daß man ihnen das nur im Austausch für Früchte und Schweine überlassen würde. Finster und mißtrauisch, weigerten sie sich, irgend Jemand nach ihren Dörfern zu führen. Während des hiesigen, wenig fruchtbringenden Aufenthaltes wurde d'Urville von einer Darmentzündung befallen, an der er mehrere Tage lang schwer zu leiden hatte.

Am 19. stach die »Astrolabe« wieder in See und folgte der Küste Neu-Britanniens. Diese Fahrt wurde aber durch sehr

neblige feuchte Witterung, durch Platzregen und Hagelschläge unterbrochen, welche das Schiff zwangen, sich vom Lande wieder zu entfernen, nachdem es kaum in seine Nähe gekommen war.

»Man muß, sagte d'Urville, diese Gegenden selbst und unter den nämlichen Umständen wie wir besucht haben, um sich eine richtige Vorstellung von den wirklich unglaublichen Regengüssen machen zu können; man muß daneben ähnliche Arbeiten, wie diejenigen, welche uns oblagen, ausgeführt haben, um über die Angst und Unruhe richtig zu urtheilen, die eine solche Fahrt zu bereiten im Stande ist. Nur selten erstreckte sich unser Horizont weiter als auf hundert Toisen, und wir konnten nur mit größter Vorsicht manövriren, weil uns unsere Position fast stets unbekannt blieb. Im Allgemeinen fielen denn auch unsere Arbeiten über Neu-Britannien bei den unerhörten Strapazen und den Gefahren, denen die »Astrolabe« dabei ausgesetzt war, weit weniger genau aus als die anderen Untersuchungen und Messungen während der Reise.«

Bei der Unmöglichkeit, durch den St. Georges-Canal zu segeln, mußte d'Urville durch die Dampier-Straße gehen, deren südliche Oeffnung fast vollständig durch eine Kette von Klippen versperrt ist, auf denen die »Astrolabe« auch zweimal auflief.

Wie Dampier und d'Entrecasteaux war auch d'Urville begeistert von dem entzückenden Anblicke der Westküste Neu-Britanniens. Ein gesunder Strand, ein amphitheatralisch aufsteigender Boden, Wälder mit dunklem Laubwerk oder üppige Wiesen und die beiden Spitzen des Gloucester-Berges verleihen diesem Theile der Küste eine reiche Abwechslung, welche die Bogenlinien der Insel Rook noch vermehren.

Bei der Ausfahrt aus dem Canal erscheinen in all' ihrem Glanze die Berge von Neu-Guinea; bald sieht man sie einen Halbkreis bilden und eine Bucht umschließen, welche den

Namen Golf der Astrolabe erhielt. Nach und nach lief man die Schouten-Inseln, die Bucht des Ueberfalls, wo d'Urville einen Angriff der Eingebornen zurückweisen mußte, die Humboldt- und Geelwinck-Bai, die Inseln der Verräther, Tobie und Mysory und die Arsak-Berge entweder an oder kam an denselben vorüber, und die »Astrolabe« ankerte endlich im Hafen Doreï, wo sie ihre Untersuchungen mit denen der »Coquille« verknüpfen wollte.

Hier entwickelten sich bald recht freundliche Beziehungen zu den Papuas, welche eine Menge Paradiesvögel, aber nur wenig Nahrungsmittel an Bord brachten. Von Natur sanft und furchtsam, wagten sich die Eingebornen nur ungern in die Wälder, wo sie von Arsakis, den Bewohnern der Berge und ihren geschwornen Feinden, öfters überfallen worden waren. Ein mit Herbeischaffung von Wasser beschäftigter Matrose wurde von dem Pfeile eines dieser Wilden verwundet, den man für den hinterlistigen, gänzlich unmotivirten Angriff nicht einmal bestrafen konnte.

Hier ist der Boden überall so reich, daß man denselben nur zu wenden und das Unkraut zu entfernen brauchte, um die reichlichsten Ernten zu gewinnen; die Papuas sind aber so träge und verstehen vom Landbau so blutwenig, daß die Nährpflanzen meist unter Schmarotzern ersticken.

Die Einwohner sind ihrem Ursprunge nach sehr gemischt. D'Urville theilt sie in drei verschiedene Unterarten; die Papuas, die Mestizen, welche mehr oder weniger zur malayischen oder polynesischen Race gehören, und die Harfours oder Alfurus, die an den gewöhnlichen Typus der Australneger, der Neu-Caledonier und überhaupt der Oceanier schwarzer Race erinnern. Letztere sind die wirklichen Ureinwohner des Landes.

Am 6. September lief die »Astrolabe« nach einem ziemlich uninteressanten Aufenthalte, während dem sich d'Urville nur

wenig naturhistorische Gegenstände, außer etwa einige Mollusken, und auch keine verlässlichen Nachrichten über die Sitten, die Religion und die verschiedenen Racen Neu-Guineas verschaffen konnte, wieder aus und steuerte nach Amboine, wo sie am 24. September ohne Unfall eintraf. Obwohl der Gouverneur Merkus auf einer Rundreise begriffen war, fand der Commandant in diesem Hafen doch nicht minder Alles, was er brauchte. Er wurde von den Behörden und Einwohnern auf die freundschaftlichste Weise aufgenommen, und diese ließen es sich angelegen sein, den Franzosen die Strapazen der langen gefährlichen Fahrt möglichst vergessen zu machen.

Von Amboine wandte sich d'Urville nach Tasmanien und Hobart-Town, ein Ort, den seit Baudin kein französisches Schiff berührt hatte; hier traf er am 17. December 1827 ein. Fünfunddreißig Jahre vorher hatte d'Entrecasteaux an dieser Stelle nur wenige elende Wilde angetroffen, und zehn Jahre später fand Baudin überhaupt gar Niemand mehr vor.

Das erste, was d'Urville bei der Einfahrt in den Derwent-Fluß, noch bevor er bei Hobart-Town vor Anker ging, hörte, war, daß der englische Kapitän Dillon aus Tukopia bestimmte Nachrichten über den Schiffbruch La Pérouse's bei Vanikoro mitbrachte; er besaß sogar einen Säbelkorb, in dem er den Rest einer Waffe des Seefahrers vermuthete. In Calcutta angelangt, wo Dillon dem Statthalter von seiner Entdeckung Mittheilung machte, hatte dieser ihn sofort nach jener Stelle zurückgesandt, um die Schiffbrüchigen, welche etwa noch existiren könnten, und Alles, was von dem Schiffe übrig wäre, aufzunehmen.

Man kann sich leicht vorstellen, mit welchem Interesse d'Urville diese Neuigkeiten hörte, da gerade er besondere Instructionen erhalten hatte, alle Nachweise zu sammeln, die über das Schicksal des unglücklichen Seefahrers weiteres Licht verbreiten könnten, vorzüglich nachdem er in Namouka

unwiderlegliche Beweise von dem Aufenthalte La Pérouse's auf dem Archipel der Freunde erlangt hatte.

In der englischen Kolonie waren zwar die Ansichten, inwieweit man der Erzählung des Kapitän Dillon trauen dürfe, getheilt, der Bericht aber, den jener Officier dem Gouverneur von Indien erstattet hatte, beseitigte bei d'Urville jeden etwaigen Zweifel. Unter Verzichtleistung auf seine weiteren Pläne bezüglich Neu-Seelands, beschloß er denn, die »Astrolabe« sofort nach Vanikoro, das er bisher nach Dillon nur unter dem Namen Mallicolo kannte, überzuführen.

Wir theilen hier kurz mit, was Dillon berichtet hatte.

Während des Aufenthaltes an den Fidschi-Inseln fand das Schiff, die »Hunter«, Gelegenheit, einen Deutschen, Namens Martin Bushart, dessen Frau und einen Laskarier, Namens Achowila, aufzunehmen, welche die Eingebornen zu verzehren drohten, wie sie es mit allen übrigen europäischen Deserteuren, die sich in diesen Archipel verirrt, zu thun gewohnt waren. Die drei Unglücklichen baten nur darum, auf der ersten bewohnbaren Insel, welche die »Hunter« antreffen würde, abgesetzt zu werden. Sie wurden also nach einer der Charlotten-Inseln, nach Tukopia, unter 12°15' südlicher Breite und 169° der Länge, befördert. Im Monate Mai 1826 näherte sich Dillon, der früher zur Besatzung der »Hunter« gehört hatte, der Insel Tukopia, um zu erfahren, was aus den 1813 hier ausgeschifften Leuten geworden wäre.

Er fand in der That den Laskarier und den Deutschen. Der Erstere verkaufte ihm sogar einen silbernen Säbelkorb. Natürlich fragte Dillon, wie er in dessen Besitz gekommen sei. Der Deutsche erzählte, daß er bei seiner Ankunft auf Tukopia Schrauben, Aexte, Messer, eiserne Geräte, Löffel und eine Menge andere Gegenstände gefunden habe, die, wie man ihm sagte, von Mallicolo, das heißt einer Inselgruppe, herrühren

sollten, welche man mittelst Piroguen in zwei Tagen erreichen könne.

Dillon zog nun bei den Eingebornen weitere Erkundigungen ein und erfuhr, daß vor mehreren Jahren zwei Schiffe an den Strand dieser Inseln geworfen worden seien. Eines derselben war total untergegangen, die Matrosen des zweiten aber hatten aus den Trümmern ein kleineres Fahrzeug erbaut, auf dem sie abgefahren wären, während auf Mallicolo noch einzelne der ihrigen zurückblieben. Der Laskarier wollte zwei jener Männer gesehen haben, welche durch verschiedene, den Häuptlingen geleistete Dienste einen gewissen Einfluß gewonnen hatten.

Dillon schlug jenem vergeblich vor, ihn nach Mallicolo zu geleiten; mehr Erfolg erzielte er bei dem Deutschen, der ihm bis in die Nähe der Insel – d'Entrecasteaux' Insel Recherche – begleitete. Windstille und Mangel an Nahrungsmitteln sollen Dillon aber verhindert haben, an derselben zu landen.

Bei seiner Ankunft in Ponditscherry übertrug ihm der Statthalter, nach Anhörung seines Berichtes, den Befehl über ein speciell zu weiteren Nachforschungen bestimmtes Fahrzeug. Das war im Jahre 1827. Dillon lief Tukopia an, verschaffte sich hier einen Dolmetscher und einen Lootsen und segelte hierauf nach Mallicolo. Hier erfuhr er von den Eingebornen, daß die Fremden, mit der Herstellung ihres Fahrzeuges beschäftigt, fünf Monate auf der Insel geblieben und daß sie übrigens als halb überirdische Wesen betrachtet worden seien, eine Meinung, welche ihr eigenthümliches Auftreten noch mehr bestärkte. Man habe sie z. B. mittelst langer Stöcke mit dem Monde und den Sternen sprechen sehen; sie hätten ungeheure Nasen gehabt, und einige der Männer wären immer ziemlich still mit einer Eisenstange in den Händen stehen geblieben.

Das waren die Vorstellungen, welche die Wilden von den astronomischen Beobachtungen, den dreieckigen Hüten und den Schildwachen der Franzosen bewahrt hatten.

Dillon erhielt von den Eingebornen mancherlei Reliquien von der Expedition. Er gewährte auch im Meeresgrunde auf der Korallenbank, an der das Schiff zerschellt war, bronzene Kanonen, eine Glocke und Trümmer aller Art, die er pietätvoll sammelte und im Jahre 1828 nach Paris überbrachte, wo ihm der König zum Dank für seine Arbeiten eine Pension von viertausend Francs bewilligte. Weitere Zweifel konnten nicht erhoben werden, als Graf Lesseps, der Begleiter La Pérouse's, der diesen in Kamtschatka verließ, die Kanonen und das geschnitzte Heck der »Boussole« wiedererkannt und man auf einem silbernen Leuchter das Wappen Colignon's, des Botanikers, gefunden hatte. Von diesen interessanten und merkwürdigen Thatsachen erhielt d'Urville freilich erst viel später Kenntniß, denn vorläufig war ihm nur der erste Bericht Dillon's zu Ohren gekommen.

Aus Zufall oder vielleicht aus Furcht, daß ihm Jemand zuvorkommen könnte, hatte dieser Kapitän es versäumt, die Position Vanikoros und den Kurs anzugeben, auf dem er von Tukopia dahin gelangt war. D'Urville meinte, diese Insel müsse der Banks- oder der Santa Cruz-Gruppe angehören, welche beide noch kaum bekannt waren.

Bevor wir jedoch dem Befehlshaber weiter folgen, wollen wir mit ihm kurze Zeit in Hobart-Town verweilen, das seiner Ansicht nach schon ziemliche Bedeutung erlangt hatte.

»Die Häuser daselbst, sagt er, stehen meist weit von einander und haben außer dem Erdgeschoß gewöhnlich nur ein Stockwerk; ihre Sauberkeit und Regelmäßigkeit verleiht ihnen jedoch ein recht hübsches Aussehen. Die Straßen sind nicht gepflastert, und das Fortkommen ist in denselben deshalb manchmal beschwerlich, doch hat man in mehreren wenigstens

Trottoirs angelegt; übrigens ist der in ihnen herrschende Staub für die Augen oft sehr lästig. Das Regierungsgebäude liegt an einer recht geeigneten Stelle am Strande der Bai. Dieser Ort dürfte binnen wenigen Jahren weitere Annehmlichkeiten bieten, wenn die rings um denselben angepflanzten Bäume zu voller Entwicklung gelangt sind, denn die einheimischen erscheinen nicht gerade sehr passend, um als Schmuck zu dienen.«

Die Zeit während dieses Aufenthaltes wurde dazu benützt, die Vorräthe an Lebensmitteln zu ergänzen, Anker und andere höchst nothwendige Sachen anzuschaffen, das Fahrzeug neu auszuwägen, und eine Menge unumgänglicher Reparaturen an der Takelage auszuführen.

Am 6. Januar 1828 lief die »Astrolabe« wieder aus, nahm am 20. die Insel Norfolk auf, sechs Tage später den kleinen Vulcan Mathew, Erronan am 28. am 8. Februar die kleine Insel Mitre, und kam am nächsten Tage in Sicht von Tukopia an. Es ist dieselbe eine kleine Insel von drei bis vier Meilen Umfang, mit einer von Pflanzenwuchs bedeckten ziemlich scharfen Bergspitze. Die Ostseite des Eilandes erscheint wegen der fortwährenden heftigen Brandung so gut wie unzugänglich. Die Ungeduld Aller wächst und übersteigt fast alle Grenzen, als man drei Boote heranrudern sieht, in deren einem sich ein Europäer befindet.

Es ist der Deutsche Bushart, wie er selbst erklärt, der Dillon nach Mallicolo begleitet hatte. Der letztere verweilte damals ziemlich einen Monat über an der Unglücksstelle, um alle Ueberreste von der Expedition zu sammeln, wie d'Urville schon in Hobart-Town erfuhr. Auf der Insel befand sich kein Franzose mehr, der letzte war vor einem Jahre gestorben. Bushart hatte zwar anfänglich zugesagt, d'Urville zu begleiten, trat später aber von seinem Versprechen zurück und weigerte sich, an Bord der »Astrolabe« zu bleiben.

Vanikoro ist von Riffen umgeben, durch welche man nicht ohne Gefahr endlich eine Einfahrt fand, die es der »Astrolabe« möglich machte, bei Oeil und an derselben Stelle vor Anker zu gehen, wo auch Dillon gelegen hatte. Die Stelle des Schiffbruches befand sich auf der anderen Seite der Insel.

Es war nicht leicht, von den habgierigen, mißtrauischen, unverschämten und perfiden Eingebornen Auskunft zu erhalten. Ein Greis gestand endlich ein, daß die auf den Strand von Vanou geworfenen Schiffbrüchigen mit Pfeilen empfangen worden wären; daraus entwickelte sich ein Kampf, bei welchem zahlreiche Einwohner den Tod fanden; die »Maras« seien alle getötet und ihre Schädel in Vanou eingeschart worden. Die übrigen Knochen hätten die Eingebornen zur Ausrüstung ihrer Pfeile verwendet.

Man entsendete nun ein Boot nach dem Dorfe Nama. Die Zusicherung eines Stückes rothen Tuches bestimmte die Eingebornen nach langem Zögern endlich, die Franzosen nach dem Orte des Schiffbruches zu geleiten. Etwa eine Meile vom Lande, nahe bei Païou und gegenüber Ambi, in einer Art Lücke zwischen den Rissen, gewahrte man da und dort Anker, Kanonenkugeln, Geschütze und andere Gegenstände, welche bei den Officieren der »Astrolabe« jeden etwa noch gehegten Zweifel beseitigten.

Für Alle lag es klar auf der Hand, daß das Schiff den Versuch gemacht hatte, durch eine enge Einfahrt zwischen den Rissen zu gelangen, wobei es aufgelaufen sein mußte, ohne wieder flott zu werden. Die Besatzung mochte sich nach Païou haben retten können, um dort ein kleineres Fahrzeug zu erbauen, während das andere Schiff, das weiter draußen strandete, mit Mann und Maus untergegangen war.

Der Häuptling Moembe hatte sagen hören, daß die Einwohner von Vanou versucht hätten, das Schiff zu berauben, während sie von den Weißen vertrieben worden wären und

dabei zwanzig Mann und drei Häuptlinge verloren hätten. Ihrerseits hätten sie dann alle an's Land gekommenen Franzosen ermordet; nur Zwei wären verschont worden und hätten drei Monate lang auf der Insel gelebt. Ein anderer Häuptling, Namens Valiko, erzählte, eines der Schiffe sei außerhalb der Risse, gegenüber Tanema, gescheitert; die Nacht über habe es fortwährend gestürmt, und fast alle Leute von demselben seien ertrunken, ohne das Land überhaupt betreten zu haben. Die »Maras« (Matrosen) des zweiten Schiffes seien in großer Anzahl an's Land gekommen und hätten in Païou aus den Trümmern des gestrandeten Fahrzeuges ein kleineres erbaut. Während ihres Aufenthaltes sei es zu Streitigkeiten gekommen, wobei fünf Einwohner von Vanon und einer von Tanema, ebenso wie zwei »Maras« den Tod gefunden hätten. Nach Verlauf von fünf Monaten hätten die Franzosen dann die Insel verlassen.

Endlich versicherte ein anderer Greis, es wären zu den Matrosen des ersten Schiffes auch gegen dreißig von dem zweiten gestoßen, und Alle wären erst nach sechs bis sieben Monaten abgefahren.

Alle diese Angaben, die man den Leuten fast nur mit Gewalt entlocken konnte, stimmten in wichtigen Einzelheiten nicht miteinander überein; es schien jedoch, als ob die letzteren Versionen der Wahrheit am nächsten kämen.

Unter den von der »Astrolabe« gesammelten Gegenständen befanden sich ein Anker von etwa achtzehnhundert Pfund Gewicht, eine kurze, gußeiserne Kanone, ein Steinmörser aus Bronze, eine Stutzbüchse aus Kupfer, Bleiblöcke und andere Kleinigkeiten in schlechtem Zustande und von geringem Interesse.

Diese Fundstücke alle beherbergt heutzutage, nebst den schon von Dillon gesammelten, das in den Galerien des Louvre untergebrachte Marine-Museum.

D'Urville wollte Vanikoro nicht verlassen, ohne dem Andenken seiner unglücklichen Landsleute ein Denkmal zu errichten. Das bescheidene Monument wurde auf dem Riffe selbst, inmitten einer Gruppe von Mangobäumen aufgestellt. Es besteht aus einem viereckigen Prisma von sechs Fuß Höhe aus Korallenblöcken, überragt von einer ebenso hohen viereckigen Pyramide aus »Koudi«-Holz, welche auf einer Bleitafel folgende Inschrift enthält:



Gleich darauf traf d'Urville Anstalt abzureisen. Es war dazu auch die höchste Zeit, denn die große, durch fortwährende Platzregen erzeugte Feuchtigkeit hatte heftige Fieber hervorgerufen und nicht weniger als vierundzwanzig Mann auf's Lager gestreckt. Wenn der Befehlshaber noch genug arbeitsfähige Leute übrig behalten wollte, um die bei der Ausfahrt durch die enge Straße nothwendigen Manöver auszuführen, so mußte er sich nun beeilen.

Der letzte Tag, den die »Astrolabe« noch bei Vanikoro verweilte, hätte den Commandanten, wenn das überhaupt nöthig gewesen wäre, über die Stimmung und Absichten der Eingebornen aufklären können. Er schildert die letzten Vorkommnisse dieser gefährlichen Station wie folgt;

»Gegen acht Uhr erstaunte ich, ein halbes Dutzend Piroguen von Tevaï auf uns zukommen zu sehen, umsomehr als sich drei oder vier Bewohner von Manevaï an Bord befanden, welche dabei keinerlei Furcht verriethen, obgleich sie mir wenige Tage vorher gesagt hatten, daß die Einwohner von Tevaï ihre Todfeinde seien. Ich gab den Leuten aus Manevaï meine Verwunderung zu erkennen, doch diese lachten nur eigenthümlich und erklärten, sie hätten mit den Bewohnern von Tevaï Frieden geschlossen, und diese brächten nur Cocosnüsse her. Ich bemerkte aber sehr bald, daß die Neuankommenden nur Bogen und Pfeile bei sich führten. Zwei oder drei derselben stiegen ohne Umstände an Bord und näherten sich der großen Luke, um nach dem Zwischendeck zu sehen und sich zu überzeugen, wie viele Kranke da lagen. In ihren Augen blitzte gleichzeitig eine wahre teuflische Freude. Da meldeten mir einige Leute aus der Mannschaft, daß zwei oder drei Männer aus Manevaï dieses Verfahren schon seit drei bis vier Tagen beobachteten. Gressien, der ihre Bewegungen schon seit dem Morgen im Auge hatte, wollte bemerkt haben, daß die Krieger beider Stämme sich am Strande versammelten und eine lange Unterredung hatten. Noch mehrere Anzeichen verriethen, daß sie nichts Gutes im Schilde führten und ich kam zu der Ueberzeugung, daß uns eine ernste Gefahr drohe. Sofort befahl ich den Eingebornen, die Korvette zu verlassen und sich in ihre Piroguen zu begeben. Da wagten sie es, mich mit stolzen, herausfordernden Blicken zu messen, als wollten sie abwarten, ob ich meinen Befehl auch durchzuführen im Stande wäre. Ich begnügte mich, die sonst sorgfältig geschlossene

Waffenkammer zu öffnen und in allem Ernste mit einer Hand nach den Gewehren, mit der anderen nach den Piroguen zu weisen; der unerwartete Anblick von zwanzig glänzenden Flinten, deren Wirkung sie kannten, machte ihnen schnelle Beine und befreite uns von ihrer bedrückenden Anwesenheit.«

Bevor wir diese Inselgruppe traurigen Andenkens verlassen, mögen einige, dem Berichte d'Urville's entnommene Details hier Platz finden.

Die Vanikoro-, Mallicolo- oder La Pérouse-Gruppe, wie Dillon sie nennt, besteht aus den beiden Inseln Recherche und Teval. Die erstere mißt im Umfange nicht weniger als dreißig, die zweite dagegen nur neun Meilen. Beide sind hoch, fast bis zum Meeresstrande mit undurchdringlichen Wäldern bedeckt und von einem sechsunddreißig Meilen langen Riffgürtel umschlossen, durch den nur an seltenen Stellen enge Fahrstraßen nach dem Lande führen. Die Einwohnerzahl wird zwölf- bis fünfzehnhundert Köpfe nicht übersteigen; es haust hier eine träge, widerliche, geistesbeschränkte, wilde, doch feige und beutegierige Race. La Pérouse konnte es nicht unglücklicher treffen, als inmitten einer solchen Bevölkerung zu stranden, während er auf jeder anderen Insel Polynesiens gewiß wohlwollender aufgenommen worden wäre.

Die Frauen hier sind von Natur häßlich; die schweren Arbeiten aber, die sie verrichten, und die herrschenden Lebensgewohnheiten lassen sie nur noch widerwärtiger erscheinen. Die Männer sind etwas weniger häßlich, doch klein, hager und zuweilen mit Geschwüren und Lepraknollen bedeckt. Als Waffen führen sie Bogen und Pfeile. Nach Aussage der Eingebornen verursachen die letzteren, welche aus Bambusstäben hergestellt und mit sehr seiner, mit zähem Harze befestigter Knochenspitze versehen werden, leicht tödtliche Wunden. Sie halten auch große Stücke darauf, und die

Reisenden konnten sich nur mit Mühe einzelne Probestücke dieser Waffen erhandeln.

Am 17. März befand sich die »Astrolabe« endlich außerhalb der schrecklichen Risse, welche einen Kranz um Vanikoro bilden. Der Commandant derselben beabsichtigte nun, die Inseln Taumako, Kennedy, Nitendi und die Salomons-Inseln aufzusuchen, wo er noch Spuren der Ueberlebenden von den Schiffbrüchigen der »Boussole« und der alten »Astrolabe« zu finden hoffte. Der traurige Zustand seiner durch Fieberanfälle entkräfteten Mannschaft, die Erkrankung der meisten Officiere und der Mangel eines sicheren Ankerplatzes in diesem Theile Oceaniens bestimmten ihn aber, sich nach Guaham zu begeben, wo es seiner Meinung nach möglich wäre, einmal zu rasten.

Er wich damit von seinen Instructionen, welche ihm die Untersuchung der Torres-Straße zur Pflicht machten, allerdings sehr stark ab; da ihm aber vierzig, jetzt bettlägerige Matrosen abgingen, wäre es eine Thorheit gewesen, jene gefährliche Untersuchung mit mangelhaften Kräften zu wagen.

Am 26. April wurde nun der Hogolez-Archipel angelaufen, wo d'Urville die noch von Duperrey's Untersuchung her übrig gebliebenen Lücken ausfüllte, und erst am 2. Mai kamen die Gestade von Guaham in Sicht. Als Ankerplatz ward Umata erkoren, wo man leichten Zugang zu Wasser und ein gemäßigteres Klima als in Agagna fand. Als die Expedition aber am 29. Mai wieder unter Segel ging, waren noch keineswegs alle Kranke wieder genesen, was d'Urville Diätfehlern der Matrosen, die unmöglich zu einer angepaßten Lebensweise zu bestimmen waren, zuschreibt.

Noch verwaltete den Gouverneursposten in Guaham der gute Medinilla, über den schon Freycinet des Lobes voll war. Wenn dieser sich gegen die Expedition jetzt nicht so zuvorkommend erwies, so verschuldete das die schreckliche Dürre, unter der die Kolonie eben litt, ferner das Gerücht, daß die Leute von der

»Astrolabe« an einer ansteckenden Krankheit litten, und endlich wohl die ziemlich bedeutende Entfernung Umatas von Agagna, welche d'Urville verhinderte, dem Gouverneur in dessen Residenz seine persönliche Aufwartung zu machen.

Nichtsdestoweniger übersendete Medinilla der Expedition frische Lebensmittel und Früchte in Menge und verleugnete überhaupt seine gewohnte Freigebigkeit niemals.

Nach der Abreise von Guaham kam d'Urville bei den westlichen Carolinen und den Gruppen der Elivi-, der Lütke'schen Uluthii-Inseln, ferner bei Gouap, Goulov und Pelew vorüber; die herrschenden Winde zwangen ihn auch an Waigiou, Aiou, Asia und Guebe vorüber zu segeln, worauf er in die Bourou-Straße einfuhr, in Amboine vor Anker ging und von Seiten der holländischen Behörden sehr herzlich aufgenommen wurde. Hier fand der Commandant auch Nachrichten aus Frankreich vor. Das Ministerium schien die Arbeiten, die Strapazen und ausgestandenen Gefahren der Expedition nicht hoch zu schätzen; denn trotz der Vorschläge d'Urville's wurde kein einziger Officier durch eine Rangerhöhung erfreut. Nach Bekanntwerden jener Nachrichten bemächtigte sich Aller eine gewisse Mißstimmung und Entmuthigung, welche der Befehlshaber nach Kräften zu bekämpfen suchte.

Von Amboine aus kam die »Astrolabe« durch die Banka-Straße nach Manado. Es ist das ein angenehmer Ort mit einem stark verschanzten, reichlich mit Kanonen bewehrten Fort. Der Gouverneur Merkus überließ d'Urville schöne Hornschweine, einen Sapioutang, ein Thier von der Größe einer kleinen Kuh, deren Schnauze und Beine es hat, nebst zwei zurückgebogenen Hörnern, ferner Schlangen, Vögel, Fische und Pflanzen, welche die naturhistorischen Sammlungen wesentlich bereicherten.

Nach Aussage d'Urville's nähert sich die äußere Erscheinung der Bewohner von Celebes mehr der der Polynesier als der Malayen. Er glaubte an denselben eher die Volkstypen von Tahiti, Tonga-Tabu und Neu-Seeland zu erkennen, als die der Papuas vom Dorei-Hafen, der Harfours von Bouron oder die eckigen und knochigen Gesichter der Malayen.

In der Nähe von Manado befanden sich goldhaltige Quarzminen, von denen der Commandant einige Steinproben erwarb, und ein im Innern gelegener See, der nach allgemeiner Annahme ungeheuer tief sein sollte. Dieser See ist der Tondano-See, aus welchem ein beträchtlicher Fluß, der Manado, seinen Ursprung nimmt, der vor seiner Einmündung in's Meer einen prächtigen Wasserfall bildet. Der Bergstrom, dem ein Basaltfelsen den Ausgang versperrte, hat sich eine Oeffnung durch denselben gebrochen und strömt in Form einer mächtigen Wassergarbe daraus hervor, die in einen Abgrund von neunzig Fuß Tiefe hinabstürzt.

Mit dem Gouverneur und den Naturforschern untersuchte d'Urville das schöne, von vulcanischen Bergen umschlossene Seebecken, neben dem man noch einzelne Fumarolen bemerkt; seine Tiefe beträgt jedoch überall nur zwölf bis dreizehn Faden, so daß er trocken gelegt eine vollkommen ebene Fläche bilden würde.

Am 4. August verließ man den Ankerplatz von Manado, der sich für die Genesung der Fieber- und Ruhrkranken der Expedition nicht besonders günstig erwiesen hatte. Am 29. desselben Monats traf diese in Batavia ein, wo sie indeß nur drei Tage lang verweilte.

Von hier aus durchsegelte die »Astrolabe« bis zu ihrer Heimkehr nach Frankreich nur längst bekannte Meere. Sie kam nach Isle de France, wo d'Urville den Kapitän Le Goarant antraf, der mit der Korvette »la Bayonnaise« eine Fahrt nach Vanikoro gemacht hatte. Er erfuhr, daß dieser Officier davor

zurückgeschreckt war, in den Raum hinter dem Riffkranze einzudringen, und sich begnügt hatte, Boote auf Kundschaft auszusenden.

Die Eingebornen hatten das zur Erinnerung an La Pérouse errichtete Denkmal in Ehren gehalten und nur mit Mühe ihre Zustimmung zur Anbringung einer Kupfermedaille durch die Seeleute der »Bayonnaise« gegeben.

Am 18. November verließ die Korvette *Isle de France* wieder, hielt am Cap, bei St. Helena und Ascension an und traf am 25. März 1829, genau fünfunddreißig Monate nach ihrer Abfahrt, in Marseille wieder ein.

Schon bezüglich der Hydrographie allein waren die Resultate der Expedition höchst bemerkenswerthe, denn man verdankte dem unermüdlichen Fleiße Gressien's und Paris' nicht weniger als fünfundvierzig neue Karten. Was die Naturgeschichte betrifft, so dürften die nachfolgenden Zeilen aus dem Berichte Cuvier's die beste Vorstellung von dem Reichthum der betreffenden Sammlungen erwecken:

»Die Kataloge zählen sie (die Species, welche man Quoy und Gaimard verdankte) nach Tausenden auf, und nichts beweist besser die rege Thätigkeit dieser Forscher, als die Verlegenheit, in der sich die Verwaltung des Jardin du Roi befindet, um Alles unterzubringen, was sie durch die letzten See-Expeditionen, und vorzüglich von der in Rede stehenden erhalten hat. Man hat Erdgeschosse und Kellerräume dafür in Anspruch nehmen müssen, und selbst die Magazine sind jetzt so vollgepfropft, das ist der richtige Ausdruck, daß man sie hat durch Zwischendecken theilen müssen, um mehr Plätze zu gewinnen.«

Auch die geologischen Sammlungen standen an Anzahl von Exemplaren nicht nach; 187 Arten oder Varietäten von Felsgestein zeugen für den Eifer Quoy's und Gaimard's. Der jüngere Lesson hatte fünfzehn- bis sechzehnhundert

Pflanzenspecies zusammengebracht. Kapitän Jacquinot hatte sich mit zahlreichen astronomischen Beobachtungen beschäftigt; der Befehlshaber selbst endlich, ohne seine Pflichten als Seemann und Chef der Expedition hintanzusetzen, Untersuchungen der Meerestemperatur in verschiedenen Tiefen und solche über meteorologische Phänomene angestellt, aber auch eine erstaunliche Menge schätzenswerther Beiträge für die Philologie und Ethnographie geliefert.

Wir glauben den Bericht über diese Expedition nicht besser abschließen zu können als mit der Wiedergabe folgender Stelle aus Dumont d'Urville's Memoiren, welche dessen Biograph Didot anführt:

»Dieser abenteuerreiche Zug übertraf alle bis jetzt unternommenen ebenso durch die häufigen und schweren Gefahren, die ihn bedroht haben, wie durch den Reichthum und die Mannigfaltigkeit der nach allen Seiten erzielten Resultate. Ein eiserner Wille verhinderte mich, vor irgend einem Hinderniß zurückzuweichen. Der Entschluß »zu sterben oder zu siegen« ließ kein Zaudern, keine Ungewißheit in mir aufkommen. Zwanzigmal habe ich die »Astrolabe« so dicht vor ihrem Untergange gesehen, daß in meiner Seele keine Hoffnung auf Rettung mehr lebte. Tausendmal setzte ich das Leben meiner Leute auf's Spiel, um die Vorschriften meiner Instructionen zu erfüllen, und während zweier auf einander folgenden Jahre kann ich versichern, daß wir täglich mehr ernsthaften Gefahren ausgesetzt gewesen sind, als sonst eine gewöhnliche lange Seereise überhaupt bedrohen. Muthig und voller Ehrgefühl, erkannten die Officiere zwar die Gefahren, denen ich sie tagtäglich aussetzte, aber sie thaten schweigend ihre Pflicht.«

Diesem bewundernswerthen Wetteifer von Eifer und Opferfreudigkeit verdankt man die erstaunliche Menge von Entdeckungen, Materialien und Beobachtungen für alle Zweige

des menschlichen Wissens, welche den ausgezeichneten Arbeiten de Rossel's, Cuvier's, Geoffroy St. Hilaire's, Desfontaine's und anderer unparteiischer Beurtheiler und erfahrener Sachkenner zugrunde liegen.

Drittes Capitel

Die Polar-Expeditionen

I. Der Südpol.

Noch ein russischer Weltumsegler: Bellingshausen. – Entdeckung der Traversay-, Peter I.- und Alexander I.-Inseln. – Der Walfänger Weddell. – Die südlichen Orcaden. – Süd-Georgia. – Neu-Shetland. – Die Bewohner von Feuerland. – John Biscoë und das Enderby- und Grahamland. – Charles Wilkes und der antarktische Continent. – Der Kapitän Balleny. – Die Expedition Dumont d'Urville's mit der »Astrolabe« und der »Zelée«. – Coupvent-Debois auf dem Pic von Teneriffa. – Die Magellanstraße. – Ein neues Postamt. – Vom Packeis eingeschlossen. – Louis Philippe's-Land. – Quer durch Oceanien. – Adélie- und Clarieland. – Neu-Guinea und die Torrestraße. – Rückkehr nach Frankreich. – James Clark Rosset. – Victorialand

Wir hatten schon früher Gelegenheit, der antarktischen Gebiete und der daselbst von verschiedenen Seefahrern im 17. und gegen Ende des 18. Jahrhunderts gemachten Entdeckungen zu erwähnen. Meist sind es Franzosen, denen man letztere verdankte, und unter diesen zeichneten sich vorzüglich La Roche, der Entdecker Neu-Georgias im Jahre 1675, ferner Bouvet, Kerguelen, Marion und Crozet in hervorragender Weise aus. Man versteht unter dem Namen der antarktischen Länder (in Frankreich wird der Begriff weiter gefaßt als bei

uns. Anm. d. Uebers.) alle jene im Großen Ocean zerstreuten Inseln, welche meist den Namen berühmter Seefahrer tragen, dazu die Prinz Eduards-, die Sandwichs-Inseln nebst Neu-Georgien u. a. m.

In diesen Meerestheilen hatte William Smith, der Kapitän der Brigg »William«, auf der Fahrt von Montevideo nach Valparaiso, im Jahre 1818 Süd-Shetland; ein unfruchtbares, kahles, schneebedecktes Land entdeckt, auf dem sich aber zahllose Heerden von Seekälbern vorfanden, deren Felle als Pelzwerk verwendet werden und die man bisher nur in den südlichsten Meeren angetroffen hatte. Auf diese Nachricht hin beeilten sich die Walfänger, die neu entdeckten Küsten aufzusuchen, und man berechnet, daß auf diesem Archipel 1821 und 1822 nicht weniger als 320.000 Seekälber gefangen wurden und daß die Quantität des gewonnenen See-Elephantenöles in derselben Zeit 940 Tonnen erreichte. Da man aber Männchen und Weibchen ohne Schonung vertilgte, wurden die neuen Jagdgründe bald genug erschöpft. Die zwölf Hauptinseln nebst den unzähligen, der Vegetation fast ganz entbehrenden Klippen, welche jenen Archipel bilden, waren dabei schnell untersucht und aufgenommen worden.

Zwei Jahre später entdeckte Botwell die südlichen Orcaden; später sahen oder glaubten Palmer und andere Walfänger doch unter demselben Breitengrade mehrere Landmassen zu sehen, welche die Namen Palmer- und Trinityland erhielten.

Bald folgten in jenen hyperboräischen Gebieten noch andere größere Entdeckungen, und die Hypothesen Dalrymple's, Buffon's und anderer Gelehrten des 18. Jahrhunderts, nach denen für die den Nordpol umschließenden Landmassen als Gegengewicht ein südlicher Continent vorhanden sein sollte, fanden durch die Arbeiten unerschrockener Forscher eine unerwartete Bestätigung.

Seit mehreren Jahren schon zeichnete sich Rußland durch die Unterstützung und Entwicklung seiner nationalen Marine und durch Begünstigung wissenschaftlicher Forschungen jeder Art sehr ehrenvoll aus. Wir schilderten schon früher manche interessante Reisen seiner Weltumsegler; hier haben wir uns noch mit Bellingshausen und dessen Reise um die Erde zu beschäftigen, weil diese in Bezug auf Erforschung der antarktischen Meere eine hervorragende Rolle spielt.

Die beiden Schiffe, die »Vostok«, Kapitän Bellingshausen, und die »Mirni«, unter Führung des Lieutenant Lazarew, verließen Kronstadt am 3. Juli 1819, um nach den Südpolar-Meeren zu segeln. Am 15. December bekamen sie Süd-Georgia in Sicht und entdeckten eine Woche später im Südosten eine vulcanische Insel, welche sie Traversay-Land tauften und deren Lage sie zu 52°15' südlicher Breite und 27°21' westlicher Länge von Paris bestimmten.

Von hier segelten sie unter dem 60. Breitengrade vierhundert Meilen nach Osten hin bis zum 187. Meridian, und steuerten dann in gerader Richtung nach Süden bis zum 70. Breitengrade; hier erst sperrte eine Eiswand ihnen den Weg und hinderte sie, noch weiter vorzudringen.

Bellingshausen ließ sich dadurch nicht von weiteren Versuchen abschrecken, sondern segelte, meist innerhalb des Polarkreises, nach Osten weiter, sah sich aber beim 44. Grade östlicher Länge gezwungen, nach Norden zurückzukehren. Vierzig Meilen von seiner letzten Position lag ein großes Land, das ein Walfischjäger, der hier offenes Wasser fand, erst zwölf Jahre nach ihm entdeckte.

Bis zum 62. Breitengrade hinauf gelangt, schlug Bellingshausen noch einmal einen Kurs nach Osten ein, erreichte, ohne auf Hindernisse zu stoßen, den 90. Meridian und segelte vom 5. März 1820 an nach Port Jackson, um

frischen Proviant einzunehmen und die Schiffe ausbessern zu lassen.

Den ganzen Sommer verwendete der russische Seefahrer dann zu einer Kreuzfahrt in den oceanischen Meeren, wo er siebzehn neue Inseln entdeckte. Nach Port Jackson zurückgekehrt, lief er am 31. October nochmals zu einer neuen Forschungsreise aus.

Zuerst bekamen die beiden Fahrzeuge die Macquarie-Inseln in Sicht, dann durchschnitten sie den 60. Breitengrad unter 160 Grad östlicher Länge und segelten nun zwischen dem 64. und 68. Grade westlicher Länge nach Osten weiter. Am 9. Januar 1821 erreichte Bellingshausen den 70. Breitengrad und entdeckte am folgenden Tage, unter 69°30' der Breite und 92°20' westlicher Länge, eine Insel, die den Namen Peter I. erhielt, das südlichste Stück Land, welches man bis jetzt kannte. Noch 15 Grade weiter im Osten und fast unter derselben Parallele fand er ein anderes Land, das nach Alexander I. genannt wurde. Kaum zweihundert Meilen von Grahamland entfernt, dürfte dieses, wenn man Krusenstern glauben darf, mit dem eben genannten zusammenhängen, denn das Meer zwischen beiden Inseln erschien überall entfärbt und auch andere Kennzeichen bestätigten diese Annahme.

Von hier aus schlugen beide Schiffe einen nördlichen Kurs ein, segelten in einiger Entfernung bei Grahamland vorüber und kehrten im Juli 1821, genau zwei Jahre nach der Abfahrt, nach Kronstadt zurück, ohne andere Verluste gehabt zu haben, als drei Matrosen, welche von einer, zweihundert Köpfe zählenden Mannschaft gestorben waren.

Wir wären gern näher auf diese höchst interessante Expedition eingegangen, doch konnten wir den in Petersburg in russischer Sprache erschienenen Originalbericht nicht erlangen und mußten uns mit dem, 1837 im Bulletin der Geographischen Gesellschaft veröffentlichten Auszuge begnügen.

Zu derselben Zeit erhielt ein Lootse der königlichen Marine, James Weddell, von einem Handelshause in Edinburg die Leitung einer Expedition, welche in der Südsee zwei Jahre bleiben und Seekalbfelle sammeln sollte. Diese bestand aus der Brigg »Jane«, von hundertsechzig Tonnen, Kapitän Weddell, und dem Kutter »Beaufort«, von fünfundsechzig Tonnen, geführt von Mathieu Brisbane.

Diese beiden Fahrzeuge verließen England am 17. September 1822, verweilten kurze Zeit bei Bonavista, eine der Inseln des Grünen Vorgebirges, und ankerten am 11. December im Hafen St. Helena an der Ostküste Patagoniens, woselbst wichtige Beobachtungen bezüglich der Lage dieses Hafens angestellt wurden. Am 27. December stach Weddell wieder in See, steuerte in südöstlicher Richtung und kam am 12. Januar in Sicht eines Archipels, den er »die südlichen Orcaden« nannte. Diese Inseln liegen unter 60°45' südlicher Breite und 45° westlicher Länge von Greenwich.

Nach Aussage dieses Seemannes böte jene Gruppe einen noch abschreckenderen Anblick als Neu-Shetland. Von welcher Seite man sie auch betrachten mag, überall bemerkt man nur schroffe, vollkommen kahle Felsen, emporsteigend aus dem empörten Meere, auf welchem gewaltige Eisschollen mit Donnergekrach gegen einander stoßen. Ein Schiff in diesen Gewässern schwebt jeden Augenblick in drohender Gefahr, und während der elf Tage welche Weddell hier unter Segel zubrachte, um die Inseln, Eilande und Klippen dieses Archipels aufzunehmen, fand die Mannschaft keinen Augenblick Ruhe, war dagegen immer in Gefahr, Schiffbruch zu erleiden.

Von den Felsgesteinen der Inseln wurden Proben mitgenommen und bei der Rückkehr dem Professor Jameson in Edinburg übergeben, der in denselben Urgebirgs- und vulcanische Formationen erkannte.

Weddell begab sich nun weiter nach Süden, durchschnitt den Polarkreis unter 30° östlicher Länge von Greenwich und begegnete bald zahlreichen schwimmenden Eisbergen. Nach Ueberschreitung des 70. Grades zeigten sich diese aber selten und verschwanden endlich ganz; die Witterung wurde milder, zahllose Schaaren von Vögeln umschwärmten das Schiff und ganze Heerden von Walfischen tummelten sich in dessen Kielwasser. Die eigenthümliche und unerwartete Zunahme der Temperatur verwunderte natürlich Alle, und das umsomehr, als es immer wärmer wurde, je weiter sie nach Süden vordrangen. Die Umstände gestalteten sich so günstig, daß Weddell jeden Augenblick ein Land in Sicht zu bekommen hoffte, was indessen nicht der Fall war.

Am 20. Januar befand sich das Fahrzeug unter 36°15' östlicher Länge bei 74°15' südlicher Breite.

»Ich hätte nach Südwesten zu, sagt Weddell, gern weitere Forschungen angestellt, in Rücksicht auf die schon vorgeschrittene Jahreszeit und den Umstand, daß wir tausend Meilen Seeweg wieder rückwärts machen mußten, der gewiß vielfache Eishindernisse bot, konnte ich den so günstigen Wind nicht anders benutzen, als mit dessen Hilfe zurückzukehren.

Ohne ein Anzeichen von Land in jener Richtung gefunden zu haben, segelte Weddell mit steifem Südwinde bis zum 58. Breitengrade nach Norden hinauf und nach Osten bis etwa hundert Meilen vom Sandwichs-Lande. Am 7. Februar schlug er nochmals einen südlichen Kurs ein, segelte fünfzig Meilen weit durch Treibeis und kam am 20. Februar bis 74°15' hinab. Von den Masten aus erblickte man nach allen Seiten ein offenes Meer mit nur vier darin schwimmenden Eisinseln.«

Diese Fahrten nach dem Süden hatten ganz unerwartete Resultate geliefert. Weddell war 240 Meilen weiter nach dem Pole vorgedrungen, als alle seine Vorgänger, Cook eingeschlossen. Er gab dem von ihm erforschten Theile des

antarktischen Meeres den Namen Georg's IV. Merkwürdiger Weise hatte – es verdient diese Erfahrung wohl beachtet zu werden – das Eis sich vermindert, je weiter er nach Süden vordrang; fortwährend herrschten dabei Nebel und Gewitterstürme; die Atmosphäre enthielt stets sehr viel Feuchtigkeit; das Meer war tief und offen und die Temperatur überraschend mild.

Noch bemerkenswerther dürfte sein, daß die Bewegungen der Magnetnadel in diesen hohen südlichen Breiten eben so langsam vor sich gingen, wie Parry dasselbe in den arktischen Gebieten beobachtet hatte.

Die beiden durch einen Sturm getrennten Schiffe Weddell's trafen nach zwölfhundert Meilen langer, gefährlicher Fahrt durch Eisfelder in Neu-Georgia wieder zusammen. Diese im Jahre 1675 von La Roche entdeckte, 1756 von dem Schiffe »Der Löwe« besuchte Insel wurde seiner Zeit doch erst durch Cook's Untersuchung näher bekannt; seine Angaben über das ungemein häufige Vorkommen von Seekälbern und Walrossen veranlaßten viele Rheder, dieselbe aufsuchen zu lassen.

Vorzüglich waren es Engländer und Amerikaner, welche die Felle der erlegten Thiere nach China beförderten, wo sie diese nicht unter fünfundzwanzig bis dreißig Francs das Stück verkauften. Binnen wenigen Jahren belief sich die Zahl der erlegten Thiere auf 1.200.000 Stück, womit dieselben hier freilich als ziemlich ausgerottet zu betrachten waren.

»Die Länge von Süd-Georgia, sagt Weddell, beträgt gegen dreißig, die mittlere Breite etwa drei Meilen. Die Küste desselben ist von Buchten so zerrissen, daß sich die Ufer der letzteren an manchen Stellen gegenseitig zu berühren scheinen. Die Berggipfel streben alle steil empor und sind fortwährend mit Schnee bedeckt. In den Thälern dagegen zeigt sich während des Sommers eine kräftige Vegetation; vorzüglich

gedeiht hier eine als Futter brauchbare Grasart, deren Halme durchschnittlich zwei Fuß Länge erreichen.

Säugethiere giebt es nicht, dagegen beherbergt die Insel große Mengen von Vögeln und Amphibien.«

Man sieht hier zahllose Heerden von Pinguins, welche mit hochgetragensem Kopfe und einem gewissen Stolze am Strande auf und ab spazieren. Man glaubt, um das Bild eines alten Seemannes, Sir John Narborough's, zu gebrauchen, auf den ersten Anblick eine Schaar Kinder mit weißen Schürzen vor sich zu haben. Ferner sieht man hier viele Albatrosse, Vögel von sechzehn bis siebzehn Fuß Flügelspannweite, deren Volumen aber, wenn sie der Federn beraubt werden, auf die Hälfte zusammenschrumpft.

Weddell besuchte auch Neu-Shetland und fand, das die zu diesem Archipel gehörende Insel Bridgeman einen noch thätigen Vulcan bildet. Er konnte jedoch, da das Eis alle etwa zugänglichen Stellen des Ufers abspernte, nirgends landen, und sah sich gezwungen, nach Feuerland zu segeln.

Während seines zweimonatlichen Aufenthaltes daselbst überzeugte sich Weddell von den vielerlei Vorthellen, welche diese Küste den Seefahrern bot, und unterrichtete sich eingehend über den Charakter der Einwohner.

Im Innern des Landes erhoben sich einige schneebedeckte Berge, von denen keiner dreitausend Fuß zu übersteigen schien. Den Vulcan, welchen andere Reisende vor ihm und vorzüglich Basil Hall im Jahre 1822 entdeckt hatten, konnte er zwar nicht finden, sammelte aber eine Menge, jedenfalls aus demselben herstammende Laven. An seinem Vorhandensein konnte Weddell umsoweniger zweifeln, als er schon bei Gelegenheit einer früheren Reise, im Jahre 1820, den Himmel über Feuerland so auffallend geröthet gesehen hatte, daß er sich diese außergewöhnliche Färbung nur durch einen Vulcanausbruch zu erklären vermochte. Die Reisenden, welche

Feuerland bisher besucht hatten, stimmten über die Temperatur dieses Polargebietes nur sehr wenig überein. Weddell schreibt diese Abweichungen der verschiedenen Jahreszeit ihres Aufenthaltes und den dabei zufällig herrschenden Windrichtungen zu. Nach seinen Erfahrungen übersteigt die Luftwärme bei Südwind niemals zwei bis drei Grad; bei Nordwind wird es hier aber ebenso warm, »wie im Juli in England«.

Von Thieren fand der Seefahrer vorwiegend Hunde und Fischottern, nach ihm die einzigen Säugethiere des Landes.

Die Beziehungen zu den Eingebornen gestalteten sich recht freundlich. Anfangs umschwärmten letztere das Schiff, wagten aber nicht, dasselbe zu betreten; später wurden sie jedoch weit zutraulicher. Dieselben Scenen, welche sich bei der Fahrt des ersten Schiffes durch die Meerenge (das ist die Magellansstraße) zutrugen, wiederholten sich, trotz der langen Zwischenzeit, ganz genau auch jetzt.

Brot, Madeirawein und Rindfleisch, das man ihnen anbot, rührten die Eingebornen gar nicht an. Als werthvollste Objecte galten ihnen das Eisen und Spiegel, vor denen sie zur großen Belustigung der Mannschaften, ergötzliche Grimassen schnitten und sich in geradezu unglaublicher Weise drehten und verrenkten. Uebrigens genügte schon ihre äußere Erscheinung, um allgemeine Heiterkeit zu erwecken. Mit ihrer dunklen Kupferfarbe, den blauen Federn, welche sie trugen, mit dem, von parallelen rothen und weißen, einem Matratzenüberzüge nicht unähnlichen Linien bedeckten Gesichte sahen sie so urkomisch aus, daß sie die Witzeleien und das Gelächter der Engländer wirklich herausforderten. Da sie mit den Bruchstücken eiserner Faßreifen, die man ihnen anbot, nicht zufrieden waren und diese Geschenke von Leuten mit so großen Schätzen als knauserige Gabe betrachteten, nahmen sie einfach Alles weg, was ihnen paßte. Diesen

Diebereien wurde zwar bald ein Ziel gesteckt, es führte das aber zu manchem lächerlichen Auftritte, der vorzüglich ihre Nachahmungsgabe in helles Licht setzte.

»Ein Matrose hatte einem derselben, erzählt Weddell, einen mit Kaffee gefüllten Zinntopf gegeben, den jener auf der Stelle austrank, aber auch ohne zu fragen zurückbehielt. Als der Matrose das Abhandensein des Gefäßes bemerkte, fragte er überall danach, aber trotz seiner Bemühungen, sich verständlich zu machen, fand sich Niemand, der ihm den gestohlenen Gegenstand wieder zugestellt hätte. Nach Erschöpfung aller erdenklichen Mittel rief der Mann, eine drohende Haltung annehmend, mit lauter Stimme: »Kupferfarbiger Spitzbube, was hast Du mit meinem Topfe gemacht?« Der Wilde ahmte darauf seine Stellung nach und wiederholte englisch ganz mit demselben Tone: »Kupferfarbiger Spitzbube, was hast Du mit meinem Topfe gemacht?« Die Nachahmung war so täuschend, daß die ganze Mannschaft hell auflachte, außer dem Matrosen, der sich auf den Dieb stürzte, diesen durchsuchte und dabei richtig sein Zinngefäß wieder fand.«

Bei dem rauhen Klima, ohne Kleidungsstücke, ohne Nahrung, inmitten unfruchtbarer Bergzüge, ohne Thiere, welche ihnen kräftige Speise liefern könnten, führen die Fuegier (Feuerländer) ein wahrhaft erbärmliches Leben. Die Jagd ist nicht ergiebig, der Fischfang unzureichend; so sind sie angewiesen zu warten, bis vom Sturme einmal ein riesiger Walfisch auf den Strand geworfen wird, über den sie begierig herfallen, ohne sich erst mit dem Abkochen des Fleisches zu bemühen.

Im Jahre 1828 war das Schiff »le Chanticleer«, Kapitän Henri Foster, beauftragt gewesen, zur Bestimmung der Gestalt der Erde hier Pendelbeobachtungen vorzunehmen. Diese Expedition währte drei Jahre und endigte mit dem Tode des

Befehlshabers, der 1831 im Chagres-Flusse ertrank. Wir erwähnen denselben nur, weil jenes Schiff am 5. Januar 1829 die Gruppe der südlichen Shetlands anlief und untersuchte. Mit großer Mühe gelang es dem Commandanten sogar, an einer der Inseln zu landen, von wo er einige Proben von dem, den Boden derselben bildenden Syenit und eine kleine Menge rothen Schnee mitbrachte, der nach allen Seiten mit dem übereinstimmte, welchen andere Forscher in manchen Gegenden der Polarregion gefunden hatten.

Weit mehr Interesse bietet die Reise des Walfischfahrers John Biscoë in den Jahren 1830-1832.

Unter seinem Befehle verließen die Brigg »Tula«, von 148 Tonnen, und der Kutter »Lively« den Hafen von London am 14. Juli 1830. Die beiden, den Herren Enderby gehörigen Schiffe waren zum Robbenfang bestimmt und mit allen, für eine so lange und schwierige Fahrt nöthigen Gegenständen ausgerüstet. Biscoë's Instructionen lauteten daneben aber auch dahin, bei seiner Fahrt auf Entdeckungen in den antarktischen Meeren auszugehen.

Die beiden Fahrzeuge liefen die Malouinen an, segelten am 27. November wieder weiter, suchten vergeblich die Aurora-Inseln und wandten sich nach dem Sandwichs-Lande, dessen Südspitze sie am 1. Januar 1831 umschifften.

Unter dem 59. Breitengrade begegneten sie compacten Eismassen, welche ihnen nach Südwesten – in welcher Richtung sich verschiedene Anzeichen eines Landes bemerklich machten – den Weg vollständig versperrten. Sie mußten in Folge dessen nach Osten umkehren, wobei sie dem Rande des Eisfeldes entlang bis 9°34' westlicher Länge hinsegelten. Erst am 16. Januar konnte Biscoë den 60. Grad südlicher Breite überschreiten. Im Jahre 1775 hatte Cook da in einer Ausdehnung von zweihundertfünfzig Meilen offenes

Wasser gefunden, wo eine undurchdringliche Eisschranke alle Versuche Biscoë's vereitelte.

Während er nach Südosten bis 68°51' der Breite und 10° östlicher Länge vordrang, fiel ihm die Entfärbung des Wassers, das Erscheinen verschiedener »Eaglets« (das sind junge Adler) und Captauben, und dazu noch die Richtung des Windes auf, der aus Südsüdwest wehte, lauter fast sichere Zeichen der Nähe eines großen Landes.

Leider verhinderte ihn das Eis, tiefer nach Süden zu gelangen. Biscoë konnte nur nach Osten weiter segeln, wobei er sich immer in der Nähe des Polarkreises hielt.

»Am 27. Februar endlich, sagt Desborough Cooley, erblickte er unter 65°57' südlicher Breite und 45° östlicher Länge deutlich ein weit ausgedehntes, bergiges, schneebedecktes Land, dem er den Namen Enderby beilegte. Er gab sich nun alle erdenkliche Mühe, nach demselben zu gelangen, die Eismassen aber machten jede Annäherung unmöglich. Inzwischen trennte ein unerwarteter Windstoß die beiden Schiffe und trieb sie nach Südosten, wobei jenes Land, das von Osten nach Westen über zweihundert Meilen lang war, noch lange Zeit in Sicht blieb. Das schlechte Wetter und der klägliche Gesundheitszustand seiner Mannschaft zwangen Biscoë jedoch, nach Van Diemensland zu steuern, wo sich die »Lively« mit ihm erst nach einigen Monaten wieder vereinigte.«

Die Forscher waren mehrmals Zeugen der blendenden Erscheinung des Südlichtes, eines wunderbaren Schauspiels, das wohl Jeder, der es sah, niemals vergißt.

»Zuerst, erzählt Biscoë, schossen die glänzenden Strahlen des Südlichtes flammenden Säulen gleich über unseren Köpfen empor. verwandelten sich dann plötzlich in schimmernde, feine Fransen und wanden sich hierauf schlangenähnlich durch die Luft; oft schienen die Lichtbündel nur einige Ruthen hoch über

uns zu glühen, jedenfalls aber gehörten sie noch der Erdatmosphäre an.«

Das bergerfüllte, schneebedeckte Land erstreckte sich von Osten nach Westen unter $66^{\circ}30'$ der Breite hin; leider vermochte man sich demselben nicht auf kürzere Entfernung als zehn Meilen zu nähern, da es überall mit Eis umgeben war. Von Van Diemens-Land, das er am 14. Januar 1832 verließ, steuerte Biscoë mit seinen beiden Fahrzeugen nach Südosten. Zu wiederholten Malen erweckten auf dem Meere schwimmende Seegrasmassen, Schwärme von Vögeln, welche sich niemals weit vom Lande entfernen, und niedrig ziehende Wolken Biscoë's Hoffnung auf irgend eine neue Entdeckung; immer verhinderte ihn aber die stürmische Witterung, solchen Anzeichen weiter nachzuspüren. Am 12. Februar endlich bemerkte er unter $66^{\circ}27'$ der Breite und $84^{\circ}10'$ der Länge wiederum ganze Schaaren von Albatrossen, Pinguins und zahlreiche Walfische; am 15. wurde dann tief im Südosten Land entdeckt; am nächsten Tage fand man, daß dasselbe eine Insel bildete, die zu Ehren der Königin von England den Namen Adelaide erhielt. Auf derselben erhoben sich, etwa eine Meile vom Strande, mehrere konische Spitzberge mit sehr breiter Basis.

Im Laufe der folgenden Tage überzeugte man sich, daß jene Insel nicht isolirt lag, sondern zu einer langen, einem hochaufgeschichteten Lande vorgelagerten Inselkette gehörte. Dieses, in der Richtung von Ostnordost nach Westsüdwest etwa zweihundertfünfzig Meilen lange Land erhielt den Namen Graham, während der Inselkette der ihres Entdeckers Biscoë beigelegt wurde. Von Pflanzen oder Thieren fand sich auf dem Lande keine Spur.

Um seine Entdeckung gewissermaßen zu sanctioniren, ging Biscoë am 21. Februar zur Besitzergreifung desselben auf das große Land und bestimmte zu $64^{\circ}45'$ südlicher Breite und

66°11' westlicher Länge von Paris die Lage eines hohen Berges, dem er den Namen Mount William gab.

»Man befand sich hier, heißt es in dem Bulletin der Geographischen Gesellschaft von 1833, in einer tiefen Bucht mit so friedlichem Wasser, daß beide Schiffe, wenn es hier Robben gab, damit hätten befrachtet werden können, vorausgesetzt, daß es möglich gewesen wäre, nach dem Felsenrande zu gelangen, um dieselben zu jagen. Das Wasser war überall sehr tief, denn selbst dicht am Ufer erreichte die Sonde bei zwanzig Faden noch keinen Grund. Die Sonne schien so warm, daß der Schnee auf allen Uferfelsen schmolz, ein Umstand, der das gänzliche Fehlen von Robben desto auffallender erscheinen ließ.«

Von hier aus segelte Biscoë nach Süd-Shetland, das vielleicht mit Grahamland in Verbindung steht, rastete darauf noch einmal bei den Malouinen, wo die »Lively« verloren ging, und kehrte endlich nach England zurück.

Als Belohnung für seine Mühen und als Aufmunterung zu weiteren Versuchen erhielt Kapitän Biscoë die großen Preise der Geographischen Gesellschaften von London und Paris.

In Folge dieser Reisen entstand ein lebhafter Streit über das Vorhandensein eines südlichen Continents und über die Möglichkeit, von den bereits entdeckten Inseln aus noch jenseits des ersten Eisringes weiter nach Süden segeln zu können. Drei Mächte beschlossen fast gleichzeitig, zur Lösung dieser Fragen Expeditionen abzusenden. Frankreich vertraute die Führung der seinigen Dumont d'Urville an; England wählte James Roß und die Vereinigten Staaten den Lieutenant Charles Wilkes.

Wir lassen den neuen Mitbewerbern den Vortritt. Der Letztgenannte erhielt den Oberbefehl über ein kleines Geschwader, bestehend aus der »Pourpoise«, den beiden Slups »Vincennes« und »Peacock«, den beiden Schoonern »Sea

Gull« und »Flying-Fish« und einer Gabare (Transportschiff), der »Relief«. Die letztere, welche nur Proviantvorräthe geladen hatte, steuerte ohne Aufenthalt nach Rio, während die anderen Fahrzeuge, bevor sie auf dessen Rhede vor Anker gingen, Madeira und die Inseln des Grünen Vorgebirges anliefen. Vom 28. November 1838 bis zum 6. Januar 1839 verweilte das ganze Geschwader in der Bai von Rio de Janeiro, segelte hierauf nach dem Rio Negro, wo es sich sechs Tage lang aufhielt, und gelangte erst am 19. Februar 1839 nach dem Hafen Orange in Feuerland. Hier trennte sich die Expedition; »Peacock« und »Flying Fish« wurden nach dem Punkte entsendet, wo Cook den 60. Breitengrad durchschritten hatte; die »Relief« begab sich mit den Naturforschern durch eine jener Zufahrten in Süd-Osten von Feuerland nach der Magellanstraße; die »Vincennes« blieb im Hafen Orange, während die »Sea-Gull« und die »Pourpoise« nach den südlichen Meeren absegelten. Wilkes sah Palmerland in einer Ausdehnung von dreißig Meilen, bis zu der Stelle, wo dasselbe nach Südsüdost abbiegt, welchen Punkt er Cap Hope nannte darauf besuchte er Shetland und berichtete glücklich einige Irrthümer bezüglich der Lage dieser Inseln.

Nachdem die beiden Fahrzeuge sechsunddreißig Tage in diesen unwirthlichen Gegenden verweilt, schlugen sie einen nördlichen Kurs ein. Nach verschiedenen Zwischenfällen, welche heute ohne größeres Interesse sind und wobei die »Sea-Gull« verloren ging, ankerte Wilkes vor Callao, besuchte Pomotu, Tahiti, die Gesellschafts- und die Schiffer-Inseln und lief am 28. September in Sydney ein.

Am 29. December 1839 stach die Expedition noch einmal in See und steuerte nach Süden zu. Es galt dabei unter Einhaltung eines Kurses von Osten nach Westen eine möglichst hohe Breite zwischen 160 und 145° östlicher Länge von Greenwich zu erreichen. Die beiden Fahrzeuge konnten dabei nach

eigenem Ermessen manövriren, weshalb für den Fall der Trennung ein Rendezvous-Platz vereinbart worden war. Bis zum 22. Januar beobachtete man zwar verschiedene Anzeichen von Land, und einige Officiere glaubten dasselbe sogar gesehen zu haben; es ergiebt sich aber aus den Aussagen der Letzteren bei dem Processe, welchem Wilkes nach der Heimkehr unterworfen wurde, daß die Expedition, wenn die »Vincennes« durch Zufall vor dem 22. Januar nach Norden zurück verschlagen worden wäre, keine Gewißheit wegen des Vorhandenseins eines südlichen Continents hätte erlangen können. Erst nachdem es Wilkes in Sydney zu Ohren gekommen, daß d'Urville am 19. Januar Land entdeckt habe, behauptete er, dasselbe am nämlichen Tage gesehen zu haben.

Diese Thatsachen finden sich in einem sehr überzeugenden, von dem Hydrographen Daussy im Bulletin der Geographischen Gesellschaft veröffentlichten Artikel.

Im Weiteren wird es sich zeigen, daß d'Urville am 21. Januar an dem neuen Continent gelandet war. Die Priorität der Entdeckung kommt ihm also zweifellos zu.

Entweder wegen erlittener Havarien oder weil sie überhaupt nicht im Stande waren, dem Treibeise des polaren Meeres genügenden Widerstand zu leisten, hatten die »Peacock« und »Flying-Fish« seit dem 24. Januar, respective dem 5. Februar einen nördlichen Kurs eingeschlagen.

Nur die »Vincennes« und die »Purpoise« setzten die beschwerliche Fahrt bis zum 97. Grade östlicher Länge fort, wobei sie häufiger das Land in Sicht hatten und sich demselben, je nachdem das Packeis es erlaubte, von zehn Meilen bis auf drei Viertelmeilen näherten.

»Am 29. Januar, sagt Wilkes in seinem Berichte an das National-Institut zu Washington, drangen wir in die von mir Piners-Bai genannte Bucht ein, die einzige Stelle, wo es möglich war, an den kahlen Felsen zu landen. Bei der Ausfahrt

sondirten wir eine Wassertiefe von dreißig Faden. Es hatte uns nämlich ein in jenen Meeren häufiger, heftig auftretender Wind überfallen, der volle sechsunddreißig Stunden ungeschwächt anhielt, und nachdem wir mit genauer Noth den Eisschollen, die unser Schiff zu erdrücken drohten, entgangen waren, befanden wir uns sechzig Meilen unter dem Winde von jener Bai. Da nun das von uns entdeckte Land eine große Ausdehnung zu haben schien, hielt ich es für rathsamer, demselben in der Richtung nach Westen zu folgen, als zurückzukehren, um in der Piners-Bai zu landen, da ich gar nicht daran zweifelte, daß sich uns noch eine dazu günstigere Gelegenheit bieten würde. Diese Hoffnung blieb leider unerfüllt, denn das Packeis am Ufer vereitelte jeden Versuch einer Annäherung. Wir fanden dagegen an der äußeren Grenze des Packeises große, mit Schlamm, Felsgerölle und Strandsteinen bedeckte Schollen, von denen wir Proben ebenso gut entnehmen konnten, als hätten wir diese von den Felsen selbst gebrochen. An mehreren Stellen erblickten wir das mit Schnee bedeckte Land, und zwischen denselben deutete Alles darauf hin, daß wir hier eine zusammenhängende Küstenlinie vor uns hatten, welche den ihr von uns beigelegten Namen des antarktischen Continents mit vollem Rechte verdiente. Unter dem 97. Grade östlicher Länge angelangt, fanden wir, daß der Eisrand sich in nördlicher Richtung hin erstreckte, und kamen, als wir ihm auch hier nachsegelten, bis auf einige Meilen dem Punkte nahe, wo Cook im Jahre 1773 durch Eismassen an jedem weiteren Vordringen gehindert worden war.«

Die Piners-Bai, wo Wilkes landete, liegt unter 140° östlicher Länge (173°40' östlich von Paris), das heißt genau an derselben Stelle, an der d'Urville am 21. Januar an's Land gegangen war.

Am 30. Januar hatte die »Purpoise« die beiden Schiffe d'Urville's zu Gesicht bekommen und sich denselben bis auf

Hörweite genähert; letztere setzten aber Segel bei und schienen von gegenseitigen Mittheilungen nichts wissen zu wollen. Wilkes kehrte nach Sydney zurück, wo er die »Peacock« in Reparatur fand, begab sich mit seinem Schiffe nach Neu-Seeland, von da nach Tonga-Tabu, ferner nach den Fidschi-Inseln, wo zwei junge Officiere von den Eingebornen ermordet wurden.

Weiter berührte er die Inseln der Freunde, die Schiffer- und die Sandwichs-Inseln, die Mündung der Columbia an der Westküste Amerikas, die Admiralitäts- und die Puget-Straße, die Vancouver- und die Diebes-Inseln (Ladronen), Manilla, den Sulu-Archipel, Singapore, die Sunda-Inseln, St. Helena und Rio de Janeiro bei dieser langdauernden Reise, welche nach Verlauf von drei Jahren und zehn Monaten in New-York am 9. Juni 1842 endigte. Die wissenschaftlichen Resultate derselben waren in allen Zweigen sehr beträchtliche, und als ersten Versuch auf dem Gebiete der Erdumsegelungen konnte sich die junge Republik der Vereinigten Staaten zu einer Meisterleistung beglückwünschen.

Trotz des Interesses, welches der kostbare Bericht über diese Expedition ebenso gewährt, wie die Special-Abhandlungen, welche demselben beigegeben wurden und die man der Feder hervorragender Gelehrten, wie Dana, Gould, Pickering, Gray, Cassin und Brackenridge verdankt, müssen wir hier doch von Allem absehen, was auf andere schon bekannte Gebiete Bezug hat. Man begreift unschwer den großen Erfolg dieser Arbeit jenseits des Atlantischen Oceans und in einem Lande, das bisher nur wenige Entdeckungsreisende aufwies.

Gleichzeitig mit Wilkes lieferte zu Anfang des Jahres 1839 Balleny, Kapitän der »Elisabeth Scott«, einen interessanten Beitrag zur Kenntniß der antarktischen Länder.

Von der Insel Campbell im Süden Neu-Seelands ausgehend, war er am 7. Februar bis 67°7' der Breite bei 164°25'

westlicher Länge von Paris vorgedrungen. Als er nach Westen weiter fuhr, entdeckte er zwei Tage später und nachdem er mancherlei Anzeichen für die Nachbarschaft eines Landes beobachtet, im Südwesten einen dunklen Streifen, den er um sechs Uhr Abends unzweifelhaft als Land ansehen zu dürfen glaubte. Es bestand dasselbe aus drei nicht unbeträchtlichen Inseln, deren westlichste die längste war. Sie erhielten den Namen Balleny's. Natürlich bemühte sich der Kapitän, an denselben zu landen, sie zeigten sich aber ringsum von einem undurchdringlichen Packeisgürtel umschlossen, so daß man sich damit begnügen mußte, die Lage der mittleren zu $66^{\circ}44'$ der Breite und $162^{\circ}25'$ der Länge zu bestimmen.

Am 11. Februar kam in Westsüdwesten wiederum ein hohes schneebedecktes Land in Sicht, von dem man am folgenden Tage kaum noch zehn Meilen entfernt war. Man näherte sich demselben und setzte dann ein Boot aus. Ein drei bis vier Fuß breiter, steilen und unzugänglichen Uferfelsen vorgelagerter flacher Strand machte das Anlaufen selbst einer Schaluppe unmöglich, und man mußte bis zum halben Körper im Wasser vorwärts gehen, um nur einige Lavastückchen zu erlangen, denn das Land war vulcanischer Natur und über den Bergspitzen schwebte eine Rauchsäule dahin.

Noch einmal, am 2. März, zeigte sich, der Schätzung nach unter 65° der Breite und $120^{\circ}24'$ der Länge, vom Deck der »Elisabeth Scott« aus eine Andeutung von Land. Man legte für die Nacht bei und versuchte am folgenden Tage, nach Südwesten vorzudringen; es erwies sich aber unmöglich, den Eisrand vor dem Ufer zu durchbrechen. Dieses neue Land erhielt den Namen Sabrina. Balleny mußte nun wieder nach Norden zurückkehren, und obige lückenhafte, aber verlässliche Angaben sind Alles, was von seinen Entdeckungen bekannt wurde.

Im Jahre 1837, gerade als Wilkes zu der oben geschilderten Expedition auszog, legte der Kapitän Dumont d'Urville dem Marineminister den Plan zu einer neuen Reise um die Erde vor. Die Dienste, welche er von 1819 bis 1821 während einer hydrographischen Reise und von 1822 bis 1825 auf der »Coquille« unter Kapitän Duperrey geleistet, endlich die von ihm von 1826 bis 1829 auf der »Astrolabe« innegehabte Stellung nebst seinen Kenntnissen und reichen Erfahrungen berechtigten ihn wohl, der Regierung seine Anschauungen zu unterbreiten und die Aussicht zu eröffnen, daß es ihm gelingen werde, die Kenntniß jener von ihm und anderen Forschern doch schon vielfach besuchten Länder zu vermehren, welche jetzt noch immer Lücken zeigte, deren Ausfüllung vom Gesichtspunkte der Hydrographie, des Handels und der Wissenschaft im Allgemeinen gleich wünschenswerth erschien.

Der Minister zögerte keinen Augenblick, Dumont d'Urville's Vorschlag anzunehmen, und bemühte sich, wohlunterrichtete und verlässliche Mitarbeiter auszuwählen. Die beiden Corvetten »l'Astrolabe« und »la Zélée« wurden ihm, ausgerüstet mit Allem, was man bei den von Frankreich wiederholt veranstalteten Reisen als nothwendig und nützlich erkannt hatte, zur Verfügung gestellt. Unter den ihn begleitenden Officieren erreichten mehrere später Generalsrang, wie Jacquinet, der Commandant der »Zélée«, Coupvent-Desbois, du Bouzet, Tardy de Montravel und Périgot, deren Namen Allen, die sich je mit der Geschichte der französischen Marine beschäftigten, rühmlichst bekannt sind.

Die Instructionen, welche der Befehlshaber der Expedition vom Viceadmiral Rosamel erhielt, wichen von den früher seinen Vorgängern ertheilten insofern ab, als ihm aufgegeben wurde, nach dem Südpole vorzudringen, so weit die Eisverhältnisse das zuließen. Er sollte gleichzeitig die von ihm im Jahre 1827 begonnene Untersuchung der Fidschi-Inseln

vervollständigen, nach einem Besuche des Salomons-Archipels vor dem Schwanenflusse in Australien und bei Neu-Seeland vor Anker gehen, die Insel Chatam und den von Lütke erforschten Theil der Carolinen anlaufen, um von da nach Mindanao, Borneo und Batavia zu segeln, von wo aus er um das Cap der Guten Hoffnung nach Frankreich zurückkehren sollte.

An die Instructionen selbst schlossen sich einige hochinteressante Bemerkungen an, Beweise des hohen Gesichtspunktes, von dem aus die Regierung die ganze Angelegenheit betrachtete.

»Seine Majestät, sagte Admiral Rosamel, hat hierbei nicht allein die Fortschritte der Hydrographie und der Naturwissenschaften im Auge gehabt, seine königliche Fürsorge für die Interessen des französischen Handels und für die Ausbreitung der Fahrten unserer Rheder hat ihm den Umfang Ihrer Mission und die Vortheile, welche man durch dieselbe zu erzielen hofft, unter erweiterterem Gesichtspunkte betrachten lassen. Sie werden eine Menge Punkte besuchen, deren Erforschung, inwieweit sie unseren Walfischjägern gewisse Hilfsmittel bieten können, von hoher Wichtigkeit erscheint. Sie werden sich deshalb bemühen, alle Nachrichten zu sammeln, welche Jene bei ihren Fahrten leiten und letztere selbst erfolgreicher machen können. Sie werden in Häfen ankern, wo unser Handel schon Fuß gefaßt hat und das Erscheinen eines Kriegsschiffes vielleicht von Nutzen sein könnte, und in anderen, wo die Erzeugnisse unserer Industrie voraussichtlich bisher unbekannte Absatzgebiete finden dürften, und über welche Sie nach Ihrer Rückkehr gewiß schätzenswerthe Auskunft zu ertheilen im Stande sind.«

Dumont d'Urville erhielt, außer den persönlichen Glückwünschen und Ermuthigungen von Seiten Louis Philippe's, die unzweideutigsten Beweise lebhafter Theilnahme

von der Akademie der moralischen Wissenschaften und von der Geographischen Gesellschaft. Leider war das nicht der Fall von Seiten der allgemeinen Akademie der Wissenschaften, obgleich Kapitän d'Urville schon seit zwanzig Jahren für die Bereicherung des naturhistorischen Museums rastlos gewirkt hatte.

»Ob aus Kastengeist oder nur in Folge ungünstiger Vorurtheile gegen mich, schreibt d'Urville, jedenfalls zeigten sie wenig Interesse für die in Vorbereitung begriffene Expedition, und die Ausdrücke, in welchen ihre Instructionen abgefaßt waren, erschienen ebenso frostig, wie sie dieselben etwa einer ihnen völlig unbekannten Persönlichkeit gegenüber hätten anwenden können.«

Man muß wirklich bedauern, unter den erbittertsten Gegnern dieser Expedition den berühmten Arago, sonst den ausgesprochenen Freund aller Polarforschungen, zu sehen.

Anders verhielt es sich dagegen mit verschiedenen fremden Gelehrten, von denen in erster Linie Humboldt und Krusenstern zu nennen sind, welche d'Urville ihre warmen Glückwünsche zu der neuen Expedition und den für die Wissenschaft zu erhoffenden Fortschritten darbrachten.

Nach mancherlei, durch die Ausrüstung der beiden Fahrzeuge, welche den Prinzen Joinville nach Brasilien überführen sollten, verursachten Verzögerungen konnten die Korvetten »Astrolabe« und »Zelée« am 7. September 1837 endlich Toulon verlassen. Am letzten Tage desselben Monats ankerten sie auf der Rhede von Santa Cruz bei Teneriffa; d'Urville zog es vor, an dieser Stelle, statt am Grünen Vorgebirge, Halt zu machen, weil er hier Weinvorräthe einnehmen zu können hoffte und einige Beobachtungen der magnetischen Intensität nebst verschiedenen Höhenmessungen vornehmen wollte die man ihn im Jahre 1826 nicht ausgeführt zu haben beschuldigte, obwohl es allgemein bekannt sein

mußte, daß ihm dies zu jener Zeit durch die Verhältnisse unmöglich gemacht worden war.

Trotz der Ungeduld der jüngeren Officiere, hier die Freuden des Lebens auf festem Lande einmal zu kosten, mußten sie sich doch einer viertägigen Quarantäne unterwerfen, welche auf die Nachricht von dem Vorkommen mehrerer Pestfälle im Lazareth von Marseille angeordnet worden war.

Ohne auf die Einzelheiten bei Besteigung des weltbekannten Pics (von Teneriffa) durch Du Bouzet, Coupvent und Dumoulin einzugehen, möge es genügen, hier einige begeisterte Sätze Coupvent-Desbois' wiederzugeben:

»Am Fuße des Kegels angelangt, sagt dieser Officier, kletterten wir noch eine Stunde lang über Aschenfelder und Steingeröll empor und erreichten endlich das ersehnte Ziel, den höchsten Punkt dieses ungeheueren Vulcans.

Da lag der rauchende Krater nun vor uns, eine hohle, schwefelige, mit Bimsstein und Felstrümmern bedeckte Halbkugel von etwa vierhundert Metern Durchmesser und hundert Metern Tiefe. Das Thermometer, welches um zehn Uhr Morgens im Schatten fünf Grad zeigte, ist zersprungen, weil wir es auf den Boden an eine Stelle gebracht hatten, wo schwefelige Dämpfe ausströmten.

An den Wänden und im Grunde des Kraters dampfen zahlreiche Fumarolen, welche Schwefel, die Grundlage des Gipfels, absetzen. Die Gewalt der ausströmenden Dämpfe erkennt man an fortwährend hörbaren, schwachen Detonationen. Der Boden ist an manchen Stellen so heiß, daß man den Fuß kaum einige Minuten lang auf dieselben setzen kann. Jetzt laßt Eure Blicke ringsum schweifen, betrachtet die drei übereinander gethürmten Berge – erscheinen sie nicht wie die Arbeit von Riesen, welche eine Treppe in den Himmel bauen wollten? Seht da die gewaltigen erstarrten Lavaströme, welche von einem Punkte ausgeflossen sind und Bergkämme

bilden, die Ihr wenige Jahrhunderte vorher nicht ungestraft betreten hättet! Seht in der Ferne den da- und dorthin zerstreuten Archipel der Canarien im Meere, das an den Küsten der Insel brandet, deren Gipfel Ihr jetzt bildet, Ihr Pygmäen!... Schaut um Euch, wie Gott das All überblickt, und Ihr habt den Lohn für alle Mühen, Ihr Reisende, welche die Bewunderung großartiger Naturschauspiele 3704 Meter über das Meer hinaufgelockt hat!«

Es sei hier eingeschaltet, daß die Forscher auf dem Gipfel des Pico den weit lebhafteren Glanz der Sterne, die leichtere Fortpflanzung des Schalles und jene Schwere der Gliedmaßen nebst Kopfschmerzen beobachteten, welche unter der Bezeichnung »Bergkrankheit« allgemein bekannt ist.

Während ein Theil des Stabes diese wissenschaftliche Promenade unternahm, durchstreiften einige andere Officiere die Stadt, in der nur eine ziemlich bescheidene, die »Alameda« genannte Alleestraße und die Kirche der Franziskaner erwähnenswerth erscheinen. Dagegen bieten die Umgebungen mehr des Interessanten, darunter die merkwürdigen Aquäduce, welche der Stadt Wasser zuführen, und der Wald von Mercedes, der, wie d'Urville wollte, eigentlich richtiger ein Dickicht genannt werden sollte, denn er besteht nur aus Gesträuch und mächtigen Farrenkräutern.

Die Bevölkerung schien heiteren Temperaments, aber entsetzlich träge, genügsam, aber über alle Maßen unsauber und von unglaublich leichtfertigen Sitten zu sein.

Am 12. October lichteten die beiden Fahrzeuge wieder die Anker, um so schnell als möglich nach den Polargebieten zu gelangen. Nur aus humaner Rücksichtnahme entschied sich d'Urville dahin, vor Rio einmal zu halten. Der Zustand eines schon brustkrank an Bord gekommenen Seecadetten verschlimmerte sich mit jedem Tage so sehr, daß ein Aufenthalt in den eisigen Regionen dessen Ende offenbar

beschleunigt hätte. Das war der Grund, um dessentwillen der Commandant von seiner Reiseroute abwich.

Die beiden Schiffe ankerten am 13. November auf der Rhede von Rio, nicht in der Bai, verweilten daselbst aber nur einen Tag über, das heißt so lange, als die Landung des jungen Duparc und die Einnahme einiger frischen Nahrungsmittel Zeit beanspruchten, und segelten dann nach Süden weiter.

Schon lange wünschte d'Urville die Magellanstraße einmal zu untersuchen, weniger aus hydrographischem Interesse – denn die im Jahre 1826 von dem englischen Kapitän King begonnenen und erst 1834 von Fitz-Roy zu Ende geführten, gewissenhaften Aufnahmen ließen nach dieser Seite kaum etwas zu thun übrig – aber mit besonderer Berücksichtigung der Naturgeschichte, welche noch eine Fülle neuer Beobachtungen sammeln zu lassen versprach.

Gleichmäßig interessant erschien es, sich über die jeden Augenblick drohenden Gefahren durch Sturmböen und dergleichen zu unterrichten, von denen die früheren Seefahrer so viel erzählten.

Ferner reizte es seine Neugier, die berühmten Patagonier, über welche unzählige Fabeln und Widersprüche verbreitet waren, aus eigener Anschauung gründlich kennen zu lernen.

Noch ein anderer Grund gab den Ausschlag, daß d'Urville den Port Famine dem Staatenlande als Halteplatz vorzog. Bei dem Studium der Berichte früherer Forscher, die sich nach der Südsee begeben hatten, war der Commandant zu der Ueberzeugung gelangt, daß der geeignetste Zeitpunkt zur Fahrt nach diesen Meerestheilen das Ende des Januars und der Monat Februar sein müsse. Nur da herrschte voraussichtlich vollkommenes Thauwetter, und man vermied damit das Risiko, die Mannschaften den nutzlosen Anstrengungen und Gefahren einer zur unrechten Zeit unternommenen Fahrt auszusetzen.

Sobald er sich hierüber schlüssig gemacht, theilte er dem Kapitän Jacquinot seine Pläne mit und steuerte nach dem Kanal zu. Am 12. December befanden sich beide Korvetten in Sicht des Caps der Jungfrauen, und Dumoulin begann mit Hilfe der jüngeren Officiere unter Segel die schöne Reihe seiner hydrographischen Aufnahmen.

In der sehr gewundenen Fahrstraße der Meerenge entwickelte d'Urville so viel Kühnheit, Kaltblütigkeit, Geschick und Geistesgegenwart – so haben Andere wörtlich über ihn geurtheilt – daß er die meisten Matrosen auf andere Gedanken brachte, denn diese hatten vorher, als sie ihn gichtleidend nur mühsam im Hafen von Toulon gehen sahen, spöttisch gerufen: »Mit dem Männchen werden wir nicht allzu weit kommen!«

Als die Schiffe aber, Dank der unausgesetzten Wachsamkeit des Befehlshabers, glücklich aus der Meerenge heraussegelten, hatte sich die Anschauung der Leute gründlich verändert, und sie riefen nun:

»Dieser Teufelskerl muß toll sein! Da sind wir hart an den Felsen, Klippen und am Lande vorbeigefahren, als wäre er sein Lebelang hier hin und her gesegelt!... Und wir, wir glaubten schon, daß ihm der Tod im Nacken säße!«

Es erscheint hier am Platze, einige Worte über den Aufenthalt im Port Famine einzufügen. Die Landungsstelle ist bequem; man findet bei derselben eine schöne Quelle und Holz in Ueberfluß; die Klippen liefern Mieß- und Tellermuscheln, sowie Trompetenschnecken in großer Menge, und das Land erzeugt Sellerie und eine dem Huflattig ähnliche Art Salat. Andere Hilfsmittel liefert auch der Fischfang in der Bucht. während der ganzen Zeit unseres Aufenthaltes fing man mit Schleppnetzen und Angeln so viele Stinte, Seearben, Schmerlen und Trichtersische, daß diese allein zur Beköstigung der ganzen Mannschaft ausreichten.

»Als ich wieder unter Segel gehen wollte, sagt d'Urville, brachte mir der Oberbootsmann ein kleines Fäßchen, das seine Leute an einem Baume am Strande hängend gefunden hatten, neben dem noch ein Pfahl mit der Aufschrift Post-Office gestanden hatte. Da ich bemerkte, daß sich Papiere in dem Fäßchen voranden, ließ ich dasselbe an Bord schaffen und nahm von jenen Einsicht. Sie enthielten Bemerkungen von Kapitänen, welche die Meerenge passirt hatten, über die Zeit ihrer Vorbeifahrt, über die damalige Witterung und dergleichen, verschiedene Rathschläge für etwaige Nachfolger und Briefe nach Europa und den Vereinigten Staaten.

Es scheint, als ob die Idee dieses Postamtes unter freiem Himmel von dem amerikanischen Kapitän Cunningham ausgegangen sei, der sich dazu, im April 1833, einfach einer an einem Baume aufgehängten Flasche bediente, sein Landsmann Water-House vervollständigte im Jahre 1835 diese primitive Anlage durch Hinzufügung eines Pfahles mit obiger Inschrift. Endlich segelte der englische Kapitän Carrick, der Commandant des Schooners »Mary-Ann« von Liverpool, im Jahre 1837 auf dem Wege nach San Blas in Californien durch die Straße und kehrte auf dem Heimwege, am 29. November 1837, das heißt sechzehn Tage vor uns, durch dieselbe zurück; er vertauschte die Flasche mit dem Fäßchen und ersuchte seine Nachfolger, sich desselben zur Einlegung der Briefe zu bedienen, die sie irgend wohin befördert zu sehen wünschten. Ich beabsichtige, diese wirklich nützliche und in ihrer Einfachheit doch so sinnreiche Anlage noch dadurch zu verbessern, daß ich am Gipfel des Vorgebirges, eine Inschrift mit hinreichend großen Buchstaben werde anbringen lassen, um die Aufmerksamkeit der Seefahrer zu erregen, welche, wenn sie im Port Famine auch nicht vor Anker gehen wollen, doch wenigstens aus Neugier ein Boot absenden werden, um zu sehen, was sich in dem Behälter, den ich habe an den Pfahl

selbst befestigen lassen, etwa vorfinden möchte. Allem Anscheine nach werden wir von dieser Vervollkommnung den ersten Nutzen haben und unsere Angehörigen angenehm überrascht sein, von uns aus diesem wilden, öden Lande gerade in dem Augenblicke Nachricht zu erhalten, wo wir nach den Eisregionen des Südpols aufbrechen.«

Zur Zeit der Ebbe ist die Mündung des Sedgerflusses, der im Port Famine mündet, durch Sandbänke versperrt; dreihundert Meter weiter landeinwärts bildet die Ebene einen weit ausgedehnten Sumpf, aus dem gewaltige Baumstämme und riesige, unter dem Einflusse der Witterung gebleichte Thierknochen herausragen, welche von den furchtbaren Platzregen, die den Fluß von Zeit zu Zeit anschwellen, bis hierher geführt wurden.

Den Sumpf umrahmt ein herrlicher Wald, und Dornenbüsche machen jedes Eindringen in denselben fast unmöglich. Die häufigst vorkommenden Bäume in demselben sind Buchen mit zwanzig bis dreißig Meter hohen und fast einen Meter dicken Stämmen, ferner die sogenannte Winters-Rinde, welche lange Zeit an Stelle des Zimmets Verwendung fand, und eine Art Berberitze.

Die größten Buchen, welche d'Urville sah, hatten einen Umfang von fünf und eine Höhe von fünfzig Metern.

Leider begegnet man in dem Uferlande weder Säugethieren, noch Reptilien und findet auch keine Land- oder Flußmuscheln; eine oder zwei Arten Vögel neben Flechten und Moosen sind Alles. was ein Naturforscher hier sammeln könnte.

Mehrere Officiere fuhren in einer Jolle den Sedgerfluß hinauf, bis die geringe Wassertiefe desselben dem weiteren Vordringen ein Ende machte. Sie kamen bis sieben und eine halbe Meile von der Mündung landeinwärts und fanden, daß

der Fluß an der Stelle, wo er in das Meer fällt, dreißig bis vierzig Meter in der Breite mißt.

»Es möchte schwierig sein, sagt de Montravel, ein mehr pittoreskes Bild zu ersinnen als das, welches sich bei jeder Biegung des Wasserlaufes unseren Blicken darbot. Ueberall herrschte eine wirklich wunderbare, geradezu unnachahmliche Unordnung, ein Wirrwarr von Bäumen, zerbrochenen Aesten und moosbedeckten Stämmen, die sich in allen Richtungen kreuzten.«

Alles in Allem ließ die Station im Port Famine nichts zu wünschen übrig; Wasser und Holz waren ohne Schwierigkeit zu erlangen; man nahm vielerlei Reparaturen vor oder richtete das und jenes vortheilhafter ein; daneben widmete man sich Beobachtungen der Stundenwinkel und Untersuchungen im Gebiete der Physik, Meteorologie und Hydrographie, wie der Gezeiten; endlich sammelte man zahlreiche naturhistorische Gegenstände, welche um so werthvoller erschienen, als Frankreich in seinen verschiedenen Museen absolut nichts aus jenen noch kaum bekannten Gebieten besaß.

»Eine geringe Anzahl von Commerson gesammelter und in de Jussieu's Herbarium aufbewahrter Pflanzen, heißt es in dem Berichte, bildeten Alles, was man bisher von denselben kannte.«

Am 28. December 1837 wurden die Anker gelichtet, ohne Einen der Patagonier zu Gesicht bekommen zu haben, deren Bekanntschaft Officiere und Mannschaft gar zu gern gemacht hätten. Gewisse Zufälligkeiten, wie solche bei einer Seereise ja selten ausbleiben, nöthigten die beiden Corvetten, unsern von hier, im Hafen Galant, wieder vor Anker zu gehen. Die Ufer dieses Hafens sind mit schönen Bäumen besetzt und von Bergströmen durchbrochen, welche nicht weit davon prächtige Wasserfälle von fünfzehn bis zwanzig Meter Höhe bilden. Der Aufenthalt hier war nicht als verloren anzusehen, denn man

sammelte dabei sehr viele, noch neue Pflanzenspecies und vermaß den Hafen und die benachbarten Buchten. Der Commandant erachtete die Jahreszeit jetzt für zu vorgeschritten, um durch den westlichen Ausgang der Meerenge zu segeln, und beschloß deshalb umzukehren, in der Hoffnung, vor der Abreise nach den Polarregionen doch noch einmal mit Patagoniern zusammenzutreffen. Die Bai St. Nikolaus, welche Bougainville Bai der Franzosen genannt hatte, bot einen weit lieblicheren Anblick als der Hafen Galant, wo die Besatzung den 1. Januar 1838 verlebte. Die gewohnten hydrographischen Arbeiten wurden hier von den Officieren unter der Leitung Dumoulin's glücklich zu Ende geführt.

Nach dem Cap Remarquable sandte man auch ein Boot ab, weil Bougainville daselbst fossile Muscheln gesehen haben wollte; es fanden sich aber nur kleine, in Kalk eingebettete Strandsteine, die vom Ufer bis zu einer Höhe von fünfzig Metern eine dünne Lage bildeten.

Auch mit dem Thermometrographen stellte man in einer Tiefe von zweihundertundneunzig Faden, wobei sich zwei Meilen vom Lande noch kein Grund fand, höchst interessante Beobachtungen an. Wenn die Temperatur der Oberfläche neun Grad betrug, so zeigte sie in jener Tiefe nur zwei Grad, und da kaum anzunehmen war, daß die beiden Oeane ihre Gewässer so tief unten zuführten, mußte man das für die jener Tiefe eigenthümliche Temperatur ansehen.

Die Schiffe landeten hierauf in Feuerland, wo Dumoulin die Reihe seiner Aufnahmen fortsetzte. Niedrig, offen und mit Felsen bedeckt, welche als Richtpunkte für Vermessungen dienten, bot dasselbe an dieser Stelle keine besonderen Gefahren. Ferner passirte man nach einander die Insel Magdalena, die Bai Gente grande, die Insel Elisabeth, den Hafen Oazy, wo man mit dem Fernrohre ein größeres

Patagonier-Dorf erkennen konnte, und den Hafen Peckett, in dem die »Astrolabe« bei drei Faden Wasser auf Grund stieß.

»In dem Augenblicke, als man bemerkte, daß wir aufliefen, sagt Dumont d'Urville, entstand unter der Mannschaft eine gewaltige Bestürzung und wurden verschiedene verzweifelte Ausrufe laut. Ich befahl mit sicherer Stimme Schweigen und rief, ohne mich von dem Vorkommniß irgendwie beunruhigt zu zeigen: »Das hat ja nichts zu bedeuten, da wird es noch ganz anders kommen!«

Später erinnerten sich meine Matrosen dieser Worte noch häufig genug. Es erscheint für einen Kapitän vor allen Dingen wichtig, auch bei den handgreiflichsten Gefahren, selbst gegenüber solchen, die er für unvermeidlich hält, stets die größte Ruhe und unerschütterliche Kaltblütigkeit zu bewahren.«

Im Hafen Peckett bekam man endlich Patagonier zu Gesicht. Officiere und Matrosen beeilten sich nach Kräften, an's Land zu kommen. Dort wartete an der Landungsstelle eine Menge berittener Eingeborner.

Sanft und friedlich, beantworteten sie zuvorkommend alle an sie gerichtete Fragen. Mit großer Gemüthsruhe betrachteten sie Alles, was sie sahen, und schienen nach den Gegenständen, die man ihnen zeigte, kein besonderes Verlangen zu haben. Diebesgelüste waren ihnen offenbar nicht eigen, denn so Viele ihrer auch an Bord kamen, wurde doch nicht das Geringste heimlich mit weggenommen.

Ihre mittlere Größe schien 173 Centimeter zu betragen, doch sah man auch weit kleinere; ihre Gliedmaßen waren stark und rund, aber nicht besonders muskulös, und die Füße meist klein. Charakteristisch an ihnen ist die auffallende Breite der unteren Gesichtstheile, denen gegenüber die Stirn niedrig und abgeflacht erscheint. Längliche, schmale Augen, vorspringende

Wangenbeine und eine abgeplattete Nase verleihen ihrem Typus viel Aehnlichkeit mit dem der Mongolen.

Alles deutet bei ihnen auf Schlaffheit und Indolenz, nichts auf Kraft und Gewandtheit. Wenn man sie stehend oder gehend so zusammengesunken sieht, mit ihren nach vorn zusammenknickenden Pferden, so glaubt man eher Frauen aus einem Harem vor sich zu haben, als Wilde, welche gewöhnt sind, allen Unbilden rauher Witterung zu trotzen und gegen Schwierigkeiten aller Art anzukämpfen, um nur das Leben zu fristen. Mitten unter ihren Hunden und Pferden auf Fellen ausgestreckt, kennen sie keinen angenehmeren Zeitvertreib als den, sich das Ungeziefer abzusuchen, von dem sie strotzen. Zu Fuße zu gehen, sind sie so wenig gewöhnt, daß sie zu Pferde stiegen, um Muscheln am Strande zu suchen, obwohl dieser kaum fünfzig bis sechzig Schritte entfernt war.

Unter ihnen lebte auch ein Weißer von elendem Aussehen; er gab zwar vor, aus den Vereinigten Staaten zu stammen, sprach aber nur sehr unvollkommen englisch, und man erkannte ihn leicht als einen deutschen Schweizer. Niederhauser – so hieß der Mann – war nach den Vereinigten Staaten ausgewandert, um Schätze zu sammeln; da sich das Geschick ihm nicht günstig zeigte, ließ er sich durch die verlockenden Vorspiegelungen eines Robbenjägers bethören, der seine Mannschaft zu vervollständigen wünschte. Er wurde, wie dies Gebrauch ist, nebst sieben Kameraden und dem nöthigen Proviant auf einer öden Insel von Feuerland ausgeschifft, um Robben zu jagen und deren Felle zuzubereiten.

Vier Monate später erschien sein Schiff wieder, nahm die erbeuteten Felle ein, ließ neuen Proviant zurück – und war für immer verschwunden. Niemand wußte, ob dasselbe gescheitert war oder der Kapitän seine Leute einfach im Stiche gelassen hatte.

Als die Zeit verstrich und diese Bedauernswerthen sich ohne Lebensmittel sahen, bestiegen sie ihr Boot und fuhren in die Meerenge ein, wo sie bald mit Patagoniern zusammentrafen. Niederhauser blieb bei diesen, während die Anderen ihre Fahrt fortsetzten. Er wurde von den Wilden freundlich aufgenommen, fügte sich gänzlich deren Lebensgewohnheiten, füllte sich den Magen tüchtig an, wenn die Jagd reiche Beute lieferte, und schnürte sich den Gürtel fester, wenn er in Zeiten des Mangels den Hunger nur mit einigen eßbaren Wurzeln stillen konnte.

Müde dieses elenden Lebens, bat Niederhauser jetzt aber d'Urville, ihn an Bord aufzunehmen, denn er könne diese Entbehrungen, sagte er, nicht einen Monat länger aushalten. Der Kapitän gewährte die Bitte und schiffte ihn als Passagier ein.

Während seines dreimonatlichen Aufenthaltes bei den Patagoniern hatte sich Niederhauser einigermaßen deren Sprache angeeignet, und d'Urville benutzte diesen Umstand, um die patagonischen Ausdrücke für ein vergleichendes Wörterbuch aller Sprachen zu erfahren.

Das Kriegscostüm der Feuerländer besteht aus einem ledernen Helm mit mehreren Erzplatten, über dem ein schöner Busch von Hahnenfedern weht, einem Ueberwurf von Büffelhaut mit gelben Streifen und aus einer Art zweischneidigem Pallasch. Der Häuptling des Stammes im Hafen Peckett ließ sich bewegen, ein Bild von sich anfertigen zu lassen, ein Beweis von geistiger Ueberlegenheit gegenüber seinen Unterthanen, welche das aus Furcht vor irgend welcher Zauberei stets verweigerten.

Am 8. Januar wurden die Anker gelichtet, die andere enge Stelle trotz der Strömung ohne Beschwerde passirt, und nachdem sie zwei Drittheile der Ausdehnung der Magellanstraße untersucht, wendeten sich die Schiffe nach den

Polarregionen und nahmen die ganze Ostseite von Feuerland auf, eine Lücke, deren Ausfüllung in hydrographischem Interesse sehr erwünscht schien, da bis jetzt noch keine specielle Karte der genannten Insel existirte.

Staatenland ward ohne Unfall umschifft. Am 15. Januar sah man nicht ohne eine gewisse Erregung das erste Eis, zwischen dem die Schiffe nun bald dahinsegeln sollten.

Die schwimmenden Eisschollen sind an und für sich nicht die gefährlichsten Feinde in diesen Gegenden; der Nebel – ein dichter Nebel, den auch das schärfste Auge nicht zu durchdringen vermag – umhüllt die beiden Fahrzeuge, lähmt deren Bewegung und setzt sie, obschon sie beigelegt haben, doch jeden Augenblick der Gefahr aus, gegen irgend einen gewaltigen Block zu stoßen. Die Temperatur sinkt; an der Meeresoberfläche zeigt der Thermometrograph nur noch zwei Grad, weiter in der Tiefe fällt er bis unter Null. Bald wirbelt ein halbgeschmolzener Schnee herab. Alles deutet darauf hin, daß man jetzt in die antarktischen Meere einfährt.

Es ist unmöglich, die Insel Clarence und die New-South-Orkneys aufzusuchen; man verliert die Zeit mittelst Segelmanövern, um den Eisbergen auszuweichen. Am 20. Januar zu Mittag befindet man sich unter $62^{\circ}3'$ südlicher Breite und $49^{\circ}56'$ westlicher Länge. Nicht fern von hier hatte Powell die ersten compacten Eisfelder getroffen. Man gewahrt bald eine gewaltige Eisinsel von zweitausend Meter Länge, siebenzig Meter Höhe und glatt abgeschnittenen Wänden, welche unter der wechselnden Einwirkung des Lichtes einem Lande zum Verwechseln ähnlich aussieht.

Walfische und Pinguins verfolgen unablässig das Schiff, um welches weiße Möven in Schaaren flattern.

Am 21. ergibt die Messung $62^{\circ}53'$ südlicher Breite und d'Urville hofft schon in den nächsten Tagen den 65. Grad zu erreichen, als man ihm in der Nacht, gegen drei Uhr Morgens,

die Meldung macht, daß der Weg durch Packeis versperrt erscheint, das nirgends eine fahrbare Straße erkennen lasse. Die Halsen werden fort gewechselt, und man segelt langsam, denn der Wind hat sich abgeschwächt in östlicher Richtung weiter.

»Auch fanden wir Gelegenheit, heißt es in dem Berichte, das wundervolle Schauspiel, das sich vor unseren Augen entrollte, mit Muße zu genießen. Ernst und über alle Beschreibung großartig und die Einbildungskraft mächtig anregend, erfüllt es doch das Herz unwillkürlich mit Entsetzen. Niemals fühlt der Mensch so sehr wie hier seine gänzliche Ohnmacht...

Es ist eine neue Welt, die sich vor seinen Blicken aufthut, aber eine starre, schauerliche, schweigende Welt, wo ihm von allen Seiten Vernichtung droht. Wenn ihn hier das Unglück ereilte, sich allein überlassen zu sein, würde nichts, kein Trost, kein Funken von Hoffnung, seinen letzten Augenblicken die Bitterkeit nehmen können. Dieser Gedanke erinnert unwillkürlich an die berühmte Inschrift über dem Thor zu Dante's Hölle:

»Lasciate ogni speranza, voi ch'entrate.«
(Laßt alle Hoffnung draußen, ihr, die ihr hier eintretet.)«

D'Urville unternimmt dann eine andere, merkwürdige Arbeit, die, mit anderen von derselben Natur verglichen, einen großen Nutzen versprechen würde. Er läßt nämlich die Grenzlinie des Packeises genau aufnehmen. Wenn das auch andere Seefahrer gethan hätten, würde man genauen Aufschluß über die Richtung und Vorwärtsbewegung der Eismassen des Südens erlangen können, ein Punkt, über den jetzt noch ziemliche Dunkelheit herrscht.

Am 22. bemerkte man, nach Umschiffung einer vorspringenden Spitze, daß die Grenze des Packeises nach Südsüdwest und später nach Westen verlief. In dieser Gegend

erblickt man auch ein hohes bergerfülltes Land. Dumoulin hat dessen Aufnahme begonnen, und d'Urville glaubt darin Morell's Neu-Süd-Grönland zu erkennen, als man seine Formen sich verändern und es am Horizont allmählich verschwinden sieht.

Am 24. segeln die zwei Corvetten über eine mit schwimmenden Schollen bedeckte Wasserfläche und gelangen nach einer anderen Stelle, wo das Eis offenbar im Schmelzen ist. Bald aber verengert sich der vorher freie Weg, es treten wieder zahlreiche Blöcke auf, und man muß sofort Kehrt machen, um nicht eingeschlossen zu werden.

Alles deutet jedoch darauf hin, daß der Rand des Packeises in Zersetzung begriffen ist; die Eisinseln brechen mit furchtbarem Krachen zusammen, von den Schollen rieselt in seinen Fäden das Wasser – das ist das Thauwetter; die Jahreszeit ist also noch nicht weit genug vorgeschritten, und Fanning behält damit Recht, wenn er sagt, daß man nach diesen Gegenden vor Monat Februar nicht gehen solle.

D'Urville beschließt deshalb, nach Norden zu steuern, um die New-South-Orkney-Inseln anzulaufen, deren Karte noch unvollständig und wenig verläßlich ist. Der Commandant wünschte die Aufnahme dieses Archipels vorzunehmen und daselbst einige Tage zu verweilen, bevor er wieder einen Kurs nach Süden einschlug, um sich da zu derselben Jahreszeit wie Weddell zu befinden.

Drei Tage hindurch segelte d'Urville längs des nördlichen Randes dieses Archipels hin, ohne einen Landungsplatz zu entdecken, dann nahm er am 4. Februar seinen Weg wieder auf und traf unter $62^{\circ}20'$ der Breite und $39^{\circ}28'$ östlicher Länge von Neuem auf das Packeis.

Wenige Minuten vor zwölf Uhr Mittags gewahrt man da eine Oeffnung in demselben und fährt auf's Gerathewohl in dieselbe ein.

Dieses kühne Manöver gelang beiden Fahrzeugen, welche trotz heftigen Schneetreibens in eine Art kleines Bassin von zwei Meilen Breite eindringen konnten, das freilich ringsum von hohen Eismauern eingeschlossen war.

Man mußte sich hier an einem Eisberge festlegen. Als Befehl zum Ankern gegeben wurde, rief ein junger Novize von der »Zelée« ganz naiv:

»Ist denn hier ein Hafen? Ich glaubte nicht, daß jenseits des Eises auch noch Menschen wohnten!«

Uebrigens war alle Welt an Bord beider Schiffe in diesem Augenblicke seelenvergnügt. Einige junge Officiere von der »Zelée« hatten mit ihren Kameraden von der »Astrolabe« eine Bowle Punsch geleert. In seinem Bette hörte der Befehlshaber die lauten Ausbrüche der Freude. Ihm erschien freilich die Lage nicht in so rosenrothem Lichte. Er sagte sich, daß dieses Wagniß doch sehr unklug gewesen sei. In eine Sackgasse eingeschlossen, bot sich ihm kein anderer Weg aus derselben als der, durch den er hereingekommen, und ohne Wind im Rücken zu haben, konnte er auch diesen nicht benutzen.

In der That wurde d'Urville um elf Uhr durch heftige Stöße und ein schabendes Geräusch erweckt, als wenn die Corvette auf Felsen getroffen wäre. Der Commandant stand sofort auf und sah, daß die von einer Strömung fortgetriebene »Astrolabe« gegen eine Eiswand gedrängt worden war, wo sie den Stößen anderer, schneller dahintreibenden Schollen ausgesetzt lag.

Mit anbrechendem Tage sah man sich rings vom Eise umschlossen. Nur nach Norden zu fand sich ein dunkelblauer Streifen freien Wassers. Man schlug augenblicklich diese Richtung ein, aber gleichzeitig legte sich auch schon ein dicker Nebel um die beiden Corvetten. Als dieser sich auflöste, startete vor dem Schiffe eine Barriere compacten Eises, auf deren anderer Seite auf Sehweite hinaus offenes Wasser lag.

D'Urville beschloß, sich durch das Hinderniß Bahn zu brechen, ging ein Stück zurück und ließ die »Astrolabe« dann mit möglichster Wucht auf dasselbe stoßen. Zwei bis drei Schiffslängen drang diese zwar in das Eis ein, dann lag sie aber unbeweglich; nun sprangen die Mannschaften auf das Eis und bemühten sich, mit Aexten und Hauen, mit Meißeln und Sägen den Weg frei zu machen.

Schon hatten sie den Rest der Eisbahn beinahe überwunden, als der Wind umschlug und ein hohler Seegang sich bemerkbar machte, der das Schiff, nach Ansicht aller Officiere, zwang, in das Innere der Eismassen zurückzukehren, da man bei weiter auffrischendem Winde befürchten mußte, an dem Packeise festgehalten und von Wogen und treibenden Schollen zertrümmert zu werden.

Zwölf bis fünfzehn Meilen hatte die Corvette so nutzlos zurückgelegt, als ein auf den Wanten befindlicher Officier in der Richtung nach Ostnordost eine Durchfahrt entdeckte. Sofort wendete man nach dieser Seite; auch da erwies es sich aber als unmöglich, hindurch zu segeln, und als darüber die Nacht hereinbrach, blieb kein anderer Ausweg übrig als der, die Schiffe an einem Eisberge zu verankern. Das entsetzliche Krachen, welches den Befehlshaber schon in vergangener Nacht munter erhalten hatte, wiederholte sich nun mit solcher Heftigkeit, daß man die Corvette dadurch zugrunde gerichtet zu sehen fürchtete. Nach einer Unterredung mit dem Kapitän der »Zelée« drang d'Urville noch einmal nach Norden vor, doch verging der ganze Tag, ohne eine wesentliche Veränderung in der Lage der beiden Schiffe herbeizuführen; am folgenden Tage wurde der Seegang, während halbgeschmolzener Schnee herabfiel, so stark, daß er das ganze Eisfeld, in dem die Fahrzeuge gefangen lagen, aufhob und zerbrach.

Jetzt forderten die Eisschollen, welche fast hin und her hüpfen, noch größere Aufmerksamkeit, und man mußte das Steuerruder in eine Art Balkenhütte einschließen, um dasselbe gegen die Stöße der Eismassen zu schützen.

Außer einigen, durch die fortwährend blendende Rückstrahlung des Lichtes von dem Schnee verursachten Augenentzündungen blieb der Gesundheitszustand der Mannschaften ein recht erfreulicher, was dem Commandanten um so lieber war, als hier Jedermann die Augen offen halten mußte. Am 9. Februar konnten die Corvetten, von einer steifen Brise unterstützt, aus ihrer gefährlichen Lage loskommen und ein vollkommen eisfreies Meer auffinden. Dem Packeis waren sie auf eine Strecke von zweihundertfünfundzwanzig Meilen gefolgt.

Ein außergewöhnliches Glück war es zu nennen, daß die Schiffe, außer dem Verluste einiger Sparren und eines nicht geringen Theiles der Kupferverkleidung, ernsthaftere Havarien nicht erlitten hatten; jedenfalls zogen sie jetzt nicht mehr Wasser als vorher.

Am nächsten Tage schien die Sonne und gestattete eine Beobachtung anzustellen, aus der sich die augenblickliche Position zu $62^{\circ}9'$ der Breite und $39^{\circ}22'$ westlicher Länge ergab.

Noch immer fiel Schnee, die lebhafteste Kälte hielt an und der heftige Wind währte noch die drei folgenden Tage über fort. Dieses ununterbrochene schlechte Wetter und die länger werdenden Nächte überzeugten d'Urville von der Nothwendigkeit, auf die Weiterfahrt zu verzichten. Als er sich unter 62° südlicher Breite und $33^{\circ}11'$ der Länge, etwa da befand, wo Weddell im Jahre 1823 hatte ungehindert segeln können, und ihm nur undurchdringliche Eismassen entgegentraten, schlug er den Weg nach den New-South-Orkneys ein.

Uebrigens hatte der nun einmonatliche Aufenthalt im Eise und Nebel des antarktischen Oceans doch auch die Gesundheit der Mannschaft erschüttert, und es schien nutzlos für die Wissenschaft, diesen gefährlichen Kreuzzug noch länger fortzusetzen. Am 20. kam jener Archipel in Sicht; noch einmal wurde d'Urville durch Eis gezwungen, weiter nach Norden zurückzuweichen, er konnte aber doch zwei Boote absenden, welche auf der Insel Weddell eine reiche, geologische Sammlung, einige Proben von Flechtenarten und etwa zwanzig Pinguins und Chionis zusammenbrachten.

Am 25. Februar kam die Insel Clarence in Sicht, welche die östlichste Spitze des New-South-Shetland-Archipels bildet, ein hohes, steiles und, außer dem Ufer, überall mit Schnee bedecktes Land; dann fuhr man mit vollen Segeln nach der Elephanten-Insel, welche der vorigen fast ganz gleicht, aber viele Bergkuppen aufwies, die sich in schwarzen Farbentönen von den Schnee- und Eisfeldern abhoben. Die Eilande Narrow, Biggs, O'Brien und Aspland wurden nach und nach angelaufen; sie boten aber nirgends am Ufer einen Raum, wo ein Mensch nur den Fuß hinsetzen könnte. Später sah man den kleinen Vulcan Bridgeman, an dem zwei Boote vergeblich die Naturforscher ans Land zu setzen versuchten.

»Die allgemeine Bodenfärbung, heißt es in dem Berichte, ist röthlich, wie die von gebrannten Ziegelsteinen, und zeigt graue Flecken, welche von Bimssteinen oder verhärteter Asche herrühren mögen. Am Meeresstrande bemerkt man hier und da große, schwarze Blöcke, wahrscheinlich von Lava. Uebrigens besitzt das Eiland keinen wirklichen Krater, aber überall, und vorzüglich längs des westlichen Ufers wirbeln dichte Dampfvolken aus dem Boden desselben empor; am nördlichen Ufer bemerkt man auch zwei zehn bis zwölf Meter hoch aufsteigende Fumarolen; an der Ost- und Südseite fehlen solche mehr, ebenso auf den höchsten, ebenen und runden

Berggipfeln des Eilandes. Die ganze Masse desselben muß in jüngerer Zeit große Veränderungen erfahren haben, da die ganze Erscheinung mit der Beschreibung Powell's aus dem Jahre 1822 so wenig übereinstimmt.«

D'Urville steuerte bald wieder nach Süden und erkannte am 27. Februar in Südosten einen ausgedehnten Landstreifen, den er wegen Nebel und dichtem Schneetreiben nicht anzulaufen verwochte. Jener konnte etwa in der Breite der Insel Hope, das heißt unter 62°57' liegen. Er näherte sich demselben so weit als möglich und beobachtete zuerst ein niedriges Stück Land, dem er den Namen Joinville-Land gab; weiter im Südwesten eine ausgedehnte Berglandschaft, die er Louis Philippes-Land benannte, und zwischen diesen inmitten eines von Eis verstopften Kanals eine Insel, welche Insel Rosamel getauft wurde.

»Alsdann, sagt d'Urville, gestattete uns der klarer gewordene Himmel, alle Unebenheiten von Louis Philippes-Land deutlich zu unterscheiden. Es erstreckte sich von dem Bransfield-Berge im Norden 72° nach Osten bis nach Südsüdwesten, wo man es noch am Horizonte erblicken kann. Vom Bransfield-Berge nach Süden zu bildet es eine hohe, gleichförmige Landschaft, freilich nur einen ungeheuren Gletscher ohne besondere Unebenheiten. Im Süden aber erhebt sich das Land in Form eines schönen Kegels (der Jacquinet-Berg), der den Bransfield an Höhe zu erreichen, vielleicht gar zu übertreffen scheint; von da aus verläuft das Land in Form einer Bergkette, welche im Südwesten mit einem, alle übrigen noch überragenden Gipfel endigt. Die Wirkung des Schnees und des Eises aber, ebenso wie der Mangel jedes zum Vergleich dienenden anderen Objects verleitet gar zu leicht dazu, die Höhe solcher Protuberanzen zu überschätzen.

Wir erkannten wirklich aus den von Dumoulin vorgenommenen Messungen, daß alle Berge, die uns erst so

riesig und mindestens den Alpen oder Pyrenäen ähnlich zu sein schienen, nur eine sehr mittelmäßige Höhe hatten. Der Bransfield-Berg z. B. maß nur 632 Meter, der Jacquinet 648 und der letzterwähnte, der d'Urville-Berg, der höchste von allen, 931 Meter. Mit Ausnahme einzelner, vor der größeren Landmasse gelegener Eilande und einiger schneefreien Vorsprünge bildet das Uebrige nur eine zusammenhängende Eismasse; unter solchen Verhältnissen ist es selbstverständlich unmöglich, die eigentliche Gestalt des Landes anzugeben, da man nur die Linie seiner Eiskruste abzeichnen kann.«

Am 1. März ergiebt die Sonde nur hundertachtzig Faden Tiefe und einen felsigen Grund. Die Temperatur an der Oberfläche des Meeres beträgt 19, im Grund desselben 02 Grad. Am 2. März entdeckt man, ziemlich entfernt von Louis Philippes-Land, eine Insel, welche den Namen der »Astrolabe« erhält. Am nächsten Tage wird eine große Bucht oder vielmehr ein Kanal, dem man den Namen Orleans-Kanal beilegt, zwischen Louis Philippes-Land und einer hohen felsigen Küste aufgenommen, die nach d'Urville's Ansicht den Anfang der bisher nur unzulässig bekannten Trinityländer bilden sollte.

Vom 26. Februar bis zum 5. März blieb d'Urville in Sicht dieser Küste, segelte in geringer Entfernung von derselben hin, mußte aber wegen fortwährenden Regens und kaum durchsichtiger Nebel wiederholt seinen Kurs ändern. Alles deutete jetzt übrigens auf ziemlich rasches Thauwetter hin; gegen Mittag stieg die Temperatur bis fünf Grad über Null; überall rannen kleine Wasseradern von dem Eise und ganze Blöcke lösten sich ab, die mit Donnergepolter in's Meer stürzten; dazu wehte unaufhörlich eine scharfe westliche Brise. Das war auch der Grund, warum d'Urville seine Untersuchungen nicht noch länger fortsetzte. Das Meer rollte schwer, der Regen ließ nur selten nach und der Nebel niemals. Er mußte sich also von dieser gefährlichen Küste entfernen und

nach Norden steuern, wo er vom nächsten Tage ab die westlichen Inseln der Neu-Shetlands-Gruppe aufnahm.

Hierauf schlug d'Urville den Weg nach Conception ein. Die Fahrt ging freilich nur unter großen Beschwerden vor sich, denn trotz aller Vorsichtsmaßnahmen wurde die Besatzung, vorzüglich die der »Zelée«, ziemlich heftig vom Scorbut befallen. Jetzt begann d'Urville auch die Höhe der Wellen zu messen, und mußte sich dabei überzeugen, daß der Vorwurf, er habe dieselbe früher viel zu hoch geschätzt, wirklich berechtigt war.

Um jeden Zweifel an den Ergebnissen seiner Beobachtungen auszuschließen, nahm er bei dieser Arbeit seine Officiere zu Hilfe, und es ergab sich, daß die verticale Höhe der Wellen bis elf Meter, ihre Länge vom Kamm bis zum Grund bis sechzig Meter betrug, was also für die ganze Welle eine Breite von hundertzwanzig Metern ergeben würde. Diese Messungen ertheilten die Antwort auf Arago's ironische Behauptung, der von seinem Cabinet aus keiner Welle mehr als fünf bis sechs Meter Höhe zugestehen wollte. Man darf aber keinen Augenblick darüber im Zweifel bleiben gegenüber dem berühmten, aber leidenschaftlichen Physiker, die an Ort und Stelle ausgeführten Messungen der Seefahrer als richtig anzuerkennen.

Am 7. April 1838 ging die Division in der Bai von Talcahuano vor Anker. Hier sollte sie einmal die Ruhe finden, deren die vierzig Scorbutischen der »Zelée« so nöthig bedurften. Von hier aus segelte d'Urville nach Valparaiso, ankerte später, ganz Oceanien durchfahrend, am 1. Januar 1839 in Guaham, wandte sich hierauf nach den Malayen-Ländern, erreichte im October noch Batavia und kam von dort nach Howart-Town, von wo aus er am 1. Januar 1840 zu einer neuen Reise durch die antarktischen Gebiete aufbrach.

Zu jener Zeit kannte d'Urville weder die Fahrt Balleny's, noch wußte er etwas von der Entdeckung des Sabrina-Landes. Seine Absicht ging nur dahin, südlich von Tasmanien hinabzusegeln, um zu sehen, unter welchem Breitengrade er auf das Eis treffen würde. Das Gebiet zwischen dem 120. und 160. Grad östlicher Länge war, so glaubte er, noch nicht erforscht worden. Hier meinte er also vielleicht eine neue Entdeckung machen zu können.

Anfangs verlief diese Fahrt nur unter sehr mißlichen Umständen. Der Seegang war sehr stark, die Strömungen drängten ihn nach Osten, der Gesundheitszustand auf den Schiffen war keineswegs ein erwünschter, und kaum erreichte er den 58. Grad der Breite, als Alles auf die Nachbarschaft des Eises hindeutete.

Die Kälte wurde ziemlich lebhaft; der Wind sprang nach Westnordwesten um und das Meer ward ruhiger, ein fast sicheres Vorzeichen von benachbarten Land- oder ausgedehnten Eismassen. Man neigte sich mehr der ersteren Annahme zu, denn die Eisinseln, denen man begegnete, erschienen umfänglicher, als sie im freien Meere zu entstehen pflegen. Am 18. Januar erreichte man den 64. Grad der Breite und begegnete bald ungeheuren Eisblöcken mit glatt abgeschnittenen Wänden, deren Höhe zwischen dreißig und vierzig Metern schwankte und deren Breite tausend Meter überstieg.

Am nächsten Tage, am 19. Januar 1840, kam ein neues Land in Sicht, das den Namen Adelen-Land erhielt. Die Sonne schien warm und alles Eis schien verschwinden zu sollen; zahlreiche Bäche rieselten von dem Gipfel der Eisberge herab und stürzten in glitzernden Wasserfällen in's Meer. Der Anblick des Landes war sehr eintönig; es verlief, mit Schnee bedeckt, von Osten nach Westen und schien sich in sanftem Abhange nach dem Meere zu senken. Am 21. gestattete der

Wind den beiden Schiffen, sich demselben zu nähern. Man fand da zahlreiche Spalten und Rinnen, welche durch das Schmelzwasser entstanden waren.

Je weiter man kam, desto gefährlicher wurde die Fahrt. Eisinseln bedeckten das Meer in solcher Menge, daß oft zwischen ihnen kaum ein hinreichender breiter Kanal übrig blieb, in dem sich die Corvette bewegen konnte.

»Ihre lothrechten Mauern übertrafen unsere Masten beiweitem an Höhe, sagt d'Urville; sie hingen zuweilen über unseren Schiffen, deren Dimensionen im Vergleich zu jenen enormen Massen geradezu lächerlich winzig erschienen. Das Schauspiel, welches sich unseren Blicken bot, war ebenso großartig als erschreckend. Es hatte den Anschein, als befände man sich in engen Gassen einer Stadt von Riesen.«

Bald gelangten die Corvetten in ein geräumiges, von den Küsten und den Eisinseln, die sie eben umschifft hatten, gebildetes Bassin. Nach Südosten oder Nordwesten dehnte sich das Land bis über Sehweite hinaus. Es konnte wohl tausend bis zwölfhundert Meter Höhe haben, nirgends zeigte sich aber ein besonders hervorspringender Gipfel. Endlich sah man inmitten der grenzenlosen Schneeebene einige Felsen. Die beiden Kapitäne sandten sofort Boote ab mit dem Auftrage, einige handgreifliche Beweise ihrer Entdeckung zu holen. Einer der damit beauftragten Officiere äußert sich wie folgt:

»Es war gegen neun Uhr, als wir zu unserer großen Freude auf dem westlichen Theile des westlichsten und höchsten Eilandes das Land betraten. Die Schaluppe der »Astrolabe« war schon vor uns angekommen und die Leute aus derselben kletterten an der steilen Felswand empor. Sie verjagten dabei viele Pinguins, welche sehr verwundert schienen, sich auf dieser Insel, deren einzige Bewohner sie bildeten, so keck belästigt zu sehen... Ich befahl einem Matrosen, die dreifarbige Flagge auf diesem Lande aufzupflanzen, das vor uns noch

keines Menschen Fuß betreten hatte. Nach altem Gebrauche, dem die Engländer stets gehuldigt haben, nahmen wir von dem Lande, wie von der benachbarten Küste, welche zu betreten das Eis uns verhinderte, im Namen Frankreichs Besitz... Das Thierreich schien hier einzig und allein durch die Pinguins vertreten; trotz aller Nachsuchungen fanden wir nicht einmal eine Muschel. Der Felsen war vollständig kahl und zeigte nicht die geringste Spur von Flechten oder Moosen. Wir sahen uns also auf das Mineralreich beschränkt. Jeder ergriff seinen Hammer und bemühte sich, von dem Felsen etwas loszusprengen. Die Granitmasse erwies sich jedoch so hart, daß wir davon nur Splitterchen abzulösen vermochten. Als wir unsere Umgebung etwas in Augenschein nahmen, entdeckten die Matrosen verschiedene durch den Frost abgesprengte Felsstücke, die sie nach den Booten schafften. Bei genauerer Prüfung überzeugte ich mich von deren vollständiger Uebereinstimmung mit den Gneißfragmenten, die wir im Magen eines am Vortage erlegten Pinguins gefunden hatten. Das kleine Eiland, auf dem wir gelandet waren, gehörte mit acht oder zehn anderen zu einer Gruppe zusammen; dieselben liefen alle in eine abgerundete Kuppe aus und zeigten fast die nämliche Gestalt. Diese Inselchen sind von der nächsten Küste fünf- bis sechshundert Meter entfernt. Am Strande sahen wir noch einige ganz freie Gipfel und einen Vorberg, dessen Basis selbst keinen Schnee mehr trug... Alle diese sehr nahe bei einanderliegenden Eilande scheinen eine Kette zu bilden, die sich parallel mit der Küste in der Richtung von Osten nach Westen hin erstreckt.«

Am 22. und 23. wurde die Untersuchung des Uferlandes fortgesetzt; an letzterem Tage zwang das der Küste vorgelagerte Packeis die Schiffer aber, nach Norden zurückzuweichen; gleichzeitig erhob sich ein ebenso unerwarteter als entsetzlicher Schneesturm, der die Fahrzeuge

dem Untergange nahe brachte. Die »Zelée« erlitt umfängliche Beschädigungen des Segelwerkes; am nächsten Tage konnte sie sich jedoch bei dem Begleitschiffe wieder einfinden.

Während dieser Zeit war das Land sozusagen nicht aus dem Gesichte verloren worden. Am 29. mußte d'Urville jedoch wegen des unaufhörlich herrschenden steifen Ostwindes auf die weitere Erforschung des Adelen-Landes verzichten. An eben diesem Tage bemerkte er eines der Schiffe des Kapitäns Wilkes. D'Urville beklagt sich über die böswilligen Absichten, welcher der Genannte ihn in seinem Berichte beschuldigt, und versichert, daß seine Manöver, welche bezweckten, mit den Amerikanern in Verbindung zu treten, von diesen nur falsch verstanden worden seien.

»Wir leben nicht mehr in der Zeit, sagt er, wo die Seefahrer aus Handelsinteresse sich verpflichtet glaubten, ihren Weg und etwaige Entdeckungen geheim zu halten, um dadurch die Concurrenz rivalisirender Nationen auszuschließen. Ich hätte mich im Gegentheil glücklich geschätzt, unseren Mitbewerbern die Resultate unserer Nachforschungen mitzutheilen, wenn das ihnen nützlich und für die Erweiterung der geographischen Kenntnisse von Vortheil sein konnte.«

Am 30. Januar beobachtete man eine ungeheuere Eismauer, über welche die Ansichten sehr auseinandergingen. Die Einen hielten dieselbe für eine compacte, mit keinem Lande in Verbindung stehende Eismasse, die Anderen – und zu diesen gehörte d'Urville selbst – glaubten, daß diese hohen Berge eine feste Unterlage, entweder Land oder Felsen, vielleicht auch nur Untiefen in der Nähe eines Landes hätten. Man gab derselben unter 128° der Länge den Namen Clavie-Küste.

Die Officiere hatten in diesen Gegenden genügende Unterlagen gesammelt, um auf Grund derselben die Lage des magnetischen Südpols bestimmen zu können, ihre Resultate

wichen jedoch von denen Duperrey's, Wilkes' und James Roß' nicht unwesentlich ab.

Am 17. Februar gingen die beiden Corvetten vor Hobart-Town vor Anker.

Am 25. stachen sie wieder in See und segelten nach Neu-Seeland, wo die hydrographischen Aufnahmen der »Uranie« vervollständigt wurden; dann steuerten sie nach Neu-Guinea, wo sie sich überzeugten, daß die Luisiaden von demselben durch keine enge Wasserstraße getrennt seien; ferner untersuchten sie mit größter Sorgfalt, inmitten der Strömungen, Korallenriffe und immerwährender Gefahren, ernsthafte Havarien zu erleiden, die Torres-Straße, gelangten am 20. nach Timor und kehrten, nach kurzem Aufenthalte in Bourbon und St. Helena, am 6. November nach Toulon zurück. -

Durch die Nachricht von den durch die Vereinigten Staaten in so großem Maßstabe organisirten Entdeckungs-Expeditionen fühlte sich England wirklich betroffen und entschloß sich auf das Drängen gelehrter Gesellschaften, eine Expedition nach jenen Gegenden zu entsenden, welche seit Cook's Zeit nur die Kapitäne Weddell und Biscoë besucht hatten.

Der Kapitän James Clarke Roß, welcher das Commando derselben erhielt, war der Neffe des berühmten John Roß, des Erforschers der Bassins-Bai. Geboren im Jahre 1800, befand sich James Roß schon seit seinem zwölften Jahre zur See; er hatte im Jahre 1818 seinen Onkel bei dessen erster Erforschung der arktischen Länder begleitet; von 1819 bis 1827 nahm er, unter Parry's Befehl, an vier nach denselben Regionen entsendeten Expeditionen theil und von 1829 bis 1833 hatte er seinen Onkel überhaupt nicht verlassen. Mit wissenschaftlichen Untersuchungen beschäftigt, entdeckte er den magnetischen Nordpol; dabei machte er auch, mit Schlitten oder zu Fuß, sehr weite Ausflüge über das Eis. Er gehörte also jedenfalls zu denjenigen Officieren der britischen Marine, welche mit den

Polarfahrten am vertrautesten waren. Man übergab ihm zwei Schiffe, die »Erebus« und die »Terror«; als zweiter Officier diente unter ihm ein gleichfalls sehr erfahrener Seemann, der Kapitän Francis Rowdon Crozier, der Gefährte Parry's im Jahre 1824 und James Roß' in der Bassins-Bai, 1835, derselbe, welcher später Franklin bei Aufsuchung der nordwestlichen Durchfahrt begleitete. Auf ein muthigeres Herz, auf einen gewiegteren Seemann konnte die Wahl gar nicht fallen. Die Instructionen, welche James Roß von der Admiralität erhielt, wichen sehr wesentlich von denen Wilkes' und d'Urville's ab. Die Erforschung der antarktischen Gebiete bildete bei diesen nur eine Theilarbeit gelegentlich ihrer Reise um die Erde, dagegen das Hauptziel und den einzigen Zweck der Fahrt James Roß'. Von den drei Jahren, die er von Europa wegblieb, sollte er den größten Theil in den antarktischen Regionen zubringen und das Reich des Eises nur verlassen, um erlittene Havarien auszubessern oder seine erschöpfte oder erkrankte Mannschaft wieder zu stärken.

Schon die Schiffe waren mit Rücksicht hierauf ausgesucht; stärker als die d'Urville's, mußten sie auch wiederholten Stößen von Eisschollen besseren Widerstand leisten können, und ihre Besatzung bestand dazu aus lauter Seeleuten, welche die Polarregion schon kennen gelernt hatten.

Die »Erebus« und die »Terror«, unter dem Befehle Roß' und Crozier's, verließen England am 29. September 1839 und landeten nach und nach bei Madeira, den Inseln des Grünen Vorgebirges, St. Helena und am Cap der Guten Hoffnung, wo zahlreiche magnetische Beobachtungen angestellt wurden.

Am 12. April erreichte Roß die Kerguelen und schaffte dort sofort seine Instrumente an's Land. Die wissenschaftliche Ausbeute hier fiel sehr reichlich aus; aus der die Grundlage der Insel bildenden Lava grub man zum Beispiel fossile Bäume aus und entdeckte mächtige Steinkohlenlager, die ihrer Ausbeutung

noch immer entgegenharren. Der 29. war ein, zu gleichzeitigen Beobachtungen auf der ganzen Erde bestimmter Tag. Glücklicher Weise entstand gerade an diesem Tage einer jener magnetischen Stürme, die man in Europa schon kennen gelernt hatte. Die Instrumente ergaben auf den Kerguelen dieselben Erscheinungen wie in Toronto, in Canada – ein Beweis für die ungeheuere Ausdehnung dieser Meteore und der unglaublichen Geschwindigkeit, mit der sie sich verbreiten.

Bei seiner Ankunft in Hobart-Town fand er als Gouverneur dort seinen alten Freund John Franklin. Roß erfuhr hier von der Entdeckung des Adelen-Landes und der Clavie-Küste durch die Franzosen, wie von der gleichzeitigen Auffindung derselben Länder durch die Expedition des Amerikaners Wilkes. Der Letztgenannte hatte sogar eine Skizze der von ihm aufgenommenen Länder hinterlassen. Roß entschied sich aber dahin, das antarktische Gebiet erst unter 170° östlicher Länge zu betreten, weil Balleny erst in dieser Richtung das Meer im Jahre 1839 bis zum 69. Grade der Breite eisfrei gefunden hatte. Er segelte also nach Auckland, dann nach den Campbell-Inseln, erreichte, nachdem er gleich seinen Vorgängern wegen des treibenden Eises unzählige Kreuz- und Querfahrten gemacht, jenseits des 63. Grades die Grenze des Packeises und überschritt den Polarkreis am 1. Januar 1841.

Was das Treibeis betrifft, so glichen dessen Schollen in keiner Weise denen vom Nordpol, wovon sich James Roß leicht überzeugen konnte. Es sind ungeheuere Blöcke mit lothrechten regelmäßigen Wänden. Die Eisfelder, hier weniger eben als im Norden, bilden ein wahres Chaos, und deren zwanzigmal gesprengte und wieder zusammengefrorne Trümmer nehmen, nach Wilkes' bildlichem Ausdruck, das Aussehen eines bearbeiteten Landes an.

Das Packeis erschien Roß »nicht so furchtbar, wie Franzosen und Amerikaner das geschildert hatten«. Anfangs konnte er

sich freilich nicht weit in jenes hineinwagen, sondern wurde durch stürmische Witterung gezwungen, sich in offener See zu halten. Erst am 5. konnte er sich ihm auf 66°45' der Breite und 174°16' westlicher Länge wieder nähern. Diesmal lagen die Umstände so günstig, wie nur irgend möglich, da Wind und Seegang vereinigt das Eis zu entfernen strebten. Dank der Festigkeit seiner Fahrzeuge, konnte Roß es wagen, sich einen Weg durch dasselbe zu brechen. Je weiter er aber nach Süden zu vordrang, desto dichtere Nebel herrschten, und die wiederholten Schneefälle trugen noch mehr dazu bei, diese Fahrt höchst gefährlich zu machen. Was den Forscher vorzüglich bestimmte, keine Mühe und Gefahr zu scheuen, war der Widerschein eines offenen Meeres am Himmel, eine nur selten täuschende Erscheinung, denn am 9. nachdem er mehr als zweihundert Meilen durch das Packeis zurückgelegt, fuhr er auf ein gänzlich eisfreies Meerbecken ein.

Am 11. Januar wurde etwa hundert Meilen vor dem Schiffe, unter 70°47' der Breite und 172°36' westlicher Länge, Land wahrgenommen. Noch niemals hatte Jemand so weit im Süden Land gesehen. Es waren Bergspitzen von neun- bis zwölfhundert Fuß Höhe – wenn diese Angaben nicht übertrieben sind, wie man nach den Beobachtungen d'Urville's auf Graham-Land leicht vermuthen konnte – vollständig mit Schnee bedeckt, von denen lange Gletscher bis weit in's Meer hinausragten. Hier und da erhoben sich wohl auch schwarze Felskuppen über dem Schnee; die Küste war aber so sehr vom Eise verbarricadirt, daß man unmöglich an derselben landen konnte. Diese merkwürdige Reihe von gewaltigen Pics erhielt den Namen Admiralitätskette, und das Land selbst nannte man Victoria.

Im Südosten zeigten sich einige kleine Inseln; die Schiffe wendeten sich nach dieser Seite, und am 12. Januar gingen die beiden Kapitäne in Begleitung mehrerer Officiere an einem

jener vulcanischen Eilande an's Land und nahmen von demselben im Namen Englands Besitz. Es fand sich übrigens keine Spur von Vegetation darauf.

Roß erkannte sehr bald, daß die Ostküste des größeren Landes nach Süden zu verlief, während die Nordküste sich nach Nordwesten zu fortsetzte. Er folgte also dem östlichen Strande, bemühte sich, nach Süden hin bis jenseits des magnetischen Poles, dessen Lage er zu 76° der Breite annahm, vorzudringen, dann auf der Westseite zurückzukehren und damit die Umschiffung dieses Landes, das er für eine große Insel hielt, zu vollenden. Die erwähnte Bergkette setzte sich längs der Küste fort. Roß bezeichnete deren hervorragendste Gipfel mit den Namen Herschel, Wehwell, Wheatstone, Murchison und Melbourne; das sich am Ufer fortsetzende Eis nahm aber mehr und mehr an Breite zu, so daß er die Einzelheiten der Küste aus den Augen verlor. Am 23. Januar überschritt er den 74. Grad, eine südliche Breite, die vor ihm noch Niemand erreicht hatte.

Eine Zeit lang wurden die Schiffe durch Nebel, Windstöße von Süden und heftige Schneefälle zurückgehalten. Sie fuhren dann aber längs der Küste weiter. Am 27. Januar landeten die englischen Seeleute an einer kleinen vulcanischen Insel, der sie den Namen Franklin gaben und die unter $76^{\circ}8'$ südlicher Breite bei $168^{\circ}12'$ östlicher Länge liegt.

Am nächsten Tage wurde ein ungeheurer Berg wahrgenommen, der sich in regelmäßiger Form etwa zwölftausend Fuß über einem sehr ausgedehnten Lande erhob. Der vollständig mit Schnee bedeckte Gipfel hüllte sich von Zeit zu Zeit in eine dicke Rauchsäule, deren Breite im Durchmesser nicht unter dreihundert Fuß betrug, während sie in Form eines umgestürzten Kegels an der höchsten Stelle vielleicht das Doppelte maß. Als sie sich auflöste, gewahrte man einen kahlen, von lebhaften rothen Gluthen beleuchteten

Krater, dessen Glanz selbst das helle Tageslicht nicht zu verdecken vermochte. Der Schnee reichte bis zu dem Krater hinauf, nirgends aber konnte man eine Lavaschicht entdecken.

Wenn der Anblick eines Vulcans stets ein großartiges Schauspiel ist, so mußte doch der dieses Riesen, der den Aetna und den Pic von Teneriffa an Höhe übertrifft, seine außerordentliche Thätigkeit, seine Lage inmitten des Polareises auf die Seefahrer einen noch viel überwältigenderen Eindruck machen.

Er erhielt den Namen Erebus, während der Name des zweiten Schiffes Terror einem erloschenen, östlich von dem ersteren gelegenen Krater ertheilt wurde – gewiß eine recht gut gewählte Bezeichnung.

Die beiden Fahrzeuge fuhren fort, dem Lande nach Süden hin zu folgen, bis eine Eiswand, welche die Masten der Schiffe um hundertfünfzig Fuß überragte, ihren Weg abspernte. Weiter rückwärts bemerkte man noch eine andere Bergkette, die Parry-Berge, welche über Sehweite nach Südsüdosten hin verliefen. Roß segelte bis zum 2. Februar längs der Eiswand hin, wobei er bis $78^{\circ}4'$, das heißt bis zum südlichsten Punkte auf dieser Reise gelangte. Dreihundert Meilen weit war er dem von ihm entdeckten Lande gefolgt, als er es $191^{\circ}23'$ östlicher Länge verließ.

Aller Wahrscheinlichkeit nach wären die beiden Fahrzeuge aus dem furchtbaren Packeis niemals wieder herausgekommen, wenn es ihnen nicht mit Hilfe günstiger starker Winde gelungen wäre, sich einen Ausweg zu erzwingen.

Am 15. Februar wurde unter 76° der Breite ein neuer Versuch gemacht, den magnetischen Pol zu erreichen. Dabei aber wurden die Schiffe unter $76^{\circ}12'$ der Breite und 164° östlicher Länge aufgehalten, zwar nur fünfundsechzig Meilen von dem Punkte, wohin Roß den magnetischen Pol verlegte, aber unter Umständen, die es ihnen, im Hinblick auf den

drohenden Zustand des Meeres und den trostlosen Anblick der Umgebung, unräthlich erscheinen ließen, etwa zu Lande bis dahin vorzudringen. Nachdem Roß die im Jahre 1839 von Balleny entdeckten Inseln aufgesucht, befand er sich am 6. März im Mittelpunkt der von Lieutenant Wilkes bezeichneten Berge.

»Aber, sagt der Bericht, weit entfernt, hier Berge zu finden, ergab die Sonde vielmehr bei sechshundert Faden noch keinen Grund. Als sie in allen Richtungen und in einem Kreise von achtzig Meilen Durchmesser um jenes angebliche Centrum und bei so klarem Wetter gesegelt waren, daß sie auf weite Entfernungen hin Alles deutlich unterscheiden konnten, kamen die Engländer zu der Ueberzeugung, daß mindestens in der angegebenen Lage ein antarktischer Continent, mit seinen zweihundert Meilen weit nachgewiesenen Küsten, in Wirklichkeit nicht existire. Lieutenant Wilkes hatte sich offenbar durch Wolkenbildungen täuschen lassen, vielleicht durch ungeheuerne Nebelbänke, welche in diesen Gegenden ungeübte Augen gar zu leicht irreführen.«

Die Expedition kehrte darauf nach Tasmanien zurück, ohne einen Kranken an Bord oder die geringste Havarie erlitten zu haben. Sie ruhte hier aus, regulirte die Instrumente und brach zu einer neuen Fahrt auf. Sydney, die Bai der Inseln an Neu-Seeland, ferner die Insel Chatam bildeten die ersten Stationen, wo Roß anhielt, um magnetische Beobachtungen vorzunehmen.

Am 18. December wurde unter 62°40' südlicher Breite und 146° östlicher Länge das Packeis angetroffen. Das war dreihundert Meilen weiter nördlich als im vorhergehenden Jahre. Die Schiffe trafen zu zeitig ein. Nichtsdestoweniger wünschte Roß, den furchtbaren Gürtel zu durchbrechen. Dreihundert Meilen weit drang er in denselben ein, sah sich dann aber von so compacten Eismassen aufgehalten, daß an ein

weiteres Vordringen nicht zu denken war. Erst am 1. Januar 1842 überschritt er den Polarkreis. Am 19. desselben Monats wurden die beiden Schiffe von einem entsetzlichen Orkan überfallen, als sie eben das freie Meer erreichten. Die »Erebus« und die »Terror« verloren ihr Steuer, wurden von treibenden Schollen umringt und schwebten sechsundzwanzig Stunden hindurch in Gefahr, verschlungen zu werden.

Die Einschließung der Expedition im Eise dauerte nicht weniger als sechsundvierzig Tage. Am 22. erreichte Roß endlich die große Wand festliegenden Eises, die sich von dem Vulcan Erebus an, wo sie fast zweihundert Fuß in der Höhe maß, merklich gesenkt hatte. An der Stelle, wo Roß sie jetzt wiedersah, erreichte sie nur noch einhundertsieben Fuß. Man untersuchte diese Wand noch hundertfünfzig Meilen weiter als im Vorjahre nach Osten zu. Das war das einzige geographische Resultat dieser beschwerlichen Reise von hundertsechsenddreißig Tagen, welche freilich an dramatischen Situationen reicher war als die erste.

Die Schiffe begaben sich nun nach dem Cap Horn und segelten bis Rio de Janeiro hinauf, wo sie Alles fanden, was ihnen nothwendig oder nützlich war.

Sobald sie hinreichenden Mundvorrath eingenommen, stachen sie wieder in See und liefen die Malouinen an, von denen aus am 17. December 1842 die dritte Fahrt angetreten wurde.

Dem ersten Eise begegnete Roß in der Nähe der Insel Clarence, und am 25. December sah er sich durch das Packeis aufgehalten. Er steuerte deshalb nach New-Shetland, vervollständigte seine Erforschungen von Joinville- und Louis Philippes-Land, welche beide Dumont d'Urville entdeckt hatte, benannte die Berge Haddington und Penny, überzeugte sich, daß Louis Philippes-Land nur eine große Insel sei, und besuchte die Bransfield-Meerenge, die dieselbe von den

Shetlands-Inseln trennt. Das waren die merkwürdigen Ergebnisse der drei Reisen James Roß'.

Um endlich über den Antheil zu urtheilen, der jedem der drei Forscher der antarktischen Gebiete zukommt, so kann man sagen, daß d'Urville der Erste gewesen sein wird, der den antarktischen Continent überhaupt sah; daß Wilkes dessen Küsten in der weitesten Ausdehnung besichtigte – denn die Uebereinstimmung seines Kurses mit dem des französischen Seefahrers ist auf keinen Fall zu verkennen; – und endlich, daß James Roß den südlichsten und interessantesten Theil desselben untersucht habe.

Ist der vermeintliche Continent aber wirklich auch vorhanden? D'Urville ist davon nicht gerade überzeugt und Roß glaubt nicht an denselben. Die Entscheidung hierüber wird man indeß den kühnen Forschern überlassen müssen, die auf der Fährte jener muthigen Bahnbrecher in den gefährlichsten Gegenden der Erde bald auf neue Untersuchungen ausziehen werden.

II. Der Nordpol.

Anjou und Wrangell. – Die »Polynja«. – James Roß' erste Expedition. – Die Baffins-Bai geschlossen! – Edward Parry's Entdeckungen während seiner ersten Reise. – Die Erforschung der Hudsons-Bai und Auffindung der Fury- und Hekla-Straße. – Parry's dritte Reise. – Vierte Reise. Im Schlitten über das Eis, im offenen Meere. – Erste Reise Franklin's. – Unglaubliche Leiden der Forscher. – Zweite Expedition. – John Roß. – Vier Winter im Eise. – Die Fahrt Dease's und Simpson's.

Wir hatten wiederholt Veranlassung, von der großen Rührigkeit auf geographischem Gebiete zu sprechen, zu welcher Peter I. den Anstoß gab. Eines der dadurch zuerst erreichten Resultate war Behring's Entdeckung der Meerenge, welche Asien von Amerika trennt. Das freilich erst nach Verlauf von dreißig Jahren nachfolgende wichtigste Ergebnis war die Untersuchung des Liakow-Archipels oder Neu-Sibiriens im Polarmeere.

Im Jahre 1770 hatte ein Kaufmann, Namens Liakow, auf dem von Norden herabtreibenden Eise eine große Renthierheerde ankommen sehen. Er sagte sich darauf hin, daß diese Thiere nur aus einem Lande kommen könnten, wo sie hinreichende Weideplätze zu ihrer Ernährung fanden. Einen Monat später reiste er zu Schlitten ab und entdeckte nach einer Fahrt von fünfzig Meilen, zwischen den Mündungen der Lena und der Indighirka, drei große Inseln, deren unerschöpfliche Lager fossilen Elfenbeins bald Weltberühmtheit erlangten.

Im Jahre 1809 war Hedenström beauftragt worden, eine Karte derselben zu bearbeiten. Er hatte oft wiederholte Schlittenfahrten über das gefrorene Meer unternommen, sah sich dabei aber stets durch halbgeschmolzene, nicht mehr tragfähige Schollen aufgehalten. Er schloß daraus auf ein weiter draußen vorhandenes offenes Meer und begründete diese Annahme mit der ungeheueren Menge zehn Grad warmen Wassers, welche die großen Ströme Asiens dem Eismeere zuführen.

Im März 1821 drang der Lieutenant (und spätere Admiral) Anjou auf dem Eise bis zweiundvierzig Meilen nördlich von der Insel Katelnöi vor und sah unter 76°38' Dunstmassen, die bei ihm den Glauben an ein offenes Polarmeer erweckten. Bei einem anderen Ausfluge sah er dieses Meer mit Treibeis erfüllt und kehrte mit der Ueberzeugung zurück, daß es unmöglich sei, wegen der geringen Dicke des Eises und wegen der

Existenz jenes offenen Meeres (zu Schlitten) weiter vorwärts zu dringen.

Während Anjou sich mit diesen Untersuchungen beschäftigte, sammelte ein anderer Marineofficier, der Lieutenant Wrangell, die Erzählungen und verlässlicheren Nachrichten über das Vorhandensein eines, dem Cap Yakan gegenüber gelegenen Landes.

Von dem Häuptlinge eines Tschuktschenstammes hatte er erfahren, daß man in der Nähe der Küste von gewissen, vor der Mündung eines Flusses gelegenen Rissen aus bei schönem Sommerwetter weit, weit im Norden mit Schnee bedeckte Berge erkennen könne; im Winter waren diese natürlich nicht zu sehen. Früher kamen über das zugefrorene Meer wohl auch Renthierheerden von diesem Lande her. Der erwähnte Häuptling hatte einmal selbst eine Renthierheerde auf demselben Wege nach Norden zurückkehren sehen und war ihr im Schlitten einen ganzen Tag lang gefolgt, dann aber wegen der Eisverhältnisse gezwungen gewesen, sein Unternehmen aufzugeben.

Sein Vater hatte ihm auch erzählt, daß ein Tschuktsche mit mehreren Begleitern einmal in einem Lederboote dahin gesegelt sei; er wußte aber weder, was diese dort vorgefunden hatten, noch was überhaupt aus ihnen geworden wäre. Er vermuthete, daß jenes Land bewohnt sein müsse, und erzählte in Bezug darauf, daß an der Insel Aratane einst ein tochter Walfisch auf den Strand geworfen worden sei, der von Lanzen mit Schieferspitzen durchbohrt war, eine Waffe, deren sich die Tschuktschen niemals bedienten.

Diese Mittheilungen erschienen merkwürdig genug, um Wrangell's Verlangen, nach jenen unbekannten Gebieten vorzudringen, nur noch zu verstärken; sie sollten jedoch erst in unseren Tagen richtig gestellt werden.

Von 1820 bis 1824 unternahm Wrangell, der sich an der Mündung der Kolyma dauernd aufhielt, vier Schlittenreisen über das Eis. Zunächst untersuchte er die Küste von der Mündung der Kolyma bis zum Cap Tchelagskoï und mußte dabei bis fünfunddreißig Grad Kälte aushalten.

Im zweiten Jahre wollte er versuchen, wie weit er über das Eis hinauf gelangen könne, und kam dabei bis einhundertvierzig Meilen vom Lande weg.

Im dritten Jahre, 1822, reiste Wrangell im März ab, um die Angaben eines Eingebornen zu prüfen, welcher das Vorhandensein eines Landes, weit draußen im Meere, behauptete.

Er erreichte dabei ein Eisfeld, auf dem er ohne Hindernisse vorwärts gelangen konnte. Weiterhin erwies sich das »Ice-field« freilich weniger widerstandsfähig. Da es dem Eise an Festigkeit mangelte, eine Karawane zu tragen, so belud man zwei kleine Schlitten mit einem Nachen, einigen Planken nebst den nöthigsten Geräthen und wagte sich nun auf das unter den Füßen krachende Eis hinaus.

»Zuerst zogen wir, sagt Wrangell, sieben Werst weit über eine Salzschrift; weiterhin unterbrachen breite Spalten die Oberfläche, über welche wir nur mit Hilfe unserer Planken gelangen konnten. Hier sah ich auch kleine Hügel von so zerfließlichem Eise, daß der geringste Stoß hinreichte, diese zu zertrümmern und den Hügel in ein rundes Loch zu verwandeln. Das Eis, auf dem wir uns bewegten, war ohne Halt, kaum einen Fuß dick und außerdem mit zahlreichen Löchern durchsetzt. Das Aussehen des Meeres glich damals einem ungeheueren Morast; das kothige Wasser, welches aus den sich in allen Richtungen durchschneidenden Sprüngen emporquoll, der mit Sand und Erde vermengte schmelzende Schnee, jene kleinen Hügel, von welchen einzelne Wasserfäden herabbrannen, Alles trug dazu bei, diese Täuschung zu verstärken.«

Wrangell hatte sich zweihundertachtundzwanzig Kilometer von der Küste entfernt und dabei den Rand des offenen sibirischen Meeres berührt, jener ausgedehnten »Polynja« – so lautet der Name, den er den weiten Strecken offenen Wassers gab – auf welche Leontjew schon 1764 und Hedenström 1810 hinwiesen.

Zur vierten Reise brach Wrangell von dem Cap Yakan, das heißt dem, den Ländermassen im Norden am nächsten gelegenen Punkte auf. Seine kleine Gesellschaft überschritt das Cap Tchelagskoï und wandte sich dann nach Norden; ein heftiger Sturm brach aber das nur drei Fuß dicke Eis auf und versetzte die Reisenden in die höchste Gefahr. Bald auf einer noch zusammenhaltenden großen Scholle hintreibend, bald halb im Wasser auf einer beweglichen Planke, welche einmal nur schwankte, ein andermal gänzlich überfluthet wurde, oder auf einem Eisblocke zusammengedrängt, der ihnen als Fähre diente und den die Hunde schwimmend fortschleppten, erreichten sie endlich das Ufer quer durch Eisschollen, welche im Meere donnernd und krachend aufeinander prallten. Ihre Rettung verdankten sie nur allein der Schnelligkeit und Kraft der Hundegespanne.

So endeten die Versuche, die zur Erreichung der Länder im Norden Sibiriens angestellt wurden.

Die polare Calotte der Erde wurde aber gleichzeitig von einer anderen Seite mit ebenso viel Energie, aber mit noch mehr Ausdauer angegriffen.

Man erinnert sich, mit welchem Eifer und welcher Ausdauer die vielgenannte Northwest-Passage aufgesucht worden war. Die Friedensverträge von 1815 hatten kaum Veranlassung gegeben, eine Menge englischer Schiffe außer Dienst zu stellen und sehr viele Officiere auf Halbsold zu setzen, als die Admiralität, bestrebt, die Carriere mancher verdienstvollen Seeleute nicht zu unterbrechen, auf Mittel sann, für dieselben

Verwendung zu finden. Diese Umstände gaben Veranlassung, die Aufsuchung einer nordwestlichen Durchfahrt wieder aufzunehmen.

Die »Alexandre« von zweihundertfünfzig Tonnen, und die »Isabelle« von dreihundertfünfundneunzig, wurden unter dem Befehle John Roß', eines bewährten Officiers, und des Lieutenant William Parry von der Regierung abgesendet, um die Bassins-Bai zu untersuchen. Mehrere Officiere, wie James Roß, Back und Belcher, die sich durch die Polarfahrten einen geachteten Namen erwerben sollten, gehörten zu den Besatzungen. Die Schiffe gingen am 18. April unter Segel, ankerten bei den Shetlands-Inseln, suchten vergebens nach dem untergegangenen Baß-Lande, das man nach 57°28' nördlicher Breite verlegte, und trafen am 26. Mai auf das erste Eis. Am 2. Juni kam die Küste von Grönland in Sicht. An der, auf den Karten nur lückenhaft verzeichneten Westküste fand man sehr beträchtliche Eismassen, und der Gouverneur der dänischen Niederlassung Whale-Island versicherte den Engländern, daß die Strenge der Winter seit den elf Jahren, während der er das Land bewohnte, bemerkbar zugenommen habe.

Bisher hatte man geglaubt, daß das Land jenseits des 75. Breitengrades unbewohnt sei. Die Reisenden erstaunten deshalb nicht wenig, einen ganzen Eskimostamm über das Eis ankommen zu sehen. Diese Halbwilden kannten kein anderes Volk als ihr eigenes. Sie betrachteten die Engländer, ohne sich in ihre Nähe zu wagen, und einer derselben rief die Schiffe mit lauter, fast feierlicher Stimme an.

»Wer seid Ihr? Woher kommt Ihr? Von der Sonne oder vom Monde?«

Obgleich dieser Stamm in gewisser Hinsicht weit unter den Eskimos stand, welche die häufige Berührung mit Europäern schon zu civilisiren begonnen hat, so kannte er doch den Gebrauch des Eisens, aus dem es einzelnen seiner Mitglieder

sogar gelungen war, Messer herzustellen. Dasselbe rührte, soviel man zu begreifen glaubte, von einem Berge her, dem jene Leute es entnahmen. Wahrscheinlich war es Meteoreisen.

Während der ganzen Reise legte John Roß – und hierüber täuschte sich die öffentliche Meinung in England auch schon vor dem Bekanntwerden der Ergebnisse derselben nicht – neben ausgezeichneten seemännischen Tugenden, doch eine unglaubliche Gleichgiltigkeit und Flüchtigkeit an den Tag. Er schien sich im Ganzen sehr wenig um die Lösung der geographischen Probleme zu kümmern, welche die Ausrüstung der Expedition veranlaßt hatten.

Ohne sie zu untersuchen, segelte er an den Wolstenholme- und Walfisch-Baien, ebenso wie an dem Smith-Sunde, der sich im Grunde der Bassins-Bai befindet, und noch dazu in so großer Entfernung vorüber, daß nichts davon zu erkennen war.

Als er dann an der Westseite der Bassins-Bai hinabsegelte, zeigte sich den spähenden Blicken der Forscher ein tief eingeschnittener Meeresarm, dessen Breite kaum unter fünfzig Meilen betragen mochte. Die beiden Schiffe fuhren am 29. August in denselben ein, sie hatten aber kaum dreißig Meilen zurückgelegt, als Roß Befehl zum Umkehren gab unter dem Vorwande, er habe deutlich eine hohe Bergkette gesehen, die sich im Hintergrunde erhöbe, und der er den Namen Croker-Berge beilegte. Diese Ansicht theilten freilich die Officiere, die nicht den geringsten Hügel wahrgenommen hatten, keineswegs, weil der Meeresarm, auf dem sie sich befanden, nichts Anderes war, als der von Bassin getaufte Lancaster-Sund, der nach Westen zu mit dem Meere zusammenhängt.

So mochte es sich überhaupt mit allen Buchten dieser so tief eingeschnittenen Küste verhalten, an der man übrigens meist in solcher Entfernung hinsegelte, daß Einzelheiten unerkennbar blieben. So machte die Expedition, an der Einfahrt nach Cumberland angekommen, gar keinen Versuch, diesen so

wichtigen Punkt eingehender zu erforschen, und Roß kehrte, gleichgiltig gegen den Ruhm, den er hätte erwerben können, nach England zurück.

Der Leichtfertigkeit und Vernachlässigung seiner Aufgabe angeklagt, antwortete Roß mit stolzem Selbstbewußtsein:

»Ich wage mir zu schmeicheln, die Zwecke meiner Reise in allen wichtigen Punkten erfüllt zu haben, da ich die Existenz einer Bai, die sich von Disco bis zur Cumberland-Enge erstreckt, nachgewiesen und die Frage wegen einer nordwestlichen Durchfahrt in dieser Richtung für immer entschieden habe.«

Schlimmer könnte man sich allerdings kaum täuschen.

Der Mißerfolg dieses Versuches konnte aber die Forscher nicht entmutigen. Die Einen sahen darin die eclatante Bestätigung der Entdeckungen des alten Baffin, Andere wollten in den unzähligen Einfahrten, in denen das Meer so tief und die Strömung so stark war, etwas anderes als Baien erkennen. Für sie waren das Meerengen, und alle Hoffnung, die ersehnte Durchfahrt aufzufinden, schien nicht verloren.

Von solchen Anschauungen frappirt, rüstete die Admiralität sofort zwei kleine Fahrzeuge aus, die Bombarde »Hekla« und die Brigantine »Griper«. Am 5. Mai 1819 verließen diese die Themse unter der Führung des Lieutenants William Parry, der mit seinem früheren Chef bezüglich der Nordwest-Passage ebenfalls nicht übereinstimmte. Ohne außergewöhnliche Vorkommnisse gelangten die Schiffe bis zu dem Sunde Sir James Lancaster's; nach siebentägiger Einschließung inmitten starker, in einer Länge von achtzig Meilen aufgehäufter Eismassen segelten sie in jene Bai ein, die nach John Roß von einer Bergkette abgeschlossen sein sollte.

Nicht allein jene Berge existirten aber nur in der Einbildung des genannten Seefahrers, sondern alle Anzeichen deuteten mit voller Verlässlichkeit darauf hin, daß man sich in einer

Meerenge befand. Bei dreihundertzehn Faden zeigte sich noch kein Grund; allmählich machte sich ein hohler Seegang bemerkbar; die Temperatur des Wassers hob sich bis auf sechs Grad und im Laufe eines einzigen Tages begegnete man nicht weniger als achtzig großen Walfischen.

Als die Reisenden am 31. Juli in der Possessions-Bai, die sie im vergangenen Jahre besucht hatten, an's Land gingen, fanden sie noch ihre eigenen Fußspuren wieder, ein Beweis für die geringe Menge Schnee und den wenigen Reif des letztvergangenen Winters. In dem Augenblicke, als die Schiffe mit vollen Segeln und unter günstigem Winde in den Lancaster-Sund einfuhren, schlugen wohl Aller Herzen schneller.

»Es ist leichter, sagt Parry, sich die ängstliche Erwartung vorzustellen als zu beschreiben, die sich in diesem Augenblick auf allen Gesichtern malte, während wir mit immer zunehmender Geschwindigkeit in die Meerenge mit auffrischender Brise einfuhren; den ganzen Nachmittag über standen Officiere und Matrosen auf den Stengen, und ein uninteressirter Zuschauer, wenn es unter den gegebenen Verhältnissen einen solchen hätte geben können, müßte sich amüsirt haben über die Begierde, mit welcher jede neue Meldung aufgenommen wurde; bisher lauteten alle sehr günstig, selbst für unsere ehrgeizigsten Hoffnungen und Wünsche.«

Die beiden Ufer liefen parallel zu einander weiter, so weit das Auge ihnen, etwa bis auf fünfzig Meilen, zu folgen vermochte. Die Höhe der Wogen, das Fehlen des Eises, kurz Alles bestärkte die Engländer in der Annahme, daß sie das offene Meer erreicht und die gesuchte Durchfahrt gefunden hätten, als eine Insel, an der ungeheuere Eismassen aufgethürmt lagen, ihnen den ferneren Weg versperrte.

Ein Meeresarm von etwa zehn Meilen Breite öffnete sich jedoch im Süden derselben. Hier hoffte man nun einen von Eis weniger verstopften Weg zu entdecken. Merkwürdiger Weise hatten sich die Bewegungen der magnetischen Nadel, je weiter nach Westen man durch den Lancaster-Sund vordrang, immer mehr verstärkt; jetzt bei einem Kurse nach Süden schien das Instrument alle gewohnten Eigenschaften verloren zu haben, und man sah in Folge merkwürdiger Ursachen die richtende Kraft der Magnetenadel sich so weit verringern, daß sie der von den Schiffen geübten Anziehung nicht mehr die Waage hielt, so daß dieselbe eigentlich nur noch den Nordpol der »Hekla« oder der »Griper« anzeigte.

Der Meeresarm erweiterte sich, je mehr die Fahrzeuge nach Westen vordrangen, und das Ufer verlief deutlich nach Südwesten zu; nach Zurücklegung von hundertzwanzig Meilen in dieser Richtung sahen sie sich plötzlich durch eine Eisbank aufgehalten, welche jedem weiteren Vordringen ein Ziel setzte. Sie fuhren also nach der Barrow-Straße zurück, zu der der Lancaster-Sund eigentlich nur die Schwelle bildet, und sahen jetzt dasselbe Meer eisfrei, das sie wenige Tage vorher voller Schollen gefunden hatten.

Unter 72°15' der Breite entdeckten sie einen neuen, etwa acht Meilen breiten Wasserarm, den Wellington-Kanal; vollständig frei von Eis, schien dieser durch keine Landmasse verschlossen zu sein. Alle diese Meerengen überzeugten die Seefahrer, daß sie inmitten eines ausgedehnten Archipels segelten, und ihr gutes Vertrauen gewann dadurch neue Nahrung.

Die Fahrt bei fortwährendem Nebel war indeß ziemlich schwierig; die Anzahl kleiner Inseln und Untiefen nahm immer mehr zu, die Eismassen thürmten sich höher an, doch konnte nichts Parry entmuthigen, seinen Weg nach Westen fortzusetzen. Auf einer größeren Insel, die den Namen Bathurst

erhielt, fanden die Matrosen Reste von Eskimohütten und Spuren von Renthieren. An dieser Stelle wurden magnetische Beobachtungen vorgenommen, welche zu der Ueberzeugung führten, daß man im Norden des magnetischen Poles vorübergekommen sei. Bald kam eine andere große Insel, Melville, in Sicht, und trotz der Hindernisse, welche Eis und Nebel dem Vordringen der Expedition in den Weg stellten, gelang es dieser doch, den 110. Grad westlicher Länge zu überschreiten und damit die von dem Parlamente ausgesetzte Belohnung von hunderttausend Pfund Sterling zu verdienen.

Ein in der Nähe dieses Punktes gelegenes Vorgebirge erhielt deshalb den Namen Munificenz-Cap; eine schöne Rhede in der Nachbarschaft wurde die Hekla- und Griper-Bai genannt. Im Grunde dieser Bai, dem Winter-Harbour, verbrachten die beiden Schiffe den Winter. Abgetakelt, von wattirten Matten eingehüllt, lagen sie unter einer dicken Schneedecke, während im Innern derselben Oefen und Caloriferen aufgestellt wurden. Die Jagd hatte keine anderen Erfolge, als daß verschiedene Theilnehmer der Expedition dabei einige Glieder erfroren, denn bis auf Wölfe und Füchse hatten alle übrigen Thiere die Insel Melville gegen Ende des Octobers verlassen.

Wie sollte man nun die lange Winternacht ohne gar zu große Langeweile verbringen?

Die Officiere kamen auf den Gedanken, ein Theater zu errichten, auf dem die erste Vorstellung am 6. November stattfand, an dem Tage, da die Sonne für drei volle Monate von dem Horizonte verschwand. Nachdem dann zur Feier des Weihnachtsfestes ein besonderes Stück geschrieben worden war, gründeten sie eine Wochenschrift, welche die »Zeitung für Nord- Georgien, eine Winter-Chronik«, (The North Georgia gazette and winter chronicle) genannt wurde. Diese Zeitschrift, deren Redaction Sabine besorgte, erschien in einundzwanzig

Nummern und hatte nach der Heimkehr auch noch die Ehre, durch den Druck veröffentlicht zu werden.

Im Monat Januar machte sich der Scorbut bemerkbar, und die Heftigkeit, mit der die Krankheit anfangs auftrat, verursachte nicht geringe Besorgnisse; die verständige Anwendung von antiscorbutischen Mitteln und die tägliche Vertheilung von frischem Senf und Kresse, welch' letztere es Parry gelang, in der Nähe seiner Oefen aufzuziehen, schnitten das Uebel bald an der Wurzel ab.

Am 7. Februar erschien die Sonne zum ersten Male wieder, und obwohl gewiß noch mehrere Monate vergehen mußten, bevor an eine Abreise zu denken war, wurden doch schon die Vorbereitungen zu derselben getroffen. Am 30. April stieg das Thermometer bis Null Grad, und die Matrosen, welche diese so niedrige Temperatur schon für Sommerwetter ansahen, schickten sich an, die Winterkleider abzulegen. Der erste weiße Rainfarn erhob das Haupt am 12. Mai, und am nächsten Tage bemerkte man Spuren von Renthieren und Moschusziegen, welche wieder nach Norden auszuwandern begannen. Die größte Freude und eine ganz außerordentliche Ueberraschung bereitete den Seeleuten aber ein Regen, der am 24. Mai fiel.

»Wir waren, sagt Parry, so entwöhnt, Wasser in seinem natürlichen Zustande und vorzüglich solches vom Himmel herabfallen zu sehen, daß diese einfache Erscheinung für uns zum Gegenstand der lebhaftesten Neugier wurde. Ich glaube bestimmt, daß sich Niemand an Bord befand, der nicht auf das Verdeck gekommen wäre, um das so interessante und uns so neue Schauspiel zu genießen.«

Während der ersten Hälfte des Juni unternahm Parry in Begleitung mehrerer Officiere einen Ausflug über die Insel Melville, deren nördliches Ende er dabei erreichte. Bei seiner Rückkehr zeigte sich schon überall einige Vegetation, das Eis begann zu zerfallen und Alles deutete darauf hin, daß die

Abfahrt nun bald stattfinden könne, was denn endlich am 1. August geschah; in der offenen See waren die Schollen aber noch lange nicht geschmolzen und die Fahrzeuge vermochten nach Osten nicht weiter vorzudringen, als bis zum Ende der Insel Melville. Der äußerste Punkt, den Parry in dieser Richtung erreichte, liegt unter $74^{\circ}26'25''$ der Breite und $113^{\circ}46'43''$ der Länge. Die Rückkehr ging ohne Unfall von statten und gegen Ende November trafen die Schiffe glücklich wieder in England ein.

Die Ergebnisse dieser Reise waren sehr beträchtlich; es wurden durch dieselbe nicht allein sehr ausgedehnte Gebiete der Polarregion erschlossen, sondern man hatte auch werthvolle physikalische und magnetische Beobachtungen angestellt und ebenso über die Kälte-Erscheinungen, über das arktische Klima und das animalische und vegetabilische Leben in jenen Gegenden Auskunft erlangt.

Bei einer einzigen Fahrt erreichte Parry mehr als Alle, die ihm im Laufe von dreißig Jahren auf seiner Fährte folgen sollten.

Sehr befriedigt von diesen Erfolgen Parry's, vertraute ihm die Admiralität im Jahre 1821 das Commando zweier Schiffe, der »Hekla« und der »Fury« an, das letztere nach dem Modell der »Hekla« erbaut. Diesesmal erforschte der Seefahrer die Ufer der Hudsons-Bai und mit größter Sorgfalt auch die Küsten der Halbinsel Melville, nicht zu verwechseln mit der Insel gleichen Namens. Man überwinterte auf der Winter-Insel, nahe der Ostküste jener Halbinsel, und griff dabei auf dieselben Unterhaltungen zurück, die sich bei der früheren Fahrt so gut bewährt hatten. Die angenehmste Zerstreung in der Monotonie des Winters war jedoch der Besuch einer Gesellschaft Eskimos, welche am 1. Februar über das Eis ankamen. Ihre Hütten, die man bisher nicht bemerkte, waren am Ufer errichtet; man stattete auch diesen vielfache Besuche

ab, und der achtzehnmonatliche Verkehr der Besatzung mit jenen trug nicht wenig dazu bei, eine ganz andere Anschauung über diese Völker, ihre Lebensweise und ihren Charakter zu verbreiten, als man eine solche bisher hatte.

Die Untersuchung der Fury- und Hekla-Engen, welche die Halbinsel Melville von dem Cockburn-Lande trennen, nöthigte die Reisenden, noch einen Winter über in den arktischen Gebieten zu verweilen. Wenn dazu auch noch bessere Maßnahmen getroffen wurden, so verlief diese Zeit doch in etwas gedrückterer Stimmung, weil Officiere und Matrosen das Gefühl grausamer Enttäuschung nicht überwinden konnten, sich gerade in dem Augenblicke aufgehalten zu sehen, wo sie nach der Behrings-Straße abzusegeln hofften.

Am 12. August öffnete sich wieder ein Weg durch das Eis. Parry wollte seine Schiffe nach Europa zurücksenden und auf dem Landwege eine Untersuchung der von ihm entdeckten Länder vornehmen; er mußte jedoch den Vorstellungen des Kapitän Lyon nachgeben, der ihm die ganze Tollkühnheit dieses verzweifelten Planes vor Augen legte. Die beiden Fahrzeuge kehrten also nach einer Abwesenheit von siebenundzwanzig Monaten nach England zurück und hatten während dieser Zeit von hundertacht Mann nur fünf verloren, obwohl sie zwei Winter nach einander in den hyperboräischen Regionen zubrachten.

Gewiß erreichten die Ergebnisse dieser zweiten Fahrt die der ersten nicht an Bedeutung, dennoch darf man sie keineswegs für werthlos ansehen. Man wußte nun, daß die eigentliche Küste Amerikas nicht über den 70. Grad hinaufreicht, daß der antarktische Ocean mit dem Polarmeere durch eine Menge Meerengen und Kanäle zusammenhängt, von denen die meisten, wie die der Fury, der Hekla, die Fox-Enge und andere, freilich vielfach durch Eismassen verschlossen sind, welche heftige Strömungen in denselben aufhäufen.

Wenn das an der Südostspitze der Halbinsel Melville gesehene Eis hier permanent zu lagern schien, so war das mit dem am Eingange der Regent-Straße offenbar nicht der Fall. Es bot sich demnach einige Aussicht, nach dem Polarbecken vordringen zu können. Die »Fury« und die »Hekla« wurden deshalb noch einmal ausgerüstet und Parry zur Führung überlassen.

Diese Reise war leider die mindest glückliche von allen, welche der erfahrene Seemann unternahm, nicht, daß er sich dabei seiner Aufgabe nicht gewachsen gezeigt hätte, wohl aber wurde er das Opfer unglücklicher Zufälligkeiten und mißlicher Verhältnisse. So bedrängte ihn z. B. als er kaum in die Bassins-Bai eingelaufen war, eine so ungeheuere Masse Eis, daß er die größte Mühe hatte, nur den Eingang zu der Prinz Regent-Straße wieder zu erreichen. Wäre er hier drei Wochen früher eingetroffen, so hätte es ihm vielleicht gelingen können, längs der Küste Amerikas hinzusegeln, jetzt blieb ihm aber nichts Anderes übrig, als sofort Anstalten zu treffen, um unter den geringsten Beschwerden den Winter zu verbringen.

Für diesen Officier, der schon gewöhnt war, den Winter der Polarzone auszuhalten, hatte das nichts Erschreckendes an sich. Er kannte die nöthigen Maßregeln zur Erhaltung der Gesundheit der Mannschaften, selbst zur Sicherung eines gewissen Wohlbehagens, und war nicht in Verlegenheit wegen Beschäftigungen und Zerstreuungen, welche so mächtig dazu beitragen, die Langeweile einer dreimonatlichen Nacht zu verkürzen.

Mancherlei von den Officieren ertheilte Unterrichtskurse, auch Maskeraden und Theatervorstellungen, nebst einer gleichmäßigen Wärme von 50° Fahrenheit (-10° C.) erhielten die Leute so frisch und munter, daß Parry, als ihm das Thauwetter am 20. Juli 1825 die Wiederaufnahme seiner Operationen gestattete, keinen einzigen Kranken an Bord hatte.

Er schlug nun einen Weg längs des östlichen Ufers der Einfahrt in die Prinz Regent-Straße ein; da trieben aber zahlreiche Schollen heran und drängten die Fahrzeuge gegen das Land. Die »Fury« wurde so schwer beschädigt, daß sie, obschon vier Pumpen stets in Thätigkeit blieben, kaum flott erhalten werden konnte. Parry machte zwar den Versuch, sie wieder in Stand zu setzen; nachdem sie aber mit großer Beschwerde auf ein ungeheueres Stück Eis gehoben worden war, entstand ein heftiger Sturm, der die temporäre Unterlage zertrümmerte und das Schiff auf den Strand warf, wo man es endgiltig aufgeben mußte. Seine Besatzung wurde von der »Hekla« mit aufgenommen, die in Folge dieser Katastrophe den Rückweg nach England einschlug.

Der gegen Gefahren so abgehärtete Parry ließ sich auch hierdurch von weiteren Projecten nicht abhalten. Wenn es sich unmöglich erwies, das Eismeer auf diesem Wege zu erreichen, so konnte es doch noch andere dahin geben. Vielleicht bot z. B. die ungeheure Meeresfläche zwischen Grönland und Spitzbergen eine minder gefährliche Straße, die von Eisbergen, welche sich ja nur an Küsten bilden, weniger heimgesucht war.

Die frühesten Fahrten in diese Gegenden, von denen man Kenntniß besitzt, sind die Scoresby's, der diese Meere zum Zwecke der Walfischjagd lange Zeit besuchte. Im Jahre 1806 gelangte er dabei sehr hoch nach Norden, ja, so hoch, wie es auf diesem Wege noch keinem Schiffe gelungen war. Er befand sich nämlich am 24. Mai unter $81^{\circ}30'$ der Breite und 16° östlicher Länge von Paris, das heißt, ziemlich genau im Norden von Spitzbergen. Das Eis erstreckte sich in der Richtung nach Ostnordosten hin. Zwischen dieser Richtung und dem Südosten war das Meer auf eine Strecke von dreißig Meilen vollkommen frei, und auch auf die Entfernung von hundert Meilen Land nicht zu sehen.

Man muß bedauern, daß sich der Walfänger diesen günstigen Umstand nicht zunutze machte, um noch weiter nach Norden vorzudringen; unzweifelhaft hätte er manche wichtige Entdeckung gemacht, oder vielleicht gar den Pol selbst erreicht.

Was nun geschäftliche Rücksichten dem Walfänger Scoresby nicht zu unternehmen gestatteten, das wollte Parry auszuführen versuchen.

Er segelte mit der »Hekla« am 27. März 1827 von London ab, kam nach dem norwegischen Lappland, nahm in Hammerfest Hunde, Renthierne nebst Booten ein und setzte seine Fahrt nach Spitzbergen weiter fort.

Der Hafen Smeerenburg, den er anzulaufen gedachte, war noch mit Eis erfüllt, und die »Hekla« kämpfte gegen dasselbe bis zum 27. Mai. Parry verließ alsdann sein Schiff in der Hinlopen-Straße und fuhr mit zwei Booten nach Norden weiter, auf denen er Roß und Crozier, je zwölf Mann Besatzung und Lebensmittel für einundsechzig Tage mitnahm. Nach Hinterlassung eines Lebensmitteldepois auf den Sieben Inseln, lud er den übrigen Proviant und die Boote auf Schlitten, welche für diesen Zweck ganz besonders hergerichtet waren. Er hoffte auf diese Weise über das feste Eis gelangen und jenseits desselben ein, wenn auch nicht ganz freies, doch wahrscheinlich fahrbares Meer erreichen zu können.

Das Packeis bildete aber nicht, wie Parry vorausgesetzt, eine vollkommen gleichartig zusammengesetzte Masse. Dazwischen fanden sich sowohl breite offene Spalten, über die er setzen mußte, als auch steile Hügel, die man mit den Schlitten nur schwer erklimmen konnte. So kam er in vierzehn Tagen nur vierzehn Kilometer nach Norden vorwärts.

Am 2. Juli wies das Thermometer bei dichtem Nebel + 17° im Schatten und 83° in der Sonne.

Der Weg über die holprige, jeden Augenblick von offenen Wasserkanälen unterbrochene Oberfläche war äußerst mühsam, und dazu litten die Augen der Reisenden nicht wenig von dem grellen rückstrahlenden Lichte.

Trotz aller Hindernisse aber drangen Parry und seine Gefährten muthig weiter, als der Erstere am 20. Juli bemerkte, daß sie erst bis $82^{\circ}37'$, das heißt nur neun Kilometer weiter nach Norden gekommen waren, als drei Tage vorher. Allem Anscheine nach unterlag also die ganze Eismasse der Wirkung einer Strömung nach Süden, denn der Reisende war überzeugt, während jener Zeit mindestens zweiundzwanzig Kilometer über das Eisfeld zurückgelegt zu haben.

Parry verheimlichte anfangs seinen Leuten diese Bemerkung, bald wurde es Allen aber offenkundig, daß sie sich nur mit der Differenz zweier entgegengesetzter Geschwindigkeiten nach Norden hinbewegten; einmal mit der, in welcher sie selbst alle Hindernisse überwandten, abzüglich der anderen, welche das »Icefield« nach Süden entführte.

Die Expedition erreichte indessen eine Stelle, wo das morsche Eis Menschen und Schlitten kaum noch zu tragen vermochte. Hier fand sich ein furchtbarer Haufen von Schollen, welche, von den Wogen emporgehoben, mit entsetzlichem Geräusche aufeinander stießen. Die Mundvorräthe gingen zur Neige; Roß war verwundet. Parry litt an einer heftigen Augenentzündung und der Wind schlug auch noch um – das Alles zwang die Engländer, nach Süden zurückzukehren.

Diese kühne Fahrt, während der das Thermometer niemals unter 20° Kälte herabsank, hätte vielleicht von Erfolg sein können, wenn sie in weniger vorgeschrittener Jahreszeit unternommen worden wäre. Wenn die Reisenden früher aufbrachen, so mußten sie wohl über $82^{\circ}40'$ hinauskommen, da sie Regen, Schnee und Feuchtigkeit, die untrüglichen

Vorzeichen des sommerlichen Thauwetters, nicht aufgehalten hätten.

Als Parry wieder bei der »Hekla« eintraf, hörte er, daß das Schiff in der größten Gefahr geschwebt habe. Unter heftigen Winden hatten Eisschollen die Ankerkette zerrissen und jenes auf den Strand geworfen. Nachdem man dasselbe wieder flott gemacht, war es nach dem Eingange der Waigatzstraße geschafft worden.

Parry segelte nun ohne Unfall nach den Orcaden, hielt sich kurze Zeit an diesen Inseln auf und lief am 30. September wieder in London ein.

Während Parry einen Durchgang durch die Bassins- oder Hudsons-Bai suchte, um nach dem Pacifischen Ocean zu gelangen, waren verschiedene Expeditionen organisirt worden, um die Entdeckungen Mackenzie's zu vervollständigen und den Verlauf der Nordküste Amerikas zu bestimmen.

Diese Reisen schienen keine so großen Schwierigkeiten zu bieten, während ihre Ergebnisse für den Geographen ebenso wichtig, wie für den Seemann vortheilhaft zu werden versprochen. Die Führung derselben wurde einem verdienstvollen Officier, Franklin, anvertraut, dessen Name mit Recht so berühmt geworden ist. Doctor Richardson und Georges Back, damals Midshipman in der Kriegsmarine, begleiteten ihn nebst zwei Matrosen.

Am 30. August 1819 in der Factorie von York, am Ufer der Hudsons-Bai, angelangt, reisten die Forscher, nachdem sie sich von Pelzjägern alle ihnen nützlich erscheinende Auskunft verschafft, am 9. September von da ab und erreichten am 22. October das sechshundertneunzig Meilen entfernte Cumberland House. Die günstige Jahreszeit neigte sich zu Ende. Franklin begab sich inzwischen mit Georges Back nach dem Fort Chippewayan am westlichen Ende des Athabaska-Sees, um die Vorbereitungen für die im nächsten Sommer

auszuführende Expedition zu überwachen. Diese Reise von achthundertsiebenundfünfzig Meilen legte er mitten im Winter und bei Temperaturen von vierzig bis fünfzig Grad unter Null zurück.

Zu Anfang des Frühjahres traf Doctor Richardson im Fort Chippewayan mit dem Reste der Expedition ein, und diese brach am 18. Juli 1820 in der Hoffnung auf, vor Eintritt der schlechten Jahreszeit an der Mündung des Coppermine-Flusses einen günstigen Platz zur Ueberwinterung zu finden. Dabei hatten Franklin und seine Begleiter freilich die Schwierigkeiten des Weges und die Hindernisse, welche die Strenge des Klimas bereitete, zu gering veranschlagt.

Wasserfälle, Untiefen in den Seen und Flüssen, nicht fahrbare Stellen und das seltenere Vorkommen von eßbarem Wilde hielten die Reisenden so sehr zurück, daß die canadischen Führer am 20. August, als die Teiche sich schon wieder mit Eis zu bedecken anfangen, sich beklagten, und als sie Schaaren wilder Vögel nach dem Süden ziehen sahen, überhaupt verweigerten, noch weiter mitzugehen. Franklin mußte, so sehr ihn diese Böswilligkeit erbitterte, doch seine Pläne aufgeben, und an der Stelle, wo er sich befand, das heißt fünfhundertfünfzig Meilen vom Fort Chippewayan am Ufer des Winterflusses, ein hölzernes Haus erbauen lassen, das den Namen Fort Entreprise erhielt. Dasselbe liegt unter 64°28' der Breite und 118°6' der Länge.

Nach vollendeter Einrichtung der Wohnung bemühten sich die Reisenden, so viel als möglich Lebensmittel einzusammeln, und bereiteten aus Renthierfleisch jene Conserve, welche in ganz Amerika als »Pemmican« bekannt ist. Zuerst zeigten sich sehr viele Renthier; man zählte deren an einem Tage über zweitausend Stück; dies lieferte jedoch den Beweis, daß jene auf der Auswanderung nach milderer Gebieten begriffen waren. Obwohl das Fleisch von hundertachtzig dieser Thiere

zubereitet worden war und der benachbarte Fluß ebenfalls noch verschiedene Nahrungsmittel lieferte, so sollten doch auch diese beträchtlichen Vorräthe nicht ausreichen.

Auf die Nachricht von der Ankunft weißer Männer in ihrem Lande siedelten sich nämlich mehrere ganze Indianerstämme vor den Thoren des Forts an und ließen keine Gelegenheit vorüber, zu betteln und die Ankömmlinge herzhaft auszubeuten. Auch die Ballen mit Wollendecken, der Tabak und andere Tauschwaaren wurden bald genug erschöpft. Beunruhigt, die Expedition nicht ankommen zu sehen, die ihm weiteren Proviant zuführen sollte, schickte Franklin am 18. October Georges Back mit einigen Canadiern nach dem Fort Chippewayan.

Eine solche Fußreise mitten im Winter erheischte eine Unerschrockenheit und Opferwilligkeit, von der die nachfolgenden wenigen Zeilen eine kleine Vorstellung geben.

»Ich hatte, sagt Back bei seiner Rückkehr, die Freude, meine Reisegenossen nach einer Abwesenheit von etwa fünf Monaten in bestem Wohlsein wieder anzutreffen. In jener Zeit hatte ich elfhundertundvier Meilen in Schneeschuhen und ohne einen anderen Schutz während der Nacht in den Wäldern zurückgelegt, als den einer Decke und eines Damhirschselles, während das Thermometer häufig bis 40, einmal sogar bis 57° unter Null herabsank; zuweilen mußte ich dabei zwei bis drei Tage ohne Nahrung aushalten.«

Diejenigen, welche im Fort zurückgeblieben waren, hatten jedenfalls schwer von der Kälte zu leiden, welche noch um drei Grad diejenige übertraf, welche Parry auf der Melville-Insel ertragen mußte, obwohl diese dem Pole um neun Breitengrade näher liegt. Die Wirkungen dieser niedrigen Temperatur machten sich nicht nur bei den Menschen bemerkbar; selbst die Bäume waren dabei bis in's innerste Mark gefroren, so daß eine Axt in ihnen kaum einen Eindruck hervorbrachte.

Zwei Dolmetscher aus der Hudsons-Bai waren mit Back nach dem Fort Entreprise gekommen. Der eine derselben besaß eine Tochter, welche für das schönste Wesen galt, das man jemals habe sehen können. Obwohl erst sechszehn Jahre alt, hatte sie doch schon zwei Ehemänner gehabt. Einer der englischen Officiere zeichnete ihr Bild zum großen Leidwesen der Mutter, welche fürchtete, daß der »große Häuptling der Engländer« sich bei Betrachtung dieses Porträts in das Original verlieben könnte.

Am 14. Juni 1821 war der Coppermine-Fluß hinlänglich frei von Eis, um auf demselben hinabfahren zu können. Man schiffte sich also ein, obschon die Lebensmittel fast vollständig aufgezehrt waren. Zum Glück gab es an dem grünen Ufer des Flusses viel Wild und man erlegte unter Anderem genug Moschusochsen, welche für Alle hinreichende Nahrung lieferten.

Die Mündung des Coppermine wurde am 18. Juli erreicht. Die Indianer kehrten aus Furcht, ihre Feinde, nämlich Eskimos, zu treffen, sofort nach dem Fort Entreprise um, während die Canadier es kaum wagten, mit ihren Booten auf das freilich ziemlich aufgeregte Meer zu fahren. Franklin wußte sie jedoch zuletzt dazu zu bestimmen; er konnte aber nicht über die Turn Again-Spitze hinausgelangen, das ist ein unter 68°30' der Breite liegendes Vorgebirge, das sich am Eingange eines großen, mit vielen Inseln besäeten Golfes befand, dem Franklin den Namen Golf der Krönung George's IV. beilegte.

Franklin war den Hood-Fluß stromauf gefahren, als er sich von einem zweihundertfünfzig Fuß hohen Wasserfalle aufgehalten sah; den Rest des Weges mußte er also zu Land zurücklegen und mitten durch über zwei Fuß tiefen Schnee ein unbekanntes, unfruchtbares Land durchwandern. Die Strapazen und Leiden der Rückreise kann man sich leichter denken, als sie zu beschreiben sind. Am 11. October kam Franklin nach

dem Fort Entreprise zurück, freilich bis zum Aeußersten entkräftet, da er seit fünf Tagen nichts gegessen hatte. Das Fort war verlassen. Ohne alle Vorräthe und krank, glaubte Franklin sein letztes Stündchen gekommen. Am nächsten Tage zog er jedoch aus, die Indianer und seine vorausgegangenen Gefährten zu suchen; der Schnee lag aber so dick, daß er wieder nach dem Fort umkehren mußte. Achtzehn Tage lang lebte er einzig und allein von einer Abkochung der Knochen und Häute der im vorigen Winter getödteten Thiere. Am 29. October endlich traf Doctor Richardson mit John Hepburn, aber ohne die anderen Theilnehmer der Expedition ein. Als die Männer sich wiedersahen, erstaunten sie Alle schmerzlich über ihre Magerkeit, die Veränderung der Stimme und die entsetzliche Schwäche, die ihnen als unverkennbares Zeichen des nahen Endes erschien.

»Doctor Richardson, sagt Cooley, überbrachte auch noch traurige Nachrichten. Während der ersten beiden Tage nach der Trennung der Gesellschaft in drei Abtheilungen hatte die seinige nicht das Geringste zu essen gefunden; am dritten Tage war Michel mit einem Hasen und einem Rebhuhn zurückgekommen, welche unter Alle vertheilt wurden. Der nächste Tag verging aber wieder bei absolutem Fasten. Am 11. bot Michel seinen Begleitern ein Stück Fleisch an, das seiner Aussage nach von einem Wolfe herrühren sollte, bald aber erlangten diese die Ueberzeugung, daß es Fleisch von einem der Unglücklichen war, die den Kapitän Franklin verlassen hatten, um zu Richardson zurückzukehren. Michel wurde jeden Tag unverschämter. Man hegte gegen ihn wohl den Verdacht, er habe irgendwo Nahrungsmittel versteckt, die er für sich allein aufbewahrte. Da hörte Hepburn, als er mit Holzschlagen beschäftigt war, einen Schuß, und als er sich darauf umwandte, bemerkte er, wie Michel nach dem Zelte stürzte; bald darauf fand man Hood todt mit einem Schusse in den Hinterkopf und

Niemand konnte daran zweifeln, daß Michel dessen Mörder war. Von diesem Augenblicke an wurde jener noch frecher und verschlossener als je, und da er an Kraft den überlebenden Engländern weit überlegen und außerdem gut bewaffnet war, so erblickten diese ihre Rettung nur in seinem Tode. Ich entschloß mich also, erzählt Richardson, überzeugt, daß uns nur dieser schreckliche Ausweg blieb, alle Verantwortlichkeit auf mich zu nehmen, und jagte Michel, als er zu uns zurückkehrte, eine Kugel durch den Kopf.«

Mehrere der Indianer, welche Franklin und Richardson begleiteten, waren Hungers gestorben und die beiden Häuptlinge nahe daran, jenen in das Grab zu folgen, als am 7. November endlich drei von Back abgeschickte Indianer die erste Hilfe brachten. Sobald sie sich ein wenig gekräftigt fühlten, begaben sie sich nach dem Etablissement der Compagnie, wo sie Georges Back fanden, dem sie bei derselben Expedition zweimal das Leben verdankten.

Die Ergebnisse dieser Reise, welche fünftausendfünfhundert Meilen umfaßte, waren von hoher Bedeutung für die Geographie, die Kenntniß des Erdmagnetismus wie der Meteorologie, und die Küste Amerikas hatte man damit auf eine weite Strecke hin, bis zu dem Cap Turn Again, kennen gelernt.

Trotz aller Leiden und Entbehrungen, welchen sie stets heldenmüthig trotzten, zögerten die Forscher doch nicht, eine neue Reise anzutreten und noch einmal die Erreichung der Küste des Polarmeeres zu versuchen.

Gegen Ende des Jahres 1823 erhielt Franklin den Auftrag, die Küste im Westen des Mackenzie-Flusses zu besichtigen. Alle Agenten der Compagnie sollten dazu Lebensmittel, Boote und Führer bereit halten und die Reisenden überhaupt, so weit es ihnen möglich wäre, allseitig unterstützen.

In New-York wohlwollend aufgenommen, gelangte Franklin auf dem Hudson nach Albany, fuhr von Lewiston aus den Niagara bis zu dessen berühmten Fällen hinauf, erreichte hierauf das Fort St. Georges am Ontario und segelte über diesen See nach Yorck, der Hauptstadt von Ober-Canada; darauf passirte er den Simcoe-, Huron- und Oberen See, wo sich ihm vierundzwanzig Canadier anschlossen, und traf seine Boote am 20. Juni 1825 auf dem Methye-Flusse wieder.

Während Doctor Richardson die Ostküste des Großen Bärensees aufnahm und Back die Vorbereitungen zur Ueberwinterung leitete, begab sich Franklin nach der Mündung des Mackenzie. Die Fahrt ging sehr bequem von statten und nur das Mündungs-Delta des Flusses bot einige Schwierigkeiten. Das Meer war eisfrei; schwarze und weiße Walfische, sowie ganze Seehundheerden tummelten sich auf dessen Fläche. Franklin landete an der kleinen Insel Garry, deren Lage er zu 69°2' der Breite und 135°41' der Länge bestimmte, eine werthvolle Angabe, weil sie beweist, wie viel Vertrauen die Aufnahmen Mackenzie's eigentlich verdienen.

Die Rückkehr verlief ohne Schwierigkeiten, und am 5. September trafen die Reisenden wieder in dem Fort ein, welches Richardson Fort Franklin genannt hatte. Der Winter verging unter Vergnügungen, Belustigungen und Ballfestlichkeiten, an welchen Canadier, Engländer, Schotten, Eskimos und Indianer von vier verschiedenen Stämmen theilnahmen.

Am 22. Juni fand die Abreise statt und am 4. Juli wurde die Gabelung erreicht, wo die Arme des Mackenzie sich trennen. Hier bildete man auch aus der Expedition zwei Abtheilungen, welche die Ufer des Polarmeeres nach Osten und nach Westen zu untersuchen sollten. Kaum hatte Franklin den Strom verlassen, als er in einer großen Bucht eine zahlreiche Gesellschaft Eskimos antraf. Diese schienen sich zuerst über

alle Maßen zu freuen, wurden aber bald zudringlich und versuchten, sich der Boote zu bemächtigen. Die Engländer benahmen sich bei dieser Gelegenheit mit außerordentlicher Langmuth und verhüteten dadurch ein nutzloses Blutvergießen.

Franklin entdeckte und benannte den Clarence-Fluß, der die Besitzungen Rußlands von denen Englands scheidet. Unfern von diesem erhielt ein anderer Wasserlauf den Namen Canning. Am 16. August, erst auf halbem Wege zum Eis-Cap, kehrte Franklin, weil sich der Winter so zeitig anmeldete, zurück und fuhr in den schönen Peel-Fluß ein, den er für den Mackenzie ansah. Er erkannte seinen Irrthum erst, als im Osten desselben eine Gebirgskette sichtbar wurde. Am 21. September kehrte er in das Fort zurück, nachdem er binnen drei Monaten zweitausendachtundvierzig Meilen durchmessen und dreihundertvierundsiebzig Meilen der amerikanischen Küste aufgenommen hatte.

Richardson war inzwischen auf einem tiefen, weniger eiserfüllten Meere, meist in Gesellschaft friedlicher und gastfreundlicher Eskimos, vorgedrungen. Er gelangte nach der Liverpool- und der Franklin-Bai und entdeckte gegenüber der Mündung des Coppermine ein Land, das vom Continent durch einen kaum zwanzig Meilen breiten Kanal getrennt ist, und dem er den Namen Wollaston beilegte.

Am 7. August kehrten die Boote, nachdem sie bis zu der, schon bei einer früheren Reise untersuchten Krönungs-Bai gelangt, wieder um und trafen, ohne irgend welchen Unfall erlitten zu haben, am 1. September bei Fort Franklin ein.

Beschäftigt mit der Schilderung der Parry'schen Fahrten, mußten wir einstweilen diejenigen beiseite lassen, welche zu derselben Zeit John Roß unternahm, dem seine sonderbare Untersuchung der Bassins-Bai in den Augen der Admiralität allen Credit geraubt hatte.

John Roß nun wünschte lebhaft, sein früheres Ansehen als muthiger und erfahrener Seemann wieder zu gewinnen. Entzog ihm auch die Regierung ihr Vertrauen, so fand er solches doch bei Felix Booth, einem reichen Rheder, welcher ihm ein Dampfschiff, die »Victory«, anvertraute, mit dem er am 25. Mai 1829 nach der Baffins-Bai abfuhr.

Vier Jahre lang blieb man ohne Nachrichten von dem verwegenen Seemann, bei der endlichen Heimkehr zeigte es sich aber, daß seine Ernte an Entdeckungen der von Parry's erster Fahrt wenigstens gleichkam.

Durch die Barrow-Straße und den Lancaster-Sund in den Prinz Regents-Kanal eindringend, fand John Roß die Stelle wieder auf, wo die »Fury« vier Jahre vorher zurückgelassen worden war. Weiter nach Norden vordringend, überwinterte Roß im Felix-Hafen – so genannt zu Ehren des Patrons der Expedition – und erfuhr hier, daß das von ihm gefundene Land eine große, im Süden mit Amerika zusammenhängende Halbinsel bilde.

Im April 1830 fuhr James Roß, der Neffe des Führers der Expedition, mit Booten aus, um die Küsten desselben, sowie die des König Wilhelms-Landes aufzunehmen.

Im November mußte man sich zu einer zweiten Ueberwinterung entschließen, da es nicht möglich gewesen war, das Schiff mehr als einige Meilen weiter nach Norden zu führen; deshalb wurde der Sheriff-Hafen als Lagerplatz erwählt. Die Kälte erreichte ganz außerordentliche Grade, und von allen Wintern, welche die Besatzung der »Victory« im Polareise verlebte, war dieser der strengste.

Den Sommer 1831 widmete man verschiedenen Untersuchungen, welche den Beweis lieferten, daß zwischen den beiden Meeren keine Verbindung bestehe. Auch diesmal glückte es nur, mit dem Schiffe wenige Meilen nach Norden, bis zum Hafen Decouverte, zu dampfen. In Folge eines

zweiten, sehr strengen Winters mußte man dasselbe aber hier im Eise verlassen.

Sehr froh, noch Vorräthe von der »Fury« gefunden zu haben, ohne welche sie Hungers gestorben wären, erwarteten die Engländer unter täglich zunehmender Ermattung und unglaublichen Leiden und Entbehrungen die Wiederkehr des Sommers.

Im Juli 1833 wurden die Winterquartiere endgiltig verlassen; man zog zu Lande den Prinz Regent-Kanal, ferner die Barrow-Straße entlang, womit die Nachbarschaft der Bassins-Bai erreicht wurde, als ein Schiff in Sicht kam. Es war die »Isabelle«, welche Roß einst selbst befehligt hatte und auf der die Schiffbrüchigen von der »Victory« Aufnahme fanden.

England hatte während dieser Zeit seine Kinder niemals vergessen und jedes Jahr eine Expedition zu deren Aufsuchung ausgesendet. Im Jahre 1833 führte eine solche Georges Back, der Gefährte Franklin's. Dieser drang vom Fort Revolution am Ufer des Sklaven-Sees nach Norden vor, bezog, nachdem er den Thloni Tcho Deseth-Fluß entdeckt, Winterquartiere und traf Anstalt, im folgenden Jahre bis zum Polarmeere weiter zu ziehen, wo man Roß vom Eise zurückgehalten glaubte, als er von dessen unvermutheter Heimkehr Nachricht erhielt.

Im nächsten Jahre unterwarf derselbe Reisende den schönen, von ihm schon früher entdeckten Fisch-Fluß einer gründlichen Untersuchung und bekam die Königin Adelaide-Berge, sowie die Booth- und James Roß-Caps zu Gesicht.

Im Jahre 1836 stand er an der Spitze einer neuen Expedition, welche diesmal zu Wasser ausgeführt wurde, und suchte vergeblich, die Entdeckungen Roß' und Franklin's mit einander zu verknüpfen.

Die Durchführung dieses Unternehmens sollte drei Officieren der Hudsons-Bai-Compagnie, Peter William, Dease und Thomas Simpson, vorbehalten bleiben. Diese brachen am 1.

Juni 1837 vom Fort Chippewayan auf, fuhren den Mackenzie-Fluß hinab und erreichten am 9. Juli das Gestade des Meeres, auf dem sie bis $71^{\circ}3'$ der Breite bei $156^{\circ}46'$ westlicher Länge bis zu einem Cap vordringen konnten, welches den Namen Georges Simpson's, des Gouverneurs der Compagnie, erhielt.

Thomas Simpson zog von hier aus mit fünf Mann in westlicher Richtung zu Lande weiter bis zur Barrow-Spitze, welche schon einer der Officiere Beechey's, von der Behrings-Straße herkommend, gesehen hatte.

Die Besichtigung und Aufnahme der Küste Amerikas von Cap Turn Again bis zur Behrings-Straße war hiermit vollendet, es blieb keine unbekannte Gegend mehr übrig, als die Strecke zwischen der Ogle-Spitze und dem Cap Turn Again; diese sollte das Ziel der Forscher bei der nächsten Reise bilden.

Im Jahre 1838 vom Coppermine ausgehend, folgten sie der Küste nach Osten und erreichten am 9. August das Cap Turn Again; da das Eis aber das weitere Vordringen der Boote nicht gestattete, so überwinterete Thomas Simpson, entdeckte Victoria-Land und setzte, am 12. August 1839 am Back-Flusse angelangt, bis zum Ende des Monats die Untersuchung von Boothia Felix fort. Die Linie der Küste des Continents war hiermit überall festgestellt, doch mit welchen Mühen und Anstrengungen, mit wie vielen Opfern und doch mit welcher Opferfreudigkeit! Wie wenig fällt das Leben des Menschen in's Gewicht, wenn es sich um den Fortschritt der Wissenschaft handelt! Aber welcher Uneigennützigkeit, welchen Eifers bedarf es von Gelehrten, Seeleuten und Forschern, die Alles, was wir sonst das Glück des Erdenlebens nennen, freudig aufgeben, um je nach ihren Kräften zur Erweiterung der menschlichen Kenntnisse, zur Förderung aller humanen Ziele beizutragen!

Mit der Schilderung dieser letzten Reisen, durch welche die Entdeckung der Erde vollendet wurde, schließt dieses Werk,

das mit der Erzählung der Unternehmungen der ersten Forschungsreisenden begann.

Die Gestalt und Bildung der Erde ist nun bekannt, die eigentliche Aufgabe der Entdecker erfüllt. Die Erde, soweit sie der Mensch bewohnt, ist ihm vertraut geworden. Es erübrigt ihm nichts mehr, als die Ausnützung der unerschöpflichen Hilfsquellen der Gebiete, zu denen er jetzt leichten Zugang hat.

Wie reich an Lehren aller Art ist diese Geschichte der Entdeckungen zweier Jahrtausende!

Wir wollen nur einen Blick zurückwerfen und in flüchtigen Strichen die während dieser langen Zeitfolge errungenen Fortschritte skizziren.

Wenn wir die Weltkarte des Hekataös, der fünfhundert Jahre vor der christlichen Zeitrechnung lebte, zur Hand nehmen, was zeigt uns wohl diese?

Die bekannte Erde umfaßt kaum das Becken des Mittelmeeres. Ihre der Form nach sehr falsch wiedergegebene Landmasse besteht aus dem kleinsten Theile Europas, aus Vorderasien und dem nördlichen Afrika. Rings um dieselbe fließt ein Strom ohne Anfang und ohne Ende, der den Namen Ocean führt.

Stellen wir nun neben diese Karte, neben dieses ehrwürdige Denkmal der Wissenschaft des Alterthums, eine Planisphäre der Erde aus dem Jahre 1840. Jetzt erscheint das Gebiet, welches Hekataös nur sehr unvollkommen kannte, als ein verschwindendes Fleckchen auf dem großen Erdenrund.

Jener Anfangs- und dieser Endpunkt gestattet uns ein Urtheil über den Umfang der Entdeckungen.

Vergegenwärtigt man sich nur, welche Unmenge von Arbeit und Studien die Erkenntniß der ganzen Erdkugel nothwendig machte, so steht man voller Verwunderung vor dem Resultate der Bemühungen so vieler Forscher, so zahlreicher Märtyrer; man erkennt den hohen Nutzen jener Entdeckungen und die

engen Beziehungen, welche die Geographie mit allen anderen Wissenschaften verknüpfen. Das ist der rechte Gesichtspunkt, auf den man sich stellen muß, um die ganze Tragweite eines Werkes, dem sich so viele Generationen widmeten, vollständig zu begreifen. Freilich sind es sehr verschiedene Motive, welche zu diesen Entdeckungen den Anstoß gaben.

Zuerst begegnen wir hier der naturgemäßen Neugierde des Eigenthümers, der danach strebt, den ganzen Umfang des von ihm besessenen Gebietes kennen zu lernen, die bewohnbaren Theile desselben zu vermessen, die Grenzen der Meere zu bestimmen; darauf treten die Anforderungen eines noch in der Kindheit befindlichen Handels in den Vordergrund, eines Handels, der nichtsdestoweniger schon die Erzeugnisse der asiatischen Industrie bis nach Norwegen überführte.

Mit Herodot tauchen höhere Ziele auf; jetzt macht sich das Verlangen geltend, die Geschichten, Sitten und Religionen fremder Völker kennen zu lernen. Später, zur Zeit der Kreuzzüge, deren unzweifelhaftestes Resultat die Anregung zu orientalischen Studien ist, treibt nur eine Minderzahl der Wunsch, den Schauplatz der Leidensgeschichte eines Gottes den Händen der Ungläubigen zu entreißen; für die Meisten bildet die rohe Plünderungssucht und der Reiz des Unbekannten die Triebfeder.

Wenn Columbus einen neuen Weg aufsucht, um nach den Gewürzländern zu gelangen und dabei Amerika findet, so treibt seine Nachfolger nur das Verlangen, schnell Schätze zu erwerben. Wie unvortheilhaft stechen diese gegen die edlen Portugiesen ab, welche die eigenen Interessen dem Ruhme und der kolonialen Machtentfaltung ihres Vaterlandes opfern und ärmer sterben, als sie es in dem Augenblicke der Uebnahme jener Aufträge waren, die sie so ehrenhaft ausführen sollten.

Im 16. Jahrhundert treibt das Bestreben, sich den religiösen Verfolgungen und den damals wüthenden Bürgerkriegen zu

entziehen, die Hugenotten und vorzüglich jene Quäker nach der Neuen Welt, welche, durch Begründung der dortigen englischen Kolonialmacht, Amerika gänzlich umgestalteten.

Das nächstfolgende Jahrhundert befördert vor allem Anderen die Kolonisation. In Amerika errichten die Franzosen, in Indien die Engländer, in Oceanien die Holländer Comptoirs und Kaufläden, während Missionäre sich bemühen, das zur Unbeweglichkeit erstarrte Reich der Mitte für den christlichen Glauben und zeitgemäßere Weltanschauungen zu gewinnen.

Das 18. Jahrhundert, welches für das unserige die Wege ebnet, berichtigt lange Zeit geglaubte Irrthümer; es nimmt einzeln und genau Continente und Archipele auf, verbessert und vervollständigt die Entdeckungen seiner Vorgänger. Derselben Aufgabe widmen sich noch die Forscher der neuesten Zeit, welche danach trachten, auch den kleinsten Erdwinkel, das unscheinbarste Eiland nicht unbeachtet zu lassen. Demselben Ziele streben auch die unerschrockenen Seefahrer nach, welche die Eiswüsten der beiden Pole erforschen und das letzte Stück Schleier zerreißen, das einen Theil der Erdkugel unseren Blicken so lange Zeit verhüllte.

Jetzt also ist Alles bekannt, classificirt, katalogisirt und bezeichnet! Sollen die Ergebnisse so ehrenvoller Arbeit aber etwa in einem sorgfältig hergestellten Atlas vergraben werden, wo sie nur die Gelehrten von Fach aufsuchen? Nein! An uns ist es, die von unseren Vätern um den Preis so unendlicher Mühen und Gefahren eroberte Erdkugel nun auszunützen, ihr erst den vollen Werth zu geben. Die Erbschaft ist zu verlockend, um nicht mit frohen Händen zuzugreifen!

An uns ist es, mit allen durch die vorgeschrittenen Wissenschaften gebotenen Hilfsmitteln zu studiren, urbar zu machen und auszunützen! Jetzt darf es keine brachliegenden Gebiete, keine undurchdringlichen Wüsten, keine unbenützten

Flüsse keine unergründlichen Meere, keine unersteigbaren Höhen mehr geben!

Wir überwinden alle Hindernisse, welche die Natur noch bietet. Die Landengen von Suez und Panama sperren uns die Wege: wir durchschneiden sie. Die Sahara erschwert den Verkehr zwischen Algier und dem Senegal: wir legen eine Eisenbahn durch dieselbe. Der Kanal zwischen England und Frankreich hindert zwei befreundete Völker, sich die Hand zu drücken: wir treiben einen Schienenweg unter demselben hin!

Das ist unsere und unserer Zeitgenossen schöne Aufgabe. Ist sie denn weniger werthvoll als die unserer Vorgänger, daß sich noch keine anerkannte Feder derselben bemächtigt hat? Für uns liegt dieses Feld, so anziehend dessen Bearbeitung auch unzweifelhaft ist, zu weit außerhalb des vorherbegrenzten Rahmens dieses Werkes. Wir wollten eine »Geschichte der Entdeckung der Erde« schreiben – dies ist geschehen, unsere Aufgabe ist erfüllt, und die Ueberwindung so vieler Hindernisse, welche die Natur dem Fortschritte des geographischen Wissens entgegenstellt, das ist

»Der Triumph des 19. Jahrhunderts.«