Valparaiso.

Aufenthalt vom 17. April bis 11. Mai 1859.

Bedeutung Chile's für die deutsche Emigration. — Erster Eindruck von Valparaiso. — Wanderung durch die Stadt. — Das Zollamt. — Die commerciellen Beziehungen Chile's zu Californien und Australien. — Quebrada de Juan Gomez. — Die Rhede. — Das alte Cuartel und das Fort Rosario. — Cerro Alegre. — Feuercompagnien. — Abadie's Ziergarten. — Campo Santo. — Der deutsche Club und die Deutschen. — Ein ländliches Fest zu Ehren der Novara-Reisenden in Quilpué. — Fahrt nach Santiago de Chile. — Wissenschaftliches Leben und Bildungsanstalten. — Universität. — Nationalmuseum. — Sternwarte. — Gewerbeschule. — Ackerbauschule. — Professor Domeyko. — Audienz beim Präsidenten der Republik. — Beabsichtigter Abschluß eines Handelsvertrages. — Don Manuel Montt und seine politischen Gegner. — Familienleben in Santiago. — Fahrt nach der südlichen Eisenbahn. — Maipú-Brücke. — Amerikanische Postkutsche. — Melerpilla. — Die Hacienda Las Esmeraldas. — Chilenische Gastfreundschaft. — Rückkehr nach Valparaiso. — Quillota. — Die deutsche Colonie in Valdivia. — Die Ansiedlung in der Magelhaensstraße. — Project, in der patagonischen Meerenge Remorquirschiffe zu stationiren. — Das Alpacoschaf. — Vorschläge, dieses Wollthier in gewissen Theilen Oesterreichs zu acclimatisiren. — Ankunft der europäischen Post. — Beschluß des Befehlshabers der Expedition, die Reise direct nach Europa anzutreten. — Ballfest beim österreichischen Generalconsul zu Ehren der Novara-Reisenden. — Eine Schiffsruine. — Abfahrt der Novara. — Reise um das Cap Horn. — Falkland-Inseln. — Ein Drehsturm. — Die französische Corvette Eurydice. — Sargasso-See. — Begräbniß am Bord. — Verkehr mit einem Kauffahrer auf offener See. — Getäuschte Hoffnung und gesteigerte Neugierde. — Fahrt durch den Canal der Azoren. — Eine qualvolle Windstille.

Der chilenische Freistaat genießt unter allen früheren spanischen Dependentien in Südamerika die größte politische Ruhe und gewährt durch Klima, Bodenfruchtbarkeit, so wie durch seine liberalen Institutionen dem

europäischen Einwanderer die meisten Aussichten auf ein glückliches Gedeihen und eine sorgenfreie Zukunft.

Chile besitzt eine Verfassung, um die es mancher continentale Staat zu beneiden Ursache hat, und die Fundamentalgesetze bürgerlicher Freiheit, welche eben jetzt wieder in verschiedenen Theilen Europa's zu so heftigen Debatten und Erörterungen Anlaß geben, sind hier bereits seit mehr als einem viertel Jahrhundert in praktischer Wirksamkeit, und haben den Aufschwung des Landes und die Wohlfahrt seiner Bewohner wesentlich fördern helfen. Bei den zerrütteten Verhältnissen, in welche der nordamerikanische Staatenbund, das bisherige Eldorado der europäischen Emigration, durch die Gräuel eines muthwillig heraufbeschworenen Bürgerkrieges gerathen, verdienen Länder wie Chile, von einem Umfange wie England und Griechenland zusammengenommen, mit einer Bevölkerung von kaum Einer Million Menschen die höchste Beachtung. Zwar wurde auch hier zur Zeit unseres Aufenthaltes eine vieljährige politische Ruhe momentan durch revolutionäre Zuckungen gestört, aber es kostete weder viel Zeit noch Mühe, um den Aufstand zu bewältigen, die mehr ehrgeizigen als patriotischen Führer in die Flucht zu schlagen und auf der breiten, soliden Grundlage einer weisen, allen Forderungen der Zeit Rechnung tragenden Verfassung die frühere Ordnung und Sicherheit wieder herzustellen.

Wir haben Chile unter nichts weniger als günstigen, normalen Verhältnissen gesehen; viele der hervorragendsten Familien des Landes waren eben durch die politischen Ereignisse in Unruhe und Trauer versetzt; der Handel stockte, die gewöhnliche heitere Laune der Chilener machte einer peinlichen Sorge Platz; aber die Erlebnisse und Erfahrungen, welche sich an unseren Aufenthalt daselbst knüpfen, bekräftigten in uns gleichwohl die Ueberzeugung, daß dieses herrliche Land einer großen, freudigen Zukunft entgegenreift.

Wer in Valparaiso seinen Fuß auf chilenischen Boden setzt und in dieser Hafenstadt die schönen, langen Straßen durchwandert, erhält keinen richtigen Begriff vom transandinischen Leben. Hier hat Alles, Häuser, Magazine und Menschen, einen europäischen Anstrich und in einzelnen Straßen mit hohen graufarbenen Bauten, bunten Aushängeschildern und großartigen, glänzenden Kaufläden, in denen man jedes luxuriöse Gelüste zu befriedigen im Stande ist, mag sich der Fremde leicht in eine norddeutsche Stadt versetzt

wähnen. Nichts mahnt hier an die Heimat der Araukaner, nirgends tauchen seltsame, nationale Typen auf, und nur die mächtigen Formen der umgebenden Landschaft erinnern den Besucher daran, daß er sich ganz in der Nähe der gewaltigen Anden befindet.

Eine unserer ersten Wanderungen durch die Stadt, deren Häuserreihen sich in großer Ausdehnung längs der Bai hinziehen und selbst an den, ziemlich nahe am Ufer sich erhebenden Hügeln (quebradas) hinansteigen, brachte uns nach der Aduana oder dem Zollhause, einem der umfangreichsten, schönsten und zweckmäßigsten Gebäude der Stadt, welches, im Jahre 1850 durch einen Franzosen begonnen, erst sechs Jahre später durch einen Nordamerikaner, Namens John Brown, vollendet wurde. Der Boden, auf welchem sich diese verschiedenen Bauten erheben, ward erst in neuerer Zeit durch Aufschüttung dem Meere abgerungen, und gleichwie es auf der dermaligen Plaza de armas und in der jetzt so schönen und eleganten Calle de Planchada der Fall war, wurde auch diese Stelle noch vor weniger als zwanzig Jahren von der antreibenden Fluth bespült.

Das Zollgebäude nebst den sehr weitläufigen, soliden Magazinen kostet dem Staate über eine Million spanische Piaster, aber es ist auch der schönste und zweckmäßigste derartige Bau im ganzen südlichen Amerika. Eine ungeheuere Menge der werthvollsten Waaren, welche früher in Privathäusern zerstreut und nothdürftig untergebracht werden mußte, befindet sich jetzt hier in schönen, trockenen, lichten Räumen gelagert und kann ohne viel Umstände und Plackereien frei gemacht und in Besitz genommen werden. Ueber 200 Beamte sind hier in eleganten Bureaux thätig, den öffentlichen Verkehr zu registriren, welcher sich durch eine eben so namhafte Einfuhr der verschiedensten fremdländischen Fabricate als durch einen großartigen Export von chilenischen Naturproducten, namentlich von Getreide und edlen Metallen kund giebt. Der agricole und commercielle Aufschwung des Landes, so wie die Hebung seiner natürlichen Hülfsquellen datirt erst von der Zeit der Entdeckung der californischen Goldfelder. Das ackerbautreibende Chile ward rasch zur Kornkammer für das benachbarte Goldland, und verstand die reiche Abzugsquelle auf das Vortheilhafteste auszubeuten. Weizen, Gerste, Bohnen stiegen bald derart im Preise, daß selbst viele, bisher ihrer geringen Fruchtbarkeit wegen brachgelegene Felder bebaut wurden und die frühere Geldnoth der meisten Grundbesitzer sich mit einem

Male in eine nie geahnte Prosperität verwandelte. Der Zufluß an Geld verfehlte aber nicht, auch auf andere Zweige menschlicher Thätigkeit seine wohlthätige Wirkung zu üben, und war Anlaß, daß namentlich dem Bergbau ausreichendere Mittel als bisher zugewendet werden konnten.

Die Ausfuhr nach Californien stieg rasch um das Zehnfache und erreichte bereits nach zwei Jahren einen Werth von beinahe 2,500.000 spanische Piaster oder 5,250.000 Gulden österr. Währung.

Als einige Jahre später in Californien das Goldfieber nachgelassen hatte und die dortigen Ansiedler anfingen selbst Getreide zu bauen, gerieth zwar der chilenische Ausfuhrhandel dahin ins Stocken und betrug um das Jahr 1857 nur mehr ein kaum nennenswerthes Minimum. Mittlerweile hatte aber ein anderes, wenn gleich entfernteres Gebiet, Australien, durch die Entdeckung von reichen Goldfeldern für den chilenischen Exporthandel große Bedeutung gewonnen, und die Zufuhren, welche meist von Valparaiso aus stattfanden, lieferten trotz der ungeheueren Entfernung sogar glänzendere Resultate als jene, die einige Jahre früher in Californien erzielt wurden. [1]

Vom Zollgebäude stiegen wir die sogenannte Quebrada de Juan Gomez hinauf, eine der zahlreichen Einschnitte und Schluchten, welche, an beiden Seiten theils mit Villen, meist aber nur mit Hütten aus Rohr und Lehm bedeckt, dem Hintergrunde von Valparaiso ein so eigenthümliches Ansehen geben. Am wunderlichsten nimmt sich in dieser Beziehung der Cerro de Carretas aus, ein 2 — 300 Fuß hoher Hügel, an dessen Abhängen sich ungemein kleine, schmutzige Strohhütten der ärmlichsten Construction hinaufschlängeln, welche, von der Ferne betrachtet, einen eben so malerischen Effect hervorbringen, als sie in der Nähe von der größten Dürftigkeit und dem versunkensten Elend Zeugniß geben. Am höchsten Punkt der steilen Quebrada de Juan Gomez befinden sich einige erst in neuester Zeit angelegte Festungswerke und die Artillerie-Caserne (Cuartel de Artilleria) mit 800 Mann Besatzung. Die chilenischen Truppen sind ziemlich gut adjustirt, machen aber einen nichts weniger als imponirenden Eindruck; sie scheinen

[1] In einem einzigen Jahre (1854) führte Chile für einen Werth von 6,300.000 Gulden Cerealien nach Australien aus. In einem guten Erntejahre producirt Chile 2,500.000 Fanegas Weizen; 4,500.000 Fanegas Gerste und 180.000 Fanegas Bohnen. Ein Fanega wechselt, je nach den gemessenen Producten, an Gewicht; so z. B. wird eine Fanega Weizen zu 165 Pfund, von Gerste zu 155 Pfund und von Bohnen zu 200 Pfund berechnet.

mehr ausdauernd und großer Strapazen und Anstrengungen fähig, als muthig und kampflustig zu sein. Von der Caserne aus genießt man die lohnendste Aussicht auf die Stadt und die meerumwogte Küste. Die Rhede von Valparaiso besitzt viel Aehnlichkeit mit jener von Triest, und hat wie diese zumeist durch nordwestliche Winde zu leiden. Die vor Anker liegenden Kauffahrer sind in langen Reihen vollkommen regelmäßig aufgestellt und zwar aus Vorsicht, um bei einem plötzlich anstürmenden „Northerner“ nicht von treibenden Schiffen zu leiden oder selbst auf andere zu treiben, und wo möglich noch rechtzeitig unter Segel setzen zu können. Obschon beim Beginn der Winterszeit auf der südlichen Erdhälfte (vom Mai bis October), wo häufige Nord- und Nord-Nordweststürme das Ankern in der wenig geschützten Rhede wenn auch nicht gefahrvoll, jedenfalls bedenklich machen, die Mehrzahl der Handelsschiffe nach anderen, besser geschützten Häfen der Westküste zieht, so lagen doch noch immer an 180 Fahrzeuge aller Größen und aller Flaggen vor Valparaiso geankert. Die bedrohlichsten, ungünstigsten Monate sind Juni und Juli, obgleich es auch zu jener Zeit weniger die Heftigkeit der Stürme, als die furchtbare Höhe der See ist, welche nicht sorgfältig vertauten Schiffen zuweilen Gefahr bringt und den Verkehr mit dem Lande tagelang unterbricht. Indeß giebt es auch Jahre, wo im Laufe eines ganzen Winters keine einzige elementarische Störung vorkommt. Es wäre von hohem Interesse die Perioden der Wiederkehr ungünstiger Winter zu kennen, welche unzweifelhaft an eine gewisse Regelmäßigkeit geknüpft sind.

In Valparaiso giebt das Barometer ziemlich verläßlichen Aufschluß über den zu erwartenden Wind. Je tiefer die Quecksilbersäule sinkt, desto fühlbarer wird der Nord- und Nordwestwind. Regen und nebliges (mistiges) Wetter geht in der Regel diesem Winde voraus, und nimmt während dessen Dauer zu, bis sich derselbe nach West dreht, wo dann die Säule wieder steigt und das Wetter sich bessert. Nord- und Nordwestwinde sind jedoch in der Regel nur von kurzer Dauer, ja sie währen oft nur wenige Stunden, weil die, durch eine südliche Luftwelle hinaufgedrängte Grenze des Passats rasch wieder vorwärtsrückt, sobald der erste Druck vorüber ist, und Schiffe, welche von der Leuchtthurmspitze so weit gedeckt sind, um von den West-Nordwestwinden und Westwinden am wenigsten zu leiden, haben selbst von einem heftigen Northerner nicht viel zu

befürchten, wenn sie sonst nur alle Vorsichtsmaßregeln ergriffen haben, und Anker und Ketten verläßlich ihre Schuldigkeit thun.[1]

Im Hafen lagen auch die Schraubenschiffe „Maipú“ und „Esmeralda“ und der Raddampfer „Maule“ von der noch sehr unbedeutenden chilenischen Kriegsmarine vor Anker. Die Absicht des eifrigen Malers der Expedition, von der Artillerie-Caserne aus, als dem günstigsten und interessantesten Standpunkte, ein Panorama von der Stadt und dem Hafen aufzunehmen, hätte ihn bald bei der eben herrschenden Aufregung mit einem allzudienst-eifrigen Militärposten in Conflict gebracht. Man glaubte nämlich dem Künstler nicht gestatten zu dürfen, von diesem Punkte aus vom Hafen und von der zu seinen Füßen sich ausbreitenden Stadt eine Skizze zu entwerfen, bis endlich nach einigen Auseinandersetzungen die Erlaubniß dazu erfolgte.

Von der Artillerie-Caserne gelangt man über einige Quebradas nach dem alten „Cuartel“ und dem Fort Rosario, zwei in ihrer Weise merkwürdige Bauten, deren Construction auf ein sehr hohes Alter schließen läßt, und welche aus jener Zeit herrühren, wo Valparaiso nur 400 Seelen zählte und zur Jurisdiction von Casa blanca gehörte. Aber Casa blanca, das man auf dem Wege nach Santiago passirt, ist eine kleine unbedeutende Ansiedlung geblieben, während sich Valparaiso seither zu einem der stattlichsten und wichtigsten Handelsplätze an der Westküste Südamerika's emporgeschwungen hat und eine Einwohnerschaft von mehr als 60.000 Seelen umfaßt. Auch in der Nähe des alten Cuartels oder der Caserne befinden sich zahlreiche kleine, ebenerdige, ärmliche, schmutzige, mit Lehm beworfene Rohrhütten, sogenannte „Ranchos“, welche an den Abhängen gleichsam angelehnt scheinen und von sehr geringer Dauerhaftigkeit sind. Da es in Valparaiso nur selten und wenig regnet und das ganze Jahr hindurch ziemlich milde ist, so findet der Arme nur wenig Ursache sich gegen Kälte und Wetterunbill zu schützen oder seine Hütte sorgfältiger zu bauen. Dabei kommt auch bei den chilenischen Volksclassen der, allen hispano-amerikanischen Bevölkerungen angeborene Charakterzug der Trägheit und Arbeitsunlust zum Vorschein, indem sie in der Regel täglich nicht mehr arbeiten, als die Befriedigung ihrer

[1] Daß für wohlverankerte und vertaute Schiffe selbst bei heftigen Nordstürmen die Gefahr in der Rhede nicht so groß ist, wie man sie häufig schildern hört, beweist wohl am besten der Umstand, daß sich in der innern Rhede das ganze Jahr hindurch ein schwimmender Trockendock befindet, welcher zur Zeit unserer Anwesenheit, trotz der bereits eingetretenen stürmischen Jahreszeit, einen Dreimaster mit ganzer Bemastung und Betakelung enthielt, an dem an allen Seiten Ausbesserungen vorgenommen wurden.

Hafen von Valparaiso.

nöthigsten Lebensbedürfnisse erheischt. Diese können aber leicht mit 2 Realen bestritten werden. Ja, man erzählte uns, daß Taglöhner, wenn sie die Bestreitungskosten ihrer täglichen Bedürfnisse verdient haben und noch zu einer weiteren Arbeit aufgefordert werden, nicht selten gleichgültig zur Antwort geben: „Tengo mis dos reales!“ (Ich habe meine zwei Realen.)

Aber nicht alle Quebradas oder Schluchten Valparaiso's sind durch ärmliche Hütten verunstaltet; einzelne dieser Anhöhen schmücken vielmehr äußerst zierliche, liebliche Wohnsitze und namentlich der Cerro Alegre, wo gegenwärtig viele angesehene Deutsche wohnen, zeichnet sich in dieser Beziehung durch reizende kleine Villen und noch mehr durch die Gemüthlichkeit und Gastfreundschaft aus, welche dem Fremden in denselben entgegentreten. Der Cerro Alegre ist einer der lieblichsten, luftigsten und gesundesten Punkte in der Umgebung der Stadt mit der herrlichsten Rundschau, wenn schon nicht so fashionable als der sogenannte Almendral, welcher besonders seit dem letzten furchtbaren Brande im November 1858, der den schönsten Theil der Stadt binnen wenigen Stunden in Asche legte, durch zahlreiche Bauten verschönert worden und an Ausdehnung und Ansehen bedeutend gewonnen hat.

Das häufige Vorkommen von Feuersbrünsten und die unzureichenden Mittel und Hülfskräfte, welche die einheimische Behörde bei solchen Anlässen entwickelte, veranlaßten die zahlreichen, in Valparaiso angesiedelten Fremden eigene Feuerlösch-Compagnien (pomperos) zu bilden, denen sich später auch die Elite der eingeborenen Bevölkerung anschloß. Die Gründer des Unternehmens und die ersten Compagnien waren die Engländer, dann kamen die Deutschen. Diesen folgten die Franzosen, Spanier, Chilener und Italiener. Eine sogenannte hook and ladder company, aus Deutschen, Nordamerikanern und Engländern bestehend, wurde erst im Jahre 1850 gegründet. Alle Einrichtungen sind jenen der fire-men-Compagnien in den nordamerikanischen Staaten nachgebildet. Auch die Feuerspritzen wurden aus New-York eingeführt und kosteten über 4000 Dollars per Stück. Die Franzosen verwenden in Bezug auf glanzvolle Uniformirung der Mannschaft und elegante Ausstattung der, schon an und für sich höchst zierlichen Feuerspritzen[1] den größten Luxus; die Deutschen dagegen zeichnen sich — was

[1] Man entwickelt in Nordamerika in Bezug auf Feuerspritzen eine Eleganz und einen Luxus, der wirklich ans Unglaubliche grenzt. Die ungeheuere Wassermenge, welche in fast allen größeren Städten

nicht immer der Fall ist — durch einfache Adjustirung aus, während sie, was Muth und Gewandtheit betrifft, hinter keiner Feuerlösch-Compagnie anderer Nationalitäten zurückstehen.

An eigentlichen Promenaden leidet Valparaiso großen Mangel und es darf daher den Fremden nicht überraschen, wenn man sich beeilt, ihm einen Gang nach Abadie's Ziergarten anzuempfehlen oder ihn zu einer Promenade nach dem — Campo Santo oder Friedhof einzuladen, um sich zwischen Cypressen-Alleen und prunkhaften Grabmälern zu ergehen.

Abadie's Garten, aus dem sich die blumenfreundlichen Frauen von Valparaiso ihren großen Bedarf an Bouquets und duftendem Naturschmuck holen, unterscheidet sich nicht im Geringsten von jenen Anlagen, wie man sie in Europa bei Handelsgärtnern zu sehen gewohnt ist, wo mehr das Praktische und Nützliche als das Schöne, Zierliche und Seltene Berücksichtigung findet. Außer einzelnen Araucarien sahen wir blos eingebürgerte Zierpflanzen der gemäßigten nordischen Zone, und auch unter diesen hauptsächlich solche, welche durch ihre perennirende Eigenschaft oder das glänzende Grün ihrer Blätter der Vergänglichkeit alles Schönen am längsten Widerstand leisten.

Der Campo Santo ist auf einer der im Hintergrunde der Stadt aufsteigenden Anhöhen gelegen und sieht mit seinen zahlreichen Baumgruppen und Blumenanlagen in der That einem Promenadegarten ähnlicher als einem Leichenacker. Jede geistliche katholische Brüderschaft (hermandad) besitzt einen eigenen eingezäunten Raum zur Beerdigung ihrer Todten. Prachtvolle kostbare Monumente schmücken einzelne frische Gräber, und erheben sich gleichsam als marmorne Zeugen, daß die in den letzten zwanzig Jahren erworbenen Reichthümer selbst auf die Ruhestätten der Todten eine gewisse Wirkung geübt haben. Dicht neben dem Friedhof für Katholiken befindet sich jener für Protestanten, welcher gleichfalls sehr hübsch und reinlich gehalten ist, aber im Ganzen, gleichwie der Friedhof der Protestanten in Macao, mehr durch seine Einfachheit als durch die Pracht der Denkmäler und den Glanz der Verzierungen und Inschriften imponirt.

der Union in Röhren durch die Straßen circulirt und jedes einzelne Haus in allen Stockwerken mit einer beliebigen Quantität Trinkwassers versieht, kommt allerdings den Einrichtungen der Löschmannschaften ganz besonders zu Statten. Man sieht hier nicht bei Feuerbrünsten schwerfällige Spritzen mit Wasserladung und Zweigespann mühselig daherrasseln, sondern erblickt einen leichten, eleganten, zweirädigen, von Menschen gezogenen Karren, auf dem sich um einen Cylinder ein langer Kautschukschlauch windet, dessen Messingschraube am Orte der Feuersbrunst an irgend eine der zahlreichen Straßenpumpen befestigt wird.

In der Nähe, wo ihre Todten ruhen, erhebt sich auch das Bethaus der protestantischen Christen, eine schlichte, aber in edlem Style ausgeführte Baute aus Holz, ähnlich den Chapels in anderen englischen Colonien. Auch dies ist ein erfreuliches Zeichen der liberalen Gesinnung der chilenischen Regierung den meisten anderen katholischen Staaten Südamerika's gegenüber, wo religiöse Intoleranz Andersgläubigen noch immer nicht die öffentliche Uebung ihres Bekenntnisses gestattet.

Wie an Spaziergängen ist Valparaiso auch an schönen öffentlichen Plätzen und an monumentalen Bauten arm. Der Regierungsplatz mit dem schmucken Börsengebäude und der Victoriaplatz mit dem Theater sind weder durch ihr Alter noch durch das Ensemble ihrer Bauten geeignet auf den Fremden einen besonderen Eindruck zu machen. Für gute Hôtels im europäischen Sinne ist noch wenig gesorgt, und da auch elegante, comfortable Kaffeehäuser als Versammlungsorte für die männliche Bevölkerung nach den Geschäften des Tages fehlen, so ist der Reisende, was geselligen Verkehr im Allgemeinen betrifft, auf die verschiedenen Clubs angewiesen, welche von den hier angesiedelten Fremden, von Deutschen, Engländern und anderen Nationalitäten gegründet worden sind. Unter diesen geselligen Vereinigungspunkten war bisher jener der Deutschen der glänzendste; allein der Umstand, daß bei der letzten großen Feuersbrunst auch das geräumige, zierliche Vereinslocale ein Raub der Flammen geworden war, zwang die Mitglieder, provisorisch in kleineren beschränkten Räumlichkeiten ein Unterkommen zu suchen und verhinderte sie, dem Zuge ihres Herzens zu folgen und den Mitgliedern der Novara-Expedition einen großartigen Empfang zu bereiten. Aber gastlich und gemüthsvoll war darum die Aufnahme nicht minder und das warme Interesse, welches die in Valparaiso angesiedelten Deutschen der Expedition im Allgemeinen, so wie den wissenschaftlichen Strebungen der einzelnen Mitglieder schenkten,[1] war für uns eben so ehrenvoll, als ihre freundschaftlichen Gesinnungen unseren Herzen Befriedigung gewährten. Nirgends trafen wir einen tüchtigeren Kern deutscher Bevölkerung als in Chile, nirgends so schöne Kraftäußerungen geistigen Lebens, so erfreuliche

[1] Wir müssen hier ganz besonders die großartige und kostbare zoologische Sammlung dankend hervorheben, mit welcher ein Deutscher, Herr Dr. C. Seget in Santiago de Chile, unsere naturhistorische Ausbeute bereicherte. Eben so hat ein anderer Deutscher, Herr Friedrich Leybold, ein Baier von Geburt, welcher als Apotheker in Santiago lebt, der Expedition mehrere werthvolle botanische und zoologische Objecte verehrt.

Beweise deutscher Einheit in der Fremde! Da die Deutschen als Kaufleute, Aerzte, Professoren, Naturforscher, Astronomen, Chemiker, Ingenieure, Architekten u. s. w. eine hervorragende Stellung in der Gesellschaft einnehmen, ist ihre vielseitige Thätigkeit nicht ohne wesentlichen Einfluß auf die materielle und geistige Entwicklung des Freistaates geblieben und hat bereits manchen Einrichtungen den Stempel germanischen Ursprunges aufgedrückt.

In angenehmster Erinnerung ist wohl noch Jedem von uns das schöne, echt nationale ländliche Fest, welches die deutschen Bewohner von Valparaiso in einer der lieblichen Quebradas von Quilpué, ungefähr 12 englische Meilen von der Hafenstadt, der Novara-Expedition zu Ehren an einem heiteren Ostermorgen veranstalteten. Quilpué ist eine Station auf der Eisenbahn, welche Valparaiso mit dem Innern des Landes und namentlich mit der 110 Meilen entfernten Hauptstadt Santiago de Chile zu verbinden bestimmt ist, gegenwärtig aber erst 40 Meilen weit befahren werden kann.

Ein Extrazug, die Locomotive mit Blumenguirlanden und Fahnen reich geschmückt, brachte die Gäste, 150 an Zahl, nach Quilpué. Auf mehreren Zwischenstationen, welche wir passirten, waren die Warthäuser gleichfalls mit Fahnen decorirt, und namentlich ein Deutscher, welcher in der Nähe eine Wirthschaft besitzt, ließ vom Giebel seines stattlichen Hauses eine riesige deutsche Fahne flattern. Von Quilpué marschirte die fröhliche Schaar unter Aufspielung heiterer Weisen nach einer der benachbarten niedlichen Thalschluchten, welche wie geschaffen war zu traulichen Pique-nique's im Freien. Wir fanden hier unter großen festlich verzierten Zelten lange Tafeln gedeckt, während in der Nähe sich zahlreiche Aufwärter und Köche damit beschäftigten, aus einem Chaos von mitgebrachten Vorräthen das Köstlichste und Beste an Speise und Trank für die Mahlzeit auszuwählen und zu bereiten.

Die Gesellschaft durchwanderte die niedlichen Thäler, ließ sich bald hier bald dort auf schattiger Anhöhe nieder und ergötzte sich an Musik und Gesang. Der Kriegslärm, welcher um jene Zeit ganz Europa durchbrauste, war bereits bis an den Fuß der chilenischen Anden gedrungen und gab auch diesem Feste eine politische Färbung. Und wenn auch die Zustände jener Zeit im engern Vaterlande nicht gerade dazu angethan schienen, die Deutschen in Valparaiso dafür zu begeistern, so standen sie jetzt doch Alle im

Streit mit Frankreich auf der Seite Oesterreichs; weniger aus Sympathie für dessen damalige Politik, als aus Haß gegen napoleonische Anmaßung.

Auch in einzelnen Tischreden, welche später bei einem vortrefflichen Mahle gehalten wurden, so wie in Gesang und Musik gab sich der Ausdruck dieser Stimmung kund. Ein deutscher Arzt und Pharmaceut, Doctor Aquinas Ried, ein Baier von Geburt, dessen Haus einen der gemüthlichsten Vereinigungspunkte der Expeditionsmitglieder bildete, hatte einen Männerchor: „Willkommen der Novara" componirt, den er mit einigen Mitgliedern der deutschen Liedertafel vortrug[1] und von welchem namentlich die Schlußstrophe:

„Sei einig nur Germania,
So stehest du auch einzig da,
Das große Vaterland!"

eine enthusiastische Aufnahme fand, und einen ungeheueren Jubel hervorrief.

Trotz diesen häufigen politischen Anspielungen bildeten gleichwohl die Novara-Expedition mit ihren Zwecken, Erfolgen und Aussichten den Brennpunkt der Unterhaltung und das Ziel der meisten Toaste. Man knüpfte an das Erscheinen des ersten österreichischen Kriegsschiffes an der Westküste Südamerika's manche freudige Hoffnung für die Zukunft, und hielt den Augenblick nicht mehr fern, wo sich auch die österreichische, wie überhaupt die deutsche Industrie und der deutsche Handel der so heiß ersehnten und so schwer entbehrten Aegide einer deutschen Großmacht erfreuen werde; wo auch der ärmste deutsche Emigrant im entferntesten Winkel der Erde mit Stolz sich erinnern mag, daß er unter dem Schutze einer Macht steht, welche den Willen und die Mittel besitzt, sein Recht zu wahren und zu vertheidigen. Man erblickte in der Entwicklung der kaiserlichen Marine die völkerbeglückende Mission: die österreichischen so wie die deutschen Interessen in allen Welttheilen zu fördern, das deutsche Nationalbewußtsein zu beleben und wieder erstarken zu machen, und nicht blos den einzelnen Individuen, sondern der ganzen deutschen Nation jene imponirende Stellung zu sichern, welche die Engländer und Franzosen durch die physische Macht behaupten, die ihnen zur Seite steht. In dem Erscheinen der Fregatte Novara glaubte man die ersten Spuren jenes Schutzes zu erkennen, und diesem Umstande

[1] Siehe Beilage VII.

dürfte wohl hauptsächlich der ergreifende, wahrhaft enthusiastische Empfang zuzuschreiben sein, dessen sich die kaiserliche Expedition von Seite der Deutschen in Valparaiso sowohl, als von den Deutschen überhaupt in den von ihr besuchten Ländern zu erfreuen hatte.

Bezeichnend für das Ansehen, welches das deutsche Element in Chile genießt, ist der Eindruck, den das ländliche Fest zu Quilpué in allen Kreisen der Bevölkerung von Valparaiso hervorbrachte, so wie die Freude, welche sich allenthalben über diese schöne nationale Kundgebung äußerte. Die Sympathien für den germanischen Stamm dehnten sich auch auf die Mitglieder der Expedition aus, und obschon der Ernst der Ereignisse leichtbegreiflicher Weise jede Art von Vergnügungen oder Festlichkeiten von Seite der chilenischen Gesellschaft verbot, so feierte man doch die Anwesenheit österreichischer Forscher durch die traulichste Gastfreundschaft und durch eine großmüthige Bereicherung ihrer wissenschaftlichen Sammlungen.

Namentlich war dies in der Hauptstadt der Republik, in Santiago de Chile der Fall, wo Behörden, Naturforscher und Freunde der Wissenschaft förmlich wetteiferten, den Expeditionsmitgliedern, welche sich auf einige Tage dahin begaben, dienstgefällig zu werden und deren Zwecke nach allen Richtungen hin erreichen zu helfen.

Mit den wissenschaftlichen Intentionen waren diesmal auch politische verbunden, indem der Chef der Expedition von der kaiserlichen Regierung den Auftrag erhalten hatte, mit dem chilenischen Freistaat einen Handelsvertrag abzuschließen. Commodore von Wüllerstorf begab sich daher in Begleitung des österreichischen Generalconsuls, Herrn J. F. Flemmich und des Dr. Scherzer nach Santiago, während die beiden Zoologen und der Maler schon mehrere Tage früher die Reise dahin unternommen hatten.

Die Fahrt nach der Hauptstadt Chile's gehört nicht zu den angenehmsten. Man hat zahlreiche hohe Bergrücken (questas) auf einer Straße zu übersteigen, welche an vielen Punkten überaus steil und eben so nachlässig gebaut als sorglos unterhalten ist. Oft rollt der Wagen dicht am Rande einer tiefen Schlucht dahin; der Boden scheint nachzugeben, Schutt und Steine kollern in die Tiefe, ohne daß eine Mauer oder ein Holzgeländer die Situation einigermaßen weniger bedenklich machen würde. Dazu kommt noch, daß die üblichen Fuhrwerke die Gefährlichkeit der Fahrt durchaus nicht vermindern, namentlich wenn man gewillt ist, schnell vom Fleck zu

Auf dem Wege nach Santiago de Chile.

kommen und sich einer echt nationalen Kutsche, einer sogenannten Birloche bedient. Es ist dies eine Art zweiräderiges, zweisitziges Cabriolet, mit zwei Pferden bespannt, während fünf bis sechs Pferde voraus oder nebenher traben, welche abwechselnd im Laufe der Fahrt eingespannt werden. Der Kutscher reitet auf einem der Zugpferde, gleich wie in der Havanna, und nimmt sich in seinem Anzuge wunderlich genug aus. Er trägt in der Regel den nationalen, braunfarbenen Poncho (ein viereckiges Stück Wollzeug mit einer Oeffnung in der Mitte, durch welche man den Kopf steckt), einen kleinen Strohhut, leinerne Beinkleider und an den häufig nackten Füßen schwere, große, mit einem Stück Leder, zuweilen auch nur mit Stricken befestigte Sporen.

Wir fuhren ohne Aufenthalt bis Casa blanca, einer der ältesten Ansiedlungen Chile's, die aber, wie schon früher bemerkt, noch immer ein dorfähnliches Ansehen behalten hat. Wir trafen hier einige hübsche Damen in glänzender Toilette, mit riesigen Crinolinen; sie waren von den benachbarten Hacienda's nach Casa blanca gekommen, um einem Pferderennen daselbst beizuwohnen. Nach einem flüchtig eingenommenen Mahle ging's lustig weiter bis nach dem Dorfe Curacaví, wo Reisende auf dem Wege nach der Hauptstadt in der Regel die Nacht zubringen. Für gute Gasthäuser ist noch wenig Sorge getragen, denn so groß der Verkehr von Lastwagen mit Waaren und Producten, eben so gering ist jener von Reisenden, und selbst die Wenigen, welche in Geschäftsangelegenheiten oder aus Vergnügen den Weg nach der Hauptstadt einschlagen, sind meist Landeskinder oder angesiedelte Europäer, welche gewöhnlich bei Bekannten oder Geschäftsfreunden einsprechen und so der Sorge um eine behagliche Unterkunft überhoben sind. Wer als Fremder reist und in den Wirthshäusern an der Straße die Nacht zubringen muß, führt gewöhnlich eine Quantität jenes bekannten persischen Pulvers bei sich, welches den Ruf genießt, in Ländern, wo es keine Moskiten giebt, gewisse andere nächtliche Ruhestörer, wenn auch nicht zu vertilgen, wenigstens zu verscheuchen. Um gerecht zu sein, müssen wir jedoch beifügen, daß wir im Schlafzimmer zu Curacaví nicht Ursache fanden, von diesem viel gerühmten Antidot Gebrauch zu machen.

In der Hauptstadt Santiago ist man in Bezug auf Gasthäuser schon besser daran, und das Hôtel Ingles, von einem Franzosen geleitet, mag sich nicht nur eleganter Wohnzimmer und vortrefflicher Küche rühmen,

sondern übertrifft sogar die größten europäischen Hôtels an — Kostspieligkeit.[1]

Santiago de Chile ist in einem schönen fruchtbaren Thale gelegen und würde sich noch viel stattlicher ausnehmen, wenn nicht die meisten Häuser, der zeitweilig vorkommenden Erdbeben wegen, nur aus einem Erdgeschoß bestünden. Die langen, geraden, in rechten Winkeln sich kreuzenden Straßen der Hauptstadt befinden sich in einem heillosen Zustande: uneben, schlecht gepflastert, mit Wassergräben an den Seiten, so daß schwer zu sagen, ob der Fußgänger oder der Fahrende mehr zu bedauern ist. Viel Schuld an diesem Zustand tragen wohl die zahlreichen, schweren, zweirädrigen, mit 6 bis 8 Ochsen gezogenen Karren oder Carretas, welche die Landesproducte nach dem Hafen, und die fremden Waaren von dort nach der Hauptstadt und dem Innern führen. Wir zählten selbst auf der Fahrt hieher an 124 solcher Fuhrwerke, welche sich unter unheimlichem Knarren fortbewegten; es sollen aber durchschnittlich über 300 Carretas fortwährend zwischen Valparaiso und Santiago unterweges sein. Auch mittelst Maulthieren und Pferden werden viele Waaren nach dem Innern transportirt.

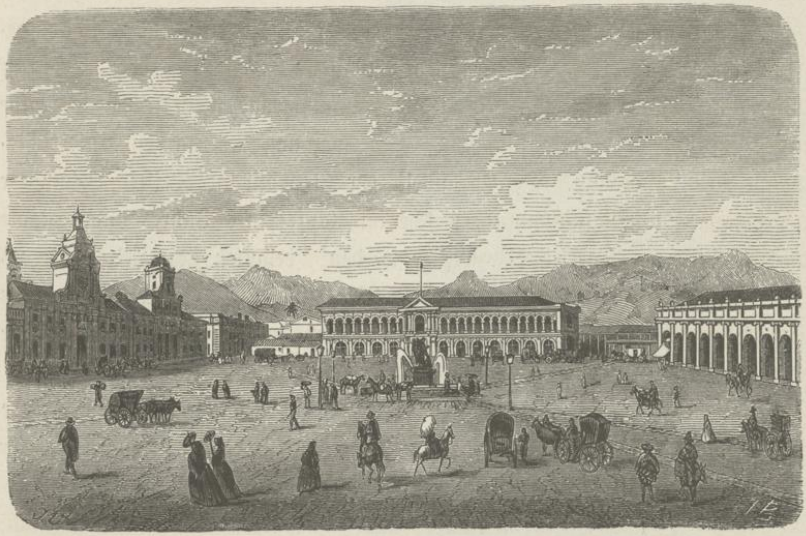
Hervorragende monumentale Gebäude besitzt Santiago eben so wenig als Valparaiso, und die Moneda oder das Münzamt, noch aus der spanischen Zeit stammend, ist in dieser Beziehung die einzige nennenswerthe Baute.[2] Auch die Plaza, oder der ein großes Viereck bildende Hauptplatz gereicht der Stadt durchaus nicht zu besonderer Zierde, obschon sich daselbst auf einer Seite die noch immer im Bau begriffene Kathedrale, und auf der andern Seite eine Häuserreihe mit Arcaden, unter denen sich unzählige Kleinverkäufer angesiedelt haben, so wie mehrere Regierungsgebäude erheben. Von den öffentlichen Spaziergängen ist unstreitig die Alameda, eine lange, breite Pappelallee, der schönste und zugleich, besonders an Sonn- und Festtagen der besuchteste Ort. Die Saison, in welcher unser Aufenthalt fiel, der Winter der südlichen Hemisphäre, war allerdings nicht geeignet einen richtigen Eindruck jenes Bildes zu geben, welchen die verschiedenen Promenaden zur Zeit ihres schönsten Schmuckes auf die Lustwandelnden hervorbringen, wo nicht, wie eben jetzt, trübe, feuchte Witterung und ein elegisch stimmender Blätterfall allen

[1] Man berechnete für Wohnung (2 Schlafzimmer und 1 Salon) nebst Verköstigung von drei Personen 30 spanische Piaster oder 63 Gulden österreichischer Währung per Tag!

[2] Das chilenische Münzamt ist ganz nach französischem System eingerichtet und auch mit französischen Maschinen versehen.

Spaziergängen ein wenig einladendes Aussehen gaben. So z. B. ist der Damm längs des Flusses, dessen Wassermassen in der Regenzeit zu gewaltiger Höhe anschwellen sollen, dessen Bett aber jetzt beinahe trocken lag, im Sommer ein beliebter Spaziergang; im Winter aber suchen ihn blos Studenten, meditirende Fastenprediger oder lustwandelnde Liebende auf.

Es herrscht in Santiago überraschend viel geistiges Leben und noch mehr guter Wille dasselbe zu fördern. Die wissenschaftlichen Arbeiten, welche in den letzten zehn Jahren, meistentheils von fremden Forschern, ausgeführt worden sind, verdienen die größte Anerkennung. Der fremde Gelehrte wird



Hauptplatz von Santiago de Chile.

hier nicht mit scheelem Auge angesehen, nicht, eben nur weil er kein Eingeborner ist, zurückgesetzt und von einflußreichen Posten ferngehalten; er wird vielmehr in seinen Bestrebungen auf das Kräftigste unterstützt, was wohl am besten die auszeichnende Stellung beweist, welche Männer wie Domeyko, Philippi, Pissis, Moesta u. s. w. einnehmen. Das berühmte Prachtwerk, welches die physische und politische Geschichte Chile's in 24 Bänden schildert, hat einen Franzosen, Claude Gay, zum Verfasser[1] und wurde auf Kosten der

[1] Historia fisica y politica de Chile, segun documentos adquiridos en esta Republica durante doze años de residencia en ella, y publicada bajo los auspicios del Supremo Gobierno por Claudio Gay etc. Paris 1844. 8o. Nebst zwei großen Quartbänden: Atlas de la historia fisica y politica de Chile.

chilenischen Regierung in Paris gedruckt; die Annalen der Universität von Chile erscheinen seit dem Jahre 1843 regelmäßig in periodischen Publicationen und umfassen überaus schätzbare Mittheilungen und Abhandlungen aus den verschiedensten Gebieten der Wissenschaft.[1]

Einer der verehrtesten und tüchtigsten Lehrer dieser Hochschule, Don Ignacio Domeyko, ein Pole von Geburt, dem Chile eine zweite Heimat geworden, hatte die besondere Güte und Aufmerksamkeit, den Mitgliedern der Novara-Expedition als wissenschaftlicher Cicerone zu dienen und sie mit den hervorragendsten Anstalten des öffentlichen Unterrichts und deren Einrichtungen näher bekannt zu machen.

Die Universität von San Felipe wurde bereits im Jahre 1738 gegründet, aber der gegenwärtige Lehrplan ist erst seit November 1842 in Wirksamkeit. Dem aus fünf Facultäten[2] zusammengesetzten Universitätsrathe steht zugleich die Oberaufsicht und Ueberwachung des ganzen Unterrichtswesens des Landes zu. Der Präsident der Republik ist oberster Schutzherr der Universität. Die Summen, welche im Laufe eines Jahres vom Staate dem öffentlichen Unterrichte bewilligt werden, belaufen sich auf mehr als 560.000 spanische Piaster oder 1,176.000 Gulden österr. Währung; eine außerordentliche Summe, wenn man die verhältnißmäßig noch so geringe Bevölkerung des Landes in Anschlag bringt.[3]

Im Universitätsgebäude befindet sich gleichzeitig die große öffentliche Bibliothek (biblioteca national), welche über 32.000 Bände auserlesener Werke aus allen Zweigen menschlichen Wissens umfaßt,[4] und das natur-

[1] Annales de la Universidad de Chile, o Repertorio de Instruccion publica, humanidades, literatura, filosofia y ciencias matemáticas, fisicas, medicas, legales, politicas y sagradas. Periodico oficial de la Universidad, destinado al fomento y cultivo de las ciencias, la literatura y la Instruccion publica en Chile. Santiago, Imprente del Ferro-Carril, 1843 — 1858. Ferner Revista de ciencias y letras. Santiago 1857. Diese belehrungsreiche Collection wurde von Herrn Professor Domeyko der kaiserlichen Expedition zur Verfügung gestellt.

[2] Philosophie und Humaniora; physische und mathematische Wissenschaften; Medicin; Gesetzgebung und politische Wissenschaften; Theologie. Jede dieser Facultäten hat das Recht correspondirende Ehrenmitglieder zu ernennen, und alle zusammen vertreten in Bezug auf ihre Gesammtwirksamkeit und ihre Publicationen die Stelle der Akademien der Wissenschaften in Europa.

[3] Die Früchte der großartigen Sorgfalt, welche man auf den öffentlichen Unterricht verwendet, sind nicht ausgeblieben, wie die neuesten statistischen Ausweise zeigen. Nach denselben stellt sich das durchschnittliche Verhältniß der Bewohner Chile's, welche lesen und schreiben können, bei den Männern wie 1 zu 5.61, bei den Frauen wie 1 zu 10.95, durchschnittlich wie 1 zu 7.47 heraus. Im Jahre 1858 gab es im ganzen Staate 950 Schulen, welche von 39.657 Schülern (27.288 männlichen und 12.369 weiblichen Geschlechtes) besucht wurden.

[4] Außerdem gibt es noch im ganzen Staate 37 öffentliche und 12 namhaftere Privatbibliotheken.

Santiago de Chile.

historische Museum, welches namentlich eine interessante ethnographische und zoologische Sammlung aufzuweisen hat. Das merkwürdigste Object der letzteren ist unstreitig das sogenannte einheimische Reh, Huemul oder Guamul (Cervus chilensis), welches im chilenischen Wappen prangt und lange Zeit für ein fabelhaftes Thier gehalten wurde, weil dasselbe niemals lebend gesehen worden war. Erst im Jahre 1833 schoß man in der Cordillera de Compania in kurzen Zwischenräumen die beiden Exemplare (Männchen und Weibchen), die sich gegenwärtig im National-Museum aufgestellt befinden.[1]

Die Sternwarte ist dermalen noch in einem provisorischen Gebäude auf einem Hügel in der Mitte der Stadt untergebracht; aber schon in den nächsten Jahren dürfte die schöne Baute beendet sein, welche die Regierung außerhalb der Stadt in der Nähe der Ackerbauschule zum Zwecke astronomischer Beobachtungen aufführen läßt. Die vorhandenen Instrumente rühren größtentheils von dem bekannten nordamerikanischen Reisenden Sillis her, welcher vor mehreren Jahren im Auftrage der Regierung der Vereinigten Staaten in mehreren Theilen Südamerika's, namentlich in Chile, wissenschaftliche Beobachtungen anstellte, und nach Beendigung seiner Arbeiten die Instrumente der chilenischen Regierung gegen Entschädigung überließ. Die Leitung der Sternwarte ist einem in astronomischen Kreisen wohlbekannten Deutschen, Herrn Dr. Moesta, anvertraut.

Die seit 1845 gegründete, gleichfalls vom Staate subventionirte Gewerbeschule (Escuela de artes y oficios) wird von einem Franzosen Mr. Jariez mit großem Geschick und Erfolg geleitet. In dieser äußerst praktischen Anstalt werden an hundert Zöglinge im Maschinenbau und den damit verwandten Fächern unterrichtet, und zwar sollen bei der Aufnahme hauptsächlich Kinder armer Eltern Berücksichtigung finden. Die Zöglinge erhalten zugleich Wohnung, Kost und Kleidung unentgeltlich und haben dafür keine andere Verpflichtung einzugehen, als vier Jahre hindurch in der Anstalt zu verbleiben und sodann weitere sechs Jahre ihre erworbenen Kenntnisse der Regierung bei der Herstellung von öffentlichen Bauten gegen entsprechenden Gehalt zu widmen.[2] Man stellte uns einen jungen Chilenen vor,

[1] Vergl. C. Gay, Historia de Chile. Zoologia, vol. I. p. 161.

[2] Im Falle jedoch die Mitwirkung der Zöglinge bei der Ausführung öffentlicher Bauten oder sonstiger Arbeiten nicht benöthigt wird, steht es denselben frei, gleich nach Ablauf ihrer Lehrzeit eine beliebige Stelle anzunehmen oder in irgend ein anderes Dienstverhältniß zu treten.

welcher, früher selbst Zögling der Anstalt, gegenwärtig als Vormeister fungirt und zugleich in Mathematik und Zeichnen Unterricht giebt.

Eben so wichtig und vortheilhaft wie die Escuela de artes für Künste und Gewerbe, ist die Quinta Normal für die Landwirthschaft. Diese, erst seit 1851 nach französischem System errichtete Musterschule für den Ackerbau befindet sich außerhalb der Stadt auf einem sehr ausgedehnten Grundstücke, welches gleichzeitig die noch im Bau begriffene neue Sternwarte und den botanischen Garten umfaßt. Der dermalige Director ist ein ehemaliger Schüler der Ecole Centrale in Paris, welcher eine großartige Thätigkeit entwickelt und der Anstalt rasch ein freudiges Gedeihen sicherte. Dieselbe zerfällt in zwei Abtheilungen: in eine école agricole und eine école vetérinaire. Der Unterricht, welcher Ackerbau, Botanik, Thierarzneikunde, dann die Anfangsgründe in der Chemie, Physik, Geologie, Zoologie und Geometrie, so wie Geographie und Zeichnen umfaßt, dauert drei Jahre, worauf jeder in der Anstalt auf Staatskosten aufgenommene Zögling seine Thätigkeit noch sechs Jahre hindurch dem öffentlichen Dienste widmen muß. Die Regierung bestreitet dreißig freie Plätze und will dieselben bis auf sechzig vermehren.

Das kleine, wohlgeordnete Museum enthält eine sehr instructive Sammlung der wichtigsten Nahrungspflanzen und Futtergräser, so wie derjenigen Gesteinsarten, auf welchen diese am besten und freudigsten gedeihen, ferner eine Anzahl aus Papiermasse äußerst naturgetreu dargestellter Früchte solcher Bäume und Pflanzen, deren Anbau die Anstalt in der Absicht unternimmt, um dieselben zur geeigneten Zeit an Landwirthe zu verkaufen und so nicht nur die Veredlung der Cultur zu fördern, sondern auch ihre Einnahmsquellen zu vermehren. Der Käufer vermag sich auf diese Weise die Art der Früchte zu veranschaulichen, welche ihm die zu erwerbenden Bäumchen u. s. w. bringen werden, und diese vortreffliche Einrichtung trägt gewiß nicht wenig dazu bei, daß die Anstalt in einem Lande, wo man der Agricultur bisher so wenig Sorgfalt zuwandte, für verkaufte Setzlinge, Pflanzen und Sämereien eine nicht unerhebliche Summe einnimmt.

Der umsichtige, eifrige Director bemüht sich zugleich den chilenischen Landwirth für die Cultur von Rüben, Wurzeln u. s. w.[1] zu gewinnen, welche im Winter als Viehfutter verwendet werden können, und sowohl eine bessere Bewirthschaftung der Felder herbeiführen, als auch die Lage

[1] Die sogenannte culture sarclée de l'hiver.

des Landwirthes im Allgemeinen wesentlich verbessern würden. Gegenwärtig, wo diese Art von Anbau hier gar nicht gekannt ist, muß jedes Jahr so mancher Landwirth, sobald die Winterszeit eintritt, seine Kühe und Ochsen aus Mangel an Futter wegleihen, verkaufen oder gar tödten, und sich selbst, bis zur Wiederkehr des Frühlings, als Taglöhner verdingen. Durch die Einführung und Ausbreitung einer Cultur, welche ihm die Möglichkeit an die Hand giebt, seinen Viehstand das ganze Jahr hindurch ernähren zu

Chilenische Bauern.

können, würde seine unstäte Lebensweise aufhören, sein Hauswesen sich verbessern, sein ganzer Zustand an Sicherheit und Behagen gewinnen.

Auch hier, in der Escuela Normal sahen wir den Sorgho oder das chinesische Zuckerrohr mit großem Nutzen gebaut. Trotzdem, daß das Eis[1]

[1] Der ganze Eisbedarf von Valparaiso und Santiago wird durch amerikanische Schiffe, welche das Eis aus Boston bringen und hier zu 4 Cents (8½ Kreuzer) per Pfund verkaufen, gedeckt. Das Eis kommt aus Nordamerika billiger zu stehen als von den Anden, obschon diese nur 48—50 englische Meilen von der Küste entfernt sind und daselbst zu gewissen Jahreszeiten bereits auf einer Höhe von 6000 Fuß Eis gefunden wird.

in Santiago zuweilen im Winter eine Dicke von zwei Linien erreicht, leidet der Sorgho keinerlei Schaden, sondern liefert drei Ernten im Jahre und leistet besonders als Futterkraut vortreffliche Dienste. Der erste Samen dieser Grasart, welche, wie kaum eine andere Nahrungspflanze, binnen wenigen Jahren die Reise um die Erde gemacht und in fast allen Theilen der Welt mit Nutzen gebaut wird, ist in Chile zuerst aus den nordamerikanischen Freistaaten eingeführt worden.

Professor Domeyko, welcher eine sehr schöne geologische und mineralogische Sammlung besitzt, hatte die Güte, der Expedition eine Anzahl interessanter und werthvoller Erze aus den Kupfer-, Silber-, Kobalt- und Quecksilberminen des Landes zum Geschenk zu machen; und wenn auch unser reicher Vorrath an Druckschriften und geologischen Sammlungen, die wir der Munificenz des Directors der k. k. geologischen Reichsanstalt verdankten, und welche an wissenschaftliche Institute in den verschiedenen, von uns besuchten Ländern als Geschenke überreicht werden sollten, bereits erschöpft war,[1] so hatten wir doch die Genugthuung zu erfahren, daß das kaiserliche Institut, dessen hochverdienter Leiter den Ruhm der geologischen Forschung in Oesterreich über die ganze Erde zu verbreiten sich bestrebt, mit dem naturwissenschaftlichen Museum der chilenischen Republik bereits einen lebhaften Verkehr unterhält.

Wenige Tage nach unserer Ankunft in Santiago hatte der Befehlshaber der Expedition die Ehre vom Präsidenten der Republik Chile's, Sr. Excellenz Don Manuel Montt, in besonderer Audienz empfangen zu werden. Der Commodore war von dem österreichischen Generalconsul und einem Mitgliede der Expedition begleitet. Der Empfang geschah in einem prunklos, aber höchst elegant eingerichteten Saale des palaisartigen, im modernen Styl und Geschmack erbauten Regierungsgebäudes. Don Manuel Montt, ein kleiner untersetzter Herr mit dunklen, tiefgefurchten Gesichtszügen und glatten, etwas struppigen Haaren, hatte bei den letzten Ereignissen mehr Muth und Energie bewiesen als sein Aeußeres verräth, und von der ihm übertragenen Dictatur einen so mäßigen, weisen Gebrauch gemacht, daß er

[1] Der Director der k. k. geologischen Reichsanstalt, Herr Hofrath W. Haidinger, welcher von Anfang an die Zwecke der ersten österreichischen Erdumseglungs-Expedition mit der ganzen Hingebung eines wissenschaftfördernden Gelehrten und eines begeisterten Patrioten zu unterstützen sich beeilte, hatte die Aufmerksamkeit, dem Geologen eine Anzahl Kistchen mit Publicationen der kaiserl. Anstalt und kleinen Sammlungen von Tertiär-Petrefacten aus dem Wiener Becken in der Absicht mitzugeben, um zehn wissenschaftliche Institute in verschiedenen Erdtheilen damit zu beschenken, und die großartigen Verbindungen der berühmtesten wissenschaftlichen Anstalt des österreichischen Kaiserstaates durch neue zu bereichern.

sich die Bewunderung und Verehrung aller wahren Vaterlandsfreunde erwarb. Der Präsident erschien in Begleitung des Ministers der auswärtigen Angelegenheiten, Don Jerónimo Urmeneta, eines Mannes von feinen, einnehmenden Manieren, welcher seine Studienjahre in den Vereinigten Staaten von Nordamerika zubrachte, und geläufig englisch spricht.

Die Unterredung drehte sich hauptsächlich um den, von der kaiserlichen Regierung beabsichtigten Abschluß eines Handels- und Schifffahrtsvertrages, von welchem der Commodore dem Präsidenten einen Entwurf in spanischer Sprache überreichte. Don Manuel, wie der höchste Beamte des chilenischen Freistaates nach Landessitte kurzweg genannt wird, drückte seine größte Bereitwilligkeit aus, dieser Intention zu willfahren, und gab in jeder Beziehung den aufrichtigen Wunsch zu erkennen, mit dem österreichischen Kaiserstaate in die intimsten Beziehungen zu treten und alle jene diplomatischen Vereinbarungen zu treffen, welche die Interessen beider Völker zu wahren und zu fördern geeignet erscheinen. Auch mit den wissenschaftlichen Instituten unseres Vaterlandes wünschte Don Manuel den regsten Verkehr hergestellt, und als Beweis seiner lebhaften Theilnahme für die Zwecke der kaiserlichen Expedition ließ er derselben Gay's Prachtwerk, so wie eine großartige Sammlung aller in Chile in den letzten zehn Jahren veröffentlichten statistischen und parlamentarischen Documente und akademischen Abhandlungen als Geschenk überreichen.

Die Hoffnung des Commodore, den Abschluß des Handelsvertrages noch während der Anwesenheit der Expedition in Valparaiso zu bewerkstelligen und das bezügliche Document zu unterfertigen, wurde hauptsächlich durch die politischen Ereignisse vereitelt, welche zu jener Zeit die Aufmerksamkeit der Regierungsmänner ausschließlich beschäftigten. Es galt, durch weise Maßregeln und energisches Auftreten die, zwei Monate vor unserer Ankunft ausgebrochene Revolution zu unterdrücken, bevor dieselbe ernstere Dimensionen angenommen hatte. Die Insurgenten waren indeß nicht heißblütige Republikaner, die größere Freiheiten forderten, sondern Ultramontane (deren es wie allenthalben auch in Republiken giebt), welche die dermalige freisinnige Regierung stürzen und eine gefügigere, den Parteiinteressen mehr Rechnung tragende an ihre Stelle setzen wollten. Die Besorgniß, daß, wenn die Insurrection weiter um sich griffe, ein verheerender Bürgerkrieg ausbrechen und Wohlstand und Ruhe auf viele Jahre

hinaus gefährdet werden könnten, war eine wohlbegründete. Denn mehrere der vornehmsten und angesehensten Bürger Chile's, so wie die in spanischen Ländern noch immer so mächtige clericale Partei hatten sich den Insurgenten angeschlossen, deren junger und kühner Führer, Don Pedro Gallo, einer der vermögendsten und einflußreichsten Patricier-Familien Chile's angehörte. Es war denselben bereits gelungen, in die nördlichen Provinzen, wo seine Familie am meisten begütert ist, einen drohenden Aufstand zu bewirken und den Verkehr mit der Minenstadt Copiapó zu unterbrechen. Die Mutter Gallo's, eine Matrone von einigen sechzig Jahren, haranguirte vom Balcone ihres Hauses in Copiapó aus die von ihrem Sohne befehligten Truppen und schrie wiederholt in die laute Menge die zündenden Worte, „sie wolle den letzten Cent ihres Vermögens dem Sturze der dermaligen Regierung und dem Siege der Partei der Peluqueros[1] zum Opfer bringen!"

Der unversöhnliche Haß, welchen die vornehmen Patricier-Familien des Reiches gegen Don Manuel nähren, entspringt vor allem aus seiner niederen Herkunft, indem er angeblich Mestitze sein, und somit Indianerblut in seinen Adern führen soll. Zu dieser Abneigung der chilenischen Haut-Aristokratie gegen Mischlinge gesellt sich aber noch der erschwerende Umstand, daß Don Manuel Montt, wie es jeder Tag seiner Administration bezeugt, entschieden den politischen, geistigen und religiösen Fortschritt will, und es daher für alle Zeiten mit einer gewissen Partei verdorben hat, welcher namentlich die chilenischen Frauen, die sich aufs politische Proselytenmachen besser wie mancher Diplomat verstehen, ungemein ergeben sind. Welche ungeheure Summen man auch in Chile dem politischen Ehrgeize und der Parteileidenschaft zum Opfer zu bringen gewillt ist, beweist die Thatsache, daß die Familie Gallo beim Ausbruch der Insurrection ihr ganzes Vermögen, das man auf drei Millionen spanische Piaster schätzte, revolutionären Zwecken zu widmen entschlossen war. Glücklicher Weise wurde der Aufstand zum Wohle der pecuniären Interessen der Familie wie des Staates unterdrückt, bevor er noch ungeheure Summen verschlungen hatte, obschon Kriegführen auch in Chile ein höchst kostspieliges Unternehmen ist. Der Intendant von Valparaiso, Don Joaquin Novoa, gestand uns selbst, daß die Erhaltung der reich besoldeten chilenischen Armee, welche nicht viel

[1] Peluqueros (Whigs), wörtlich Perrückenmacher, werden in Chile die Anhänger der conservativen oder vielmehr reactionären Partei genannt.

über 8.000 Mann zählt, der Regierung wöchentlich über 500.000 spanische Piaster oder 1,050.000 Gulden österr. Währung kostet!

Die Abende unseres Aufenthaltes in Santiago de Chile brachten wir gewöhnlich in Familienkreisen zu, und erstaunten nicht wenig über den Aufwand und die Eleganz, welche hier, sowohl in Bezug auf die Ausstattung der Empfangszimmer als auch auf die Toilette der Anwesenden unsern Augen begegneten. Freilich waren es die vornehmsten und reichsten Familien des Landes, die wir besuchten, aber wir hätten sie doch nicht mit allen den prunkvollen und kostbaren Einrichtungen französischer Mode schon so vertraut gedacht. Von außen sehen die Häuser der chilenischen Patricier wohl massiv aber keineswegs vornehm oder imposant aus. Die schwerfälligen eisernen Gitter, welche die hohen breiten Fenster umgeben, machen vielmehr einen unheimlichen, düstern Eindruck. Der große, viereckige Hof oder Patio, den die Wohnzimmer einschließen, und welcher eine Haupteigenthümlichkeit der spanisch-amerikanischen Wohnhäuser von Chile bis Mexico ist, dient weniger dazu, den verschiedenen Räumen mehr Licht und Luft zuzuführen, als um im Falle von Erdbeben (welche indeß in Chile äußerst selten und nur von geringer Bedeutung sind) sich dahin flüchten und so desto leichter retten zu können. Auf den Empfangsaal wird in der Regel die meiste Sorgfalt und der größte Aufwand verwendet; man merkt es jedem Möbel und jedem Gegenstand, der sich darin befindet, an, daß sie auf einen gewissen Effect berechnet sind. Die Kosten und Gefahren, welche mit dem Transport eines kolossalen Spiegels, eines kostbaren Pianofortes und anderer Prunkgeräthe, aus den berühmtesten Pariser Fabriken bis nach der chilenischen Hauptstadt verknüpft sind, verdienen wohl, daß der Besucher diese Schaugegenstände eines Blickes der Bewunderung würdigt.

Die Conversation, welche sich in den meisten südamerikanischen Salons, bei dem beschränkten Ideenkreis der Mehrzahl der spanischen Creolinnen, gewöhnlich nur um die gewöhnlichsten Dinge dreht, gewinnt hier in soferne an Interesse und Lebendigkeit, als das schöne Geschlecht in Chile an der Politik den regsten Antheil nimmt, und mit Vorliebe die wichtigsten politischen Vorgänge zur Folie des Gespräches und einer, freilich oft sehr naiven Debatte macht.

Noch gemüthlicher als die Abende, welche wir in Santiago in den patricischen Cirkeln der Stadt zubrachten, waren jene, die wir bei einem

seit zehn Jahren hier ansässigen, österreichischen Landsmanne, Herrn Dr. Herzl, und bei einer deutsch-spanischen Familie verlebten. Hier hatten nicht, wie bei den Eingeborenen, die politischen Ereignisse oder vielmehr die Parteileidenschaft Musik und Gesang in Bann gelegt, man bediente sich der letzteren vielmehr als Mittel, sich zu erheben und die politischen Grillen, wenigstens momentan, zu verscheuchen.

In chilenischen Salons hörte man nur von Politik sprechen; hier war das Ziel der Conversation Literatur und Kunst, und der Glanzpunkt der Unterhaltung deutsche Musik und deutscher Gesang. Madame Z., eine geborne Madriderinn, in zweiter Ehe mit einem Deutschen aus Bremen verheiratet, ist ein wahres musikalisches Phänomen. Sie hatte in ihrer Jugend mit Mad. Malibran das Pariser Conservatorium besucht, und obwohl sie gegenwärtig 54 Jahre zählt und Mutter von sechzehn Kindern ist, so entzückt sie doch noch immer durch den Wohlklang ihrer Stimme und ihren geistvollen Vortrag.

Der Haupt-Ingenieur und Director der Südbahn (ferro Carril del Sur), ein Nordamerikaner Namens Evans, erwies einigen Expeditionsmitgliedern die Aufmerksamkeit, sie zu einer Fahrt nach der 17 englische Meilen von Santiago entfernten Maipú-Brücke, dem interessantesten Bauobject der ganzen Strecke, einzuladen und seine Gäste persönlich dahin zu begleiten. Wir fuhren um ein Uhr Nachmittags mit einem gewöhnlichen Zuge von der Hauptstadt ab. Die Bahn ist bestimmt Santiago mit dem überaus fruchtbaren District von Talca (180 Meilen) zu verbinden, und dürfte auf die Hebung der Landwirthschaft daselbst nachhaltigen Einfluß üben.

Die Fahrt durch das Thal von Santiago ist außerordentlich interessant, indem der Dampfwagen fortwährend längs den Cordilleren hinbraust und vor den Augen des in Bewunderung versunkenen Reisenden noch erhabenere Alpenlandschaften vorüberziehen, als dies z. B. auf der, an Großartigkeit der Bauten unerreichten Bahn über den Semmering der Fall ist. Man fährt hier gewöhnlich mit einer Schnelligkeit von 25 englischen Meilen per Stunde; doch wird dieselbe bei Schnelltrains bis auf 60 Meilen per Stunde ausgedehnt. Da zu beiden Seiten die üppigen Weideplätze von zahlreichen Viehheerden bedeckt sind, welche zuweilen ihre Wanderungen über die Bahn ausdehnen, so wurden früher durch die Fahrlässigkeit der Conducteure sehr viele Thiere getödtet und die Direction kam dadurch

Val de Independencia, mit den Cordilleren.

beständig in Conflicte mit den Landwirthen. Herr Evans hat nun eine vierteljährige Prämie von 30 spanischen Piastern für jeden Zugführer in dem Falle ausgesetzt, wenn im Laufe dieser Frist keine Thiere durch Ueberfahren getödtet werden, und diese Maßregel soll den günstigsten Erfolg haben. Die Eisenbahn ist solid, aber höchst einfach gebaut, die Wartsäle auf den einzelnen Stationen sind keineswegs mit jenem Luxus ausgestattet, wie ihn zum großen Bedauern der Actionäre einige europäische Bahnen entfalten, aber die Dividenden fallen dafür desto ergiebiger aus.[1]

Die schöne, großartig construirte eiserne Brücke, welche über das 1500 Fuß breite Flußbett des Maipú[2] zu führen bestimmt ist, wurde gleich allen, zur Herstellung der Bahn nöthigen Gegenständen, mit Ausnahme des Holzes, aus den nordamerikanischen Staaten eingeführt. Wie schwierig und kostspielig in Chile der Landtransport von Waaren ist, daraus mag man sich einen Begriff machen, wenn wir beifügen, daß die Beförderungskosten einer Tonne Frachtgüter (2140 englische Pfund) von New-York nach Valparaiso (beiläufig 10.000 Seemeilen) 5 spanische Piaster betragen, während der Transport einer Tonne Waaren von Santiago nach Valparaiso (100 englische Meilen) 35 Piaster kostet!

Obschon bei der Rückfahrt von Maipú nach Santiago bereits der Abend hereinbrach, und über die Landschaft sich ein düsterer Nebel lagerte, welcher uns den größten Theil des Weges jede Aussicht verwehrte, so waren wir doch so glücklich, kurz bevor wir unseren Zielpunkt erreichten, den majestätischen Anblick der, von der untergehenden Sonne bestrahlten, höchsten Spitze der chilenischen Cordilleren zu genießen, ein Schauspiel, welches mit dem Alpenglühen im Norden viele Aehnlichkeit hatte, aber durch die Neuheit

[1] Die bisher in Chile in Angriff genommenen und theilweise schon in Betrieb befindlichen Eisenbahnen sind:

a. Von Valparaiso nach Santiago (110 englische Meilen), auf Staatskosten gebaut und auf eine Gesammtsumme von 7,150.000 spanische Piaster veranschlagt. Zur Zeit unserer Anwesenheit erst bis Guillota (30 Meilen) fahrbar, soll sie doch bis 1862 der ganzen Länge nach vollendet sein;

b. von Valparaiso nach Talca (180 Meilen) und

c. vom Port Caldera nach Copiapó, der Hauptstadt des Minendistrictes (50 Meilen). Beide von Privatgesellschaften gebaut. Von Copiapó führt eine Bahn nach Pabellon und von dort eine mit Maulthieren befahrene Bahn nach den Minen von Chanarcillo (4.400 Fuß über dem Meere). Herr Evans hat eine neue Art von Locomotiven construirt, um selbst diese steile Strecke mit Dampfkraft befahren zu können. Endlich steht der Bau einer Eisenbahn in Aussicht, um Copiapó mit dem Minendistrict Tres Puntas zu verbinden.

[2] 1882 Fuß über dem Meere.

der Objecte und die Plötzlichkeit und Kürze, mit welcher es sich unseren Blicken darbot, noch an Zauber und Gewalt des Eindruckes gewann.

Am 30. April Mittags kehrten wir wieder von Santiago nach Valparaiso zurück. Wir bedienten uns diesmal eines anderen Vehikels, der sogenannten amerikanischen Postkutsche,[1] um eine verschiedene Route kennen zu lernen, und hatten das Vergnügen auf dieser Fahrt von einem jungen Deutschen, Namens Volkmann, begleitet zu werden, welcher an der Seite des geschätzten Geologen Pissis thätig ist, und sich bereits manche Verdienste um die wissenschaftlichen Aufnahmen Chile's erworben hat. Da die Postkutsche in Melepilla, einem niedlichen, in freundlicher Thalebene gelegenen Städtchen, Nachtstation hielt und erst am nächsten Morgen die Fahrt nach der Hafenstadt fortsetzte, so benützten wir diesen Aufenthalt, um einer in der Nachbarschaft begüterten chilenischen Familie einen improvisirten Besuch abzustatten. Wir ritten nach der ungefähr zwei englische Meilen von Melepilla entfernten Besitzung oder Hacienda Las Esmeraldas, wo wir von dem gastlichen Don José Antonio Lecaros und seiner liebenswürdigen Familie auf das Herzlichste, wie alte Bekannte aufgenommen wurden. Die meisten reichen Grundbesitzer der Provinz leben nur einige Monate des Jahres in ihren großartigen Wohnhäusern in Santiago oder Valparaiso und bringen die übrige Zeit in behaglicher Zurückgezogenheit auf ihren Gütern zu. Das kleine, von außen unansehnliche Wohngebäude war im Innern mit unendlich viel Comfort eingerichtet, und die Damen des Hauses kamen uns, obschon man in so später Stunde kaum einen Besuch mehr erwarten konnte, in den elegantesten Pariser Toiletten entgegen. Es überraschte uns dies um so mehr, indem die Landestracht viel hübscher und graciöser kleidet, als die europäische, und selbst ältere Frauengestalten in dunklen Seidenkleidern, ein langes schwarzes Umhängtuch über den Kopf und das linke Ende desselben über die rechte Achsel geworfen, ungemein zierlich und anmuthig aussehen.

Auch hier nahm das Gespräch sogleich eine politische Färbung an und es schien sogar, daß der Aufenthalt der weiblichen Gesellschaft in der gegenwärtigen ungünstigen Jahreszeit in Las Esmeraldas weniger der Liebe zur Natur als einem politischen Schmollen zugeschrieben werden mochte. Denn die chilenischen Frauen gefallen sich, wie ihre romanischen Stammgenossinnen

[1] American Mail-coach, so genannt weil die Unternehmung von einem Nordamerikaner ins Leben gerufen wurde.

in politischen Demonstrationen. Doch treten sie meistens für den Sieg des ultramontanen Elementes in die Schranken, was wohl am deutlichsten den Einfluß kennzeichnet, dem sie in ihrer nur eingebildet selbstständigen politischen Anschauung unterworfen sind. Das Haupt der Familie, ein biederer, noch rüstiger alter Herr, erzählte uns viel von seiner Besitzung, von den Verbesserungen, die er bereits vorgenommen hatte und noch einzuführen beabsichtige, und wir bedauerten um so mehr, daß uns die vorgerückte Abendstunde nicht erlaubte, die großartige Hacienda näher zu besichtigen,

Chilenische Frauen.

als das Gut im Rufe vorzüglicher Bewirthschaftung steht und Ländereien von solcher Ausdehnung umfaßt, daß mehrere tausend Stück Hornvieh und Pferde darauf Weide finden. Gleichwohl gehört Las Esmeraldas, was Umfang und Zahl der Zuchtthiere betrifft, bei weitem nicht zu den bedeutendsten Haciendas chilenischer Großgrundbesitzer.

Der Abend wurde im traulichen Salon auf die angenehmste Weise mit Musik und Gesang zugebracht. Eine der Töchter des Hauses spielte eine Beethoven'sche Sonate, eine andere sang Mendelssohn'sche und Schubert'sche

Lieder, und zwar, wie wir glauben, nicht blos um die deutschen Gäste zu ehren, sondern aus persönlicher Vorliebe und Neigung für die classischen Schöpfungen der beiden deutschen Componisten.

Wir ritten noch des Nachts von Las Esmeraldas nach Melepilla und setzten am nächsten Morgen — es war der 1. Mai 1859 — die Reise nach Valparaiso fort, wo wir gegen vier Uhr Nachmittags wieder eintrafen, voll der mannigfaltigsten, wohlthuendsten Erinnerungen, die wie ein Abendglühen unsere Seele durchschimmerten.

Als wir in Valparaiso ankamen, war die Fregatte Novara bereits segelklar. Doch mochte sich ihre Abfahrt noch um mehrere Wochen verzögern, indem der Befehlshaber die nächste Post aus Europa abzuwarten beabsichtigte, um auf Grund der, mit derselben erwarteten Befehle über die weitere Reiseroute zu beschließen. Man hoffte in hiesigen Kreisen noch immer auf das Zustandekommen eines Fürsten-Congresses und auf eine friedliche Beilegung der herrschenden Differenzen. Sollte es aber zu einem Kriege kommen, dann war es, namentlich unter den hiesigen Deutschen, eine ausgemachte Sache, daß Deutschland ein Bundesgenosse Oesterreichs sein werde. Die Enttäuschung sollte nicht lange auf sich warten lassen. . . . .

Die Ungewißheit des Aufenthaltes gestattete nicht mehr Ausflüge in größere Entfernung zu unternehmen, und die Naturforscher bemühten sich daher in der Hafenstadt und ihrer Umgebung für ihre Zwecke thätig zu sein. Die Directoren der Eisenbahn zwischen Valparaiso und Santiago, welche jedoch erst bis nach dem Städtchen Guillota befahren wurde, erwiesen den Mitgliedern der Expedition die besondere Aufmerksamkeit, dieselben zur freien Benützuug auf der Bahn einzuladen, und der Haupt-Ingenieur Herr Lloyd hatte überdies an die Aufseher auf den einzelnen Stationen die Weisung ergehen zu lassen, den fremden Gästen bei ihren etwaigen Forschungen und Sammlungen nach Kräften behülflich zu sein. — Wir fanden leider nicht Zeit, von dieser überaus freundlichen Einladung häufigen Gebrauch zu machen, noch die merkwürdigen geologischen Aufschlüsse längs der Bahn so wie diese selbst ausführlicher zu studiren.

Ein einziges Mal gelang es uns, eine Fahrt nach Guillota, dem chilenischen Spaa, zu unternehmen. Diese 30 Meilen lange Strecke [1] wird stark befahren, die Einnahmen belaufen sich monatlich auf 20—25.000 spanische Piaster.

[1] Man bezahlt für diese Fahrt, je nach der Wagenclasse 3, 2 oder 1 Piaster.

Das Städtchen Guillota, in einem fruchtbaren mit Weinreben und Obstbäumen bepflanzten Thale gelegen, hat eine große Ausdehnung und die calle larga oder lange Straße besitzt eine Länge von beiläufig 6 englischen Meilen. Die Häuser haben meist nur ein Erdgeschoß und sind niedrig und unansehnlich, aber reinlich. Der Fremde, welcher Quillota durchwandert und den lästigen Staub in den Straßen, so wie den sehr geringen Comfort im Innern der Wohnhäuser wahrnimmt, findet die Wahl dieses Ortes zu einem Sommeraufenthalt der eleganten Welt eben so unbegreiflich, als die Veranlassung, welche die spanischen Seefahrer, denen Valparaiso seinen Namen verdankte, bewogen haben mag, diese Ansiedlung mit ihren sandigen, vegetationslosen Hügeln und Schluchten „Paradiesesthal" zu nennen. Möglicher Weise sind die Sommergäste, welche alljährlich von October bis März schaarenweise nach Quillota wandern, genug Naturfreunde, um für den Mangel an bequemer Einrichtung und häuslichem Comfort in der sie umgebenden Landschaft eine hinreichende Entschädigung zu finden. Allerdings ist die Natur rings umher überaus lieblich, das Thal reich an üppiger Vegetation und großartigen Fernsichten, und von dem 150—200 Fuß hohen Mañaca-Hügel, auf dessen höchstem Punkt Missionsprediger im Jahre 1849 ein großes hölzernes Kreuz errichteten, eröffnet sich dem Beschauer ein herrliches Bild von ergreifender Wirkung, besonders wenn sich die Sonne gerade dem Untergange zuneigt und die, ihrer glockenähnlichen Form wegen Campaña und Campanita genannten 3—4000 Fuß hohen Bergkuppen bescheint. Vielleicht aber sind es auch die in Quillota bestehenden öffentlichen Spielhäuser, die Pharao- und Roulettetische, auf denen oft ungeheuere Summen markirt stehen, welche die Bevölkerung der Hafenstadt namentlich an Sonntagen anlockt.

Eine auffallende Erscheinung ist das große Mißverhältniß, welches hier zwischen dem männlichen und weiblichen Geschlechte besteht. Man sieht fast nur Frauen auf den Straßen, oder ziemlich geputzt auf niederen Stühlen vor der offenen Hausthür sitzen, die Hände mit einer Arbeit, die Blicke mit den Vorübergehenden beschäftigt. Die zahlreiche männliche, arbeitende Bevölkerung findet es nämlich vortheilhafter, statt zu Hause Feldbau zu treiben, in der Hafenstadt Arbeit zu suchen und sich daselbst für hohen Lohn zu verdingen; und so geschieht es, daß in Quillota, ähnlich wie in Fischerdörfern an der Seeküste, ein großer Theil der männlichen Bewohnerschaft

oft Wochen lang vom Hause abwesend ist und das Städtchen dadurch gewissermaßen das Ansehen einer Amazonen-Ansiedlung gewinnt.

Wir unternahmen von Quillota aus eine Fahrt nach der, drei Leguas (9 Meilen) entfernten großen Hacienda La Calera, der Besitzung eines Boliviers. Ein Theil derselben ist mit Mandelbäumen bepflanzt, der bei weitem größte Theil aber der Weincultur gewidmet. Einer der Mandatoren oder Aufseher bat uns in das elegant eingerichtete Wirthschaftsgebäude zu treten und ließ uns neuen Wein, hier Chicha[1] genannt, kosten, der sehr gut und süß schmeckte. Die Chicha erfreut sich in Chile eines ungeheuren Verbrauches, und wird in großen, schlauchartigen Säcken aus Thierhaut selbst nach weiten Entfernungen verführt. Durch diese Art von Aufbewahrung erhält aber das Getränk, welches man hier allenthalben, wie Most oder Aepfelwein in deutschen Schenken feilgeboten sieht, einen wenig angenehmen Beigeschmack.

In Valparaiso hatten wir das Vergnügen mit Herrn Kindermann zu verkehren, einem der Gründer der deutschen Niederlassung in Valdivia, welcher längere Zeit dort angesiedelt war und noch jetzt bedeutende Ländereien daselbst besitzt. Auch Herrn Dr. Philippi lernten wir kennen, welcher, obschon an der Universität in Santiago als Professor der Naturgeschichte angestellt, gleichfalls großen Antheil an der Besiedlung Valdiviens nimmt. Aus allen, über den Zustand der deutschen Colonie an competenter Stelle eingezogenen Erkundigungen geht hervor, daß das Haupthinderniß eines glücklichen Gedeihens und eines großartigen Aufschwunges derselben der Mangel an Straßen ist, und daß die Fruchtbarkeit der Provinz an werthvollen Naturproducten zu den schönsten Hoffnungen berechtigt, sobald nur einmal durch bessere Verkehrswege die Mittel geboten sind, für die zahlreichen Erzeugnisse des Bodens einen Markt und Käufer zu finden.

Auch eine andere deutsche Colonie, welche, mit ausgedehnten Privilegien ausgestattet, im Jahre 1853 in Punta Arenas[2] in der Magelhaens-Straße gegründet wurde und ungefähr 150 Ansiedler zählt, zeigt in einem mit Unrecht verschrieenen Klima nicht nur die erfreulichsten Spuren von Lebensfähigkeit, sondern verspricht sogar für den chilenischen Freistaat sowohl, als auch für die Navigation der patagonischen Straße im Allgemeinen

[1] Sprich: Tschitscha.

[2] Sandy Point der Engländer.

von großer Bedeutung zu werden.[1] Dies wird namentlich dann der Fall sein, wenn sich, wie alle Aussicht vorhanden, das Project einer Gesellschaft chilenischer Patrioten realisirt, in der Magelhaens-Straße eine Anzahl von Dampfern mit der Bestimmung aufzustellen, die von Osten nach Valparaiso oder überhaupt nach Westen segelnden Schiffe durch die Straße zu remorquiren.

Um die Wichtigkeit eines solchen Unternehmens für Chile sowohl als auch für die seefahrenden Nationen überhaupt zu ermessen, muß man die Thatsache in Betracht ziehen, daß durch die Benützung der berühmten Meerenge nicht nur die Gefahren des Cap Horn beseitigt würden, sondern auch wesentlich an Zeit erspart werden möchte. Maury schlägt den Zeitaufwand, welchen ein Segelschiff benöthigt, um von der östlichen Einfahrt der Straße um das Cap Horn nach der westlichen zu gelangen, auf 25 Tage an. Das Remorquiren würde aber höchstens 4 — 5 Tage in Anspruch nehmen, und daher die Reise um mehr als 20 Tage abgekürzt werden. Die jährlich um das Cap Horn nach Valparaiso segelnden Schiffe dürften annähernd mindestens einen Gehalt von 120.000 Tonnen haben und der Werth ihrer verschiedenen Ladungen beiläufig 16,000.000 spanische Piaster betragen. Die pecuniären Vortheile, welche Segelschiffen durch die Benützung der Magelhaens-Straße und durch die dabei erzielte Zeitersparniß erwachsen, schlägt die Gesellschaft nach einer oberflächlichen Berechnung auf 257.776 spanische Piaster an.[2]

Noch größer stellen sich die Vortheile heraus, wenn man sämmtliche Segelschiffe, welche jährlich den Weg von Osten nach Westen um das Cap Horn nehmen, in Rechnung bringt. Denn ihre Zahl beträgt mehr als 500, mit einem Gehalt von 400.000 Tonnen und einem Werth an Waaren von 53,000.000 Piastern.

[1] Vicente Perez-Rosales, ein geborner Chilene, hat kürzlich in Hamburg, wo derselbe als Generalconsul fungirt, unter dem bescheidenen Titel: Essai sur le Chili ein sehr umfassendes und lehrreiches Werk über seine Heimat veröffentlicht, welches sowohl über die junge Colonie als über das Territorium der Magelhaens-Straße im Allgemeinen interessante und ausführliche Mittheilungen enthält.

[2] Diese Annahme ist auf folgende Berechnung gegründet:

Von 120.000 Tonnen Gehalt, im Werthe von 40 Piastern per Tonne, also 4,800.000 Piaster, belaufen sich die Interessen, Unterhaltungskosten der Mannschaft, Assecuranzgebühren, u. s. w. auf 30% jährlich, oder für 20 Tage auf	80.000
ferner betragen die Interessen und Assecuranzgebühren der Waaren im Gesammtwerthe von 16,000.000 Piastern à 20% für 20 Tage	177.776
Somit ergibt die Benützung von Remorqueurs durch die Magelhaens-Straße für die Schiffsrheder und Waarenverkäufer ein Ersparniß von	Piastern 257.776

oder 541.329 Gulden österr. Währung.

Die Unternehmer beabsichtigen sowohl am Cap Virjen an der östlichen, als auch am Cap Pilar an der westlichen Seite der Straße einen Leuchtthurm und eine Telegraphenverbindung zu errichten, so wie in der vortrefflichen „Possession-Bai", 40 Meilen östlich von Cap Virjen, und in der Einfahrt zum Canal Smythe, 35 Meilen östlich vom Cap Pilar, die nöthigen Stations-, Verwaltungs- und Fabriksgebäude anzulegen. Vier bis fünf Dampfschiffe, jedes von mindestens 500 Tonnen Gehalt, sollen das Geschäft des Schleppens besorgen, für welches jedes Segelschiff nicht mehr als 1½ spanische Piaster per Tonne zu bezahlen haben würde, somit weniger, als für das Remorquiren von Segelschiffen in China, Australien u. s. w. entrichtet wird.

Das Zustandekommen des Unternehmens, welches für den transandinischen Handel eine unberechenbare Tragweite hätte, hängt hauptsächlich von der Geneigtheit der chilenischen Regierung ab, der Gesellschaft, welche so Schwieriges und Großartiges zu leisten verspricht, eine angemessene Subvention und gewisse Erleichterungen in der Ausführung des Projectes zu gewähren. Ihre Forderungen sind nichts weniger als übertrieben. Sie verlangt während eines Zeitraumes von fünfzehn Jahren für die ersten fünf Jahre eine jährliche Staatsunterstützung von 125.000 spanischen Piastern,[1] dann für weitere fünf Jahre 100.000 Piaster und für die letzten fünf Jahre 75.000 Piaster jährlich, nach welcher Frist jegliche Unterstützung von Seite des Staates zu erlöschen hat. Ferner verlangt die Gesellschaft während fünfzehn Jahren das ausschließliche Recht der Ausbeute der in der patagonischen Straße aufgefundenen Steinkohlenlager,[2] die unentgeltliche Ueberlassung der, für die Errichtung der verschiedenen Stations-Gebäude nöthigen Grundstücke, so wie endlich die Befugniß, in allen Theilen der Magelhaens-Straße sowohl, als auch in den anstoßenden Canälen Holz fällen zu dürfen, und zwar unter der Bedingung, daß nur die eine Hälfte

[1] Die Dampfschiffsgesellschaft, welche gegenwärtig zweimal monatlich Briefe und Packete von Valparaiso nach den südlichen Häfen Chile's befördert, erhält vom Staate eine jährliche Subvention von 50.000 spanischen Piastern.

[2] Nach den Berichten des Herrn Georg Schuthe, Gouverneurs der kleinen Colonie in der Magelhaens-Straße, fanden sich in der Nähe von Punta Arenas sehr ergiebige Steinkohlenlager. Obschon dieselben schwer zugängig sein sollen, so dürfte sich gleichwohl ihre Ausbeute durch die hohen Preise, welche für Kohlen in den Häfen der Ostküste bezahlt werden, von großem Nutzen erweisen. In Buenos-Ayres und Montevideo, wohin man die Kohlen in 12—15 Tagen befördert, wird die Tonne (2000 Pfund) durchschnittlich mit 12 spanischen Piastern bezahlt.

der auf diese Weise gelichteten und urbar gemachten Grundstücke Eigenthum des Staates verbleibe, die andere hingegen in den dauernden Besitz der Unternehmer oder ihrer Erben übergehe. Vom Tage an, wo dieses Unternehmen durch die Munificenz und unter den Auspicien der chilenischen Regierung ins Leben tritt, wird für die Beschiffung der Westküste Südamerika's eine neue Aera beginnen! —

Wir haben bereits in einem früheren Capitel[1] auf die Wichtigkeit des Alpaco als Wollthier hingewiesen und die Hoffnung ausgedrückt, es dürfte sich dasselbe zur Acclimatisirung in gewissen gebirgigen Theilen Oesterreichs, wie z. B. in Dalmatien, Krain, Croatien, Siebenbürgen u. s. w. eignen. Um so eifriger mußte daher jetzt unser Bemühen sein, im Vaterlande dieser Auchenia-Art alle jene Daten zu sammeln, welche zur günstigen Lösung dieser Frage beitragen mögen. Glücklicher Weise wurden wir in Valparaiso durch die Güte des überaus dienstfertigen Herrn Dr. Ried mit Herrn Josue Waddington, jenem speculativen, industriösen Manne bekannt, welcher eben erst die Einführung des Alpaco nach Australien mit so glänzendem Erfolge durchgeführt hatte, indem, wie wir bereits an einer anderen Stelle bemerkten, von 316 Thieren während einer siebenzigtägigen Ueberfahrt nur 36 starben und alle übrigen in vollkommen gesundem Zustande in Sydney ankamen.

Das Alpaco, die einzige der Auchenia-Arten,[2] welche sich zu Acclimatisations-Versuchen eignet, ist kleiner als das Llama, mißt von der Sohle bis zum Scheitel nur 3 Fuß 3 Zoll und bis zum Widerrist 2 Fuß 6 Zoll. Es gleicht einigermaßen dem Schafe, hat aber einen viel längeren Hals und zierlicheren Kopf. Seine Wolle ist sehr lang, ausnehmend weich und über dem ganzen Körper von ziemlich gleicher Länge. Die Farbe ist meistens ganz weiß oder ganz schwarz, oder weiß und schwarz scheckig; nur selten kommen braune Schecken vor. Die Alpaco's werden in großen Heerden gehalten, welche das ganze Jahr hindurch auf den Hochebenen der Cordilleren weiden; nur zur Zeit der Schur werden sie nach den Hütten getrieben. Sie sind deßhalb außerordentlich scheu, und ergreifen bei der Annäherung des Menschen stets die Flucht. Es giebt kaum ein widerspenstigeres Thier als das Alpaco. Wird eines von der Heerde getrennt, so wirft es sich auf die Erde, und ist weder durch Schmeicheleien noch durch Gewalt zum

[1] Bd. III, Cap. XVIII, Seite 74.
[2] Llama, Alpaco, Vicuña, Huanaco.

Aufstehen zu bewegen; ja es erleidet lieber die heftigsten Züchtigungen und selbst den qualvollsten Tod, als daß es folge. Einzelne Alpaco's können daher auch nur transportirt werden, wenn man sie größeren Heerden von Llama's oder Schafen beigesellt.[1] Wenigen Thieren scheint die Geselligkeit so sehr Bedürfniß zu sein, wie ihnen. Nur wenn sie von frühester Jugend an in den Indianerhütten aufgezogen werden, gewöhnen sie sich an den Menschen und das Alleinsein. Auf einer Höhe von 5 — 10.000 Fuß über dem Meere lebend, liefert das Alpacoschaf den Eingeborenen die, bei der Kühle des Klimas so nöthigen warmen Kleidungsstücke; sein Fleisch, jenem des Hammels nicht unähnlich, ersetzt an vielen Orten jede andere animalische Nahrung; seine Excremente sind das alleinige Brennmaterial in dieser, von allen anderen Heizmitteln entblößten Gebirgs-Regionen, während es zugleich als Lastthier selbst dort noch die ersprießlichsten Dienste leistet, wo der Huf des Esels und des Maulthieres nicht mehr haftet. Ja man kann mit Recht behaupten, daß ohne das Alpaco, dieses nützlichste und unentbehrlichste Thier der Anden, das berühmte, gegenwärtig von mehreren Millionen Menschen bevölkerte Kettengebirge völlig unbewohnbar wäre.

Aus Herrn Waddington's umfassenden Mittheilungen geht hervor, daß die reine Race nicht die zur Uebersiedlung geeignetste und vortheilhafteste sei. Das aus der Kreuzung des Alpaco mit dem Llama entspringende Thier besitzt die größte Ausdauer und liefert die meiste und beste Wolle.[2]

[1] Vergl. Die Erdumseglung der k. k. Fregatte Novara und die landwirthschaftliche Zoologie, von J. J. v. Tschudi. Landwirthschaftliche Zeitung, Jahrgang 1857.

[2] Im Departement Puno in Peru hat man versucht, die Alpaco's mit dem Vicuña oder peruanischen Schafe zu kreuzen, um in den Mischlingen die Schönheit der Wolle des peruanischen Schafes und die viel größere und kräftigere Gestalt des Alpaco's vereint zu erhalten. Diese neue Race hätte den Vortheil in Hausgenossenschaft, in Heerden zu leben, was mit dem peruanischen Schafe nie erreicht werden kann, das immer wie ein wildes Thier gejagt werden muß. Die meisten und sorgfältigsten Versuche der Kreuzung des Alpaco mit dem Vicuña haben im Dorfe Macusani in der Provinz Caraboya stattgefunden. Man ließ ein dreijähriges peruanisches Männchen mit einem Alpaco-Weibchen kreuzen, nachdem beide Thiere mit Milch aufgezogen worden waren; aber der Wurf entsprach nicht den Erwartungen, denn das Junge glich in der Wolle ganz der Mutter, und dem Männchen nur in Bezug auf die Form des Kopfes und der Extremitäten. Man versuchte hierauf die Kreuzung eines Vicuña-Weibchens mit einem Alpaco-Männchen, die Wolle war jetzt bedeutend schöner und glich merklich jener des Weibchens; sie war weiß, 14 bis 15 Centimeter lang, sehr fein und sah wie Seide aus. Auch das wilde bösartige Naturell der Vicuña's hatten die Mischlinge eingebüßt. Sie wandelten täglich friedfertig auf die Weide und erhielten Morgens und Abends eine Ration von Gerste, Mais und Kleienbrot. Selbst Vollblut-Vicuña's näherten sich zuweilen dieser Heerde von Mischlingen, schlossen sich ihr an, und durchschritten mit ihr die Straßen des Dorfes. Vergl. Expedition dans les Parties centrales de l'Amérique du Sud, par le Comte de Castelnau. Vol. IV, p. 108.

Die jährliche Schur des Alpaco ergiebt 9 bis 11 Pfund, während der „Garizo“ oder das gekreuzte Thier nach Waddington's Angabe 18 bis 25 Pfund liefert. Dabei ist die Wolle fester und giebt weit mehr aus, als das nämliche Gewicht unvermischter Wolle. Da sich jedoch das gekreuzte Thier nicht vermehrt, so müßte auf die Uebersiedlung einer hinlänglichen Anzahl von Weibchen Bedacht genommen werden.

Was die vorbereitende Behandlung betrifft, so besteht dieselbe hauptsächlich darin, die Thiere einige Monate vor der Einschiffung in die Nähe der Küste zu bringen, und sie daselbst allmählig an trockenes Futter, namentlich an Gerste so wie daran zu gewöhnen, in verschlossenen Räumen zu schlafen und in denselben den größten Theil des Tages zu verleben. Die indianischen Wärter, welche die Thiere während dieser Zeit pflegen, müßten sie auch nach dem Bestimmungsorte begleiten, indem sie am besten mit den Bedürfnissen derselben und der Sorgfalt, die ihre Behandlung erheischt, vertraut sind.

Das zur Ueberfahrt gemiethete Schiff müßte ein geräumiges Zwischendeck besitzen, und mit Verschlägen versehen werden, in welchen je 8 bis 10 Alpaco's bequem Platz fänden. Bei dem geringen Werth der Thiere in der Heimat, wo das Stück höchstens 3 bis 4 spanische Piaster kostet, und bei dem Umstande, daß das Schiff ohnedies ausschließlich zu ihrer Transportirung, ohne andern commerciellen Nebenzweck verwendet werden müßte, dürfte es gerathen sein, mindestens 250 bis 300 Stück Alpaco's anzuschaffen. Dem Capitän sollte außer der Fracht noch eine besondere Gratification für jedes am Ausschiffungsorte im gesunden Zustande abgelieferte Exemplar zugesichert werden. Der geeignetste Hafen zur Verschiffung wäre Cobija in Bolivien oder Caldera in Chile, die passendste Jahreszeit Ende Jänner, weil sodann die Heerde gerade im Frühjahr in Oesterreich eintreffen würde. Die Seereise dürfte 90 bis 100 Tage in Anspruch nehmen, also ungefähr 20 bis 30 Tage mehr als die in klimatischer Beziehung für die Thiere weit schädlichere Fahrt von Chile nach Australien.

Die Kosten, eine Heerde von 500 Alpaco's von Cobija nach einem beliebigen Hafen im österreichischen Kaiserstaate zu befördern, würden nach den angestellten Berechnungen einschließlich des Ankaufspreises der Thiere ungefähr 20.000 spanische Piaster oder 42.000 Gulden österr. Währung

betragen,[1] und das ganze Unternehmen könnte leicht, mit Inbegriff der verschiedenen Vorbereitungen, im Laufe eines Jahres durchgeführt werden. Der ungünstige Ausgang der bisherigen Bemühungen, Alpaco's in Europa zu acclimatisiren, welche größtentheils an dem Mangel an gehöriger Sorgfalt, Umsicht und Ausdauer gescheitert sind, sollte nicht entmuthigen, diese Versuche zu wiederholen, um so mehr, als der eben mitgetheilte, auf Mr. Waddington's Erfahrungen basirte Vorschlag alle Aussicht auf einen günstigen Erfolg verspricht.

Am 8. Mai traf endlich die europäische Post ein, aber sie brachte uns nicht die erwarteten Briefe, sondern ein längst fällig gewesenes Postpacket mit Nachrichten, welche schon mehrere Monate alt waren. Das Packet, welches wir zu empfangen hofften, war nach Lima spedirt worden und harrte nun dort vergeblich unserer Ankunft. Die directen Nachrichten, welche mit dem Postdampfer aus Europa einlangten, waren jedoch der Art, daß an einem nahen Ausbruche des Krieges zwischen Oesterreich und Frankreich nicht mehr gezweifelt werden konnte, und dieser Umstand bestimmte den Befehlshaber der Expedition, eingedenk der ersten Pflichten eines treuen Patrioten, ohne Verzug nach der Heimat zurückzukehren und sich selbst so wie die seiner Führung Anvertrauten dem bedrohten Vaterlande zur Verfügung zu stellen. Das frühere Project, von Valparaiso nach Lima zu segeln und bei

[1] Die Summe vertheilt sich auf die folgenden einzelnen Posten:

Ankaufspreis einer Heerde von 500 Alpaco's, à 4 Piaster		2000 Piaster,
Monatliche Auslagen:		
10 Indianer à 10 Piaster	100 span. Piaster,	
Verköstigung derselben	100 „ „	
Futter für 500 Thiere	500 „ „	
Aufseher	100 „ „	
mithin monatlich 800 span. Piaster oder für 6 Monate		4800 „
Fracht eines Schiffes von 800 Tonnen von Cobija in Bolivien oder Caldera (Chile) nach Europa à 12½ Piaster per Tonne		10000 „
Einschiffungsspesen, vorzunehmende Einrichtungen im Schiffe ꝛc.		1200 „
Futter für Ueberfahrt		2000 „
Gesammtsumme		20000 Piaster.

Diese Barauslagen könnten noch um einen namhaften Betrag vermindert werden, wenn die Ueberführung der Thiere auf einem österreichischen Transportschiff geschähe.

Schon seit Jahrzehenden wurden in Holland, in Frankreich und England mehrere, zum Theil sehr kostspielige Versuche gemacht, Alpaco's in Europa zu acclimatisiren, welche aber fast alle mißlangen, und zwar hauptsächlich aus dem Grunde, weil man die klimatischen Verhältnisse sowohl, als auch die Nahrung der Thiere nicht genug berücksichtigte und die Experimente mit einer viel zu geringen Zahl von Thieren anstellte.

der Rückkehr nach Europa noch die Galapagos-Inseln, dann Montevideo und Buenos-Ayres zu besuchen, wurde völlig aufgegeben. Schon in den nächsten Tagen sollte die Rückreise um das Cap Horn direct nach Gibraltar angetreten werden.

Nachdem dieser Beschluß einer langen, in ethnographischer und statistischer Beziehung wenig Ausbeute versprechenden Seereise von mehr als 10.000 Meilen fest stand und die Ankunft der Novara in Gibraltar kaum vor 80 bis 90 Tagen erwartet werden konnte, so erbat sich ein Mitglied der wissenschaftlichen Commission, Dr. Scherzer, vom Befehlshaber der Expedition die Erlaubniß, die von der Fregatte zur Fahrt über den Ocean benöthigte Zeit zu einer Reise nach Lima und Panama benützen zu dürfen, und zwar unter der Verpflichtung, mit dem nächsten westindischen Postdampfer nach Europa zurückkehren und Anfangs August in Gibraltar wieder mit der Novara zusammentreffen zu wollen. Die Hauptbeweggründe dieses Ansuchens lagen in dem redlichen Wunsche, durch ein, wenn auch nur kurzes Verweilen in Lima, Panama und den Zwischenhäfen noch manchen interessanten Beitrag zu erwerben und den Zwecken der kaiserlichen Expedition noch zu einer Zeit nachzustreben, wo diese sich bereits auf der Heimfahrt unterweges befand. Zugleich war Aussicht vorhanden, während des Aufenthaltes in der peruanischen Hauptstadt genaue Mittheilungen über das dermalige Loos jener Tiroler Familien einzuziehen, welche sich, durch Vorspiegelungen aller Art verlockt, im Jahre 1851 zu einer Auswanderung nach Peru entschlossen und seither, wie aus indirecten Berichten hervorging, in eine so trostlose Lage gerathen waren. Das Expeditions-Commando ertheilte dem Gesuche des Dr. Scherzer auf das bereitwilligste seine Zustimmung, indem es dadurch nur im Sinne der Aufgaben des kaiserlichen Unternehmens zu handeln glaubte.

Vor der Abfahrt der Novara gab der österreichische Generalconsul noch ein großes Ballfest. Dasselbe war wiederholt verschoben worden, weil unter den herrschenden politischen Umständen auf eine Theilnahme der chilenischen Gesellschaft nicht gerechnet werden konnte. Die Nachrichten jedoch, welche in den letzten Tagen aus den nördlichen Provinzen über den Sieg der Regierung, die Bewältigung des Aufstandes, und die Flucht der Führer eingetroffen waren, verursachten einen gewaltigen Umschwung in der öffentlichen Stimmung und ließen, wenigstens von den, der Regierung

ergebenen Kreisen eine lebhafte Betheiligung hoffen. Die Frauen sind auf Politik keineswegs so hartnäckig verpicht, um nicht mit Freude eine Gelegenheit zu ergreifen, die ihnen vergönnt, statt jenes undankbaren Feldes lieber ein Gebiet zu betreten, auf welchem sie sich jedenfalls sicherer, graciöser und einnehmender zu bewegen verstehen, — den Tanzboden.

In der That fiel der Ball glänzend aus. Das große elegante Wohnhaus des Herrn Flemmich war in allen seinen Räumen reich mit Blumen geschmückt und festlich beleuchtet. Ein Kranz von holdseligen Frauen wogte durch die eleganten Säle. Der natürliche Zauber dieser schönen Gestalten wurde noch gehoben durch einen genialen Aufwand künstlicher Mittel. Kaum scheint es möglich, selbst in der modeangebenden französischen Hauptstadt geschmackvollere und imposantere Toiletten zu sehen, als sich dem Auge in diesem Ballsaale zur Bewunderung aufdrangen.

Wenige Tage, bevor die Novara von Valparaiso absegelte, lief ein Kauffahrer in die Rhede ein, welcher, auf der Fahrt von Melbourne nach Europa begriffen, in 60° südl. Br. und 149° östl. L., während einer seemannsfeindlichen Nacht, bei einer Fahrt von 11 Meilen in der Stunde, zwischen Eisberge gerathen war, und in Folge dieser furchtbaren Katastrophe den Bugspriet, den Vormast und alle Stengen verloren, den Schiffsschnabel und sogar den unteren Theil desselben zerbrochen und fünfzehn Menschenleben eingebüßt hatte. Der Anblick dieser Schiffsruine, als sie halb entmastet mit einem Nothsegel in den Hafen einlief, machte selbst auf erfahrene Seeleute einen tiefen Eindruck, der sich noch steigerte, als man aus dem Munde der Passagiere ihre ausgestandenen Qualen erfuhr. Der Capitän, in der Meinung, das Schiff müsse nach dem erfolgten Zusammenstoß unfehlbar sinken, faßte den treulosen Entschluß, sich mit fünfzehn Mann auf eines der Seitenboote zu retten. Allein gerade dieses ging spurlos zu Grunde, während das Schiff, welches wunderbarer Weise durch den Umstand, daß es senkrecht auf den Eisberg stieß, zwar arge Beschädigungen aber keinen Leck erlitten hatte, ungehindert die Fahrt nach Valparaiso fortzusetzen vermochte, wo es, vom Winde begünstigt, nach 55tägiger Reise eintraf.

Am 11. Mai war Alles auf der Novara zur Abfahrt bereit, und der wachthabende Officier wartete blos auf eine günstige Brise, um die Anker lichten zu lassen und unter Segel zu setzen. Aber leider wollte sich diese

Oesterreichisches Consulat in Valparaiso.

nicht einstellen, und selbst, als gegen sieben Uhr Morgens eine leichte Brise aufsprang, war dieselbe nicht stark noch andauernd genug, um die Fregatte aus der Rhede zu führen. Der Commandant des englischen Linienschiffes Ganges, welcher, so wie der Befehlshaber der britischen Seestation im pacifischen Ocean, der edle Admiral Baines, der österreichischen Expedition bereits so zahlreiche Beweise von Theilnahme und cordialer Dienstgefälligkeit gegeben hatte, schickte sofort einige Boote ab, um die Fregatte aus der Rhede zu bugsiren, welchen sich gleichfalls einige Boote der französischen Corvette Constantine anschlossen, die erst Tages zuvor angekommen war. Mit Hülfe von nicht weniger als 14 Schleppbooten steuerte nun die Novara dem Ocean zu. Von einer leichten Nordbrise begünstigt, vermochte sie bald ihren Curs allein fortzusetzen, und gegen Abend, als eine frische Südwestbrise sich erhob, entfernte sie sich rasch von der gastlichen Küste Chile's.

Der Befehlshaber der Expedition hielt es für zweckmäßig, schon auf 150 bis 200 Meilen von der Küste mit dieser parallel zu fahren und nur bei Gegenwinden sich von derselben zu entfernen, bis endlich die Möglichkeit erreicht war, frei vom Feuerlande auch mit südwestlichem Winde segeln zu können.

Das Wetter war zuweilen ungünstig, regnerisch und kalt, im Ganzen aber für die Winterszeit dieser Gegenden befriedigend. Selten gelangen zwar Beobachtungen, doch immerhin oft genug, um die Stellung des Schiffes und dessen Curs bestimmen zu können. Nur einmal war es nicht möglich mehrere Tage hindurch gute Beobachtungen zu erhalten, als plötzlich am 23. Mai Nachts der Himmel sich aufklärte. Sobald es sich jedoch darum handelte, einen gut geeigneten Stern zur Beobachtung zu wählen, befanden sich die damit betrauten Officiere im ersten Augenblicke in nicht geringer Verlegenheit. Das südliche Kreuz und der Centaur standen nahe dem Zenith, und während die Seefahrer mit Bewunderung ihre Blicke auf das herrliche Schauspiel des südlichen Himmels richteten, konnten sie nur mit Mühe die alten Bekannten aus dem Norden am Horizonte erkennen. Endlich gelang es einige passende Sterne aufzufinden und sowohl in Bezug auf Länge als auch auf Breite zu beobachten. Es ergab sich jetzt, daß die Fregatte mehr Weg zurückgelegt hatte, als gerechnet worden war, und es konnte in Folge dessen ein frischer Südwestwind für directen Curs benützt werden.

Je mehr sich die Novara dem Südpole näherte, desto trauriger sah es mit Sonne und Mond aus. Nebel, Wolken und Regen raubten einen guten Theil jenes kargen Lichtes, welches der Tag bot und, wenngleich die lichten Nächte einige Entschädigung gewährten, so erschienen sie doch Seefahrern, welche sich rasch an den heiteren, lachenden Himmel der Tropen gewöhnt hatten, doppelt kalt und winterlich.

Die Fregatte rollte heftig und ihre undulatorische Bewegung vermehrte noch das Unbehagen, obschon der Seegang ein geringerer war als der am Cap der guten Hoffnung erlebte. Unter dem Einflusse günstiger Winde näherte sich das Schiff dem südlichsten Punkte seiner Fahrt und mit steigendem Interesse betrachtete Jeder am Bord die Veränderung in den Naturerscheinungen in diesen unwirthlichen Breiten.

Durch Windstillen und östliche Winde gingen mehrere Tage für die Fahrt verloren, und theils in der Absicht, bei aufspringender südlicher Brise freies Fahrwasser nach Nordost zu haben, theils im Interesse wissenschaftlicher Untersuchungen wurde fast bis zum 60. Grad südl. Br. gesteuert.

Am 28. Mai ergaben die angestellten Beobachtungen eine sehr bedeutende und rasche Abnahme in der Temperatur des Wassers und berechtigten zur Voraussetzung, daß dem kalten Wasserstrome auch polarer Wind folgen werde, oder daß größere Eismassen sich in der Nähe befinden müßten. Es wurde nun bei schwächender Nordostbrise mit dem Schiffe gegen das Feuerland gewendet, und später mit südlichem Winde weiter gesegelt. Von mehreren Schiffen, welche Tags zuvor in Sicht waren und mit der Fregatte gleichen Curs hielten, wagte keines so weit nach Süden zu steuern; sie blieben nun alle zurück und verloren an Weg. Unter diesen Segeln befand sich auch die französische Kriegscorvette Eurydice, welche zwei Tage vor der Novara die Rhede von Valparaiso verlassen hatte und am 29. Mai deutlich erkannt wurde.

Mit dem polaren Winde war während der Nacht auch Schnee gekommen und als es gegen neun Uhr Morgens licht wurde, bot sich das seltene Schauspiel weiß gestreifter Masten, Raaen und Kanonen. Derselbe Anblick wiederholte sich nur mehr in den folgenden zwei Tagen, wenngleich das Wetter noch viel längere Zeit hindurch kalt und unfreundlich blieb. Die niedrigste Temperatur, die am Bord beobachtet wurde, betrug jedoch nie weniger als 3° C. unter dem Gefrierpunkt.

Am 29. Mai gegen Mittag durchkreuzte die Novara den Meridian des Cap Horn und befand sich nun im atlantischen Ocean. Besitzt auch heut zu Tage die Umschiffung dieses ehemals so berüchtigten und noch jetzt gefürchteten Vorgebirges in keinem Falle mehr jene Bedeutung, welche Seefahrer früherer Zeiten ihm beilegten, so mußte gleichwohl den Novara-Reisenden der Gedanke eine erhebende Befriedigung gewähren, die Ersten der kaiserlichen Kriegsmarine zu sein, welchen das Glück zu Theil wurde, die österreichische Flagge in diesen Gewässern zu entfalten!

Trotz der mißlichen See- und Witterungsverhältnisse wurden während der Fahrt um das Cap Horn am Bord zahlreiche meteorologische Beobachtungen angestellt und dadurch manches Resultat gewonnen, welches der Schifffahrt in jenen hohen Breiten zu Gute kommen dürfte. So hat sich z. B. die Unrichtigkeit der Behauptung einiger Seefahrer erwiesen, „daß die Angaben des Barometers am Cap Horn in Bezug auf Wind und Wetter nicht zuverlässig seien". Eben so ging aus den gemachten Zusammenstellungen hervor, daß die Temperatur der Meeresoberfläche die größte Berücksichtigung verdient und daß augenblickliche Veränderungen derselben entsprechende Aenderungen in Wind und Wetter voraussehen lassen.

Der niedrige Barometerstand in den Gewässern des Cap Horn scheint, im Gegensatze zu dem hohen Luftdrucke der sogenannten Roßbreiten, einem Minimum zu entsprechen, und in der That zeigen die monatlichen Barometerstände am 56. Grade südl. Br. eine Schwankung, welche mit den Bewegungen der Sonne in derselben Weise, wie mit jenen der Zone des größten Luftdruckes correspondirt. Man sieht daraus deutlich, daß von diesem Breitengrade der Luftdruck gegen den Pol zunimmt, wie dies zugleich die wehenden Winde beweisen. So ereignet es sich, daß während unter Cap Horn nordwestliche, oder überhaupt westliche Winde wehen, in der Nähe der südlich gelegenen South-Shetlands-Inseln nordöstliche, oder überhaupt östliche Winde vorherrschen, daß also ein Windwechsel eintritt, welcher einer, wenn auch nur partiellen Winddrehung gleichkömmt, und daß daher im Süden wie im Norden des Drehungsmittelpunktes ein höherer Luftdruck stattfinden muß.

Aus diesem Grunde fahren auch Schiffe, welche das Cap Horn von Ost nach West umschiffen wollen, im Allgemeinen südlicher als solche, die in umgekehrter Richtung segeln. Im Winter der südlichen Hemisphäre muß dagegen mit Rücksicht der Bewegung der Zone des kleinsten Luftdruckes

nach Norden, der östliche Wind am Cap Horn häufiger wehen, als im Sommer, und das Wetter geringeren Störungen unterworfen sein. Und dies ist in der That auch der Fall.

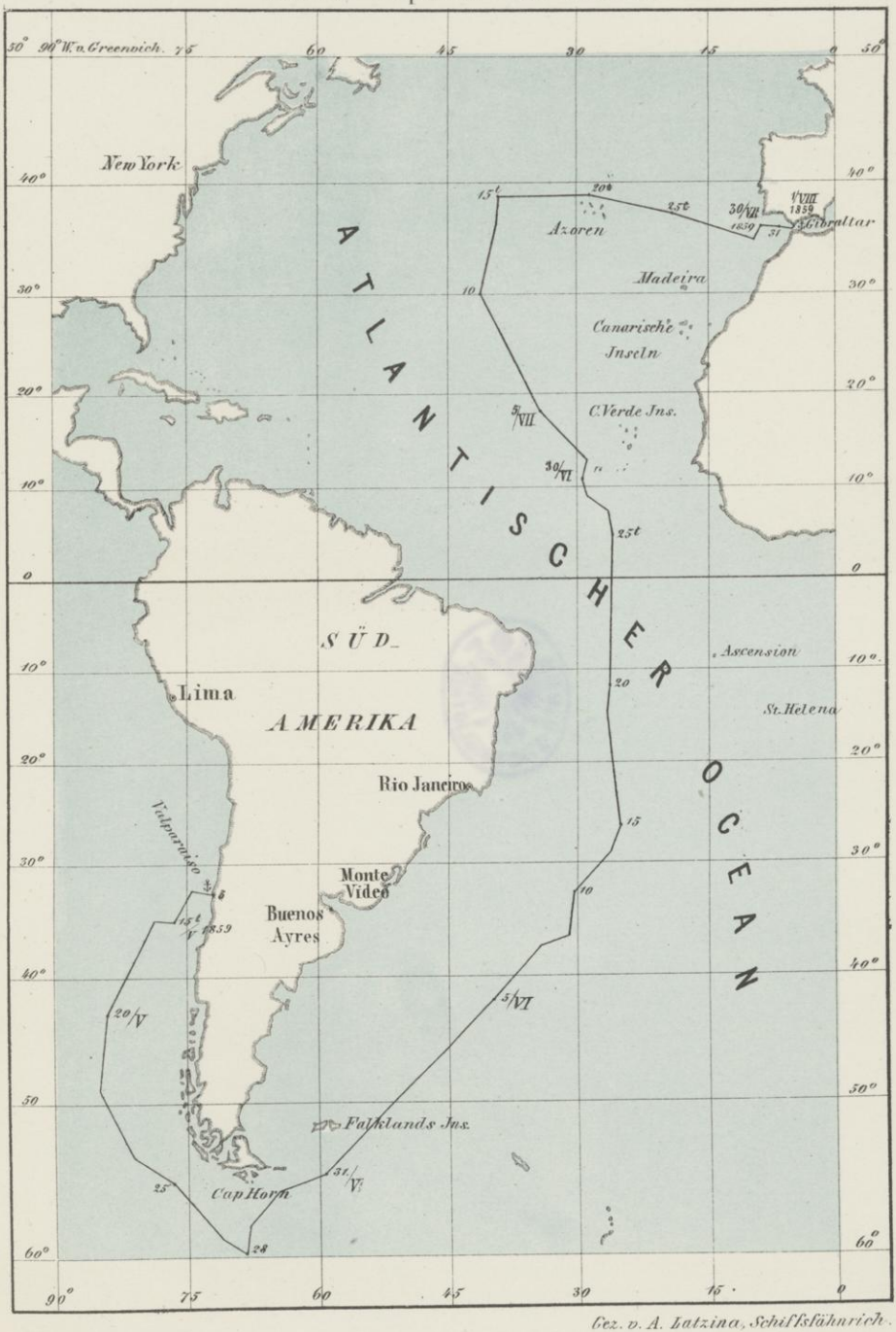
Mit Ausnahme von Cap Horn sind leider bisher in hohen Breiten noch so wenige Beobachtungen gemacht worden, daß sich daraus kein richtiger Schluß ziehen läßt, so wichtig es auch im Interesse der Wissenschaft wie in jenem des Seemannes wäre, über einen Gegenstand Aufklärung zu erhalten, welcher auf das ganze System des Luftwechsels auf der Erdoberfläche einen so wesentlichen Einfluß nimmt. Zur Erreichung eines solchen Zweckes kann eine Expedition mit einem einzelnen Schiffe nicht genügen, es müßten deren mehrere sein, welche mit gut verglichenen Instrumenten auf angemessenen größeren Entfernungen gleichzeitig gegen die Polargegenden des Südens segelten, ähnliche Beobachtungen zu bestimmten Zeiten anstellten und der wissenschaftlichen Erforschung jener noch so wenig gekannten Seegebiete in jeder Richtung hin ihre ganze Aufmerksamkeit zuwendeten.

Unter günstigeren politischen Auspicien dürfte eine, von verschiedenen Nationen zusammengesetzte Expedition diese Aufgabe am sichersten zu lösen im Stande sein, und eine Flotte von zehn bis zwölf Schiffen in friedlichem Beginnen nur Ein Ziel verfolgend, könnte Resultate erreichen, welche den Ruhm wissenschaftlicher Strebung und Thatkraft unserer Zeit noch in späte Jahrhunderte hinübertragen würden.

Während der Fahrt in diesen südlichen Breiten verfiel der Befehlshaber der Expedition auf den Gedanken, durch Vergleich der gleichzeitigen Beobachtungen am Barometer und am Aneroid die Zunahme der Schwere gegen die Pole abzuleiten. Beide Instrumente geben nämlich ein Maß für das Gewicht der Luft am Beobachtungsorte, mit dem einzigen Unterschiede, daß das Barometer das Gewicht oder den Druck der Luft mittelst einer Quecksilbersäule angiebt, welche der darüber lastenden Luftsäule das Gleichgewicht hält, indeß beim Aneroid der Druck der Luft auf ein leeres Gefäß ausgeübt wird, welches diesem Drucke in Folge der Spannung einer Feder Widerstand leistet.

Die Angaben des Aneroids sind also von dem Einflusse der allgemeinen Schwere und ihrer Veränderungen auf das Instrument unabhängig, während das Quecksilber im Barometer demselben unterworfen ist. Nimmt

XIX. Von Valparaiso nach Gibraltar.



Gez. v. A. Latzina, Schiffsfähnrich.

man z. B. an, daß Barometer und Aneroid am Aequator vollkommen gleiche Angaben lieferten, so wird diese Gleichheit in einer beliebigen Entfernung vom Aequator nicht mehr stattfinden und das Aneroid das durch die Zunahme der Schwere vermehrte Gewicht der Luftsäule angeben, während das Barometer diesen Druck eben so darstellen wird, als wenn die Beobachtung am Aequator selbst gemacht worden wäre. Der Unterschied zwischen den Angaben beider Instrumente wird aber direct der Zunahme der Schwere proportionirt sein und es kann daher diese Zunahme durch Rechnung gefunden werden. Wenngleich die während der Reise zu ganz anderen Zwecken gemachten Aufzeichnungen und das dazu verwendete Aneroid den Anforderungen strengster Genauigkeit nicht entsprechen, so haben doch die Resultate gezeigt, daß auf solchem Wege durch leicht auszuführende und dem Seemanne geläufige Beobachtungen Erhebliches geleistet werden kann, und Seecapitäne, welche im Laufe ihrer Reisen bedeutende Breiten-Unterschiede durchschiffen und gute, verläßliche und geprüfte Instrumente zu benützen in der Lage sind, würden sich durch solche vergleichende Beobachtungen große Verdienste um die physicalische Wissenschaft erwerben. [1]

Die Novara segelte im atlantischen Ocean mit gutem, frischem Winde und befand sich am 1. Juni bereits in der Höhe der Falklands-Inseln, [2] jener interessanten Eilande, welche sich seit dem Jahre 1842 im Besitze Englands befinden. Die wenigen gegenwärtig daselbst angesiedelten Colonisten, welche kaum hundert Seelen ausmachen, wurden auf Kosten der englischen Regierung hergesendet, und treiben Handel mit Häuten und eingepökeltem Fleisch. Gleichwohl erfordert die Erhaltung der Colonie noch fortwährend einen jährlichen Zuschuß von 5000 Pfund Sterling. Sollte

[1] Es scheint uns hier die Bemerkung nicht unwichtig, daß bei Höhenmessungen bedeutender Objecte das Aneroid durch seine besonderen Eigenschaften zu anderen Resultaten führen würde, als das Quecksilberbarometer, indem die Abnahme der Schwere auf die Angaben des Aneroids maßgebend bleibt, und daher die Differenz nur durch eine entsprechende Berücksichtigung dieses Umstandes in der Rechnung behoben werden kann.

[2] Diese unter dem 51.—53. Grad südl. Br. und 57.—62. Grad westl. L. gelegene Inselgruppe umfaßt, außer zwei größeren, 90 kleinere Inseln mit einem Gesammtflächenraume von 6000 englischen Quadratmeilen oder 3,840.000 Acres. Die Temperatur erreicht im Sommer 21° C., und fällt im Winter nicht unter 1° C., so daß dieselbe in mehrfacher Beziehung dem schottischen Klima vergleichbar ist. Die Inseln gewähren einen trostlosen Anblick: ein wellenförmiges Land mit torfigem Boden, bedeckt von feuchtem Grase, durchschnitten von Hügelreihen und sumpfigen Flüssen und Bächen. Der niedere Theil des Landes besteht aus Thon, Schiefer und Sandstein, bedeckt mit Torf, der als Brennmaterial dient. Tussockgras (Dactylis cespitosa) ist überall gemein. Vergl. Berthold Seemann's „Reise um die Welt". Hamburg 1853. Bd. I, Seite 24.

die, seit Jahrhunderten beabsichtigte Durchstechung des centralamerikanischen Isthmus zur That werden, so dürften die Falklands-Inseln bei der sodann gänzlichen Vermeidung des Weges um das Cap Horn einen der einsamsten Punkte auf der Oberfläche der Erde bilden, und sich schon deßwegen für die Colonisation von Verbrechern besonders eignen.[1] Nach den Beschreibungen des, um die Aufnahme der südlichen Spitze Amerika's so sehr verdienten englischen Admirals Fitzroy scheint indeß der östliche Theil des Feuerlandes weit größere Vortheile für eine Ansiedlung zu gewähren, und es muß Wunder nehmen, daß England noch keine Niederlassuug daselbst gegründet hat, welche sich in mehrfacher Beziehung, namentlich aber für die Schifffahrt, von so großen Vortheilen erweisen müßte.

Von der Höhe der Falklands-Inseln steuerte die Novara nahezu im größten Kreise, das heißt auf der kürzesten Linie, um die Zone der südlichen Roßbreiten[2] möglichst am 25. Grade westl. L. von Greenwich zu durchschneiden, und legte nun bei frischen, oft stürmischen westlichen Winden täglich einen Weg von 200 bis 250 Seemeilen zurück. Am 5. Juni um neun Uhr Abends kam plötzlich auf der Höhe der nördlichen Grenze Patagoniens ein dermaßen heftiger Windstoß aus West-Nordwest, daß, wofern nicht alle Segel noch rechtzeitig geschlossen worden wären, die Bemastung, wenn nicht Schlimmeres, jedenfalls bedeutenden Schaden erlitten hätte. Trotz ihres Mangels an höheren Segeln neigte die Fregatte stärker als jemals früher während der ganzen Reise.

Am 7. und 8. Juni hatte die Novara in der Höhe des La Platastromes einen vollständigen Drehsturm zu bestehen. Der gewaltige Wind, welcher am 7. aus Nord-Nordost kam, drehte über Nord nach Nordwest bis West-Südwest; die größte Stärke erreichte er am 8. um neun Uhr Morgens mit der Windrichtung Nordwest. Am 8. war der Seegang der Fregatte so bedeutend, und das Schiff „arbeitete" sich so mühsam durch die anstürmende Wogenmasse, daß die Boote im Lee in Gefahr schwebten, weggeschwemmt zu werden. Die angestellten Beobachtungen ergaben Neigungen von 38 Grad nach Steuerbord, und von 12 Grad nach Backbord, so daß die Schwingungen 50 Grad erreichten.

[1] Vergl. F. v. Holtzendorff: „Die Deportation als Strafmittel ꝛc." Leipzig 1859. Seite 679.

[2] Die Kalmen der Wendekreise, ein Windstillengürtel von 10—12° Breite, in der Schiffssprache aus dem Grunde Roßbreiten (horse-latitudes) genannt, weil angeblich Seefahrer zuweilen mit Pferdetransporten dort so lange aufgehalten wurden, daß sie die Thiere aus Mangel an Futter über Bord werfen mußten.

Leider zerbrach bei dieser Gelegenheit ein Barometer, gegen welches der beobachtende Officier bei einer der heftigen Rollbewegungen des Schiffes mit Gewalt geschleudert wurde. Es war das zuverlässigste Instrument am Bord, und obschon am Ende der Reise, blieb es doch nicht minder bedauerlich, die schöne Reihe von Beobachtungen über den Luftdruck, mindestens mit Bezug auf dieses Instrument, unterbrochen zu sehen.

Der 11. Juni erwies sich für die Novarafahrer als ein wichtiger Tag, denn sie durchkreuzten den Curs, welchen sie im Jahre 1857 von Rio de Janeiro nach dem Cap der guten Hoffnung genommen hatten. Somit war die Erde ohne ernsten Unfall umschifft, und wenigstens der materielle Theil der Aufgabe glücklich gelöst.

Inzwischen hatte der Wind, obwohl noch immer günstig, viel von seiner früheren Kraft eingebüßt, das Barometer nahm mit jedem Tage einen höheren Stand an, und selbst die Seevögel, diese steten Begleiter der Schiffe in den außertropischen Breiten des südlichen Oceans, verließen allmählig das Schiff, als dieses sich der heißen Zone näherte.

Am 15. Juni gelangte die Fregatte in 25° 40′ südl. Br. und 25° 9′ westl. L. in die Zone des Südostpassates. Das Wetter war herrlich; der tiefblaue Himmel, die schönen Färbungen des Meeres und der Luft, so wie duftige Vollmondnächte übten den wohlthätigsten Einfluß auf Gemüth und Körper der Schiffsmannschaft. Walfische spritzten ungeheuere Wassermassen springbrunnenähnlich in die Höhe, oder tauchten mit halbem Körper aus der Fluth empor, und stürzten sich wieder mit solcher Heftigkeit in dieselbe, daß es rings herum schäumte und wogte, während Delphine die blaue Oberfläche lustig durchzogen. Der Südostpassat wehte unausgesetzt, östlicher als seine normale Richtung, ja zuweilen sogar aus Nordost; erst später, näher der Linie, änderte sich allmählig der Wind und kam aus Südost.

Am 23. Juni wurde neuerdings der Aequator erreicht und zum sechsten und letzten Male in 26° 13′ westl. L. durchschritten. In 25 Tagen hatte die Fregatte einen directen Weg von 3800 Meilen, oder durchschnittlich $6^1/_2$ Seemeilen in der Stunde zurückgelegt.

Die in der Nähe des Aequators sehr empfindliche, nach Westen tragende Strömung verzögerte wesentlich die Fahrt, und nahm in 2° 39′ nördl. Br. und 26° 14′ westl. L. der Art an Stärke zu, daß sie die Fregatte in

24 Stunden während einer Fahrt von 213 Meilen 65 volle Meilen, also fast $2^3/_4$ Meilen in der Stunde nach West zu Nord trug.

Der Südostpassat währte als solcher bis in 4° 36′ nördl. Br. und 25° 28′ westl. L., worauf frische Nordostbrisen eintraten, welche die Novara bis in 9° 54′ nördl. Br. und 29° 42′ westl. L. begleiteten. Hierauf Windstillen, Regenböen und zuweilen südliche und südwestliche Luftzüge, welche das Schiff langsam vorwärts trieben, bis es endlich am 2. Juli in 11° 47′ nördl. Br. und 29° 29′ westl. L. aus Nord-Nordost zu wehen begann.

Die französische Corvette Eurydice, welche den Curs über St. Helena genommen, sich aus diesem Grunde östlicher gehalten, und die Linie in beiläufig 22° westl. L. durchschnitten hatte, verlor dadurch gegen die Novara dermaßen an Weg, daß sie von St. Helena bis auf 20° nördl. Br. drei Tage mehr als die Fregatte brauchte, wozu wohl auch der Umstand beigetragen haben mochte, daß der Nordostpassat näher den Capverdischen Inseln nicht so frisch und stetig weht, als in größerer Entfernung.

Am 7. Juli in 22° 58′ nördl. Br. und 36° 51′ westl. L. gelangte die Fregatte in die sogenannte Sargasso-See, einen Theil des atlantischen Oceans, in welchem durch die, von der afrikanischen Küste kommende Strömung, die hier einem Zweige des Golfstromes begegnet, Seegrasbüschel angesammelt werden, welche sich in langen Reihen in der Richtung des Windes langsam fortbewegen. Es gelang von diesen Tang-Arten (Sargassum bacciferum u. s. w.) sowohl solche, welche parasitische Algen an sich trugen, als auch mit kleinen Seethieren besetzte, aufzufangen und zu untersuchen.

Der 9. Juli war ein Trauertag am Bord. Ein Matrose, der schon seit einem Jahre lungenkrank im Spitale lag, starb, und wurde, das letzte Opfer während der Reise, in den Wellen begraben.

Am 10. Juli in 37° 37′ nördl. Br. und 39° 1′ westl. L. begann der Nordostpassat östlicher zu wehen, und beugte sich allmählig zu Gunsten der Fahrt, nahm jedoch an Stärke ab, und verlor sich endlich am 14. Juli gänzlich.

Mehrere Schiffe kamen jetzt in Sicht und da eines derselben in Folge des von ihm eingehaltenen Curses sich der Fregatte nähern mußte so schien Aussicht vorhanden, Nachrichten aus Europa zu erhalten, welche

die Reisenden nun schon seit 54 Tagen mit schwerem Herzen entbehrten. In der That gelang es von der Fregatte ein Boot an Bord des Kauffahrers zu senden. Es war die Brigg Hero, Capitän Williams. Derselbe hatte schon vor 50 Tagen Barcellona verlassen und befand sich seither auf der Fahrt nach New-York unter Segel. Der Capitän war daher nicht in der Lage, die leicht verzeihliche Neugierde der Novarafahrer und ihr Verlangen nach Mittheilungen über den neuesten Stand der politischen Dinge in Europa und speciell in Oesterreich befriedigen zu können. Ein Stück eines alten englischen Journals, in welches ein Buch eingeschlagen war, so wie einige halb zerrissene Zeitungsblätter, welche Cognac-Flaschen zur Umhüllung dienten, waren Alles, was der beste Wille den Sehnsüchtigen zu bieten vermochte. Aus einer mündlichen Unterredung mit dem Schiffscapitän ging blos hervor, daß der Krieg vor ungefähr zwei Monaten ausgebrochen war. Näheres wußte der sonst überaus freundliche und dienstfertige Capitän Williams selber nicht, da er sich weit mehr um eine vortheilhafte Verwerthung seiner Ladung, als um die politischen Zustände in Europa zu kümmern schien.

Als das Boot wieder am Bord zurück anlangte, wurde der mit der Mission beauftragte Officier mit Fragen und Erkundigungen bestürmt. Die Antwort war eine sehr ungenügende, wenig tröstliche. Auch aus den mitgebrachten Zeitungsblättern ließ sich nicht viel Neues, noch weniger Beruhigendes herauslesen, und gerade an der Stelle, wo sich einige Nachrichten aus der Heimat und das ewig denkwürdige Manifest des Kaisers von Oesterreich an seine Völker abgedruckt befanden, war das Blatt abgerissen und der übrige Theil fehlte. Auf diese Weise hatte das so hoffnungsvoll begrüßte Zusammentreffen der Fregatte mit einem Kauffahrer weit weniger die Neugierde der Novara-Reisenden befriedigt, als dieselbe vielmehr noch gesteigert, und die Aufregung, welche dieses Intermezzo auf alle Gemüther am Bord hervorbrachte, war eine wahrhaft fieberhafte. Man würde lieber einen Sturm als diese Stimmung ertragen haben, besonders wenn dieser die Fregatte auf seinen wilden Flügeln rascher ihrem Ziele zugetragen hätte!

Am 19. Juli fuhr die Novara mit gutem Westwind und bei hellem Mondschein um Mitternacht zwischen Flores und Corvo durch den engen Canal der Azoren-Inseln. Es war das erste Land, welches die Reisenden,

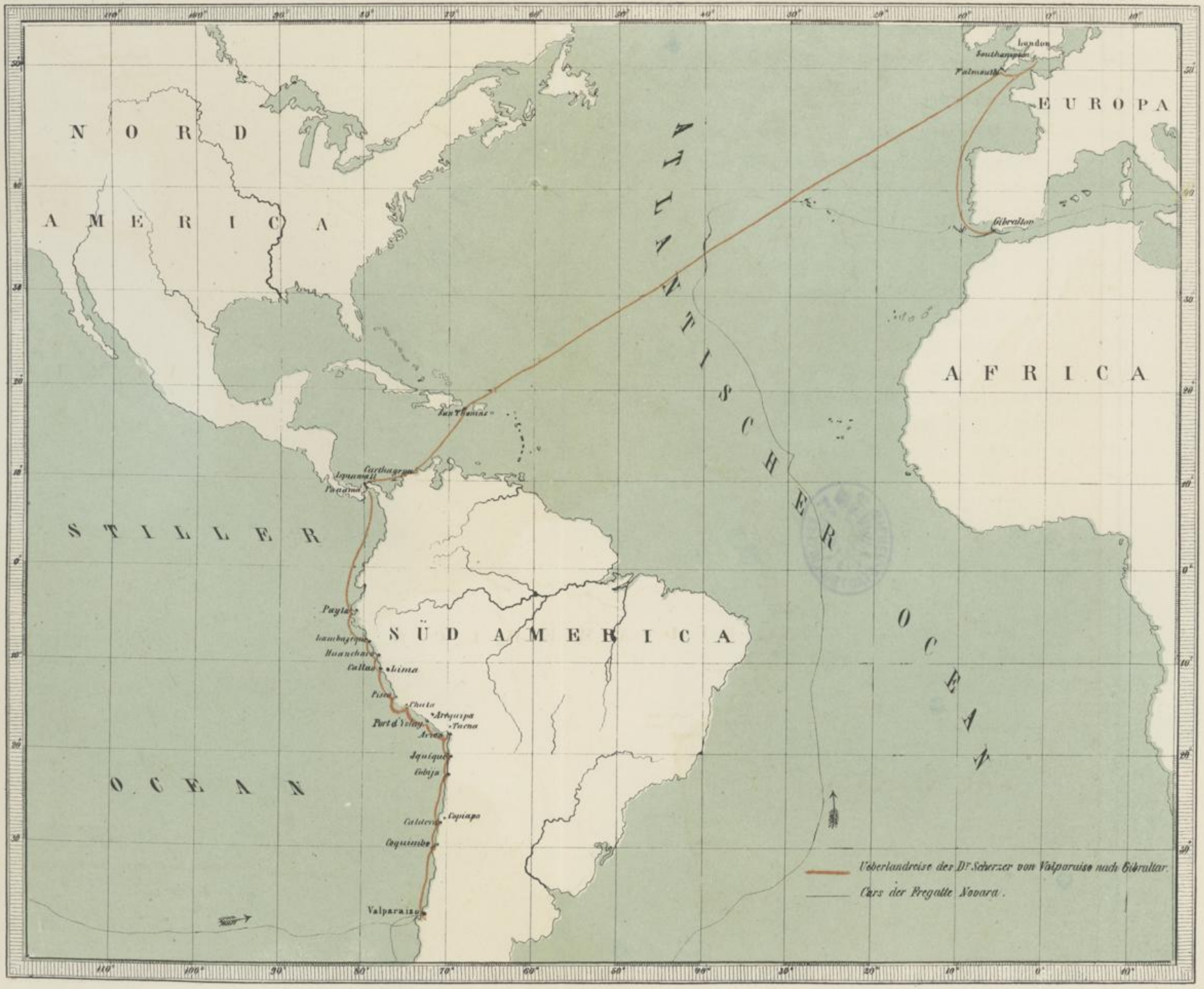
seitdem sie die Westküste Südamerika's verlassen hatten, nach 71tägiger Seefahrt erblickten! Diese Erscheinung gewährte aber zugleich auch vom wissenschaftlichen Standpunkte aus die freudige Genugthuung, daß die am Bord benützten Schiffschronometer trotz 27monatlicher Verwendung unter den verschiedensten, ungünstigsten Verhältnissen, sich noch immer vortrefflich bewährten und die geographische Länge mit großer Sicherheit zu bestimmen gestatteten. Besonders war dies mit einem, von dem Wiener Uhrmacher Herrn Joseph Vorauer gelieferten der Fall, welcher sich unter den sieben, der Expedition von der Marine-Sternwarte in Triest mitgegebenen, theilweise von ausgezeichneten englischen Meistern herrührenden Schiffschronometern als der beste und zuverlässigste erwies.

Leider erstarben jetzt — wie in diesen Breiten im Hochsommer allerdings nicht anders erwartet werden konnte — die günstigen Brisen, welche bisher die Segel geschwellt und so freudig weiter geholfen hatten. Ganz nahe am Ziele, wenige hundert Meilen von Gibraltar entfernt, mußten die Novarafahrer noch mehrere Tage in einer peinlichen, an die Ewigkeit mahnenden Windstille verbringen. Die Spannung war bis aufs höchste gestiegen. — —

Die Fregatte am Cap Horn.

UEBERLANDREISE DES EXPEDITIONSMITGLIEDES Dr KARL SCHERZER VON VALPARAISO UEBER PANAMA NACH GIBRALTAR.

Zu Seite 295.



Aus d. k. k. Hof- u. Staatsdruckerei.