



## II.

## Von Triest nach Gibraltar.

Abreise. — Fahrt durch das adriatische Meer. — Ein für verloren gegoltener Matrose. — Meerenge von Messina. — Der Dampfer Santa Lucia verläßt uns und kehrt nach Triest zurück. — Regelung des Dienstes. — Instructionen für die Naturforscher. — Tageseinteilung und Leben am Bord. — Sonntagsfeier. — Der Corvette Caroline wird die Erlaubniß zu freien Manövers signalisirt. — Alboran. — Leuchten des Meeres. — Der Leuchtturm von Ceuta — Ankunft in Gibraltar.

er 30. April 1857 war höchsten Ortes für die Abfahrt der Fregatte festgesetzt und zugleich verfügt worden, daß Sr. Maj. Corvette Caroline (Commandant Corvetten-capitän Kohn) bis zur südamerikanischen Küste im Gefolge der Novara zu verbleiben habe. Der Kriegsdampfer Santa Lucia sollte beide Schiffe bis außerhalb der Meerenge von Messina schleppen, um Zeitverluste zu vermeiden, welche im adriatischen Meere durch Windstillen oder Gegenwinde im Frühjahr so häufig verursacht werden.

Schon am frühesten Morgen zeigte sich am Bord der zur Abreise bestimmten Schiffe reges Leben; Boote aller Art umkreisten dieselben, und Verwandte und Freunde der Scheidenden brachten noch den letzten Gruß den Ihrigen an Bord. Die grünen buschigen Abhänge am Spazierwege nach

S. Andrea waren nächst dem Ufer mit Menschen besäet, welche theils Neugierde, theils innigeres Interesse dahin geführt hatte; ein schönes, anmuthiges Bild der heimatlichen Küste entwickelte sich vor unseren Augen und winkte uns ein trauliches Lebewohl, ein freudiges Wiedersehen zu!

Um acht Uhr früh lichteten wir die Anker, der Dampfer Santa Lucia setzte sich in Bewegung und kam zu uns heran, um die Schlepptaue zu übernehmen. Mittlerweile hatte die Corvette Caroline den Befehl erhalten, unter Segel zu gehen, was indeß bei der herrschenden völligen Windstille nur mit Hülfe von Bugfirbooten geschehen konnte.

Die Novara wurde nun aus der Bucht von Muggia um den Leuchthurm herum in die Rhede von Triest gebracht, schmückte sich mit der sogenannten kleinen Flaggengala, und begrüßte Oesterreichs größtes und wichtigstes Emporium mit 21 Kanonenschüssen. Hierauf zog sie langsam, während der Gruß vom Castell erwiedert und am Bord der Fregatte Haydn's ewig schöne Hymne von der Musikbande gespielt wurde, in weitem Bogen wieder aus der Rhede, begleitet von den Segenswünschen nicht nur der am Ufer versammelten Menge, sondern aller Patrioten, welche in diesem Unternehmen eine neue großartige, physische und geistige Kraftäußerung des Vaterlandes erblickten.

Wir wollen nicht versuchen Empfindungen und Gemüthsbewegungen zu schildern, von welchen Alle am Bord in diesem feierlich ernstern Augenblicke ergriffen waren, wo Jeder fühlte, daß es kein gewöhnlicher Abschied sei; wie die Augen der ganzen gebildeten Welt unserer Thätigkeit und unserem Wirken folgten, und wie Oesterreich erwarte, daß jeder Einzelne von uns seine Pflicht getreu erfüllen werde! Solche Eindrücke sind eben so unbeschreibbar als unauslöschlich, und trugen gewiß nicht wenig dazu bei, das Gemüth zu erheben und zu stärken, wenn später, durch Weltmeere von der Heimat getrennt, zuweilen in ernstern, traurigen Momenten die Kraft fast zu brechen schien.

Die Corvette Caroline, welche uns außerhalb der Rhede erwartete, erhielt ihre Schlepptaue vom Bord der Fregatte, und bald war Triest nur mehr durch eine leichte Dunstwolke am Horizonte kenntlich. Immer schwächer wurden die Umrisse des Karstgebirges, und mit ihnen schwanden auch die letzten Aufregungen des Abschiedes, verdrängt durch die materiellen Beschäftigungen am Bord und durch die Thätigkeit, welche Jeder in seinem Wirkungskreise entwickeln mußte, jene Ordnung zu erreichen, die besonders auf einem Schiffe unerläßlich ist, um nur irgend eine Gemächlichkeit mit dem Leben auf demselben zu verbinden.

Völlig ruhige Luft, ebene See und leicht bewölfter, gleichmäßig grauer Himmel deuteten auf gutes Wetter und ließen auf die ungestörte Vollendung der vielen Arbeiten hoffen, welche noch namentlich von dem nicht seegeübten Theile der Eingeschiffen zu verrichten blieben. Größere Gegenstände, wie Kisten mit Instrumenten, Bücher u. s. w. waren bereits, als wir noch im Hafen vor Anker lagen, sorgfältig untergebracht worden, indem die Vorsicht es gebietet, dem Wetter, besonders in unseren Meeren, nicht allzu viel zu trauen, da es sich oft binnen wenigen Stunden in sehr unangenehmer Weise verändert. Der Dampfer *Santa Lucia*, obschon mit zwei ziemlich großen Schiffen im Schlepp, versah seinen Dienst in sehr befriedigender Weise, und begünstigt durch die herrschende Luft- und Meeresströmung, legten wir über fünf Seemeilen in der Stunde zurück. Noch am Tage unserer Abfahrt kamen wir in Sicht des Vorgebirges von Pola, und erkannten Sr. Maj. Fregatte *Schwarzenberg*, welche gegen dasselbe steuerte. Wir waren aber zu weit von derselben entfernt, um noch einen letzten Gruß ihr signalisiren zu können.

Unsere Fahrt durch das adriatische Meer war mit Ausnahme einer kleinen Regenböe<sup>1</sup> in der Höhe von *Isola grossa*, die uns, was jedoch nicht immer der Fall zu sein pflegt, nur mit einem geringen Windstoße beschenkte, im Ganzen von schönem Wetter, Windstillen und leichtem Nordwestwinde begünstigt. Wären wir nicht durch andere Wahrnehmungen versichert gewesen, uns in See zu befinden, wir hätten in den unteren Schiffsräumen kaum zu dieser Ueberzeugung zu gelangen vermocht, so sanft und ruhig zog die Fregatte über den glatten Meerespiegel dahin.

Am 1. Mai war die ganze Bemannung über einen Vorfall in Aufregung gerathen, welcher die größte Besorgniß für das Leben eines Mannes am Bord einflößen mußte. Um vier Uhr Morgens bei der Wacheverlesung fehlte ein Matrose, der noch um Mitternacht zugegen gewesen war. Derselbe hatte einen Ordnungsfehler sich zu Schulden kommen lassen und es schien fast, als hätte er aus allzu großer Furcht vor der ihn erwartenden Strafe durch einen Sprung ins Meer sich dieser entziehen wollen. Andererseits behaupteten die Wachposten, welche Tag und Nacht an verschiedenen Punkten eines Kriegsschiffes aufgestellt

<sup>1</sup> Böe heißen die Seeleute eine Entladung von Wind oder Regen, welche von einer an den Bergen oder auf dem Meere gebildeten Wetterwolke ihren Ursprung hat und in der Regel nur wenige Minuten, während ihrer Hauptwirkung, fühlbar wird; in engen Meeren aber und unter Gebirgen oft mit Gefahr für das Schiff verbunden ist. Als Regenböe wird eine solche bezeichnet, bei welcher, wenn sie sich entladet, zugleich auch Regen fällt.

sind, nichts gehört oder gesehen zu haben, was zu einer solchen Vermuthung berechtigen konnte, während auch keine der Pforten in der Batterie, die des Nachts geschlossen bleiben, geöffnet worden war. Alle nur denkbaren Räumlichkeiten und Verstecke am Bord wurden nun eifrig durchsucht, aber ohne einen Erfolg, und immer gewisser erschien die ursprüngliche Vermuthung. Der vermißte Matrose war indeß kein Neuling mehr im Dienste, sondern schon früher fast drei Jahre hindurch am Bord Sr. Maj. Fregatte Venus als Schiffsjunge eingeschifft gewesen. Derselbe wußte also, welche Strafe ihm bevorstand, und daß diese jedenfalls nicht derart sei, um ihn zu einem so verzweifelten Entschlusse zu bewegen.

Schon hielt man den Matrosen für verloren, als die Mittagsstunde herannahte, zu welcher Zeit die transportablen Hängetische und Bänke der Mannschaft gestellt zu werden pflegen, auf denen sie ihr einfaches Mahl einzunehmen hat. Als nun im Unterdeck an diese Arbeit Hand angelegt wurde, ergab sich zum allgemeinen Erstaunen, daß der für verloren gegoltene Matrose sich unter und zwischen den aufgeschichteten hölzernen Tischplatten und Bänken versteckt hielt. Ein schallendes Gelächter seiner Kameraden brachte ihn rasch zur Besinnung und diente ihm zur Hauptstrafe, wiewohl er auch die Hängematte, durch welche er so sehr in Angst versetzt worden, zur Belustigung der ganzen Mannschaft auf das Deck zu bringen genöthiget war.

Am 3. Mai hatten wir bereits das adriatische Meer im Rücken. Um Mitternacht wurde der Dampfer Santa Lucia nach Corfu beordert, um daselbst seinen Kohlenvorrath zu vervollständigen, während wir Segel setzten und im Süden Italiens Cap Spartivento zu erreichen suchten, wo uns die Lucia verabredetermaßen wieder treffen sollte. Der Wind war günstig und bei noch glatter See kamen wir schon am 5. Mai Abends in Sicht dieser südlichsten Spitze Italiens, als sich mit eintretender Windstille die durch frische Brise in einige Bewegung gerathene See ziemlich fühlbar machte. Dieser Umstand versetzte den nicht seetüchtigen Theil der Bemannung in eine peinliche Lage. Ja, eine schwache Stimme ließ sich hören, welche aus dieser Erscheinung sogar den Beweis ableiten wollte, es sei der Mensch eigentlich doch nur für das Land und nicht auch für das Meer geboren! Allein dieser gute Gedanke kam zu spät; man mußte sich in das Unabwendbare fügen, und es blieb nur zu hoffen, daß ein längerer Aufenthalt am Bord das Uebel allmählig mildern und endlich vielleicht völlig beseitigen werde. Dies war auch in der That der Fall

wenngleich heftigere Bewegungen der Fregatte auch später bleiche Gesichter, Appetitlosigkeit und zuweilen noch Uergeres zur Folge hatten. Aber selbst diese kleinen Leiden des Seelebens stellten sich immer seltener ein und kamen endlich nur mehr bei wirklichen schweren Stürmen hie und da zum Ausbruche.

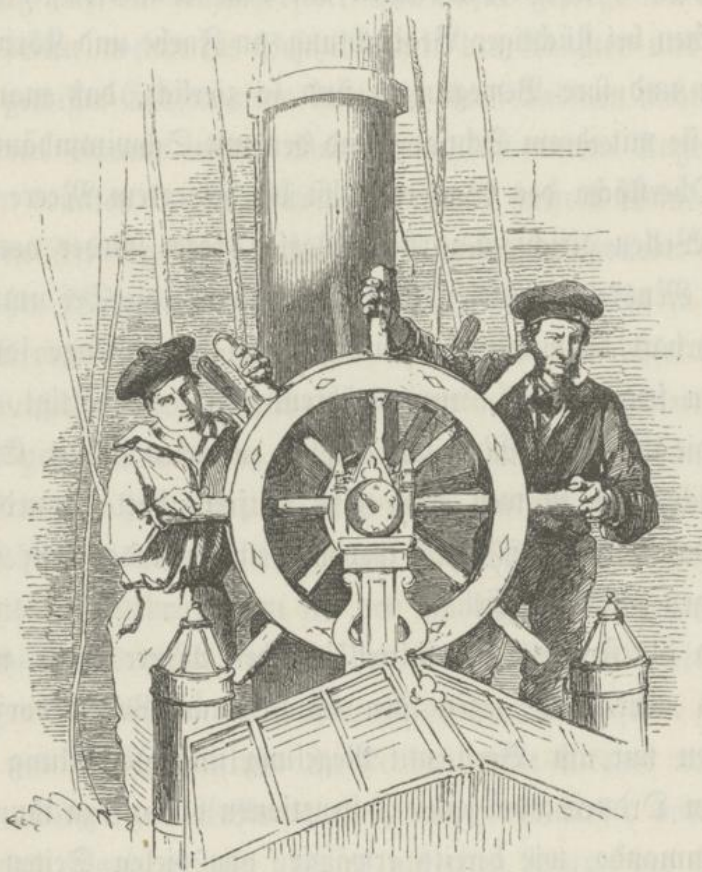
Am 7. Mai traf der Dampfer Santa Lucia wieder ein und nahm uns gegen acht Uhr Morgens abermals ins Schlepptau. Das herrlichste Wetter begleitete die Fahrt durch den reizenden Canal von Messina. Der Aetna, dieser Kolosß des südlichen Italien, zeigte sich mit schneebedecktem Scheitel, von der Morgensonne bestrahlt, in seiner imposantesten Pracht, und bei unserem weiteren Vorschreiten beschäftigte das anmuthig gelegene Messina wohlthuend unsere Blicke. Die Küste Italiens ist jedoch größtentheils kahl und steinig, und nur die zerrissenen Formen der Gebirge verleihen dem Bilde jene charakteristische Eigenthümlichkeit, wodurch uns das Ganze in so lebendiger, angenehmer Erinnerung bleibt.

Nun ging es durch die Wirbel der Charybdis, in denen Schwärme von Delphinen spielend sich umhertrieben, an einem reizenden Panorama südlicher Naturbilder vorüber. Wir fuhren so nahe an der Küste, daß wir das Thun und Treiben der Menschen deutlich beobachten konnten. Die drei stattlichen Schiffe schienen die Aufmerksamkeit Vieler auf sich gezogen zu haben, denn Hunderte standen in den Straßen und auf den Plätzen von Reggio und Villa San Giovanni und winkten uns, mit ihren Tüchern schwenkend, zu. Alle Fernröhre am Bord wanderten den ganzen Tag von Hand zu Hand, und als wir gegen Abend die Straße passirt hatten und an dem Felsenschlosse Scylla vorüber waren, konnten wir rechts die italienische Küste bis zum Monte Bulgario am Busen von Policastro verfolgen und die mächtige Rauchsäule sehen, welche aus dem gewaltigen Stromboli empor wirbelte.

Am darauf folgenden Morgen befanden wir uns in Sicht der kleinen, im Norden von Sicilien gelegenen Insel Alicudi. Schönes Wetter und ruhige See gestatteten, den Commandanten des Dampfers an Bord zu rufen, und ihm die inzwischen geschlossenen Berichte und Briefe zur Mitnahme nach Triest zu übergeben. Wir dankten jetzt demselben noch einmal für seine wesentlichen Dienste und mannigfachen Aufmerksamkeiten, die er uns erwiesen hatte. Nach eingenommenem Frühstück und einem herzlichen Händedrucke kehrte derselbe an Bord seines Schiffes zurück. Die Schlepptau wurden nun losgeworfen, unsererseits die Segel gesetzt, und der Dampfer nahm die Richtung nach Osten, um

nach Triest zurück zu steuern. Noch ehe wir uns vollends trennten, begrüßte die Mannschaft der Lucia, auf den Wanten<sup>1</sup> aufgestellt, mit den üblichen Hurrahrufen die beiden weiter ziehenden Schiffe, welche diesen feierlichen Abschiedsgruß in gleicher Weise erwiderten.

Von seiner Last befreit, eilte nun der Dampfer rasch aus unserem Gesichtskreise, und in einer Stunde war nur mehr im Osten eine im Nebel des Horizonts allmählig sich verlierende Rauchsäule wahrnehmbar, deren Anblick



Steuerrad.

in der Brust der Scheidenden Tausende von Erinnerungen an die geliebte Heimat wachrief.

Wir hatten leichte Brisen, die anfangs zwar nicht besonders günstig waren, sich aber am folgenden Tage, als wir nördlich von Ustica in Sicht dieser Insel kamen, durch ihre östliche Wendung vortheilhafter für uns gestalteten. Mehrere Dampfer mit neapolitanischer Flagge wurden gesehen, und

<sup>1</sup> Wanten heißen die auf dem Lande zuweilen mit dem Namen „Strickleitern“ bezeichneten, stehenden Taae am Bord.

einer derselben fuhr so dicht hinter uns vorüber, daß er zum Gruße dreimal die Flagge senken und wieder hissen ließ, eine Courtoisie, welche die Novara in gleicher Weise erwiderte. Die Schiffe waren sämtlich mit Truppen gefüllt und schienen von Palermo nach Neapel zu fahren. Auch ein französischer Dampfer in der Richtung nach Osten zeigte sich in einiger Entfernung. Zahlreiche Sturmschwalben (*Thalassidroma pelagica*) belebten unser Fahrwasser, indem sie von Zeit zu Zeit theils nach Abfällen vom Bord, theils nach Quallen und anderen kleinen Meeresbewohnern auf dem Wasserpiegel fischten. Diese Seevögel gleichen bei flüchtiger Beobachtung an Farbe und Körperbau unseren Landschwalben und ihre Bewegungen sind so zierlich, daß man ihnen gerne zusieht, wenn sie mit ihrem Schnabel und den mit Schwimmhäuten versehenen Füßchen die Oberfläche des Wassers selbst bei bewegtem Meere berühren, um sich, von den Wellen gleichsam zurück geworfen, rasch wieder von derselben zu entfernen. Die Muskelkraft dieser kleinen unermüdbar die See umschwärmenden Vögel ist wahrhaft bewundernswürdig; denn ganze Tage lang folgen sie dem Schiffe in seiner Fahrt, immerwährend eifrig beschäftigt, die Nahrung zu erhaschen, die ihnen das Meer nur kärglich zu bieten scheint. Ein Landvogel, der sich wahrscheinlich zu weit vom Ufer entfernt hatte, wurde, als er sich ermattet auf das Hinterschiff setzte, ergriffen, und war das erste Thier, welches unseren Zoologen zur Beute fiel.

Während die Fregatte im mittelländischen Meere theils mit günstigem Winde, theils aber auch gegen den Wind nach Westen vorzudringen sich bemühte, hatten wir am Bord mit Regelung und Herstellung des Dienstes so wie mit dem Ordnen aller jener Instructionen vollauf zu thun, welche dem Expeditionscommando, wie bereits erwähnt, von vielen Seiten zugekommen waren, und die theilweise als Anhaltspunkte für unsere wissenschaftliche Thätigkeit dienen sollten.

Schon beim Beginne der Reise wurden den Naturforschern in Form eines Tagesbefehls Weisungen ertheilt, welchen sie am Bord in dienstlichen Beziehungen nachzukommen hatten. Die Tageseinteilung auf einem Kriegsschiffe ist für den Unkundigen eine so eigenthümliche und ungewöhnliche, die Bordetiquette und gewisse Förmlichkeiten erscheinen ihm anfangs so kleinlich und unbequem, daß es wichtig ist, dem nicht maritimen Theile der Bemannung jene Regeln bekannt zu geben, nach welchen gelebt und gehandelt werden muß, um einen so seltsamen Organismus, wie der eines bemannten Schiffes

zur See, stets in gehöriger Ordnung und regelmäßigem Gange zu erhalten. Bald begreift indeß Jeder, daß das lästige Reiben und Waschen der Decke, die tägliche Reinigung der sämmtlichen Gegenstände am Bord wichtige Maßregeln sind, welche wesentlich zur Erhaltung der Gesundheit der Besatzung beitragen und daß eine fast pedantische Diensteseintheilung nothwendig sei, um die Mannschaft in beständiger Thätigkeit zu erhalten, ihre Kraft zu üben und sie für alle Fälle tauglich zu machen.

In Bezug auf die Naturforscher war dafür gesorgt worden, daß jene manuellen Arbeiten, welche die Beschränktheit des Raumes und die schädliche Ausdünstung gewisser Conservationsmittel in ihren Cabinen nicht gestatteten, in einem besonderen Raume in der Batterie zu bestimmten Tagesstunden ausgeführt werden konnten, welcher für diesen Zweck mittelst Wänden aus Segelleinwand in eine Art abgeschlossenes Zimmer verwandelt wurde.

Von großer Wichtigkeit war zugleich, um Brandunglück zu verhüten, die sorgfältige Unterbringung einer großen Quantität fast absolut wasserfreien Weingeistes, welche wir zur Aufbewahrung von mancherlei Thieren und Präparaten an Bord genommen hatten. Ganze Thiere, wie man sie fängt oder erlegt, sogleich in Weingeist zu legen, ist nicht bloß die am wenigsten umständliche Erhaltungsmethode, sondern bietet zugleich bei Wirbelthieren und insbesondere bei Vögeln und Säugethieren den für den Zoologen und vergleichenden Anatomen so wichtigen Vortheil, sowohl den Balg als das Skelet des Thieres benützen zu können. Obgleich in wohlverschlossene Blechflaschen gefüllt, wurde der ganze für naturwissenschaftliche Zwecke bestimmte Alkohol noch überdies in einem großen, früher zur Aufbewahrung von Trinkwasser benutzten eisernen Behälter zwischen Sand gestellt und im untersten Raume des Schiffes untergebracht. Im Verlaufe der Reise hat sich indeß gezeigt, daß selbst diese sorgfältige Verwahrung nicht genügte, um das Schiff vor der Entzündung dieses gefährlichen Brennstoffes zu schützen.

Auf Grund der erhaltenen verschiedenen wissenschaftlichen Andeutungen und Desiderate wurde nun eine Bordinstruction für die Officiere sowohl als auch für die Naturforscher ausgearbeitet und kundgegeben, welche sich jedoch hauptsächlich auf die Vertheilung der verschiedenen Arbeiten unter die einzelnen damit betrauten Individuen bezog.

Die meteorologischen Beobachtungen so wie alle, welche die physische Geographie des Meeres betreffen, wurden vier Officieren übertragen, welche



gleich den vier Wachofficieren abwechselnd nach einander ihre regelmäßigen Wachen zu halten, dabei zu den vorgeschriebenen Stunden Barometer, Thermometer und Psychrometer mit Einschluß der Temperatur der Meeresoberfläche, sowie nicht minder den Zustand des Himmels und der See zu beobachten und die verschiedenen Resultate in eigens hiezu aufgelegte Tagebücher einzutragen hatten. Einer dieser Officiere, Schiffsfähnrich Robert Müller, welcher später, als durch die Beförderung von Seecadetten die Officierszahl am Bord sich vermehrt hatte, vollkommene Befreiung vom Wachdienste genoß, wurde zur Ausführung der nautischen Beobachtungen am Bord so wie der astronomischen und magnetischen auf dem Lande und der dahin einschlagenden Rechnungen bestimmt. Als diese letzteren Arbeiten während der Reise sich vermehrten, wurde auch noch ein zweiter Officier dazu verwendet.

Zugleich wurden die wissenschaftlichen und praktischen Beschäftigungen derart unter die Seecadetten vertheilt, daß dieselben ihre Kenntnisse vortheilhaft erweitern und die Wachofficiere im Dienste unterstützen konnten. Wir hatten am Bord vier Schiffswachen, jede mit zwei Officieren besetzt; der ältere, für den praktischen Dienst auf dem Deck, war für die Führung und Manövrirung des Schiffes verantwortlich, während der jüngere die meteorologischen Beobachtungen zu machen, dabei aber in schwierigeren Momenten dem ersteren hülfreich beizustehen hatte, um die pünktliche Ausführung der Befehle zu sichern. Außerdem befanden sich noch drei Seecadetten auf der Wache, um Ordnung zu halten, die Steuerung des Schiffes zu überwachen, jede halbe Stunde das Log zur Bestimmung der Geschwindigkeit der Fahrt zu werfen, und endlich dafür zu sorgen, daß jeder einzelne Matrose zur Zeit eines Segelmanövers an dem ihm durch allgemeine Verfügungen zugewiesenen Platze stehe und die ihm zukommende Arbeit verrichte.

Ob schon auch Schildwachen nach vorn, oder sogenannte Ausluger aufgestellt waren, so mußte dennoch einer der Seecadetten auf dem Bordercastelle seinen Platz nehmen, um dem Wachofficiere von jedem Schiffe, von Land, Felsen, Brandung oder Untiefen Nachricht zu geben, welche allenfalls vorn sichtbar werden sollten. Des Nachts, wenn heftige Winde brausen, Regen oder Schnee fällt, ist dieser Posten allerdings kein angenehmer oder beneidenswerther, aber, wie leicht begreiflich, in jeder Beziehung ein höchst wichtiger. In diesen verschiedenen Obliegenheiten wechselten die Seecadetten unter einander nach einer vorgeschriebenen Ordnung ab.

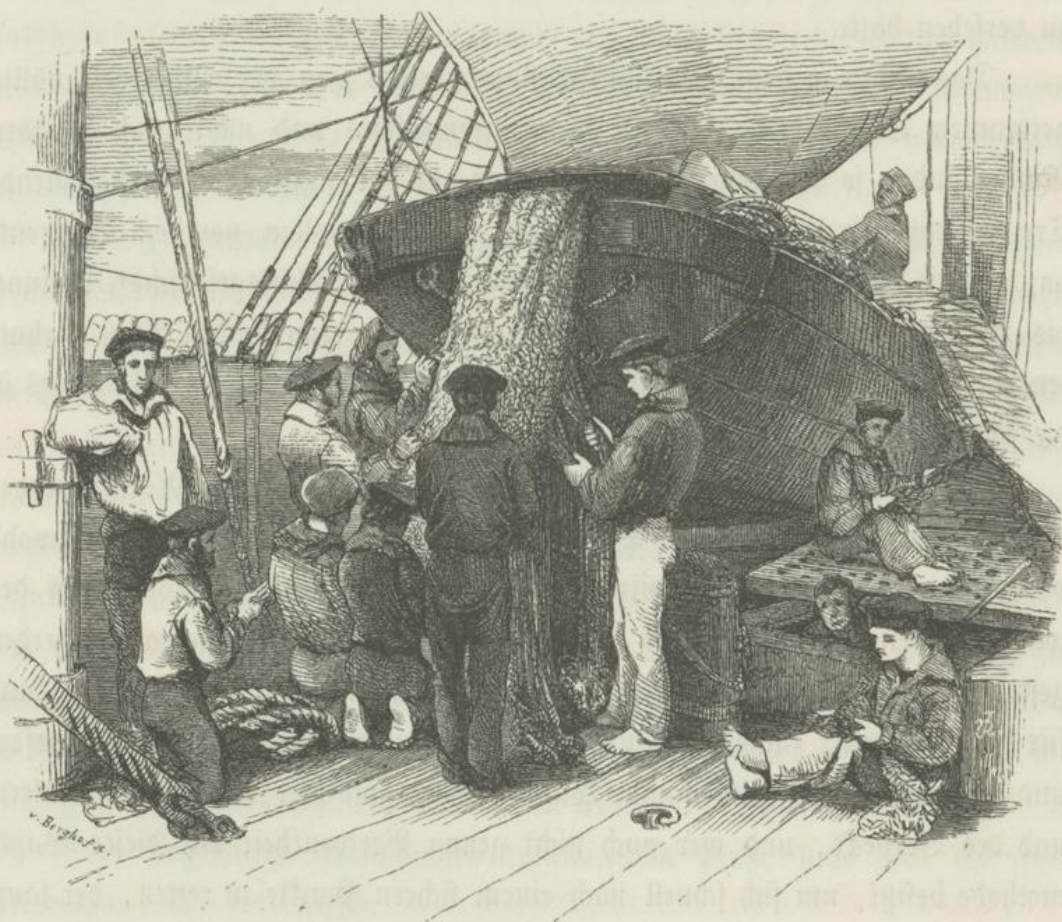
Jede Wache hatte eine Dauer von vier Stunden, mit Ausnahme der Abendwachen von vier bis sechs und von sechs bis acht Uhr, welche aus dem Grunde getheilt worden sind, um in den täglichen Wachen eine Abwechslung zu ermöglichen. Die Nachtwachen führen besondere Namen, wie z. B. erste Wache (von acht Uhr Abends bis zwölf), Hundewache (von zwölf Uhr Nachts bis vier Uhr Morgens), Morgenwache oder Diana (von vier bis acht Uhr Früh). Die Mannschaft war in zwei Wachkörper abgetheilt, welche als Steuerbord- und Backbordwache Tag und Nacht abwechselnd den Dienst zu versehen hatte.

Das Leben in dem beschränkten Raume eines von der Außenwelt völlig getrennten Schiffskörpers ist ein so eigenthümliches und namentlich für den Binnenländer so Interesse erregendes, daß wir das täglich sich wiederholende Treiben, wie wir es auf der Novara erlebt, schildern wollen, von dem Momente an, wo mit Anbruch des Morgens die Thätigkeit der Schiffsgesellschaft beginnt, bis zur Stunde, wo die sinkende Nacht wieder zur erquickenden Ruhe mahnt; jene süße Zeit, welche den Reisenden so oft auf den Flügeln des Traumes in die ferne Heimat trägt.

Die metallene Glocke am Vorderdeck verkündet die fünfte Morgenstunde; die Mannschaft, welche in der Batterie und im Raume in Hängematten wohlverdienter Ruhe gepflogen, wird bald darauf durch den gellenden Pfiff des wachhabenden Quartiermeisters auf das Deck gerufen, die Hängematten werden gestaut und das Tagewerk beginnt. Dies ist die geschäftigste Zeit des Tages und für den Zuschauer zugleich die unbehaglichste. Ueberall wird gescheuert, gefegt und gereinigt, ganze Gluten von Wasser stürzen auf den Boden der Batterie und des Verdecks, und wer noch nicht genug Vertrautheit mit dieser Waschmethode besitzt, um sich schnell nach einem sichern Punkte zu retten, der läuft Gefahr, sobald er sich außerhalb der vier Wände seiner Cabine nur blicken läßt, sogleich auch tüchtig durchnäßt zu werden. Auf Schiffen wo Reinlichkeit und Reinigung die ersten Bedingungen für die Erhaltung der Gesundheit sind, zeigt sich allerdings die Morgenscheuerung als ein nothwendiges Uebel, und selbst die große Mäße, welche dadurch in das Holz dringt und die Luft oft dumpf und feucht macht, scheint dem Körper weniger nachtheilig zu sein als die Unterlassung des täglichen Aufwaschens. Man hat auf Schiffen versucht, nur drei Mal in der Woche mit Wasser zu scheuern und die übrigen Tage den Boden bloß mit trockenem Sande abzureiben; doch ist man von dieser Methode

aus mehrfachen Gründen wieder abgegangen, besonders aber wegen der dadurch verursachten starken Abnützung des Holzes.

Ist die Reinigung der verschiedenen Schiffsräume beendet, so sieht man allmählig auch andere Gestalten am Deck erscheinen, als jene, welche der Wachdienst auf demselben gebannt hält. Man will sich in frischer Seeluft erquicken und das Erwachen des Tages begrüßen. Indes sei uns hier die Bemerkung erlaubt, daß ein Sonnenaufgang auf dem Meere trotz seiner mannigfachen Reize



Arbeitende Matrosen.

doch bei weitem weniger imposant ist, als das Erscheinen des Tagesgestirnes von hohen Bergen aus gesehen, wenn allmählig die Schleier der Nacht wie durch magischen Einfluß entwinden und die grüne üppige Natur gleich einem aus lieblichem Traume erwachten Kinde lachend zu unseren Füßen liegt. Die Großartigkeit jenes Anblickes, wie man ihn z. B. auf den Schweizer oder Tiroler Alpen genießt, fehlt auf dem Meere immer, da die aufsteigende Sonne ihre Strahlen nur über eine unabsehbare Wasserwüste auszugießen vermag.

Um sieben Uhr früh erhielten die Matrosen das Morgenbrot, um acht Uhr nahm man das Frühstück an der Officierstafel, und um neun Uhr an jener des Commodore ein.

Um dieselbe Stunde wurde durch den Hornisten zum „Klarschiff“ geblasen, worauf die Reinigung der Waffen, der Kanonen und überhaupt aller zum Gefechtsposten gehörigen Metalltheile stattfand. Ein wichtiges Moment im Leben des Seeofficiers und der Matrosen! Während des Klarschiffs spielte die Musikbände heitere Weisen, so daß die Reinigung der Kanonen und Waffen förmlich nach dem Tacte vor sich ging und den Matrosen statt einer unliebamen Arbeit, zur angenehmen und beliebten Beschäftigung wurde. Das Klarschiff, welches im Ganzen vorschriftsmäßig fünfundvierzig Minuten dauerte, endete mit einer kurzen Inspicirung der Mannschaft und ihrer Waffen.

Hierauf wurden diejenigen Matrosen zum Rapport vorgeführt, welche sich irgend eine Vernachlässigung oder ein sonstiges Vergehen zu Schulden kommen ließen. Der Schiffslieutenant hatte die wenig beneidenswerthe Obliegenheit, denselben ihr Vergehen in eindringlicher Weise vorzuhalten und, wenn es Noth that, beim Commandanten auf eine Strafe für sie anzutragen.

Nach dem Klarschiff versammelte sich ein großer Theil der dienstfreien Officiere und Cadetten gleich den Naturforschern im sogenannten Kanonenzimmer, einem lichten, geräumigen, freundlichen Locale, in dem eine eigens für die Zwecke der Reise zusammengestellte reichhaltige Bibliothek den Besucher zur geistigen Thätigkeit einlud. Die meisten der darin enthaltenen Werke bezogen sich auf die Geschichte der von der kais. Expedition besuchten Länder, so daß jeder Einzelne, bevor er den einen oder anderen Ort berührte, sich über dessen physische, historische und sociale Verhältnisse ausführlich zu unterrichten im Stande war.

Einen großen Theil des Tages brachten die Mitglieder der wissenschaftlichen Commission in ihren Cabinen mit Ausarbeitung des Erlebten, so wie mit Vorbereitungen zur Weiterreise zu. Hier in seiner zellenartigen Behausung genoß der Naturforscher die meiste Ruhe und Bequemlichkeit, jene zwei Haupt-erfordernisse zu ernsten Studien, ohne welche selbst die tüchtigste Kraft erlahmen oder unfruchtbar bleiben muß.

Die Zeit von zehn bis drei Uhr wurde hauptsächlich mit Studien und wissenschaftlichen Arbeiten aller Art ausgefüllt, während sich die Mannschaft mit Exerciren u. s. w. beschäftigte; eine solche Thätigkeit ist zugleich die beste Waffe gegen Heimweh und Langeweile und somit auch das beste Bewahrungsmittel.

gegen gewisse Leiden, welche vielfach nur die Folge eines unthätigen Lebens sind. Wir glauben auch die Ueberzeugung aussprechen zu dürfen, daß sich die Seekrankheit, dieses hartnäckigste aller Uebel, durch jene wohlthätige Zerstreuung, welche eine ernste fortgesetzte Beschäftigung gewährt, nicht nur vermindern, sondern vielleicht sogar gänzlich unterdrücken lasse.

Um zwölf Uhr war die Mahlzeit der Matrosen und Cadetten, um drei Uhr Nachmittags wurde täglich am Officierstische das Hauptmahl gehalten, um halb vier Uhr an der Tafel des Commodore.

Der Rest des Nachmittags diente wieder zur Fortsetzung der am Morgen begonnenen Beschäftigungen, bis sich endlich beim Einbruche der Nacht der größte Theil der Gesellschaft auf Deck zur Erholung und Bewegung in frischer Luft versammelte. Gleichgesinnte vereinigten sich nun zu Gruppen und besprachen sich lebhaft über die verschiedenen Eindrücke, welche der Sonnenuntergang und bizarre Wolkenbildungen, oder der nächtliche Himmel der Tropenzone mit seinen fremdartigen Lichtgestalten auf den einzelnen Beschauer hervorriefen. Es scheint indeß gewagt, einen Vergleich anstellen zu wollen zwischen der Pracht des Himmels in den Tropen und jener in höheren Breiten; denn nur wenige Menschen vermögen sich der äußeren Einflüsse zu entschlagen, welche dem Anblicke eines Naturschauspieles oft gerade den Hauptreiz verleihen, und werden so unter veränderten Verhältnissen oft ungerecht gegen die neue Erscheinung. Knüpfen sich doch für jedes Alter an den Sternenhimmel der Heimat so wonnigliche Erinnerungen und sind es doch häufig gewisse Verkettungen der Ideen, wodurch uns so viele Wahrnehmungen in der Natur ganz besonders anziehend und unvergeßlich werden!

Noch angeregter und verlängert wurde die abendliche Conversation auf dem Decke zur Zeit als der Mond, jener stille Freund des Seefahrers, am Horizonte erschien und sein sanftes Licht wie ein riesiges Leuchtfeuer über den unermesslichen Wasserspiegel ausstrahlte. Sein Einfluß auf die Witterungsverhältnisse, das Vorurtheil und der Aberglaube, die sich an seine Erscheinung knüpfen, boten einen neuen Gegenstand interessanter Debatte. Unwillkürlich ergreift den Matrosen ein Gefühl des Dankes gegen ein Gestirn, dessen freundlicher Schimmer die Zahl seiner sorgenvollen Nächte vermindert, das ihn vor so vielen Gefahren schützt und warnt, und das selbst auf das gewaltige Element, auf dem er sein Leben zubringt, einen so wesentlichen Einfluß übt. Wer je eine finstere, stürmische Nacht auf dem Meere verlebt, wo das Schiff von riesigen

Wogen gepeitscht, ohnmächtig dahingetrieben, unaufhörlich in Gefahr steht von einem Schicksalsgefährten in den Grund gebohrt zu werden oder an einer Klippe rettungslos zu zerschellen, der wird es leicht begreiflich und wohl auch zu entschuldigen finden, wenn der Seemann dem Mondlichte zugleich eine übernatürliche, wunderwirkende Kraft zutraut.

Auf die eben geschilderte Weise vergingen Tage und Wochen, bis man den nächsten Ankerpunkt erreichte und wieder Land zu Gesichte bekam. Aber trotz dieser Einförmigkeit schwanden doch selbst Monate flüchtig wie Stunden dahin, und höchstens die geleisteten Arbeiten ließen den gewaltigen Zeitraum ahnen, den man auf dem Meere durchlebt hatte.

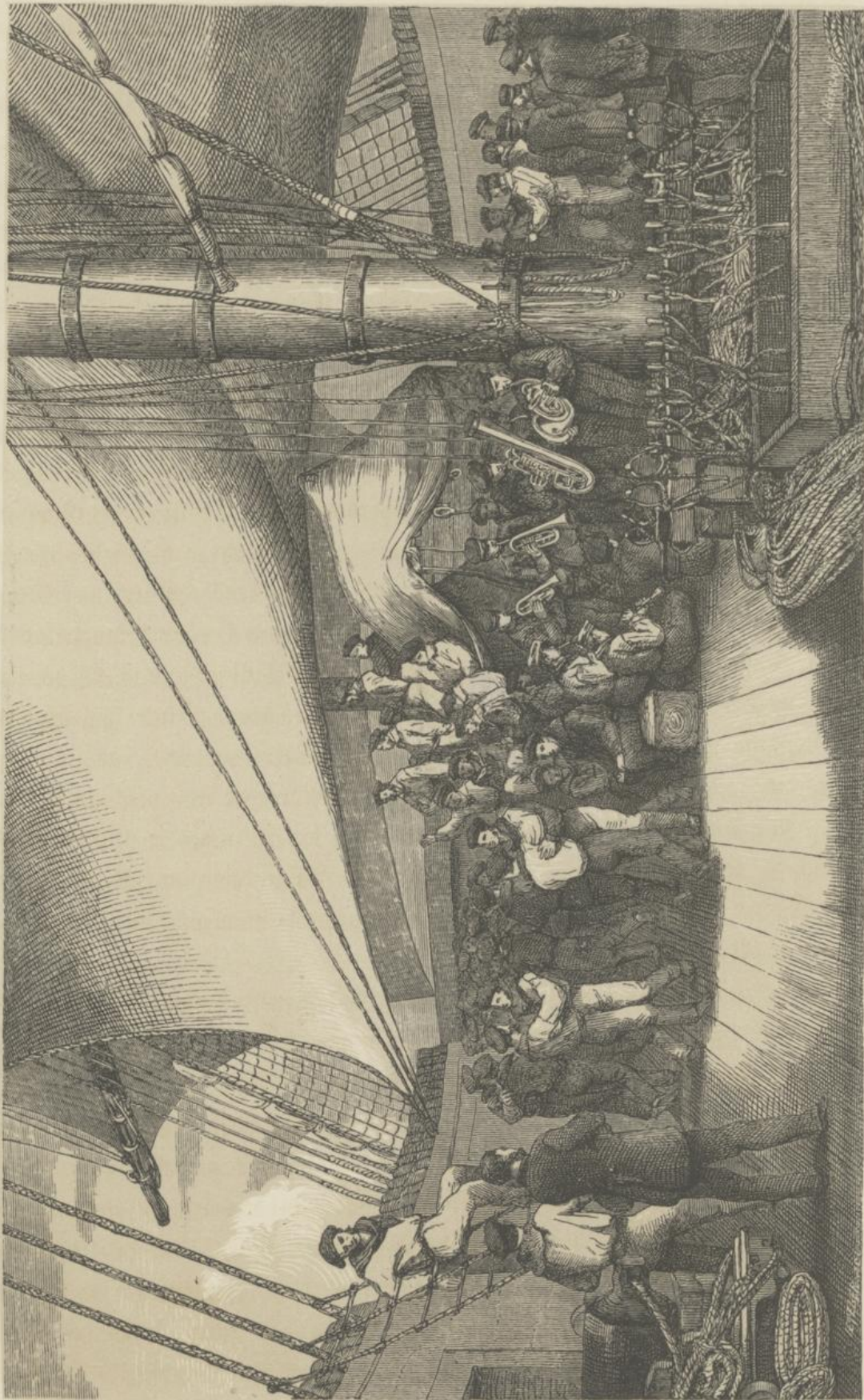
Nur der Sonntag brachte einige wohlthätige Abwechslung in die Einförmigkeit des Seelebens. Eine solche machte sich schon am Morgen fühlbar, wo nach der Reinigung des Schiffes und der üblichen Musterung der Mannschaft, gegen halb eilf Uhr in der Batterie auf der Steuerbordsseite auf einem eigens zu diesem Zwecke aufgerichteten zierlichen Altare vom Capellane der Expedition in Gegenwart des Stabes und der sämtlichen dienstfreien Mannschaft eine Messe gelesen wurde, welche die Bordmusik mit kirchlichen Weisen begleitete. Am Schlusse des Gottesdienstes, während der Priester das übliche Gebet für das Kaiserhaus sprach, ertönte regelmäßig die erhebende, choralartige österreichische Volkshymne. Die ungewöhnlichen Umstände dieser religiösen Feier, eine improvisirte schwimmende Capelle, in welcher eine kleine Christengemeinde im Gebete ihren Gott verehrte, verliehen dem Momente eine ganz besondere Weihe.

Des Nachmittags erhielt der dienstfreie Theil der Mannschaft auf Ansuchen die Erlaubniß, sich durch einige Stunden mit dem beim Matrosenvolke so sehr beliebten Tombolaspiele unterhalten zu dürfen. Als eine besondere Vergnügung aber wurde es angesehen, wenn Abends zwischen sechs und sieben Uhr die kleine Musikbande sich beim Großmaste aufstellte und Walzer, Polka's und andere Nationaltänze spielte, während die Matrosen am Bordertheile des Schiffes zu beiden Seiten die wunderlichsten Tanzfiguren ausführten. Die seltsamen Sprünge, mit denen Jeder seiner Fröhlichkeit Ausdruck zu geben suchte, die gutmüthige Plumpheit, mit der sich einzelne an den stämmigen Armen ihrer Tanzgefährten festhielten, waren eben so ergötzlich und lachenerregend als die graciöse Bierlichkeit, womit gelenkigere Matrosen sich im Kreise drehten, und der ernste Anstand, mit dem sie sich nach vollendetem Tanze vor ihrem Partner verbeugten, als gehörte dieser wirklich der zarteren Hälfte unseres Geschlechtes an. Ein besonderer

Zubel brach aber jedesmal los, wenn die Musik eine Monferina (italienischer Gesellschaftstanz) anstimmte. Es liegt ein ganz eigenthümlicher Reiz in nationalen Weisen, auch wenn sie nicht, wie z. B. die Marseillaise oder der Rakoczy, zugleich eine politische Bedeutung haben. Gleich elektrisch wirken sie auf alle Stände der Gesellschaft, tausend freudige Erinnerungen tauchen plötzlich wieder in der Seele auf, und wie die wohlbekanntenen Töne ans Ohr dringen, glaubt das Herz längstvergangene Tage nochmals zu erleben! Wie von einem Zauber berührt, erfaßte der Matrose der Adria, sobald nur die Monferina ertönte, lärmend und schreiend den Nächststehenden am Arme und rieß ihn in wildem Jubel mit sich fort; seine Gedanken schienen nach der fernen Heimat zu fliegen, wo er einst, eine muntere Dirne am Arme, auf dem Tanzboden in einer Wirthsstube gar heitere Stunden verlebte; das ganze Dorf mit all' den bekannten Jugendgestalten tauchte allmählig, je länger die Weise erklang, aus der Nacht der Vergessenheit in der dämmernden Erinnerung auf; jetzt füllt er das Glas — jetzt stoßt er mit den Genossen munter an — jetzt drückt er die Geliebte noch fester an die Brust; — da erscholl plötzlich ein schrillender Pfiff, die Musik verstummte — ein Ruf: „Alle Mann antreten!“ und der noch tanztrunkene Matrose stand mit einem Male, wie aus einem süßen Traume erwachend, wieder am Deck der Novara. Solche zeitweilige Tanzunterhaltungen sind zugleich eine vortreffliche Leibesübung, besonders auf langen Seereisen, oder zur Zeit wo eine andauernd günstige Brise die Arbeit der Matrosen sehr beschränkt.

Alle diese Abwechslungen am Sonntage hingen indeß wesentlich vom Zustande des Wetters, von der Stärke des Windes und den Bewegungen des Meeres ab und erfuhren häufig gewisse, durch die momentanen Verhältnisse gebotene Abänderungen.

Auch während der Fahrt durchs Mittelmeer bewährte sich die Novara als vorzüglicher Segler. Die Corvette Caroline mußte Anstrengungen machen, um die vorgeschriebene Entfernung einhalten zu können, was ihr nur durch zeitweiliges Segelvermindern von Seite der Novara möglich wurde. Ebenso ließen wir alle Kauffahrer, die in Sicht kamen, rasch hinter uns zurück, ein Umstand, der insofern erwähnenswerth ist, als dormalen von den Amerikanern, Engländern und Deutschen Schiffe gebaut werden, welche in der Fahrt oft Unglaubliches leisten. Noch vor zwanzig Jahren war es eine im Seewesen allgemein anerkannte Thatsache, daß ein Kriegsschiff schneller als irgend ein Kauffahrer zu segeln vermag; seitdem man aber nach dem Beispiele der Vereinigten Staaten



Canj der Watrosen.



von Nordamerika sogenannte Klipper baut, haben in der Construction der Mercantilschiffe derartige Verbesserungen stattgefunden, daß gegenwärtig dieses Verhältniß, mindestens in Bezug auf die nach den neuen Grundsätzen gebauten Kauffahrer, oft ein fast umgekehrtes ist.

Nachdem es angezeigt erschien, in Gibraltar sowohl magnetische Beobachtungen als auch solche zu machen, welche über den Gang der am Bord der Fregatte eingeschiffen sieben Chronometer seit der Abreise von Triest genügenden Aufschluß geben konnten, so wurde der Corvette Caroline, um durch dieselbe nicht weiter in der Fahrt aufgehalten zu sein und von der herrschenden vortheilhaften Brise den möglichsten Nutzen ziehen zu können, am 12. Mai das Signal gegeben: „Freies Manöver, Vereinigung in Gibraltar“. Die Corvette hielt sich indessen, durch leichte und veränderliche Brisen begünstigt, noch ein paar Tage in Sicht.

Die praktische naturwissenschaftliche Ausbeute war bisher eine sehr geringe; selbst der riesigen Schildkröten, welche sich zuweilen dem Schiffe näherten, konnten wir zum großen Verdrusse der Zoologen nicht habhaft werden, obschon wiederholt auf dieselben geschossen und einmal bei ruhiger See sogar ein Boot ausgesetzt wurde, in der Hoffnung, einige derselben zu fangen. Die von uns gesehenen Exemplare mochten 15 bis 20 Zoll im Durchmesser haben, eine für die das Mittelmeer bewohnenden Arten keineswegs außerordentliche Größe; sie lagen meistens ruhig auf der See und schienen zu schlafen oder sich zu sonnen.

Am 16. Mai hatten wir des Nachts sehr übles Wetter, Donner, Blitz und zuweilen auch starken östlichen Wind; dabei herrschte tiefe Finsterniß, und erst gegen Morgen heiterte es sich, bei einer kleinen Brise aus Süden, wieder etwas auf. Da wir uns schon ziemlich nahe der spanischen Küste, beim Cap de Gata, befanden, so gebot die Vorsicht den Cours zu wechseln, um unter den herrschenden Witterungsverhältnissen in einer gehörigen Entfernung vom Lande zu bleiben. Allein ein Kauffahrer, dem Anscheine nach ein Nordamerikaner, lag so dicht zur Seite, daß bei einem plötzlichen südlicheren Course unsererseits, eine in düsterer Nacht um so unheimlichere Collision wohl unausweichlich gewesen wäre. Schon hatten wir, nach vorhergegangenen üblichen Blaufeuern, einen blinden Kanonenschuß bereit gehalten, als die Novara von selbst so weit vorrückte, um ohne Gefahr abfallen zu können. — Es ist wahrhaft staunenswerth, wie oft Kauffahrer, auf ihre eigene Sicherheit völlig vergessend, entweder in Folge geringer Vorsicht oder aus Nationaleitelkeit, oder endlich wohl gar wegen eigenthümlicher, ganz abnormer Navigationsgrundsätze Schiff, Menschen und

Ladung muthwillig vielfachen Gefahren aussetzen, welche besonders in Fällen so leicht vermieden werden können, wo keine Manövers nothwendig sind und schon eine leichte Bewegung des Steuerruders genügt, um sich vor einem für das kleinere Schiff immer bedenklicheren Zusammenstoße zu schützen. In dieser Beziehung sind die Nordamerikaner aus Nationaleitelkeit, und die holländischen Kauffahrer wegen der Gleichgültigkeit, die sie bei ähnlichen Gelegenheiten an den Tag legen, die unheimlichsten Nachbarn.

Am 18. Mai erblickten wir den kleinen Felsen Alboran, zwischen der spanischen und afrikanischen Küste ungefähr in der Mitte des Einganges in den engeren Meerestheil gelegen, der Afrika von Europa trennt. Flach und ohne eine hervorragende Vegetation, ist diese Insel nur schwer zu sehen, und man darf daher um so weniger wagen, derselben zur Nachtzeit allzu nahe zu kommen, als die Strömung des Meeres die Stellung des Schiffes leicht in gefährlicher Weise verändern kann. Die Errichtung eines Leuchthurmes auf dieser Insel würde gewiß von allen Befahrern des Mittelmeeres mit vielem Danke aufgenommen werden.

Am 19. Mai zeigte das Meer plötzlich eine eigenthümliche orangegelbe Färbung. Man sah deutlich auf der Oberfläche des Wassers eine staubartige Decke liegen, und vermochte selbst in größerer Tiefe weiße Punkte wahrzunehmen, welche im Fahrwasser des Schiffes durch einander geworfen wurden. Ganze Wolken dieser gelbrothen Substanz breiteten sich über den Wasserspiegel aus, welcher dadurch seine gewöhnliche Durchsichtigkeit verlor. Bei näherer Untersuchung zeigte sich, daß diese staubähnliche Bestreuung der Meeresoberfläche in nichts Anderem als einer Ansammlung von Milliarden kleiner gallertartiger Thierchen oder Quallen bestand, welche einen gelben, undurchsichtigen Kern hatten, während deren schleimige Hülle durchsichtig und farblos war. In einen finsternen Raum gebracht, leuchtete das Seewasser, das von Tausenden dieser Thierchen belebt war, und gab, sobald es in Bewegung gesetzt wurde, einen milchweißen Glanz von sich, was vermuthen ließ, daß des Nachts auch die ganze Meeresfläche leuchten werde. In der That war der Weg der Fregatte fortwährend durch einen wundervollen Lichtstrom bezeichnet, in dem zuweilen in einiger Tiefe größere Lichtmassen zum Vorschein kamen, während es ringsum an der Oberfläche des Wassers funkelte und glänzte, als würden sich die Sterne am Firmamente in der blauen Fluth wieder spiegeln. Das Leuchten des Meeres, jenes wunderbare Phänomen der Phosphorescenz, über welches wir besonders

Ehrenberg so wichtige Aufschlüsse verdanken, geht bekanntlich am häufigsten von den Lichtausströmungen der Seequallen und anderer thierischer Lichtträger aus, zuweilen rührt dasselbe aber auch, wie z. B. in Venedig, von in Fäulniß übergehenden Fasern abgestorbener Mollusken und anderer todten, in Zersetzung begriffenen Organismen her.

Am 20. Abends erblickten wir das herrliche Leuchtfeuer von Ceuta, welches derart vorzüglich und in so großer Distanz sichtbar ist, daß man demselben in einer Entfernung von 25 Seemeilen bereits ganz nahe zu sein wähnt. Dieser Leuchtthurm zeigt sich für Schiffe, welche aus dem Mittelmeere kommen, von um so größerer Bedeutung und Wichtigkeit, als die Strömung hier oft sehr stark ist und bei Nacht unbemerkt vom Course ablenkt.

Am Morgen des 21. Mai lagen wir in Windstille dicht vor dem Felsen von Gibraltar. Kahl, grau und ernst erhob sich jetzt vor unseren Blicken dieses kolossale, reichlich mit Kanonen besetzte Felsenmonument jener wachsam-flugen und energischen Macht, welche überall ihre Herrschaft auszubreiten versteht, wo es die Handelsinteressen des eigenen Volkes zu wahren oder den übrigen Nationen Achtung zu gebieten gilt.

Endlich erhob sich eine leichte Brise und wir erreichten gegen halb vier Uhr Nachmittags in elf und einem halben Faden Grund den Ankerplatz. Wir lagen vor der Alameda oder dem öffentlichen Garten Gibraltars, in der Nähe des kleinen Stadthores, Ragged Staff genannt. Bei der damals herrschenden Jahreszeit war unser Ankerplatz ziemlich gut, doch im Spätsommer und Winter, wie überhaupt bei heftigen Ostwinden, ist derselbe keineswegs zu empfehlen, und man thut dann besser sich weiter hinein an die Stelle zu ziehen, wo gewöhnlich die Kauffahrer zu ankern pflegen. Die Windstöße, denen man bei Oststürmen ausgesetzt ist, kommen aus allen Weltgegenden, und durch das immerwährende Schweien des Schiffes dreht und verwickelt sich endlich die Kette um den aufrecht stehenden Ankerarm am Grunde derart, daß man zuweilen sogar mit Verlust des Ankers abziehen genöthiget ist.

Um halb fünf Uhr Nachmittags salutirten wir die englische Flagge der Festung mit einundzwanzig Kanonenschüssen, welche Begrüßung von den Wällen sogleich erwiedert wurde. Außer der englischen Corvette *Curlaw*, Capitän Horton, lag kein Kriegsschiff auf der Rhede. Erst am folgenden Tage ankerte in unserer Nähe die Corvette *Caroline*, welche unter der Küste von Spanien in Windstillen gerathen war und später gegen Westwind zu laviren hatte.

Der erste Tag der Ankerung eines Kriegsschiffes in einem Hafen bringt immer viel Lästiges mit sich, besonders wenn dasselbe eine Commandoflagge führt, eben der Postdampfer ankommt oder abgeht, oder zufällig viele andere Kriegsschiffe in der Rhede sich befinden. Das letztere war in Gibraltar zwar nicht der Fall, doch kamen Besuche, Briefe und Zeitungen zu gleicher Zeit und in solcher Menge an Bord, daß man sich ihrer nicht so wie unter ruhigeren Verhältnissen freuen konnte.

Die verschiedenen Autoritäten der Stadt, an ihrer Spitze der Gouverneur Sir James Fergusson, zeigten sich außerordentlich zuvorkommend und dienstgefällig; ein Officier des Geniecorps, Mr. Falkland, wurde der Expedition zur Verfügung gestellt, ein entsprechender reservirter Platz zu astronomischen und magnetischen Beobachtungen angewiesen, und die Einleitung getroffen, daß zu diesem Behufe von den Arsenalarbeitern verschließbare Hüttchen gezimmert und aufgestellt wurden, welche zur Aufbewahrung der verschiedenen physikalischen Instrumente dienen sollten. Auch der Kanzler des österreichischen Consulates, Mr. John Fremby, selbst Geolog, erwies sich besonders den Naturforschern sehr nützlich, und es schien uns eine glückliche und erfreuliche Vorbedeutung zu sein, schon im ersten Hafen, in dem wir eingelaufen waren, so vielen ungetheilten Sympathien für die Expedition und ihre Zwecke zu begegnen.



Gibraltar.