

	das Hundert	Pesos	Reales
Balken von Muermo, 8 Varas lang, = =		100	—
= halbe = =		75	—
Pfosten von Meree, von 8 Varas . das Stück		3	—
= = Cypresse, von 4 Varas . = =		1	4
Ratten das Hundert		4	—
Rinde, die Fanega (circa $\frac{9}{10}$ Berliner Scheffel) .		—	3

(Schluß folgt.)

Der Guano und seine Hauptfundorte.

(Schluß.)

Der Guano selbst zeigt sich in mächtigen Lagern übereinander gehäuft, und zwar so, daß dort, wo er tiefer gebrochen wird, sich seine verschiedenen Schichten dem Auge deutlich bemerkbar machen, da sie in der Färbung von einander etwas verschieden sind und in mannigfachen Tönen zwischen braun-gelb und graugelb wechseln. Die Masse desselben ist sehr trocken und läßt sich leicht zerbröckeln und bei nur einigermaßen frischem Winde wird sie als wirbelnder Staub weit über die Inseln hingetrieben, die ganze Atmosphäre mit Qualm schwängernd und oft den Horizont völlig unsichtbar machend. Wenn auf dem Transporte durch irgend welche Umstände die Ladung feucht wird, zeigt sie sich schmierig und klebrig und verbreitet einen dem Geruche eines unreinlichen Hühnerstalles ähnlichen Gestank, was man sonst eigentlich nicht vom Guano sagen kann, — natürlich unbeschadet Jedermanns Geschmack, — obgleich er immer einen starken, reizenden, urinösen Geruch an sich hat. Es finden sich große Stücke Salmiak in demselben, und zwar von völliger glasartig durchsichtiger Farblosigkeit, oder von grauer, gelber, fast schwarzer und oft glänzend weißer Farbe, in Kugel-, Ei- oder phantastischer Gestalt, und am häufigsten in mehrlartiger Beimischung in dem hellbraunen Stoff der untersten Schichten, die am meisten zerbröckelt sind. Die Arbeiter suchen begierig nach diesem werthvollen Salz und sollen auf eigene Hand einen kleinen Schmuggelhandel mit demselben zu betreiben wissen.

Wir sind bisher in dieser Darstellung unbedingt der Annahme gefolgt, daß der Guano aus Excrementen von Vögeln bestehe und gebrauchten sogar dafür den Ausdruck Vogeldung. Es war dies auch der bisher herrschende Glaube, der jedoch hier und dort Widersacher gefunden hat und jetzt bezweifelt und sogar bestritten wird. In Peru selbst wird die Vogeldungtheorie gleichfalls von vielen Seiten verworfen und die Behauptung aufgestellt, daß der Angamos-Guano nie zu wahren Guano werden könnte und den Namen daher eigentlich nicht verdiene, sondern fälschlich führe. Ein merkwürdiger

Umstand ist es allerdings, daß die vierte Insel in der Chinchas-Gruppe, die jetzt der Hauptaufenthalt der Vögel ist, welche den Guano erzeugen sollen, keine Ansammlungen des Mistes derselben aufweist, obgleich sie sich viel über die von dem mächtigsten Wellenschlage erreichbare Höhe erhebt. Die Möglichkeit, daß diese Vögel, gleich dem wilden Stamme der Lama, der Guanako's und Vicuña's bestimmte Orte aufsuchten, um dort ihre Ausleerungen gemeinschaftlich abzusetzen ¹⁾, ist kaum anzunehmen, da der Aufmerksamkeit, mit welcher dieselben jetzt beobachtet werden, wohl kaum die Inseln und Klippen entgangen sein würden, welche den noch lebenden Geschlechtern zu diesem Zwecke dienen. Die Verschiedenart der Vogelarten an der peruanischen und patagonischen Küste möchte die Verschiedenheit des Guano auch nicht völlig erklären, wie es von Anhängern der ersten Theorie geschieht. Uebrigens gehören sie alle der einen Ordnung der Schwimmvögel an; auf den peruanischen Inseln herrscht die Familie der Pelikane und in Patagonien die der Fettgänse vor.

Die Wahrheit mag wohl, wie es so häufig zwischen zwei Ansichten der Fall ist, in der Mitte beider Theorien liegen, denn aufmerksame und verständige Seelente, welche den Guano in seinen Schichten an Ort und Stelle sahen, versichern, den Hauptbestandtheil als verweste oceanische Substanzen erkannt zu haben, was leicht darin seine Erklärung finden möchte, daß die dortigen Vogelfamilien meist gesellschaftlich und zwar in Schaaren, welche oft eine auch nur annähernde Abschätzung verbieten, in einer Art von gemeinsamen Nester, das sie durch gegenseitig sich unterstützende Anstrengung aus allerlei groben, vom Meere ausgeworfenen Pflanzenresten erbauen, brüten und leben. Hierfür spräche ferner, daß man oft auch ganze Vögel mit Haut und selbst Gefieder, sowie einzelne Flügel, Beine und Gerippe derselben im Guano findet. In den oberen Schichten sieht man diese Theile oft noch ziemlich unverfehrt, während sie in den unteren dagegen ganz zerbröckelt sind. Da sie leider bei der leisesten Berührung auseinander fallen und zu Guano werden, erlaubt eine genaue Betrachtung der Skelette, auch durch die Vergleichung der Anatomie, nicht die Bestimmung, welcher Vogelfamilie diese Nester angehören. Auch viele Seelöwen, von denen sowohl die Mützenrobbe, als auch die gemähnte Ohrenrobbe diese Gegenden besuchen, finden sich als Leichen und Gerippe im dem Guano. Auf der Insel Chinchas selbst ist eine Grotte, in welcher sie zu 40 und 50 auf einem Flecke dicht bei einander gefunden wurden. Den Angaben zufolge sollen sich diese Thiere an bestimmte Orte begeben, sobald sie ein Gefühl ihres herannahenden Todes haben. Diese gewiß höchst merkwürdige Sitte fand Darvie gleichfalls bei den Guanako's in den hier nahe liegenden Andesketten, und vielfach sind Sterbeplätze derselben, stets

¹⁾ Darvie fand dergleichen Düngerhaufen von 8 Fuß Durchmesser und mehr, die in den holzarmen Gegenden Patagoniens den Indianern ein kostbares Brennmaterial abgeben. v. G.

in der Nähe des Meeres oder an Flußuferu, gefunden worden, die dicht mit Skeletten und Knochen bedeckt waren, deren gute Erhaltung und völlige Unbenagtheit die Vermuthung verbot, daß an solchen Stellen das Lager ihre Beute zusammenschleppender Raubthiere gewesen sei.

Der Vorrath an Guanomasse ist allerdings ein ungeheurer, erreicht aber dennoch nicht die fabelhaft klingenden Angaben, wie sie z. B. in Kowitsh's „Kaufmännischen Berichten“ S. 274 oder in Anderssons „Weltumsegelung“ angegeben sind. Derselbe sagt, man habe berechnet, daß die Insel, die eine Oberfläche von 8 engl. Quadratmeilen hat, auf ihrer Felsenmasse 495,616,000 Kubik-Yard Guano zu liegen habe, was, da jede Kubik-Yard ihrem Gewichte nach auf 4 englische Centner berechnet werden muß, 1,982,464,010 Centner oder 99,123,300 Tonnen giebt, woraus folgt, daß die Insel jährlich 50,000 Tonnen 2000 Jahre lang liefern könnte. Die höchste anzunehmende Ausfuhr wären 500 Ladungen in einem Jahre; jede zu 200 Schiffs-Lasten (2 Last sind gleich 5 Tonnen) berechnet, und so würde dieser Vorrath der einzigen Insel Chinhas erst in 400 Jahren erschöpft sein, doch dürfte sich in diesem Zeitraume auch wohl eine nicht unbedeutende Masse wieder gebildet haben. Ganz so übermäßig hoch ist jedoch in Wahrheit der Vorrath nicht, vielmehr ergab die von einer Deputation von Ingenieuren im Auftrage der Regierung unternommene Messung der Guanomasse für den Gesamtvorrath der drei Chinhas-Inseln nachstehendes Resultat, welches die peruanische Gesandtschaft zu London am 7. Februar 1854 veröffentlichte. Die Lager haben durchschnittlich ungefähr 60 Fuß Dicke und enthalten 12,376,100 Tonnen Guano; diese Schätzung zeigt aber Messungstonnen an, welche erfahrungsgemäß nach Gewichtstonnen des Marktes berechnet eine Mehrtheit von etwa ein Drittel ergeben, wonach 15,501,466 Tonnen Gewicht noch von dieser Inselgruppe zu verführen sind; die anderen Lager sollen erst noch gemessen werden. Der unermessliche Geldwerth, den diese Masse repräsentirt, ist leicht zu berechnen, wenn man weiß, daß die Tonne Guano gegenwärtig 9 Pfund Sterling in England gilt, wovon die Hälfte auf die Fracht gerechnet wird.

Die reichste der Inseln ist Chinhas selbst; an derselben wird in diesem Augenblicke an der Nord-, sowie an der Südseite gleichzeitig geladen. Die Stelle, wo das Brechen des Guano jetzt geschieht, liegt nicht weit von dem bewohnten Theile der Insel. Sie besteht aus einem hohen und steilen Hügel, auf dessen Seiten jedem Arbeiter ein länglicher Raum von etwa zwei Ellen Breite angewiesen ist, der von dem seines Nachbarn durch aufrechtstehende mauerähnliche Guanokämme getrennt ist. In diesem Raume steht der Arbeiter und bricht oft unter großen Anstrengungen, da der Guano in seinem Zusammenhang so hart ist, als es nur Stein sein kann, mit Spitzhacke und Spaten große Stücke los, die sodann zu dem Fuße des Hügel niederrollen, wo sie gekleinert und auf Schubkarren oder in Säcke gefüllt werden, um sie zu den Ladungsplätzen zu führen. Dies geschieht in ordentlichen festen, mit

eisernen Schienen versehenen Wagen. An den Klippen, wo die Ladungsplätze befindlich sind, hat man hohe Holzplanken in Form eines mit der Spitze nach außen gewendeten Dreiecks errichtet; aus der Spitze wird der Guano in die Schiffe hinausgewälzt, und diese Arbeit, das eigentliche Verladen, ist der widerwärtigste Theil aller Beschäftigungen mit diesem Handelsartikel. Man verfährt dabei folgendermaßen:

Langt ein Schiff an, so legt es so nahe als möglich der Ladungsklippe an, wirft dort an einem bestimmten Flecke seinen Ballast in den Ocean und nimmt gleichzeitig dieselbe Schwere an Guano ein, um das richtige Gewicht zu behalten und sich gegen das Umschlagen zu sichern. Diese Last wird ihm auf der Insel gehörigen Prahmen zugeführt, sodann geht es zurück und nimmt die Ankerstelle auf der Rhede ein, welche ihm ordnungsmäßig nach der Zeit seiner Ankunft zukömmt, und erhält die Ladetage zugewiesen, welche oft bei großen Fahrzeugen eine dreimonatliche Liegezeit erfordern, während kleine Fahrzeuge nach einer Formel zwischendurch beladen werden. Die weitere Belastung geschieht auf zweierlei Arten, durch Boote, welche 40 bis 50 Tonnen Ladung halten und sie nach der Rhede hinausbringen, oder mittelst einer näher zu beschreibenden Vorrichtung, „der Schut (shoot)“ unter der Klippe selbst. Die erstere Art soll den Vorzug vor der zweiten haben, geringere Abgaben zu zahlen, was nur durch den Umstand zu erklären sein würde, daß die Schiffe dadurch gezwungen sind, einen längeren Aufenthalt an der Insel zu nehmen. Die Schut ist eine kegelförmig auslaufende Röhre vom stärksten Segeltuche, welche oben auf der Klippe mit schweren eisernen Ketten befestigt wird und bis hinab in den Schiffsraum führt. (Die jetzige Ladeklippe hat die Höhe, daß sie ungefähr mit den Toppen der Bramstengen in einer Horizontalebene liegt). Undurchdringlicher Staub wirbelt in die Luft, wenn der Guano durch die Schut rauscht, und alle Vorsicht der Seeleute, welche sich während des Ladens Mund, Ohren und Nasen mit Tüchern verbinden, und durch Ausspannen von Segeln nach der Klippenseite zu das Eindringen des schmutzigen Stoffes in die Kajüten zu verhindern suchen, ist vergeblich, denn die Fahrzeuge nehmen sogleich ein ihre Fracht verrathendes graugelbes und höchst unsauberes Ansehen an. Die Insel besitzt mehrere Schuts und kann mit jeder derselben ein Fahrzeug von 400 Tonnen in weniger, als zweimal 24 Stunden belasten. Eine in England bestellte und erwartete Maschinerie soll dieselbe Last künftig in 14 Stunden in ein Fahrzeug schaffen können.

Die Bemannungen der Schiffe dürfen die Inseln nicht betreten, da es zu wiederholten Malen vorgekommen ist, daß zwischen ihnen und den auf denselben stationirten Arbeitern blutige Schlägereien stattfanden. Die Letzteren sind theilweise Verbrecher, welchen eiserne Fußschellen und schwere Ketten das Leben und die ohnehin nicht leichte Arbeit noch saurer machen, theils politische Gefangene, die bei den so gut wie alltäglichen Aufständen Peru's gegen die herrschende Partei und Regierung eine besoldete oder unbesoldete Oppo-

sition bildeten und durch Zufall mit den dort an der Tagesordnung seienden Umsturzversuchen scheiterten, und endlich einer Anzahl Chinesen, welche ihrer Behauptung zufolge zwar freiwillig hierher gekommen, — wie manche Stimmen angeben, durch falsche Vorspiegelungen verlockt, — aber, wenigstens aus dem Verlusse ihres volksthümlichen Haarzopfes zu schließen, wegen ihres Verhaltens gegen das Gesetz und die Gesellschaft unfreiwillig ihr Vaterland verlassen mußten. Sie führen ein qualvolles und entsetzliches Leben, schlimmer noch, als das der Gefangenen, deren Loos es in der Regel ist, nur 4 bis 5 Jahre bei der Guanoarbeit zu bleiben, für die aber in jeder Hinsicht besser gesorgt ist, als für die unglücklichen ausgestoßenen Söhne des himmlischen Reiches, deren trübe Schwermuth auch der kleinste der hiesigen Verbrecher mit dem höhnenenden Zorn: „Chin! Chin!“ noch necken zu dürfen sich berechtigt glaubt. Wie Slaven behandelt und Nachts in Höhlen unter der Guanooberfläche eingesperrt, suchen sie oft im Selbstmord das Mittel zur Befreiung von ihrem Elende, und stürzen sich von der Klippe hinab in's Meer, oder durch den Schut mit dem Guano auf das Schiff, wo dann ihre Leichen mitunter erst bei der Ausladung entdeckt werden. Nichts kann betrübender sein, als der Anblick dieser Menschen. Im Gesicht und an den sämtlichen Gliedern von dem beißenden bräunlichen Staube bedeckt und mit zerrissenen Kleidern gewinnen ihre abschreckenden Gesichtszüge, die einem verbrecherischen Leben und einem schuldbedeckten Gewissen entsprechen, einen grauenhaften und Bangigkeit erweckenden Ausdruck.

Die Arbeitszeit währt von 3 Uhr Morgens bis 10 Uhr Vormittags, und von 4 Uhr Nachmittags bis 7 Uhr Abends; in derselben ist jeder Arbeiter verpflichtet, täglich 90 Karren Guano zu brechen; was er über dieses Maß liefert, wird ihm besonders bezahlt, wodurch er sich einen Sparypfennig erwerben könnte, wenn er es nicht in der Regel verstünde, trotz des Verbots, Spirituosa auf die Inseln einzuführen, durch Schmuggelhandel sich im „Pisako“ den Quell des Vergessens seines Elendes zu verschaffen. Der monatliche Arbeitslohn ist außer der schlechten Kost und dem Wasser, welches die Handelsgesellschaft, die den Guano in Pacht hat, beschaffen muß, 4 Piaster, oder, da der Piaster Süd-Amerika's 1 Thlr. 13 Sgr. zu gelten pflegt, täglich 5 Silbergroschen und 9 Pfennige. Da die Insel selbst kein frisches süßes Wasser hat, ist jedem ankernden Schiffe die sehr verständige Abgabe auferlegt, je nach seiner Größe einen Vorrath von Wasser auf der Insel abzuliefern, und zwar in dem Verhältniß, daß jede 100 bis 150 Tonnen Last eine Tonne Trinkwasser beschaffen müssen.

Die Regierung von Peru hat selbst mit der Ausbeute des Guano nichts zu schaffen, sondern gestattet vielmehr dem Meistbietenden, gegen eine im Voraus zu entrichtende Summe, auf eine längere oder kürzere Zeit, gewöhnlich aber auf ein Jahr, die Verschiffung. Es hat sich zu diesem Zwecke eine Handelsgesellschaft gebildet, die aus verschiedenen, meist englischen, großen

Handlungshäusern in Lima und Callao besteht. Die größte Versendung geht nach England, und geschieht immer auf Rechnung der erwähnten Gesellschaft, so daß an Ort und Stelle kein Guano verkauft wird. Die Fahrzeuge, welche ihn holen, müssen Lima oder Callao, und alle Bischo anlaufen, um dort zu klariren, woher in manchem Jahre nahezu ein halbes Tausend Fahrzeuge diesen kleinen Hafen besuchen. Um die Souverainetätsrechte der Republik aufrecht zu erhalten und die Inseln unzweideutig als peruanisches Staatseigenthum zu bezeichnen, sowie um unter der Menge der anwesenden Handelsfahrzeuge, die alle Farben der buntesten Flaggenkarte aufweisen, die Ordnung zu sichern, ist ein Orlogsschooner hier stationirt und mit Vollmacht und Mitteln ausgestattet, den Willen der Regierung und das Gesetz zur Geltung zu bringen.

Die Zahl der beständig auf der Insel Verweilenden beträgt in der Regel 200 Köpfe. Ihre Ansiedlung, wenn man den Aufenthalt daselbst so nennen darf, liegt an dem nördlichsten Punkte, bei einer steil, wie eine Mauer, abstürzenden Felsenwand, von welcher eine mit großer Mühe angelegte Treppe zum Strande hinabführt. Die Wohnungen der Buchhalter der Gesellschaft und Aufseher der Arbeiter sind nothdürftig aus Brettern zusammengenagelte Häuser, und die Arbeiter selbst wohnen in einer Art Hütten von Bambusstöcken und Rohrmatten, im Viereck ausgeführt und etwa 4 Ellen hoch, aber bald von größerem, bald von kleinerem Umfange, und in verschiedene innere Räume getheilt, die jedoch stets sehr sparsam bemessen sind, nur den Platz für die allernothwendigsten Geräthschaften gestatten, des gebietten Fußbodens entbehren, und sich im völligsten Naturzustande befinden. Die Chinesen sind, wie schon bemerkt, von den Peruanern getrennt und fristen als Höhlenbewohner ihr trauriges Dasein. Noch weiter nördlicher, als diese wüste Aufenthaltstätte der Lebenden, befindet sich der letzte Ruheplatz der hier von ihren Banden Befreiten. Wohl schwerlich giebt es irgendwo einen schauerlicheren und abschreckenderen Kirchhof, als diesen auf der Insel Chinchas. Da keine Erde vorhanden ist, so bettet man die Leichen im Müll des Guano, größere Stücke darauf zu formlosen Grabhügeln zusammenwälzend, die den schmucklosen Grabmälern und Kreuzen kaum so lange eine erhaltende Stütze sind, als der darunter liegende Leib gebraucht, die Luft mit entsetzlichem Verwesungsgeruch zu erfüllen und im Guano selbst zu Guano zu werden.

So wenig Erheiterung auch für die Befehlshaber und Offiziere der Fahrzeuge auf der nackten Klur, oder, richtiger ausgedrückt, Fläche, wo kein Baum, kein Strauch, kein Grashalm, nicht einmal ein wenig Moos aus dem rothbraunen Boden hervorsproßt, wo der Fuß nur jeden Augenblick in Vertiefungen tritt, worin Tausende von Vögeln hausen, darbietet, so herrscht doch viel Geselligkeit unter der Menge der Capitaine, welche gezwungen sind, hier eine längere Liegezeit im Müßiggange zu verbringen. Man stattet sich gegenseitig Besuche ab, umwandelt die Inseln, an deren Rande sich hier und dort die Bergwände in's Meer hinabsenken, das unablässig seine Brandung schäu-

mend daran bricht; besucht die Klippen, die, freistehend außerhalb der Insel oft in höchst phantastischen Formen umherliegen und mitunter sich nur als losgerissene große Stücke des den Guano tragenden Felsens andeisen, vielleicht durch die verzehrende Gewalt der heizenden Masse abgelöst. Die Klippenwände sind selten glatt; große geräumige Grotten mit Durchgängen von einer zur andern, dem Fußgänger und zuweilen auch Booten zugänglich, ungeheure Klüfte und hervorspringende Blöcke geben ihnen ein gebrochenes, oft großartiges und majestätisches Ansehen. In jedem Schlupfloch sitzen Vögel zu Tausenden; bald sind es große, zur Familie der Pelikane gehörende räuberische Tölpel (*Sula fusca*), bald ist es der Verkünder eines herrlichen Klima's und eines Oceans, auf welchem das Schiff tagelang in gerader Linie und ohne erhebliche Veränderung der Segelstellung seinem Ziele entgegenzieht, der ebenso graziöse und schöne, als dichterisch benannte Phaëton oder Tropikvogel; dann in ungeheuren Schaaren Mövenarten, wie vorzugsweise der Scheerenschnabel, die Quebranta huessos oder der Weinbrecher, der von Patagonien aus auf seinen gierigen Jagdzügen den anderen Wasservögeln bis hierher folgt; und kaum weniger zahlreich, als die Möven, die Schwalbensturmvögel. Sie alle bemühen sich in einem gemeinschaftlichen Concerte, sitzend oder über der Wasserfläche flatternd, ihre Stimmen, die meist rauh und heiser tönen, erklingen zu lassen. Seelöwen schwimmen oft in Schaaren umher und jagen nach den Pferdemaikrelen, die hier die Größe von starken Schellfischen erreichen, und werfen sie, wenn sie dieselben erreicht, spielend, hoch aus dem Wasser, in der Luft danach schnappend. In weiser Vorsicht verbot die Regierung von Peru das Jagen und Erlegen der Vögel und Seelöwen, um die immerhin möglichen Guanoerzeuger vor Störung oder gar Verfolgung und Ausrottung zu schützen. Jeder im Bereich der Insel abgefeuerte Schuß zieht eine Strafe von 5 Piastern nach sich. Der Befehlshaber des Schooners hat aber das Recht, zur Bereicherung der naturhistorischen Sammlungen die Erlaubniß zur Erlegung einzelner Thiere mittelst Steinwürfen und durch Knittel zu geben.

Der Fischfang ist hingegen erlaubt und völlig frei, und durch die einfache Manipulation der Herablassung großer Körbe in das Wasser ziehen die Matrosen Tausende von kleineren und größeren Fischen aus den Wellen auf ihren Fisch. Auch Haye umschwärmen häufig die Fahrzeuge und bei Windstille sehen die Walen, welche diese Gegenden besuchen, um ihre Jungen zu gebären, das Meer in heftige Bewegung, ihre dampfende Wassersäule oft bis zu 15 Fuß Höhe ausspritzend. Zahllose Weichthiere und Krustenthierchen leben in den Tangarten, von denen die Klippen umgeben sind, und wenn der Tod und die Reste des Todes in finsterner Einsamkeit auf der Höhe der Inseln thronen, bewegt sich um und unter denselben das mannigfaltigste Leben.

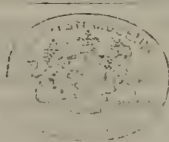
Des herrlichen Klima's ist schon gedacht worden; nie fällt Regen in diesen Gegenden, schwerer Thau ersetzt auf den nahen Küsten Peru's nothdürftig den befruchtenden Niederschlag. Stürme und Orkane sind eben so unbe-

kannt und immer schönes Wetter macht den Namen „stilles Meer“ zur vollkommensten Wahrheit für den hier sanftwogenden Ocean, den die peruanischen Küstenfahrer mit Fahrzeugen durchfurchen, deren Segel keine Reffbändsel haben.

Die Röhde zwischen den Inseln hat zwar eine etwas offene Lage, da aber die harten Winde hier nie vorkommen, liegt man in der größten Sicherheit. Der Ankerplatz für die großen Fahrzeuge ist an der Nordseite der Insel Chincha, hat guten Grund und 15 bis 24 Faden Tiefe, die sich auf die Entfernung von 1 bis $1\frac{1}{2}$ engl. Meilen von der Küste bis auf 30 Faden steigert. Die Fahrzeuge, welche an der Klippe an der Schut liegen, pflegen des Nachts wegen einer starken Bogenschwellung (Deining) zur größeren Sicherheit einige Faden weiter heraus zu legen. In den Monaten April und Mai ist diese Deining am schwersten, weshalb in dieser Zeit wenig Fahrzeuge hier zu sein pflegen, da die Landsee dann so stark geht, daß sie zu heftig schlingern (schaukeln), um unter der Schut laden zu können. In den übrigen Monaten erreicht oft die Zahl der versammelten Schiffe die Höhe von 90 und 100, was dann den unzuverlässigen Matrosen leichte Gelegenheit zur Desertion giebt, indem sie sich an Bord eines segelfertigen Fahrzeuges verbergen, bis dasselbe bei seiner Rückfahrt wieder auf hoher See angelangt ist.

Ein Paar Untiefen in der Nähe der Inseln sind durch Bojen kenntlich gemacht. Fitz-Roy ließ von seinen Offizieren eine Spezialkarte des Fahrwassers aufnehmen, die sehr gut sein soll; es fehlte aber auf derselben die Angabe einer kleinen felsigen Untiefe, die nur durch wenige Fuß Wasser bedeckt ist. Sie liegt im West-Süd-Westen von Isla Blanca, in gerader Linie zwischen Vallesta's und San Gallan's östlichsten Vorgebirgen, ungefähr auf dem Drittel dieser Linie, von der ersteren Insel entfernt. Drei Fahrzeuge wurden das Opfer des Uebersehens derselben; das letzte, im Jahre 1851, war ein peruanisches Barkschiff von 400 Lasten, es lief auf und ging völlig verloren. Dieser Unfall bewirkte die Anmeldeung der Klippe bei der Regierung, welche nun auch diese Untiefe mit einer Boje bezeichnen ließ, um so die Fahrt zu erleichtern und sicherer zu machen.

II. v. Segel.



ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Zeitschrift für allgemeine Erdkunde](#)

Jahr/Year: 1855

Band/Volume: [5](#)

Autor(en)/Author(s): Etzel, von Anton

Artikel/Article: [Der Guano und seine Hauptfundorte 425-432](#)