

Die Fahrt um das Cap Horn

von

Dr. Ernst Freiherrn von Bibra.

Die schönen Tage in Rio de Janeiro gingen zu Ende.

Man wandelte zwar noch unter Palmen, aber man dachte bereits an Eis und Schnee.

Man speiste noch Ananase und trank Lissabonwein, aber man schauderte schon vor Salzfleisch und übelriechendem Wasser.

Man stand endlich noch auf festem Boden und sah reizende, lachende Frauen um sich, aber man wusste, dass man in kurzer Zeit auf unangenehm schwankenden Brettern stehn und mürrische, fluchende Matrosen um sich haben werde.

Mit einem Worte: man war noch unter den Tropen, aber man fürchtete den Pol, und es gehört ein wenig Philosophie dazu, den Becher der Freude mit gleicher Heiterkeit bis auf den Grund zu leeren, wenn man weiss, dass unser nächster Trank der bittere Kelch des Trübsals sein wird.

Hübsch klar und nüchtern ausgedrückt, sollte die Brigg Reform, Kapitän Hattendorf, welche etwa drei Wochen in Rio de Janeiro gelegen war, in einigen Tagen unter Segel gehen und um Cap Horn die Reise nach Chile machen.

Von jeher hatte aber nun diese Fahrt einen schlimmen Ruf bei den Seeleuten, und es ergiebt sich aus den Nachrichten älterer Zeit, dass, noch etwa vor hundert Jahren, unter drei Schiffen, welche jene Reise machten,

eins verloren ging, während die zwei anderen, meist sehr schlimm zugerichtet, im stillen Ocean ankamen. Unbeschädigt, und vollkommen seetüchtig, kam unter hundert Schiffen kaum eins durch, wohl aber kam es vor, dass ganze Geschwader verloren gingen, sowie, dass nicht selten Schiffe lange Zeit an der verrufenen Südspitze kreuzten, des directen Gegenwindes halber, der dort meistens herrscht, aber niemals herunkamen, sondern endlich umwendeten, und um das Cap der guten Hoffnung segelnd, in den grossen Ocean zu gelangen suchten.

So schlimm ist es nun freilich heut zu Tag nicht mehr; da alle die Berichte aus jener Zeit sowohl, als wissenschaftliche Beobachtungen nachweisen, dass die meteorologischen Verhältnisse sich dort auf keine merkliche Weise geändert haben, so muss wohl angenommen werden, dass Verbesserungen im Seewesen, und vielleicht vorzugsweise eine vortheilhaftere Construction der Schiffe selbst die Ursache dieser verringerten Gefahr sind.

Aber stets bleibt die Umschiffung von Cap Horn eine unangenehme Parthie, denn ohne Zweifel gehen dort verhältnissmässig immer noch viele Schiffe verloren, und mehr oder weniger starke Beschädigungen, Havarien, hat jedes Schiff dort zu erleiden.

Unter den Passagieren der Reform waren in den letzten Tagen mehrlei Bedenken und Befürchtungen entstanden, und diese wurden sicher nicht gemildert durch die Ankunft zweier nordamerikanischen Schiffe, welche, nach Californien bestimmt, bei Cap Horn so schlimm zugerichtet wurden, dass sie umwenden mussten, um im Hafen von Rio de Janeiro ihren Schaden zu bessern.

Ich habe, nebenher gesagt, nie ein schlimmeres; zusammengewürfelteres Volk gesehen, als die Yankey, welche die Passagiere jener zwei Schiffe ausmachten, und die Verwunderung von verschiedenen unserer jungen Leute war gross, die Kinder der guten und heissersehnten Mutter-Republik als solche ungeschliffene Jungen zu finden.

Aber es war jetzt zu spät, der Aussicht auf zahlreiche ähnliche Gesellschaft in Californien zu entsagen, und ebenso musste den Beschwerden und Gefahren des berüchtigten Caps muthig entgegengegangen werden, denn der Capitän liess uns wissen, dass er des folgenden Tages früh absegeln werde, und setzte mit gewohnter Artigkeit hinzu, er werde keine Minute warten, und wer zu spät käme, könne zu Fusse nachkommen.

Aber es kamen Alle zu rechter Zeit, die Meisten schon am Abend zuvor, und ich selbst fühlte mich fast heimisch auf dem alten Kasten, so dass ich wohl begreife, wie der Seemann Liebe zu seinem Schiffe fassen und hegen kann, und sich vielleicht oft dort mehr zu Hause fühlt, als die Landratte in ihren vier Pfählen.

Ich hatte mehrfache Naturalien gesammelt und erworben in Rio de Janeiro, was aber mehr war, ich hatte dort Erfahrungen gewonnen über Land und Leute, ich hatte den schönsten Hafen der Welt gesehen, die Pracht des Urwaldes bewundert, und zugleich Gelegenheit gehabt, den grössten Theil der tropischen Nutzpflanzen kennen zu lernen, welche im botanischen Garten in ziemlich grossem Maasstabe gezogen werden. So war ich zufrieden und nahm die Muskitos geduldig mit in den Kauf, welche, am Lande kaum zu bemerken, sich an Bord in ziemlicher Menge eingefunden hatten.

Am ersten Juli (1849) in den ersten Stunden des Nachmittags lichteten wir die Anker und verliessen den Hafen von Rio, aber noch war das Land in Sicht, als uns ein Schiff unseres Rheders, der Express, entgegenkam, welches, wie wir, nach Californien bestimmt, indessen nur die Höhe von Buenos-Ayres erreicht, und dort vom Wind und Wetter so übel zugerichtet worden, dass es umkehren, und gleich den beiden Nordamerikanern, in Rio de Janeiro bessern musste. Wir erhielten diese Nachricht, wie ich glaube, durch Signale, denn ich kann mich nicht erinnern, dass ein Boot an unseren Bord kam, aber desto deutlicher

sehe ich noch heute jenes Schiff vor mir, dem die Braam- und Royalstangen am Hauptmast fehlten, und welches überhaupt jämmerlich und zerschunden aussah.

Nichts ist langweiliger, als die Tagbuchform bei ähnlichen Schilderungen wie die gegenwärtige, ich werde mich daher im Folgenden auf allgemeine Berichte beschränken, während ich dem Schlusse der kleinern Skizze eine Tabelle beigeben werde, in welcher der freundliche Leser ersehen kann, wie weit wir täglich gekommen, wie die Temperatur des Wassers und der Luft, die Windrichtung und der Barometer stand.

Zuerst mag der Fauna des Meers gedacht werden, welche hier, noch in der Nähe der Tropen, wohl eine reichliche zu nennen war.

Mit den glänzendsten Farben geschmückt und die abentheuerlichsten Formen zur Schau tragend, zogen zahllose Quallen an unserm Borde vorüber, Scheibenquallen darunter von mehreren Fussen Durchmesser, und wieder kleine Individuen von Linien Länge. Züge von Delphinen durchzogen die See, und Butzköpfe, der *Delphinus gladiator*, wurden ebenfalls gesehen, indessen ziemlich weit, und nur bestimmbar durch das Fernrohr, zum Aerger des Capitäns, der ihnen gerne einige Büchsenkugeln zugesendet hätte, da es, wie er sagte, die böartigsten Thiere der Welt wären. Auch die Vogelwelt war reichlich vertreten durch zahlreiche Möven, und besonders waren die capischen Tauben die ständigen Begleiter des Schiffes, und schon am zweiten Tage wurden einzelne Albatrosse gesehen, wenn gleich bloß kleinere Arten.

Wir kamen, wie die Tabelle besagt, rasch vom Flecke, aber bereits nach einigen Tagen, auf der Höhe von Buenos-Ayres, oder einige Grade darüber, schwand ein grosser Theil all' dieser Herrlichkeit. Die Thierwelt beschränkte sich nur noch auf einzelne Vögel, die Quallen und ihre Stammverwandten waren vollständig unsichtbar geworden, und ziemlich gleichzeitig mit ihnen verschwand auch eine

der prachvollsten Erscheinungen, welche den Seefahrer für manche Unbill reichlich entschädigt, ich meine das Leuchten der See. Anstatt dieser unserer bisherigen Begleitung aber bekamen wir Gäste an Bord, wilde und ungebetene, mächtige Wellen nämlich, die dort zum erstenmal kräftig auf Deck sprangen, und am Tag sich mehrend an Zahl und Stärke uns lange Zeit nicht mehr verliessen.

Schwand aber auch das reizende nächtliche Leuchten der See, mit den Miriaden von wunderbar gestalteten Thieren, welche es bedingen, so war unser einsamer Weg in der weiten Wasserwüste doch nicht immer in tiefe Dunkelheit gehüllt, und häufiger, als vielen der Genossen lieb und erwünscht, beleuchteten Blitze unseren einsamen Weg.

In jenen Breiten nämlich sind Gewitter, und meist nächtliche, eine oft wiederkehrende Erscheinung, und zugleich eine imposante und erhabene, leider aber wie manches Grossartige überhaupt mit mancherlei Unannehmlichkeiten verknüpft. Die besprochenen Wellen schlugen dann unaufhörlich über Bord; denn die See geht schwer und das Schiff liegt stark auf der Seite, Alles, was nicht sorgfältig fest gestaut ist, rollt auf Deck und in den Koyen umher, und verursacht einen, häufig fast unerträglichen, Lärmen, in welchen sich das Fluchen der Matrosen und das Stöhnen der Seekranken auf würdige Weise einmischt.

Wer indessen, wie zum Beispiel ich, zu den Bevorzugten gehört, die auch beim schlimmsten Wetter nicht seekrank werden, wer den häufig in Strömen herabgiessenden Regen nicht scheut, und wer es endlich versteht, den unaufhörlich auf Deck sich stürzenden Wellen auszuweichen, oder wenigstens sich festzuhalten, dass er nicht umgeworfen, oder gar über Bord gespült werde, der mag ein schönes Schauspiel geniessen, wenn er vom Deck aus hinausblickt in solch eine wilde Wetternacht.

Ihr steht dann in einer Dunkelheit, die Euch nicht

erlaubt, Eure eigene Hand zu sehen, die Ihr vor den Augen haltet, aber der Donner brüllt auf eine Weise, wie Ihr ihn am Lande nie gehört zu haben glaubt. Dann schweigt er auf einige Sekunden, aber jetzt hört Ihr den Wind heulen, und unter Euren Füßen die Planken ächzen, auf denen Ihr steht, und schwer die Raaen stöhnen, welche ober Euch die geborgenen Segel tragen.

Jetzt ein blendender Blitz, der einer feurigen Schlange gleich über das Schiff hinfliegt, und die Masten zu streifen scheint, und gleichzeitig knatternd und prasselnd ein furchtbarer Donnerschlag! Nur einen Moment empfindet Ihr den grellen Lichteindruck, aber dieser reicht hin, Euch draussen die grollende, empörte See zu zeigen mit unzähligen, wilden, schaumgekrönten Wellenhäuptern, die sich thürmend gegen Euch anstürmen, und brüllend Euch zu verschlingen drohen. Ihr seht wohl auch in diesem kurzen Augenblicke, dass das Hintertheil des Schiffes hoch in den Lüften schwebt, während das Bugspriet sich in die Wogen zu bohren scheint. Dann aber ist alles um Euch dunkel und schwarz wie vorher, und Ihr hört nur die grollende See und den heulenden Wind und die schmetternden Schläge des Donners.

Dies sind wilde tolle Nächte, diese Gewitterstürme auf der See, und bisweilen steigen noch tollere Gedanken auf in dem, der einsam vom Deck aus sich all' das betrachtet.

Aber das sind alte und schlimme Geschichten. Vorwärts!

Und es ging wirklich vorwärts, rasch vorwärts in das schlimme Leben am Cap. Die Temperatur fiel bedeutend, und dies war doppelt empfindlich für uns, da wir in Brasilien fast immer + 23° oder + 24° R. gehabt, und uns alle sehr behaglich dabei befanden. So hatten wir bereits am 5. Juli des Mittags nur + 11° R. und von Tag zu Tag fiel fortwährend das Thermometer.

Es mag jetzt zuerst das Leben geschildert werden,

wie es an Bord eines Schiffes das Cap Horn umschiff, von den Passagieren ausgestanden wird, d. h. das bürgerliche, oder, *sit venia verbo*, das passagierliche Leben. Die wenigen, dem Wissenschaftlichen sich nähernden Erfahrungen, welche ein armer hungernder und frierender Naturforscher dort zu erwerben im Stande war, folgen dann weiter unten.

Der Passagier, vom Rheder als Waare, vom Seemann als höchst lästige Zugabe ein für allemal betrachtet, muss jedoch unbedingt vom ethnographischen Standpunkte aus in zwei Hauptabtheilungen gebracht werden:

- a) der seekranke Passagier,
- b) der sogenannte gesunde Passagier.

Beide Species, zusammen achtzehn oder zwanzig Menschen, befinden sich (ich spreche hier von der Brigg Reform), in einem Raume, der etwa zehn Schritte Länge und vier Breite hat, und von welchem aus kleine Thüren in die Koyen führen. In dieser sind auf einem Raum von sehr grosser Kleinheit, mit noch viel grösserer Geschicklichkeit zwei, nach Umständen auch vier Schlafstellen angebracht, und da wenigstens bei der stets stürmenden See des Cap Horn, sicher zwei Drittel von Passagieren seekrank sind, so sind die meisten der Schlafstellen von Individuen der Species a eingenommen, welche sich, stumm und schweigend, denn nutzloses Jammern und Fluchen hat längst Jeder aufgegeben, in ihr Schicksal ergeben haben, trotz dieser rührenden und christlichen Geduld, aber eine Reihe von Gerüchen verbreiten, deren verschiedenartige Quellen durchaus nicht näher zu bezeichnen sind.

Es mag genügen, um eine einzige derselben anzuführen, dass jeder dieser Unglücklichen sich täglich zum Mindesten zwanzig Mal erbricht, und dass das unnennbare Gefäss, in welchem dieser Tribut der alten Mutter Thetis überbracht werden soll, vorher zum Wenigsten zehn Mal umgeworfen wird, denn das Schiff schwankt so stark, dass jedes Glas umfällt, jeder Teller vom Tische stürzt, jeder

Napf in eine Ecke geschleudert wird, wenn nicht auf irgend eine Weise eine Befestigung statt gefunden hat.

Aber der Seekranke befestigt gar Nichts mehr!

Man sagt, der Seekranke verfluche das Meer, er denke an Nichts, als an das Land, und er wünsche sich den Tod.

Aber Alles das ist falsch! der Seekranke verflucht und segnet Nichts, auch denkt er keineswegs an das Land, denn er denkt überhaupt gar Nichts, und ebenso wünscht er sich Nichts, also auch nicht den Tod.

Er hat vielleicht, ich sage vielleicht, eine dunkle Ahnung, dass es besser für ihn wäre, nie geboren worden zu sein, aber zum klaren Begriff, zum Wunsch hat sich diese Ahnung sicher nicht erhoben.

Aus Allem diesen geht hervor, dass es richtig ist, wenn ich sage, der Seekranke befestigt Nichts mehr.

Doch genug vom Zustande der Seekranken und nun zu dem Befinden des sogenannten Gesunden.

Der Reisende, welcher auf der Fahrt um's Cap Horn nicht aber mit allen Anzeichen der Seekrankheit auf seinem Lager liegt, ist desshalb doch nichts weniger als gesund, sondern er befindet sich in einem fortwährenden Zustande von Missbehagen. Er isst, er trinkt, er raucht zwar, aber Alles diess geschieht in dem Raume, dessen Grösse wir vorhin angegeben haben, und in welchem sich ebenfalls die Kranken befinden, deren wir wieder zur Genüge gedachten. Der Geruch der Speisen und der Tabackrauch dienen nicht dazu, die Atmosphäre zu verbessern, und das Bedürfniss, von Zeit zu Zeit auf Deck einige Augenblicke frische Luft zu schöpfen, wird unabweisbar. Da aber nicht jeder es versteht, geschickt den unaufhörlich über Bord hereinschlagenden Wellen auszuweichen, und diess häufig auch beinah unmöglich ist, da ferner fortwährend in jenen Regionen ein mehr oder minder starker Regen, Schnee oder Hagel vom Himmel fällt, so ist man nach einem kurzen Aufenthalte auf Deck vollständig durch-

nässt und eilt wieder in die Kajüte zurück. Diese nassen Kleider aber, welche zum Trocknen in der Kajüte aufgehängt werden, denn man hat keinen andern Platz hiezu, machen den kleinen, ohnehin schon mit schlimmen Gerüchen aller Art verpesteten Raum auch noch feucht und dunstig, bisweilen vollständig unerträglich.

Man wird fragen, warum man nicht lüftet. Aber die Kajüte hat neben einem kleinen Loche, welches man Thüre nennt, keine andere ins Freie führende Oeffnung, als das Oberlicht (Skylight), aber das Glasfenster desselben hat man bereits seit einigen Wochen mit starken Holzplanken zugedeckt, und deren Fugen mit getheertem Werge verstopft, und sogar die Fallthür, durch welche man auf einer leiterartigen Treppe nach oben gelangt, muss von Zeit zu Zeit geschlossen werden, weil, trotz dem dass sie überdeckt ist, doch bei einigen Windrichtungen, die Wellen durch sie in die Kajüte dringen würden.

Luft und Licht dringt also allein durch diese Thüre in die Kajüte, so lange man sie nämlich offen lässt, wird sie geschlossen, so genießt man die vorher beschriebene liebliche Atmosphäre, in vollständiger Dunkelheit, anstatt im Dämmerlichte, denn vollständig hell wird es nie dort unten, und oben ebenfalls nur zu Zeiten, da der Tag zwischen zehn und elf des Morgens graut, und die Abenddämmerung um zwei Uhr des Nachmittages bereits wieder beginnt, wenn man nämlich so wie wir, im dortigen Winter Juni, Juli, August, jene Breiten passirt.

Die Temperatur in der Kajüte betreffend, so ist sie eine jämmerliche, das heisst fast immer unter $+8^{\circ}$ R. Denn die Heizung wird allein durch die menschliche Wärme der Passagiere bestritten. Dunkle Gerüche circularinten zwar an Bord von einem Ofen, der sich eingepackt im unteren Raume befinden sollte, und bei Buenos-Ayres wurde ebenso von einem Blitzableiter gesprochen, allein beide Gegenstände blieben fromme Sage, und kamen nie an das Licht des Tages.

Ich fragte einmal den Capitän, ob beide höchst nützliche Gegenstände wirklich in seinem Besitze? „Wie können Sie glauben, sagte er stolz, dass ein Bremer Schiff ohne Ofen und Blitzableiter in See geht.“ Dann aber verschwand er in seine Kajüte, und stand nicht weiter Rede.

Einem anderen Passagier, der zähklappernd den Obersteuermann nach dem besprochenen Ofen fragte, sagte jener, dass derselbe bloss für den Fall an Bord sei, dass das Schiff nach dem Pole verschlagen würde. Jener Unglückliche verschwand, schauernd bei dem Gedanken an den Pol, in seine Koye und vergrub sich schweigend in seine Woll-Decken.

Hinsichtlich des Essens, und das Essen spielt an Bord eine grosse Rolle, so war es analog der Luft, dem Lichte und der Beheizung, das heisst: jämmerlich.

Des Morgens und Nachmittags Caffee, hellblond schwächlich und dünn bis zum Excess, aber, in reichlicher Menge.

Diess findet allerdings seine Entschuldigung darin, dass auf Segelschiffen, welche zur Aufbewahrung des Wassers keine eisernen Gefässe haben, und auf welchen das Wasser also in hölzernen Fässern liegt, dieses fast immer mehr oder weniger fault*), und übelriechend ist. Man gibt dess-

*) An und für sich fault Wasser nicht, sondern es bedingt bloss die Fäulniss eines Theiles des Holzes, nämlich der sogenannten extractiven Substanzen desselben. Wasser in Glas aufbewahrt, in gebranntem Thon, in eisernen Behältern, geräth nie in Fäulniss, und wenn die Oberfläche des Holzes, nur etwa eine Linie tief, von den extractiven Substanzen durch chemische Behandlung befreit wird, so fault Wasser ebensowenig in solchen Fässern. Bei neuen Fässern, oder bei solchen, welche vorher zu Aufbewahrung anderer Flüssigkeiten gedient haben, fängt das Wasser meist nach 14 Tagen bis drei Wochen an, den Prozess der Fäulniss einzuleiten, es färbt sich dunkelbraun, und verbreitet einen Geruch, der widerlicher ist als jener eines in Zersetzung begriffenen Cadavers. Wir hatten auf der Reform eine Periode, in welcher wir in der Kajüte

halb, damit vom Organismus die nöthige Menge Wasser zugeführt wird, jenen schauerhaft dünnen Kaffee, aber in reichlicher Quantität, denn der üble Geruch des Wassers wird durch die geringe Kaffeezuthat dennoch zum Theile verdeckt.

Des Mittags Salzfleisch, im ungekochten Zustande herrlich irisirend und einem edlen Labrador ähnlich in allen Farben spielend. Gekocht: doppelt ungeniessbar, weil so zähe, dass die besten Zähne es kaum zu zermahlen vermochten, und auf der andern Seite, weil so furchtbar sauer, oder besser: salzig, dass man instinktartig sich davon abwandte.

Was das Gemüse betrifft, so sprach man häufig von demselben, wenn man bei Tische des theuren Vaterlandes gedachte, seiner lieben Angehörigen, des frischen Rindfleisches und anderer schönen Dinge, welche die Reform (natürlich das Schiff) manchen von uns gründlich versalzen hatte. In Wirklichkeit war es aber nicht vorhanden, und selbst der Sauerkohl, der barmherzige Freund der Belagerten, der Seefahrer und der Zuchthaus-Bewohner war auf die Neige gegangen.

Einmal in der Woche gab es indessen Reis, welcher so wenig muffelte (man muss mir den Provinzialismus schon hingehen lassen), dass ich ihm heute noch dankbar bin, denn es war das einzige geniessbare Gericht, neben den Kartoffeln, welche indessen selten erschienen.

unsere Suppe bereits riechen konnten, wenn sie vom Deck aus an dem geöffneten Skylight der Kajüte vorübergetragen wurde, denn der pestilenzialische Geruch des Wassers wurde selbst durch das Kochen nicht gänzlich zerstört. Nach einiger Zeit aber, wenn die durch Wasser ausziehbaren Stoffe des Holzes durch die faulige Gährung vollständig zerstört sind, klärt sich das Wasser und der Geruch verschwindet allmählich. Als wir nach achtwöchentlicher Reise von Bremen im Hafen von Rio ankamen, war unser Wasser bereits 14 Tage lang ganz leidlich geworden, trotz dem, dass man es für unsern Bedarf aus der Weser geschöpft hatte.

Des Abends wurde dreimal in der Woche Thee gereicht, und, wie des Mittags vom Gemüse, vom Käse gesprochen mehr oder weniger stürmisch, je nach Gemüthsart und Stimmung.

Häufig aber hatten wir des Abends ein Gericht, von welchem alle Kochbücher schweigen, von welchem aber die Geschichte dereinst nicht schweigen wird, wenn sie zu Gerichte geht mit allen perfiden und schamlosen Erfindungen, welche entartete Menschen ans Licht gefördert haben. Jenes verabscheuungswürdige Gemengsel, was den Namen eines „Gerichts“ auf höchst widerrechtliche Weise usurpirt hat, wurde „Lapscaos“ genannt, und bestand aus einem Gemische aller Speisen, welche des Mittags nicht gegessen wurden. Gequetschte Kartoffeln, Erbsen und Linsen als Suppenreste, sonderbar gestaltete Stückchen Fleisch von zweifelhaftem Ursprunge und sehr verschiedener Grösse, Knorpelstückchen von Salzfleisch (Tellerreste vielleicht, grosser Gott!) gequellte Brocken von Zwieback — doch genug dieser Abscheulichkeiten, aus welchen indessen zur Genüge hervorgeht, dass das Leben des Passagiers bei Cap Horn nichts weniger als comfortable zu nennen.

In der That stand auch das, was man moralischen Katzenjammer, in weiterer Bedeutung des Wortes, nennt, deutlich auf jedem Antlitz der Genossen geschrieben, und nur die Abende boten bisweilen einige heitere Augenblicke. Ich hatte vom Capitain für uns, statt der anfänglich gegebenen Thranlampe, drei Stearinkerzen allabendlich errungen, und da noch einige andere Passagiere, so wie ich selbst, uns mit Wachskerzen versehen hatten, so war die Beleuchtung eine ganz gute, man konnte lesen, schreiben und endlich — spielen, was, die Wahrheit zu sagen, so wenig unterlassen wurde, als „das einen guten deutschen Trunk thun“ nach Sitte unserer Väter und unserm eigenen Gutfinden.

Freilich war dieses Getränke (unser Privat-Eigenthum) zum geringsten Theile deutschen Ursprungs, aber da wir

Alle im Begriffe standen Kosmopoliten zu werden, so wurde unser Gewissen wenig beschwert, durch den ziemlich bunt wechselnden Genuss von Ale- und Porter-, von Teneriffa-, von Lissabonwein, Portwein, von Arack de Batavia und Rum und allerlei anderen fremdländischen Spirituosen.

Wenn ich nun kurz berühren muss, was ich in jenen Tagen gethan, so mag diess nur deshalb geschehen, um die wenigen naturhistorischen Notizen einzuleiten, und dem freundlichen Leser vorzuführen, welche ich zu sammeln im Stande war.

Wie die Tabelle I. besagt, wurde von neun Uhr des Morgens bis zehn des Abends, stündlich der Stand des Barometers aufgezeichnet (Anéroïde von Serebours et Secretan in Paris). In Tabelle II wurde des Morgens um neun Uhr, des Mittags um zwölf und des Abends um neun Uhr die Temperatur der Luft verzeichnet, und des Morgens um neun die Temperatur des Wassers. Die Bestimmung der Länge und Breite, sowie die Windrichtung und andere Notizen wurden aus dem Schiffsjournal in dasselbe eingetragen.

Habe ich oben, der Wahrheit gemäss, schlimm berichtet über die wenige Behaglichkeit, welche uns an Bord geboten wurde, so ist es mir jetzt ein doppeltes Vergnügen, wieder der Wahrheit getreu, zu erzählen von dem freundlichen Benehmen der Seeleute gegen mich, und von ihrer Willfährigkeit mich nach Kräften zu unterstützen, in meinem Bischen Forschen und Thun. Stets standen ihrer zwei an der Thüre, die auf Deck führt, wenn ich des Abends dorthin kam, die Temperatur zu nehmen, und es war wirklich diess nicht leicht, bei dem oft furchtbar hohen Wellengang der See, dem Schaukeln und Stampfen des Schiffes, den fortwährend über Bord stürzenden Seen, und des Schnees, Regens oder Hagels halber, der in jenen Breiten, man kann wohl sagen ohne Unterbrechung, fällt.

Aber man wusste, dass ich mit dem Glockenschlage neun auf Deck erscheinen würde, um bei dem spärlichen

Lichte einer kleinen Handlaterne meine Beobachtungen zu machen, und stets wurde ich, erschwerte das Schwanken des Schiffes das Stehen allzusehr, von vier kräftigen Armen gefasst und zur Schanzverkleidung geführt, und dort hielten mich die wackern Männer häufig fest um den Leib, damit ich die Arme frei bewegen konnte, leuchteten mir, und wiederholten laut die abgelesenen Zahlen, damit sie nicht so leicht dem Gedächtnisse entschwänden.

In dankbarem Herzen bewahre ich noch heute jene mir so uneigennützig geleisteten Dienste, sowie überhaupt die Willfährigkeit mir allenthalben zu helfen; denn bei jeder Veranlassung bei Tag und Nacht wurde ich eilig auf Deck gerufen, zeigte sich irgendwie etwas Besonders oder Auffallendes am Himmel oder im Wasser.

So brachte ich, gerufen, oder freiwilligen Ausguck haltend, im Durchschnitt die halbe, freilich nicht lange, Tageszeit auf Deck zu, während ich die andere Hälfte in meiner Koye damit beschäftigt war, meine erstarrten Glieder wieder zu erwärmen, zwischen den Schaffellen, welche ich als vorsichtiger Mann und gründlicher Feind der Kälte, in Brasilien gekauft hatte.

Gedenken wir jetzt des Himmels, so lässt sich leider nicht viel Gutes von ihm erzählen hinsichtlich seines Aussehens bei Cap Horn oder in dessen Nähe. Schon bald nach Zurücklegung des vierzigsten Breitegrades, verschwand das herrliche Blau, und die Sonne blieb unsichtbar, anfänglich verborgen hinter Wolken, später aber gehüllt in einen grauen, missfarbigen Nebelschleier, der sich bis auf die Spitzen der Masten zu senken schien und fortwährend mit allzufreigebiger Hand, Regen, Schnee oder Hagel auf uns austreute. Erschien sie aber auch bisweilen auf einige Augenblicke zu grossem Vergnügen des Capitains und Steuermanns, da man ohne sie natürlich nicht wissen konnte, wo man sich befand, so war ihr Aussehen bleich und kränklich, ähnlich einem missfarben gelbem Kleckse auf

grauem Löschpapier, ohne Glanz, ohne Wärme, ohne leuchtende Strahlen.

Cap Horn ist eben die Region der unaufhörlichen meteorischen Niederschläge, sowie die Wüste von Atacama, welche ich später besuchen sollte, der ewig regenlose Landstrich, und doch ist mir unter beiden Extremen das letzte noch das liebere.

Vergebens hoffte ich auf irgend eine optische Erscheinung, auf Nebensonnen, merkwürdige Höfe, oder andere Ungeheuerlichkeiten an jenem langweiligen Sturm- und Regenhimmel, denn nichts Aehnliches liess sich bemerken und das einzige, das halbweg in dieses Fach einschlug, war unter $50^{\circ} 54'$ Länge und $44^{\circ} 50'$ Breite ein sogenannter Sturmstack, Sturmstock, nämlich ein Regenbogen am Himmel, während an dem Orte, wo wir uns befanden, weder Regen noch Sonnenschein war. Die Erscheinung, welche ich auf See nur ein einzigesmal mit einiger Intensität beobachtet habe, wird von den Seeleuten, wie schon der Name besagt, auf nahen Sturm bezogen, aber diese Befürchtung traf jenesmal nicht ein.

Was die Nacht betraf, so war sie ganz analog dem Tage, und der Mond liess sich nicht mehr sehen als die Sonne. Doch hatte ich Gelegenheit, einen ziemlich eigenthümlichen Mondhof zu beobachten, und das zwar in der Nacht vom 25. auf den 26. Juli ($62^{\circ} 36'$ Länge $49^{\circ} 49'$ Breite) bei leicht bedecktem Himmel. Der Mond stand etwa 15 Grade hoch, und genau dem Durchmesser gleich, zeigte sich in senkrechter Richtung ein leuchtender Streif ober- und unterhalb desselben, von einer Totallänge von etwa ebenfalls 15 Graden, und ziemlicher Lichtstärke, welche am intensivsten in der Nähe des Mondes selbst war. Rasch vorüber ziehende Wolken oder Nebelschichten, dämpften oder hoben, je nach ihrer Stärke, die Lebhaftigkeit des Lichtes, welches bisweilen ziemlich glänzend erschien. Man kann sich die Erscheinung am leichtesten versinnlichen, wenn man sich einen gewöhnlichen, aber ziemlich grossen

Hof um den Mond denkt, an welchem auf beiden Seiten, bis an die Ränder der Mondscheibe hin, zwei Segmente abgenommen worden sind.

Eine Andeutung dieser Erscheinung, aber wenig klar ausgesprochen, habe ich später, im März 1852, einmal in Nürnberg beobachtet.

Auf Nebenmonde oder diesen ähnliche Erscheinungen hoffte ich aber, sowie bei der Sonne, vergebens, und ebensowenig wurde mir der ersehnte Anblick eines Südlichts zu Theil, und so war wenig Entschädigung geboten, für die verschwundene Pracht des fixsternreichen südlichen Himmels.

Die See, von der wir jetzt einige Augenblicke sprechen wollen, nachdem wir des Himmels Erwähnung gethan haben, mag wohl ein Spiegelbild des Himmels genannt werden, und das zwar nicht bloss bildlich, sondern in vielen Fällen wirklich buchstäblich. Betrachten wir zum Beispiel die Farbe des Meeres, so sind es zwei Hauptmomente, welche dieselbe bedingen, einmal zwar die grössere oder geringere Tiefe des Wassers, dann aber, und unbedingt in den meisten Fällen, die Färbung des Himmels.

Blau ist das Wasser bei bedeutender Tiefe, grün an Stellen, wo sich Untiefen befinden und überhaupt an seichteren Orten.

Meist in der Nähe der Küsten tritt die grüne Färbung auf, aber dort ist meist auch die See von geringerer Tiefe. Ich glaubte die von mir an allen Küsten beobachtete grüne Färbung des Meeres bedingt durch eine Art Spiegung des Landes im Wasser. In der Algodonbai aber überzeugte ich mich vom Gegentheile. In nächster Nähe der Küste tritt dort eine tief grüne Färbung auf, bald aber geht diese in ein ebenso lebhaftes Blau über, indessen hatten wir dort schon bei 80 Faden keinen Grund mehr.

Bei tiefer See also blaue Färbung.

Scharf begrenzt, man möchte sagen wie abgeschnit-

ten, sind bisweilen diese beiden Farbtöne, und es sei mir erlaubt ein Beispiel anzuführen.

Im stillen Meere, unter $33^{\circ} 5'$ südl. Breite, an der Küste von Chile und diese in Sicht, ist die Farbe der See etwa fünfzehn englische Meilen weit vom Lande prachtvoll smaragdgrün, weiter in See und scharf getrennt vom Grünen, wird die Färbung plötzlich eine tief dunkelblaue. Wir sahen dort, vom blauen Wasser aus, den grünen Streifen am Lande sich hinziehen, indem wir aber der Küste folgten, kamen wir bald in die grüne Region.

Vielleicht auf fünfzig Schritte hin waren die beiden Farbunterschiede noch scharf abgegrenzt, dann kam eine unentschiedene blaugrüne Färbung, bald aber war Alles um uns tief dunkelgrün, und hinter uns das Kielwasser scharf abgeschnitten dunkelblau.

Wenn aber auch, bei wenig tiefem Wasser, der Meeresgrund die grüne Färbung bedingt, so ist unbedingt auf der andern Seite die blaue Farbe der See, ein Spiegelbild des blauen Himmels, und selbst die grüne Farbe wird tiefer, glänzender und lebhafter bei klarem Himmel und heller Sonne.

Unter den Tropen, und dahinsegelnd unter jenem klaren und so prachtvoll blaugefärbten Himmel, zeigt uns das Meer eine Farbe, schöner selbst als der Himmel, weil durch die Bewegung der Wellen jener reizende Farbenton noch gehoben wird.

Rasch aber, wie es in jenen Breiten nicht selten geschieht, überzieht sich der Himmel mit Wolken, welche aufsteigend von allen Seiten, die Sonne verhüllen und das glänzende Blau des Himmelsgewölbes in ein missfarbiges Grau kleiden, und eben so rasch ist auch die See grau und missfarbig geworden, denn sie spiegelt jetzt den traurigen Ton der Wolkenschicht, wie kurz vorher das fleckenlose Himmelblau.

Auch andere Farbtöne spiegeln sich, und bisweilen auf ganz reizende Weise in der See. So bei untergehender

Sonne, wo ich, auf der Schattenseite des Schiffes, die See glänzend kupferfarbig gesehen habe. Diese Kupferfarbe war bedingt von dem Widerscheine der weissen Leesegele, welche wir eben jenesmal führten und zugleich durch den Schatten, welchen Schiff und Segel auf die sonst allenthalben beleuchtete See warfen.

Die Farbe des Meeres bei Cap Horn nun war, wie man sich aus dem soeben Gesagten leicht denken mag, keineswegs eine reizende, sondern ein würdiges Abbild der trostlosen Färbung des Himmels. Das Grün der Küste, das Blau der hohen See, sie waren vollständig verschwunden, und ich möchte am besten den Ton des Wassers an der verrufenen Südspitze Amerikas vergleichen mit dem eigenthümlichen Grau, welches ein Kessel mit schmelzendem Blei zeigt, dessen Oberfläche aber bereits stark oxydirt ist. Bisweilen hatte auch dort die See das trübe schlammige Ansehen eines Flusses, nach heftigen Regengüssen; kaum aber braucht bemerkt zu werden, dass Alles diess nur optische Erscheinungen waren, und dass, geschöpft, das Wasser so klar wie unter den Tropen war.

So viel von der Farbe des Meeres.

Von seinem ewigen Grollen und anderm unliebenswürdigen Gebahren habe ich bereits gesprochen und muss später noch kurz darauf zurückkommen, bei dem häufig gemissbrauchten Worte Sturm, was über den Kanal schwimmende Landratten so gerne jedem Lüftchen beilegen, das einen Tropfen Wasser auf Deck wirft.

Die Fauna und Flora jener Breiten ist begreiflich eine sehr beschränkte.

Wallfische sahen wir an der Ost- und später an der Westküste nicht über den 50° Grad südl. Breite, dafür aber dann auch mächtige Exemplare. Auch der *Delphinus gladiator* trat erst in diesen Breiten wieder auf. Einige Grade weiter sahen wir indessen noch andere Delphine. Eine viel grössere Anzahl derselben beobachtete ich aber bei Cap Horn während der Rückreise des folgenden Jahres,

und das zwar von sehr verschiedener Grösse und Färbung, so zum Beispiel schwarze mit weissem Bauche, ganz weisse, und weisse mit schwarzen Flecken auf dem Rücken, und es mag wohl sein, dass manche noch unbestimmte Species sich unter ihnen befand.

Die Vogelwelt schien einzig durch verschiedene grosse Albatross-Arten, und durch die capische Taube (*Procellaria capensis*) repräsentirt. An der eigentlichen Südspitze, das heisst unter 56 und 57° südl. Breite, sah ich aber auch diese nicht, so dass ich glaube, dass nur selten diese Thiere sich vom atlantischen Ocean in das stille Meer begeben, nicht weil sie die hohen Breiten scheuen, denn wenn ich nicht irre, hat man sie anderwärts noch näher dem Pole getroffen, sondern weil ihnen eben bei Cap Horn denn doch die See allzustürmisch und bewegt sein mag, trotz dem dass sie zu den ächten und aufrichtigen Sturm-vögeln gehören.

Ich habe sowohl Albatrosse, als auch capische Tauben häufig geangelt, denn natürlich giebt es keine andere Art ihnen habhaft zu werden, und habe auf diese Weise Gelegenheit gehabt, die äusserordentliche Unbefangenheit dieser Thiere zu bewundern, welche, wenn sie am Angelhaken an Bord gezogen werden, dort von der Angel befreit, und wieder ins Wasser geworfen werden, im nächsten Augenblick wieder dieselbe Angel annehmen und sich abermals fangen lassen.

Hat man einen grossen Albatross an der Angel und zieht ihn an Bord, so hängen sich seine Mit-Albatrosse und Brüder sogleich an seine Beine, oder an die Flügel des Gefangenen, und vermehren auf diese Weise bedeutend die Schwierigkeit ihn aufzuhiessen.

Es ist diess ein grossartiger Zug im Charakter dieser Thiere, und zeigt, dass auf keinerlei Weise altfränkische Vorurtheile bei ihnen stattfinden, wie solche bei den vierfüssigen Raubthieren des Landes angetroffen werden sollen. Denn jene Vögel beabsichtigen keineswegs ihrem bethörten

Collegen zu Hülfe zu kommen, sondern sie wollen ihn einfach essen.

Zieht man den Gefangenen an Bord, tödtet ihn, und wirft ihn sogleich wieder in die See, so ist keine Minute vergangen, bevor er in Stücke gerissen und von den andern bis auf die letzte Faser aufgespeist worden. Ich hatte Gelegenheit, diess mehrmals mit anzusehen, da in jenen Breiten das Abbalgen grösserer Vögel (des beschränkten Raumes in der Cajüte, und der Sturzwellen auf Deck halber) oft unmöglich ist, und ich mir wenigstens einige Schädel derselben verschaffen wollte. Wirft man einen verwundeten Vogel in die See, so wird er ebenfalls sogleich von den andern angefallen, getödtet und verzehrt.

Bei den capischen Tauben habe ich diess nicht beobachtet, und sie schienen sich um einen verwundeten Kameraden wenig zu kümmern, das abgebalgte Fleisch, oder die Eingeweide einer derselben war ihnen indessen stets eine willkommene Speise.

Im übrigen scheinen diese Thiere, die Captauben wenigstens, den Menschen auch nicht im mindesten zu scheuen. Sie sind nicht im Stande sich, von Boden auf, in die Luft zu erheben, hat man also eine an Bord von der Angel befreit, so ist sie gezwungen auf Deck zu bleiben. Kaum aber bemerkt man bei ihnen ein Anzeichen von Furcht, sondern sie scheinen anfänglich nur die ihnen ungewohnte Umgebung neugierig zu betrachten und nehmen schon nach kurzer Zeit den gebotenen Speck oder anderes Futter begierig auf.

Tange wurden von uns nur zwei Arten angetroffen. Am 21. Juli unter 56° Länge und 46° 54'' südl. Breite, einige etwa zehn bis fünfzehn Schuh lange Stücke von *Fucus pyriferus* Linné, und später auch *Fucus antarcticus* Chamisso. Ueber 49° 5' Breite hinaus wurde keine von beiden Arten weiter gefunden. Da beide Arten eine Länge von mehreren hundert Fussen erreichen, und nicht selten von andern Reisenden, Stücke derselben von ausserordent-

licher Grösse aufgefischt wurden, so waren mehrere von uns, trotz des schlechten Wetters beharrlich damit beschäftigt, Ausguck nach solchen ungeheuerlichen Exemplaren zu halten, aber fruchtlos. Auf der Rückreise fand ich beide Arten unter denselben Breitengraden wieder, allein ebenfalls spärlich und in noch kleineren Stücken.

Von irgend einem Seegethiere war keine Spur an ihnen zu finden, obgleich andere Beobachter grosse Mengen von lebenden Individuen auf diesen Tangen gefunden haben. Vielleicht mag dieser Mangel durch die Jahreszeit bedingt gewesen sein.

Wenden wir jetzt noch auf einige Augenblicke unsere Aufmerksamkeit auf die wenigen Stücke fester Erde, welche wir auf jener trübseligen Reise zu sehen bekamen.

Wer nie eine grössere Seereise gemacht, weiss nicht, welche ganz eigenthümliche Empfindungen den Reisenden überkommen, wenn er, nach langer Zeit, zum erstenmale wieder Land sieht, weiss er auch sicher, dass er es nicht betreten wird. Ich habe stets gefunden, dass vor Allem nach menschlichen Wohnungen geforscht wird, was wohl natürlich ist, hat man aber auch die Gewissheit, sowie es jenesmal bei uns der Fall war, dass die Küsten, die man eben passirt, unbewohnt sind, so wendet sich dennoch kein Blick der Vorübersegelnden von ihnen, und die geschäftige Phantasie fördert bisweilen sonderbare Entdeckungen zu Tage.

Wir gingen am 28. Juli des Morgens zwischen Good Success, der südlichsten Spitze des Feuerlandes, und zwischen der Insel Staatenland hindurch, und hatten auf diese Weise Gelegenheit theils mit freiem Auge, theils mit einem Feldstecher von Plössel, beide Küsten ziemlich deutlich beobachten zu können.

Beide tragen so ziemlich denselben Charakter, welchen der südliche Theil der Westküste Amerikas überhaupt zeigt, und den ich später Gelegenheit hatte, genauer beobachten zu können.

Kleine Hügel und Felsengruppen, spitz, kegelförmig aus den Wellen tauchend, bildeten die äusserste Küste. Alle diese pittoresken Formen waren dunkel oder schwarz gefärbt, und ohne Zweifel, wie diess auch an der Westküste der Fall, basaltisch oder doleritisch, vielleicht auch zum Theil aus plutonischen Conclomeraten bestehend. Das stark mit Schnee bedeckte Gebirge, welches sich gegen das Innere zu über jene dunklen Vorgebirge erhebt, scheint granitisches Gestein in weitester Ausdehnung des Begriffes zu sein, ebenso wie an der Westküste, wo mächtige Bildungen von Granit, Syenit, Gneiss oder Glimmerschiefer das Festland bilden, bis sie, weiter gegen das Innere zu, durchbrochen werden von der Kette der Anden, in welcher alle vulkanischen und plutonischen Gesteine gefunden werden, welche in unseren geognostischen Handbüchern in Reihe und Glied gestellt sind, vielleicht auch noch ein guter Theil darüber.

Ich glaube wohl, dass man sicher annehmen darf, dass Staatenland früher mit dem Feuerlande verbunden war, und entweder bei der Hebung jener Erdtheile aus dem Meere, abgerissen worden ist, oder vielleicht auch später von demselben getrennt wurde, durch eine jener mächtigen Katastrophen, für welche wir in der Gegenwart kaum mehr einen Maassstab haben, welche aber dennoch verschwinden gegen das Emporsteigen der hohen Cordillern.

Wie die Tabelle zeigt, war während unserer Durchfahrt durch jene Meerenge, sowie auch später die Temperatur des Wassers stets einige Grade höher, als jene der Luft, und es geht hieraus hervor, dass wir auf dem Meere immer noch, hinsichtlich der Wärme, bedeutend besser daran waren, als es auf dem Lande der Fall gewesen wäre, indem uns die kältere Luft vom Lande zukam. Unbedingt aber war wieder auf Staatenland sowohl, als wie auf der Küste des Feuerlandes, die Temperatur eine mildere, als weiter im Innern, da die See unter solchen

Verhältnissen stets ausgleichend auftritt, sowohl bei hohem, als bei niederm Stande des Thermometers.

Das eigentliche Cap Horn bekamen wir am 31. Juli des Morgens in Sicht. Wir hatten kurz vorher Windstille, dann eine starke Boe aus Nordwest und hierauf plötzlich klaren Ostwind, so dass wir mit aufgesetzten Leesegeln im Sturme an der berüchtigten Südspitze vorüberflogen. Wir hatten daher von doppeltem Glücke zu sagen, denn Ostwind, eben der, den wir besser brauchen konnten wie jeden andern, ist dort, Gott allein weiss wohl mit Klarheit warum, eine grosse Seltenheit, ferner aber ist man häufig noch näher an jenem Cap, und bekommt es dennoch nicht zu sehen, da meistens dichte eisige Nebel es vor unseren Blicken verbergen.

Das eigentliche Cap Horn, wenigstens das, was mir von unserem Capitän dafür bezeichnet wurde, ist eine wilde und grotesk aus dem Meere hervorgeschobene Felsengruppe, und zwei grosse dunkle Kegel, ohne Zweifel Basalt oder Dolerit, bilden die Hauptparthie. Kleinere ähnliche Formen ragen in einiger Entfernung aus den Fluthen, gegen Osten hin breitet sich hierauf, aber mit jenen grossen Kegeln nicht zusammenhängend, eine Kette mit Schnee bedeckter Berge aus, welche ohne Zweifel höher sind, als das Cap, aber dennoch nieder erscheinen, weil sie in weiterer Entfernung liegen.

Wir hatten die ganze Gruppe bald aus den Augen verloren, aber der kurze Blick reichte, nahm man die vorher gesehenen Küsten von Good Success und Staatenland zu Hülfe, einen ziemlich klaren Begriff von dem Charakter der Südspitze Amerikas zu bekommen, und diese Ansicht wurde bestätigt, als ich auf der Rückreise Gelegenheit hatte, Diego Ramirez, eine ganz ähnliche Bildung, in grosser Nähe zu sehen, und ziemlich genau zeichnen zu können.

Auf eine Erstreckung von vielleicht ein und einem halben Breitegrad hin, von Feuerland aus gerechnet gegen

Süd, erheben sich nämlich einzelne Gruppen jener bereits öfter besprochenen schwarzen kegelähnlichen Felsen aus der See und bilden, in Vereinigung mit anderen, wahrscheinlich meist ebenfalls zum grössten Theil vulkanischen Bildungen, jene zahlreichen Inseln, welche selten ein Seefahrer näher zu untersuchen die Lust hat, da ihre Nähe stets Gefahr bringend ist. —

Wir hatten den folgenden Tag, am ersten August, den letzten ernstlichen Gruss von Cap Horn zu bestehen. Trotz dem nämlich, dass das Barometer plötzlich sehr rasch stieg, stellte sich dennoch gegen Abend ein äusserst heftiger Nordostwind ein, und in Folge dessen eine solche tobende See, dass unser alter Steuermann selbst versichert, nicht oft so schlimmes Wetter erlebt zu haben.

In den Schiffsbüchern, welche mir einige Tage später zum Notiren an Länge und Breite durch die Gefälligkeit des Capitains ausgehändigt wurden, fand sich, für diesen Tag so wie am 18. Juli, „stürmisch“ verzeichnet, und ich nehme Gelegenheit hier zu bemerken, was der Seemann, der deutsche wenigstens, mit dem ich Gelegenheit hatte länger zusammen zu sein, unter „Sturm“ versteht.

Vielleicht wird diess am besten damit bezeichnet, wenn ich sage, dass mir alle Seeleute, mit welchen ich umging, einstimmig versicherten, nie einen Sturm erlebt zu haben. Bei ihnen scheint (es mag vielleicht auch sein, nur mir dem Passagier gegenüber) der Ausdruck „Sturm“ das zu bedeuten was wir „Orkan“ nennen, ein solcher Aufruhr der Elemente nämlich, in welchen man die Masten kappen und über Bord werfen muss, und das Schiff auf Discretion dem Meer überlässt.

Da unter solchen Verhältnissen das Schiff meist „verloren geht“, der seemännische Ausdruck für Schiffbruch leiden, so erklärt sich schon hieraus, warum es so wenige Seeleute giebt, welche einen Sturm erlebt haben.

Vor unseren Augen schlug eine mächtige Welle, vom Steuerbord kommend, den Hühnerkasten in Trümmer, und

warf diese, nebst dem bereits halb todten Geflügel, auf der Backbordseite über Bord.

„Schlimm' Wetter Herr Doctor!“

Einige Tage später riss eine andere See ein Stück der Schanzverkleidung ab. Ich betrachte mir schweigend den Schaden und das mit Macht auf Deck stürzende Wasser. Aber ein vorüber eilender zum Bessern bestimmter Matrose, rief mir zu :

„Schlimm' Wetter Herr Doctor!“

Fünf Wochen lang fuhren wir, oben bei Cap Horn, mit einem einzigen, niederen Segel, nur eben um das Steuer in Richtung zu halten, die Raen tauchten bald Backbord, bald Steuerbord, ihre Spitzen in die See, die starken Maste bogen sich ächzend, wie dünnes Rohr, und die Wellen schienen sich auf Deck so heimisch zu fühlen, wie draussen in See bei den lieben Ihrigen.

Erlaubte ich mir in dieser Zeit einen halblauten ärgerlichen Fluch, so erwiderte man mir achselzuckend:

„Eben schlimm' Wetter Herr Doctor!“

Auf der Rückreise zerschmetterte eine Sturzsee unseren Klüver, den vordersten Mast am Bugspriet. Unsere Matrosen waren, mit dem bewunderungswürdigen ruhigen Muthe, welcher unsere Seeleute auszeichnet, bemüht die in das Meer gestürzten, und noch an Tauen hängenden Fragmente des Mastes für das Schiff zu retten, während ich mit eingezogenen Füßen auf einer festgestauten Tonne sass, und Tabak kauend, dem Spektakel zusah. Der Wind heulte durch die gerefften Segel wie rasend, das Meer tobte wie besessen, ein eisiger Regen stürzte in Strömen auf uns nieder und das Schiff wurde auf eine Weise umher geschleudert, welche ich nie vergessen werde.

Die längst aufgegebene Hoffnung, endlich einmal einen Seesturm zu erleben, begann leise in mir aufzutauchen, und als der Untersteuermann mit seinen riesigen Händen eben in meiner Nähe das zum Theil im Wasser hängende Tau aufzuwinden beschäftigt war, machte ich eine Gri-

masse, indem ich das eine Auge zudrückend mit dem andern auf den zerschmetterten Clüver deutete.

„Schlimm Wetter“,

aber das „Herr Doctor“ setzte er nicht hinzu, da in diesem Augenblick ein See über Bord sprang, und ihm, so wohl wie mir, auf einige Augenblicke Athem und Sprache nahm, indem sie uns vollständig unter Wasser setzte.

Aus dem eben Gesagten geht hervor, was die Seeleute schlimm Wetter nennen, und was sie unter Sturm verstehen, und es erhellt ebenfalls hieraus, dass das Wetter am 18. Juli und am 1. August ziemlich schlimm gewesen sein muss, indem im Schiffsbuche „stürmisch“ angegeben stand.

Nach jenem 1. August folgten noch einige Tage mit Schnee, Regen, Hagel und stets bewölktem Himmel, dann kamen klarere Tage, und wir sahen zum erstenmale die Küste von Chile.

Cap Horn ist passirt, und ich wünsche von Herzen, dass diejenigen, welche das Vorstehende durchblättert haben, nicht so froh sind, bis hierher gekommen zu sein, als wie ich es war, am 12. August im Hafen von Valparaiso einzulaufen.

T a b e l l e n

über

**Barometer-Stand, Temperatur des
Wassers &c.**

Tabelle I.

1849	Barometer- Stand.	Temperatur der Luft.			Temperatur des Wassers.	Länge.	Breite.	Windrichtung.
		12 Mittag	9 Früh	12 Mittag				
Juli.								
1.	764.3	18.0	18.3	16.3	17.1	45.21	29.47	N—0.
2.	762.8	18.1	18.5	15.5	15.4	45.20	32.38	—
3.	760.8	15.8	16.2	15.5	15.0	46.18	35.11	—
4.	757.5	14.9	15.0	14.2	13.4	47.35	37.80	N—W. 0—SO. N—W. N.
5.	760.3	11.0	11.0	9.9	12.8	49.15	38.50	N. S—0.
6.	760.4	10.7	10.3	—	13.8	50.18	39.22	S—0. SS—0.
7.	754.9	9.8	9.8	10.0	8.0	51.35	40.44	Windstille.
8.	754.2	9.8	9.8	8.0	9.8	51.70	42.42	W.
9.	756.3	7.2	7.2	7.0	9.2	50.40	43.19	W.
10.	749.0	7.2	7.2	6.9	9.4	50.10	43.29	S—W.
11.	739.5	6.0	6.2	6.6	8.5	50.20	44.15	W. S—W.
12.	742.5	5.5	5.4	5.4	6.5	48.58	44.31	S—W. W.
13.	742.0	8.0	8.0	7.5	9.0	49.38	43.11	S—W. SS—W.
14.	754.3	6.5	6.2	7.0	8.0	50.16	42.11	S—W.
15.	752.5	8.2	—	—	9.7	51.14	42.56	S—W. W.
16.	752.3	6.0	6.3	5.8	6.7	50.54	44.50	SS—W.
17.	753.0	4.2	5.3	6.0	8.2	51.34	43.32	SS—W. S.

18.	769.6	6.0	6.3	6.5	52.28	—	S. SS—O. Stürmisch.
19.	767.7	8.9	10.0	11.5	—	44.24	S—W. W.
20.	759.5	6.5	5.0	5.5	55.90	46.80	W.
21.	765.0	2.5	3.8	3.5	56.00	46.54	W—NW.
22.	771.0	3.8	3.5	3.8	56.00	47.46	S—W.
23.	762.0	4.0	4.9	3.9	—	—	W—SW.
24.	743.0	5.0	3.5	5.4	—	—	N—W.
25.	739.6	4.8	4.4	4.3	62.36	49.49	S—NO.
26.	732.0	4.2	4.0	4.0	63.30	—	W.
27.	741.4	3.3	3.2	4.0	63.47	52.38	S—W. S.
28.	731.9	3.0	0.0	4.0	—	54.52	S—W. NW.
29.	737.0	0.2	1.0	3.5	—	—	S—W.
30.	743.2	2.0	2.0	3.5	64.37	56.60	Totale Windstille. — Nicht zu
31.	748.0	2.0	2.6	4.0	—	56.18	steuern. Hagel. Strom nach Osten.
August.							Windstille. — Böe aus N—W.
1.	742.8	3.5	—	4.8	—	—	N—NO. Stürmisch.
2.	764.5	6.0	2.8	5.8	—	—	O—SO.
3.	772.8	2.5	3.0	5.0	—	—	S SO. S.
4.	743.9	5.5	—	5.5	—	—	N—W.
5.	741.0	4.0	4.0	5.5	—	—	W—S.
6.	750.0	5.0	5.0	5.9	77.18	47.23	W—S—W.
7.	761.1	6.0	6.5	7.0	77.21	44.50	S—SW. S—W.
8.	776.0	7.8	7.5	8.2	76.30	41.26	S—SW. SO.
9.	772.3	7.8	7.5	9.0	75.32	38.54	S—SW. S. SS—O.
10.	778.0	9.0	9.5	10.0	73.59	35.46	S—SO. S—O.
11.	761.3	10.0	9.9	10.5	—	—	

Tabelle III.

Die stündlichen Schwankungen des Barometers von Morgens 9 Uhr bis Abends 10 Uhr.

Tag.	9.	10.	11.	12.	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
1. Juli.	764.8	764.8	764.8	764.3	763.8	763.8	762.8	762.8	762.9	763.1	763.4	763.6	763.8	763.8
2.	763.3	763.3	762.9	762.8	762.3	761.8	761.3	761.3	761.3	761.3	761.3	761.4	760.8	759.8
3.	760.9	761.6	761.6	760.8	759.8	760.3	769.8	760.1	760.5	760.5	759.8	760.3	760.6	760.6
4.	758.8	758.7	758.3	757.5	757.0	756.9	756.3	756.1	756.1	756.1	756.1	756.1	756.1	756.1
5.	760.5	761.3	760.6	760.3	760.2	760.0	760.3	760.9	761.2	761.5	761.8	761.8	762.0	762.0
6.	761.1	761.1	760.6	760.4	760.1	760.1	760.0	760.0	760.0	760.0	760.3	760.9	760.9	760.9
7.	755.3	755.2	755.0	754.9	754.8	754.6	754.5	754.5	754.7	754.7	754.0	754.5	754.3	754.5
8.	754.4	754.4	754.2	754.2	754.2	754.6	754.8	754.8	755.0	752.2	755.5	755.5	755.6	755.6
9.	757.0	756.8	756.5	756.3	756.1	756.0	756.0	756.2	756.5	756.8	756.7	756.7	756.7	756.7
10.	752.8	752.5	751.0	749.0	749.0	748.0	747.2	746.0	744.0	743.1	742.5	743.0	743.0	743.0
11.	740.0	739.5	739.5	739.5	739.5	739.5	739.5	739.5	739.5	739.5	739.6	740.5	740.5	740.5
12.	743.5	743.0	742.8	742.5	742.0	741.4	741.8	742.0	742.5	743.0	743.0	743.5	743.5	743.8
13.	742.1	742.1	742.0	742.0	741.5	741.0	741.0	741.8	742.0	742.3	742.8	740.0	745.0	746.3
14.	752.8	754.0	754.0	754.3	754.5	754.5	755.0	756.0	756.5	756.5	756.9	757.0	757.5	757.5
15.	754.8	754.1	753.3	752.5	750.5	751.0	751.2	751.5	752.0	752.0	752.8	753.0	753.0	753.0
16.	752.3	752.1	752.1	752.3	752.3	752.3	752.3	752.1	752.0	751.8	751.5	751.3	753.0	753.1
17.	753.0	753.3	753.3	753.8	754.7	755.1	756.0	756.5	757.1	758.2	759.1	759.8	761.0	761.0
18.	768.0	768.0	769.0	769.0	769.0	769.0	768.8	768.7	768.5	768.2	768.2	768.2	768.2	768.2

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Abhandlungen der Naturhistorischen Gesellschaft Nürnberg](#)

Jahr/Year: 1861

Band/Volume: [2](#)

Autor(en)/Author(s): Bibra Ernst Freiherr von

Artikel/Article: [Die Fahrt um das Cap Horn. 7-37](#)