

IX.

Die Torresstraße, Neu-Guinea und der Louisiade-Archipelagus.

Erster Abschnitt.

Die gesammte indische Welt, vom Ausgange des arabischen Meerbusens bis zu den Philippinen, ist in der neuesten Zeit gleichsam elektrisch berührt worden. Sie liegt jetzt nicht mehr, wie in den früheren Jahrhunderten, gleichsam „am Ende der Welt“, sondern sieht sich so recht in die Mitte des Weltverkehrs hineingerückt. Das ist nun ihre neue Stellung, durch welche sie eine eminent größere Bedeutung gewonnen hat, als je zuvor. Dieser Ausspruch gilt nicht blos von der indischen Halbinsel und namentlich von den verschiedenen Theilen des großen Archipelagus; er hat auch Geltung für China, dessen Pforten geöffnet sind, für Australien, wohin der Zug der Auswanderung massenweise sich gelenkt hat, und für manche Inselgruppe im Großen Ocean. Alles gestaltet sich um in dem ungeheuern Raume von Alden bis San Francisco, vom Vorgebirge der Guten Hoffnung bis zu den chilenischen Hafenplätzen; hundert und aber hundert Punkte, welche bis vor Kurzem in vereinsamter Ferne lagen, sind nun in den Bereich des Welthandels gezogen und zu wichtigen Factoren in den Berechnungen der Colonialpolitik geworden.

Küstenstrecken ganzer Continente, Eilandgruppen und Wasserbahnen, welche, früher im Weltverkehr von untergeordneter Bedeutung, theilweise verödet dalagen, wirken also heute schon bestimmend ein; sie sind activ geworden. Dieser Umschwung ist ein Ergebnis der Goldentdeckungen in Californien und Australien. Sie allein wür-

den hingereicht haben, dem Handel neue Wege zu eröffnen und die Schifffahrt auf allen Meeren zu steigern, aber ohne die oceanische Dampfschifffahrt, deren eigentlicher Beginn in das Jahr 1837 fällt, wären die Wirkungen auf das gesammte Güterleben weder so rasch und umfassend gewesen, noch hätten sie in wenigen Jahren so tief und entscheidend alle Verkehrsverhältnisse zu berühren und theilweise von Grund aus umzugestalten vermocht.

Seit 1841 braucht man nicht mehr um Afrika herumzusteuern, um zu den Schätzen Indiens und Australiens zu gelangen; auch bedürfen diese nicht des schwierigen weiten Landweges, um die europäischen Märkte zu erreichen. Eine schmale Landenge trennt beide noch, und diese wird eben jetzt mit Schienensträngen belegt. Die oceanischen Handelswege der drei letzten Jahrhunderte haben Nebenbuhler erhalten, welche ihnen einen erfolgreichen Wettbewerb machen. Die ganze weite Südsee, die Küsten dreier Continente bespülend, ist heute gleichsam ein asiatisch=amerikanischer Golf geworden; man betrachtet sie wie ein Mittelmeer, und die „Küstenschifffahrt“ der Nordamerikaner hat eine Ausdehnung von Portland in Maine bis zu den Häfen am Puget=Sunde. Die alten Begriffe von langer und von kurzer Fahrt gelten kaum noch unter den Seeleuten, seitdem der Große Ocean mit seiner Handelsbewegung nicht mehr hinter dem atlantischen Meere zurückbleibt, und die Walfischfahrer ihre Expeditionen bis in das dritte und vierte Jahr ausdehnen.

Im Jahre 1846 betrug die weiße Bevölkerung Californiens etwa 15000 Seelen; sie war 1853 auf 275000 gestiegen ¹⁾. In den ersten Jahren lieferte jener Staat nichts in den Welthandel, in dem letzten betrug die Ausfuhr schon 82,300,399 Dollars, während die sämmtlichen Staaten der nordamerikanischen Union auf der atlantischen Seite für 154,931,147 Dollars exportirten. Das steuerpflichtige Eigenthum Californiens wurde auf 100,000,000 Dollars geschätzt ²⁾. Dieses Emporblühen steht in engem Zusammenhange mit dem Aufschwunge anderer Handelshäfen am Großen Ocean; auch in Chile entfaltet sich eine große Thätigkeit. Es wirkt aber auch nach Westen hin. Die Hawaii=Gruppe wird heute nur noch als ein Brückenkopf von San Fran=

¹⁾ S. hier I, 68.

G.

²⁾ Botschaft des californischen Gouverneurs Bigler vom 2. Januar 1854. A.

cisco betrachtet; ſie iſt ein Haltplatz für die Seefahrer, welche nach China gehen, wohin man im Laufe des Jahres 1854 die Dampſſchiff-fahrt eröffnete, nachdem eine Linie zwischen Panama und Sidney bereits hergeſtellt worden war. Man fährt alſo ſchon mit Dampf um den Erdball. Alles drängt darauf hin, die Weltmeere und die Continente in die engſte Verbindung zu ſetzen und möglichſt an Raum, Zeit und Koſten zu ſparen. Von mehreren Seiten her ſtrömt die neue Völkerwanderung in die Länder und zu den Inſeln im Großen Ocean.

Hier ſind die Nordamerikaner durch ihre Weltlage ganz entſchieden im Vortheil über Europa; ihre Küſten werden von beiden Ocea-nen beſpült; ſie liegen recht eigentlich in der Mitte der Oeeane, und durch den Beſitz von Californien und Oregon ſind ſie den Eilanden im Stillen Weltmeere, Japan, China und dem Indiſchen Archipelagus nahe gerückt. Einem Volke, das ſich durch ſeine oceanische Spürkraft in ſo hohem Grade auszeichnet, mußte der Vorſprung, welchen ihm die günſtige Lage ſeiner Heimath vor den ſeefahrenden Nationen Europa's voraus giebt, ſogleich einleuchten. Und in der That ſehen wir, daß die Nord-Amerikaner mit allem Nachdruck darauf hinarbeiten, den Handel zwischen der aſiatiſchen Oſtküſte einerſeits und Australien andererseits über Amerika zu lenken. Sie ſagen es mit dürren Worten, daß ſie dann Regu-latoren des Welthandels ſein würden. Um dieſes Ziel zu erreichen, wollen ſie die große Eiſenbahn vom Miſſiſſippi nach Californien bauen; zu demſelben Zwecke ſind ſie auf dem Iſthmus von Tehuantepec, in Nicaragua und auf der Landenge von Panama thätig. Und ſollte einſt der Schifffahrts canal von Darien eine vollendete Thatſache werden, ſo würde der Hauptvortheil abermals den Nordamerikanern zu Theil werden, weil ſie von beiden Seiten her am nächſten zur Hand ſein können. Mit Recht legen ſie indeſſen das größte Gewicht auf die Herſtellung der Großen San Francisco-Miſſiſſippibahn; denn ſie wird den einzigen ſpeciſiſch-nordamerikaniſchen Verkehrsweg bilden; ſie muß mit unbedingter Nothwendigkeit dem Welthandel und mit ihm der ganzen Culturſtrömung eine neue Richtung geben. Wenn heute Chineſen zu Tauſenden in Californien einwandern, ſo wird von nun an auch der Oſten der alten Welt neue Bildungskreiſe aus dem Weſten der neuen Welt empfangen auf einem Schienenwege, der ein Hauptabzugs canal für den in rieſigen Verhältniſſen anwachſenden Productenüberſchuß der

Vereinigten Staaten werden muß. Die Bahn wird jedenfalls einen gemäßigten Himmelsstrich durchziehen, die Beförderung von Lebensmitteln möglich machen und den Austausch asiatischer, oceanischer, europäischer und nordamerikanischer Erzeugnisse vermitteln. Man sieht, daß hier die Beziehungen von vier Erdtheilen in Frage kommen. Sobald der Handel zwischen Europa und Ostasien zu beträchtlichem Theile über Amerika geht, so kann es nicht fehlen, daß gerade die Amerikaner für den größten Theil der Erde Frachtfahrer zu Land und See werden ¹⁾).

Man begreift somit leicht, weshalb die Nordamerikaner dem japanischen Kaiserreiche, den chinesischen Häfen und den Inseln sowohl in der Südsee, wie im Archipelagus, so große Aufmerksamkeit zuwenden; sie alle sind ihnen von Bedeutung für den Absatz ihrer Manufacturen und wegen lohnender Rückfrachten. Schon seit 1833 haben sie eigene Handelsagenten im asiatischen Osten, die bald in Cochinchina und Siam, bald bei den Häuptlingen auf Borneo, Sumatra und anderen Inseln erscheinen, mit denselben Verträge abschließen und sie durch Geschenke zu gewinnen suchen ²⁾. Im Jahre 1853 lief Commodore Perry auf seinem Flottenzuge gegen Japan an den Bonin-Inseln an und wählte Port Floyd auf der Peels-Insel zur Kohlenniederlage und zum Anhaltepunkte für die Dampfer, welche künftig von San Francisco über Honolulu nach China fahren. Der directe Verkehr der Vereinigten Staaten von Nordamerika mit Britisch-Indien, dem Archipelagus, den Inseln des Großen Oceans und China wurde für 1853 auf reichlich 30,000,000 Millionen Dollars geschätzt, und 1850 clarirten in den Vereinigten Staaten nach dem „westlichen Meere“ 307 Schiffe von 140,000 Tonnen Gehalt. Davon gingen nach China 112, nach dem holländischen Indien 18, Englisch-Ostindien 99, nach Manila und den Philippinen 48, nach der Südsee, die Walfischfahrer ungerechnet,

¹⁾ Ein amerikanischer Ingenieur, Robert Mills, der eine neue Locomotive erfunden hat, berechnete die Fahrt von St. Louis am Mississippi nach San Francisco auf 33 Stunden, von dort die Fahrt mit dem Dampfer nach Schang-hai auf 14 Tage; den Aufenthalt in dem chinesischen Hafen auf drei Tage veranschlagt, kann man die Hin- und Herreise in etwa 36 Tagen abmachen. Zugegeben, daß hier einige Uebertreibung stattfindet, so ist doch keinem Zweifel unterworfen, daß eine solche Reise künftig in etwa 48 Tagen wird zurückgelegt werden können. M.

²⁾ Proceedings of the New York historical society, 1846. S. 201. M.

30 Schiffe. Neuerdings sind auch die Fahrten nach Australien für den amerikanischen Handel von großer Erheblichkeit geworden.

Man begreift unter solchen Umständen, daß die Engländer keine Anstrengungen scheuen, um einem so rührigen und mächtigen Nebenbuhler die Spitze zu bieten. Beide Völker wetteifern, einander den Rang abzulaufen und möglichst viele oceanische Dampfer in See zu bringen. Diese beiden Nationen monopolisiren gegenwärtig den transatlantischen und oceanischen Dampfschifffahrts-Verkehr, doch haben im Orient und Australien die Engländer jedenfalls noch auf lange hinaus den Vorsprung. Wie großen Werth sie darauf legen, ihn zu behaupten, ergibt sich schon daraus, daß sie mit möglichster Eile die Dampferlinie zwischen Panama und Sidney in's Leben riefen, um den Amerikanern zuvorzukommen. Der Schwerpunkt der englischen Continentalpolitik liegt schon seit langer Zeit nicht mehr im Westen. Es giebt auf dem amerikanischen Festlande britische Niederlassungen nur noch in Canada und im Norden des Puget-Sundes, in Honduras und Demerara. Die westindischen Colonien sind durch die Regere emancipation, welche den Schwarzen nichts nützte und die Weißen zu Grunde richtete, zu relativer Bedeutungslosigkeit herabgedrückt worden. Dies begreifen die Engländer; sie suchen sich daher im fernen Orient und in Australien zu entschädigen, wo sie darauf rechnen können, den amerikanischen Nebenbuhlern gewachsen zu sein. Auf den Plan des Capitain Syngé, eine Bahn von Halifax, oder genau ausgedrückt vom westlichen Ufer des Oberen Sees, zumeist im Norden des 50. Breitengrades bis zur Mündung des Frazer, der Vancouver-Insel gegenüber, zu bauen, ist man in London begreiflicherweise nicht eingegangen¹⁾; man sieht aber aus demselben, wie gut in England die Wichtigkeit eines Schienenweges durch Amerika begriffen wird. Mit Recht zieht man es jedoch vor, die Kräfte nicht zu zersplittern, und wendet den Blick vorzugsweise nach Osten. Die vorderindische Halbinsel ist im unbestrittenen Eigenthum der Engländer, Birma's Macht gebrochen, mit Siam ein freundlicher Verkehr im Gange, China eröffnet. Singapura blüht von Jahr zu Jahr mehr empor, an der Nordwestküste von

¹⁾ Proposal for a rapid Communication with the Pacific and the East, via British North America. By Captain M. H. Syngé; im Journal of the Royal geographical society of London, Vol. XXII (1852). S. 174 bis 200. H.

Borneo gilt britischer Einfluß, Holland's Macht in jenen Gegenden ist lange schon überflügelt worden, die Spanier sind auf die Philippinen beschränkt, und Portugal hat von seinen früheren Besitzungen nur noch einen Theil der Insel Timor behaupten können. Zwar der Vertrag, welchen Holland 1824 mit Großbritannien abschloß, gestattet dem letzten nicht, seinen Einfluß auf die Inseln auszudehnen; nichts desto weniger ist Pulo Labuan eine englische Besitzung geworden, und wenn die Dampfschiffahrt zwischen Singapura und Australien die Besitznahme eines Punktes im südöstlichen Archipelagus erfordern sollte, so wird ohne Zweifel auch ein solcher gefunden werden.

Denn auf die englische Colonialpolitik wirkt Australien bestimmend ein. Bei seiner trefflichen Weltlage ist dieser bisher nur an einzelnen Randstrecken besiedelte Erdtheil langsam zwar, aber sicher zu Gedeihen erwachsen, und noch ehe Gold gegraben wurde, hatte er durch seinen Weizen und seine Wolle, durch Pferde und Kupfer eine große commercielle Bedeutung gewonnen. Er bildet im Südosten gleichsam den Abschluß der großen östlichen Eilandskette. Nun ist er auf einmal durch das edelste Metall und die Dampfschiffahrt in den großen Wellenschlag des Weltverkehrs gezogen und für den englischen Handel doppelt so wichtig geworden, als Westindien. Die Bevölkerung hatte in den zehn Jahren von 1839 bis 1848 zugenommen in Neu-Südwaales um 93 Procent, in Van Diemensland um 59, in Süd-Australien um 286, in West-Australien um 107 Procent; sie war von 170676 Seelen auf 333764 gestiegen. Zu Ende des Jahres 1853 hat sie die Ziffer von 500000 sicherlich erreicht; weit stärker in Verhältniß ist aber die Waareneinfuhr gestiegen. Während Großbritannien im Jahre 1850 nach Westindien für 2,030229 Dollars exportirte, gingen nach Australien für 2,602235 Pfund Sterling; für das verflossene Jahr kann man ohne Uebertreibung diese Einfuhren auf vier Millionen veranschlagen. Melbourne allein exportirte reichlich 7 Millionen Pfund Sterling Gold, während in den übrigen Colonien die Ausfuhren von Wolle, Getreide, Kupfer, Talg und Pferden keineswegs abnahmen. Von der Steigerung des Verkehrs erhält man einen Begriff, wenn man sich daran erinnert, daß das Postamt zu Melbourne 1838 einen einzigen Beamten hatte; diese Zahl stieg 1851 auf 15, aber 1853 waren 63 Beamte nicht hinreichend zur Beforgung

der Geschäfte. Vom 1. Januar bis 1. Juni 1853 liefen 897000 Briefe und 638000 Zeitungsblätter ein, während im Jahre vorher die Gesamtmenge der ersten 890000, der letzten 639000 betrug.

Bei dieser steigenden Wichtigkeit Australiens wurde eine regelmäßige Verbindung mit Indien und Europa durch Dampfschiffe unbedingt nöthig. Schon im Jahre 1843 faßte man den Plan, eine Postverbindung zwischen Sidney und Port Essington herzustellen; unser unglücklicher Landsmann Ludwig Leichhardt bewies durch seine Expedition, daß sie möglich sei. Aber sie würde nicht ausgereicht haben; sie mußte direct sein, wenn sie dem Bedürfniß entsprechen sollte. Der gesetzgebende Rath von Neu-Südwaless sprach sich für eine Fahrt durch die Torresstraße aus, Süd-Australien dagegen verlangte eine solche über das Vorgebirge der Guten Hoffnung und um das Cap Leeuwin, Andere befürworteten eine Linie von Panama her. Gegenwärtig hat Australien Dampfschiffahrts-Verbindungen auf allen drei Wegen; England knüpft die Bande, durch welche es mit einer der jüngsten seiner Colonien verbunden ist, immer enger und fester, und hat dazu um so dringendere Veranlassung, da während der letzten Jahre auch Frankreich angefangen hat, sich im Großen Ocean sehr thätig zu zeigen. Diese Macht maßte sich bekanntlich ein Protectorat über die Gesellschaftsinseln an, nahm die Marquesas und neuerdings auch Neu-Caledonien, auf welches die Engländer längst ihr Auge gerichtet hielten, in Besitz. Franzosen zeigen sich häufig auf den Eilanden des Tonga- und des Pomotu-Archipelagus; offenbar streben sie danach, im mittlern Oceanien festen Fuß zu gewinnen. Auf vielen dieser Inseln gedeihen dieselben Producte, wie in Westindien, sie haben zumeist ein gesundes Klima, in welchem auch der Weiße Feldarbeit verrichten kann, und sie würden für den Welthandel Wichtigkeit erlangen, wenn die Franzosen eine Begabung für Gründung von Colonien hätten. Eine solche aber fehlt ihnen, und deshalb werden sie commercieell keine gefährlichen Nebenbuhler der Engländer werden, wohl aber politisch unbequeme Nachbarn sein.

Diese letzten begreifen, daß sie zwischen Singapura und Sidney Stationspunkte anlegen müssen. So lange sie in Folge des mit Holland geschlossenen Vertrages vom Archipelagus ausgeschlossen sind, wird es in ihrem Interesse liegen, an der Nordküste Australiens Häfen zu

eröffnen, welche den Schiffbrüchigen als Zufluchtsorte und den Dampfern als Niederlagspunkte für ihren Kohlenbedarf dienen. Dergleichen Punkte wurden zur unbedingten Nothwendigkeit, seitdem die Torresstraße, trotz aller Gefahren, eine so wichtige Fahrbahn für den Welthandel geworden ist. Bis jetzt fehlt es in derselben an einem eigentlichen Zufluchtschhafen; der nächstliegende für verunglückte Seefahrer befindet sich in dem eilfhundert englische Meilen entfernt liegenden Hafen Kupang auf Timor. Ein Hafen am Cap York, an der Nordspitze Australiens, würde zum Erfrischungspunkte dienen, die Eingebornen im Zaume halten und auf den Verkehr mit dem benachbarten Neu-Guinea belebend wirken. Macgillivray meint, am oberen Mewslusse eine geeignete Vertlichkeit für einen solchen Hafen gefunden zu haben ¹⁾.

Die Versuche der Engländer, in Nord-Australien Niederlassungen zu gründen, sind bis auf den heutigen Tag keineswegs vom Glück begünstigt worden.* Sie haben dabei, etwa einen einzigen Fall ausgenommen, die von den Umständen dringend gebotene Umsicht und Klugheit in ganz auffallender Weise vernachlässigt. Flinders begann die Untersuchung der Nordküste 1802 etwa dort, wo Cook aufgehört hatte; King führte sie 1818 und in den nächstfolgenden Jahren weiter, und fand auch den späterhin so viel besprochenen Hafen Essington, den er als geeigneten Punkt für eine Niederlassung bezeichnete, weil derselbe nahe den Molukken und in der directen Verbindungslinie zwischen Indien und Port Jackson (Sidney) liege; außerdem könne man von ihm aus die Torresstraße beherrschen.

Der Plan, an der australischen Nordküste eine Niederlassung zu gründen, war aus den oben angedeuteten Gründen offenbar durchaus zweckmäßig. Die englische Regierung wollte ihn ausführen lassen. Zu diesem Behuf sandte sie 1824 den Capitain Gordon Bremer von Sidney nach Port Essington; er nahm die Küste zwischen 129 und 135° östl. L. in Besitz. Als er aber in der Nähe seines

¹⁾ Narrative of the Voyage of H. M. S. Rattlesnake, commanded by the late Captain Owen Stanley during the years 1846—1850. Including discoveries and surveys in New Guinea, the Louisiade Archipelago etc.; to which is added the account of Mr. E. B. Kennedy's expedition for the exploration of the Cape York Peninsula. By John Macgillivray, naturalist to the expedition. London 1852. 2 Vols. H.

Landungsplatzes kein Trinkwasser fand, steuerte er westlich nach der Insel Melville, wo er an Kings Cove, in der Ipsleystraße, welche Melville von Bathurst-Eiland trennt, das Fort Dundas anlegte. Allein die Niederlassung wollte nicht gedeihen, und nach vier Jahren, im März 1829, wurde sie verlassen. Auf ein solches Resultat war man schon längere Zeit gefaßt gewesen, davon zeugt die Fahrt des Capitain Stirling, der schon 1827 von Sidney aus nach der Rafflesbai, an der Halbinsel Coburg, einige Meilen östlich von Port Essington, gesegelt war und Fort Wellington gegründet hatte. Nach manchen blutigen Zwisten mit den Eingebornen schien die Ansiedelung gedeihen zu wollen, als plötzlich, im August 1829, Befehl anlangte sie aufzuheben. Die englische Regierung legte damals größeres Gewicht auf die Niederlassung, welche am Schwanzflusse in Westaustralien gegründet worden war.

Aber nach einiger Zeit lehrte die Erfahrung, wie wichtig eine Ansiedelung in Nord-Australien sei. Um den Mannschaften der etwa in der Torresstraße gescheiterten Fahrzeuge einen Zufluchtsort zu gewähren und mit den Inseln im südlichen Archipelagus Handel zu treiben, sollte abermals ein Versuch gemacht werden. Es wirkten aber auch politische Beweggründe auf diesen Entschluß ein. Man wollte nämlich den Franzosen zuvorkommen, die in Toulon eine Expedition ausrüsteten, um gleichfalls in Nord-Australien festen Fuß zu gewinnen. Eine solche Niederlassung wäre offenbar für den englischen Verkehr zwischen Indien und Sidney unbequem geworden. Deshalb erhielt abermals Gordon Bremer Befehl, 1837 nach Port Essington zu steuern, wo er Victoria gründete. Aber auch hier war von Anfang an kein Gedeihen; man gründete nicht eine Niederlassung, sondern einen Militairposten. Nach Verlauf von elf Jahren baueten die Ansiedler noch nicht einmal Feldfrüchte genug, um vom Ertrage des Ackerbaues Mundvorräthe in hinlänglicher Menge für sich allein, geschweige denn für ankommende Schiffe zu haben; der Boden der Umgegend war zur Agrikultur völlig ungeeignet. Als Macgillivray dieses Victoria 1848 besuchte, fand er Alles im kläglichsten Zustande, selbst das Krankenhaus war ohne ein ordentliches Dach. Das Klima ist ungesund, die Leute waren theils krank, theils von Fiebern hinweggerafft worden. Man hatte Victoria sechszehn englische Meilen vom Meere ent-

fernt an einem vom Lande umschlossenen Hafen gebaut; die Hitze war schwül und drückend. Kaum vierhundert Schritte von der Niederlassung entfernt, lag ein großer, mit Mangrovebäumen bestandener Sumpf, aus welchem Ekel und Unwohlsein erregende Dünste aufqualmten. So gab man gegen Ende des Jahres 1849 auch diese Niederlassung wieder auf.

Die Geschichte ihrer Gründung ist von einem sehr verständigen Manne ausführlich geschildert worden ¹⁾. Ihm zufolge wäre das Klima der Halbinsel Coburg so vortrefflich, wie man es nur irgendwo zwischen den Wendekreisen finden kann, aber einzelne Punkte sind so ungesund, daß auch die Eingebornen an denselben zu leben nicht im Stande sind. Dahin gehört z. B. Port Bremer, ein rings vom Lande eingeschlossener Hafen östlich von Port Essington, wohin sich weder die Landesbewohner, noch die Tripangfischer aus Macassar wagen; die letzten vermeiden auch sorgfältig den inneren Hafen im Port Essington, obwohl derselbe reich an Holothurien ist. In Victoria zeigten sich in den ersten vier Jahren wenige Fieberkrankheiten. Von 1842 an blieb aber Niemand von dergleichen verschont. Die Malaria beschränkte sich auf die Küsten des inneren Hafens, über dieselbe ging sie nicht hinaus.

Earl's Betrachtungen sind so klar und verständig, daß wir einige wesentliche Punkte aus denselben hervorheben. Sümpfe und Schlamm-
bänke in der Nähe tropischer Niederlassungen sind ohne Zweifel eine Hauptquelle der bösen Luft, sie allein machen aber unter gewissen Bedingungen einen Platz noch nicht ungesund. Singapura und Surabaya gehören zu den gesündesten Orten im indischen Archipelagus, und doch ist der volkreichste Theil der ersten Stadt auf einem Mangrove-
sumpf erbaut worden, der sich noch eine Strecke weit landein hinzieht; bei Hochwasser dringt das Meer sogar in die Straßen und Häuser. Auch die Vorstädte liegen niedrig, haben sechs Monate im Jahre Regen, und vor der Küste sind große Schlamm-
bänke bei Ebbe trocken. Trotz alledem hat Singapura keine Fieber und gilt für so gesund, daß Invaliden zur Herstellung ihrer Kräfte dorthin gehen. Surabaya ist

¹⁾ Enterprise in Tropical Australia by G. Windsor Earl, linguist to the North Australian Expedition, and commissioner of crown lands for Port Essington. London 1846. S. 12 bis 72; 90 ff.

von Mangrove- und Süßwasserfumpfen völlig umgeben und dennoch fieberfrei. Diese auffallende Erscheinung erklärt sich daraus, daß beide Plätze an engen Meeresstraßen liegen, durch welche die erfrischende Fluth mit großer Hefigkeit strömt. Dagegen sind alle von Land umschlossenen Häfen ungesund. Gerade solche Punkte lassen sich leicht vertheidigen und eignen sich zur Anlage von Seezeughäusern, aber sie zehren Menschenleben auf. Der innere Hafen von Amboina ist in jeder Beziehung ausgezeichnet; die Holländer mußten aber mehrmals den Plan aufgeben, dort ein Arsenal zu bauen. Pombock hat einen prächtigen Binnenhafen; nichts desto weniger ankern die Schiffe auf der unsichern Riede. „Im indischen Archipelagus liegen die gesündesten Punkte an offenen Häfen; nächst ihnen folgen jene am Ufer schiffbarer Ströme oberhalb des Salzwassers; offene Buchten sind nicht zu empfehlen und die von Land umschlossenen Häfen sind gleichsam Niederlagen für Alles, was der menschlichen Gesundheit nur Schaden bringen kann.“ Diese Umstände hat man häufig außer Acht gelassen. Die ostindische Compagnie wollte zwei Mal auf den Aldamanen Niederlassungen gründen, am Port Chatham und Port Cornwallis; beide mußten aufgegeben werden. Die Holländer waren an der Südwestküste von Neu=Guinea in der Torresbai, wie wir später zeigen werden, eben so unglücklich. Die bedeutendsten Niederlassungen der Europäer im Archipelagus sind ursprünglich Wohnorte der Eingebornen, mit Ausnahme Batavias, und dieses ist höchst ungesund in den unteren Stadttheilen.

Weiter oben wurde auf die große Bedeutung einer Dampfschiff-fahrtsverbindung zwischen Sidney und Singapura hingewiesen. Die englische Regierung sah schon 1846 voraus, daß eine solche in den nächsten Jahren in's Leben gerufen werden müsse; sie wollte daher die Nordostküste Australiens und die Torresstraße genauer aufnehmen lassen, und rüstete zu diesem Zwecke eine neue Expedition aus, welche Capitain Owen Stanley befehligte. Er führte das Schiff *Rattlesnake* von 24 Kanonen, welchem in Australien ein zweites Fahrzeug, die *Bramble*, beigegeben wurde. Die Verhaltungsbefehle der Admiralität hoben hervor, daß viele aus der Südsee und dem östlichen Australien hinsegelnden Schiffe den Weg durch die Torresstraße wählen und Durchfahrten in dem großen Barriereriff suchen, welches

sich vor der Ostküste Australiens von Süden nach Norden hinzieht; um die practicabeln Durchfahrten näher zu bestimmen, war Capitain Blackwood zur Aufnahme jenes langen Zuges von Rissen befehligt worden. Owen Stanley sollte die Aufnahmen King's ergänzen und namentlich von der Harveybucht, also vom Sandcap nach Norden hin, das enge Fahrwasser untersuchen, welches zwischen der Küste und dem vor derselben hinziehenden inneren Barrierenriffe liegt und als die In-Shore-Passage bekannt ist. Dort kam es darauf an, die Lage der Vertickeiten genau zu bestimmen, überall zu peilen und zu lothen, darauf die Torresstraße zu untersuchen und genau einzelne Theile des Korallenmeeres zu erforschen, namentlich den Archipel der Louisiade; die Südwestküste von Neu-Guinea dürfte nur bis dahin befahren werden, wo die Holländer keine Ansprüche mehr erheben. Als Naturforscher begleitete Macgillivray die Expedition ¹⁾. Die Rattlesnake verließ Plymouth am 11. December 1846, besuchte Funchal, Rio Janeiro, die Simonsbay, Mauritius, Hobarttown und Sidney, wo der Schooner Bramble ihr beigegeben wurde, und begann am 11. October 1847 die erste Kreuzfahrt nach Norden, der Küste entlang, zur Moretonbay und zum Port Curtis, wo im Januar 1847 unter Oberstlieutenant Barney von Sidney aus die Colonie North Australia gegründet werden sollte. Auch dieser Versuch, auf welchen man die Summe von 15000 Pfund Sterling verwandt hatte, schlug fehl. Der Hafen wird aber trotzdem von Bedeutung werden, weil die Squatters schon bis dahin vorgedrungen sind, die Gegend fruchtbar ist und Holz in Menge hat. Port Curtis hat Facing Island nach Osten, Curtis Island im Norden und die Küste im Westen. Auf der erstgenannten Insel stand Gladstone Settlement, eine armselige Niederlassung. Die ganze Küste im Norden des Wendekreises ist äußerst arm an Wasser.

¹⁾ Sein oben erwähntes Werk ist in der diffusen Art verfaßt, in welcher die Engländer gewöhnlich ihre Reiserwerke zu schreiben pflegen. Man muß das Zusammengehörnde an zwanzig verschiedenen Stellen suchen, das Studium ist daher sehr mühsam. Ueberall *disiecta membra*. Humboldt's meisterhafte Art, die Stoffe logisch und sinnig zu ordnen, das Gleichartige übersichtlich neben einander zu gruppiren, seine spiegelklare Durchsichtigkeit und einfache Darstellung haben freilich bei den Engländern und Nordamerikanern Anerkennung genug, aber nur selten Nachahmer gefunden. Sie stehen hinter unseren deutschen Reisenden weit zurück. A.

Die zweite Kreuzfahrt begann am 29. April 1848. Während derselben wurde die Aufnahme der In-Shore-Passage vollendet, jenes „klaren“, d. h. fahrbaren Canals zwischen der Küste und dem inneren Rande der Binnenriffe. Das große Barriereriff bildet weiter im Osten gleichsam eine Vormauer gegen das Heranwogen des Oceans; deshalb ist im Westen des 144. Meridians ruhige See. An der Rockingham-bay begann die Aufnahme der Küstenlinie und der inneren Passage vermittelt einer Reihenfolge von Triangulirungen; sie umfaßt einen Raum, dessen Breite zwischen 5 bis 15 Meilen wechselt und reicht über $7\frac{1}{2}$ Breitengrade und $4\frac{1}{2}$ Längengrade; die Länge der Küstenlinie betrug etwa 600 Meilen. Die Inseln vor der Küste sind äußerst mannigfaltig; man findet sie in allen Abstufungen, von der einfachen Sandbank, die auf Korallen lagert und nur dünn mit Gras und dürftigem Ge-
sträuch bedeckt ist, bis zum gutbewaldeten Felseneiland, auf welchem Thal und Berg wechseln. Auf der Frankland-Gruppe standen die ersten Kokospalmen, in kleinen Gruppen an der Ostküste, wo ohne Zweifel einige Rüsse angetrieben waren. „Dies ist,“ sagt Macgillivray, „die einzige Stelle, an welcher ich diesen nützlichen Baum in Australien oder den in strengem Sinne dazu gehörenden Inseln wild wachsen sah.“ Auf der Weiterfahrt nach Norden besuchte die Rattlesnake die Fikroy-Insel, wo ein einheimischer Granatapfelbaum wächst, die Percy-Inseln, Cap Upstart, die Palm-Inseln und die Trinitybai, in welche wahrscheinlich ein Süßwasserstrom mit flacher Mündung sich ergießt. Ueberall fand man Korallenriffe, bis nach Cap Flattery. Von dort fuhr das Schiff nach den Inseln Lizard, Eagle und Howick, Cap Melville, zum Pelican-Insel, zur Claremont-Gruppe, Night-Insel, zu den Sherard- und Piper-Inseln, zur Homes-Gruppe und Sunday-Insel. Erst am 7. October war man am Cap York und ankerte in der Nordeinfahrt zu Port Albany, wo 1844 das Schiff Fhy gelegen hatte, und wo jetzt eine Kohlemniederlage sich befindet. Inzwischen untersuchte die Bramble mit der Pinasse Asp die Endeavour-Straße und den Prinz Wales-Canal, vor dessen Einfahrt südöstlich die Booby-Insel liegt; an jener geht die In-Shore-Passage zu Ende und die Torresstraße hat von dort ab ihre Schrecken für den Seefahrer verloren. Auf jenem Eiland befand sich ein eigenthümliches ozeanisches Postamt. Fast alle vorbeifahrenden Schiffe setzten ein Boot

aus und trugen in ein Buch ihre Namen sammt Bemerkungen ein, welche für die später Anlangenden von Erheblichkeit sein konnten; auch legten sie Briefe zur Weiterbesorgung nieder. Es ist jetzt keinem Zweifel mehr unterworfen, daß die Fahrt durch den Prinz of Wales Channel weitßsicherer ist, als durch die Endeavour=Strasse, welche auch heute noch manche unbekannte gefahrvolle Stellen darbietet.

Auf der dritten Kreuzfahrt, 1849, wurde der Louisiade=Archipelagus genauer erforscht und die Südwestküste von Neu=Guinea besucht. Die Riffe laufen von der Adele=Insel, südöstlich vom Cap Deliverance auf der Insel Rossel (im Osten von 154° L.), nach Westen hin bis Low=Island und zur Redscar=Bai, am Südwest=Cap Neu=Guinea's ($146\frac{1}{2}^{\circ}$ L.). An den Brumes=Inseln (zwischen 150 und 151° L.) zieht westlich der Küste entlang eine submarine Barriere, und von der Redscarbai aus fuhr die Rattlesnake gleichfalls über ein Riff, „eine unterseeische Fortsetzung des Barriereriffs, die sich zwischen Low=Island und der Nähe des Südwest=Caps hinzieht. Ich will bemerken, daß dieses Barriereriff, welches bei Low=Island (etwas westlich von 147° L.) beginnt oder endet, sich nach Süden und Osten hin 150 Meilen weit bis zum Cap Colombier (149° L.), durchschnittlich drei bis funfzehn Meilen von der Küste entfernt, hinzieht. So ist auch an dieser Küste von Neu=Guinea (ähnlich wie an jener des nordöstlichen Australiens) ein langer Streifen ruhigen schiffbaren Wassers zwischen dem Riff und der Küste eingeschlossen, mit zahlreichen klaren Durchfahrten. Zugleich fehlt es an guten Häfen und Ankerplätzen nicht, z. B. innerhalb der Roundhead Entrance.“ Vom Cap Colombier bis zum 151° L. sind auf Macgillivray's Karte keine Riffe verzeichnet; dann aber beginnt mit West Barrier Reef wieder eine Kette, welche sich über die ganze Louisiade bis zur Adele=Insel, $154\frac{1}{2}^{\circ}$ L. erstreckt.

Im Korallenmeere liegen auch jetzt noch viele nicht näher bestimmte Riffe zerstreut. Das wichtigste praktische Resultat von Stanley's Aufnahmen geht aber dahin, daß ein klares Fahrwasser von mindestens 30 Meilen Breite vorhanden ist, welches sich östlich und westlich zwischen Cap Deliverance und der Nordosteinfahrt zur Torresstraße hinzieht, eine Strecke von 600 Meilen. Dieser Meeresraum wurde von der Rattlesnake und der Bramble durchsegelt, ohne daß man vereinzelt

liegende Riffe angetroffen hätte, mit Ausnahme der schon von Flinders bestimmten Eastern Fields (10° Br. zwischen 145 und 146° L.). Die Küsten der Louisiade und des südwestlichen Neu-Guinea können nun mit voller Sicherheit befahren werden.

Die Gegend am Cap York trägt fast durchweg noch australischen Charakter. Der Boden ist arm, der Strand sandig, wo nicht etwa das nackte Gestein bis an's Meer reicht; an einzelnen Punkten ziehen sich mit Kleinholz dünn bestandene Hügelreihen hin; da und dort ist jenes sandige Gestade auch wohl von Mangrovebäumen eingefasst, und im Flachlande nicht selten ein schmaler Streifen dichten Gebüsches vorhanden. In den Thälern stehen einzelne Eucalyptus und andere Bäume zerstreut, der rothe Thonboden ist mit Quarzsand vermischt und trägt eine dürftige Decke von einer Art Riedgras. Auffallend sind die vielen Ameisenhügel, welche oft eine Höhe von zwölf Fuß erreichen und von Nebenpfählern gestützt werden; man sieht vom Meere her schon aus einer Entfernung von zwei bis drei Meilen die Gebäude dieser hellbraun gefärbten, einen Viertelzoll langen Thiere. Das Gestein am Cap York ist Porphyry mit einer Basis von Feldspath. In botanischer Hinsicht erscheint das Vorkommen einer Palme bemerkenswerth, welche man bisher in Australien nicht gefunden hat, nämlich die *Caryota urens*. Sie ist ein prächtiger Baum, der sonst in Indien und im indischen Archipelagus wächst; hier steht er am Rande des dichten Gebüsches zusammen mit anderen Palmen, der *Seasorthia*, *Corypha* und *Calamus*. An denselben Verticilliten findet man auch die *Wormia alata* mit rother Rinde und großen gelben Blumen, die sich von dem dunkeln Grün der Blätter scharf abheben. In den Sandsteinhöhlen bei Port Albany haus't eine neue Art von *Rhinolophus*; diese Fledermaus hängt in großen Klumpen zusammen. Känguruhs und Opossum's sind häufig; auch der Emu kommt vor. Für den Ackerbau ist die Gegend am Cap York nicht geeignet; zwar giebt es einige Strecken, welche im Nothfall unter Kultur gebracht werden könnten, doch würden sie kaum hinreichen, einer auch nur kleinen Niederlassung die nöthigen Lebensmittel zu liefern. Man muß darauf verzichten, am Cap York eine eigentliche Colonie zu begründen, und man wird sich mit der Kohlenniederlage am Port Albany begnügen müssen.

Ueber die Inseln in der Torresstraße werden wir später Einiges

bemerken; hier begleiten wir die Rattlesnake auf ihrer Fahrt nach den Inseln der Louisiade und der Südwestküste von Neu-Guinea, welche sie am 8. Mai 1849 antrat. Der Louisiade-Archipelagus begreift innerhalb der Begrenzung, welche Macgillivray ihm anweist, die langhingestreckte Eilandskette zwischen $10^{\circ} 40'$ und $11^{\circ} 40'$ südl. Br. und 150° bis $154^{\circ} 30'$ östl. L. Etwa achtzig dieser Inseln sind gegenwärtig bekannt, wahrscheinlich liegen aber nach Nordwesten hin manche andere, die noch zu entdecken sind. Mit Ausnahme der niedrigen Eilande von Korallenbildung im nordwestlichen Theile der Gafelung scheinen sie alle bewohnt zu sein, wiewohl nirgends sehr dicht; jedenfalls sind sie nur dürftig angebaut und zum größten Theil stark bewaldet oder von weiten Grassflächen durchzogen, auf welchen einzelne Baumgruppen zerstreut liegen. Das Gestein auf den von der Rattlesnake besuchten größeren Inseln bestand aus Glimmerschiefer. Charakteristisch ist die Art, in welcher die Küsten gegen den Andrang der Meereswogen geschützt sind. Hier ist recht eigentlich klassischer Korallenboden; insbesondere tritt im südöstlichen Theile, westlich von der Insel Rossel, das große, länglich runde Rosselriff hervor, das eine Art Lagune tiefen Wassers einschließt. Ein anderes von noch weit größerer Ausdehnung umzieht in ungleichen Abständen vom Lande South East Island und erstreckt sich in westlicher Richtung bis $152^{\circ} 40' \text{ D.}$, wo es nicht länger über dem Wasser sichtbar ist; genaue Untersuchungen ergaben jedoch, daß es unter der See westlich bis zu den Bomard-Inseln reicht und dann nach Norden hin abbiegt. Wir haben hier eine submarine Ausdehnung der Barriere, welche wahrscheinlich nach Nordosten hin wieder zu Tage tritt, nördlich an der Calvadosgruppe vorüberzieht und sich bis zur nördlichen Einfahrt des Coral Haven ausdehnt; sie schloße auf diese Weise fast alle hohen Inseln des Archipelagus ein. Die Wassertiefe der inneren Seite beträgt durchschnittlich 15 bis 30 Faden; doch liegen unter Wasser viele einzelne Korallenstellen, und isolirte Riffe sieht man zur Ebbezeit trocken. Auch die einzelnen Inseln haben insgemein noch einen Korallengürtel.

Wenn im südöstlichen Theile die Korallenbildung im Großen ziemlich regelmäßige Formen aufweist, so erscheint sie dagegen in der westlichen Louisiade durchaus unregelmäßig in Bezug auf ihre Umrisse, Ausdehnung und Fortsetzungen. Bald sind hier die Riffe gerade, wie

eine Schnur, bald Atolls, also ohne Land im Innern, bald kreisrund oder länglich rund ¹⁾). Im Großen und Ganzen betrachtet, bilden sie eine von zahlreichen tiefen Kanälen unterbrochene Kette, welche in den West Barrier Reef über Wasser ausläuft; durch Ablothen hat sich aber herausgestellt, daß sie bis zur Küste von Neu-Guinea fortzieht, und auf dieser Linie liegen manche niedrige bewaldete Inseln zerstreut. Macgillivray bemerkt, daß er zwischen den Korallenriffen der Louisiade und denen, welche er anderwärts gesehen, keinen Unterschied habe bemerken können, doch hebt er eine Eigenthümlichkeit hervor. Als die Rattlesnake von der Nordspitze von Rossel Island segelte, gewahrte er auf dem Riff, etwa einhundert Yards innerhalb seines äußeren Randes, eine Reihe von mächtig großen, vereinzelt liegenden Massen todtter Korallen, die, gleich Felsen, aus dem seichten Wasser emporragten. Die größte dieser Massen, welche in der Entfernung von einer halben englischen Meile durch ein gutes Fernglas beobachtet wurde, hatte ungefähr zwölf Fuß Höhe und zwanzig Fuß Länge; die Marke des Hochwassers war ganz deutlich zu erkennen. Dieser Block bildete eine kleine Insel; in den Rissen der zerklüfteten Abhänge war Gras gewachsen, und oben saßen Seeschwalben, die dort zu brüten schienen. „Ich hatte vorher nur ein einziges Mal so große, dauernd erhobene Massen todtter Korallen auf einem lebendigen Riff gesehen, eine Erscheinung, welche in Hinblick auf Darwin's Theorie über die Bildung der Korallenriffe von großem Interesse ist, nämlich in einem Theile des großen australischen Barriereriffs ²⁾). In beiden Fällen liegt die Erklärung nahe, daß jene mächtigen Blöcke, die viel zu massenhaft sind, als daß sie durch einen Sturm aus dem tiefen Wasser in ihre gegenwärtige Lage gebracht sein könnten, durch Erhebung des Meeresbodens dorthin geschafft wurden, wo wir sie gegenwärtig finden.“ Der Naturforscher

¹⁾ Darwin gibt folgende Erklärungen: An atoll differs from an encircling barrier reef only in the absence of land within its central expanse; and a barrier reef differs from a fringing reef in being placed at a much greater distance from the land with reference to the probable inclination of its submarine foundation, and in the presence of a deep water lagoon-like space or moat within the reef. — The structure and distribution of Coral Reefs, by C Darwin, p. 146.

²⁾ Jukes hat davon eine Beschreibung gegeben: Voyage of H. M. S. Fly, by J. J. Jukes. Vol. I. p. 340.

der Rattlesnake entscheidet sich ausdrücklich für Darwin's Ansichten und meint, der ganze Archipelagus der Louisiade habe einst einen Theil von Neu-Guinea gebildet. Diese Annahme sei schon von vorne herein wahrscheinlich; sie dränge sich sogleich stark auf, wenn man einen Blick auf die Karte werfe, und erhalte noch mehr Gewicht dadurch, daß keine Spur von vulkanischen Wirkungen vorhanden sei.

Der Louisiade-Archipel und die Südost-Küste von Neu-Guinea sind erst zu Anfang des siebenzehnten Jahrhunderts bekannt geworden. Torres kam von Osten her, in der spanischen Fregatte la *Almirante*, im August 1606, unter $11\frac{1}{2}^{\circ}$ südl. Br. an den „Anfang von Neu-Guinea“, wie er sich ausdrückt; doch ist es wahrscheinlicher, daß er eine der Louisiade-Inseln vor Augen hatte, wenn er anders die Breite richtig bestimmt hat. Er nahm von dem Lande für den König von Spanien Besitz und steuerte dann westlich durch die Straße, welche nach ihm benannt wird. Seine Entdeckungen aber blieben der Welt lange Zeit vorenthalten, da der Brief Torres' an seinen Monarchen erst bekannt gemacht wurde, nachdem die Engländer ihn 1762 bei der Eroberung von Manila in den dortigen Archiven gefunden hatten. Cook fuhr im August 1770 zwischen Australien und Neu-Guinea hindurch, und bestätigte somit das Vorhandensein der Torresstraße, von welcher Bougainville, als er im Juni 1768 die Südostküste Neu-Guinea's erreichte, noch keine Ahnung hatte. Edwards gelangte im August 1791 mit der *Pandora* an die Südostspitze und fand für Cap Rodney $10^{\circ} 3' 22''$ S. und $147^{\circ} 45' 45''$ D., für Cap Hood $9^{\circ} 58' 6''$ S. und $147^{\circ} 22' 50''$ D. Im folgenden Jahre erblickten Bligh und Portlock, in der *Providence* und *Assistance*, einen Theil der Südostküste, und Flinders hat eine achtzig Meilen lange Küstenstrecke west- und nordwärts vom Cap Rodney auf der Karte eingetragen. Damals war der nördliche Theil des Louisiade-Archipels noch unbekannt, und auch heute wissen wir von demselben nicht viel mehr, als was in des Viceadmirals Bruny d'Entrecasteaux Bericht enthalten ist. Dieser französische Seefahrer, welcher den unglücklichen La Perouse aufsuchen wollte, kam mit der *Recherche* und der *Esperance* am 11. Juni 1793 in Sicht von Rossel Island, besuchte mehrere andere Inseln und steuerte dann nach der Nordostküste von Neu-Guinea. In demselben Jahre waren zwei englische Kauf-

lente, Bampton und Alt, in den Schiffen Hormuzeer und Chesterfield, an der Südostküste, vor welcher 1804 Ruault Coutancee in dem französischen Kaper Adele kreuzte. Bristow besuchte 1806 mit einem englischen Kauffahrteischiffe den nördlichen Theil der Louisiade, ohne unsere Kunde desselben zu erweitern; denn Krusenstern hat (*Recueil de Mémoires hydrographiques*, S. 54) nachgewiesen, daß Bristow's „Satisfaction Island“ nichts anderes ist, als Rossels Insel, und „Eruption Island“ die St. Mignans Insel von d'Entrecasteur.

Die südliche Louisiade war seit Bougainville beinahe achtzig Jahre lang unbefucht geblieben; erst 1840 erschien Dumont d'Urville auf seiner letzten Reise um die Erde mit der *Astrolabe* und *Zélée*, in diesen Gewässern, besuchte die Südostküste von Neu-Guinea, sah den Berg *Astrolabe* (3540 engl. Fuß) und neben demselben zwei andere Berge, welche gleichfalls etwa die Höhe des Brokens haben (an der Küste zwischen der Round Head Entrance und Cap Passy), und steuerte dann durch die Torresstraße. Fünf Jahre später untersuchte Blackwood mit der „*Fly*“ die nördlichen und östlichen Einfahrten der Torresstraße; er war auch während zweier Monate im Jahre 1845 an der Südostküste von Neu-Guinea, von welcher er eine Küstenstrecke von 140 Meilen mit Einschuß jener, welche 1793 von Bampton und Alt besucht worden waren, so genau aufnahm, als die Umstände erlaubten (namentlich zwischen 143 und 145° L.). Dort bot das Land überall einen gleichförmigen Anblick; die Küste war schlammig und mit Mangrovebäumen bestanden, weiter landein breiteten sich dichte Wälder weithin aus. Sie wurden von zahlreichen Kanälen süßen Wassers durchzogen, und allem Anschein nach liegt dort das Mündungsdelta eines großen Stromes. Schlammبانke, welche bis zu zehn und zwanzig Meilen weit in die See hinausreichten, machten dem Schiffe eine Anfahrt unmöglich, aber die Boote konnten bis an das Land, und einen jener Flüsse, den *Nird*, fuhr Blackwood zwanzig Meilen weit hinauf. Er fand an der Küste, wie am Flusse, viele Dörfer zerstreut; die Eingeborenen, welche die genaueste Aehnlichkeit mit den Insulanern der Torresstraße haben, sind ein wildes und streitbares Geschlecht, das jeden freundlichen Verkehr mit den Weißen verweigerte und die Boote mehrmals abzuschnelden versuchte. Im Jahre 1846 begann Dule

mit der Bramble und Castlereagh die Aufnahme der Südostküste vom Cap Possession westlich und nordwestlich bis Cap Blackwood auf einer Strecke von etwa zwei Längengraden (etwa von $144\frac{1}{2}^{\circ}$, südöstlich von Blackwood's Mündung des Mird River, bis $146^{\circ} 20' \text{ D.}$). Auch er fand die Mündungen vieler beträchtlicher Ströme; an einem Punkte schöpfte er noch drei Meilen von der Küste süßes Wasser. Aber das Land war nicht mehr so flach und niedrig, wie an der nach Westen liegenden, von Blackwood besuchten Strecke, sondern mit bewaldeten Hügeln bedeckt; im fernen Osten erhoben sich mächtige Berge, unter welchen einer, der Mount Dule, 10046 englische Fuß Meereshöhe hat. In den Jahren 1849 und 1850 wurde dann durch Owen Stanley mit der Rattlesnake und Bramble die Aufnahme der Südostküste von Cap Possession an bis zu der Heathbai (etwa $150^{\circ} 4' \text{ D.}$) bis auf die kleine Strecke, welche von dem letztgenannten Punkte bis zum Südostcap von Neu-Guinea reicht, vollendet.

Die Rattlesnake begann ihre Aufnahme von Osten nach Westen (von der Adele-Insel und Cap Deliverance nach Westen die ganze Louisiade entlang und an der Küste Neu-Guinea's von der Heathbai bis zum Cap Possession), im Juni 1849 unter $11^{\circ} 38' \text{ S.}$ und $154^{\circ} 17' \text{ D.}$ Sie hatte die beiden Inseln Rossel und South East in Sicht; auf der letzten erhebt sich der Rattlesnakeberg bis zu 2689 Fuß. Die niedrige und bewaldete Adele-Insel liegt vor dem Ostende des Barriereriffs, welches Rossel umzieht; die Ostspitze des letzten bildet Cap Deliverance (nicht Deliverance, wie die Engländer schreiben, denn Bougainville hat es entdeckt und benannt¹⁾), nach Owen Stanley $154^{\circ} 20' \text{ D.}$, nach d'Entrecasteaux und d'Urville $154^{\circ} 26'$. Rossel Island ist von D. nach W. 22 Meilen lang und $10\frac{1}{2}$ Meilen breit und

¹⁾ Nous appellâmes ce cap, après lequel nous avions si long-tems aspiré, le Cap de Délivrance, et le golfe dont il fait la pointe orientale, le golfe de la Louisiade. C'est une terre, que nous avons bien acquis le droit de nommer. Voyage autour du monde par la Frégate du roi, la Bouteuse et la Flute Etoile, en 1766, 1767, 1768 et 1769. à Paris 1771. p. 263. Zwei Seiten vorher schildert Bougainville, wie er den Franzosen verbieten mußte, das Feder vom Tafelwerk zu essen, und wie sie die letzte Ziege und einen Hund aus der Magellansstraße zu schlachten genöthigt waren. Unter seinem Golfe de la Louisiade (Karten, planche 11) versteht er die Einbuchtung, welche die Küste Neu-Guinea's bei dem von ihm so benannten Cul de sac de l'Orangerie macht; diesen legt er zwischen 147 und 148 D. , während derselbe zwischen 149 und 150 D. liegt. H.

gut bewaldet; die Kokospalme kommt häufig vor, und das Land scheint ziemlich stark bevölkert zu sein. Die Piron-Insel ist nur 5 Meilen lang und anderthalb Meilen breit; westlich vor derselben ist ein zweites Barriereriff mit einer schmalen Einfahrt zum ruhigen Binnenwasser, welches Lieutenant Yule den Korallenhafen nannte. Ganz nahe liegt die kleine Pig-Insel. Da vor Macgillivray noch kein Botaniker die Louisiade untersucht hat, so wird es angemessen sein, einige Pflanzen hervorzuheben, welche er auf dieser Insel fand; nämlich *Guilandina Bonduc*, *Tournefortia argentea*, *Morinda citrifolia*, *Paritium tiliaceum*, *Casuarina equisetifolia* und *Clerodendrum inerme*; diese alle kommen zugleich in Polynesien, dem indischen Archipelagus und dem tropischen Australien vor. Häufig sind auch *Ligodium microphyllum* und *Disenima coccinea*. Auch die Kokospalme ist vorhanden. Das benachbarte Round Island ist unbewohnt; die South East Insel dagegen 41 Meilen lang, 10½ Meilen breit, die größte im Archipelagus. In einem Flusse, wo Macgillivray landete, bestand das Gestein aus Glimmerschiefer von großer Härte; am Ufer wuchs *Nepenthes destillatoria* und ein *Hemitelia*, dessen Stamm funfzehn Fuß hoch war und über der Wurzel einen Durchmesser von acht Zoll hatte. Von Säugethieren gewahrte man nur ein fliegendes Eichhörnchen, von der Größe einer Ratte, wahrscheinlich ein *Petaurus*. Wilde Schweine sind, wie aus vielen Spuren sich abnehmen ließ, zahlreich vorhanden, und Vögel in sehr großer Menge. Unter ihnen zeichnet sich ein sehr hübscher, scharlachrother Lori aus, welcher mit dem weit über den indischen Archipelagus verbreiteten *Lorius domicellus* nahe verwandt ist. Ein anderer Papagei, der gleichfalls in Zügen über die Bäume schwirrt, ist grün und kleiner als ein Sperling. Häufig kam die Taube der Torresstraße und die nikobarische Taube vor. Nicht weniger, als zwölf Species der auf der Südostinsel beobachteten Vögel werden auch in Australien getroffen, eine Wahrnehmung, welche einigermaßen überraschte. Schlangen fand Macgillivray nicht, wohl aber eine große Eidechse, die dem *Monitor Gouldii* glich, und eine grüne Ameise, die auf den Blättern der Gebüsche ihr Nest baute.

In Bezug auf die übrigen Gruppen der Louisiade können wir uns kurz fassen. Brierly-Insel ist klein, aber gut bewohnt; das

Schiff tauschte dort Dams ein. An einem Ankerplage, etwa 30 Meilen von diesem Eiland entfernt, war der südöstliche Theil des Archipelagus zu überblicken. Nach Osten hin lag Südost-Eiland in einer Entfernung von 45 Meilen; trotzdem waren die wellenförmigen Umrisse der Höhengzüge und der Rattlesnakeberg deutlich zu erkennen. Nächst einer zum Theil durch die Pig-Insel ausgefüllten Lücke folgte Joannet, 10½ Meilen lang, mit dem 1104 Fuß hohen Berge Nép, und dann die aus 40 Inseln bestehende Calvados-Gruppe; im Hintergrunde nach Norden zu lag St. Mignan, dessen westliche gebirgige Hälfte bis zu 3279 Fuß über die Meeresfläche emporragt. Nach Westen hin schließt die Calvados-Gruppe mit den Inseln Ed-dystone ab, auf welcher ein Spitzberg 578 Fuß Meereshöhe hat, und mit der 554 Fuß hohen Insel De Réal. Die südlich von den vorgenannten liegenden Duchateau-Inseln, drei an der Zahl, sind niedrige, bewaldete Korallen-Eilande, von welchen die größte nur drei Viertel Meilen Länge hat. Die beiden östlichen werden durch ein Riff verbunden, das bei Ebbe zum Theil trocken liegt und durch eine enge Passage von dem kleineren Riff getrennt ist, welches die westliche Insel umgiebt. Der Südrand dieser Riffe gleicht dem Barrierenriffe darin, daß er plötzlich aus unbekannter Tiefe emporsteigt, und die Wogen an ihm sich in starker Brandung berühren; dagegen hat der nördliche Theil nur eine geringe Ausdehnung bei unregelmäßigen Umrissen, und man findet in seiner Nähe in zwölf bis funfzehn Faden Untergrund. Alle drei Inseln gleichen einander vollkommen; der Strand besteht aus weißem Korallensand und hin und wieder aus dünnen Lagen und Streifen von Korallenconglomerat; darauf folgt ein Gürtel von Gebüsch und niedrigen Bäumen, hinter welchem bei spärlichem Unterholze höhere Bäume stehen. Dort ragen die Kokospalmen in kleinen Gruppen über andere Bäume hervor, unter welchen eine Bombacee und *Pisonia grandis* die ansehnlichsten sind; sie erreichen bei zwölf bis vierzehn Fuß Umfang eine Höhe von 60 bis 70 Fuß. Am meisten gewahrt man ein *Calophyllum* mit breiten Blättern, sodann auch eine *Myristica* und ein *Caryophyllum*; doch gehört keine von beiden zu der Species, von welchen jene Gewürznelken und Muskatnüsse gewonnen werden, die der Handel sucht. Eine von Vegetabilien sich nährende Fledermaus, *Pteropus*, lebt auf diesen Inseln; die kleine indische

Katte, welche unter hohlen Bäumen wohnt, ist ungemein zahm und klettert auf niedrige Bäume, wie ein Eichhörnchen; von Vögeln sind besonders Tauben und Megapodii in Menge vorhanden, von den ersten insbesondere *Caloenas nicobarica*. Diese Art gleicht in ihrem ganzen Verhalten den hühnerartigen Vögeln, lebt vorzugsweise auf der Erde, läuft sehr schnell und fliegt, wenn sie gestört wird, in die Bäume, auf welchen sie auch nistet. Noch häufiger ist die Muskattaube, *Carpophaga oceanica*, welche nur zur Brütezeit (?) einen fleischigen Auswuchs am Schnabel haben soll. Ihr Fleisch ist weit wohlgeschmeckender, als jenes der weißen Taube von der Torresstraße, das doch auch die leckersten Gaumen durchaus befriedigt. Noch andere Tauben leben auf den Duchateau-Inseln, insbesondere eine Art mit weißer Kehle und purpurnem, in grünem Metallglanz schimmernden Gefieder; an den Küsten kommt *Halcyon saurophaga* vor.

Von den Duchateau-Inseln sind die Duperré-Eilande nur 21 Meilen nach Westen hin entfernt; sie liegen in 152° D. Auf der Fahrt dahin gewahrt man die Inseln Montemont und Somard. Jene ersten sind fünf an der Zahl, klein, dicht bewaldet und unbewohnt, und erstrecken sich über einen Raum von etwa sechs Meilen am nördlichen Rande eines großen Atolls oder ringsförmigen Riffs, zu dessen Innerem, dem Bramble-Hafen, mehrere Einfahrten führen. Westlich von demselben liegt d'Urville's Isle Lejeune auf $10^{\circ} 11'$ S. und $151^{\circ} 50'$ D. Zwischen ihr und den Duperré-Inseln ist eine breite Durchfahrt; von Lejeune ab bildet der äußere südliche Rand des Barriereriffs eine ununterbrochene Mauer von einundzwanzig Meilen, während auf der Nordseite manche Oeffnungen vorhanden sind, die in leichtes Wasser leiten. Hier haben wir ein verlängertes, fast schnurgerades Atoll, an dessen innerem Rande kleine Inseln liegen. Von da ab ist das Barriereriff in eine Reihe kleinerer Riffe gleichsam zerbrochen, bietet mehrere Durchfahrten und behält die Richtung nach Westen, bis es unter $150^{\circ} 58'$ D. zu Ende geht. Seinen Strich entlang, sind auch hier kleine niedrige Eilande zerstreut; so z. B. die drei Sandy Islands, Ushant (wahrscheinlich Bougainville's Ducssant) und die beiden Stuers-Inseln, sämmtlich bewaldet und von Korallenbildung. Einige Meilen nördlich von dem Riff und ohne Ver-

bindung mit demselben liegen Kosman Island in $11^{\circ} 42'$ S. und $151^{\circ} 33'$ O. und 13 Meilen weiter westlich Imbert.

Mit den Stuers-Inseln endet im Westen der Archipel der Louisiade, denn die Inseln, welche d'Urville Teste und Lebrun genannt hat, letzte in $10^{\circ} 53'$ S. und $150^{\circ} 59'$ O., sind gleich Castori und den Dumoulin-Inseln schon ganz in der Nähe der Küste von Neu-Guinea; sie zeigen auch eine ganz andere Formation. Dasselbe gilt von den fünf Brumer-Inseln, von welchen die größte in der Gruppe, $10^{\circ} 45' 30''$ S. und $150^{\circ} 23'$ O., nur zwei und drei Viertel englische Meilen Breite hat. Sie ist mit Hügeln bedeckt, hat viele Kokospalmen, und die Eingeborenen bauen in umzäunten Feldern Bananen und Zuckerrohr. Nach längerem Aufenthalt steuerte die Rattlesnake die Küste entlang, hinter welcher sich hohe Bergketten erheben; einer der Gipfel, welcher Mount Cloudy genannt wurde (etwas östlich von 150° L.), hat 4477 Fuß. Weiter westlich, in Bougainville's Gul de Sac de l'Orangerie, liegt Dufauré. Von dort steuerte das Schiff zu den Pariwara-Inseln in der Redscar-Bai; die größte derselben hat nur drei Viertel Meilen Länge und war ohne Wasser. In jener Bucht verweilte die Rattlesnake längere Zeit und unterhielt lebhaften Verkehr mit den Eingeborenen.

Wir ersahen aus Macgillivray's Karte, daß von der Heathbai bis zum Cap Possession der Küste entlang, ihren Umrissen folgend, in weiterer oder geringerer Entfernung vom Meere, ein Hochgebirge sich auf eine Strecke von dreihundert englischen Meilen hinzieht und sich vielleicht noch weiter nach Nordwesten hin fortsetzt. Es wurde schon oben bemerkt, daß Mount Dule, der nordwestlichste Punkt, welcher beobachtet wurde, bis zu einer Höhe von 10046 Fuß emporsteigt. Von der Heathbai bis zum 150° O. haben die Gipfel noch keine Benennungen erhalten; in der angegebenen Lage aber finden wir Mount Thomson mit 5901 engl. Fuß verzeichnet; von dort bis zum 149° einen unbenannten Punkt mit 6310, den Simpson mit 9972, den Dayman 9167 und den Suckling 11266 Fuß. Zwischen 149 und 148° , der Küste von der Cloudybai näher tretend, ist der Clarence, 6330 Fuß; das Gebirge zieht dann aber wieder nach Nordwesten, verläßt diese Richtung nicht mehr und hat im Brown 7974 und im Obree 10246 Fuß Meereshöhe. Zwischen 148 und 147° liegt dann

der höchste Berg der ganzen Kette, der Owen Stanley mit 13205 Fuß. Vor diesen Alpen Neu=Guinea's liegt zwischen 148 und 147° ein Vorgebirge, das sich, wie schon bemerkt, im Ästrolabe bis 3540 Fuß erhebt¹⁾. Diese Gruppe hat eine ganz andere Formation, als das Alpengebirge; der Gipfel des Ästrolabe, etwa acht Meilen vom Meere entfernt, dehnt sich und seine kaum unterbrochene Fläche dreizehn Meilen weit hin; von Südwesten her sind seine Umrisse regelmäßig, von Süden her aber bietet sie eine Reihenfolge von steilen Klippen und Terrassen dar. Macgillivray hat alle Ursache zu der Annahme, daß auch die Südostküste Neu=Guinea's goldreich sei.

Diese Küste ist von den Engländern nach Westen hin bis zur Insel Bristow, etwa 143° 10' O. und 90° 10' S. aufgenommen worden. Dann folgt eine Lücke bis zum 139° O., wo am Cap Kool auf Prinz Frederik Hendriks=Eiland und an der Prinzess Marianne=Straße die sehr sorgfältigen Aufnahmen der Holländer beginnen, welche die ganze Südwestküste bis zu 4° S. und 134°, respective 133° O., einschließlich des Cap van den Bosch, umfassen. Aber das Innere von Neu=Guinea ist uns auch heut noch platterdings unbekannt. Mehr als drei Jahrhunderte sind verflossen, ehe wir auch nur von den Küstenumrissen eine annähernd vollständige und genaue Kunde gewannen; manche Probleme wurden erst in der neuesten Zeit aufgeklärt, und viele sind noch zu lösen. Aber wie kam es, daß ein großes Land, den Molukken so nahe, nur selten von den Seefahrern besucht worden ist? Diese Frage beantwortet sich leicht. Die Holländer fanden im indischen Archipelagus und insbesondere auch auf den Molukken, alle Hände voll zu thun und hatten keinen Grund, ihre ohnehin weit zerstreuten Besitzungen nach Osten hin noch weiter auszu dehnen. Was sie inne hatten, lieferte ihnen Erzeugnisse für den Handel in Hülle und Fülle. Die schwarzen Menschen, welche über Ceram hinaus die Inseln bewohnen, sind wild, freitbar und haben keine belangreichen Producte zu bieten; eben so wenig sind sie werthvolle Kunden für den Handelsmann. Somit fehlte jener Anreiz, welcher im Archipelagus vorhanden war; man fand keine Veranlassung, den Meeresströmungen

¹⁾ Diese Höhe ist auf der Karte angegeben; im Text, Bd. II S. 60 zu 3824 Fuß.

und den Winden zu trotzen. Namentlich ist die Südküste höchst gefährlich und zwingt die Seefahrer, sich möglichst nahe der Nordküste Australiens zu halten, und die große Fahrbahn aus China läßt Neu-Guinea zur Seite liegen, dessen Gestade zudem ein für die Weißen mörderisches Klima haben. So erklärt es sich, weshalb die Entdeckungen immer nur verhältnißmäßig kleine Küstenstrecken umfaßten und Reisen in das Innere völlig unterblieben.

Daß die Portugiesen Abreu und Serrano 1511 Neu-Guinea in Sicht bekamen, ist wahrscheinlich; daß Jose de Meneses 1526 Papuas gesehen, ist gewiß; nicht minder, daß Alvarez de Saavedra, ein Verwandter des Ferdinand Cortez, auf seiner Rückfahrt von Tidore nach der Westküste Amerika's am Nordgestade Neu-Guinea's Anker warf und das Land als die Goldinseln (islas de oro) bezeichnete. Orijalva's Schiffe fanden 1537 in der Nähe des Aequators auf einigen Inseln menschenfressende Papuas, und wenn den dürftigen Berichten, welche wir über Bernardo della Torre's Fahrt haben, voller Glauben beizumessen ist, so landete dieser Seefahrer 1543 auf der Insel Arimoa und Jñigo Ortez de Rez gab 1545 der Gegend den Namen Neu-Guinea, weil die schwarzen Bewohner ihn an die Neger der afrikanischen Westküste erinnerten. Daß dieser Name schon 1567 bekannt war, unterliegt keinem Zweifel, da Mendoza und Mendaña, welche in jenem Jahre die Südsee besuchten, sich die Salomon's-Inseln als mit „Neu-Guinea“ zusammenhängend vorstellten. Von 1543 an war dasselbe fast vergessen, bis 1605 das holländische Schiff de Ruijken das südwestliche Vorgebirge entdeckte, jenes val'sche Cap, welches die Engländer unrichtig als Cap Walsby bezeichnen. Schouten und Lemaire kamen auf ihrer abenteuerlichen Fahrt um das Horn und durch die Südsee im Juli 1616 nach der Ostküste, schlugen dann eine nordwestliche Richtung ein und fanden die Inseln Moa, Inson und Arimoa. Dieses letzte Eiland soll auch Roggeveen 1622 gesehen haben. Um jene Zeit wollten die Holländer in's Klare kommen, ob mit den südlich und östlich von den Molukken liegenden Inseln ein vortheilhafter Handel in's Leben zu rufen sei, und rüsteten 1623 zwei Yachten aus, welche unter Garstens an der Südküste von Neu-Guinea landeten. Nachdem dieser Seefahrer von den Eingeborenen verrätherisch überfallen und sammt einem Theile sei-

ner Mannschaft ermordet worden war, fuhren die Jachten nach der Nordküste von Australien in den großen Busen Carpentaria und benannten die von ihnen dort entdeckte Ostküste nach einem ihrer Schiffe Arnheimsland. Ein anderer Seeman, Gerhard Pool, erlitt 1636 daselbe Geschick, wie Carstens. Der Generalstatthalter van Diemen hatte ihn mit den Schiffen Klein=Amsterdam und Bezel von Banda aus 1636 nach Neu=Guinea ausgesandt, dessen Westküste er unter 4½° S. erreichte; dort erschlugen auch ihn die Papua's. Sechs Jahre später steuerte Abel Tasman der Nordküste entlang und gab dem nördlichsten Punkte von Neu=Guinea den Namen Kaap de Goede Hoop. Von da ab verfließen beinahe dreißig Jahre, ohne daß ein Holländer die Insel besuchte; erst 1663 steuert Vink von Banda aus nach dem nördlichen Theil der Westküste, wo er eine tiefe Einbuchtung fand, sehr wahrscheinlich dieselbe, welche 1791 von Mac Cluer besucht und die nach ihm benannt wurde. Der Bericht über seine Reise ist aber nicht minder dürftig, als jener über eine Fahrt des K. Oberkaufmanns Keyts, der 1768 ziemlich dieselben Küstenstriche besegelt hat. Man erfuhr durch ihn, daß dieselben sehr gebirgig sind, und daß Handelsleute aus Ceram dorthin kamen, um gegen Reis und Glasforallen einige Landeserzeugnisse, namentlich Massonholz, hauptsächlich aber Sclaven einzutauschen. Vor derselben Mac Cluer's=Einfahrt steuerte 1700 auch Dampier; er war von Timor gekommen, besuchte zuerst die Nordwestküste, richtete dann den Lauf nach Norden, stellte fest, daß Neu=Guinea nicht mit den Inseln Salawatty und Waigiu zusammenhängt (die Dampierstraße), segelte der Ostküste entlang bis zum Cap King William, wo eine zweite Dampierstraße Neu=Guinea von Neu=Britannien scheidet. Gleichfalls an der Ostküste fuhr 1705 das holländische Fahrzeug Geelvink, nach welchem eine tiefe Bucht ihren Namen führt; an der Nordostküste kreuzte in demselben Jahre der Engländer Furnell. Carteret 1767 und Bougainville 1768 berührten nur einzelne Punkte der Nordküste, um deren nähere Kunde sich Forreß ein großes Verdienst erworben hat. Die englisch=ostindische Compagnie schickte ihn aus, um nachzuforschen, ob nicht nördlich und östlich von den Molukken, außerhalb des Reiches der Holländer, Gewürznelken und Muskatnüsse einzutauschen seien; er war auf Waigiu und in Neu=Guinea in der Doreybucht, über welche er

ausführliche Berichte abstattet. Nach ihm ist dieselbe mehrmals von französischen Seefahrern, namentlich von Duperré und Dumont d'Urville, besucht worden. Cook war 1770 in der Nähe des falschen Vorgebirges und landete in $6^{\circ} 15' \text{ S.}$, Mac Cluer 1791 in der nach ihm benannten schon oben erwähnten Bucht, d'Entrecasteaur 1792 am Huongolf und am Cap de goede Hoop. Dann tritt, während der großen Kriege in Europa, eine lange Pause ein, bis 1823 Duperré die Schouten-Inseln und den Voreihafen besucht, und 1827 Dumont d'Urville durch die Dampierstraße fährt und die Nordostküste in einer Länge von 350 Lienes aufnimmt.

Man sieht aus den vorstehenden Angaben, daß die nördlichen Küsten Neu-Guinea's viel häufiger befahren wurden, als die südlichen, hauptsächlich wohl auch deshalb, weil bei jenen die Gewässer weit weniger Gefahren darbieten. Die genauere Untersuchung der ersten fällt in die letzten Jahrzehnde. Wir haben weiter oben gezeigt, in welcher Weise die Südostküste durch Owen Stanley mit der Rattlesnake und der Bramble erforscht wurde. An der Südwestküste waren schon früher die Holländer thätig gewesen. Wir müssen auf ihre Unternehmungen etwas näher eingehen.

Seit langer Zeit sieht man in den Niederlanden mit Besorgniß, wie die Engländer in den östlichen Meeren sich immer weiter ausdehnen und mehr und mehr festen Fuß gewinnen. Die holländischen Besitzungen sind durch Indien und Australien gleichsam in die Mitte genommen, sie liegen in der Fahrbahn zwischen beiden Ländern und theilweise auch auf dem Wege nach China. Nicht ohne Grund wurde im Haag und in Batavia angenommen, daß die Nebenbuhler bei der steigenden Bevölkerung des australischen Festlandes und der Torresstraße irgendwo in Neu-Guinea oder an der Nordküste Australiens eine Niederlassung gründen könnten, welche den Holländern hätte unbequem werden müssen. Diese beschlossen also, den Engländern zuvorzukommen und sich auf Neu-Guinea ein Bollwerk zu schaffen, gleichsam ein östliches Vorwerk zum Schutz der Molukken. Man nahm freilich einen anderen Vorwand, indem man erklärte, daß es nöthig geworden sei, die Kleinhändler zu beschützen, welche von den genannten Inseln aus nach der Südwestküste von Neu-Guinea handeln. Man wußte übrigens, daß dieselbe vom falschen Cap an bis $3\frac{1}{2}^{\circ} \text{ S.}$ nur

sehr dünn bevölkert, in den nördlicheren Districten Onin und Nottan stärker bewohnt ist.

Im Jahre 1826 fuhr Lieutenant Kolff von Amboina nach Südwesten in der Kriegsbrig Dourga, gleichsam als Pionier, und fand etwa 24 geographische Meilen nördlich vom falschen Cap eine weite Oeffnung, welche er für die Mündung eines großen Flusses hielt und nach seinem Schiffe benannte. Von dort nahm er einen nordwestlichen Cours nach der kleinen Insel Lokahia, $134^{\circ} 50' \text{ D.}$, und besuchte auf der Heimfahrt die Tenimber-Inseln. Zwei Jahre später sollte dann die Westküste genauer untersucht und eine Niederlassung an ihr gegründet werden. Zu diesem Zwecke gingen 1828 die Kriegscorvette Triton und der Kolonialschooner Iris nach Neu-Guinea an die „Dourgaöf-fnung“, die man, wie bemerkt, für eine Strommündung hielt, kreuzten darauf nach Norden und entdeckte auf $3^{\circ} 45' \text{ S.}$ und $134^{\circ} 15' \text{ D.}$ eine tiefe geräumige Bucht zwischen hohen malerischen Ufern. Dort bauten die Holländer eine kleine Festung, welche sie, zu Ehren des damaligen Generalcommissarius von niederländisch Indien, Fort Du Bus nannten. Die Triton hatte Befehl, nach Vollendung derselben der Nordküste entlang zu segeln und namentlich Mac Cluer's Einfahrt genauer zu untersuchen; die Mannschaft befand sich jedoch in einem so kläglichen Zustande, daß sie kaum noch dienstfähig war. Die beiden Schiffe hatten während der drei Monate, welche sie bei Fort Du Bus lagen, mehr als zwanzig Todte; die Triton mußte im September mit mehr als sechszig Kranken am Bord rasch nach Amboina zurück-fahren ¹⁾. Am 24. August 1828 zog der Commandant der Corvette, Sternboom (der bald nachher starb), die holländische Flagge auf und nahm feierlich den Theil von Neu-Guinea und der in demselben

¹⁾ Verhandelingen over de natuurlyke geschiedenis der nederlandsche overzeesche bezittingen, door de leeden der natuurkundige commissie in Indië en andere schryvers. Uitgegeven op last van den koning door C. J. Temminck. Land-en Volkenkunde geredigeerd door J. A. Susanna. Leiden 1839—1844. fol. Die erste Abhandlung enthält Bydragen tot de kennis van Nieuw Guinea door Salomon Müller, Seite 3 bis 80. Schilderung der holländischen Expeditionen von 1828 bis 1835 S. 10 ff., und die Darstellung der Besitznahme des Landes durch die Niederländer S. 73 ff. Müller war bei derselben thätig; für Geologie und Meteorologie Maclot, der einige Jahre später auf Java von ausländischen Chinesen erschlagen wurde; als Botaniker war der Expedition Zippelius beigegeben, der bald nachher auf Timor starb; Zeichner waren van Raakten und van Dort. M.

liegenden Länder in Besitz, welcher auf der Südküste beginnt, mit 141° O. von Greenwich, und von dort west-, nordwest- und nordwärts bis und mit zu dem auf der Nordküste liegenden Kaap de goede Hoop, jedoch unter Vorbehalt der Rechte, welche der Sultan von Tidore auf die Districte Mansari, Karongdeser, Ambarsura und Amberpon etwa haben könnte. Der Platz, auf welchem das Fort stand, wurde Merkusvoord, die von den Eingeborenen als Uru Languru bezeichnete Bucht Tritonbai, und die Straße Saraweri Wurat, welche die Insel Aiduma von der Küste trennt, Irisstraße genannt. Die Tritonbai ist ein geräumiges Becken, das etwa zwei geographische Meilen weit in's Land eindringt und eine Meile breit ist. Im Hintergrunde erhebt sich der Berg Lamantsjieri, dessen südöstlicher Abhang in eine Fläche ausläuft; auf dieser wurde die Festung angelegt. Etwas südöstlich von derselben mündet der Fluß Walar Timbona; er bricht aus einer tiefen Schlucht zwischen den Bergen Lamantsjieri und Driori hervor; an seinem Ausflusse ist der Boden morastig; vor dem Strande der Bai liegt eine Untiefe von Kleigrund, nur an der Westseite ist ein überdies schmales Fahrwasser. Man sieht, wie unklug es war, daß die Holländer eine landumschlossene Bucht zur Anlage der Niederlassung wählten; wir haben weiter oben nachgewiesen, wie ungesund eine solche ist. Es kann also nicht Wunder nehmen, daß die Arbeiter während der sieben Wochen, in welchen sie den Bau ausführten und im Walde Holz fällten, fast alle an Durchfall, Rheumatismen, Wechsel- und Faulfieber zum Theil schon nach wenigen Tagen erkrankten. Die Holländer hielten diese Krankheiten lediglich für eine Folge des Ausrodens der Bäume, der schweren Arbeit und des Mangels an frischen Speisen; sie hofften, das Fort werde nach Verlauf einiger Zeit nicht ungesunder sein, als manche Niederlassungen auf den Molukken. Diese Erwartung aber wurde nicht im Mindesten gerechtfertigt, und das Klima erwies sich als so mörderisch, daß man 1835 gezwungen war, diesen Punkt völlig aufzugeben.

Bis dahin wurde die Besatzung von Zeit zu Zeit mit Lebensmitteln versorgt, namentlich mit Reis, dessen Anbau die Eingeborenen nicht kannten; die Schiffe, welche den Proviant führten, untersuchten zugleich die Küste. So nahm 1823 Lieutenant de Boer die Strecke von $4^{\circ} 15'$ bis $5^{\circ} 15'$ S. auf. Von größerem Belang war aber die

Fahrt, welche Langenberg Kool in dem Kriegsschooner Postillon nebst Banse in der Sirene unternahm, um zu erforschen, ob der vermeintliche Dourgafluß wirklich ein solcher sei, oder eine See-Enge, oder eine für Schiffe practicable Straße. Beide befanden sich am 26. April 1835 vor der Oeffnung, steuerten hinein, hielten südöstlichen und südlichen Cours und gelangten am 9. Mai, etwa anderthalb Grad östlich vom falschen Cap, wieder in offene See. Es war also ausgemacht, daß das Land, dessen südwestliche Spitze jenes Vorgebirge bildet, eine Insel sei, welche den Namen Prinz Friedrich Heinrichs Eiland erhielt. Die Straße benannte man nach der Prinzessin Marianne; der Nordpunkt der Insel wird als Kolff's Hoek, die südöstliche Spitze als Cap Kool bezeichnet; den südwestlichsten Punkt bildet das schon länger bekannte falsche Cap.

Die Holländer geben über die Südwestküste von Neu-Guinea ausführlichere Nachrichten, als Macgillivray über die Südostküste. Sie sind lange am Lande selbst gewesen und haben mit größerer Aufmerksamkeit beobachten können. Müller schildert die Küstenphysiognomie; er fand im nördlichen Theile, von $132\frac{1}{2}^{\circ}$ bis $135\frac{1}{2}^{\circ}$ O., die Küste hoch und klip-
pig, und nur in den zahlreichen Einbuchtungen hie und da Strand-
flächen. Weiter nach Süden hin tritt das Gebirge mehr landeinwärts zurück, so daß in dieser Richtung ein weitausgedehntes ebenes Vor-
land sichtbar wird, „das den unabsehbaren Wildnissen an der Torres-
straße gleicht.“ Man erblickt, so weit das Auge reicht, auch nicht die geringste Spur von einer Bodenerhebung, aber auf der Breite von etwa $5\frac{1}{2}^{\circ}$ S. gewahrt man bei hellem Wetter eine fern im Binnen-
lande aufsteigende Gebirgskette, die weiter nach Norden, unter $4\frac{1}{2}^{\circ}$ S. eine so bedeutende Höhe gewinnt, daß manche ihrer Gipfel über die Schneegrenze emporragen; „wir wenigstens,“ schreibt Müller, „wußten uns die weißen, glitzernden Lagen, mit welchen die Gipfel und hohen Rücken bedeckt waren, aus keiner anderen Ursache zu erklären.“ Am Tage war indessen, wegen des wolfigen Himmels, wenig von dem Ge-
birge zu sehen, wohl aber trat es in den frühen Morgenstunden klar und scharf hervor. Seine Hauptrichtung war von Osten nach Westen; zwischen 135 und 136° nähert er sich den kleinen Küsten, welche nördlich von da dem Gestade entlang vom Südost nach Nordwest ziehen.

Die beiden Bergketten bieten einen ganz verschiedenen Anblick

dar. Jene im Innern hat sanfte Abdachungen und zeigt in ihren höheren Theilen weit ausgedehnte tafelförmige Rücken, wahrscheinlich Hochebenen, die nothwendig ein gemäßigtes Klima haben müssen. Dagegen ist das Küstengebirge mehr nach Norden hin sehr rauh, klippig, vielfach zerklüftet, und manche Gipfel heben sich thurmartig empor; es erreicht aber nirgends eine bedeutende Höhe, da es nicht über 100 Meter ansteigt. Der schon erwähnte Lamantjieri an der Tritonsbai, im Hintergrunde der Bucht Uru Languru, unter $3^{\circ} 39' \text{ S.}$, ist einer der höchsten und hat doch nur 750,39 Meter. Man sieht also aus diesen Angaben Müller's, daß an der Südwestküste in gleicher Weise, wie an der von Macgillivray befahrenen Südostküste, ein niedriges Küstengebirge vorhanden ist, während weiter im Inneren ein hohes Alpengebirge sich aufgipfelt. Die vor den Küsten liegenden Inseln entsprechen durchaus dem Charakter des Hauptlandes; wo der Strand flach ist, sind es auch die Eilande, und wo Gebirge und Felsen bis an's Meer reichen, haben jene genau dieselbe Configuration.

In den von den Holländern besuchten Küsten münden viele Ströme, zum Theil von beträchtlicher Größe, und offenbar liegen die Quellen von manchen derselben sehr tief im Binnenlande, da die Wasserscheide insbesondere nach Süden hin weit entfernt sein muß. Doch wurde nur der Utaneta näher untersucht, und zwar lediglich an der Mündung, welche eine fünfstel Meile breit (etwa $156^{\circ} 20' \text{ O.}$ und $5^{\circ} 30' \text{ S.}$) und von vier bis sechs Faden tief ist. Etwas oberhalb dieses breiten Ausflusses theilt er sich in drei kleinere Arme.

Kolff war mit der Triton und Iris von Norden her eils geographische Meilen weit in die „Dourgamündung“ eingefegelt; aber man war bald nachher geneigt, dieses Wasser für eine Meeresstraße zu halten, welche den südlichen Theil Guinea's von einer großen Insel abscheide und möglicherweise zu einer Durchfahrt dienen könne, welche es den Schiffen möglich mache, die gefährliche Torresstraße ganz zu vermeiden. Diese Erwartung bestätigte sich indessen nicht; am Nord-
eingang ist die Prinzess Mariannenstraße zwei geographische Meilen breit, wird dann allmählig enger bis zu einer Viertel- und einer Sechstelmeile, dehnt sich aber wieder aus bis zur Breite einer guten Stunde Weges. Bei niedrigem Wasserstande beträgt die Tiefe zwischen 4 und 10 oder auch mehr Faden, an einigen Stellen der südlichen Ausmün-

dung nur 2 Faden. Die Ufer sind überall flach, und mit Gebüsch besetzt, hinter welchem sich kräftige Bäume erheben. Von beiden Seiten münden kleine Süßwasserflüsse ein.

Das Wetter an der Südwestküste fand Salomon Müller während seines Aufenthaltes, der die Monate Mai bis September umfaßte, überwiegend windig und reginig, die Luft dick, nebelig und unangenehm feucht. Die Berge waren fast immer mit Wolken umzogen und selten ohne Nebel sichtbar. Die Temperatur war deshalb gemäßigt, Nachts manchmal empfindlich kalt, und die Hitze wurde nur drückend, wenn man eine Zeit lang wolkenlosen Himmel hatte. Am Utaneta stand das hunderttheilige Thermometer in der Mitte des Juni am Morgen kurz vor Sonnenaufgang auf 25° ; Mittags zeigte es 29° bis $29^{\circ},5$, gegen Abend bei Sonnenuntergang 26° bis $26^{\circ},7$. Nach weiteren Beobachtungen in der Bucht Uru Languru stellte sich für Juli und August die Mitteltemperatur in folgender Weise: Morgens $27^{\circ},4$, Nachmittags 28° , Abends nach Sonnenuntergang $26^{\circ},6$. Der höchste Thermometerstand wurde dort beobachtet am 14. August Mittags 1 Uhr, nämlich $31^{\circ},2$, der niedrigste am 3. August um 12 Uhr Mittags, nämlich 25° . Gewitter zeigten sich häufig, das Wetterleuchten war ungewöhnlich stark; Erdbeben sollen, nach Aussage der Eingeborenen, in den Küstengegenden sehr selten und dann immer nur schwach sein. An der Südwestküste von Neu-Guinea ist, gerade wie auf den Molukken, der Südostmonsun der nasse, der Südwestmonsun dagegen der trockene Wind; es verhält sich also damit gerade umgekehrt, wie auf den großen westlichen Sunda-Inseln.

In Bezug auf die Erscheinungen der Pflanzen- und Thierwelt müssen wir auf die oben angeführten Werke verweisen; in Macgillivray's Anhängen zum zweiten Bande stehen namentlich ausführliche Beschreibungen der Vögel, der Mollusken (auch über die bathymetrische Vertheilung der Schaalthiere) und der Schmetterlinge, und Salomon Müller schildert (S. 18 ff.) die an der Südwestküste gewonnene Ausbeute. Uns gestattet der Raum ein näheres Eingehen nicht; wir beschränken uns daher auf wenige Angaben. Müller fand überall an der Südwestküste einen ganz ungemein üppigen Pflanzenwuchs; der flache Strand glich einem grünen Teppich, und selbst auf und zwischen den Felsen erhoben sich mächtige Bäume. Der Botaniker Zippelius

fand an der Prinzess Mariannenstraße *Rhizophorae*, *Bruguierae*, *Avicenniae*, *Petalomae*, *Sonneratiae*, *Heritierae*, *Aegicereae* und *Memecyleae*. Wo der Boden nicht mehr so flach und morastig war, erschienen *Mimosae* und Vertreter der Geschlechter *Fagraea*, *Clerodendrum*, *Carissa*, *Aralia*, *Melanthesa* und andere *Euphorbiaceen*; am Rande von offenen Flächen standen *Saccharum Koenigii*, hin und wieder Fächerpalmen und *Paritium tiliaceum* mit krummem Stamme, aus dessen Bastfasern hier, ähnlich wie auf den Inseln im Großen Ocean und im indischen Archipelagus, Bänder und Korben verfertigt werden. Am Flusse Utaneta wächst am sandigen Gestade *Casuarina equisetifolia*, und hinter derselben landeinwärts, theils auf trockenem, theils auf morastigem Boden *Aegiceras*, *Xylocarpus*, *Salacia*, *Olax*, *Canthium* und *Seyphiphora*; unter den Parasiten macht sich *Hydnophytum* bemerklich. Am Küstengebirge im Norden und den vorliegenden Inseln wachsen manche Pflanzen, die auch auf den großen westlichen Sunda-Inseln vorkommen, namentlich aus den Geschlechtern *Ruellia*, *Strobilanthes*, *Melanthesa*, *Omalanthus*, *Rottlera*, *Adisca*, *Erytrochilus*, *Croton*, *Ficus*, *Astocarpus*, *Melastoma* und noch andere. Bei Fort du Bus in der Ebene am südöstlichen Fuße des Berges Lamantjieri erhoben sich mächtige Stämme bis zu einhundert Fuß aus den Geschlechtern *Anisoptera*, *Unona*, *Sideroxylon* und *Cerbera*. Nicht minder kräftig standen die Palmen, welche besonders am Abhange des Berges zwischen den Felsen wachsen; zwei Arten von *Areca* (*A. macrocalyx* und *punica*, von Blume in der *Rumphia*, Taf. 101, 121, 160 abgebildet), die prächtige *Pagus philaris* und *Kentia procera*, welche die Höhe von achtzig Fuß erreicht, eine *Coryota* und noch andere. Dazwischen gab es *Pandani*, *Myrsicaceae*, *Sterculiaceae*, *Artocarpi*, *Elaeocarpi*, mehrere Arten von *Ficus* und *Canarium*, durchwoben von Schling- und Kletterpflanzen, *Calami*, *Alyxiae*, *Hippocrateae*, *Freycinetiae* und *Bignoniaceae*, *Loranthi*, *Orchideae*. Die Farnkräuter sind weniger mannigfaltig als auf Java. In den niedrigen und morastigen Gegenden wachsen *Rhizophorae* und *Sonneratiae*; die Felsufer hart am Strande sind bewachsen mit *Bikkia tetrandra* und mit Gesträuchen aus den Geschlechtern *Myrtus*, *Podocarpus*, *Jasminum*, *Antiderma*, *Leea*, *Psycho-*

tria, Procris, Urtica, Begonia, Callicarpa, Justicia, Baecobotrys, Capparis und Glochidium.

Neben diesem üppigen Pflanzenwuchs ist die Armuth Neu-Guinea's an Säugethieren desto auffallender. Die Holländer fanden nicht mehr, als sechs Arten, die obendrein alle zur Familie der Marsupialien gehörten. Drei davon waren noch nicht bekannt, nämlich ein kleines fleischfressendes Beuteltier, *Phascogale melas*, von der Größe einer gewöhnlichen Ratte, und zwei Känguruh's (*Dendrolagus ursinus* und *D. inustus*), welche sich von den übrigen dadurch unterscheiden, daß sie auf Bäumen leben. Die drei anderen Säugethiere waren der schon von Valentyn beschriebene Pelandor (*Hypsiprymnus Brunii*), *Petaurus sciurens* und *Phalangista maculata*. Müller bemerkte übrigens an verschiedenen Theilen der Küste, namentlich an der Prinzess Mariannenstraße, Spuren von wilden Schweinen; die zahmen Schweine, welche er bei den Bewohnern am Utaneta fand, waren von der kleinen chinesischen Art, die ohne Zweifel von den Molukken oder den Neu-Inseln dorthin gebracht worden ist. Guoy und Gaymard haben an der Ostküste, bei der Doreybucht, einen neuen *Perameles* gefunden. Weiter kennen wir keine Säugethiere auf Neu-Guinea¹⁾. Dagegen schwärmt eine ganz ungeheure Menge von Vögeln umher; Müller konnte in drei Monaten 119 Arten sammeln, welche 60 Geschlechtern angehören; in unzähligen Schaa-ren kommen namentlich Papageien, besonders der schneeweiße *Psittacus galerehus*, vor und Tauben (*Columba superba*, *perlata*, *nana*, *puella*, *viridis* und *pulchella*). Auffallend ist, daß die spechtartigen

¹⁾ Genauer gesagt sieben, nämlich *Phascogale melas*, *Perameles doreyana*, *Phalangista maculata* (diese kommt aber auch auf Umboina vor) der oben angegebene *Petaurus* und die beiden Känguruh's. Schmarida, die geographische Verbreitung der Thiere. Wien 1853. S. 511. Dieser Autor nennt „die Sunda-Welt das Reich der Schlangen und Chiropteren“; östlich von Timor und Celebes fehlen die Drang-Utang, Gibbon's und Semnopithecen; die Känguruhferm tritt erst in den „Australländern“ auf; der Casuar gehört dem Osten bis Ceram; dem westlichen Theile und in ganz Asien fehlt er. Australien ist das Reich der Marsupialien, Menetremen und der he-nigfauenden Vögel. An den Thieren Neu-Guinea's lassen sich schwer feste spezifische Charaktere auffinden, sie weichen nur durch geringe Modificationen von denen Neuholland's und der Melukken ab und scheinen Varietäten von der Species dieser Länder zu sein. S. 305 ff.

Vögel, welche auf den westlichen Sunda-Inseln in so vielen Arten vorhanden sind, auf Neu-Guinea nicht beobachtet wurden; sie scheinen ganz zu fehlen. Der *Megapodius Duperrey's*, welchen Macgillivray auf den Duchateau-Inseln fand, wurde an der Südwestküste auch von Müller gefunden. Er bauet da, wie dort, dasselbe mächtig große Nest aus Sand, Holz und Blättern, und ist also über ganz Neu-Guinea, und, wie es scheint, über alle größeren Inseln der Louisiade verbreitet.

Die *Dendrophis picta* wurde auch am Utaneta gefunden und ist eines der am weitesten verbreiteten Landamphibien; man hat sie auf Neu-Irland, Manila, Borneo, Celebes, Java und selbst in Bengalen gefunden. Aber noch ein weit ausgedehnteres Gebiet hat die Seeschildkröte, *Chelonia viridis*, welche nicht bloß auf die Tropen beschränkt ist. Die Papuas im District Lobo brachten den Holländern eine große Menge dieser Thiere, die in den ruhigen Buchten und Straßen sehr häufig sind; da aber ihr Schildpat nicht so hart wird, als jenes von der *Chelonia imbricata*, so wird es weniger gesucht. In der Bucht Uru Languru bemerkten die Holländer große Krokodile, wahrscheinlich *C. hiporcatas*, und Kolff fand sie auf den Schlamm-bänken der Südküste der Prinz Heinrichsinsel in großer Menge.

Karl Andree.

Druckfehler und Verbesserungen.

Im zweiten Bande:

Seite 379	Zeile 19	v. o.	lies	Faro	statt	Schary.
= 439	= 7	v. o.	=	Essington	statt	Essington.
= 440	= 20 u. 29	v. o.	desgl.			
= 441	= 8 u. 25	v. o.	desgl.			
= 442	= 13 u. 15	v. o.	desgl.			
= 506	= 18	v. o.	lies	G. Ziehen	statt	G. Zoller.

Im dritten Bande:

Seite 98	Zeile 8	v. u.	lies	Hochflächen	statt	Helzflächen.
	= 1	v. u.	=	M.	statt	G.
= 100	= 12	v. o.	=	Nierbangis	statt	Stierbangis.
	= 5	v. u.	=	Masuji	statt	Maheji.
= 101	= 3	v. o.	=	Bantam	statt	Bantaru.
= 104	= 6	v. o.	=	das	statt	der.
	= 10	v. o.	=	Ampat lawan	statt	Krupat lawan.
	= 17	v. o.	=	Rinduati	statt	Zinduati.
= 105	= 2	v. v.	=	des Musi	statt	Musi.
	= 9	v. o.	=	Menangkabau	statt	Menangkaban.
	= 10	v. o.	=	Sumpur	statt	Sumpar.
	= 19	v. o.	=	Burger	statt	Berger.
	= 9	v. u.	=	südlich	statt	seitlich.
= 106	= 4	v. o.	=	dieser	statt	diese.
	= 1	v. u.	=	Menangkabau	statt	Menangkaban.
= 107	= 19	v. o.	=	Jalan jawi	statt	Jalam Jawi.
= 109	= 15	v. u.	=	Ueberwachung	statt	Urbarmachung.
	= 12	v. u.	=	vereinigt	statt	vereinigten.
= 110	= 21	v. o.	=	Marapalam	statt	Marapatan.
	= 24	v. o.	=	bewässert	statt	bewässert.
= 111	= 13	v. o.	=	den die	statt	der die.
= 112	= 7	v. o.	=	Tanadatar	statt	Tunadatar.
	= 12	v. u.	=	Samawang	statt	Sarnawang.
= 113	= 20	v. o.	=	Singalang	statt	Singaberg.
= 114	= 14	v. o.	=	Melineen	statt	Melinen.
	= 16	v. o.	=	Griceen	statt	Gripen.
	= 9	v. u.	=	Vögel	statt	Hügel.
	= 3	v. u.	=	8380	statt	3380.
= 116	= 19	v. o.	=	verheerende	statt	fortwährende.
= 118	= 1	v. u.	=	scharfe	statt	schiefe.
= 119	= 4	v. o.	=	Bukitburua	statt	Bukitburua.
= 124	= 17	v. u.	=	Beltman	statt	Beltman.
	= 9	v. u.	=	Taram	statt	Tararo.
	= 4	v. u.	=	history	statt	historia.

Seite 126	Zeile 14	v. o.	lies	Rassumba	statt	Rassmuba.
= 128	= 2	v. o.	=	Lage	statt	Baien.
=	= 5	v. o.	=	gleichnamigen	statt	gleichförmigen.
= 131	= 14	v. u.	=	Lura	statt	Luva.
=	= 4	v. u.	=	Binjat	statt	Benjac.
= 134	= 1	v. o.	=	Rotangart	statt	Sotangart.
=	= 4	v. o.	=	6000	statt	600.
=	= 1	v. u.	=	Meinicke	statt	Meineke, so wie durchweg auf den
				Ueberschriften der Seiten.		
= 176	= 9	v. u.	lies	$19\frac{3}{4}^{\circ}$	statt	$11\frac{3}{4}^{\circ}$.
=	= 4	v. u.	=	Leagues	statt	Leaguas.
=	= 1	v. u.	=	Purdy	statt	Pardy.
= 177	= 7	v. o.	=	24 Stunden	statt	12 Stunden.
=	= 12	v. o.	=	24 Stunden	statt	12 Stunden.
= 178	= 6	v. o.	=	Stürme	statt	Ströme.
= 180	= 16	v. u.	=	im Sommer oder Anfangs	des Herbstes	statt
				im Sommer, als im Anfange	des Herbstes.	
=	= 8	v. u.	lies	nie	statt	immer.
= 181	= 10	v. u.	=	40° und 45° B. und 40° und 50° B.	v. Gr.	
				statt 45 und 30° B.	von Gr.	
= 182	= 11	v. u.	lies	Schetland	statt	Spizbergen.
= 184	= 17	v. o.	=	$66^{\circ} 30'$	statt	$60^{\circ} 30'$.
= 186	= 11	v. o.	=	vom Cap Farvel	statt	am Cap Farvel.
= 188	= 14	v. u.	15 v. o.	lies	graden Stämmen	statt gleichen Stämmen und
				lies	nie in Westindien	statt in Westindien.
=	= 11	v. u.	lies	Söndmör	statt	Söndenör.
= 189	= 1	v. u.	=	sapins	statt	rapins.
= 231	= 25	u. f.	f.:	Nach später eingegangenen bestimmteren Nachrichten bestätigt sich die hier ausgesprochene Vermuthung, daß der ermerbete sardinische Reisende nicht Vanley, sondern Vandey heißt, und daß er mit dem sardinischen Consul Vandey identisch ist. Es ist dieser Verlust sehr zu beklagen, da der Verstorbene seine günstige Stellung eifrigst zur Erforschung der noch so unbekannten Länder am oberen Nil zu nutzen suchte.		
				G.		
= 318	= 3	v. o.	lies	Meinicke	statt	Meineke.
=	= 6	v. u.	=	unzweifelhaft 70° F.	statt	70° R.; 77° F. statt 77° R. u. 73° F. statt 73° R.; im Original steht jedoch drei Male R.
				G.		

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

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

Jahr/Year: 1854

Band/Volume: [2](#)

Autor(en)/Author(s): Andree Karl

Artikel/Article: [IX. Die Torresstraße, Neu=Guinea und der Louisiade=Archipelagus 433-468](#)