

IV.

Die Torresstraße, ihre Gefahren und Inseln.

Von Dir. Meinicke in Prenzlau.

(Hierzu eine Karte, Taf. II.)

Der Entdecker der Torresstraße ist der spanische Seemann Luis Vaz de Torres, welcher Fernando Quiros auf der Reise begleitete, die zur Entdeckung der Insel Espiritu santo führte. Von Quiros verlassen oder getrennt, faßte Torres den Entschluß, von da auf dem nächsten Wege Manila zu erreichen und gerieth bei dieser Gelegenheit an die Südküste von Neu-Guinea. Seinem Berichte zufolge, der übrigens erst durch die neuesten Untersuchungen des Capitain Stanley ganz verständlich geworden ist, stieß er im August des Jahres 1606 in $11^{\circ} 30'$ S. Br. auf das Ost-Cap von Neu-Guinea, unter dem ohne Zweifel das zur Louisiade gehörige Cap Deliverance gemeint ist, und durch den Ostwind gehindert, dies zu umfahren, folgte er der Südküste von Neu-Guinea 300 Meilen lang bis 9° S. Br. und von da weiter auf einer großen Bank bis $7^{\circ} 30'$, so daß er augenscheinlich in die große Bai gekommen war, die sich im Osten von der Torresstraße ausdehnt. Hier sah er sich gezwungen, nach Südwesten zu steuern, gerieth dabei unter zahllose Inseln und kam bis 11° S. Br., so daß er die Küste von Australien gesehen haben muß; es kostete ihm nicht weniger als 2 Monate Zeit, die Straße zu durchfahren und auf ihrer Westseite die Küste von Neu-Guinea wieder zu erreichen, und nach unserer Kenntniß von den außerordentlichen Gefahren, welche diese Schifffahrt darbietet, wird man über die Ausdauer und Entschlossenheit dieses Seemanns mit Recht staunen müssen. Indessen ging im Laufe der Zeit alle Kunde von dieser wichtigen Unternehmung verloren; man würde vielleicht heute noch nichts davon wissen, wenn nicht zufällig bei der Einnahme von Manila durch die Engländer 1762 eine Copie des Originalberichts des Entdeckers gefunden wäre, welche der bekannte Geograph Dalrymple bekannt gemacht hat. Derselbe hat mit vollem

Rechte der Strafe den Namen ihres Entdeckers beigelegt, den sie noch jetzt trägt.

Indessen hatte bereits im Frühling desselben Jahres 1606 der holländische Seemann, welcher das Schiff *Duyfhen* befehligte und von Banda aus zur Erforschung der Westküste Neu-Guinea's abgesandt war, den Westeingang der Torresstraße erreicht, dann aber durch die ausgedehnten Korallenriffe zurückgeschreckt und in der Meinung, daß die zahlreichen Inseln eine Fortsetzung der Küste von Neu-Guinea bildeten, die Nordspitze von Australien besucht, ohne die Durchfahrt zu ahnen. Andere holländische Seefahrer, die später die Untersuchung dieser Küsten des Australandes fortsetzten, unterließen es ebenfalls, den Raum, in welchem sich die Küste von Neu-Guinea anscheinend gegen Süden wandte, genauer zu erforschen, und es darf das um so weniger Verwunderung erregen, da die Beschiffung der Torresstraße im Westmonsoon besonders gefährlich erscheint und noch jetzt auf dem Wege nach Osten erst in den letzten Jahren und nur einige Mal versucht worden ist. So bildete sich die Ansicht aus, daß Neu-Guinea ein Theil des Australandes sei und mit der Küste von Carpentaria zusammenhänge; daß man jedoch im holländischen Indien schon damals dies nicht für ausgemacht hielt, geht daraus hervor, daß, als der berühmte Seefahrer M. Tasman sich 1644 zu jener denkwürdigen Reise anschickte, welche die Erforschung des Australandes zum Zwecke hatte, ihm in den zu Batavia ausgearbeiteten Instructionen ausdrücklich vorgeschrieben wurde, die unter 9° S. Br. liegende sogenannte Vlakkebogt zu untersuchen und zu sehen, ob nicht bei Hoogeland (worunter ohne Zweifel die Inseln Mua und Badu verstanden sind) oder in dem Flusse Speult (der sich wohl auf die Endeavourstraße beziehen läßt), eine Durchfahrt in den Stillen Ocean sich fände. Tasman konnte freilich Aufträge nicht ausführen, welche die Kräfte jener Zeit weit überstiegen, und so erhielt sich die Ansicht, daß Neu-Guinea der nördlichste Theil des Australandes sei, in voller Geltung bis auf die Entdeckungen von Cook, der einen großen Werth darauf legte, die Trennung beider Länder nachgewiesen zu haben. Indessen ist es doch sehr auffallend, daß die Charten, welche Vaugondy zu dem bekannten Werke von des Brosses „*Histoire des navigations aux terres australes 1748*“ lieferte, die Straße deutlich zeichnen, auch eine Insel Hoogeland an ihrer Südseite etwa in der Gegend, wo die Gruppe des Prinzen von Wales liegt, ansetzen; daß aber dabei nicht etwa an eine Erinnerung an Torres' Fahrt zu denken ist, geht aus der ganz falschen Hypothese hervor, wonach jener Geograph die *Espiritu santo* von Quiros an die damals noch unbekannte Ostküste Australiens dicht südlich von der Torresstraße verlegte.

Die Wiederentdeckung derselben verdankt man dem berühmten Seemann James Cook, der, nachdem er die Ostküste Australiens entdeckt und von Süd nach Nord ganz aufgenommen hatte, 1770 am 21. August nach Umsegelung des Cap York die Straße auffand und durchfuhr, welche noch heute den Namen seines Schiffes führt. Nach ihm ist die Torresstraße öfter untersucht und erforscht worden, wenn auch noch immer nicht in ihrem ganzen Umfange, namentlich ist der westliche Theil, die Strecke zwischen dem Nordwest-Riff und der Küste von Neu-Guinea, bis jetzt ununtersucht geblieben; doch haben die Arbeiten englischer Seefahrer, wie die von Flinders, King, Stokes, Blackwood und Stanley uns eine wenigstens im Allgemeinen ausreichende Kenntniss der Torresstraße, ihrer Gefahren und Inseln verschafft.

Dieser Meeresarm, welcher die Insel Neu-Guinea und den australischen Continent trennt und den stillen mit dem indischen Ocean oder das Korallenmeer mit dem Timormeer verbindet, ist von einer Beschaffenheit, dass sich kein anderer Meerestheil mit ihm vergleichen lässt, angefüllt nämlich mit Korallenriffen und Klippen, Sandbänken und einzelnen Inseln, so dass man geradehin behaupten darf, dass der ganze Raum zwischen Neu-Guinea und Australien und von $141^{\circ} 50'$ bis $145^{\circ} 40'$ O. L. v. Greenw. ganz mit Korallenriffen bedeckt ist, von denen nur einzelne, Seen ähnliche Meeresbecken ohne Bänke umschlossen werden, und zwischen denen wenige schmale Fahrstraßen hindurchführen. Dass die Beschiffung einer solchen Straße ganz besondere Schwierigkeiten und Gefahren haben müsse, leuchtet ein. Bei der lebhaften Verbindung zwischen den australischen Colonien und Indien, einer Verbindung, die schon jetzt von Jahr zu Jahr lebhafter wird, und wenn erst dabei die Kraft des Dampfes angewandt werden wird, außerordentlich an Lebhaftigkeit gewinnen muss, ist die Kenntniss der Wege, auf denen man die Torresstraße am besten durchschneidet, (eine Kenntniss, die eben aus der Verbindung zwischen Sidney und Indien hervorgegangen ist), von der größten Wichtigkeit.

So lange es keine europäischen Niederlassungen in Australien gab, konnte eben keine Veranlassung sein, weshalb man von den vielen Wegen, die aus dem Stillen in den Indischen Ocean führen, gerade denjenigen wählte, dessen Gefahren schon den ersten Entdeckern nicht verborgen geblieben waren, wenn sie gleich die Ausdehnung derselben nicht geahnt hatten. Allein sobald die Colonie an der Ostküste Australiens gegründet war, mussten sich die Blicke der Engländer auf die Torresstraße richten, da sie den kürzesten Weg bildet, auf dem sich Indien vom östlichen Australien aus erreichen lässt; denn die Straßen nördlich von Neu-Guinea nöthigen zu übergroßen Umwegen, und in

dem Meere südlich von Australien herrschen neun Monate lang im Jahre anhaltende Südwestwinde, welche die Schifffahrt nach Osten hin eben so erleichtern, als sie dieselbe nach Westen hin erschweren. Bei dieser Lage der Sachen ist es sehr natürlich, daß wir gleich nach der Gründung von Sidney die Versuche, die Torresstraße zu befahren und mit ihren Gefahren und Durchgängen bekannt zu werden, aufgenommen und bis auf unsere Tage ununterbrochen fortgesetzt finden.

Der erste Europäer, der nach Cook die Torresstraße durchfahren hat, war der Capitain Bligh, der, von der meuterischen Mannschaft seines Schiffes *Bounty* im Tongaarchipel 1789 ausgesetzt, die staunenswerthe Fahrt auf einem offenen Boote quer durch den stillen Ocean unternahm, die Küste Australiens erreichte, und ihr folgend, durch die Straße auf der Nordseite der Gruppe des Prinzen von Wales in den indischen Ocean gelangte. Capitain Edwards, der gleich nach Bligh's Rückkehr abgesandt wurde, die aufrührerische Mannschaft der *Bounty* gefangen zu nehmen und nach Europa zurück zu bringen, erhielt dabei zugleich den Auftrag, auf der Rückkehr nach Europa die Torresstraße zu erforschen. Er stiefs im August 1791 auf das große Barrier-Riff nahe an seinem nördlichen Ende, folgte ihm jedoch nach Süden, einen Pafs zu suchen, bei welcher Gelegenheit sein Schiff, die *Pandora*, auf dem Barrier-Riff scheiterte; die Mannschaft entkam in den Booten auf demselben Wege, auf welchem Bligh die Straße durchfahren hatte. Auf der zweiten Reise, welche der letzte gleich nach Edwards Rückkehr mit dem Capitain Portlock nach dem Stillen Ocean unternahm, war er angewiesen, die Aufgabe seines Vorgängers wieder aufzunehmen; im September 1792 gelangte er in den nördlichen Theil der Straße, umfuhr das Barrier-Riff auf der Nordseite und fand nach neunzehntägigem Suchen einen Pafs durch die Riffe der Straße, der jedoch für die Schifffahrt keine Bedeutung hat, nach ihm auch blofs von Dumont d'Urville 1840 wieder durchfahren ist. Ein Jahr später erschienen die ersten Handelsschiffe in der Torresstraße auf dem Wege von Sidney nach Indien, den sie bisher durch die nördlicheren Strafsen auf großen Umwegen zurückgelegt hatten; es waren die Capitaine Bampton und Alt, die im Juli 1793 erst Neu-Guinea im Osten zu umschiffen suchten, und da dies nicht gelang, durch den Nordtheil der Straße einen Weg suchten und fanden, allein unter den größten Beschwerden und Gefahren und mit außerordentlichem Zeitverlust: sie brachten nicht weniger als 72 Tage in der Straße zu. Diese Erfahrungen bewogen die englische Regierung, den mit der Erforschung und Aufnahme der australischen Küsten beauftragten Capitain Flinders anzuweisen, auch die Torresstraße zu untersuchen und einen besseren Fahrkanal aufzufinden; dies gelang diesem ausgezeichneten Seemanne

im October 1802 vollkommen, und damit beginnen eigentlich zuerst unsere Kenntnisse der Straße.

Was nun die Gefahren betrifft, mit denen die Schifffahrt hier zu kämpfen hat, so hat man an der Torresstraße die östlichen und die westlichen Eingänge und die beide verbindenden Wege zu unterscheiden.

Bekanntlich ist die Nordostküste Australiens von einer großen Menge von Korallenriffen eingefasst, welche man mit dem Namen des großen Barrier-Riffes bezeichnet; sie bestehen aus Korallenbänken, die fast bis zum Meeresspiegel reichen, hier und da einzelne über dem Wasser hervorragende Flecke mit Sand oder Felsen auf ihrer Oberfläche tragen und von vielen, meist jedoch nur schmalen und durch heftige Strömungen gefährdeten Canälen durchbrochen werden; sie steigen so steil auf, daß an ihrer Ostseite nur sehr selten Ankergrund sich findet, und die heftige Brandung, die das Anprallen der Meereswellen fortwährend erzeugt, macht ihre Nähe für die Schiffe überaus gefährlich. Diese Riffe beginnen an der australischen Küste nördlich von Cap Sandy in etwa 24° S. Br. und ziehen dem Lande parallel, bis sie sich in 13° S. Br. von ihm entfernen, und indem sie gerade gegen Norden fortziehen, die Torresstraße im Osten sperren, ohne jedoch die Küste von Neu-Guinea zu erreichen, denn sie enden plötzlich in 9° 30' S. Br. Begreiflich ist daher die Kenntniß der Canäle, welche durch diese Riffe führen und die östlichen Eingänge der Torresstraße bilden, für die Beschiffung derselben durchaus nothwendig. In dieser Beziehung ist zunächst ein Doppeltes zu unterscheiden; entweder kann man das Barrier-Riff an seinem südlichen Ende bei Cap Sandy durchschneiden und der australischen Küste bis Cap York folgen oder den Weg durch das Korallenmeer nehmen und einen der Canäle, die in der Nähe der Torresstraße liegen, benutzen. Man bezeichnet diese Wege jetzt gewöhnlich mit dem Namen der inneren und der äußeren Passage.

Der erste dieser beiden Wege ist zuerst durch Cook zurückgelegt, der bei seiner Entdeckung der Ostküste Australiens bei Cap Sandy in den Raum zwischen der Küste und dem Barrier-Riff kam, ohne von der Existenz des letztern etwas zu ahnen. Erst in 17° Br., wo es sich der Küste mehr nähert, und die Küstenfahrt besonders gefährlich zu werden beginnt, wurde er der Nähe dieser Riffe inne, und die Beschwerden und Gefahren in dem ganz von Korallen- und Sandbänken angefüllten Küstenmeere nahmen so zu, daß er endlich bei der Insel Lizard durch einen Canal, den er Directions-Canal nannte, das Küstenmeer verließ und in das Korallenmeer hinausging. Hier aber brachten die anhaltenden und heftigen Ostwinde, welche sein Schiff auf

die Riffe trieben, ihn in solche Gefahr, daß er es endlich vorzog, durch einen sehr gefährlichen Pafs (Providential Channel) in 12° 35' Br. die Riffe zu durchschneiden, und so kehrte er in das Küstenmeer zurück, in welchem er seine Reise bis zur Endeavourstraße fortsetzte. Den Theil des Küstenmeeres zwischen den Vorgebirgen Flattery und Weymouth, den Cook nicht durchfahren, haben später der Capitain Cribbs in Cyclops 1812 und Lieutenant Jefferies im Känguru im Mai 1816 erforscht, die ersten, die nach Cook diesen Weg eingeschlagen haben. Bald danach begann der Capitain King, dem die Aufnahme der australischen Küsten übertragen war, vom Jahre 1819 an auf drei Reisen seine gründlichen Untersuchungen des von der Nordostküste und dem Barrierriff eingeschlossenen Küstenraumes; diese Forschungen sind später durch die Beobachtungen der Capitaine Stokes und Blackwood, vor allem aber durch die gründlichen und genauen Aufnahmen des Capitain Stanley 1848 erweitert und vervollständigt, und dadurch ist die Kenntniß von den Gefahren, welche der Küstenweg allerdings in überreichem Mafse darbietet, so gefördert, daß jetzt Handelsschiffe bei nur gewöhnlicher Vorsicht diesen Weg ohne Mühe zurücklegen können. Er besitzt allerdings nicht unbedeutende Vorzüge, die Niemand mit größerer Bestimmtheit hervorzuheben sich bemüht hat als Capitain King, der eifrige Verfechter der inneren Passage; das Wasser ist fast stets stille, gegen heftige Winde und die Wogen des Oceans durch die Riffe geschützt, die Bänke sind durch die verschiedene Farbe des Wassers nicht schwer zu erkennen, Trinkwasser und andere Bedürfnisse allenthalben leicht zu erhalten, zudem ist die innere Passage natürlich viel kürzer als die äußere. Dennoch haben sich die Seefahrer durch alles dies nicht bewegen lassen, ihr den Vorzug zu geben, und allerdings ist die äußere Passage lange nicht so gefährlich, und die Nothwendigkeit, bei der Küstenfahrt alle Abend ankern zu müssen, eine Arbeit, die bekanntlich den Kauffahrtfahrern oft sehr unbequem ist, hebt überdies den Unterschied zwischen der Länge beider Wege in der Art auf, daß die äußere Passage wenigstens nicht mehr Zeit kostet als die innere. Daher wird die letzte jetzt nur selten gewählt, seitdem die Canäle im nördlichen Theile des Riffes so gut bekannt sind; wenn aber einst europäische Colonien auf der Nordostküste Australiens gegründet sein werden, die vor allen Küsten Australiens die entschiedensten Vorzüge besitzt (Vorzüge, die bereits vor den neueren Untersuchungen des Inneren durch Leichhardt und Kennedy in's Auge fielen), wenn die Dampfschiffahrt Indien und das östliche Australien noch enger verbinden wird, dann wird die Bedeutung und Wichtigkeit dieser Küstenstraße erst recht hervortreten.

Was nun die äußere Passage betrifft, so sollte man sie frei-

lich nicht für so sicher halten, daß sie darum einen bedeutenden Vorzug vor der inneren verdiente; denn sie führt durch ein Meer, das den charakteristischen Namen des Korallenmeeres führt und seiner zahlreichen, aus grundlosen Tiefen aufsteigenden, immer nur erst in der unmittelbaren Nähe erkennbaren Korallenriffe halber mit Recht unter die gefährlichsten und gefürchtetsten Theile des stillen Oceans gerechnet wird. Eine genaue und zuverlässige Aufnahme dieser bis jetzt grösstentheils durch Schiffbrüche bekannt gewordenen Riffe, an der es noch immer fehlt, ist für die Beschiffung der Torresstraße ein unerläßliches Bedürfnis geworden. Zum Glück sind jedoch, wie ich an einem anderen Orte ¹⁾ nachgewiesen habe, die Bänke dieses Meeres nicht regellos und ohne Ordnung vertheilt, sie dehnen sich vielmehr in der Richtung der Nordostküste Australiens nach Nordwest aus und zerfallen in drei große Gruppen, von denen zwei im Westen dem Barrier-Riff nahe, die dritte östlicher nach Neu-Caledonien zu liegt. Diese Vertheilung ist auch den Seefahrern nicht entgangen, und sie benutzen dieselbe, das Korallenmeer sicher zu durchschneiden, indem sie in seinem südlichen Theile zwischen der östlichen und den beiden westlichen Abtheilungen in 156° bis 157° Länge nach Norden fahren, dann von 20° S. Br. an nördlich von den beiden letzten das, wie es scheint, daselbst von Riffen freie Meer nach Nordwest und später nach Westnordwest durchschneiden, bis sie auf das Barrier-Riff stoßen.

Besser als das Korallenmeer sind die Canäle jetzt bekannt, welche das Barrier-Riff in seinen nördlichen Theilen durchsetzen. Wie schon erwähnt, endet es in 9° 30' S. Br. und daher bleibt hier an seinem Ende ein Pafs, der von allen in die Straße führenden der breiteste und sicherste ist. Dieser ist es ohne Zweifel, durch den schon Torres gefahren ist, wie später 1792 Bligh, nach dem er jetzt benannt wird, und 1793 Bampton und Alt. Als aber Flinders auf der Reise nach Carpentaria das Korallenmeer durchschnitten und das Nordende des Barrier-Riffes erreicht hatte, entdeckte er 1802 den 28. October eine andere Straße etwas südlicher, die jetzt seinen Namen führt, und bei der Reise nach Europa im Cumberland ein Jahr später ganz nahe südlich dabei den Cumberland-Canal; seine genaue Schilderung von diesen Riffen und die Möglichkeit, durch Benutzung derselben innerhalb drei Tage die Straße durchschneiden zu können, bewogen seitdem die Handelsschiffe, diese Canäle fast ausschließlichs zu benutzen. Indessen konnte man sich doch nicht verhehlen, daß diese Pässe immer noch zu einem großen Umwege nöthigten und durch die hier vor dem Barrier-Riff liegenden Riffe und Bänke gefährlich würden; daher suchten

¹⁾ S. mein „Festland Australien“ I, 212 ff.

einzelne Capitaine von Kauffahrteischiffen andere Pässe auf und fanden in der Gegend von 12° Br. mehrere, die näher und bequemer waren und die Durchschiffung der Strafe wesentlich erleichterten. Die Folge davon war, daß allmählich Flinders' Pässe verlassen wurden und die englische Regierung endlich Capitain Blackwood mit der genaueren Erforschung des nördlichen Theils des Barrier-Riffes beauftragte, welche zur Untersuchung der Pässe der Raine-Insel führte, 1843, der besten und brauchbarsten von allen, die nördlich von 14° Br. das Riff durchschneiden. Dies ist seitdem der Haupteingang in die Torresstrafe von Osten her gewesen und wird es ohne Zweifel bleiben, so lange keine Veranlassung ist, die nordöstliche Küste von Australien oder das südliche und östliche Neu-Guinea zu besuchen.

Von 14° S. Br. an erstreckt sich das Barrier-Riff meist nach Norden und liegt hier etwa 30 Meilen ¹⁾ von der Küste entfernt; es besteht aus einer auffallend schmalen Kette von Riffen, zwischen denen nur sehr enge Pässe hindurchführen, nur zwei derselben sind 3 Meilen breit in 13° 27' und 13° 3' Br., werden aber einzig für die nach der Küste Australiens bestimmten Schiffe von Wichtigkeit sein. In 12° 35' folgt dann der schon erwähnte Providential Channel Cook's, ein durch die reisende Strömung sehr gefährlicher Pafs von kaum $\frac{1}{4}$ Mile Breite; nicht weit südlich davon (in 12° 45') ist ein Pafs, den 1810 das Schiff *Hibernia* durchfahren hat. Nördlich vom Providential Channel ändert sich die Bildung des Barrier-Riffes sehr auffallend; es bildet statt der langen, einförmig fortziehenden, leicht gekrümmten Reihen zwei tiefe Baien mit vorspringenden Spitzen. Die südliche, Wreckbai, hat an der Südseite eine stark vorspringende Spitze, die durch einige selbst bei der Fluth sichtbare schwarze Felsen (*Black-rocks*, in 12° 12' Br.) kenntlich ist; ein anderes scharf vorspringendes Riff bildet 6 Meilen im Norden davon das nördliche Cap der Bai, deren Breite von Ost nach West 8, deren Länge 12 bis 13 Meilen beträgt. In ihrem Hintergrunde ist das Barrier-Riff auf eine lange Strecke unterbrochen, hier hat es der *Nimrod* 1822 in 12° 5' Br. durchfahren; erst an der Nordseite der Bai beginnt das Riff von Neuem und geht hier gegen Osten bis zu dem schon erwähnten Vorsprung. Unmittelbar nördlich von diesem beginnt die zweite gröfsere Bai, in deren Mündung zwei ganz vom Barrierriff getrennte Lagunenriffe liegen, das südliche (*Yules detached reef*) von 3 Meilen Durchmesser und unzugänglich, das nördliche (*Great detached reef*) 6 Meilen nördlich davon und 12 Meilen lang, das im Westen eine breite Oeffnung hat, die in das Innere der Lagune einzudringen gestattet. Hinter diesen

¹⁾ Englische Miles. 60 = 1°.

Riffen, die durch 5 Meilen breite Pässe vom Barrier-Riff getrennt sind, ist das letzte auf weite Strecken leicht zugänglich; so entstehen mehrere durch kleine Riffe von einander geschiedene Pässe, die bequemsten und brauchbarsten im ganzen nördlichen Theile, die zuerst durch einzelne Handelsschiffe benutzt und bestimmt sind, der des Capitain Town, der Joseph Winter-Pafs, den sein Entdecker, der Capitain Richardson, nach seinem Schiffe 1831 benannte, $11^{\circ} 58'$ Br., der von Capitain Stead in der Asia 1828 entdeckte in $11^{\circ} 56'$ Br., von allen der sicherste und am häufigsten befahrene, der Pafs des Capitain Groves im Schiff Eliza in $11^{\circ} 53'$ Br., endlich der am frühesten 1815 vom Schiffe Indefatigable aufgefunden in $11^{\circ} 50'$ Br. Im nördlichen Theile der Bai wendet sich das Barrier-Riff, indem es wieder eine zusammenhängende Kette bildet, gegen Ost, so dafs es über das Great detached reef vorspringt; in dem 9 Meilen breiten Canale zwischen ihm und diesem liegt hier eine kleine Bank und auf ihr die Insel Raine in $11^{\circ} 35'$ Br., eigentlich blofs der erhöhte Theil der Bank, ein mit Gebüsch bedecktes Plateau von kalkigem Sandstein von höchstens 25 Fufs Höhe. Auf diesem hat Capt. Blackwood 1844 ein Gebäude von 70 Fufs Höhe (Beacon) aus Madreporenkalk errichtet, damit es die Insel den Schiffen anzeige, daneben Cisternen und einen Garten angelegt, und dadurch die Beschiffung der Canäle in dieser Gegend ungemein erleichtert.

Nicht viel nördlicher ist in $11^{\circ} 20'$ Br. der Ort, wo Capitain Edwards 1791 Schiffbruch litt, nahe bei einer grofsen, eine Sandinsel umschliessenden, von dem grofsen Riffe getrennten Bank; hierher retteten sich die Gescheiterten und fuhren dann auf den Booten durch einen schmalen Pafs in das Küstenmeer. Von hier ändert sich Richtung und Bildung des Barrier-Riffes. Es wendet sich gerade gegen Norden und von der australischen Küste, die hier gegen Nordnordwest geht, ab, so dafs es bei Cap York schon 80 bis 90 Meilen vom Lande entfernt ist, und nimmt wieder die lineare Form an, die es im Süden der Wreckbai hatte; während es anfangs auffallend schmal und fast ganz ununterbrochen ist, werden von $10^{\circ} 40'$ Br. an bei der gleichen linearen Form die Oeffnungen zahlreicher, sind aber fast alle so schmal, dafs sie Schiffe kaum hindurchlassen. Erst in der Nähe der Gruppe Mer liegen bessere Canäle, der Flypafs, den Blackwood 1843 befuhr und schmal gewunden und gefährlich fand, der Claudinepafs, 1818 von Capitain Welsh in der Claudine und 1822 von Capitain Warrington durchfahren, der jedoch mit dem vorigen vielleicht identisch ist, der Cumberlandpafs, von Flinders 1803 entdeckt, 1 Meile breit, doch nicht ohne Gefahr, endlich der Flinderspafs, von diesem Seefahrer 1802 benutzt in $9^{\circ} 37'$ Br., der breiter ist, gröfsere Sicherheit

darbietet und zwischen zwei großen Riffen gegen Südwesten nach Mer führt. Von ihm aus geht das Barrier-Riff eine kurze Strecke gegen Nord, dann endet es mit zwei getrennten Riffen, auf denen kleine Sandinseln liegen, Eastkey im Osten und Anchorkey im Westen, die letzte in $9^{\circ} 25'$ Br. an der Südseite des schon erwähnten Bligh-Canals, der das Barrier-Riff von der Küste von Neu-Guinea trennt.

Die Beschiffung dieses nördlichsten Theiles des Barrier-Riffes erschweren noch die vor ihm liegenden getrennten Bänke. Es sind deren drei. Das nördlichste, das Portlockriff, von Bligh 1792 entdeckt und nach seinem Begleiter, dem Capitain des Schiffes Assistance benannt, scheint aus mehreren einzelnen Riffen zu bestehen. Ein Canal von 12 Meilen Breite, den Flinders nach Edwards Schiffe den Pandora-Canal genannt hat, trennt es von einer großen Masse Riffe im Süden, deren nördlichstes, eine bei der Ebbe an manchen Stellen trockene Bank, die eine Lagune mit tiefem Wasser umschließt, Flinders nach der Form Bootriff benannt hat; südlicher liegen noch andere nur sehr unvollkommen bekannte Riffe, wie die Lookout-Bänke mit dem Stoney reef island, die beide von Edwards benannt sind, die vom Capitain Ashmore 1811 gesehenen Riffe, das 24 Meilen lange, ebenfalls eine Lagune umschließende Ormondriff, eine Entdeckung des Capitain Welsh 1818. Einen Grad östlicher liegen endlich in $10^{\circ} 2'$ Br. und $145^{\circ} 45'$ L. die von Flinders 1802 entdeckten und nach ihrer Lage zur Torresstraße benannten Easternfields, eine Gruppe kleiner Lagunenriffe, die durch tiefe, doch gefährliche Pässe getrennt werden und an vielen Stellen bereits trockene Inseln mit Gebüsch zeigen.

Was nun die westlichen Eingänge der Straße betrifft, so sind es zwei, die allein Beachtung verdienen. Die eine ist die Endeavourstraße, benannt nach dem Schiffe, in welchem Cook sie 1770 zum ersten Male durchfahren hat, zwischen der Nordküste von Australien im Westen von Cap York und der Gruppe des Prinzen von Wales; sie hat starke Strömungen und größtentheils hinreichende Tiefe, auch steile Küsten, und enthält eine Gruppe von 9 bis 10 kleinen Inseln im engsten Theile des Canals, die bei den Bewohnern Bedanug heißen (Cook's Possession-Inseln), sonst einzelne Bänke und bedeckte Klippen, welche ihre Beschiffung gefährden. Am Westende der Straße endlich liegen die kleinen Inseln, welche Cook Wallis benannt hat, von Sandbänken umgeben, die südlich bis zur Küste Australiens reichen; von ihnen geht eine Reihe Sandbänke bis zu dem auf Muralug liegenden Cap Cornwall, welche den westlichen Eingang sperren, und wenn auch der Capitain Stokes, der eifrige Verfechter dieser Fahrstraße, nahe bei den Wallis-Inseln einen Pafs mit 4 bis 5 Faden Tiefe

gefunden hat, so kann man von der Endeavourstraße doch nicht sagen, daß sie für große Schiffe sicher ist, und sie steht daher an Sicherheit dem andern Westausgange, dem sogenannten Canal der Prinz von Wales-Inseln, sehr nach. Er führt an der Nordseite dieser Inselgruppe von Ost nach West und hat bei einer Breite von 2 Meilen im Durchschnitt eine Tiefe von 6 bis 9 Faden und keine Gefahr bis auf die Felsen am Nordende der Insel Keiriri und die Sandbänke und Klippen um Maurura. Im Norden wird er von dem Nordwestriff begrenzt, einer großen 10 bis 11 Meilen lang von Ost nach West sich erstreckenden Korallenbank mit vielen trockenen Stellen. Flinders verdankt man die Entdeckung dieser Straße, die allerdings vor ihm vielleicht schon Torres durchfahren hat, und die Bligh und Edwards bei ihren Bootfahrten berührt haben, ohne ihre Bedeutung ahnen zu können; jetzt befahren ihn fast alle Schiffe, welche die Torresstraße zu durchschneiden haben. Von den nördlicheren Straßen wird später die Rede sein.

Ich wende mich nun, nachdem ich die westlichen und östlichen Eingänge der Torresstraße geschildert habe, zu der Beschiffung des Innern, die fast in allen Theilen gleichartige Gefahren darbietet und die Seefahrer zu der äußersten Vorsicht zwingt. Diejenigen, welche von Osten her die innere Passage wählen, folgen (außer im Südtheil des Meeres zwischen dem Barrier-Riff und der Küste) dem Lande in einem Canale, der zwischen ihm und zahllosen, gefährlichen Riffen hinführt; zwischen den letzteren und dem Barrier-Riff scheint in seiner ganzen Länge ein breiter Canal entlang zu führen, der nicht so viel und nur kleinere Riffe enthält, allein er wird bis jetzt nur in der Strecke des Küstenmeeres südlich vom Whitsunday-Canale benutzt. Auch die Schiffe, welche das Barrier-Riff in dem Passe der Raine-Insel durchschneiden, gehen darauf sogleich zur Küste und folgen ihr auf dem wohlbekanntem Wege bis zum Cap York. Der ganze Theil des Küstenmeeres von 12° Br. an bis zu den Canälen von Flinders ist, wie es scheint, mit Korallenriffen angefüllt, übrigens niemals untersucht und ordentlich erforscht. Da wo Flinders bei der Gruppe Mer das Barrier-Riff durchschnitt, ziehen sich zwischen langen und gefährlichen nach Westsüdwest sich erstreckenden Korallenbänken Canäle von 2 bis 4 Meilen Breite hin, bis man die Insel Halfway erreichte, die Flinders nach ihrer Lage benannte, auch westlich von diesen fehlt es nicht an Riffen, bis man im Westen von der kleinen Gruppe der Schwester-Inseln den offenen und von Gefahren freien Theil der Straße erreicht, der bis zur Gruppe des Prinzen von Wales reicht. Diese Bänke machen den Weg zwischen der letzten Gruppe und Mer zu einer sehr gefährlichen Passage.

Nördlich von den Riffen derselben liegen in einem Raume von 60 Meilen Breite vom Barrier-Riff an gegen Westen eine Menge Korallenriffe und kleiner Inseln (die Gruppen Bourke, Nepean, Mer und die Insel Errub), die ebenfalls von Riffen umgeben sind; tiefe Canäle führen dazwischen hindurch, allein der zahllosen Gefahren halber meiden die Schiffer diesen Theil der Strafe sorgfältig. An der Westseite dieser Gruppe von Riffen und Inseln führt einer der besten Canäle in der Strafe von Nord gegen Süd entlang; er beginnt mit der Blighstrafe und folgt dem großen Warriorriff mit seinen Fortsetzungen, dann geht man zwischen den Riffen der Inseln Bet und Cong in den gefahrlosen Centraltheil der Strafe zu dem Hauptcanale, der nach Westen hinausführt. Dieser Canal ist so bequem und verhältnismässig wenigstens sicher, daß Stokes ihn für die Dampfschiffahrt als den geeignetsten empfiehlt, eine Ansicht, die sich aus beherzigenswerthen Gründen mit Erfolg widerlegen läßt.

Die Westseite dieses Canals bildet eine sehr auffallende Reihe von Korallenbänken, welche bei der nahe an der Küste von Neu-Guinea liegenden Insel Bristow beginnt und nach Süden bis an die Inseln bei Cap York und die Riffe vor der Newcastle-Bai zieht. Sie liegen 60 Meilen westlich vom Barrier-Riff, dem sie in vieler Hinsicht ganz ähnlich sind. Den Nordtheil bildet das große, 35 Meilen lange Warriorriff, welches sich von der Bristow-Insel ohne Unterbrechung bis zu der auf ihm liegenden Insel Tud ausdehnt und südlich von dieser an einem breiten, sicheren, öfter befahrenen Canal zwischen Tud und Dscheguey endet; als Dumont d'Urville 1840 diesen zu durchschneiden im Begriff stand, gerieth er durch Versehen in eine Biegung des Riffes nördlich von Tud, wo der Ostwind seine beiden Schiffe auf die Korallenklippen warf; nur durch große Anstrengungen und glückliche Umstände gelang es, die Schiffe los zu machen, worauf sie durch einen sehr schmalen und gefährlichen Canal auf der Nordseite von Tud das Riff durchschnitten. Südlich von Dscheguey geht die Reihe der Bänke fort bis zu den bei der Insel Morilaga (dem Adolphusberge von Bligh), allein sie ist in mehrere Riffe getheilt, auf denen die Schwester-Inseln liegen, und durch die breiten Pässe zwischen diesen führen die von der Blighstrafe und dem Flinderseanale kommenden Wege.

Westlich von den eben geschilderten Bänken liegt der centrale Theil der Strafe, der an 30 Meilen breit von Cap York und der Gruppe des Prinzen von Wales bis zur Küste von Neu-Guinea reicht. In dieser ganzen Strecke ist die Strafe ungewöhnlich sicher und frei von Gefahren; die gefährlichen bedeckten Korallenriffe, welche das ganze Meeresbecken zwischen der Blighstrafe und dem Passe der Raine-Insel anfüllen, fehlen hier ganz, es giebt überhaupt nur schmale

Streifen von Korallen, welche die Inseln umgeben; auffallend ist, daß dieses Becken fast durchweg die gleichförmige Tiefe von 10 Faden mit einem Grunde von Sand und feinem Schlamm besitzt, es ist gewissermaßen ein einziger colossaler Hafen. Durch den südlichen Theil führen alle zu dem Canale der Prinz von Wales-Inseln gehenden Strafsen; alle Seefahrer, die den nördlichen Theil ohne Mühe durchschnitten haben, Bligh 1792, Bampton und Alt 1793, Orman 1816, Dumont d'Urville 1840, sind westlicher auf neue Riffe gestossen, die, obschon im Einzelnen noch nicht erforscht und aufgenommen, doch sicher zu den gefährlichsten der Straße gehören. Sie bilden zuerst eine mindestens 30 Meilen breite Masse, die von der Küste von Neu-Guinea südlich bis zu der Insel Jervis reicht, die sie mit umschließt; nur Bampton und Alt ist es gelungen, sie nahe an der Küste von Neu-Guinea, allein unter außerordentlichen Gefahren zu durchschneiden, und wenn sie noch andere Pässe haben, so werden diese niemals für die Schifffahrt von Nutzen sein. Südlich zwischen Jervis und Badu fand Bligh 1792 einen Canal, den auch später Dumont d'Urville durchfahren hat, der aber von kleinen Inseln angefüllt und durch reisende Strömungen erschwert, daher durchaus nicht zu empfehlen ist. Zwischen Badu endlich und dem Nordwestriff liegen andere große Riffe um die Gruppe der Duncan-Inseln; Capitain Young, dessen Schiff, der Governor Ready, bei Halfway 1829 Schiffbruch gelitten hatte, durchfuhr mit seinen Booten hier die Straße, daß es aber da einen Pafs für große Schiffe gäbe, ist nicht wahrscheinlich. Vor diesen Riffen breitet sich nun das offene Timormeer aus, doch liegen in der Gegend vor dem Canal der Prinz von Wales-Inseln noch einige Bänke, von denen aber nur eine, die Alertbank, obschon sehr klein, doch gefährlich ist; auf ihr litten 1826 das Schiff Venus, 1849 ein amerikanischer Walfischfänger Schiffbruch.

Nach dieser Darstellung läßt es sich begreifen, daß die Torresstraße mit Recht gefürchtet ist, und daß in den letzten 40 Jahren kaum ein Jahr vergangen ist, in dem nicht Schiffe in ihr gescheitert wären. Dennoch steigt die Zahl der Schiffe, welche sie befahren, mit jedem Jahre in dem Maße, als die Verbindung zwischen den Colonien in Australien und Indien lebhafter wird. Schon aus dem Obigen geht hervor, daß die Beschiffung der Straße bis jetzt fast nur von Ost nach West geschehen ist. Erst in der neuesten Zeit sind einzelne Versuche gemacht worden, den umgekehrten Weg zurückzulegen. Blackwood ist zuerst von Java aus in die Torresstraße im Februar 1844 von Westen her eingefahren, und seinem Beispiel sind später einige wenige Schiffe gefolgt; der bei weitem größte Theil benutzt aber die Straße nur, um auf diesem Wege vom östlichen Australien nach Indien zu

gelangen. Der Grund davon lag ursprünglich darin, daß die Verbindung zwischen Australien und Indien ein größeres Bedürfnis war als das Umgekehrte, und daß die im Ganzen leichte und bequeme Fahrt von Indien um die Südküste von Australien der Schifffahrt durch eine so gefährliche Meerenge vorgezogen wurde. Dazu kommt, daß in der Torresstraße, wie in den Meeren, welche sie verbindet, die Monsune Indiens herrschen und zwar in der Sommerhälfte des Jahres (October bis März) westliche, in der Winterhälfte (April bis September) östliche Winde, jedoch mit der Modification, daß diese anhaltender und stärker, auch längere Zeit wehen, als jene; man kann entschiedene Westwinde nur in den Monaten December bis Februar erwarten. Nun ist in den Molukken und auf der Nordküste Australiens der Südostmonsoon die trockene, der Nordwestmonsoon die regnige Zeit; man hat angenommen, daß man während der letztern in der Torresstraße finsternes regniges Wetter und häufige Stürme finden würde; und daß man unter solchen Umständen eine Fahrt von mehreren Tagen durch schmale Canäle zwischen gefährlichen Riffen und Bänken für bedenklich hielt, darf nicht auffallen. Indessen scheint diese Ansicht, aus der sich hauptsächlich erklärt, weshalb bis jetzt die Befahrung der Straße nur von Ost nach West unternommen ist, nicht richtig zu sein. Denn neuere Untersuchungen haben ergeben, daß, wie sich das Aehnliche schon an der Westküste von Neu-Guinea und am westlichen Ufer des Carpentaria-Golfes findet, an der Südküste Neu-Guinea's und ohne Zweifel auch wenigstens in einem Theile der Torresstraße der Ostmonsoon die Regen-, der Westmonsoon grade die Trockenzeit ist. Dies würde die Beschiffung der Torresstraße nach Osten hin sogar begünstigen; es ist das ein Punkt, der für die Beschiffung der Straße durch Dampfschiffe von nicht geringer Bedeutung ist.

Denn seitdem England mit Indien durch regelmässige Dampfschiffahrten in Verbindung gesetzt ist, hat man den Plan schon längst gefaßt, diese Fahrten auch von Indien über Singapore nach Australien auszudehnen, und namentlich haben die Bewohner der australischen Colonien diese Verbindung mit großem Eifer in's Werk zu setzen sich bemüht. Es ist auch nicht zu bezweifeln, daß sie in nicht zu langer Zeit hergestellt werden wird. Daß die Torresstraße dafür den nächsten Weg bildet, leuchtet ein, und das Haupthinderniß, das gegen die Benutzung derselben sich anführen ließe, fällt fort, wenn es sich bestätigt, daß man in den Monaten December bis Februar in diesem Meerestheile schönes Wetter und Trockenzeit findet. Wie im Einzelnen diese Fahrten einzurichten sind, darüber läßt sich mit Bestimmtheit jetzt noch nicht entscheiden, es wird das noch mannigfache Untersuchungen und Forschungen nöthig machen. Von den westlichen Ein-

gängen der Straße wird jederzeit nur der Canal der Prinz von Wales-Inseln gebraucht werden. Was die östlichen betrifft, so empfiehlt sich die von Stokes vorgeschlagene Blighstraße schon des großen Umweges halber nicht, zu dem sie nöthigt; es scheint fast, als würde es am gerathensten sein, bei günstigem Winde den Pafs der Raine-Insel, bei widrigem aber die innere Passage zu benutzen, die dann wohl die gesichertere Fahrt darbietet. Die Gründung einer Niederlassung in der Straße ungefähr in der Nähe des Cap York ist dabei unerläßlich.

Ich wende mich nun zu den Inseln, welche von den Bänken und Riffen der Straße umschlossen werden, und die in mancher Hinsicht interessante Erscheinungen darbieten. Sie sind alle klein bis auf einige wenige (wie Badu und Mua). Ihrer geologischen Bildung nach zerfallen sie in zwei Theile, die, welche östlich, und die, welche westlich von den großen Korallenriffen liegen, welche die Straße zwischen den Bristow-Inseln und Morilaga durchschneiden. Die westliche Abtheilung besteht mit wenigen Ausnahmen aus gebirgigen Inseln, wengleich die Berge keine bedeutenden Höhen erreichen; die Gesteine, aus welchen sie zusammengesetzt sind, gleichen noch ganz denen des nördlichen Australiens, namentlich um Cap York, es sind eruptive Gesteine, wie Granit, Syenit, Porphyr, feste Feldspathgesteine oder kieselige Schiefer und ähnliche metamorphische Bildungen. Die östlichen Inseln sind dagegen niedrige Koralleninseln aus Madreporenkalkstein, wie sie in den tropischen Meeren so häufig sind. Aber da, wo sie im Nordosten an das Barrier-Riff stoßen, erheben sich unter ihnen die hohen Inseln der Gruppe Mer und Errub, die aus vulkanischen Gesteinen gebildet sind. Die drei Inseln der ersten Gruppe bestehen aus einer Art vulkanischem Sandstein, der aus kleinen Lavabrocken und einzelnen Kalkkörnern zusammengesetzt ist, und einem Conglomerat, das einzelne Stücke schwarzer Lava und weißen krystallinischen Kalks in einer erdigen hellbraunen Grundmasse enthält; beide Gesteine gehen übrigens mannigfach in einander über und erscheinen stets regelmäfsig geschichtet und unter starken Winkeln von dem Inneren der Inseln nach den Küsten zu geneigt. In Errub ist dieselbe Bildung an einigen Stellen und überlagert von dunkler, fester, hornblendiger Lava, die überhaupt fast die ganze Insel zusammensetzt und nördlicher sich noch einmal in Kaedha zeigt. Nirgends ist eine Spur von einem Krater, augenscheinlich sind diese alten Vulkane unter der Meeresfläche ausgebrochen und dort zu vulkanischen Schichten gebildet; erst später sind sie über die Meeresfläche erhoben und wahrscheinlich erst damals in Errub von jüngeren vulkanischen Bildungen bedeckt worden. Uebrigens läßt sich der in den Sandstein- und Conglomeratschichten enthaltene Kalk von dem Madreporenkalk der Riffe nicht unterscheiden.

Die Vegetation dieser Inseln hat viel Auffallendes. Was sonst auf der Erdoberfläche die Regel ist, daß die Naturen verschiedener Land-Individuen und die Formen der Vegetationsgebiete allmählich in einander übergehen, das findet hier nicht Statt; vielmehr treten in der Torresstraße die Pflanzengebilde der australischen Flora und der von Neu-Guinea, die mit der der Molukken und der übrigen indischen Inseln wesentlich übereinstimmt, in unmittelbarer Nähe so schroff und unvermittelt einander gegenüber, wie etwas Aehnliches auf keinem andern Punkte des Erdbodens gefunden wird. Die südlichsten Inseln, die Gruppe des Prinzen von Wales, haben noch durchaus die Vegetation Australiens; allein gleich nördlich von der Straße, welche sie im Norden begrenzt, beginnt eine ganz und gar verschiedene Pflanzenwelt, die mit der australischen nicht das Mindeste gemein hat. Die lichten, offenen und heißen Wälder, die eigenthümlichen Pflanzenformen, welche der Vegetation Australiens einen so ernsten und finstern Charakter verleihen, die in so außerordentlicher Fülle auftretenden Geschlechter, auf denen die große Einförmigkeit der australischen Flora beruht, alles das fehlt auf diesen Inseln gänzlich. Sie sind bedeckt mit hohen, ästigen und blätterreichen Bäumen, die allenthalben den in Australiens Wäldern so oft vermischten dichten Schatten geben, und in der kühlen und feuchten Luft unter ihnen gedeihen dicht verwachsene Gebüsche und Schlingpflanzen auf das Ueppigste. Das Pflanzengeschlecht *Eucalyptus*, das in Australien so außerordentlich verbreitet ist und noch in den Inseln des Prinzen von Wales allenthalben sich findet, erscheint nur noch in der diesen zunächst liegenden Insel Nagir in einer kleinen Art, nördlicher ist es mit einem Male ganz verschwunden, seine Stelle vertreten Pflanzengeschlechter, welche für die Flora der indischen Inseln und der Inseln des stillen Oceans charakteristisch sind. Auf den meisten, wenigstens auf allen bewohnten Inseln sieht man denn auch die Culturpflanzen dieses letzten Vegetationsgebietes, die Cocospalme in Menge, die Banane, das Zuckerrohr, Dioskoreen, die süße Patate, alles Gewächse, die auf den Küsten Australiens vergeblich gesucht werden. Die Gründe einer so auffallenden Erscheinung lassen sich nicht angeben. Allerdings nehmen die Inseln der Straße wohl zum Theil an der großen Feuchtigkeit Theil, welche das Klima Neu-Guinea's auszeichnet, und das erklärt gewiß Manches; doch ergibt sich daraus noch keineswegs, weshalb so verschiedene Vegetationen so unvermittelt hier einander nahe treten.

In der Thierwelt der Torresstraße findet sich Aehnliches, wenigstens bei einigen Gattungen. Die Korallen sind die in den angrenzenden Meeren sich findenden, deren Gebiet sich gegen Norden über die indischen Inseln, wie gegen Süden über die Küsten Australiens

ausdehnt. Aehnliches gilt von den Fischen und den das Meer bewohnenden Amphibien und Mammalien; dagegen zeigen sich in den Molusken bedeutende Verschiedenheiten, es treten in der Straße Geschlechter oder doch Arten auf, die auf den Küsten Australiens fehlen, und größtentheils übertreffen sie in der Straße die australischen Arten an Schönheit und Glanz. Was die Landthiere betrifft, so sind die Inseln an Mammalien sehr arm; es giebt eigentlich keins als die auch an der Küste Australiens verbreitete Maus (*mus indicus*); Hunde, Schweine, das von den Einwohnern in Käfigen gehaltene Bentelthier (eine Art des neuguineischen Geschlechts *Cuscus*), sind aus Neu-Guinea eingeführt. Dagegen sind die Vögel und wahrscheinlich auch die Insekten ganz den australischen ähnlich. Was endlich die Bewohner betrifft, so ist der Unterschied zwischen den Australiern und den Stämmen, welche die Inseln der Straße (jedoch mit Ausschluß der Inseln des Prinzen von Wales) bewohnen, im Aeußeren und in der Sprache, hauptsächlich aber im Charakter und im Zustande der Gesittung nicht geringer als der zwischen den Vegetationsgebieten.

Es lassen sich die Inseln der Straße in drei Theile theilen, die australischen, die nordwestlichen bergigen und die nordöstlichen flachen.

Die australischen Inseln, zwischen der Endeavourstraße und dem Haupteingange in die Torresstraße, bilden die Inselgruppe an der Nordküste Australiens, welche Cook die Inseln des Prinzen von Wales genannt hat. Die früheren Karten zeichneten besonders eine große, welche von Edwards Cornwallis, von Stokes überflüssiger Weise Cook benannt worden ist, allein Blackwoods Aufnahme hat gezeigt, daß die Bai an ihrer Nordseite, welche von Edwards den Namen Wolfsbai empfangen hat, der nördliche Ausgang eines für mächtige Schiffe sehr schöne Ankerplätze bietenden Canals ist, der südlich in die Endeavourstraße ausgeht. Dadurch entstehen zwei Inseln, die bei den Eingeborenen die westliche Muralug, die östliche Narupai heißen. Auf Muralug liegen die beiden von Bänken umgebenen Caps Morurpure (Cook's Cornwall) und Shoal (von Bligh), das erste das südwestliche, das zweite das nordwestliche der Insel, an deren Südostküste die seichte und durch Klippen gefährdete Bai Lihou an der Endeavourstraße sich findet; Narupai ist durch den Berg Dyugubai (Hornedhill bei Flinders) kenntlich, dessen doppelten Gipfel Blackwood 404 Fufs hoch fand ¹⁾. Von diesen beiden Inseln nördlich liegen die übrigen kleineren Inseln der Gruppe, von denen besonders die drei nördlichsten, da sie die Südseite des Haupteinganges der Torresstraße

¹⁾ Stets französische Fufs.

bilden, gut bekannt sind. Die westlichste, Peilalug (Good bei Flinders), ist 1 bis 2 Meilen lang und hat auf der Südwestspitze einen kleinen Berg, nordöstlich von ihr liegt Keiriri (Hammond bei Edwards), das von gefährlichen Felsen umgeben ist; beide umschließen mit den größeren Inseln eine Art Bai, den Sandwich-Sund (von Edwards), in dem noch einige Inseln, wie Weibene (das Friday der Karten) im Süden von Keiriri, liegen. Vier Meilen östlich von Keiriri ist die dritte Insel Maurura (Bligh's Wednesday) und 9 Meilen im Nordosten von ihr noch die Insel Nellgi (Double bei Flinders), die von gefährlichen Korallenriffen umgeben ist und zwei kleine Berge enthält, deren höchsten Blackwood 204 Fufs hoch mafs. Alle diese Inseln sind hügelig und felsig, anscheinend dürr und wenig fruchtbar, mit Gesträuchen und kleinen Bäumen bedeckt. Endlich gehört noch zur Prinz von Wales-Gruppe die Insel Booby in $10^{\circ} 36' S. Br.$, $141^{\circ} 55' O. L.$, die, obschon kaum $\frac{1}{2}$ Meile lang, doch in dem jetzigen Zustande der Beschiffung der Strafe einen sehr wichtigen Punkt ausmacht. Sie besteht aus kahlen, etwa 30 Fufs hohen Porphyrfelsen mit sparsamer und ärmlicher Vegetation in einem kleinen Thale auf der Nordwestseite, sie hat kein frisches Wasser und ist von Vögeln bewohnt, zu gewissen Zeiten von den Seevögeln in großer Menge, nach denen Cook und Bligh sie übereinstimmend benannt haben. Da sie aber vor den beiden Haupteingängen in die Torresstraße westlich von allen Inseln liegt, so ist es allgemeine Sitte der Seefahrer geworden, bei ihr nach Durchschiffung der Strafe zu ankern, um den Matrosen nach so gefahrvoller Fahrt einige Ruhe und Erholung zu gewähren. Man hat auf ihr ein kleines Gebäude errichtet mit einem Buche und Schreibmaterialien; hier pflegen die Capitaine die Namen ihrer Schiffe und andere Nachrichten zu verzeichnen und Briefe zur Besorgung zurückzulassen, wie ähnliche Einrichtungen (sogenannte Postämter) an andern unbewohnten Punkten (z. B. in den Galapagos, in dem Hafen Famine in der Magellanstraße) sich finden; auch sind hier Lebensmittel zum Gebrauch für Schiffbrüchige niedergelegt, eine am Ausgange einer so gefährlichen Strafe eben so schätzenswerthe als nothwendige Mafsregel, und die Legislation der Colonie Neu-Südwaies bewilligt seit einigen Jahren die jährliche Summe von 50 Pfd. Sterl. für die Ersetzung und Vervollständigung derselben. Auffallend ist es, dafs die Bewohner der Torresstraße, die im Besitze großer fester Boote und an weite Seereisen gewöhnt sind, dies ungestört haben bestehen lassen. Künftig aber wird sich an der Stelle des bescheidenen Häuschens ein Leuchthurm erheben, zu dessen Errichtung die Insel ihrer Lage nach sehr geeignet ist.

Die nordwestlichen Inseln, die von Bligh den Namen des Cla-

rence-Archipels empfangen haben, sind von allen die am wenigsten bekannten, da die Fahrstraßen, welche die Meerenge durchschneiden, sie nicht berühren. Sie bestehen aus zwei großen und vielen kleineren Inseln. Von den erstern ist die westliche Badu (Bligh's Mulgrave); die östliche, die Bligh Banks nannte, und die 8 Meilen lang ist, besteht aus einem ebeneren Theile im Westen (It oder Ita bei den Bewohnern) und einem bergigen im Osten (Mua), dessen höchsten Gipfel der spitze Berg Augustus (von Bligh), der höchste Gipfel in der Straße, bildet (1169 Fufs nach Stanley, 1230 Fufs nach Blackwood); beide Inseln sind mit dichter Vegetation bedeckt, sonst aber noch ganz unerforscht. Um diese liegen viele kleinere Inseln, so drei im Nordosten von Banks, von Korallenriffen umgeben, die nördliche, Bligh's Northpossession, ein mit Bäumen bedeckter Haufen Felsen, die mittlere Kulbi (Tobin auf den Karten), die südliche Portlock, ferner Bond nördlich von Banks und eine Menge kleiner Inseln in der von Bligh entdeckten Straße nördlich von Badu, von denen Bligh die östlichste Passage, die westlichste Farewell nannte. Nördlicher ist auf dem großen Riff, welches diese Straße im Norden begrenzt, die grössere bergige Insel Jervis (von Bligh), südlich von Badu die von Young 1829 entdeckte und benannte Gruppe Duncan, aus 14 Inseln bestehend, deren größte 3 Meilen lang ist, mit granitischen Bergen, niedrigen Bäumen und schönem Grase. Die südlichste dieser Inseln heisst auf den Karten Treble, von ihnen südlich liegt die kleine Insel West und etwas östlicher auf der Nordseite des Nordwestriffes Warara (Hawksburg bei Edwards), welche ein Berg kenntlich macht. Die ausgedehnten Riffe, die sich von Jervis bis zur Küste von Neu-Guinea ausdehnen, umschliessen wahrscheinlich noch mehrere Inseln, von denen blofs an dem von Banpton und Alt durchfahrenen Passe Turnagain, eine flache, mit Mangroven bedeckte und durch die Fluth überschwemmte Insel in dem gefährlichsten Theile dieses Passes, und Deliverance an seinem westlichen Ausgange benannt sind.

Viel besser sind die Inseln in dem von Riffen freien Centraltheile der Straße östlich von den oben erwähnten Riffen und Inseln bekannt. Die südlichste ist die kleine unbewohnte Insel Travers, 7 Meilen nördlich von Nellgi, dann folgt die Insel Nagir (Bligh's Mont Ernest) in $10^{\circ} 15'$ Br., $142^{\circ} 29'$ L., von dreieckiger Form und 1 Meile Länge mit syenitischen Bergen im Osttheil, die sich bis 704 Fufs (nach Stanley, 757 Fufs nach Blackwood) erheben, während der ebene, mit schöner Vegetation bedeckte Westtheil das Dorf der Einwohner und ihre Pflanzungen und Gärten enthält. Nördlich von Nagir sind ganz nahe dabei zwei kleine Inseln, zuerst Getullai (das Young Pole benannt

hat) mit einem Berge von 384 Fufs (nach Stanley, 431 Fufs nach Blackwood), nördlicher Suaraji (Bligh's Burke), deren höchste Spitze Stanley 460 Fufs, Blackwood 492 Fufs mafs. Ebenfalls in einer Reihe von Süd nach Nord liegen östlich von diesen drei Inseln drei andere, von denen die beiden südlicheren, Harveysroek und Ninepin, blofse Felsen sind, die dritte, Saddle, $3\frac{1}{2}$ Meilen nördlich von Ninepin, enthält einen Berg von 171 Fufs Höhe (nach Blackwood). Auf diese folgen weiter im Norden drei hohe, von Korallenriffen umgebene Inseln, die südliche, Yama (Bligh's Turtlebacked), aus Syenitfelsen bestehend, die sich bis 251 Fufs erheben (nach Blackwood) und mit schattigen Bäumen und dichtem Gebüsch bedeckt sind, die zweite kleinere Mukuar (Bligh's Cap), ein kahler Berg von 276 Fufs Höhe (nach Blackwood), den Bampton und Alt, ohne Zweifel durch ein großes Feuer verleitet, für einen Vulkan gehalten und daher Feuerinsel genannt haben, während die Insel aus syenitischen Felsen zusammengesetzt ist, davon nördlich Geborar (Bligh's Threebrothers), die ebenfalls felsige Berge enthält. Dieser im Norden nahe ist die kleine, von einem Korallenriff umgebene Insel Nicholisky (von Bligh) und nördlicher die letzte dieser felsigen Inseln Mount Cornwallis (von Bligh) der Küste von Neu-Guinea ganz nahe.

Die zahlreichsten und zugleich durch die zahllosen Riffe, die um und zwischen ihnen liegen, gefährlichsten Inseln sind die nordöstlichen, die bis auf wenige Ausnahmen alle flach und von der Madreporenbildung sind. Sie zerfallen in fünf Abtheilungen, von denen die erste diejenigen Inseln umschliesst, welche in dem mittleren Theile der großen, von Morilaga bis zur Bristowinsel reichenden und den Centraltheil der Straße im Osten begrenzenden Riffe liegen. Die südlichsten sind die Inseln, welche jetzt auf den Karten die Schwester-Inseln heißen, flache Inseln auf Riffen, die durch Canäle von einander getrennt sind, die südliche Poll, die mittlere Waraber (bei den Einwohnern, das Sue der Karten), die größte, doch nur $\frac{1}{3}$ Meile lang und, wie die andern, mit dichter Vegetation bedeckt und bewohnt, die nördlichste Bet, an deren Nordseite der Weg nach dem Blighcanal entlang führt. Hierauf folgt nördlicher eine größere Insel auf einem besonderen Riff (Cong auf den Karten), dann auf einem anderen Riff die Insel Dscheguey (Bligh's Dungeness), eigentlich blofs der trockene Theil des Riffes, dicht bewaldet und auch bewohnt, und von ihr nördlich liegt, durch einen breiten, sichern Pafs getrennt, Tud ¹⁾ (Bligh's

¹⁾ Nach Blackwood ist Tud der Name der Eingeborenen für die Insel Qennel, nach Arrowsmith's Karte von Australien 1850 für Dalrymple, allein der Verkehr, den Dumont d'Urville mit den Bewohnern von Warrior gehabt hat, zeigt unwiderleglich, dafs dies die Insel Tud ist.

Warrior) auf dem Südende des großen Warriorriffes, die eigentlich eine bloße Sandbank, mit Sträuchern und kleinen Bäumen bedeckt, und wie alle diese Inseln, die nichts anderes als die stets trockenen Theile der Bänke sind, ohne frisches Wasser, dennoch bewohnt ist.

Oestlich von diesen Inseln liegt die zweite Abtheilung, eine Gruppe flacher Inseln, welche Lewis mit dem Namen der Bourke-Inseln belegt hat, während Bligh schon die südlichen die sechs Schwestern nannte. Zu den letzten gehören die beiden Cocoonut-Inseln und nördlicher Dove (von Bampton und Alt benannt), eine sandige und mit dichten Bäumen bedeckte kleine Insel. Nördlich von den Schwestern liegen zuerst die eigentlichen Bourke-Inseln, Aurid im Westen und Purem im Osten, südlicher das von Flinders entdeckte Halfway in $10^{\circ} 8' \text{ Br.}, 143^{\circ} 18' \text{ L.}$, eine Sandinsel von kaum 1 Meile im Umfang, ohne Trinkwasser, doch mit dichter und üppiger Vegetation. Im Nordwesten von Aurid ist Arden, nordöstlich von Purem Aukan und im Westen von dieser die beiden Inseln York, von denen die grössere, Massid, mit schöner Vegetation bedeckt und von großen, bei der Ebbe trockenen Bänken umgeben ist, die sie mit der kleineren, Kudala, verbinden. Von ihnen im Norden liegt Umagur (Keat der Karten) von ganz ähnlicher Beschaffenheit, westlich davon Sirreb (Marsden der Karten), noch westlicher Qennel und von beiden im Norden Dsamud (Bligh's Dalrymple), wie die meisten dieser Inseln bewohnt und voll hoher Bäume. Die letzte dieser Inseln im Osten von Dsamud ist Kobbikan.

Nördlich von diesen liegt die kleine Gruppe, welche Bligh Nepean genannt hat, und die aus drei flachen, bewaldeten, von großen Bänken umgebenen Koralleninseln besteht. Die westliche ist Sapker (Bligh's Campbell), dann folgt Ugar (Bligh's Stephens) ¹⁾, die von allen die bewohnteste zu sein scheint, die östliche ist Edugor (Bligh's Nepean). Im Osten von der Nepeaninsel ist eine der wichtigsten und bekanntesten dieser Inseln am Eingange in den Blighcanal, die vulkanische Insel Errub (Bligh's Darnley) ²⁾ in $9^{\circ} 35' \text{ Br.}, 143^{\circ} 36' \text{ L.}$ Sie ist 3 Meilen lang und 2 Meilen breit, überall von großen und gefährlichen Riffen und Korallenbänken umgeben und bloß an der Nordwestseite für grössere Schiffe zugänglich, wo die Ankerplätze in der Treacherous-Bai bei dem Dorfe Bika und ein schlechterer südlicher bei Keriam liegen; auf die mit Mangroven oder Sandstränden eingefassten Küsten folgen sanfte, theils bewaldete, theils mit Gras bedeckte Ab-

¹⁾ Blackwood hat die Namen der Eingeborenen für Stephens und Nepean verwechselt.

²⁾ Bampton und Alt, die sie Tate nannten, glaubten von den Einwohnern als den Namen für ihre Insel Wamwax zu hören.

hänge; dahinter erheben sich die von überaus reizenden Thälern durchschnittenen Berge, die in dem höchsten Pik die Höhe von 529 Fufs erreichen, und deren Seiten mit dichten Wäldern bedeckt sind, alles ist mit einer dicken, aus der Verwitterung der Lava entstandenen, sehr fruchtbaren Erde bedeckt, Trinkwasser geben die in den Thälern fließenden kleinen Bäche, die aber in der trockenen Zeit versiegen. Einige Meilen im Nordosten von Errub liegt die Sandbank Merad auf einem großen Riff und 30 Meilen im Norden in $9^{\circ} 8' \text{ Br.}$, $143^{\circ} 53' \text{ L.}$ die Bank Kaedha (Blackwood's Bramblekey), ein Lagunenriff mit einer Sandbank, die ganz den ähnlichen, auf Korallenriffen liegenden gleicht, interessant deshalb, weil in der Mitte der Lagune sich ein 20 bis 30 F. hoher Haufe von Lavafelsen erhebt, die ohne Zweifel den Kern des Riffes bilden.

Wie Errub am Eingange des Blighcanals, so liegt in $9^{\circ} 54' \text{ Br.}$, $144^{\circ} 3' \text{ L.}$ südöstlich von Errub die kleine Gruppe Mer (Murray von Edwards) vor den von Flinders entdeckten Canälen. Sie besteht aus drei Inseln, von denen die größte, Mer, Errub an Größe noch etwas übertrifft; sie ist von gleicher Fruchtbarkeit als diese und noch unebener und bis auf einige Ebenen am Strande mit steilen, von dichten Wäldern bedeckten, noch ununtersuchten Bergen angefüllt, die im nördlichen Theile einen schmalen, die ganze Insel durchschneidenden Rücken bilden, welcher in dem höchsten kahlen Gipfel bis zu 701 Fufs ansteigt, und hinter dem sich ein nicht so hoher kegelartiger Berg erhebt. Nur die Küstenebenen, besonders die an der Nordwestküste, wo der Ankerplatz ist, sind bewohnt und angebaut, zwischen ihnen berühren die steilen, dicht bewaldeten Gebänge der Berge das Ufer. Die beiden andern, viel kleineren Inseln liegen, durch einen fahrbaren, doch gefährlichen Canal von der größeren getrennt, südwestlich von ihr und sind mit einander durch Bänke verbunden. Die größere, Dowar, ist Mer ähnlich und mit steilen Bergen bedeckt, deren höchsten Blackwood 635 Fufs mafs; nur an ihrer Nordspitze liegt eine kleine Ebene mit einem Dorfe und Pflanzungen; die andere, Waier, ist nur etwa 300 Fufs hoch, kreisrund und rings herum von hohen, einem alten zerfallenen Walle ähnlichen Bergwänden begrenzt, die eine etwas niedrigere Vertiefung umschließen.

Was nun die Bewohner dieser Inseln betrifft, so muß man wohl unterscheiden zwischen den Einwohnern der Inseln des Prinzen von Wales und den übrigen Inselbewohnern. Denn während die ersten, der Stamm Kaurarega, trotz mancher Uebereinstimmung mit den anderen augenscheinlich ein australischer Stamm sind und mit den übrigen Australiern in den wesentlichsten ihrer so scharf ausgeprägten Eigenthümlichkeiten übereinstimmen, so sind die letzten, die der Kürze

halber gewöhnlich Torres-Insulaner genannt werden, ganz und gar von ihnen verschieden und ohne Zweifel den Stämmen, welche das nördlichere Neu-Guinea bewohnen, zuzurechnen, ein Zweig jenes dunkelfarbigen Menschenstammes mit eigenthümlicher Haarbildung, den man am besten vielleicht mit dem Worte Negrito bezeichnet.

Schon ihre Berührungen mit den Europäern und die sich darin aussprechende Sinnesweise zeigen, wie sehr sie von den Australiern verschieden sind. Von Anfang an waren diese Berührungen feindseliger Natur. Die zwanzig Einwohner, welche Torres von den Inseln der Strafe gefangen fortführte, sind gewifs nicht ohne Kampf und Blutvergiessen in seine Gewalt gekommen. Bligh hatte 1792 mehrfache Gefechte in der Strafe zu bestehen; als Bampton's und Alt's Gefährten 1793 den Berg auf Errub bestiegen, ermordeten die Einwohner eine ganze Bootmannschaft. Solche Vorfälle haben sich öfter ereignet; sie erklären es, wenn die Torresinsulaner für die rachsüchtigsten, verrätherischsten und grausamsten Wilden gelten, obschon sie es zugleich dabei nicht an Beweisen von Muth, selbst von Zutrauen zu den Europäern fehlen liessen. Es ist aber jetzt gewifs geworden, das dieses frühere Verhalten zum Theil wenigstens aus der Unbekanntschaft mit den Fremden, die sie überdies für überirdische Geister hielten, und aus dem Verlangen nach den hochgeschätzten eisernen Geräthen derselben hervorging. Denn wenn es auch in späteren Zeiten an einzelnen Beispielen des schlimmsten Verraths nicht fehlte, wie in der grauenvollen Ermordung der Mannschaft des Schiffes Eaton nach dem Schiffbruch desselben 1836, so hat sich doch in Folge der gröfseren Vertrautheit mit den Europäern die Mordsucht und Hinterlist der Torresinsulaner jetzt fast ganz verloren, und so sehr auch Vorsicht im Verkehr mit ihnen anzurathen ist, so haben sie doch jetzt durch Freundlichkeit, Zuvorkommenheit und Herzlichkeit sich in eben so hohem Grade die Zuneigung der Europäer gewonnen, die sie in den neuesten Zeiten besucht haben, als sie früher gefürchtet waren. Das das hauptsächlich an der Häufigkeit der Berührungen mit den Europäern liegt, beweisen die Einwohner der Inseln Badu und Mua, die ihrer feindseligen und verrätherischen Gesinnung halber noch immer im schlechtesten Rufe stehen, da ihre Inseln von den Schiffen ihrer Lage halber nicht besucht werden.

Die Torresinsulaner haben im Aeußern grofse Verwandtschaft mit den Bewohnern Neu-Guinea's und der Louisiade, von den Australiern weichen sie sehr ab. Sie sind stark und gut gebaut, muskulös, haben viel schönere Gesichtszüge als die Australier und vor allem nicht die mageren, dünnen Beine, welche für die letzteren so charakteristisch sind. Ihre Hautfarbe ist ein röthliches, dem Schwarzen sich näherndes

Dunkelbraun; die allen Negritostämmen eigenthümliche Haarbildung fehlt auch ihnen nicht, es wächst bei ihnen in kleinen Büscheln, die sich lockenartig unter einander wickeln, daher der Anschein des Wolligen, während es in Wirklichkeit nicht wollig ist. Ihre Nahrung liefert zum grösseren Theile das Meer, das an Fischen und Schaalthieren so reich ist, allein auch die Früchte und Wurzeln ihrer Gärten bilden einen Haupttheil ihrer Nahrung; dafs sie Anthropophagen sind, wie so viele andere Negritostämme, ist nach den Berichten der Reisenden nicht wahrscheinlich. Eigenthümlich ist, dafs sie schon vor der Bekanntschaft mit den Europäern eine Art Tabackrauchens kannten, eine Sitte, welche die nächsten australischen Stämme von ihnen angenommen haben; sie trocknen die Blätter einer nicht genauer bekannt gewordenen Pflanze, die besonders angebaut wird, bereiten daraus in grüne Blätter gewickelte Cigarren, stecken sie in eine hohle Bambusröhre und ziehen den Rauch, mit dem sie diese anfüllen, ein.

Die Männer gehen stets nackt; wenn einige schildförmige Muschelstücke vor den Schamtheilen tragen, so scheint das blofs ein Zierrath zu sein. Die Frauen dagegen tragen den Nessur, einen kurzen, aus Blättern, die an einem Gürtel befestigt sind, geflochtenen Rock; bei Unverheiratheten sind die Blattstreifen schmaler als bei Ehefrauen. Viel Sorge wenden sie gleich allen Negritostämmen auf die Verzierung des Haares; sie wickeln es öfter in lange, schmale, pfeifenähnliche Locken, die sie nicht selten mit Ocker roth färben, andere schneiden es ganz kurz ab und tragen dann dem geflochtenen Haare sorgfältig nachgebildete Perücken, bei festlichen Gelegenheiten fügen sie zum Putz Blumen, Blätter, Federn hinzu. Allein nur die Männer haben diesen Schmuck; die unverheiratheten Frauen tragen das Haar lang, die verheiratheten schneiden es ab bis auf einen Rücken von $\frac{1}{2}$ Zoll Höhe, der von einem Ohre über den Scheitel zum andern geht und den sie mit demselben Worte benennen, das in ihrer Sprache Schildpatt bedeutet. Sie durchbohren die Nasenwand, tragen aber selten etwas darin; die weit aufgeschlitzten und herabgezogenen Ohrlöcher, die bei so vielen Stämmen des Oceans sich finden, sieht man auch hier. Um den Hals tragen sie grofse runde oder halbmondförmige Stücke Perlmutterchalen oder Halsbänder aus kleinen Muscheln, um die Aermle ähnliche aus Muscheln oder geflochtenem Grase. Den Leib salben sie mit Kocosöl und bemalen ihn oft mit Ocker und anderen Farben; eine ihnen besonders eigenthümliche Verzierung sind die durch Aufritzen der Haut gewöhnlich nur auf einer Schulter erzeugten ovalen Narben, die ganz den Epauletten gleichen, ein Schmuck, den die nächsten australischen Stämme von ihnen angenommen haben.

In ihrer Lebensweise haben die Torresinsulaner das Eigene, dafs

sie mit festen Wohnsitzen doch gewissermaßen ein Umherziehen verbinden. Sie leben in Dörfern vereinigt, die selbst auf ganz kleinen Inseln, wie in Nagir, Tud, Dsamud, Lapker, nicht fehlen; in Errub lernte Blackwood sogar sieben kleine Dörfchen kennen. Der Bauart nach zerfallen ihre Häuser in zwei Klassen. Die Häuser, welche sie in Errub, Mer, den Bourke- und Nepean-Inseln besitzen, sind rund und Bienenstöcken oder Heuschobern ähnlich, gewöhnlich 16 Fuß im Durchmesser lang und eben so hoch. Sie sind aus 8 bis 10 starken, elastischen, durch Querstreifen von Bambus verbundenen, oben um einen in der Mitte stehenden Hauptpfosten an einander befestigten Stangen zusammengesetzt, deren Außenseite mit dicken Lagen von Gras und Blättern bedeckt wird; die einzige Oeffnung in das ganz dunkle, allein stets reinlich gehaltene Innere ist eine sehr niedrige Thür, über das Haus ragt das mit Muscheln gezielte Ende des Mittelpfostens hoch empor, ein netter Zaun aus Bambu umgiebt das Ganze. Sie brauchen diese Häuser, in denen sie bei feuchtem Wetter Feuer anzünden, bloß zum Bewahren von Geräthen und um darin auf mit Matten bedeckten Betten von Bambu zu schlafen; andere Geschäfte verrichten sie unter offenen Blätterdächern, die auf Pfosten stehen. Auf den westlicheren Inseln sind die Häuser nicht weniger sorgfältig gebaut, allein viereckig mit Dächern, die fast bis zum Boden reichen, und mit Vorder- und Hinterwänden aus kleinen Bambusstäben; in einer derselben ist eine kleine dreieckige Thür und davor ein von starken Pfosten umgebener Hof. Hier und da sind auch einzelne noch vollkommenere Häuser auf hohen Pfosten bemerkt worden, wie sie die Bewohner des südlichen Neu-Guinea errichten. Bei der Sorgfalt, die sie auf ihre Wohnungen wenden, führen sie doch zum Theil noch ein nomadisirendes Leben; ganze Dörfer stehen oft leer, indem die Bewohner auf Booten sich nach den benachbarten Inseln, ja bis zur Nordostküste Australiens begeben, theils zum Fischfang und Sammeln von Früchten, theils angelockt durch einzelne gescheiterte Schiffe der Europäer, manchmal vielleicht aus Wassermangel; sie sammeln in diesen an süßem Wasser so armen Inseln den Regen in cisternenähnlichen Löchern oder in Muscheln, die sie an die Stämme der Bäume stellen.

Die Möglichkeit zu solchen Seereisen geben ihnen ihre starken, zierlichen und kunstvollen Boote. Von diesen sind die großen, die sie, wenn sie nicht gebraucht werden, unter Schuppen am Lande halten, 50 bis 70 Fuß lang, der Boden aus einem ausgehöhlten Baumstamme und die Seiten durch sorgfältig befestigte Bretter erhöht; sie haben zwei Maste im Vordertheil, die sich niederlegen lassen, und die Mattensegel sind zwischen beiden oder an einem Maste befestigt, Ausleger schützen zu beiden Seiten vor dem Umschlagen. Ueber das Boot ist

eine große Plattform gelegt, in deren Mitte eine Hütte steht. Gleiche Kunstfertigkeit zeigt sich in ihren Waffen.

Von diesen sind die wichtigsten die den Negrito eigenthümlichen und den Australiern ganz fehlenden starken und großen Bogen aus Bambus und Pfeile aus leichtem Rohr mit Spitzen von hartem Holz oder geschärften Knochen, sehr nett gearbeitet, dann das gefährliche gabagub, ein flacher runder Stein mit einem Loch in der Mitte, in dem ein hölzerner Handgriff steckt, und hölzerne Speere; von den Australiern haben sie auch hier und da den für diese charakteristischen Wurfstock ¹⁾ angenommen.

Die Hauptbeschäftigungen der Torresinsulaner bestehen im Landbau und Fischfange. Den ersten treiben sie nicht ohne Eifer, obschon die Ausdehnung ihrer Pflanzungen und Gärten nicht eben groß ist; oft halten sie dieselben gut gereinigt und umzäunt. Die Gegenstände des Anbaues sind besonders Bananen, Dioskoreen, eine Art Caladium und Bataten, Zuckerrohr, die Cocospalme, die Pflanze, deren Blätter den Taback vertreten. Fischerei betreiben sie mit Netzen und Leinen, häufiger noch werden die auf den Bänken aus losen Steinen errichteten Wehre erwähnt, in welche die Fluth die Fische mit dem Wasser hineinspült, so daß sie bei der Ebbe zurückbleiben, und nicht weniger gebräuchlich scheint die Fischerei mit Speeren zu sein, die sie auch bei dem Fange der Schildkröten und des Dugong (*Halicore australis*) anwenden. An Kunstfertigkeiten fehlt es ihnen durchaus nicht; Matten zum Sitzen und Liegen, zu Kleidern und Segeln, auch zum Handel, bereiten sie in Menge, und alles, was sie aus Holz verfertigen, besonders Boote, Häuser, Zäune, lieben sie durch Schnitzereien aller Art zu verzieren. Ihre Geräte bestanden sonst aus Muschelschalen und Bambus, jetzt hauptsächlich aus dem von den Europäern erhaltenen Eisen oder Glase; zum Wassertragen dienen Bambusröhre. Eine auffallende Neigung zeigen sie für den Tauschhandel, und das war schon in den ersten Zeiten der Fall, seitdem sie mit Europäern in Berührung getreten sind; sie sind dabei geschickt und ehrlich, sie ziehen stets das Nützliche vor. Sie bieten den Schiffen Schildpatt, Perlaustern, Lebensmittel, Waffen und Geräte an; nichts hat größeren Werth für sie als Eisen und eiserne Geräte, nächst dem leere Flaschen, Kleider, Taback. Kleine Schiffe aus Neusüdwaales wagen sich jetzt unter diese früher so verrufenen Menschen, sammeln auf den Riffen den Tupang zum chinesischen Handel und tauschen Schildpatt ein.

Was die von den Torresinsulanern gesprochene Sprache betrifft, so ist sie, obschon wir hauptsächlich nur die des Stammes Miriam, die

¹⁾ S. mein „Festland Australien“ 2, 193.

Sprache von Mer und Errub, kennen, in allen Inseln, wie es scheint, dieselbe, nur hier und da mit dialektischen Abweichungen. Mit den Sprachen der benachbarten australischen Stämme hat sie, abgesehen von den Wörtern, welche die Australier von ihnen angenommen haben, nichts gemein; Catham hat nachgewiesen, daß sie selbst in den Grundlagen ganz von ihnen verschieden ist. Selbst ihre Aussprache unterscheidet sich ganz von den unartikulirten und ausdruckslosen Reden der Australier; sie ist klar und deutlich, und es macht ihnen Vergnügen, Fremden ihre Sprache mitzuthemen.

Daß es ihnen an religiösen Vorstellungen nicht fehlt, das beweisen die an einigen Orten beobachteten Spuren eines besonderen Cultus, die in der Aufstellung hölzerner, mit Kasuarfedern gezielter Bilder in den Hütten und auch in den Pflanzungen bestehen, denen sie selbst Opfer zu bringen scheinen. Daß alles das in den gewöhnlichen Wohnhäusern gefunden ist, beweiset, daß man es nur mit der Gottesverehrung, so weit sie einzelne Familien berührt, zu thun hat, wie es bei den politischen Verhältnissen, die unter ihnen bestehen, nicht anders sein kann. Die Schädel, welche gewöhnlich mit diesen Bildern in Verbindung gesetzt erscheinen, weisen ohne Zweifel darauf hin, daß in ihren Vorstellungen die Seelen der Verstorbenen in einen engen Zusammenhang mit göttlichen Wesen gebracht werden, eine Ansicht, die auch in den Religionen der hellfarbigen Stämme des Oceans von so außerordentlichem Einflusse war; den bei allen australischen Stämmen sich findenden Glauben, daß die Europäer die Geister verstorbener Eingeborener seien, theilen sie ebenfalls ¹⁾. Interessant würde es sein, wenn sich Inkes Beobachtung bestätigte, der unter ihnen eine dem Tabu der hellfarbigen oceanischen Stämme ähnliche Institution bemerkt haben will.

Die Leichenbestattung besteht in einer Aussetzung der Leichen auf Gerüsten aus Stangen, die von den üblichen Klagen begleitet ist; dann folgt das Begräbnis. Sie haben besondere Grabplätze, die in sehr auffallender Weise mit Knochen von Dugong und Schildkröten, Muscheln, auch Menschenschädeln geschmückt sind, und es beweisen, wie große Achtung sie den Todten weihen.

Sie leben in Monogamie. Bei ehelichen Verbindungen soll der Mann die Braut mit Gewalt entführen und gegen die Verfolgungen ihrer Verwandten zu schützen haben, was an ähnliche australische Sitten erinnert. Die Frauen behandeln sie freundlich und theilen die schweren Arbeiten mit ihnen; die Kinder lieben sie zärtlich, ihr Familienleben scheint nicht ohne eine gewisse Anmuth zu sein. Sehr auffallend ist

¹⁾ Daher heißt in ihrer Sprache das Wort *lammar* sowohl Geist als Europäer.

die Keuschheit und Züchtigkeit ihrer Frauen; bei Blackwoods langem Aufenthalt in Errub kam trotz des steten freundlichen Verkehrs und der Verführungen, die der Reichthum der Fremden an den so geschätzten eisernen Geräthen bringen mußte, kein Beispiel von Zuchtlosigkeit vor. Im Umgange sind sie heiter und neugierig, lieben Scherz und Vergnügen; sie haben besondere Tänze, bei denen sie oft eine Art sehr künstlich verfertigter hölzerner Masken brauchen; sie begleiten diese Tänze mit einer Art länglicher hölzerner Trommel, deren eines Ende offen, das andere mit dem Fell einer Eidechse (*Monitor Gouldii*) überzogen ist, und die sie mit den Händen schlagen. Sie üben die im ganzen Stillen Ocean verbreitete Sitte, mit geschätzten Fremden den Namen zu tauschen; auch kennen sie die Art der Begrüßung durch Reiben der Nasen, dabei haben sie noch andere, die sich auch im südlichen Neu-Guinea in Gebrauch finden, eine Art Handschütteln, die in einem leisen Kratzen der Hand mit den Fingern besteht, und ein Zwicken des Nabels mit den Fingern. Grüne Zweige dienen auch hier als Zeichen der Friedlichkeit und der Versöhnung.

Ihre politischen Einrichtungen sind im höchsten Grade einfach. Sie sind in Stämme getheilt, die am gewöhnlichsten nach den Wohnsitzen benannt werden mit Anhängung der Silbe *lega*; wir kennen deren sieben, die *Italega*, *Mualega*, *Badulega* auf den Inseln *Banks* und *Mulgrave*, die *Gumulega* auf *Jervis* und den unliegenden Inseln, die *Kulkalega* auf *Nagir* und den drei Schwesterinseln, die *Massilega* auf den *Bourkeinseln* und der Stamm *Miriam* (nach einem gleichnamigen Dorfe in *Mer* benannt) auf *Mer*, *Errub* und den *Nepeaninseln*. Es giebt dann noch Unterabtheilungen, denn nach dem Berichte eines indischen Laskaren, der in Folge eines Schiffbruchs drei Jahre in *Mer* gelebt hat, zerfallen die Einwohner dieser Insel selbst wieder in vier Stämme, und diese Theilung wird ohne Zweifel auf gewisse Familienverbände zurückführen, womit es zusammenhängt, daß *Blackwood* einige der sieben kleinen Dörfer in *Errub* in Kampf unter einander verwickelt fand. Von einer weiteren Organisation findet sich keine Spur, nicht einmal Häuptlinge und Vorsteher der Stämme giebt es, außer wenn großes Vermögen oder auch geistige Kraft einzelnen Männern Einfluß verleiht. Jeder Einzelne hat sein fest bestimmtes Eigenthum an Land wie auch an den zur Fischerei geeigneten Küstenstrecken.

Das ist es, was wir von dem Volke wissen, welches die Inseln der *Torresstraße* bewohnt und in mancher Hinsicht Interesse einzufliessen geeignet ist. Schon jetzt ist das Volk nicht ohne seine bestimmte Bedeutung. Mit den Bewohnern des südlichen *Neu-Guinea* steht es in ununterbrochenem Handelsverkehr; von daher kommen *Trommeln*, *Keulen*, das auf den Inseln nicht wachsende *Rohr*, aus dem sie ihre

Pfeile machen, wahrscheinlich auch die colossalen Stämme für die grossen Boote, Schweinszähne, die zu Zierrathen so allgemein angewandten Kasuarfedern, die neuguineischen Beutelthiere, die man in Käfigen hält; zum Tausch dienen den Torresinsulanern dabei Muscheln und Schildpatt, wahrscheinlich aber auch, was sie an europäischen Waaren sich verschaffen können. Nicht weniger lebhaft ist ihre Verbindung mit den Australiern und der Einfluss, den sie auf diese ausgeübt haben und noch stets üben, bedeutender, als man glauben sollte. Sie treiben nicht blofs starken Handel mit ihnen und bringen ihnen ihre Waffen und Geräthe, wie auch neuguineische Waaren; sie haben sich auch unter ihnen niedergelassen und sich ohne Zweifel mit ihnen hier und da vermischt; die Seezüge, die sie in grossen Schaaren bis weit auf die Nordostküste Australiens herab unternehmen (dafs sie den Carpentaria-Golf besuchten, ist nicht bekannt), um Dugong und Schildkröten zu fangen und gescheiterte Schiffe zu plündern, dienen dazu, diesen Einfluss immer mehr auszubreiten. Schon vor einer Reihe von Jahren hatten Spuren eines höheren Bildungszustandes unter den Bewohnern der Nordostküste Australiens Aufmerksamkeit erregt ¹⁾; sie allein z. B. haben in Australien die Vorrichtung der Ausleger an ihren Booten, und die Einwohner der Caledon-Bai in Carpentaria kannten Bogen und Pfeile, diese den Australiern ganz fremden Waffen, sehr wohl, ohne sie zu gebrauchen. Ohne Zweifel ist das eine Folge des Einflusses der Torresinsulaner, der sich auch in der Annahme von Sitten und Geräthen, selbst von Worten ihrer Sprache von Seiten der Australier zeigt, welche die Ueberlegenheit ihrer Nachbarn in jeder Hinsicht willig anerkennen. Nirgends aber sind die Einwirkungen der Torresinsulaner bedeutender und nachhaltiger gewesen, als bei dem die Inseln des Prinzen von Wales bewohnenden Stamme der Kaurarega, die, wie ihr ganzes Verhalten und ihre Sprache beweiset, offenbar ein ursprünglich australischer Stamm sind, dabei aber so viel von ihren Nachbarn angenommen haben, dafs es Macgillivray zweifelhaft erschien, ob sie nicht eher als eine Abtheilung der Torresinsulaner zu betrachten seien, welche australische Elemente in sich aufgenommen hätten; sie haben sogar die Anpflanzung gewisser zur Nahrung dienender Pflanzen von ihren Nachbarn gelernt, und diese daher hier einen stärkeren Einfluss auf ihre australischen Nachbarn geübt, als bisher noch den Belehrungen und dem Beispiele der Europäer gelungen ist.

Wenn also in dieser Beziehung die Torresinsulaner als das die Australier und Neu-Guineer verbindende Volk schon jetzt erscheinen, so wird diese Bedeutung sich noch viel mehr steigern, wenn die Ein-

¹⁾ S. mein „Festland Australien“ 2, 176, 189.

führung der Dampfschiffahrt die nothwendig damit verbundene Gründung einer Colonie an der Strafe bewirkt haben wird. Alsdann wird hoffentlich der Missionar nicht lange ausbleiben, und bei der Vertrautheit der Torresinsulaner mit den Europäern und bei ihrer Freundlichkeit und Zuvorkommenheit wird es nicht sehr schwer sein, sie für das Christenthum zu gewinnen, dessen weitere Verbreitung über die ihnen bekannten australischen und neuguineischen Stämme zu vermitteln sie augenscheinlich bestimmt sind.

V.

Mittheilungen aus Algerien.

Von Dr. L. Buvry.

Der südliche Höhenzug.

(Zweiter Artikel.)

d) Der Djebel Aures.

Wir ziehen jetzt die letzte dem südlichen Höhenzuge angehörige Gebirgsgruppe in den Bereich unserer Untersuchungen.

Schon ein Blick auf die Karte zeigt, daß dieses Massiv von Gebirgen einen bedeutenderen Umfang als die bisher geschilderten hat und auch ein chaotischeres Durcheinander aufweist.

Das Aures-Gebirge beginnt mit dem Djebel Metlili im Nordwest und begreift das weite Gebiet in sich, welches im Osten bis zum Djebel Tafriut und Djebel Mahmet und auch noch hier über das ganze Gebiet der Nememscha hinweg und weiter im Süden seine bedeutenden Bergmassen bis zum Bellad el Dscherid entsendet und wahrscheinlich bis nach Tunis hinein mit dem mächtigen Djebel Tiuasch, dem el Mekhila und anderen in Verbindung steht.

Weiter oben bemerkte ich schon, daß die Hochebenen vor Batna bereits eine Höhe von 3249 Fufs haben und demnach ist es erklärlich, daß die in diesen Ebenen aufsteigenden, dem Djebel Aures angehörigen Grate im Djebel Tugurt bei Batna, dessen Spitze fast ganz mit Cedern bewachsen ist, bis zu 5300 Fufs ansteigen. Die Richtigkeit dieser Angabe bestätigt sich auch dadurch, daß die in der Nähe von Batna und Lambessa befindlichen Bergrücken fast ohne Ausnahme noch Ende März mit Schnee bedeckt sind.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

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

Jahr/Year: 1857

Band/Volume: [NS_3](#)

Autor(en)/Author(s): Meinicke Karl Eduard

Artikel/Article: [Die Torresstraße, ihre Gefahren und Inseln 89-118](#)