

Werk

Titel: Des Abbé Rochon ´s Reise nach Madagaskar und Ostindien

Autor: Rochon, Alexis Marie

Verlag: Voss

Ort: Berlin

Jahr: 1792

Kollektion: Itineraria

Werk Id: PPN243819706

PURL: <http://resolver.sub.uni-goettingen.de/purl?PID=PPN243819706> | LOG_0013

OPAC: <http://opac.sub.uni-goettingen.de/DB=1/PPN?PPN=243819706>

Terms and Conditions

The Goettingen State and University Library provides access to digitized documents strictly for noncommercial educational, research and private purposes and makes no warranty with regard to their use for other purposes. Some of our collections are protected by copyright. Publication and/or broadcast in any form (including electronic) requires prior written permission from the Goettingen State- and University Library.

Each copy of any part of this document must contain there Terms and Conditions. With the usage of the library's online system to access or download a digitized document you accept the Terms and Conditions.

Reproductions of material on the web site may not be made for or donated to other repositories, nor may be further reproduced without written permission from the Goettingen State- and University Library.

For reproduction requests and permissions, please contact us. If citing materials, please give proper attribution of the source.

Contact

Niedersächsische Staats- und Universitätsbibliothek Göttingen
Georg-August-Universität Göttingen
Platz der Göttinger Sieben 1
37073 Göttingen
Germany
Email: gdz@sub.uni-goettingen.de

Ueber
Die Inseln France und Bourbon
 und
 das nordwärts davon gelegene Inselmeer.

Saum hatte Vasco de Gama den Europäischen Nationen den Weg in die Meere von Asien geöffnet, so suchten die Portugiesen, mit Ausschließung aller anderen Nationen, sich des reichen Handels mit jenem großen Welttheil zu bemächtigen. Vor dieser in den Jahrbüchern der Schiffahrtskunde merkwürdigen Epoche ließ sich allein die Maurische (Mohammedanische) Flagge in den Gewässern des Persischen und des Bengalischen Meerbusens sehen. Die Maurischen Fahrzeuge verließen die Häfen des rothen Meeres, und schifften gewöhnlich in den Persischen Meerbusen; oft folgten sie auch dem Laufe der Abyssinischen Küste, und liefen in den Kanal von Mosambik ein, ohne das Land aus dem Gesichte zu verlieren. In diesem Kanal handelten sie bald mit den Einwohnern der Afrikanischen Küste, bald mit den Insulanern von Madagaskar. Die Häfen, die sie am östesten besuchten, waren Querimba und Mosambik an der Küste von Afrika, Bingara und Bombetok in Madagaskar.

Die Asiaten wagten, ungeachtet ihre Karten sehr fehlerhaft und ihre Lootsen äußerst unwissend waren, oft noch kühnere Unternehmungen; sie besuchten nicht nur die Küste von Malabar, sondern sie getraueten sich auch, das Land aus dem Gesichte zu verlieren, in offene See zu stechen

und, nachdem sie durch den Meerbusen von Bengalen geschifft waren, durch die Meerengen von Sunda und Malakka nach den Molukfischen und Philippinischen Inseln zu segeln. Sie ließen sich durch die Gefahren, welche für bloße Anfänger in der Nautik von langen und beschwerlichen Reisen unzertrennlich sind, nicht abschrecken. Die Lockspeise eines einträglichen Handels zog die Lootsen nach jenen Meerengen und nach den Molukken hin. Dort, zwischen den unzähligen Inseln, konnten sie sicher darauf rechnen, Chinesische und Japanische Schiffe anzutreffen, die dahin kamen, um Muskatennüsse und Gewürznelken zu holen. Man vertauschte nun gegenseitig die Waaren aus Persien und Indien gegen die aus Japan und China, und der Handel knüpfte zwischen dem Indier und dem Chinesen das Band, das für beide gleich wichtig war.

Als die Portugiesen das Vorgebirge der guten Hoffnung umschifften, war folglich die Schifffahrt der Mohamedaner nicht mehr auf ein bloßes Küstenbefahren eingeschränkt, und es wäre wohl der Mühe werth, daß diejenigen, denen die Kenntniß der Hydrographie und die allmächtigen Fortschritte derselben wichtig sind, diese Reisen näher kennen lernten, die ohne andere Leitung als eine unvollkommene Vorstellung von der scheinbaren Bewegung der Sonne und der Sterne unternommen wurden. Das Instrument, dessen sich die Indischen Lootsen bedienen, um die Polhöhe oder Breite zu bestimmen, sieht wie ein Rosenkranz aus, und die Kugeln desselben zeigen die Höhe der Gestirne nach den verschiedenen Orten, wo man anzulegen hat. Die Stellung dieser Kugeln gegen das Auge und den Horizont des Meeres, giebt das Maas an; es gehört aber viele Geschicklichkeit und Uebung dazu, sich dieses Instruments zu bedienen, dessen Mängel ein jeder, der nur das geringste von der Schifffahrt versteht, leicht einseht. Zu Pondicheri habe ich mehr als Einmal versucht, mich desselben zu bedienen, ohne jemals die Höhe eines Gestirns bis auf einen Grad genau bestimm-

men zu können. Es ist indeß möglich, daß mir mein kurzes Gesicht den Gebrauch mehr, als Andern, erschwert hat.

Der Handel der Mohammedaner in den Asiatischen Meeren läßt sich zwar auf keine Weise mit dem vergleichen, den die Europäischen Nationen seit der Zeit dafelbst getrieben haben; allein er ist doch auch nicht ganz zu verachten. Es haben bereits so viele Schriftsteller die blühenden Zeiten und den allmählichen Verfall der Europäischen Niederlassungen beschrieben, daß ich mich dabei nicht aufhalten darf. Meine Absicht ging dahin, in gegenwärtigem Werke die Insel *Madagaskar* näher zu beschreiben und die Vortheile zu zeigen, welche man von Niederlassungen dafelbst ziehen könnte, vorausgesetzt, daß diese sich auf das Glück und die Belehrung der guten Eingebornen gründeten. Allein aller Vorkehrungen und aller Sorgfalt ungeachtet, werden die ersten Niederlassungen stets von *Isle de France* und *Bourbon*, wegen ihrer Nähe bei *Madagaskar*, sehr abhängig bleiben, und es wird uns daher wichtig, diese kennen zu lernen.

Isle de France und *Bourbon* verdanken es lediglich ihrer Lage, daß sie gegenwärtig die Hauptkolonien der Franzosen in dem Meere von Indien sind, und daß besonders der Hafen der ersteren (*Port-Louis*) den Französischen Flotten seine Werkstätte und Arsenal darbietet und ein Stapel des Indischen Handels geworden ist. Beide Inseln wurden zuerst von den Portugiesen entdeckt. Sie nannten die Insel *Bourbon Mascarenhas*, und die Insel *France Cerne*. Jene hat keinen Hafen für große Schiffe. Ihr Umfang beträgt fünfzig Seemeilen (*lieues*), und ihr Umriss ist beinahe ganz rund. Sie hat sehr hohe Berge, und der Gipfel des einen, den man *les trois Salasses* nennt, wird auf 1600 Klaftern (*toises*) über der Meeresfläche geschätzt. Dieser Gipfel ist nicht weit vom Mittelpunkte der Insel entfernt.

Der Hauptort der Insel *Bourbon*, worin die Administratoren der Kolonie wohnen, heißt *Saint-Denis*.

Der Abbé de la Caille hat die Lage dieser Stadt astronomisch bestimmt, und nach der Angabe dieses berühmten Sternkundigen liegt sie in 20° , $51'$ Südlicher Breite und in 53° $10'$ Westlicher Länge vom Pariser Meridian. Das Anlanden ist zu St. Denis mit großer Schwierigkeit verknüpft. Man hat zu dem Ende eine Art Brücke oder Anlande erfunden, welche über das Wasser hinaus schwebt und von den höchsten Wellen nicht erreicht werden kann. Am Ende derselben hängt eine Strickleiter herab. Die Schiffsboote nähern sich so, daß die Aussteigenden diese Leiter in dem Augenblick ergreifen können, wo die Brandung des Meeres am höchsten steigt. So gut und künstlich diese Art anzulanden auch erfunden ist, so hat sie doch ihre Unannehmlichkeiten; denn die Leiter schwanke hin und her, und wird noch überdies von den Wellen erschüttert. Allein am Ufer ist die Brandung so stark, und prallt mit so furchtbarer Gewalt dagegen an, daß ohne dieses Mittel alle Kommunikation zwischen der Stadt und der Rhede oft abgeschnitten seyn würde.

Der Vulkan der Insel Bourbon hat, so lange sie bewohnt ist, noch keine Verwüstungen daselbst angerichtet, obgleich seine Ausbrüche sehr häufig sind. Die Ansiedler haben die Vorsicht gebraucht, sich von diesem Schlunde zu entfernen; und nach der Beschreibung zu urtheilen, die der gelehrte Naturforscher Commer son davon gegeben hat, muß die Annäherung zu demselben wirklich furchtbar seyn. Herr von Er em ont, damaliger Intendant der Insel Bourbon, sparte weder Mühe noch Kosten, um Herrn Commer son in Stand zu setzen, daß er sich der Oeffnung des Vulkans so viel als möglich nähern und dessen Produkte untersuchen könnte. Er that noch mehr, und begleitete ihn in eigener Person; ein Beispiel von aufgeklärtem Eifer in einem Beamten, das allerdings die Erkennlichkeit der Gelehrten und der Freunde der Wissenschaften verdient.

Die Zugänge zum Vulkan von Bourbon sind un bequem; die ganze Gegend auf sechs Französische Meilen (milles) rund umher ist öde und verbrannt. Man steigt mit Mühe und nicht ohne Gefahr über Haufen von Asche, von Lava und Schlacken, über Spalten und Abgründe hinan. Das Wetter muß zu dieser Reise günstig und der Tag gänzlich unbewölkt seyn, da einige Tropfen Regen schon hinreichend sind, einen Ausbruch zu veranlassen. Die Unvorsichtigkeit, sich bei unsicherm Wetter dem Schlunde zu nähern, könnte man leicht mit dem Leben büßen. Der Anblick eines Vulkans, der eben im Ausbrechen ist, hat etwas Großes und Erhabenes. Den Reisenden, die zur Erweiterung der Wissenschaften mitwirken wollen, kann die Untersuchung des unterirdischen Feuers, und noch mehr der Erzeugnisse desselben, nicht genug empfohlen werden. Diese Erzeugnisse sind mannigfaltig; allein besonders merkwürdig sind hier die langen äußerst feinen Glasfäden, die wie Haare aussehen und zuweilen in einer großen Entfernung vom Vulkan gefunden werden. Sie gehören zu den feineren vulkanischen Schlacken.

Der Ursprung der ersten Kolonien auf I s l e de France und Bourbon steht mit den ersten Niederlassungen auf Madagaskar in genauem Zusammenhange. Wäre dieses ihnen nicht so nahe, so ließe es sich nicht begreifen, wie man sie zur Anlegung einer beträchtlichen Kolonie hätte wählen können. Auf der Karte des ungeheuren Indischen Oceans sind diese kleinen Inseln kaum noch sichtbar. Bekanntlich entschlossen sich einige Franzosen, die des ungesunden Himmelsstrichs von Madagaskar überdrüssig waren, diese große Insel zu verlassen, um sich auf der kleinen Insel Bourbon anzusiedeln, wo die Luft besonders gesund ist. Sie führten ihr Vorhaben um das Jahr 1664 aus, wobei sie die weise Vorsicht hatten, einige Schafe, einige Kühe und einen jungen Stier mitzunehmen.

Das Erdreich war damals unbebauet und unbewohnt, die Küste aber fischreich, und das Ufer mit ungeheurer gro-

ken Schildkröten bedeckt. Anfänglich lebten also die Kolonisten von Fischen, Schildkröten, Reis, Erdäpfeln und Yamswurzeln. Das Fleisch von zahmen Thieren versagten sie sich gänzlich, weil ihnen alles daran lag, ihre kleine Heerde zu erhalten. Sobald die Jahreszeit es erlaubte, pflanzten sie Zuckerrohr, und säeten Weizen. Ihre ersten Verdien übertrafen ihre Erwartung weit, und es währte nicht lange, so zweifelte man nicht mehr an dem Fortkommen der kleinen Kolonie. Die Geschichte der alten Patriarchen bietet uns kein reizenderes Bild von jener wahren Glückseligkeit dar, die der Mensch jederzeit findet, wenn er sich dem Stande der Natur nähert, und in Unschuld und Arbeitsamkeit unter einem heitern Himmel lebt.

Die Einwohner der Insel Bourbon bedienten sich des Zuckerrohrs, um ein gegohrnes Getränk daraus zu bereiten. Die Insulaner von Madagaskar hatten sie diesen Trank gelehrt, der meines Erachtens dem besten Aepfelwein der Normandie vorzuziehen ist. Schade nur, daß ein so nütliches Getränk sich nicht über vier und zwanzig Stunden nach der Gährung hält!

Die kleine Heerde von Rindern und Schafen, die man von Madagaskar nach Bourbon herüber gebracht hatte, verfiel dort keinesweges, sondern vermehrte sich täglich. In den Wäldern, womit die Insel bedeckt ist, fanden diese Thiere Schutz gegen die sengende Hitze des heißen Erdstrichs; ihr Futter war ein fettes, saftreiches Gras, und ihr liebster Aufenthalt jene weiten Ebenen (savannes), deren Erzeugnisse denen von Madagaskar ähnlich sind.

Sobald die Kolonisten durch zweckmäßigen Ackerbau, diese erste ergiebigste Quelle alles Reichthums, für ihren Unterhalt gesorgt hatten, glaubten sie, daß der Anbau des Kaffeebaums ihnen in der Folge einen Handel mit Europa zusichern könnte. Im Jahr 1718 ließen sie sich von *M o l h a* und *U d e n* (Ouden) junge Kaffeestämme kommen. Sie hatten sich in dieser Spekulation nicht geirrt. Vermittelt sorgfamer Pflege gediehen die Bäume in wenigen

Jahren, und die Insel Bourbon ward für die Ostindische Compagnie ein wichtiger Handelsplatz.

Während diese kleine Französische Niederlassung auf der Insel Bourbon zu blühen anfing, befand sich die Holländische auf Isle de France in bedrängten Umständen, und schmachtete gleichsam dahin. Die Veranlassung der Holländer zu ihrer Ansiedelung auf dieser Insel, welche sie die *Moritz-Insel* (Mauritius) nannten, ist mir nicht bekannt; ich weiß nur, daß sie über den Schaden klagten, den ihnen die Naxen und Heuschrecken verursachten.

Im Jahr 1712 entschlossen sie sich, ihre Niederlassung auf *Isle de France* gänzlich zu verlassen, um sich nach dem Vorgebirge der guten Hoffnung zu begeben. Ein großes festes Land verdiente allerdings den Vorzug vor einer abgelegenen kleinen Insel. Die Einwohner der Insel *Bourbon* betrübten sich eben nicht über die Abreise der Holländer; sie eilten vielmehr, sich ihrer Anlagen zu bemächtigen. *Isle de France* hat zwei gute Häfen, und ist nur vier und dreißig Seemeilen von der Insel *Bourbon* entlegen. Sie hat eine gesunde Lufttemperatur, ist aber kleiner und weniger fruchtbar als *Bourbon*. Ihre Lage, weiter hinaus gegen den Wind*), und ihre vortreflichen Häfen machen indeß diese Mängel wieder gut.

Die Ostindische Compagnie (in Frankreich) beschloß im Jahr 1734, daselbst eine beträchtliche Niederlassung anzulegen, und übertrug die Ausführung dieses Vorhabens dem berühmten *Mahé de la Bourdonnais*. Dieser Mann, der zum Befehlshaber geboren schien, da er die Menschen zu prüfen wußte und die Kunst sich Gehorsam zu verschaffen verstand, bewies in jenen entlegenen Erdstrichen als Administrator eben die Talente, die man ihm als Seemann zuerkannte. Ihm, und ihm allein, verdankt man

*) Der herrschende, beständige Wind dieser Meeresgegend ist der Südost; mithin ist es den Schiffen vortheilhafter, eine Insel zu besuchen, welche weiter Ostwärts liegt, indem sie von dort aus bequemer mit diesem Winde ihre Fahrt nach Indien fortsetzen können.

die Wasserleitungen, die Brücken, die Hospitäler und die vornehmsten Vorrathshäuser; ja, fast alle nützlichen Anlagen, die noch heutiges Tages bestehen, sind Werke dieses mit Recht gepriesenen Mannes. La Bourdonnais besaß eine ziemlich ausgebreitete Kenntniß der gemeinsten und unsern Bedürfnissen unentbehrlichen Künste. Oft sah man ihn bei Tagesanbruch an der Spitze der Arbeiter einen Schiefkarren oder die Mauerkelle und den Zirkel führen, lediglich um Wetteifer unter seinen Leuten zu erwecken und zu unterhalten. Gab er selbst das Beispiel, so durfte nicht leicht jemand sich der Pflicht entziehen, aus allen Kräften zum glücklichen Erfolge des gemeinen Besten mitzuwirken. Daher glückte es ihm auch, alles was er während seiner zwölfjährigen Administration zum Nutzen der Kolonie unternahm, schnell und vollkommen ins Werk zu richten.

Ihm verdankt man ebenfalls die Wahl des nordwestlich gelegenen Hafens. Mit eingeschränkteren Kenntnissen hätte ein Anderer leicht darauf verfallen können, den größeren und bequemerem südöstlichen Hafen vorzuziehen. Allein als einsichtsvoller Seemann kannte er die unschätzbaren Vorzüge eines unter dem Winde gelegenen Hafens*). In solchen Gegenden, wo beständige Winde herrschen, lassen sich nur die Häfen unter dem Winde leicht gegen einen feindlichen Angriff vertheidigen. Der Feind muß seine Schiffe von Booten ziehen oder bugfieren lassen, um sie in den Hafen zu bringen; und aus eben dem Grunde ist der Wind denen, die auslaufen wollen, immer günstig: ein Vortheil, der zwar von geringerer Bedeutung, aber gleichwohl auch nicht zu verachten ist.

Der Getreidebau geräth am besten auf Île de France; die Aecker tragen jährlich nach einander eine Herndte

*) Ich habe schon erinnert, daß der beständig herrschende Wind hier Südostwind ist. Ein Hafen an der Nordwestseite der Insel ist also durch die ganze Insel selbst gegen diesen Wind gedeckt; und wenn gleich das Einlaufen dadurch etwas erschwert wird, so gewinnt man doch sehr viel an Sicherheit. G. S.

von Weizen und eine von Türkischem Korn oder Mais. Das Maniof (*Jatropha Manihot*, Linn.) welches la Bourdonnais aus Brasilien hieher verpflanzte, ist gegenwärtig die gewöhnliche Speise der Negern. Die Schafe und das Rindvieh haben sich nicht so stark vermehrt, wie es wohl geschehen wäre, wenn die Krieges- und Kauffarthflotten nicht unaufhörlich einer so starken Verproviantirung bedurft hätten. Ein herrliches Gras wächst indefs auf der Insel, und sproßt gleich zu Anfange der regnihten Jahreszeit hervor. In drei Monathen vollendet es den ganzen Kreis seines Wachsthums. Diesen Zeitpunkt nehmen die Einwohner wahr, um ihre Heerden auf die Weide zu treiben; denn nachher bleibt nur noch ein dürres Stroh zurück, welches zur Nahrung für das Vieh zu hart ist. Dieses Stroh ist so trocken, daß der kleinste Funke es in Brand stecken kann. Das Feuer verbreitet sich mit solcher Geschwindigkeit unter dem Winde hin, daß es durchaus kein Mittel in der Natur giebt, seinen Verwüstungen Einhalt zu thun. Zuweilen ergreift der Brand sogar die benachbarten Holzungen. Bei dergleichen Zufällen flüchten sich die Heerden aus den Savannen (Grasebenen) in die Wälder.

Als die Portugiesen Isle de France entdeckten, war das Erdreich bis an den Gipfel der Gebirge mit Waldung bewachsen; die ganze Insel schien ein ungeheurer Wald, worin die schönsten Bäume prangten. Besonders zeichneten sich darin verschiedene Palmenarten aus, ferner die Bambusröhre, das Ebenholz, der groß- und kleinblättrige Mattenbaum, der Sakamahaka, das stinkende Holz und eine Menge anderer Sorten. Die ersten Bewohner der Insel bedienten sich des Feuers zur Urbarmachung. Man hätte wohl daran gethan, in gewissen Entfernungen einige Streifen mit Waldung stehen zu lassen; denn da allein die Wälder die Wolken anziehen, so sieht man jetzt, daß der in heißen Ländern zur Fruchtbarkeit des Bodens so unentbehrliche Regen fast gar nicht mehr auf die Ackerländer

fällt, die überdies gegen die Gewalt der Winde keinen Schutz mehr haben; ja, die nachtheiligen Folgen der unordentlichen und unüberlegten Urbarmachung sind noch größer, als man es sich vorstellt.

Die steilen Höhen (*mornes*), die den Hafen umgränzen und gegen die Gewalt des Windes schützen, hat man bis auf ihre Gipfel angebauet. Dadurch sind die Berg Rücken dürr und unfruchtbar geworden, und alle Pflanzen-erde haben die Regengüsse in die Thäler herabgeschwemmt. Die großen Bäume, welche zu jener Zeit, da die Insel noch unbewohnt war, dieses schädliche Abspühlen verhinderten, hat man gefällt oder verbrannt; es sind große Gießbäche entstanden, und das herabgeschwemmte Gerölle hat den Hafen verschlemmt. Der Ankerplatz der Schiffe war daher nicht länger gegen die Wuth der aufgeregten Wellen und der Stürme geschützt. So haben also die ersten Kolonisten aus Kurzsichtigkeit, und um ihres Kleinlichen Eigennuzes willen, ihre Nachkommen in Gefahr gebracht, den Hafen zu verlieren, der für die Sicherheit unserer Flotten, und für die Bequemlichkeit unseres Handels im Indischen Ocean einzig ist.

Herr de Tromelin, ein Capitain in der königlichen Flotte, der lange gedient hatte, fand indeß, daß dem Uebel noch abgeholfen werden könnte. Seine Erfahrung in allen Zweigen der seemännischen Kunst, und sein an Hülfsmitteln reicher Geist leiteten ihn darauf zu einer Zeit, wo es nicht länger möglich war, die Hülfe aufzuschieben. Damals war Herr Poivre Intendant von Isle de France und Bourbon. Dieser berühmte Mann übersah sogleich alle Vortheile des vom Herrn de Tromelin vorgeschlagenen Plans, und vereinigte sich mit dem damaligen Interims-Gouverneur von Steinauer, einem gleich rechtschaffenen und einsichtsvollen Mann, um den Duc de Praslin, damaligen Minister des Seewesens, im Namen der Kolonie um die schleunige Ausführung dieses Plans zu bitten, wodurch die Insel einen sichern

Hafen und die Schiffe in demselben Schuß gegen die Drakane erhalten würden.

Sobald die Arbeit anbefohlen war, ließ Herr de Tromelin zuerst die Gießbäche ableiten. Zu dem Ende wurden Dämme aufgeworfen und Kanäle gegraben, um die Masse von Wasser zu sammeln und sie hinter der kleinen Insel aux Tonneliers (Böttcher) an einer Stelle, wo die Anhäufung des Moders unschädlich ist, ins Meer zu leiten. Dies war unstreitig das dringendste Geschäft. Die Reinigung des Hafens oder eigentlicher des Ankerplatzes (chenal) konnte hierauf ohne Hinderniß unternommen, und in einer mit der Anzahl der Schlammboote (Moderprahmen, gabarres à clapet) in Verhältniß stehenden Zeit vollbracht werden. Eine jede Maschine (cure - molle) hebt aus einer Tiefe von ungefähr fünf und zwanzig Fuß täglich zehn Kubik - Klaftern (toises), wenn nehmlich sechs und dreißig Mann die Räder umdrehen, welche die zwei Schöpflöffel in Bewegung setzen.

Herr de Tromelin beschränkte seinen Plan nicht bloß auf die Reinigung des Ankerplatzes und die Vorkehrungen, wodurch er die künftige Anfüllung desselben verhüten wollte. Seine Absicht ging noch weiter, und sein Geist brach eine neue Bahn. Der Ankerplatz bildete einen Kanal, der mit einem, gegen die heftigsten Stürme vollkommen geschützten, Becken zusammenhängt. Dieses Becken, welches gewöhnlich le Trou Fanfaron genannt wird, ist dreihundert Klaftern lang und sechzig breit. Die Tiefe beträgt im Durchschnitt nicht über zehn Fuß; mithin mußte man ihm eine Tiefe von fünf und zwanzig Fuß geben, um es in Stand zu setzen, die größten Schiffe mit ihrer vollen Ladung aufnehmen zu können. Das ganze Geschäft erforderte weiter nichts, als die Begräumung des Schlammes; und zwei Maschinen, von vier Moderprahmen unterstützt, konnten in weniger als sechs Jahren die 45000 Kubikfuß Schlamm wegnehmen, die das Becken füllten. Mit dieser Reinigung war indeß nicht alles ge-

than. Das schwerste war die Sprengung eines Korallenlagers, welches den Eingang des Beckens verschloß. Herde Tromelin ließ sich dadurch nicht abschrecken, so kostspielig auch die Ausführung schien. Er hatte sich, durch wiederholte Untersuchungen der Tiefe vermittelst des Senkbleies in geringen Entfernungen von einander, vom Umfange des Korallenbetts genau unterrichtet, und gründete seinen Operationsplan auf diese Kenntniß. Vermittelst des Schießpulvers und der Aushöhlungen, die er in einer gewissen Entfernung von dem Mittelpunkte der Explosion machen ließ, sprengte er unter dem Wasser den Theil des Koralls, welcher der Durchfahrt der Schiffe im Wege stand.

Wenn man dergleichen hydraulische Arbeiten in solchen Ländern unternimmt, wo periodische Winde und Orkane herrschen, so muß man die möglichste Einheit und Schnelligkeit mit der Ausführung verbinden, um den vereinigten Wirkungen des Wassers und des Windes einen großen Widerstand entgegen zu setzen. Man muß selbst bei einem Orkan zugegen gewesen seyn, um sich von einem so furchtbaren Phänomen einen Begriff machen zu können. — Fast immer begleiten ihn Regen, Donner und Erdbeben; die Atmosphäre scheint in Flammen zu stehen, der Wind stürmt mit gleicher Wuth aus allen Ecken, und der ganze Orkan ist gleichsam eine ungeheure Wasserhose, die den Theil des Landes, über welchem sie schwebt, mit gänzlichem Umsturz bedrohet; wenigstens erscheint er den Seeleuten aus der Ferne in dieser Gestalt. Oft ruhen die Schiffe in gänzlicher Windstille nicht weit von dem Orte, wo diese schrecklichen Ungewitter am heftigsten losbrechen. Wenn die Geschwindigkeit des Windes über hundert und fünfzig Fuß in der Sekunde steigt, so kann seiner Gewalt nichts mehr widerstehen: er reißt die stärksten Bäume mit der Wurzel aus, und stürzt die festesten Häuser um; weder die Schwere der Anker, noch die Stärke der Kabeltaue, noch die Zähigkeit des Bodens können die Schiffe länger sichern; der Sturm

reißt sie los, wirft sie ans Ufer, und zerschmettert sie, wenn sie sich nicht im Schlamme selbst betten.

Im Orkan vom März 1771 sah ich die große Branstenge des Kriegeschiffes Mars von 64 Kanonen, ungeachtet man sie eingezogen oder herabgelassen hatte, mit dem Queerholz abbrechen; und dieser Orkan war noch lange nicht so heftig, wie der vom Februar desselben Jahrs. Geübte Seeleute werden die Kraft berechnen können, die zu einer Wirkung dieser Art erforderlich ist, und mich von Uebertreibung lössprechen, indem ich die Geschwindigkeit des Windes in den heftigsten Stößen auf 150 Fuß in der Sekunde schätze. Die zwischen den Wendekreisen ganz ungewöhnliche, große Veränderung im Barometerstande, ist das einzige bis jetzt bekannte Kennzeichen, woran man die Annäherung eines Orkans um einige Stunden voraus wissen kann.

Bei dem Orkan vom Monat März *) 1771 beunruhigte mich und Herrn Poivre das plötzliche Fallen des Quecksilbers. Es war Ein Uhr Nachmittags. Herr Poivre ließ den Hafenmeister (capitaine de port) zu sich bitten. Dieser Officier hatte bereits den Orkan vom 1761 erlebt; allein die Veränderung im Barometer fiel ihm nicht so sehr auf, wie uns. Er behauptete vielmehr, daß er weit gewissere Kennzeichen wüßte. „Vierundzwanzig Stunden vorher, setzte er hinzu, werden sie die Neger vom Gebirge kommen und den Orkan ankündigen sehen; übrigens will ich meine Maasregeln nach den Erscheinungen bei Sonnenuntergang nehmen, um, so viel an mir ist, den Schaden zu verhüten, den diese furchtbaren Stürme verursachen.“ Weder Herrn Poivre's Bitten, noch meine Bemerkungen waren hinreichend, ihn zu bewegen; wir mußten den Untergang der Sonne abwarten. Der Himmel war rein und heiter, aber noch immer fiel das Quecksilber in der Barometerrohre; die Sonne sank schön unter den Horizont. Der Hafenmeister, der lange Jahre

*) Vermuthlich ein Druckfehler für Februar. G. S.

auf den Schiffen der Ostindischen Compagnie gedient hatte, verließ uns sehr zufrieden, und über das Unglück, welches die Insel bedrohet, vollkommen beruhigt. Uns schien er zu bemitleiden, daß wir die Veränderung im Barometer für so wichtig halten konnten. Selten besiegt man die Hartnäckigkeit eines Menschen, der weiter nichts als Übung in seinem Gewerbe für sich hat, und in dem absurden Vorurtheile aufgewachsen ist, daß die Theorie keinen Nutzen habe. Unglücklicher Weise trifft man die Menschen dieser Art nur allzu häufig an, und wer sich die Mühe geben wollte, die Uebel zu schildern, welche von unwissenden und eingebildeten Anführern verursacht worden sind und noch verursacht werden, lieferte damit der Menschheit kein unnützes Gemälde.

Um sieben Uhr, also eine Stunde nach Sonnenuntergang, zeigte sich der Orkan. Vor neun Uhr lagen alle Schiffe schon an die Küste geworfen, ausgenommen das Proviantschiff l' Ambulante und eine kleine Korvette (Packetboot?) le Verd-Galant. Das erstere ward von einem Wirbelwind ergriffen und in die offene See getrieben, die Korvette hingegen, die daran vermittelst eines Seils befestigt war, von den Wellen verschlungen. Die Ambulante, ohne Segel, ohne Ruder, ohne Lebensmittel für die Matrosen und für ein Detaschement des Irländischen Regiments von Clare, welches darauf die Wache hatte, ward zwölf Stunden lang von Wind und Wellen umhergetrieben. Die Veränderungen des Windes bewirkten, daß dieses Schiff rund um die Insel kam, und gleichsam durch ein Wunder zuletzt an der einzigen Stelle scheiterte, wo die Menschen sich in einem so gewaltigen Sturme retten konnten. Das betrübteste in diesen Unfällen ist die Unmöglichkeit, einander zu Hülfe zu kommen; man ist genöthigt, mitten unter den Ruinen unbeweglich zu bleiben und sein Schicksal abzuwarten, ohne es vorher wissen oder ihm entgehen zu können. Die Wuth des Sturms, die Gewalt der Regenbäche verbie-

ten einem jeden, den Ort, den er zu seiner Sicherheit gewählt hat, oder wo er sich zufälliger Weise befindet, zu verlassen.

Achtzehn Stunden dauerte der Orkan mit gleicher Stärke fort; weder die Plahregen, noch die Donner und Blitze konnten seine Heftigkeit schwächen. Um drei Uhr aber blieb das Quecksilber, nachdem es fünf und zwanzig Linien gefallen war, einige Minuten lang stille stehen. Bald darauf fing es wieder an zu steigen, und sofort hörten die Wirbel auf; der Wind blieb beständiger in Einer Richtung, und um sechs Uhr Abends konnte man den Unglücklichen, die Schiffbruch gelitten hatten, zu Hülfe kommen. In dieser entsetzlichen Lage scheint der Mensch vom Joche der eisernen Nothwendigkeit erdrückt zu seyn und alle Empfindung verloren zu haben; er erwartet in einer gewissen Betäubung die Streiche, die ihn treffen sollen, und trägt schweigend und ohne Murren die Uebel, die über ihn zusammenstürmen.

Während des Orkans wurden die Wege nach den verschiedenen Gegenden der Insel durch umgestürzte Bäume und ausgetretene Wasser abgeschnitten. Erst nach Verlauf von drei Wochen erhielt man Nachricht vom Schiffbruch der *Ambulante*, ungeachtet dieser Unfall sich nur sechs Seemeilen weit von *Port-Louis* ereignet hatte. Alles Getreide auf dem Halm war zu Grunde gerichtet. Es kostete die äußerste Anstrengung, diejenigen von den gescheiterten Schiffen, die am wenigsten gelitten hatten, wieder flott zu machen; und auch diesen wichtigen Dienst leistete Herr de *Tromelin* der Kolonie und dem Handel. Von diesen Schiffen wurden die meisten eilig nach *Madagascar* abgefertigt, um Lebensmittel und Vorräthe aller Art von dorthier zu holen. Die Talente eines Administrators zeigen sich nie in einem glänzenderm Lichte, als bei Unglücksfällen dieser Art. Herr *Pivore*, der während seiner ganzen Administration nicht nur Kenntnisse, sondern auch wahre Klugheit gezeigt hatte, war auch diesmal so vorsichtig gewesen, einige Schiffe am Vorgebirge der guten

Hoffnung überwintern zu lassen. Sobald ihre Befehlshaber das Unglück erfuhren, das die Insel betroffen hatte, eilten sie mit reichlichen Vorräthen herbei, und retteten durch ihre Ankunft die Kolonie; denn sie trafen bald nach dem zweiten Orkan daselbst ein, dessen abermalige Verheerungen den unglücklichen Einwohnern vollends alle Hoffnung und allen Muth benommen hatten. Die Schiffe im Hafen litten diesmal ungleich weniger von Wind und Wellen, als bei dem ersten Orkan; das Barometer verkündigte die Gefahr, und jederman eilte, das Seinige in Sicherheit zu bringen.

Wären die Verdienste des Herrn Poivre weniger bekannt, so würde ich mir angelegen seyn lassen, seinem Gedächtniß solche Lobeserhebungen zu zollen, wie sie jenen seltenen Menschen aufgehoben bleiben, denen ihre Stelle Veranlassung gab, Wohlthäter des Menschengeschlechtes zu werden. Mein Herz hat dieses Bedürfniß gefühlt, und zwar um so mehr, da Hr. Poivre mich mit der zärtlichsten Freundschaft beglückte; allein Hr. Dupont hat bereits sein Leben beschrieben, und ihn setzte seine Lage besonders in Stand, die Talente eines Administrators nach Würden zu schätzen. Ueberdies bin ich kein Gelehrter; man wird es, fürchte ich, nur gar zu sehr dem Mangel an Ordnung und Methode in allem was ich schreibe, ansehen; auch hatte ich zu der Herausgabe des gegenwärtigen Werkes keine andere Veranlassung, als den Wunsch, nützlich zu seyn. Mein Geschmack führte mich von Jugend auf zur Erforschung der Mathematik; die Kunst zu herrschen blieb mir jederzeit fremd. Meine langen und vielfältigen Reisen in verschiedene Weltgegenden haben mir vielleicht einige Menschenkenntniß verschafft; allein je mehr man die Menschen kennt, desto mehr scheuet man den ehrenvollen Beruf, sie anzuführen und ihnen eine Richtung zu geben.

Herr Poivre beförderte den Ackerbau mit großem Eifer, und hatte unter andern den Kolonisten starke Vor-
schüsse

schüsse gethan, um den Getreidebau zu unterstützen. Die Magazine waren unter seiner Verwaltung jederzeit reichlich gefüllt; denn er machte es zur ersten Bedingung, daß man ihm die Vorschüsse in Getreide zurückzahlte. Daher blieb das Brodt ohne merkliche Abänderung fast immer in einerlei Preise.

In der Absicht, die ihm anvertraute Kolonie mit den nützlichen Erzeugnissen aller vier Welttheile zu bereichern, erkaufte Herr P o i v r e den großen Garten M o n p l a i s i r von der alten Ostindischen Kompagnie. Er selbst wollte die ausländischen Gewächse dort anpflanzen und an das Klima gewöhnen. Auch gab er zuerst das Beispiel, ein Stück Landes zu untergraben, um das Unkraut von Grund aus zu vertilgen und seinen Anpflanzungen dadurch den besten Erfolg zu sichern. Es ist heutiges Tages allgemein bekannt, daß man es einzig den Bemühungen des Herrn P o i v r e verdankt, daß die Französischen Kolonien sich gegenwärtig im Besiß des Muskat- und Gewürznelkenbaums befinden. Hoffentlich wird man dieses Geschenk, wodurch Frankreich jetzt in Begriff steht, sich einen neuen Handelszweig zu eröffnen, nicht leicht vergessen. Ihm verdankt man auch die Anpflanzung des K i m a - oder Brodtbaums und des trocknen Reißes aus C o c h i n c h i n a. In seinem Garten zu Monplaisir wachsen auch noch eine Menge wichtiger Pflanzenarten, wovon sein Freund und der meinige, Herr C e r é, eine vortrefliche Beschreibung geliefert hat. Eben diesem Herrn C e r é ist gegenwärtig die Aufsicht über diesen kostbaren Schatz anvertrauet, und sicherlich konnte die Administration der Kolonie keinen geschicktern und eifrigern Mann zu diesem Geschäfte wählen.

Ich habe nunmehr über I s l e d e F r a n c e und B o u r b o n fast alles gesagt, was bekannt zu werden verdient. Die Berge von I s l e d e F r a n c e sind nicht von beträchtlicher Höhe; die höchsten erheben sich nur 426 Klaftern über die Meeressfläche. Das Erdreich ist röthlich, eisenhaltig und ergiebig. Die einzigen giftigen Thiere daselbst sind Skor-

pionen und Affeln. In Ansehung des schönen Himmelsstriches und der gesunden Luft lassen diese Inseln sich mit den glücklichen Inseln (Kanarien) vergleichen. Allein von Indien sind sie durch ein weitläufiges, mit Sandbänken und Klippen besäetes Inselmeer getrennt; und die Lage dieser gefährlichen Untiefen genau zu bestimmen, gehörte zu den Hauptzwecken meiner Reise. Die Seefahrer verdanken diese wichtige Untersuchung ebenfalls Herrn Poivre.

Die Schiffe, die von Isle de France nach Indien fahren, mußten während des einen und des andern Monsuns einen langen Umweg machen, um die nordwärts von dieser Insel liegenden Archipelse von Inseln und Untiefen zu vermeiden; und so lange man die Lage derselben nicht genau kannte, liefen die Schiffe große Gefahr, wenn sie ihren Weg mehr in gerader Linie nehmen wollten. Südwärts vom Aequator, von 8° bis 28° der Breite, herrschen das ganze Jahr hindurch Südostwinde. Von 8° bis an den Aequator, tritt der Südöstliche Monsun im April ein, und dauert bis in den Oktober, wo der westliche Monsun auf ihn folgt. Nordwärts vom Aequator verhält es sich gerade umgekehrt.

Fährt man nun in der guten Jahreszeit von Isle de France nach Indien, so sucht man zuerst die Nordspitze von Madagaskar ansichtig zu werden, richtet dann seinen Lauf zwischen den Untiefen Patrom und den Almirantes-Inseln, und durchschneidet den Aequator, in 50 Graden der Länge. Hier trifft man den westlichen Monsun an, schiffet mit demselben durch die Maldivischen Inseln zwischen Kelon und Schewlipar, und bekommt die Malebarische Küste bei Cochin zu sehen. Das übrige von dieser Reise ist bloße Küstenschiffahrt. Die Schiffe hingegen, die in der schlimmen Jahreszeit Isle de France verlassen, um nach Pondicheri zu gehen, müssen einen weit längern Umweg nehmen. Sie gehen bis 36° S. B. hinauf in die Region der veränderlichen Winde,

und halten ihren Lauf so, daß sie in 85° der Länge den Aequator durchschneiden.

Wenn man es jetzt, mit einer genauen Kenntniß des Indischen Inselmeers, wagen darf, in beiden Jahreszeiten einen geraden Strich zu halten, so schmeichle ich mir, an diesem der Schiffahrt geleisteten Dienst einigen Antheil zu haben, indem ich zuerst durch astronomische Beobachtungen die Lage der beiden gefährlichsten Untiefen bestimmte. Wer nur im mindesten mit der Nautik bekannt ist, wird wissen, mit welcher beständigen Gefahr man bei Untersuchungen dieser Art zu kämpfen hat. Die Punkte, deren Lage ich vorzüglich bestimmt habe, sind die Seychelles = Inseln, die Untiefe Corgados, Sava de Malha, die Insel Diego = Garcia, und die Aldu = Inseln.

Die Insel Seychelle hat einen sehr guten Hafen, und liegt in $4^\circ 38'$ S. Breite und in $53^\circ 15'$ östlicher Länge von Paris. Sie ist bis an den Gipfel der Berge mit Waldung bedeckt. An ihren Ufern findet man Seeschildkröten, die bis dreihundert Pfund schwer sind, in Menge. Im Jahr 1769 hielt ich mich daselbst einen Monath lang auf, um ihre Lage genau zu bestimmen. Damals war sowohl diese als die benachbarten Inseln nur von ungeheuren Krokodilen bewohnt; seitdem aber hat man daselbst eine kleine Niederlassung angelegt, wo man Muskatennuß- und Gewürznelkenbäume züchtet. In einer von diesen Inseln, der so genannten Palmeninsel, wächst der Baum, welcher die berühmte Makdivische oder Seefokosnuß trägt, wovon ich hinter dem Verzeichnisse von Malegassischen Pflanzen eine Beschreibung geliefert habe.

Hier kann ich nur von dem Auffallendsten reden, was mir vorgekommen ist. Dahin gehört unter andern der Hafen der Insel Diego = Garcia. Die Ansicht dieser Insel hat etwas Reizendes. Ihr Umfang mag, nach unserer Schätzung, etwa zwölf Seemeilen betragen; in Gestalt ähnelt sie einem Hufeisen. Wo sie am breitesten ist, be-

trägt die Breite nicht über ein Viertel von einer Seemeile; dessen ungeachtet ist sie hoch genug, um das große Becken, welches sie umschließt, vor dem Winde zu schützen. Dieses Becken ist vier Seemeilen lang, und im Durchschnitt eine Seemeile breit, und die zahlreichsten Flotten können darin sicher liegen. Durch zwei Oeffnungen gegen Norden, die ohne alle Gefahr (belles) sind, kommt man in diesen vorzüglichen Hafen. Nach meiner Bestimmung liegt die Insel in $7^{\circ} 14'$ S. Br. und in 68° D. Länge von Paris.

Noch jetzt kennt man nicht alle die Klippen, womit diese Meeresgegenden gleichsam besäet sind. In den älteren Karten des Hrn. Daprés trifft man sie nicht an. Es gebrach diesem Hydrographen an jener zur Vervollkommnung der Seekarten so nothwendigen Kritik; daher hat er die Materialien, die er vor Augen hatte, nicht so gut benutzt, wie ein geschickter Sternkundiger es mit Rücksicht auf die Sicherheit der Seefahrenden hätte thun können. Ich spreche nicht ohne Erfahrung. In dem Dépôt de cartes auf Isle de France finden sich eine Menge Aufsätze von meiner Hand, worin ich beweise, daß er Artowe mit Algalega, und Corgados mit St. Brandon verwechselt hat, ungeachtet er unter seinen Papieren die sehr verschiedenen Grundrisse dieser Inseln und Klippen besaß, und daß es solcher Fehler in seinem Werke noch mehrere giebt, die, wenn sie gleich nicht so ins Auge fallen, dennoch von großer Wichtigkeit seyn können. Allerdings habe ich sie so nachdrücklich, wie ich konnte, gerügt; denn wo es wesentlich auf die Sicherheit des Seefahrenden ankommt, dürfen keine Privatrückichten die Vervollkommnung der hydrographischen Kenntnisse aufhalten. Diesem strengen Urtheil über Herrn Daprés habe ich indeß jederzeit das Lob seines Eifers und seines guten Willens beigelegt; mehr konnte er von einem Manne nicht fordern, der nur Sachen sieht und sich dabei nicht um die Menschen bekümmert. Ueberdies bin ich nur mit der äußersten Noth dem Schiffbruch auf Corgados entgangen, weil Herr

Daprés diese Untiefe mit St. Brandon verwechselt hat, da gleichwohl die Boote St. Charles und Elisabeth den Grundriß davon aufgenommen hatten und der von St. Brandon im Englischen Piloten steht. Es war folglich meine Pflicht, zu zeigen, daß diese beiden gefährlichen Orte, nicht nur im Umriß, sondern auch der Lage nach, von einander abweichen, indem sich zwischen beiden ein Unterschied von 50 Seemeilen befindet, und Corgados einen halben Mond, St. Brandon hingegen einen gleichseitigen Triangel bildet. Beide liegen auf den alten Karten in einerlei Breite, und dies ist auch der einzige Grund, den Herr Daprés anführen kann, weshalb er sie beide für einerlei gehalten und auf seiner Karte die daraus entstandene Untiefe in eine mittlere Länge zwischen beiden verlegt hat. Diese Lage ist aber ganz unrichtig und kann den geschicktesten Lootsen irre machen.

An dem merkwürdigen Tage im Junius 1769, als die Venus vor der Sonnenscheibe vorüberging, konnte ich dieses wichtige Phänomen nicht beobachten, so schön und heiter auch das Wetter war; denn das kleine Fahrzeug, auf welchem ich mich befand, war in Begriff, an der Untiefe Corgados Schiffbruch zu leiden. Wir mußten entweder zu Grunde gehen oder die gegen den Wind gelegene östlichste Spitze dieser furchtbaren Untiefe umschiffen. Nach einem solchen Ereigniß wird man mir doch eingestehen, daß ich Recht hatte, gegen die, unglücklicher Weise nur gar zu allgemein gewordene gute Meinung von der Vortreflichkeit der Daprés'schen Karte einige Zweifel zu hegen *).

*) Alles in der Welt ist relativ. Daprés de Manneville hat unstreitig mehr als alle seine Vorgänger für die nautische Geographie geleistet. Allein auch er kann sich geirrt und übereilt haben, so wie er auch oft in dem Falle gewesen ist, unrichtigen oder unzuverlässigen Angaben folgen zu müssen. Unmählig wird indeß auch diese Wissenschaft der Vollkommenheit näher gebracht. Die genaue Bestimmung der Inseln und Untiefen in einem jetzt so stark besuchten Ocean ist allerdings ein großes Verdienst; nur scheint es darum noch nicht erlaubt, den Tadel über Daprés in so allgemeinen Ausdrücken auszusprechen.
G. S.

Dies ist nicht der Ort, mich in eine umständliche Erörterung über das Inselmeer einzulassen, welches zwischen *Ile de France* und *Indien* liegt; allein unstreitig muß man es genau kennen, ehe man es wagt, in beiden Monsuns einen geraden Strich zu halten. Diese Art, ohne Umweg zu schiffen, ist in diesen Gegenden nicht neu; schon die alten Seefahrer haben sich derselben bedient, und man braucht nur die Karte anzusehen und die herrschenden Winde zu kennen, um sich davon zu überzeugen. Zur Erläuterung dessen, was ich an einem andern Orte über die Nützlichkeit der Verbannungen sage, wird es aber nicht überflüssig seyn, die Geschichte einiger Schiffbrüche zu erzählen, welche hinlänglich beweisen, daß Menschen, auch wenn der Zufall sie an eine dürre Küste oder auf eine wüste Insel wirft, sich vom Fischfang und von den Thieren, die sich am Seestrande aufhalten, hinlänglichen Unterhalt verschaffen können.

Das Schiff *l'Heureux* (der Glückliche) verließ *Ile de France* den 30sten August 1769, um nach Bengalen zu gehen. Ganz unvermuthet stieß es auf die Inseln von *Joan de Nova*. Der Kapitain wollte unter dem Winde vor ihnen hinsteuern, um die Gefahren zu vermeiden, womit sie umgeben sind. Sobald er sie im Rücken hatte, richtete er seinen Lauf nach Nordost bei Nord, in der Absicht, seine Reise dadurch um einige Tage abzukürzen. Er hatte um so mehr Ursache, seine Fahrt nach Bengalen zu beschleunigen, da es schon spät in der Jahreszeit war. Allein indem er diesen Strich hielt, gerieth das Schiff mitten in der Nacht auf eine Untiefe, wo ihm keine Hoffnung es zu retten übrig blieb. Eine Kette von Klippen umschloß diese Untiefe, und vermehrte die Besorgnisse des Kapitains. Alle seine Manoeuvres waren vereitelt, und das Schiff schien jeden Augenblick versinken zu müssen, als er noch zuletzt einen Anker auswarf, vermittelst dessen das Schiff, wie er sich schmeichelte, wenigstens an trockenem Lande (haut-fond) scheitern sollte. Dieser Wurf glückte ihm in so weit,

daß seine Mannschaft auf den Mastspitzen das Ende der Nacht abwarten konnte. Der Tag brach an; doch, ohne sie aus ihrer gefährlichen Lage zu befreien. Indessen erblickten sie um halb sieben Uhr Morgens in der Ferne ein kleines sandiges Fleckchen, das ihnen einen Schimmer von Hoffnung gab. Die ganze Mannschaft fuhr nach und nach im kleinen Schiffsboot (canot) dahin, welches der Kapitain weißlich hatte aussetzen lassen, ehe sein Schiff gescheitert war. Die kleine Sandbank war indeß weiter nichts, als eine Untiefe, welche das Meer nur bei sehr niedriger Ebbe entblößte. In dieser entsetzlichen Noth wußte der Kapitain keinen andern Rath, als das Boot nach Hülfe an die Küste von Afrika zu schicken. Die Unglücklichen, die sich dorthin auf den Weg machten, fanden acht Stunden nach ihrer Abreise einen Felsen, den sie *l'isle de la providence*, die Vorsehungsinsel, nannten. Er war nicht ganz unfruchtbar; sie fanden daselbst Wasser, Seeschildkröten und Kokosnüsse. Neun Mann von der im Boote befindlichen Mannschaft blieben daselbst, und zwei tüchtige Ruderer unternahmen es, nach der Sandbank zurückzukehren, wohin sich die übrige Schiffsmannschaft, in Erwartung einiger Hülfe, gerettet hatte. Sie befanden sich jetzt in einer desto grausamern Lage, da die Fahrzeit herannahete, wo die Fluthen außerordentlich hoch zu seyn pflegen und ihnen den Untergang droheten. Es währte drei Tage, ehe das Kanot hinkommen konnte. Nun war es aber zu klein, um alle die dort befindlichen Leute einzunehmen. Sie verfertigten also aus den Trümmern ihres Schiffes ein Floß, welches groß genug war, um zugleich einige Lebensmittel und einige Geräthschaften zum künftigen Bau und zur Ausrüstung eines größern Fahrzeugs zu fassen. Das Boot zog dieses Floß an einem Seile nach der Vorsehungsinsel. Zwei Monathe lang blieb die Mannschaft auf diesem Felsen, erbaute sich daselbst eine Schaluppe von fünf und zwanzig Fuß, und war endlich so glücklich, ohne weitere Unfälle nach Madagaskar zu kom-

men. Die Vorsehungsinsel, oder *Isle de la providence*, liegt, nach Beobachtung der Polhöhe, in $9^{\circ} 5'$ S. Br., und die Länge wird auf 49° geschätzt. Von *Isle de France* liegt sie in einer Nordwestlichen Richtung, einige Grade westlicher.

Herr *Moreau*, Befehlshaber des kleinen Fahrzeuges (Bot) *le Favori*, welches am 9ten Februar 1757 von *Isle de France* nach *Marsapur* abgefertigt ward, erblickte am 26ten März desselben Jahres die Inseln *Udu*. Er beobachtete daselbst die Polhöhe, und fand $5^{\circ} 6'$ Südliche Breite; seine Schiffsrechnung gab ihm 76° D. Länge von Paris. Er schickte seinen Rachen ans Land, und sah sich genöthigt ihn im Stich zu lassen, weil er keinen Ankergrund gefunden hatte und die Strömungen sein Schiff so schnell nach Westen hin mit sich fortrissen, daß er sich bald unter dem Winde der Inseln befand. Ich habe es aus dem Munde des Herrn *Moreau* selbst, daß er sich umsonst alle Mühe gegeben habe, seinen Rachen wieder zu bekommen. Sechs Seemeilen südlich von diesen Inseln fand er eine Sandbank, worauf guter Ankergrund war. Folgender Auszug aus dem Berichte des Herrn *Riviere*, Befehlshabers des zurückgelassenen Rachens, wird hoffentlich meinen Lesern willkommen seyn.

Die Mannschaft dieses Bootes bestand aus drei Weibern und fünf Lastkarn oder Indischen Matrosen. Herr *Riviere* ruderte rund um die *Udu*-Inseln, ohne eine Stelle zu finden, wo er mit Bequemlichkeit hätte landen können. Nachdem er aber das Schiff in zwei Tagen nicht mehr gesehen hatte, entschloß er sich, einen Versuch an einem kleinen Inselchen zu wagen, das nicht völlig eine Seemeile im Umkreise hielt. Er stieg daselbst mit der größten Beschwerlichkeit ans Land.

Diese Inseln, (*Udu*) zwölf an der Zahl, sind durch ein Rief verbunden, auf welchem man zur Ebbezeit von einer Insel zur andern kommen kann. Sie bilden eine Bay, welche gegen sechs Seemeilen im Umkreise hält; an

der westlichen Seite derselben ist die Einfahrt. Herr Riviere hat darin das Senkblei geworfen und dreißig Klaftern Tiefe gefunden. In der Mitte dieser kreisförmigen Bay liegt eine beinahe viereckige Sandbank, die eine Viertel-Seemeile im Umfang hat, und worauf man viele Muscheln und Fische antrifft. Die Inselchen selbst sind niedrig und mit Kokosbäumen bewachsen; die größte hat kaum eine Seemeile im Umkreise. Die Mannschaft des Boots nährte sich daselbst drei Monathe lang von Vögeln, Fischen, Muscheln und Kokosnüssen; Wasser aber und Schildkröten waren daselbst nicht anzutreffen.

Nachdem die Beile, womit sie die Kokosbäume umzuhauen pflegten, ganz abgenutzt waren, entschloß sich Herr Riviere, die Küste von Malabar aufzusuchen, ob er gleich weder Karte noch Kompaß hatte. Er ließ sein Boot mit Kokosnüssen beladen, schiffte sich mit seinen beiden Weissen ein, und ließ von den Laskarn ein Floß, welches man in Indien *Kattimaron* nennt, verfertigen. Das Kanot schleppte dasselbe an einem Seile hinter sich her, und man hatte den Ueberrest der Lebensmittel darauf geladen. Sie richteten ihren Lauf nach Nordnordwest, und erblickten vier oder fünf Stunden nachher, als sie das Land aus dem Gesichte verloren hatten, eine hohe Klippe. Einige Tage nach ihrer Abreise gingen die Wellen sehr hoch, und das Floß schlug um. Die Weissen riethen Herrn Riviere, weil das Boot sehr klein wäre, die Laskarn ihrem Schicksal zu überlassen; allein diesen Vorschlag verwarf er mit Unwillen. Er ließ die Laskarn zu sich ins Boot kommen, ob er gleich nur auf dreizehn Tage zu leben hatte. Glücklicher Weise erreichte er *Eranganor*, unweit Calicut, acht und zwanzig Tage nach seiner Abreise von den *Udu-Inseln*. Die Mühseligkeiten und Gefahren, die er auf dieser Ueberfahrt auszustehen hatte, lassen sich nicht leicht beschreiben. Sein Edelmoth und seine Menschlichkeit in einer so prüfenden Lage verdienen das höchste Lob.

Im Jahr 1722 entdeckte das Schiff *Diana*, Kapitain de la Feuillé'e, die Sandinsel, *Isle de Sable*. Sie ist ganz flach und hält nur eine Viertel-Seemeile im Umkreise; gleichwohl hat man daselbst an beiden Enden, gegen Norden und gegen Süden, in einer Tiefe von funfzehr Fuß trinkbares Wasser gefunden. Im Jahr 1761 litt Herr de la Fargue daselbst Schiffbruch in dem Schiffe *l'Utile*. Die Officiere, nebst der, größtentheils aus Schwarzen bestehenden Mannschaft, retteten sich auf diese kleine Insel, und erbaueten aus den Trümmern ihres Schiffes in sechs Monathen eine Schaluppe, auf welcher sich die Weißen einschifften, und nach einer ziemlich kurzen Ueberfahrt glücklich zu St. Marie bei Madagaskar anlangten. Die Schwarzen blieben auf der Klippe zurück, und hofften vergebens auf Hülfe von den Weißen. Wer noch einen Funken Menschlichkeit besitzt, wird schaudern, wenn er liest, daß man diese Unglücklichen hat umkommen lassen, ohne nur einen Versuch zu ihrer Rettung zu machen.

Die Corvette (das Postschiff) *la Dauphine*, welches der Königl. Schiffslieutenant, Herr de Tromelin, ein Bruder des bereits erwähnten Kapitains, kommandirte, fand am 29sten November 1776 diese Sandinsel auf ihrem Wege. Man war so glücklich, alle Hindernisse, die sich der Annäherung widersetzen, zu überwinden und die betrübten Ueberbliebenen von der Mannschaft des *Utile* nach *Isle de France* zurückzuführen. Achtzig Meger und Megerinnen hatte theils das Elend aufgerieben, theils waren sie bei dem Versuche, sich auf Hölssern zu retten, verunglückt. Nur sieben Megerinnen hatten funfzehn Jahre lang in der fürchterlichsten aller erdenklichen Lagen ihr Leben erhalten. Der höchste Punkt der Klippe ragt funfzehn Fuß über die Meeresfläche hervor, und die ganze Insel ist sechshundert Klaftern lang und dreihundert breit. Von den Trümmern des Schiffes hatten sich die Meger eine Hütte

gebaut und sie mit Schildkrötenschalen gedeckt. Ihre Kleider und Decken waren Vogelfedern, welche die Negerinnen künstlich zusammengefügt hatten. Die ganze Insel ist gänzlich unfruchtbar, und zur Zeit der Stürme findet man daselbst nicht einmal Schutz vor der Wuth der Wellen. Mit den sieben Negerinnen, die dem Hunger und dem Elende ihrer verlassenen Lage endlich entgingen, kam auch ein kleines Kind zurück, an dem man die äußerste Schwäche seiner Mutter deutlich erkennen konnte. Diese Weiber erzählten, daß sie während ihrer Gefangenschaft fünf Schiffe gesehen hätten, von denen einige vergeblich bemühet gewesen wären, der Insel näher zu kommen. Das Schiff la Sauterelle (die Heuschrecke) gab ihnen einige Augenblicke lang die meiste Hoffnung. Das zu diesem Schiffe gehörige Boot, welches mit der größten Beschwerlichkeit anlandete, entfernte sich wieder, vermuthlich aus Furcht, an dieser Klippe zu scheitern, und zwar so plötzlich, daß ein Matrose auf der Insel zurückgelassen ward. Dieser Mensch, der solchergestalt das Opfer seines Muthes und seiner menschlichen Gefühle geworden war, faßte den verzweifelten Entschluß, sich auf einem Flosse nach Madagaskar zu retten. Er schiffte sich drittheilb Monathe vor der Ankunft der Dauphine mit drei Negern und drei Negressen darauf ein.

Ich erinnere nochmals, daß diese Bemerkungen hier deswegen ihren Platz finden, weil es wichtig ist, den Seefahrenden die Hindernisse anzuzeigen, womit sie zu kämpfen haben, so oft sie sich während der schlimmen Jahreszeit in

gerader Richtung nach der Küste Koromandel begeben wollen. Ich habe darüber eine sehr weitläufige und umständliche Abhandlung aufgesetzt, weil mein Werk, nach dem ersten Entwurfe, aus zwei ganz abgesonderten Theilen bestehen sollte. Allein gewisse, nicht vorher zu sehende Umstände sind schuld, daß der nautische Theil meiner Reise, ob er gleich, so wie der hier gelieferte, schon seit mehr als fünf Jahren gedruckt ist, jetzt noch nicht erscheinen kann.
