

Werk

Titel: Georg Vancouvers Reisen nach dem nördlichen Theile der Südsee während der Jahre 1...

Autor: Vancouver, George

Verlag: Voss

Ort: Berlin

Jahr: 1799

Kollektion: DigiWunschbuch; vd18.digital

Werk Id: PPN675465834

PURL: <http://resolver.sub.uni-goettingen.de/purl?PID=PPN675465834> | LOG_0012

OPAC: <http://opac.sub.uni-goettingen.de/DB=1/PPN?PPN=675465834>

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

Erstes Kapitel.

Ausrüstung der Schiffe Discovery und Chatam. Abreise von
Galmouth. Verhandlungen zu Teneriffa. Vorfälle und Beob-
achtungen auf der Reise nach dem Vorgebürge der guten
Hoffnung; Abreise von dort.

Am 15ten Dezember 1790 bekam ich den Auftrag, als Be-
fehlshaber mit der Discovery, die zu Deptford lag, auszulau-
fen. Dem Lieutenant William Robert Broughton, einem ge-
schickten Offizier, wurde das Kommando des Schiffs
Chatam übergeben, welches aber noch einiger Ausbesser-
ungen bedurfte. Am 17ten Januar 1791 waren die
Schiffe zur Abreise fertig; wir spannten die Segel, fuhr-
ren mit günstigem Winde ab, und ankerten am Abend
zu Long Reach *). So unbedeutend dieser erste Versuch

*) Dies ist nicht etwa eine Stadt, wie es dem Leser schei-
nen könnte, sondern nur ein Revier. Die Schiffer thei-
len die Themse bis zur See in mehrere Reviere, wovon je-
des seinen Namen hat, daher Long Reach, Woolwich Reach,
u. s. w.

mit dem Chataam war, so waren wir doch nicht ohne Besorgniß, weil dieses Schiff noch nie unter Segel gewesen, auch seine Oberwerke nicht so wie gewöhnlich gebauet waren. Man hatte daher manche ungünstige Meinungen geäußert, ob es auch wohl zu einer so weiten Reise geschickt seyn würde. Wir mußten also auf seine Bewegungen und auf das Steuern mit demselben sehr aufmerksam seyn, und wir fanden zu unserer Freude, daß es ein ganz gutes Schiff sey. Verschiedene dringende Geschäfte hielten uns bis zum 26ten zu Long Reach auf, und da wir nun alles an Bord gebracht hatten, schiffen wir den Strom weiter herunter bis Portsmouth. Ich hatte den Auftrag, einen Indianer, Namens Towarao, mit aufs Schiff zu nehmen, und ihn in seine Heimath wieder zurück zu bringen. Nordamerikanische Kaufleute hatten ihn von den Sandwich-Inseln mitgebracht, er war aber in Engelland ganz in der Dunkelheit geblieben, und hatte von seinem hiesigen Aufenthalte wenigen Nutzen gehabt. Wir wurden durch ungünstige Winde so aufgehalten, daß wir erst am 30sten die Dünen erreichten, und da sie noch immer fortbauerten, und noch dazu mit Sturm begleitet waren, so konnten wir erst am 3ten Februar den Kanal hinab fahren. Um Mittag passirten wir South Foreland; hier hatten wir das Unglück, daß unser geschickter Zimmermann John Brown über Bord fiel, und ertrank; er war ein sehr guter Mann, dessen Verlust uns nahe ging. Am 5ten ankerten wir zu Spithead *). Es zeigten sich schon einige Beschädigungen am Vordertheil des Schiffs, auch war der Buttflus schon weggespült. Während dieser Ausbesserung und anderer Besorgungen reisete ich nach London, wo meine Gegenwart verlangt wurde. Am

*) Dies ist der äußerste Ankerplatz vor dem Hafen von Portsmouth.

27sten kam ich mit dem Befehl, nach Falmouth zu se-
gehrt, zurück. Gewöhnlich bekommen die Offiziere und
die Mannschaft bei solchen Reisen, vom Anfang der Aus-
rüstung des Schiffs an, die oft sechs Monathe und drü-
ber währet, ihren Sold, um sich davon die nöthigen Be-
dürfnisse für eine so lange und weite Reise anzuschaffen.
Da aber die Zurüstung unserer Schiffe nur einer so kurz-
zen Zeit bedurft hatte, so bewilligte ihnen die Admirali-
tät, auf meine Bitte, zum Voraus einen dreimonathlichen
Sold, ohne allen Abzug.

Das Kollegium of Longitude *) hatte mich mit
zwei Chronometern **) versehen; das eine war von dem

*) Es waren durch eine, bereits unter der Königin Anna pu-
blicirte Parlamentsakte demjenigen zwanzigtausend Pf. St.
verprochen, der die Meerestänge überall bis auf einen hal-
ben Grad zu finden Mittel angeben könnte.

Die zu London vom Parlament niedergesetzte Commission,
oder Board of Longitude, hat den Zweck, alle über die be-
rühmte Preisaufgabe eingehende Schriften und Vorschläge
zu prüfen. Der englische Uhrmacher Harrison überreichte
derselben im Jahr 1762 seine neue Seeuhr, die allen Erfor-
dernissen Genüge leisten sollte. Der erste Versuch, welcher
mit derselben zur See gemacht wurde, fiel so glücklich aus,
daß Harrison zehntausend Pf. St. als die erste Hälfte des
Preises wirklich erhielt. Als aber nachher der Königl. Astro-
nom zu Greenwich, Herr Maskelyne, diese Uhr auf einer
Seereise von sechs Wochen zur weiteren Untersuchung mit-
nahm, fand er solche Unrichtigkeiten in ihrem Gange, daß
sie die Länge bis auf einen ganzen Grad unbestimmt ließ;
darum wurde dem Harrison die andere Hälfte des Preises
versagt.

H.

**) Chronometer, Längenuhren oder tragbare Zeitmesser, sind
solche jetzt erwähnte Sekundenuhren, die oft die Gestalt ge-
wöhnlicher Taschenuhren haben. Sie werden in London von
den geschicktesten Künstlern mit der äußersten Sorgfalt ver-
fertigt, und durch verschiedene künstliche Einrichtungen ihres
innern Baues auf den höchstmöglichen Grad der Regelmä-
ßigkeit des Ganges gebracht. Sie dienen zur genauesten Ab-
messung der Zeit, und zur Bestimmung der geographischen
Länge der Orter, oder des Unterschiedes der Meridiane, in-
dem ihr Gang auch auf Reisen zu Wasser und zu Lande sich
nicht ändern darf. Auf langen Seereisen sind sie unentbehr-
lich, weil der Gang der gewöhnlichen Uhren sich von Zeit
zu Zeit unvermeidlich ändert, und man sich also bei Angabe

berühmten Kendall gefertiget, dessen Vortrefflichkeit sich schon auf der letzten Cookschen Reise am Bord der Discovery erprobt, und welches der Künstler noch kurz vor seinem Tode gereinigt und in Ordnung gebracht hatte. Das andere war später von Arnold gefertiget. Beide waren auf der Sternwarte der Akademie zu Portsmouth aufgestellt, um ihren Gang und etwanigen Fehler zu bemerken. Jenes wurde mit allen damit gemachten Beobachtungen mir übergeben, und das andre bekam Chatam, welches Schiff eben angekommen war.

Unsre Geschäfte waren nun geendigt, und wir steuereten am nächsten Morgen durch den Kanal, mußten aber den Chatam zurücklassen, weil er noch nicht zu unsrer Begleitung ganz fertig war. Bei Guernsey hielten wir an, und erreichten am 10ten Falmouth, wo wir den Chatam und die letzten Verhaltungsbefehle zur Fortsetzung unsrer Reise erwarten mußten. Sonntags, den 20sten, wurden mir von einem Abgeordneten der Admiralität die Befehle übergeben, aber Chatam kam erst am 30sten an. Der Lieutenant Broughton sollte unter meinem Kommando stehen, und es wurden ihm die nöthigen Instruktionen und Signale ertheilt. Er hatte von Spithead aus eine stürmische Reise gehabt, und es fand sich, daß das Schiff krank *) sey; welches uns viele Unruhe machte. Vorzüglich war es mir nach einer so langen

der Zeit sehr irren, und auch nie den Ort eines Schiffes auf dem Meere richtig und bestimmt angeben könnte. Arnold, Emern und Madae haben die besten Meisterstücke dieser Art geliefert. Eine Beschreibung und Abbildung aller Theile der Chronometer des letzteren und ihrer Zusammensetzung, nebst einer Anweisung zum Gebrauch derselben, wird nächstens in London erscheinen. Verthoud und Le Roy in Frankreich haben nächher mit dem glücklichsten Erfolg genaue Seeuhren zu Stande gebracht.

*) Im Englischen wird a crank ship ein solches genannt, welches zum Umklippen geneigt ist, weil es entweder oben zu sehr beladen, oder unten nicht recht gebauet ist. Es kann

Verzögerung sehr unangenehm, wieder von neuem aufgehalten zu werden, da wir doch beim jetzigen günstigen Winde jeden Aufschub vermeiden mußten. Hätte ich alles aus dem Wege räumen lassen wollen, um mehr Ballast aufzunehmen, so ging die jetzige günstige Witterung vielleicht verlohren, und wir mußten fürchten, nachher durch ungünstige Winde noch länger aufgehalten zu werden. Ich versuchte also ein anderes Mittel, und liehe dem Chatam alle unsre Kugeln, welche so tief als möglich in die Mitte des Schiffs gelegt wurden, um jedes Gewicht von oben zu entfernen, und wir schmeichelten uns, dadurch wenigstens fürs Gegenwärtige unsrer Verlegenheit abgeholfen zu haben. Ein sanfter Nordostwind setzte uns, Freitags den 12. April, in den Stand, von der Carrackstraße wegzufegeln. Um Mitternacht nahmen wir von unsern vaterländischen Ufern einen langen Abschied. Die Landspitze Käger lag uns N. N. W. $\frac{1}{2}$ W. in einer Entfernung von ohngefähr 8 Meilen *) Unsre Gemüther waren in einer sehr ernsthaften Stimmung. Wir sollten nun mehrere Jahre lang uns in entfernten wilden Gegenden aufhalten, nirgends verweilen, von unserm Vaterlande und von unsern zurückgelassenen Famili-

also der eigentliche Sinn des Wortes crank nur durch eine Beschreibung angezeigt werden, daher habe ich lieber das deutsche Wort krank beibehalten wollen. H.

*) Das englische Wort league bedeutet eine Seemeile; allein unter englischen Seemeilen versteht man oft nur nautische Seemeilen (miles), die einer deutschen Viertelmeile gleich sind, wovon 60 auf einen Grad gehen. Solcher Seemeilen gehen 3 auf eine große Seemeile, die eigentlich league (Liene, eine Stunde) heißt, und deren also zwanzig auf einen Grad gehen. Die Seefahrer bestimmen dies nicht allezeit richtig genug; sie sagen oft, eine Insel, oder Land, welches sie in der Ferne sehen, sey so und so viele Seemeilen entfernt gewesen, und sie beschreiben es doch so flach und niedrig, daß sie es in der Entfernung gewiß nicht hätten sehen können, wenn es große Seemeilen gewesen wären. H.

nen nichts Hören; wie schmerzhaft mußte uns diese Vorstellung seyn!

Mir war kein besondrer Weg nach dem stillen Meere vorgeschrieben, sondern meiner Wahl überlassen, welchen ich für den besten halten würde. Ich hielt es also fürs Beste, über das Vorgebürge der guten Hoffnung zu reisen; denn ich wünschte, bei Madera anzusprechen, und von dort Wein und Erfrischungen mitzunehmen. Allein die Winde waren meinen Wünschen ganz entgegen. Mittags den 3ten waren wir in der nördlichen Breite von 48 Gr. 48 Min., und nach dem Chronometer in der westlichen Länge von 6 Gr. 55 Min. Das trübe Wetter verhinderte es, eine Sonnenfinsterniß zu beobachten. Da der Wind südlich blieb, so kamen wir nicht weit aus der Stelle. Die Strömung setzte sich fest in der Richtung D. N. D.; und da das Wetter sehr still und ruhig war, so nahm ich diese Gelegenheit wahr, alle unsre Segel umzuspinnen, weil sie einer Veränderung bedürften, und neue Segel aufzuziehen; diese ließ ich in Seewasser tauchen, um sie zu krumpfen, damit sie bei starken Regengüssen nicht so angegriffen würden.

Ich wollte bei unserer Abreise von England nicht eher antiseptische Mittel brauchen lassen, bis die Erfrischungen erschöpft seyn würden, die wir zu Madera an Bord zu nehmen dachten. Aber der schwache Wind, die elende Beschaffenheit und das schlechte Segeln des Chatam hatten uns so aufgehalten, daß wir am 21sten noch nicht weiter gekommen waren als 35 Gr. 7 Min. nördlicher Breite, und 14 Gr. 40 Min. westlicher Länge. Ich theilte daher einige Tage lang Sauerkraut und tragbare Fleischbrühe unter die Mannschaft aus, ließ den Schiffsraum reinigen, mit Weinessig waschen, so wie schon vorher mit Schießpulver, vermischet mit Weinessig, war geräuchert worden. Auch ließ ich alle Morgen ein gutes Feuer zwischen den Verdeckten an-

jünden, weil ich dies für das wirksamste Mittel hielt, den Durchzug der Luft zu befördern. Beide Verdecke wurden so viel möglich rein und trocken gehalten, und obgleich das Wetter sehr heiß war, folglich der Rauch und die Hitze des Feuers uns sehr beschwerlich fallen mußten, so war ich doch überzeugt, daß die jetzt erwähnten Maßregeln, verbunden mit der Vorsicht, nicht zu häufig unten im Schiffe waschen zu lassen, die gute Wirkung haben würden, das Leben und die Gesundheit unsrer Mannschaft zu erhalten. Auch wird es nicht undienlich seyn zu bemerken, daß es sehr viel zur Gesundheit beiträgt, wenn man die Mannschaft anstatt des Schiffszwiebacks oft mit frischem weichem Brodte versieht, welches auf der See leicht gemacht werden kann, und vorzüglich mit einem reichlichen Vorrathe guten Wassers, so viel es die Umstände erlauben.

Da Madera unser Ziel war, so wendeten wir alles an, am 25sten Abend's Zunchal-Noah zu erreichen. Aber der Wind war außerordentlich veränderlich, und das Wetter trübe und unbeständig. Wir hielten es also nicht für zuträglich an diesem Ort, unserm Vorhaben gemäß, das Gepäck auf dem Chatani wegzuräumen, und ihm mehr Ballast zu geben. Die Rhebe zu St. Cruz *) schien uns zu diesem Zwecke besser berechnet. Wir steuerten also nach Teneriffa zu. Der Wind, der bisher im Ganzen westlich gewesen war, drehete sich nach Norden, und wir segelten nach Süden; er setzte sich aber bald, dieser Jahreszeit gemäß, in Nordost fest, und brachte uns schönes angenehmes Wetter, so daß ich mit den verschiedenen Sextanten einige Beobachtungen anstellen konnte. Es waren derselben zwölf auf dem Schiffe, von verschiedenen berühmten Künstlern,

*) Die Rhebe und Stadt Santa Cruz liegt auf der östlichen Seite der Insel Teneriffa, am Fuß einer Reihe felsiger, unfruchtbarer, hoher Gebirge, längs deren man West gen Süden, in die Rhebe steuert, und bis dicht am Ufer ein un-
ergründliches Meer findet.

Namsden, Dollond, Froughton, Adams und Gilbert, aber die meisten waren von Namsden. Sie stimmten sehr gut mit einander überein, und der mittlere Durchschnitt ihrer Angaben, gab die Länge 16 Gr. 21 Min. 32 Sek.; der Chronometer gab die Länge 16 Gr. 31 Min. 15 Sek. westlich.

Am Morgen des 28ten sahen wir den Pico zu Teneriffa nach dem Kompaß in S. W. in einer Entfernung von 16 Seemeilen. Am Abend näherten wir uns der Rheebe zu St. Cruz; es wurde unserm Schiffe ein sehr guter Platz angewiesen, und Chatam blieb in unsrer Nachbarschaft.

Als das Schiff in Sicherheit gebracht war, schickte ich einen Offizier zum Gouverneur, ihm unsre Ankunft wissen zu lassen, und ihn um die Erlaubniß zu bitten, die uns nöthigen Weine und Erfrischungen an Bord nehmen zu dürfen. Der Offizier wurde höflich aufgenommen, und am andern Morgen wurden alle Bedürfnisse, die wir brauchten, herbeigeschafft. Freitags früh machte ich, in Begleitung des Herrn Broughton und einiger andern Offiziere, dem General-Gouverneur der Canarischen Inseln, Hrn. Don. Ant. Guitierrez, der in der Stadt St. Cruz residirt, meine Aufwartung. Er nahm uns mit der gewöhnlichen Höflichkeit auf, versicherte uns seine Bereitwilligkeit, uns zu dienen, entschuldigte sich aber mit der Armuth des Landes, daß er uns nicht zu Tische behalten könne. Am Sonntage gingen wir in die Stadt Lagoona, um wenigstens durch ihren äußern Anblick unsre Neugierde zu befriedigen. Nach unsrer Zurückkunft speiseten wir zu Mittage beim Hrn. Rhoney, einem Irlandschen Edelmann, dessen Gastfreundschaft wir vieles zu verdanken haben. Hätten wir ihn nicht gleich bei unserer Landung kennen lernen, so würden wir viel Ungemach ausgestanden haben, weil wir sonst niemanden auf der Insel geneigt fanden, uns Schutz gegen die brennenden Sonnenstrahlen, oder die geringsten Erfrischungen zu verschaffen.

Wir fanden heute Morgen zu unserm Verdruß, daß unser Ankerthau, vermuthlich von einem in Grunde liegenden Anker, mitten durchgeschnitten war. Der Verlust eines Ankers in einer solchen Lage, wie die unsrige ist, von großer Wichtigkeit, allein alle unsere Bemühungen, ihn wieder heraus zu bekommen, waren vergeblich.

Wir wurden durch Ausbesserung vieler kleiner Beschädigungen am Chatam verhindert, vor Sonnabend Nachts wieder unter Segel zu gehen, da wir dann unsern Lauf nach Süden richteten. Ich hatte nicht vermuthet, daß wir uns so lange zu Teneriffa aufhalten würden, und deshalb wurden auch keine Beobachtungen am Ufer angestellt; die auf den Schiffen zeigten 16 Gr. 17 Min. 5 Sek. westlicher Länge, die Breite war 28 Gr. 28 Min. 38 Sek.

Zur Nachricht für diejenigen, welche in dieser Jahreszeit zu Teneriffa landen, in Hoffnung, Erfrischungen einzunehmen, muß ich bemerken, daß der Wein, das Wasfer und das Rindfleisch ungemein gut waren, so daß wir auch für viele Tage Vorrath mitnahmen, aber das Obst, Gemüse, Geflügel und andere Fleischarten waren sehr mittelmäßig und ungemein theuer.

Von den Canarischen Inseln steuerten wir westwärts nach dem grünen Vorgebirge, welches wir Vormittags den 14ten zu Gesicht bekamen und vorbei fuhren. Die N. W. Spitze der Insel St. Antonio schien nach unsern Beobachtungen 17 Gr. 10 Min. nördlicher Breite, und 25 Gr. 3 Min. 22 Sek. westlicher Länge zu haben; die Abweichung der Magnetnadel war 12 Gr. 32 Min. 25 Sek. westlich. Da das von Teneriffa mitgenommene frische Rindfleisch verzehret war, so wurde am 18ten wieder der Sauerkohl und Fleischbrühe vertheilt. Wir hatten nun 9 Gr. 35 Min. nördlicher Breite, und 23 Gr. 27 Min. westlicher Länge. Bisher war das Wetter sehr angenehm und der Wind frisch Nordöstlich gewesen, aber nun anz

berte es sich sehr. Der Wind drehete sich nach Norden, und obgleich der Himmel nicht wolkigt war, so erfüllte doch ein dünner Nebel die Luft. Er war dem gewöhnlichen Nebel gleich, aber er ließ keine Masse fallen; man konnte durch dieses Medium die Himmelskörper deutlich sehen, aber die Gegenstände auf Erden nur in einer kleinen Entfernung. Diese seltsame Erscheinung dauerte einige Tage bis zum 21ten, da sich der Nordwind legte, der Nebel verschwand, und beim wolkigten Himmel stilles heißes Wetter folgte. Der Thermometer stand auf den 80 bis 83sten Grad. Bald erfolgten starke Regengüsse mit Windstößen aus verschiedenen Gegenden begleitet. Wir konnten also bis zum 24ten nur langsam weiterkommen; da wir nur in 4 Gr. 25 Min. nördlicher Breite und 21 Gr. 36 Min. westlicher Länge die Linie dieses unangenehmen und oft ungesunden Himmelsstrichs passiert zu haben schienen, so gaben uns die Beständigkeit des sanften Windes und die Heiterkeit des Wetters zu erkennen, daß wir den südlichen Passatwind erreicht hätten; dies wurde noch mehr dadurch bestätigt, weil der Wind immermehr zunahm, so daß wir am 27ten um Mitternacht den Aequator in 25 Gr. 15 Min. westlicher Länge durchkreuzten.

Man hat häufig den Einwarf gemacht, daß wenn man die Linie so weit westwärts passirte, die Schiffe oft gezwungen würden, gegen die Küsten von Brasilien zu steuern. Ich halte es aber im Gegentheil für vortheilhaft, so weit westlich den Aequator zu durchkreuzen, weil man auf diesem Wege von der Windstille und von den vielen Regengüssen frei ist, welche mit einer mehr östlichen Durchfarth begleitet sind. Aus allen hierüber gesammelten Nachrichten scheint zu folgen, daß man in Ansehung der Entfernung nicht viel gewinne, wenn man mehr östlich die Linie passirt; denn die Schiffe, die ihre Richtung südlicher genommen haben, um die Linie unter

den 10ten 15ten oder 20sten Meridian westlicher Länge zu durchkreuzen, werden vom Passatwinde, der mehr südlich wehet, ebenfalls bis zum 25. 26. oder 27sten Grad westlicher Länge hingetrieben, ehe sie im Stande sind, die veränderlichen Winde zu erreichen, und sie verlieren dabei den Vortheil, einer beständig kühlen Luft und schönen Wetters, den wir auf unsrer ganzen Reise außer einigen kleinen Unterbrechungen gekostet hatten.

Vom Aequator an feuerten wir mit einem starken Passatwinde und vollen Seegeln bis zum 1sten Junius, da wir 7 Gr. 52 M. südlicher Br. und 29 Gr. 7 M. westl. Länge hatten. Wir hörten nun auf westwärts zu segeln, und richteten unsern Lauf einige Grade mehr südöstlich, so daß wir am 9ten die südliche Breite von 19 Gr. 47 M. und westliche Länge von 27 Gr. 27 M. erreicht hatten, und uns der Parallele mit den Inseln Trinidad und Martin Vos näherten. Am 12ten durchkreuzten wir den südlichen Wendezirkel im 25 Gr. 18 Min. westlicher Länge. Die Abweichung der Magnetnadel hatte nach und nach abgenommen bis zu 4 Gr. 30 M. westlich. Nun wurde aber der Wind sowohl in Ansehung seiner Stärke als seiner Richtung sehr veränderlich, so daß wir am 28sten nur bis zum 31sten Grade 56 Min. südlicher Breite und 4 Gr. 18 M. westlicher Länge fortgerückt waren. Das Wetter war im Ganzen sehr angenehm, aber unser Chatam blieb zu unserm Verdruß beym schwachen und beym starken Winde immer gleich schlecht im Segeln, welches uns sehr aufhielt. Der Zweck unsrer Reise ging dahin, keine Gelegenheit vorbei zu lassen, wo wir etwas zum Vortheil der Erdbeschreibung und der Schiffarth beitragen könnten. Dazu ließen uns aber die Cookschen Karten von den Sandwich Inseln nur ein kleines Feld übrig; und da wir mehrere Winter auf den Sandwich Inseln verweilen würden, blieb uns zu dieser Beschäftigung Zeit genug übrig. Ich wünschte also vor

jezt auf unserm Wege zum stillen Meere den südwestlichen Theil von Neuholland zu besuchen, und allen Fleiß anzuwenden, von diesem sehr unbekanntem und merkwürdigen Lande Nachrichten einzuziehen. Da ich auch am Vorgebirge der guten Hoffnung viele Geschäfte den Schiffbau betreffend zu verrichten hatte, so hielt ich es zur Ausföhrung meines Plans für rathsam, um keine Zeit zu verlieren, zumal da unsre Abreise von England sich wider unsre Erwartung schon so verzögert hatte, mit der Discovery so bald als möglich das Kap zu erreichen. Dem Chatam befahl ich, so viel als möglich bei uns zu bleiben, im Fall aber, daß dies nicht thunlich sey, hatte ich Herrn Broughton die nöthigen Anweisungen gegeben. Wir verlohren ihn auch schon am andern Morgen, den 1sten Jul., aus dem Gesicht, und da wir uns den Afrikanischen Küsten näherten, wurde das Wetter sehr unbeständig, mit Donner und Blitz, und mit großem Aufschwellen der See von West nach Südwest begleitet. Den 7ten wurde der Wind südlich, das Wetter angenehm. Wir entdeckten ein fremdes Segel, welches seinen Lauf nordöstlich nahm, als wollte es das Kap vorbei schiffen. Da einige glaubten, das Wasser habe eine andre Farbe, so warfen wir das Blei aus, bekamen aber mit 140 Klafter keinen Grund. Nachdem wir den 27sten Grad südlicher Breite passirt hatten, wurden wir von mancherlei Seevögeln begleitet; wir bemerkten drei Arten von Albatrossen *), dem Quebran-

*) Albatrossen (*diomedea* Linn.) wovon Linné zwei Arten beschrieben hat, giebt es im südlichen Ocean drei bis vier Arten. Diese Gattung, die auch *Pinguin* heißt, gehört zu den Schwimmvögeln, haben die Größe zwischen einem Schwan und einer Gans; die Flügel sind schmal aber sehr lang, von 7 bis 10 Fuß. Der Schnabel ist grade, der Oberkiefer hat am Ende eine hakenähnliche Krümmung, der Unterkiefer ist abgestutzt; die eisförmigen Nasenlöcher stehen sehr vor. Ihr Flug ist sehr schwer. Sie leben von den fliegenden Fischen. Sie sind sehr gefräßig, versammelten sich Schaar-

tahueffos *), Pintaden **), den ruhigen schwarzen und kleinen blauen Sturmvogel, nebst einigen andern kleinen Vögeln aus eben derselben Familie; doch waren darunter nur wenige Sturmvögel, die sonst in dieser Gegend sehr zahlreich sind. Die meisten dieser Vögel verschwanden den 7ten, dagegen sah man blaue Petrels ***), von der größeren Art, doch nur in geringer Anzahl. Nachmittag hatten wir 35 Gr. 18 Min. südlicher Breite, die Länge war 14 Gr. östlich. Den achten Nachmittags hatten wir starken W. S. W. Wind, und wir urtheilten, daß das Kap in der Richtung N. Ost-Ost 18 Meilen von uns entfernt sey. In der Entfernung von 7 Meilen bemerkten wir eine große Bewegung in der See, die sich

renweise an den Mündungen der Flüsse, wo sie die Salmarten aufsuchen; sie können mehr als vierpfündige Fische verschlingen, und wenn in den Magen nichts mehr hinein will, tragen sie doch den Rachen noch voll, bis die Verdauung Platz gemacht hat. Ihr Fleisch ist hart und thranig, so daß nur der größte Hunger darnach lüstern machen kann.

H.

- *) *Falco ossifragus*, Fischadler, ist ein großer Raubvogel, der sich von Fischen nährt. Allein auch *procellaria gigantea* hat obigen Namen, und der mögte wohl hier gemeinet seyn. Er ist größer als eine Gans, und lebt von Fischen.

H.

- **) Pintaden gehören zu den Sturmvögeln (*procellaria* Linn.) Man kannte sechs Arten; der ruhige ist eine neue Art, welcher Forster zuerst erwähnt hat, und die er *procellaria fuliginosa* nennet. Von diesem findet man eine schöne Abbildung in *White voyage to new south Wales* Lond. 1790 p. 252. Er sagt, sie sey vielleicht als eine Varietät der *procellaria aequinoctialis* bekannt. Es hat dieser Sturmvogel ganz das Ansehen eines Raben; die Farbe ist dunkelbraun oder schwarz, nur an jeder Seite der Hinterkinnlade ist ein weißer Fleck, der Schnabel ist gelblichweiß.

H.

- ***) Petrels, St. Peters-Vögel, sind auch Sturmvögel, und gehören zu den Schwimmvögeln. Selten findet man sie an den Ufern, sondern zwei bis dreihundert Seemeilen davon entfernt. Sie heißen Sturmvögel, nicht etwa, daß sie einen nahen Sturm anzeigen, sondern weil sie auf dem weiten Weltmeere wohnen, und daher allen Stürmen und Wetterern ausgesetzt sind.

H.

mit nichts besserem, als mit einem großen Kessel siedenden Wassers vergleichen ließ. Da wir aber glaubten, es sey die Wirkung zweier gegen einander gerichteter Seesströme, so hielten wir es nicht für nöthig, zu sondiren.

Zu dieser Jahreszeit machen die herrschenden Nordwestwinde und das stürmische Wetter die Tafelbay sehr unsicher; ich richtete also meinen Lauf nach der falschen Bay. Am Mittage war die südliche Länge 34 Gr. 26 Min. und das Kap lag Ost-Nordost, 5 — 6 kleine Seemeilen entfernt. Wir steuerten dem Kap und den gefährlichen Klippen, die in dessen Nähe sind, vorbei, und ankerten in der falschen Bay mit 40 Faden Tiefe.

Da nun unsre Reise durch das Atlantische Meer vollbracht ist, so wird es zweckmäßig seyn, einen Rückblick auf dieselbe zu werfen. Von der Insel St. Antonio an, bis daß wir die Breite des Kaps St. Augustine durchkreuzten, waren auf der Oberfläche der See starke Ströme sichtbar. Sie schienen nicht so regelmäßig zu seyn, als man glaubt. Wir selbst befanden uns alle Tage in ganz andern Richtungen, als wir es vermuthet hatten. Die periodische Gleichförmigkeit, die Herr Nicholsson angiebt, findet also nicht statt. Im Gegentheil, anstatt daß die Ströme zu dieser Jahreszeit, vermöge seiner Hypothese, hätten nordwärts gehen sollen, so ging der herrschende Strom südlich, und mehr nach der Richtung Südost als Südwest. Dieser vortreffliche Seefahrer empfiehlt die Abweichung der Magnetnadel als das beste Mittel, die Meerestlänge zu erforschen. Indessen würden wir das Vorgebürge der guten Hoffnung vergeblich aufgesucht haben, wenn wir uns bloß nach ihr gerichtet hätten. Denn da wir im 35 Gr. 7 Min. südlicher Breite waren, mit 20 Gr. 16 Min. westlicher Abweichung, so hatten wir erst die Länge von 6 Gr. 30 Min.

Min. östlich erreicht; und da wir in 35 Gr. 22 Min. südlicher Breite waren, mit 22 Gr. 7 Min. westlicher Abweichung, waren wir erst bis zu 11 Gr. 25 Min. östlicher Länge gekommen, anstatt daß wir nach Hrn. Nicholsons Hypothese im ersten Fall beinahe unter dem Meridian des Kapß, und im andern Fall unter dem Meridian des Kap Aguilas hätten seyn sollen. Erst als wir beinahe 26 Gr. westliche Abweichung hatten, näherten wir uns dem Vorgebürge der guten Hoffnung. Die Beobachtungen über die Abweichung waren mit der größten Genauigkeit gemacht; dessenungeachtet fand ein Unterschied von 1 bis 3 oft bis 4 Gr. statt, und dies nicht allein bei verschiedenen Kompassen und auf verschiedenen Schiffen, sondern auch bei einem einzigen Kompaß in mäßigen Zwischenräumen, und in gleicher Lage. Die Behauptung also, daß man mit 20 Gr. bis 20 Gr. 10, 20, 30 Min. westlicher Abweichung diese oder jene Länge sicher bestimmen könne, ist ungereimt, und könnte die Schiffer sehr irre führen. Wir sahen eine Brigantine, die wir für den Chatam hielten, da sie aber unser Signal nicht erwiederte, glaubten wir schon, uns geirrt zu haben. Allein sie war es doch, und man hatte unser Signal nicht bemerkt. Auch ihr Schiffsvolk war völlig gesund. Am andern Morgen schickten wir einen Officier ab, um den Kommandanten des Hafens, Hrn. Brond, unsre Ankunft zu melden und ihn um Erlaubniß zu bitten, daß wir uns solche Erfrischungen und Vorräthe, die wir jetzt nöthig hatten, anschaffen, und unser Observatorium und Zelte am Ufer aufschlagen dürften, um die nöthigen Verbesserungen an unsern Schiffen vornehmen zu können. Er willigte in unser Gesuch mit vieler Höflichkeit. Wir begrüßten die Besatzung mit elf Kanonenschüssen, und dieser Gruß wurde mit einer gleichen Anzahl erwiedert. Herr Brond nahm uns mit Gastfreundschaft auf, und besorgte unsre Bedürfnisse auf die beste Art. Wir fanden, daß

der Voogsprint *) der Discovery viel zu schwach sey; er mußte also verstärkt und vieles ausgebeßert werden. Am 9ten waren wir damit fertig, und alles wieder an Bord gebracht. Unsre Vorräthe waren zu volle 18 Monathe berechnet. Ich nahm auch 7 Schaafmütter und 6 Böcke mit, und einen guten Vorrath von Sämereien zu Gartengewächsen, Ableger von Weinstöcken, und mehrere Pflanzen, deren Fortkommen wir hoffen konnten, und die unsern Freunden auf den Südsee-Inseln angenehm seyn würden.

Zu meinem Verdruß hatten viele vom Schiffsvolke den Durchlauf bekommen, und einige darunter waren sehr krank. Die Ursache hievon war schwer zu errathen **); keiner war der Trunkenheit ergeben, unsre Vorräthe waren von der besten Beschaffenheit; auch Verkältung war nicht zu vermuthen, weil sie nie auf dem Verdeck schliefen, folglich dem Thau und der Nachtlust nicht ausgesetzt waren. Bei allen Vorsichtsregeln blieb doch keiner verschont, obgleich ich und die Officiere diese Krankheit weniger heftig hatten; der Wundarzt hingegen bekam die gefährlichsten Zufälle ohne Zeichen eines Fiebers. Für Menschen, die im Begriff sind die gesittete Welt zu verlassen, und keine andre Hülfsmittel bekommen können, als die sie bei sich haben, ist dies gewiß ein ernsthafter Auftritt. Doch wünschte ich, in See zu gehen, damit uns nicht von einem aus Batavia gekommenen Schiffe noch mehrere Krankheiten mitgetheilt würden. Aber einer Windstille wegen konnten wir vor dem 17ten die Simons-Bay nicht verlassen.

*) Der am Vordertheil des Schiffs hinausliegende Mastbaum heißt der Voogsprint. H.

**) Vermuthlich waren sie von einem aus Batavia gekommenen Schiffe angesteckt; denn der Durchlauf ist die gewöhnlichste Krankheit derer, die von Batavia nach dem Kap kommen. Auch Cook verlor viele von seiner Mannschaft am Durchlauf, als er von Batavia an das Vorgebürge der guten Hoffnung kam. H.