

www.e-rara.ch

Sommer und Winter in Südamerika

Stähelin, Alfred

Basel, 1885

Universitätsbibliothek Basel

Shelf Mark: UBH EUU VIII 22

Persistent Link: <https://doi.org/10.3931/e-rara-88610>

IV. Von Montevideo durch die Magellanstrasse nach Valparaiso.

www.e-rara.ch

Die Plattform e-rara.ch macht die in Schweizer Bibliotheken vorhandenen Drucke online verfügbar. Das Spektrum reicht von Büchern über Karten bis zu illustrierten Materialien – von den Anfängen des Buchdrucks bis ins 20. Jahrhundert.

e-rara.ch provides online access to rare books available in Swiss libraries. The holdings extend from books and maps to illustrated material – from the beginnings of printing to the 20th century.

e-rara.ch met en ligne des reproductions numériques d'imprimés conservés dans les bibliothèques de Suisse. L'éventail va des livres aux documents iconographiques en passant par les cartes – des débuts de l'imprimerie jusqu'au 20e siècle.

e-rara.ch mette a disposizione in rete le edizioni antiche conservate nelle biblioteche svizzere. La collezione comprende libri, carte geografiche e materiale illustrato che risalgono agli inizi della tipografia fino ad arrivare al XX secolo.

Nutzungsbedingungen Dieses Digitalisat kann kostenfrei heruntergeladen werden. Die Lizenzierungsart und die Nutzungsbedingungen sind individuell zu jedem Dokument in den Titelinformationen angegeben. Für weitere Informationen siehe auch [Link]

Terms of Use This digital copy can be downloaded free of charge. The type of licensing and the terms of use are indicated in the title information for each document individually. For further information please refer to the terms of use on [Link]

Conditions d'utilisation Ce document numérique peut être téléchargé gratuitement. Son statut juridique et ses conditions d'utilisation sont précisés dans sa notice détaillée. Pour de plus amples informations, voir [Link]

Condizioni di utilizzo Questo documento può essere scaricato gratuitamente. Il tipo di licenza e le condizioni di utilizzo sono indicate nella notizia bibliografica del singolo documento. Per ulteriori informazioni vedi anche [Link]

IV. Von Montevideo durch die Magellanstrasse nach Valparaiso.

Abfahrt per Kosmos-Dampfer. — Stürmisches Wetter. — Das Feuerland. — Durch die Magellanstrasse. — Punta Arenas. — Cap Forward. — Schöne Scenerie in Glacier Bay. — Fahrt durch den Smyth-Canal. — Begegnung mit Indianern. — Die halbe Welt um ein Päckchen Tabak! — Nächtliche Explorationen am Lande. — Der Sarmiento-Canal. — Ankunft in Chile. — Coronel. — Talcahuano. — In Valparaiso.

Als ich am Morgen des 6. August wieder in Montevideo ankam, lag bereits der „Luxor“ auf der Rhede, gerüstet zur Abfahrt nach dem Pacífico. Ich musste eiligst meinen Koffer packen und das Passagebillet lösen.

Der „Luxor“ war Anfang Juli von Hamburg gesegelt und hatte in Antwerpen und St. Vincent (Cap Verd) Escale gemacht.*) Der Capitän des Dampfers war ein Schwede, der erste Offizier ein Norddeutscher; die beiden Seeleute unterhielten sich auf gut plattdeutsch. Ich war nicht wenig erstaunt, als ich gewahr wurde, dass wir nur unser zwei in erster Kajüte waren. Mein Compagnon war

*) Fahrplan der Kosmos-Dampfer: Von Hamburg nach Antwerpen, St. Vincent (facultativ), Montevideo, Punta Arenas, Coronel (oder Corral), Talcahuano, Valparaiso, Arica, Mollendo, Callao. Des peruano-chilenischen Kriegs, resp. der Blockade Callao's wegen fuhren sie damals an der Westküste nicht weiter als Arica hinauf. Diese Dampfer sind von Hamburg bis Valparaiso etwa 50 Tage unterwegs-

ein junger Deutscher aus Hameln, der Rattenfängerstadt, welcher ebenfalls nach Valparaiso reiste.

Der „Luxor“, ein kleiner, schmaler Dampfer von 1900 Tonnen und, wie ich mich später zur Genüge überzeugen konnte, ein „famoser Schaukler“, hat bloss sechs Kajüten erster Classe. In der zweiten Classe befanden sich etwa ein Dutzend Passagiere. Während der Mahlzeiten sind wir beide lediglich auf die Gesellschaft des Capitäns, des ersten Offiziers und des ersten Ingenieurs angewiesen. Die Küche ist urdeutsch: von 7 bis 9 U. V. Kaffee mit Butterbrod und Biscuits; um 10 U. das Frühstück, bestehend aus zwei Gerichten nebst Thee oder Kaffee; um 4 U. das Mittagessen (drei Gerichte); endlich um 8 U. Thee und kalter Aufschnitt.

Bis zum 10. hielten sich Wind und Wetter leidlich, dann aber begann es zu blasen und der gute „Luxor“ wurde ganz gehörig herumgeworfen, was natürlich zu allerlei drolligen Scenen Anlass gab. Der Steward war kaum mehr im Stande, bei Tisch das Ceremoniell zu wahren, denn Schüsseln und Teller, Flaschen und Gläser — kurz, Alles, was nicht wohl befestigt war, fiel klirrend übereinander, seinen Inhalt, den festen sowohl als den flüssigen, schonungslos über uns ergiessend. Wir, ja selbst die alten Seebären nicht ausgenommen, hatten äusserste Mühe uns auf den ungestüm auf und nieder, hin und her schaukelnden Planken nur einige Schritte weit frei zu bewegen und dabei das Gleichgewicht zu behaupten!

11. Aug. Der Capitän feierte heute seinen Geburtstag und liess bei diesem Anlass einige Flaschen Xeres entkorken, sowie Kuchen und Cigarren reichen. Sämmtliche Passagiere waren dazu geladen. Es entspann sich ein gemüthliches Festchen, wobei wir in fröhlicher Runde

auf die Gesundheit unseres verehrten Commandante tranken.

Mittags trat Schneegestöber ein, das zwar nur von kurzer Dauer war; die Temperatur sank auf $+ 1^{\circ}$ R.

Die Falkland-Inseln (britisch, zwischen 51 und 53° s. Br., 58 und 61° w. L. v. Gr. gelegen) berührten wir auf unserer Fahrt nicht, doch sollte der „Luxor“ bei der Rückfahrt dort anlaufen. Hauptort der Falklands und zugleich Gouvernements-Sitz ist Port Stanley ($51^{\circ} 41'$ s. Br.).

Die Nacht vom 11./12. war hell, aber sehr windig. In diesen südlichen Regionen sollen selbst zur Sommerszeit zuweilen arge Stürme toben.

12. Aug. Vormittags 9 Uhr erblickten wir Land: Feuerland zu unserer Linken, Patagonien zu unserer Rechten. Schaurig wild ist die Küste der Tierra del Fuego anzuschauen, kahl, ohne die mindeste Spur von Vegetation. Hohe Berge erheben sich im Innern: Mt. Darwin (2100 m), Mt. Sarmiento (2070 m) u. a. Diese Gipfel zu besteigen würde noch ein hübsches Stück Arbeit für die zukünftige Section Feuerland des S. A. C. abgeben!

Die Ostspitze Patagoniens wird durch Dungeness Point und Cap Virgins (Cabo de las Vírgenes) gebildet.

Ein prachtvoll sonniger Tag war dieser 12. August, eine angenehme Abwechslung gegen die vergangenen stürmischen und finstern Tage. Nachmittags $\frac{1}{2}3$ Uhr passirten wir die Narrows (Engen), welche den ca. 2 engl. Meilen breiten Eingang zur Magellanstrasse bilden.

Die Magellanstrasse, so benannt nach ihrem Entdecker, dem Portugiesen Fernando Magalhães (a. 1520), hat sehr grosse Tiefen. Die Schiffscapitäne unternehmen die Fahrt durch die Magellanstrasse ohne Lotsen, lediglich

an Hand der sehr guten und zuverlässigen Karten, wie denn auch unser Capitän und der erste Offizier die ganze Führung des „Luxor“ zu verantworten hatten.

Nachts kreuzten wir den auf der Rückfahrt nach Hamburg begriffenen Kosmosdampfer „Ibis“. Die üblichen Begrüssungssignale wurden gewechselt und unser Capitän liess sogar in der Freude über das Zusammentreffen einen Kanonenschuss abfeuern, welche Ehre jedoch zu seinem Verdruss vom andern Schiff nicht erwidert ward!

Wir blieben wegen der in der Strasse vorkommenden Untiefen und des Umstandes halber, dass keine Leuchthürme darin sind, bis zum nächsten Morgen in einer Bucht vor Anker.

13. Aug. Heute Morgen um 10 Uhr kamen wir vor Punta Arenas an.

Punta Arenas, oder wie es von den Engländern genannt wird, Sandy Point, unter $53^{\circ} 10'$ s. Br., $70^{\circ} 53' 30''$ w. L. v. Gr. gelegen, chilenische Colonie — die einzige chilenische Ansiedlung in Patagonien — war früher ein Deportationsort. Es ist die südlichste Stadt in der Welt. Punta Arenas, von Wichtigkeit als Kohlen- und Escalé-Station für die Pacificdampfer, mag gegen 1000 Einwohner zählen, worunter alle möglichen Nationalitäten vertreten sind: Patagonier, Chilenen, Engländer, Deutsche, Franzosen, Dänen, Russen, ja sogar auch Schweizer.

Wir ankerten in Entfernung von einer Seemeile vom Ufer. Die Ortschaft besteht aus kleinen einstöckigen Holzhäuschen mit Schieferdächern; einige haben bunt angestrichene Façaden. Gegenwärtig steckte die Landschaft tief im Schnee. Das frostige Wetter, verbunden mit einem bleifarbenen Himmel und der Mangel an Fahrgelegenheiten hielten mich vom Vorsatz ab, den Ort zu besuchen. Bald

erschienen die Notabeln von Punta Arenas an Bord, mit dem Hafencapitän, einem Holsteiner, an der Spitze. Dank ihren Bemühungen gedieh es so weit, dass bis zum Abend die Güter fertig ausgeladen waren und der nöthige Kohlenvorrath eingenommen war. Indessen thaten sich die Leute, welche sich wieder einmal einen vergnügten Tag machen wollten, bei einem guten Stück Braten und etlichen Gläsern Wein, Bier oder Grog gütlich und ermangelten nicht, vor dem Weggehen einen gehörigen „B'haltis“ einzusacken als Andenken an den „Luxor“, wobei ihr Anführer mit gutem Beispiel voranging. Dem Capitän wollte dieses Gebaren allerdings nicht sonderlich einleuchten und er schimpfte im Stillen weidlich über diese „patagonische Bescheidenheit“, wir stellten ihm jedoch vor, dass das den Puntarenos in Anbetracht des monotonen Lebens, das sie jähraus, jahrein führen, nicht zu hoch angerechnet werden dürfe!

Punta Arenas steht mit Europa in regelmässiger Verbindung durch die alle 14 Tage daselbst anlaufenden Dampfer der Pacific Steam Navig. Co. und alle 4 Wochen durch die Kosmos-Linie.

Das Klima von Punta Arenas soll rauher und kälter sein als das der Orte, welche in entsprechend gleicher nördlicher Breite liegen; nichtsdestoweniger soll es gesund sein. Die mittlere Temperatur des Jahres beträgt bloss 4,5°, des Sommers 9,3°, des Winters 2,2° R. *)

In der Nacht vom 13./14. doubirten wir Cap Forward, (53° 53' 45" s. Br.) die südlichste Spitze des süd-

*) Zum Vergleich sei Dublin (53° 23' n. Br.) angeführt, wo die mittlere Temperatur des Jahres 7,6°, des Sommers 12,2°, des Winters 3,7° R. beträgt.

amerikanischen Continentes, und steuern nunmehr in nord-westlicher Richtung.

NB. Es sei hier ein Wörtchen über das bekannte Cap Horn gestattet:

Die Umschiffung des wegen der fürchterlichen, hauptsächlich aus W. und S.W. dort tobenden Stürme berück-
tigten Cap Horn ($55^{\circ} 59'$ s. Br.) erfordert von W. nach
O. 3—4 Tage, oft bloss 36 Stunden, länger aber in der
umgekehrten Richtung. Segler nach oder von der West-
küste Südamerikas sind 3—5 Monate zur See. Aus frü-
hern Notizen finde ich als

Fahrdauer von Segelschiffen via Cap Horn:

von Håvre—Valparaiso	94, 109, 143	Tage,
von Håvre—Caldera	137	„
von Håvre—Callao	103, 137	„
von Iquique—Håvre	112, 135	„
von Pisagua—Falmouth	109	„

14. Aug. Magellanstrasse. Die Passage wird
enger und enger, bis wir uns plötzlich zu beiden Seiten
durch hohe Schneeberge und Gletscher umschlossen finden
und davor zur Linken niedrige, mit Sträuchern, Moosen
und Farnkräutern bedeckte Hügel erblicken. Wir sind
in der sog. Glacier Bay; ein Gletscher reicht bis knapp
zum Wasserniveau hinunter! Die Durchfahrtsstrasse mag
an einigen Stellen etwa 10 Minuten breit sein und macht
unzählige Biegungen, so dass man glauben könnte, in
einem Gebirgssee zu fahren. Umstrahlt von einem wol-
kenlosen Himmel, gewähren die Schneeberge und Gletscher
einen imposanten Anblick. Dabei fahren wir in ruhigem
Wasser dahin, und Möven in grosser Zahl umkreisen das
Schiff. Die Temperatur ist heute etwas milder, das Thermo-
meter zeigt Nachmittags $+ 3^{\circ}$ R.

Wir gingen bei anbrechender Dunkelheit vor Anker. Die Magellanstrasse hätten wir nun durchfahren, doch da draussen in der offenen See allen Anzeichen nach starker Nordsturm tobte, so ordnete der Capitän die Fahrt durch den Smyth-Canal, statt im offenen Meer, an. Nachdem wir das übelberüchtigte Cap Pilar an der Nordspitze des Desolationslandes, den gefährlichsten Punkt der Magellanschiffahrt, links gelassen, verliessen wir die Strasse ca. 2 Uhr Nachmittags und steuerten in den Smyth-Canal ein, so heisst nämlich der enge Durchpass, beginnend zwischen Königin Adelaide-Archipel und King William IV.-Land und endigend bei Hannover Island. Die grossen Dampfer der Pacific Steam Navig. Co. wählen nur bei ausnahmsweise stürmischem Wetter ihre Route durch den sehr schmalen Smyth-Canal, während die kleinern Dampfer der Kosmos-Linie ihn gewöhnlich befahren, sobald es — um einen seemännischen Ausdruck zu gebrauchen — „draussen steif weht“.

Bald nachdem wir geankert, kamen zwei Canoes mit heftig gestikulirenden Indianern herangefahren. Es wurden ihnen sofort zwei Taue zugeworfen, worauf sie an der Schiffsseite anlegten. Die Indianer hatten Seehund- und Otterfelle, Pfeile und Bogen bei sich und streckten uns alle diese Gegenstände entgegen, um dagegen Tabak und Cigarren zu erhandeln. In den rohen Canoes befanden sich Männer, Weiber, Kinder und zottige Hunde; *) auf primitivem Herd glimmte ein Holzfeuer. Diese Indianer, welche wahrscheinlich dem Chonos-Stamme angehörten (der Capitän nannte sie „Canoes“-Indianer), waren von ziem-

*) Einer der Offiziere erhandelte sich einen solchen Hund und brachte ihn nach Valparaiso.

lich kleiner Statur. Ihre Hautfarbe war keine sehr dunkle, sondern schmutzigbraun; das tiefschwarze Haar hing ihnen in langen Strängen über's Gesicht herunter. Allen Unbilden der Witterung zum Trotz gingen sie beinahe nackt. Sie sprachen ein eigenes Idiom, hart und voller Gutturallaute; vom Spanischen schien ihnen einzig das Wort „Tabaco“ geläufig zu sein, nach dem sie auch unaufhörlich riefen — am liebsten wollten sie Kautabak haben, doch verschmähten sie auch den andern nicht. Wir willfahrten ihrer Bitte, indem wir unsern ganzen disponibeln Vorrath an Rauchmaterial gegen ihren wunderlichen Kram umtauschten; ich erhandelte mir bei dieser Gelegenheit zwei Pfeile und einen aus Knochen verfertigten sehr spitzen Dolch. Hierauf liessen wir einige der Indianer auf Deck kommen und regalirten sie mit einigen Tropfen „Feuerwasser“. Das mundete ihnen und in einer fidelen Stimmung führten sie ihre Tänze und Gesänge auf, zwar melancholische Weisen, die uns immerhin sehr belustigten.

Seit wir uns in so südlichen Breiten befinden, setzt mir die Tag für Tag andauernde Kälte — das Thermometer schwankt zwischen 0 und $+ 4^{\circ}$ R. — nach der brasilianischen Hitze doppelt zu. Zudem besitzt der „Luxor“ keinerlei Heizvorrichtungen, so dass wir uns nicht anders erwärmen können, als dass wir uns möglichst viel Bewegung geben, im Sturmschritt auf Deck auf- und abgehen, gymnastische Uebungen machen u. dgl. Wie sehne ich mich darnach, wieder in wärmere Regionen zu kommen!

Den folgenden Tag (15. Aug.) gingen wir zeitig am Abend, d. h. noch vor Dunkelheit — die jetzt schon gleich nach fünf Uhr eintritt — vor Anker und fuhren mit Erlaubniss des Capitäns Alle ans Land zu einer kleinen

Recognoscirung. Wir betraten ein ödes Haideland, welches mit spärlichem Gras und Gesträuch überwachsen war. Bäume waren bloss vereinzelte zu sehen. Der Boden, über den wir schritten, war mit weichem Moose bedeckt. Indem wir auf unserer Entdeckungsreise etwas weiter landeinwärts vordrangen, standen wir auf einmal vor einem kleinen Süßwasserfall und einige Schritte weiter lag ein See, der zur Hälfte zugefroren war. Wir beschlossen den Tag am Lande damit, dass wir grosse Feuer anzündeten. Die Gegend schien gänzlich unbewohnt zu sein, nirgends war die mindeste Spur von menschlichen Wohnstätten, von Zelten oder gar von Hütten zu erblicken.

In der Nacht trat starker Frost und Schneefall ein; infolge dessen war das Verdeck am folgenden Morgen mit einer Eisschicht überzogen, somit ganz und gar in eine Schlittenbahn umgewandelt.

16. Aug. Im Sarmiento-Canal. Das Wetter hellte sich heute prächtig auf. Wir haben nunmehr die unwirthlichsten Gegenden hinter uns, das Land zu beiden Seiten wird allmählig wieder reicher, üppiger und bei jeder Wendung unserer Fahrroute taucht wieder eine neue Scenerie, jedesmal von wunderbarer Schönheit, auf. Der Canal ist von zahlreichen dichtbewaldeten Inselchen durchschnitten.

Es fuhren zwei Canoes mit Indianern vorbei.

Bei einbrechender Nacht wurde zwischen zwei Eilanden geankert. Wir begaben uns wiederum ans Land. Das Aussehen der heutigen Landschaft war von der gestrigen wesentlich verschieden. Statt des mit niedrigem, dürrtigen Gras und Busch bewachsenen Landes fanden wir dichten, mit riesenhohen Bäumen besetzten Urwald

vor, der unserer Wanderlust ein jähes Ziel setzte! Die Matrosen hatten Aexte mitgenommen; bald sassen sie hoch oben in den Wipfeln und hieben rüstig Ast um Ast hinunter, die wir sofort auf Haufen schichteten und in Brand steckten. Es dauerte nicht lange, so prasselten lustige Feuer empor, welche die Winterlandschaft weit umher erhellten. Ein Streifzug, den ich mit mehrern der Mitreisenden längs der Bucht unternahm, führte uns über Gestein, auch mussten wir etliche Bäche durchwaten und über gefallene Baumstämme hinwegschreiten. Wir fuhren hierauf an einen andern Ankerplatz und waren eben am besten daran, dort gleichfalls grosse Feuer anzuzünden, als es plötzlich stark zu schneien begann — doch bald drang der Mond wieder durch das Gewölk und warf einen magisch schönen Schein auf die hohen Bäume und die Schneeberge ringsum.

Die Buchten im Smyth- und im Sarmiento-Canal sind sehr tief; an vielen Stellen ist eine Ankerung Sache der Unmöglichkeit.

17. Aug. In der Frühe legte wiederum ein Canoe mit Indianern am Dampfer an, aber diese hatten nichts auszutauschen. — Wir passirten heute die gefährlichen Stellen des Canals; der Capitän hielt sich deshalb den ganzen Tag auf der Commandobrücke und verliess seinen Posten selbst über die Mahlzeiten nicht. Wir fuhren einmal auf Steinwurfhöhe am Lande vorbei. An einer Stelle ist der Canal so eng, dass unmöglich zwei Dampfer an einander vorbeifahren könnten. Bei den zahllosen Windungen der Route und den vielen Inselchen bedarf es in der That aller Achtsamkeit und Kunst von Capitän und Steuermann vereint, um das Schiff glücklich durchzulenken.

Abends 8 Uhr fuhren wir in die offene See ein.

18. Aug. Der Wind weht heute stark von vorn (head-wind), was unsere Fahrt bedeutend hemmt. Innert 16 Stunden haben wir bloss 120 Seemeilen zurückgelegt.

Nachts (bei Mondschein) passirten wir mit Steuerbord die Insel Huamblin ($44^{\circ} 49'$ s. Br.).

19. Aug. Die Temperatur ist merklich im Zunehmen begriffen, dafür regnet und stürmt es heute ohne Unterlass. Nachts schlägt der Wind nach West um, so dass wir segeln können.

21. Aug. Morgens kommt die bergige Küste Chile's in Sicht und um 11 Uhr ankern wir vor Coronel, dem ersten chilenischen Hafen, zugleich Kohlenstation.

Südlich von Coronel liegt Lota, wichtig durch seine bedeutenden Kupferminen.

Es schifften sich in erster Classe sieben Chilenen ein, die nach Valparaiso reisen wollten; diese Gesellschaft brachte neues Leben an Bord.

Corral, den Hafen der betriebsamen Stadt Valdivia in Südhile, liefen wir nicht an, dagegen am folgenden Morgen (22. Aug.) Talcahuano, welches eine grosse, in schöner, geräumiger Bucht gelegene Ortschaft ist. In der Nähe derselben mündet der Fluss Biobio ein.

Unser Aufenthalt in Talcahuano verlängerte sich über alle Maassen: erst am 23. Nachmittags fuhren wir ab und langten endlich den 24., Abends 4 Uhr, in Valparaiso an.

Wie nie zuvor, hatte ich auf dieser Reise von Basel nach Valparaiso sehr bedeutende Unterschiede im Klima, folglich auch in der Tag- und Nachtlänge, sehr grosse Sprünge der Temperatur durchzumachen. So verliess ich Basel im Sommer, ungefähr zur Periode der längsten Tage, kam 3 Wochen später in die gleichmässig heisse Aequatorial-region, wo jahraus, jahrein die Sonne um sechs Uhr auf-

und um sechs Uhr untergeht. In Rio de Janeiro war ich zur Winterszeit: Tage ziemlich kurz, Temperatur ähnlich der unserer Sommermonate. In La Plata war ich zu Ende des Winters: kurze Tage und rauhe Witterung, ähnlich dem März- oder Aprilwetter bei uns. Von La Plata südwärts, sowie in der Magellanstrasse herrschte vollständiges Winterwetter mit Eis und Schnee, sehr kurzen Tagen und sehr langen Nächten. Endlich in Valparaiso traf ich auf Frühlingsanfang ein.
