

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>

XII. Von New York bis Basel.

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]

XII. Von NewYork bis Basel.

Der Inman-Dampfer „City of Berlin“. — Einrichtung desselben und Schiffsvorschriften. — In 8 Tagen von NewYork nach Queenstown. — Ankunft in Liverpool. — Heimkehr.

Nach einer in angenehmster Weise verbrachten Woche, umgeben von allem Comfort, wie es nur NewYork bietet, schiffte ich mich den 12. Februar an Bord des prachtvollen Dampfers „City of Berlin“*) der Inman Line nach

*) Notizen über den Royal and United States Mail Steamer „City of Berlin“ der Inman Line.

Dampfer „City of Berlin“, Cap. James Kennedy, von 5491 Tons, 1000 Pferdekräften und 522 engl. Fuss Länge, hat Accommodation für

1241 Zwischendeck-Passagiere (steerage-passengers) und
206 Passagiere erster Classe (cabin-passengers).

Zwei Kinder unter 12 Jahren werden zusammen für 1 Person gerechnet.

Vorschriften der Inman Linie für die Passagiere der
I. Cl. (Mai 1878).

Mahlzeiten: Breakfast: 8—9.30 a. m.; Lunch: 1 p. m.;
Dinner: 6 p. m.

Nach dem Dinner wird je nach Belieben Kaffee und Thee servirt.

Mahlzeiten der Kinder: Breakfast: 7.30 a. m.; Dinner:
12 m.; Thee: 5 p. m.

Schluss der Bar (des Schenkstands): 11 p. m.

Liverpool ein — und musste somit zum zweiten Mal von dem mir lieb gewordenen Welttheil scheiden!

Lichterlöschen: Saloon 11 p. m.; Kajüten 11. 30 p. m.

Das Rauchen in den Kajüten sowohl als in den Saloons ist strengstens untersagt.

Passagiere haben ihre Beschwerden in erster Instanz an den Purser (Zahlmeister) zu richten.

Werthsachen. Der Purser ist ermächtigt, Geld, Kleinodien und andere Werthgegenstände der Passagiere spesenfrei in Verwahrung zu nehmen, zu welchem Behuf ein Safe (eiserne Kasse) an Bord vorhanden ist. Der Purser soll für die bei ihm deponirten Gegenstände einen Empfangsschein aushändigen, andernfalls kann die Gesellschaft keinerlei Verantwortlichkeit übernehmen.

Der Purser ertheilt den Reisenden auf Wunsch jegliche Auskunft bezüglich Abfahrt der Eisenbahnzüge, sowie über Gasthöfe, Gepäck- und Droschkentaxen u. s. w.

Kein Passagier von irgendwelchem Dampfer der Inman Linie darf ausschiffen, wenn die Ankunft in Liverpool später als 10 $\frac{1}{2}$ Uhr Nachts erfolgt; ebensowenig darf in NewYork an Land gegangen werden, wenn das Schiff nicht vor Sonnenuntergang die Visite der Sanitätsbehörde empfangen hat.

Steamer „City of Berlin“ besitzt eine Schnelligkeit von 14—15 Knoten (Seemeilen) per Stunde. Er hat schon mehrmals sehr rasche Ueberfahrten gemacht.

Ich gebe nachstehend eine kleine Uebersicht der raschesten Dampferfahrten zwischen Europa und Amerika:

Queenstown—NewYork (Sandy Hook).

	Tage.	Stunden.	Minuten.
„Oregon“ (Cunard Linie), April 1884	6	9	22
„Britannic“ (White Star L.), Aug. 1877	7	10	53
„Germanic“ „ „ „ April 1877	7	11	37
„City of Berlin“ (Inman L.) Oct. 1877	7	14	12
„City of Berlin“ „ „ „ Sept. 1875	7	18	17

Reise pr. Dampfer „City of Berlin“ von New York nach Liverpool (Tagebuchsauszug).

Die Abfahrt, welche eigentlich auf Nachmittag 3 Uhr festgesetzt war, fand dichten Nebels wegen erst am fol-

New York (Sandy Hook)—Queenstown.

	Tage.	Stunden.	Minuten.
„Oregon“ (Cunard Linie), Dec. 1884	6	10	40
„Etruria“ „ „ Mai 1885	6	12	25
„America“ (National L.), Juni 1884	6	14	18
„Britannic“ (White Star L.), Dec. 1876	7	12	41
„City of Berlin“ (Inman L.) Oct. 1875	7	15	48

Auf dem Hintertheil des Dampfers „City of Berlin“ sind innere und äussere Kajüten I. Cl.; die erstern, welche nicht gegen die See ausmünden, sind sehr klein, eng und so finster, dass den ganzen Tag Licht darin brennen muss.

Passagepreise: I. Cl. 60, 80 und 100 Dollars und zwar:
60 Dollars für einen Platz (berth) in einer innern Kajüte.

80 „ „ „ „ „ „ „ äussern „

100 „ „ „ „ „ „ „ der äussern und amidships (in der Mitte des Schiffs) gelegenen Kajüten, welch' letztere geräumiger, eleganter eingerichtet und mit Oellampen versehen sind. Sämmtliche Kajüten (staterooms) übrigens sind mit Wasser und elektrischen Glocken versehen.

Der Saloon (Speisesaal) ist durch 4 grosse Lampen mit elektrischem Licht beleuchtet, ebenso findet sich bei der Capitäns-Cabine und im Maschinenraum elektrische Beleuchtung vor. Die übrigen Lampen im Saloon werden nicht angezündet. Der Speisesaal enthält 4 Tische; es können somit 200—250 Personen gleichzeitig speisen.

Auf Deck befindet sich der Damensalon und daneben ist das Rauchzimmer.

Arzt, Barbier und zwei Stewardesses befinden sich an Bord.

Die Passagiere haben freie Benützung der Schiffsbibliothek;

genden Morgen (13. Febr.) um 4, von Sandy Hook um 7 Uhr statt.

Es sind zwischen 50 und 60 I. Cl.-Passagiere an Bord, meist Amerikaner und Engländer, 1 Brasilianer.

14. 15. 16. Febr. Wetter ziemlich schön; See mässig bewegt. Der Dampfer geht „steady“, d. h. schaukelt wenig.

Den 15. Febr. in der Frühe passirten wir die Newfoundland-Banks.

17. Febr. Nachmittags setzte ein starker „South Wester“ ein, der in der darauffolgenden Nacht zum Sturm anwuchs. Die Wellen schlugen unaufhörlich über Deck

ebenso stehen alle möglichen Fahrpläne, Reisehandbücher u. dgl. zu Diensten.

Verpflegung. Morgens 7 $\frac{1}{2}$ Uhr ertönt die erste Frühstücksglocke als Signal für etwaige Langschläfer zum Aufstehen für's Breakfast, das übrigens nach Belieben zwischen 8 und 9 $\frac{1}{2}$ Uhr eingenommen werden kann. Alle möglichen Gerichte sind da aufgetragen: Fische, Steaks, Chops, Ham and Eggs, Irish Stew, kaltes Fleisch; Kaffee, Thee, Cacao, Chocolate etc.

Lunch à la carte.

Dinner. Die Gerichte werden von den Passagieren nach ihrer Wahl aus der Speisekarte beordert. Die Küche ist ausgezeichnet und das Menu ein so reichhaltiges, dass Jemand, der von der Seerkrankheit glücklich verschont bleibt und mit einem gesunden Appetit gesegnet ist, einzig etwa darob verlegen sein könnte, wo anfangen und wo aufhören, denn es marschiren auf: 2 Suppen, Fisch, 4 Entrées, 4—5 Joints (Braten), 4—6 Gerichte Poultry etc., 2—3 Gemüse (vegetables), kaltes Fleisch, 8 Entremets und Pastry, Ice Cream (Eis) jeden zweiten Tag; als Nachtsch verschiedne Sorten Käse, Dessert und Früchte, zum Schluss Kaffee und Thee. Der Wein ist natürlich extra zu bezahlen.

Nachts 8—10 Uhr: Kaffee oder Thee nebst Biscuits und kaltem Fleisch.

und gegen die hermetisch geschlossenen Luken. Alles war in Saloon oder Cabine consignirt. In jener Nacht schlief Niemand! *)

18. Febr. Nachmittags hatte der Sturm nachgelassen, die See ging weniger hoch und die Sonne kam zum Vorschein. Wir begegneten einem englischen Frachtdampfer.

19. Febr. Wetter schön, See ruhig. Seit Verlassen Sandy Hook's haben wir bis heute Mittag 2106 Seemeilen zurückgelegt.

20. Febr. Kalter Sonntagmorgen. Der Capitän hielt Divine Service (Gottesdienst) im Saloon, unter Beisein der ganzen Mannschaft und der Passagiere.

Finstere, windige Nacht mit Regenschauern.

21. Febr. Wir sind emsig mit unserer Correspondenz beschäftigt, denn — wenn Alles gut geht, sollen wir heute Abend in Queenstown (Hafen von Cork, Irland) ankommen, wo die Briefe zur Post gegeben werden. In der That erfolgte unsere Ankunft in Queenstown um 5 Uhr 35 Min. Abends. Sämmtliche Mails wurden hier

*) Die Capitäne der grossen NewYork-Dampfer können etwas erzählen von Stürmen, Eisbergen und Nebel auf ihren Fahrten, wie kaum jemals auf andern Routen. Ein Schiffsoffizier sagte mir, dass bloss den erprobtesten und wetterfestesten Seemännern, die schon alle Meere befahren, die Führung eines solchen western Ocean-Steamer anvertraut würde. Jeden Winter liest man von fürchterlichen Stürmen, die auf dem Ocean toben, von denen sich unsereiner im Binnenland nicht die entfernteste Idee machen kann. So hatte der Cunarddampfer „Servia“ auf seiner Fahrt nach NewYork, Jan./Febr. 1885, einen derartigen Sturm zu bestehen, dass die Boote, die Brücke und der Schornstein fortgerissen wurden, der Salon überschwemmt wurde und das Steuerapparat brach.

gelandet, ebenso verliessen die irischen Zwischendeck-Passagiere, sowie einige Passagiere der I. Cl. den Dampfer.

Wenn man schon in Queenstown aussteigt und nicht erst in Liverpool, so gewinnt man für London einige Stunden Zeit, d. h. in unserm Falle hätte man schon um 6. 25 p. m. am folgenden Tag in London sein können, dagegen via Liverpool erst um 9 p. m.

22. Febr. Morgens 11 $\frac{1}{2}$ Uhr war der „City of Berlin“ vor Liverpool-Bar angekommen, von wo wir pr. Steam-tender an den Landungssteg gebracht wurden. Nachmittags 2 Uhr landeten wir in Liverpool und zwei Stunden später dampfte ich mit zwei Mitpassagieren im Schnellzug der London und NorthWestern-Bahn nach London.

Am 1. März war ich wieder glücklich bei den Meinen in Basel zurück und dankte Gott, der mich so wunderbar behütet hatte auf allen Fahrten zu Wasser und zu Land!

Die ganze ebengeschilderte Reise, namentlich aber die drei in Ecuador verlebten Monate zähle ich zu meinen schönsten Erinnerungen.
