

# Beschreibung einer Reise von der Tardisbrücke Kt. Graubünden, Schweiz, bis nach Ybicaba, Provinz S. Paulo, Brasilien

Autor(en): **Davatz, Thomas / Davatz, Sylvester**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bündner Monatsblatt : Zeitschrift für Bündner Geschichte, Landeskunde und Baukultur**

Band (Jahr): - **(1997)**

Heft 4

PDF erstellt am: **20.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-398688>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Thomas Davatz, Schullehrer

## **Beschreibung einer Reise von der Tardisbrücke Kt. Graubünden, Schweiz, bis nach Ybicaba, Provinz S. Paulo, Brasilien**

---

### **Vorwort**

Am 8. April 1855 besammelten sich 198 Bündner Auswanderer (darunter 50 Personen aus dem kleinen Dorf Fanas) bei der Tardisbrücke, um zusammen mit 69 Schweizern aus andern Kantonen die grosse Reise nach Brasilien anzutreten.

Organisiert wurde dieser Auszug durch das Auswanderungsbüro Emil de Paravicini in Zürich, in Graubünden vertreten durch den Churer Buchdrucker und Redaktor Simon Benedikt. Interessenten wurden durch die Zeitschrift «Der Kolonist» wie auch durch Inserate in den Tageszeitungen angeworben. Frühere Auswanderer schilderten die paradiesischen Verhältnisse in Brasilien. Dass diese «frisiert» waren, blieb meist unbemerkt. Allerdings profitierten diese früheren Auswanderer noch von günstigeren Bedingungen, die die brasilianisch Regierung geschaffen hatte.

Der Lehrer Thomas Davatz aus Fanas, geb. 1815, war von acht Prättigauer Gemeinden sozusagen zum «Reiseleiter» dieser grossen Gesellschaft ernannt worden. Nach entsprechenden Instruktionen sollte er über die dortigen Verhältnisse Bericht erstatten. Man sah hier eine Möglichkeit, unbemittelte Familien wie auch Einzelpersonen los zu werden und den Gemeinden bei Überbevölkerung und knappen landwirtschaftlichen Existenzmöglichkeiten etwas Luft zu verschaffen. Aus den «Instruktionen» geht hervor, dass sich wenigstens die Verfasser derselben, Gedanken über die zukünftigen Möglichkeiten der Auswanderer machten.

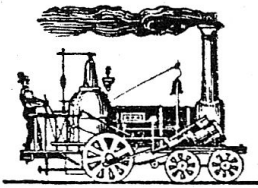
Diese und auch noch nachfolgende Auswanderer gerieten praktisch in die Sklaverei. Die entsprechend ungünstig lautenden Berichte des Thomas Davatz wurden abgefangen. Erst im Mai 1856 fand sein Hilferuf auf Umwegen nach Graubünden. Er löste langwierige Untersuchungen aus, die endlich zur Linderung der Nöte führte.

Den Reisebericht schrieb Thomas Davatz auf Ybicaba. Er kam vermutlich aus dem Gemeindearchiv Fanas in Privathand, blieb dann

lange verschollen und befindet sich jetzt im Staatsarchiv Graubünden. Thomas Braun, ein Enkel des Thomas Davatz, fertigte 1948 eine Abschrift in einem Wachstuchheft an. Eveline Hasler benutzte sie u. a. für ihren Roman «Ibicaba, Das Paradies in den Köpfen».

*Sylvester Davatz*

Die Reise, die nun beschrieben werden soll, war zwar nicht reich an Abenteuern und solchen Sachen, die sonst so lange Reisen auszuzeichnen und interessant zu machen pflegen, indem wohl gesagt werden muss, dass die diesmaligen Reisegefährten wie in einem Traum gereist seien. Dennoch würde ihre Beschreibung interessant genug werden, wenn ein fähigerer Kopf, als der eines schwachen Schulmeisters ist, sie zu Handen nähme und wenn dem Schreiber zu seinem diesfallsigen Geschäfte mehr Zeit vergönnt wäre, als mir, einem Kolonisten vergönnt ist, der noch so gar viel mit wohnlicher Einrichtung, auch mit dem Kaffeepflücken und andern Arbeiten zu thun hat und bei dem Allem noch an Acclimationsübeln, Fussgeschwulst, Schmerz in den Beinen, grosse Mattigkeit und Schwäche des ganzen Körpers, die Folge einer vorausgegangenen heftigen Ruhr, zu leiden hat.



## Auswanderer,



die nach New-York, Quebec, Kalifornien, Australien, Montevideo u. s. w. reisen wollen, werden jede Woche billig schnell und reell nach Belieben entweder über Havre, Liverpool, Antwerpen oder Bremen befördert durch das konzessionirte Auswanderungsbureau von

**Joh. Baumgartner** in Bern.



Zugleich wird ein thätiger und solider Agent für den Kanton Graubünden gesucht.

Jeder Leser, der den zweiten Theil der obigen Periode nicht als blosser schmeichlerische Entschuldigung, sondern einfach so nimmt, wie er lautet, wird das Nachfolgende nicht in der Absicht lesen, etwas Schönes und Vollkommenes darin zu finden; er wird höchstens durch ganz einfache und ungekünstelte Worte und Sätze vernehmen wollen, wie es armen Auswanderern auf einer grossen Reise gehen könne und diesmal einer bedeutenden Anzahl gegangen sei, und wie Nachfolgende allenfalls in Bezug auf diesen und jenen Punkt sich einzurichten haben.

Wer in solchem Vorhaben diese Reisebeschreibung zur Hand nimmt und zudem noch ein theilnehmendes Herz für die 198 Graubündner hat, die am 8. April 1855 ihren Heimathkanton verlassen haben, um mit den 69 Auswanderern aus einigen anderen Schweizerkantonen – Glarus, Zürich, Aargau, Freiburg – in Brasilien eine neue Heimath zu finden, der ist derjenige Leser, für welchen nachfolgende Zeilen und Seiten geschrieben werden.

Die ganze Reise theilt sich selbst in drei Theile,

- A ) in die Landreise in Europa,
- B ) in die Seereise,
- C ) in die Landreise in Brasilien.

In diesen drei Abtheilungen soll denn auch die ganze Reisebeschreibung gegeben werden.

#### **A. Die Landreise in Europa**

Den 8. April 1855 früh Morgens bestiegen die oben bemerkten Graubündner die Omnibusse und die theils offenen, theils gedeckten Leiterwagen, die sie über die Grenzen des Heimathkantons und bis nach Wallenstadt brachten, wo ein Essen für sie bestellt und bereitet war. Von dort an übernahm das Dampfschiff mit zwei Booten, die von ersterm ins Schlepptau genommen wurden, für eine Zeitlang die Weiterbeförderung der Auswanderer und ziemlich rasch ging es nun nach Weesen. Hier mussten sämtliche Passagiere ihren Platz in den 2 Booten nehmen, und zwar wegen des heftigen Regens grösstentheils in den Kajüten derselben, welche letztere für so viele Leute aber zu klein waren, so dass wir stark zusammengepresst sein mussten. In diesen engen Räumen mussten wir uns bis nach Rapperswil gedulden. Ein Dampfschiff kam uns zwar bis nach Schmerikon entgegen, dasselbe hätte aber mit so vielen Passagieren belastet, auf dem obern Zürichsee damals noch zu wenig Wasser gehabt, und deswegen mussten wir es uns gefallen lassen, bis nach Rapperswil in den 2 Booten zu bleiben, die jedoch vom Dampfschiff schnell nachgeschleppt wurden. Hier blieben die Boote zurück und wir Alle nahmen unsern Platz auf dem Dampfschiffe ein. Da aber nur Wenige von uns in die erste Kajüte, in welcher sich andere Reisende befanden, gehen durften und auf dem Verdeck wegen des Regens nur diejenigen blieben, die in der zweiten Kajüte weder zum Sitzen noch zum Stehen Raum fanden, so gab es hier wieder grosses Gedränge. So kamen wir endlich unter williger oder unwilliger Erduldung manches Schweren nach Zürich.

Besser ging es in mancher Hinsicht von hier nach Baden auf den Dampfwagen, welche Raum genug hatten und von allen Wagen der dritten Klasse (Laut Reiseakkord wurden uns immer, wie begreiflich, die Dampfwagen der dritten Klasse angewiesen), die wir bis nach Hamburg kennen lernten, die schönsten und bequemsten waren. Nach unserer Ankunft in Baden brach die Nacht bald ein; allein nach der schon vorher getroffenen Anordnung unseres Führers, des Herrn Benedict von Chur, mussten wir noch am ersten Tage bis Brugg im Kt. Aargau reisen, und zwar meistens mittelst gedeckter Leiterwagen. In Brugg war ein reichliches und gutes Nachtessen bereit, das von den Bescheidenen unter uns mit tüchtigem Appetit genossen, von Vielen aber mit einer ins Unglaubliche gehenden Fressgier (man verzeihe mir diesen Ausdruck, er ist aber der bezeichnendste) verschlungen wurde, so dass sich die Ordentlichen der Andern wegen sehr schämen mussten. Zu tüchtigem Appetit war Grund vorhanden; denn wir hatten seit dem Mahl in Wallenstadt, also von Morgens 9 Uhr an, Nichts mehr gegessen, weil der Mann, welcher in Schmerikon für uns Brot und Käs an Bord des Dampfschiffes hätte rüsten sollen, diese beim Landungsplatze in eine Remise hingestellt hatte, wo wir sie nicht holen konnten, aber zu solch gierigem Fressen gibt es keinen andern Grund, als den höchsten Grad von Eigennutz, Unverschämtheit und Grobheit. Einige Sachen, die in dem betreffenden grossen und wackern Gasthofe zu Brugg bei jenem Nachtessen, in der darauffolgenden Nacht und bei dem am folgenden Morgen verzehrten Frühstück vorfielen, so wie auch einige andere Auftritte des ersten Tages unserer Reise, zeigten mir deutlich genug, was für Subjekte sich unter unserer Reisegesellschaft befinden, und liessen mich deutlich genug ahnen, was für eine Reise wir in einer Hinsicht vor uns haben.

Die nämlichen Leiterwagen, die uns von Baden nach Brugg brachten, waren auch unser Transportmittel von Brugg nach Basel. Am 9. April frühe wurden sie in Brugg von den Frauen, Kindern und alten Reisegenossen, von den kräftigern Leuten aber erst auf dem Bözberg bestiegen. Nach Plan hätten sie uns bis circa 2 Uhr nach Basel bringen sollen; die Fuhrmänner fuhren aber so langsam und machten so lange Halte, dass die Ankunft in Basel erst Abends 5 Uhr erfolgte. Diese Verspätung hätte jedoch nicht so viel zu sagen gehabt; schlimmer war der Umstand, dass die Wagen gegen den unter heftigem Wind fallenden Schnee und Regen zu wenig Schutz boten, und die Nothwendigkeit bei schlimmem Wetter da, wo noch keine Dampfwagen oder Dampfschiffe die Reise vermitteln, gute Omnibusse anzuwenden, stellte sich klar an den Tag.

Nicht minder nöthig ist auch, dass, so lange nicht eine Eisenbahn von Chur bis nach Basel läuft, diese Strecke in 2 vollen Tagen gemacht, am ersten Tag in Zürich, spätestens in Baden, gehalten und übernachtet

und an jedem Tag an einem schicklichen Orte Etwas zu Mittag gegeben werde. Es soll hier nicht der Bequemlichkeit und dem Wohlleben das Wort geredet sein, nein ! aber es gilt die Gesundheit, die beim Beginne einer grossen Reise gewiss höchst nöthig ist, die aber in schlechten Wagen, durch zu langes Warten auf ein Essen und durch nachherige Überfüllung des Magens gar sehr auf das Spiel gesetzt wird. Wohl darf zur Erhaltung der Gesundheit ein bedeutendes Opfer nicht gescheut werden, und die Auswanderer oder die Gemeinden, wenn diese das Reisegeld vorschiesen, sollten sich eine Mehrausgabe gefallen lassen; denn Frk. 22.– für ein Erwachsenen und Frk. 11.– für ein Kind reichen allerdings nicht hin, die Ausgaben einer Reise, wie ich sie fordere, und die Transportkosten für die Kisten zu decken.



**Thomas Davatz-Auer**



**Catharina Davatz-Auer**

In Basel wurden wir in mehrere Gasthäuser vertheilt. Die 57 Prätigauer kamen alle in die Sonne in Klein-Basel und hatten Ursache, über Beköstigung und sonstige Behandlung zufrieden zu sein. Ein Theil der übrigen Auswanderer war mit seinen Gastgebern auch zufrieden, ein anderer hingegen nicht. Es war dieses der Theil, der überall in Mannheim, Köln und Hamburg, wo wir auf ähnliche Weise vertheilt wurden, mit seinen Gastgebern unzufrieden war, wie wohl er wenigstens in Hamburg einen bessern Gasthof bekam, als viele Andere;

der Theil war es, der in Graubünden bei seinem Herumbetteln sich so benahm, dass man hätte meinen sollen, diese Leute müssten vor lauter Dankbarkeit beinahe zerfließen, wenn sie nur einmal eine warme Suppe mit Brot erhielten.

Der Aufenthalt in Basel dauerte nur bis Osterdienstag, 10. April, Morgens 10 Minuten vor 10 Uhr, nämlich bis unser Gepäck von den grossherzoglich-badischen Zollwächtern visitirt war, und dann ging es bei meistens argem Wind und heftigem Regen rasch Mannheim zu, wo wir, in mehrere Gasthöfe vertheilt, die Nacht vom 10. auf den 11. April zubrachten.

In Basel kauften wir noch Proviant (Brot, Fleisch, Würste, Käs u. s. w.), den wir während der Fahrt nach Mannheim verzehrten; denn an diesem Tag, wie auch an demjenigen, an welchem wir mit der Eisenbahn von Deutz nach Haarburg reisten, wurde in keinem Gasthofe zu Mittag gegessen; wir genossen in den Wagen solchen Proviant. Das Geld dafür gab uns unser Hauptagent, Herr Paravicini von Zürich, in Basel.

Dass wir so schnell von Basel abreisen mussten, kränkte mich sehr. Theils hätte ich gerne die Meinen und Andere in dieser Stadt ein wenig herumgeführt und ihnen einige Merkwürdigkeiten gezeigt, theils wäre es mir auch gar lieb gewesen, eine Pflicht der Dankbarkeit und Liebe erfüllen, d. h. von manchen meiner dortigen Freunde und Wohlthäter, zu denen ich nebst einigen andern Herren namentlich die verehrten Herren Vorsteher von Beuggen zu zählen habe, Abschied nehmen zu können. Keinen Einzigen konnte ich in seiner Wohnung aufsuchen; kaum hatte ich Zeit, einigen Brüdern, welche mich in meinem Logis gütigst aufsuchten, Rede und Antwort zu geben, weil ich von den vielen Mitreisenden, denen alle Erfahrungen und Kenntnisse mangelten, gar so sehr in Anspruch genommen wurde. Die sonst tadelnswerthe Saumseligkeit der Fuhrleute von Brugg machte es mir möglich, dass ich bei Mumpf (bei Stein im Fricktal) über den Rhein setzen und einen kurzen Abschiedsbesuch in Beuggen machen konnte. Es war mir vergönnt, ungefähr 2 Stunden lang – sie gehörten zu den schönsten Stunden meiner Reise – dort bei den mir so theuer gewordenen Pflegeeltern, Herrn und Frau Inspektor Zeller, und einigen ihrer Kinder zu verweilen. Leider lag aber Herr Insp. Zeller damals krank darnieder, dass ich mich mit ihm nicht viel unterhalten konnte. Ich hoffe zu Gottes Gnade, dass er bald wieder hergestellt worden sei, und wünsche, dass dieses theure Elternpaar noch vielen zum Segen werden möge, wie es mir zum Segen war.

Um hier noch kurz Etwas von der Visitation auf der Grenze des Deutschen Zollvereins zu sagen, so sei bemerkt, dass dieselbe ganz leicht vorübergegangen sei. Die Zollbeamten, welche sonst strenge visitiren müssen, trugen lobenswerthe Rücksicht mit uns armen Auswanderern, die freilich meistens nur höchst nöthige Gegenstände für

ihre häusliche Einrichtung in Brasilien, aber doch Vieles bei sich hatten, das nach den Zollvereinsgesetzen hätte verzollt werden müssen. Viele Kisten wurden gar nicht geöffnet, und kein einziges Stück als verzollbar erklärt.

In der schönen, aber nicht sehr volkreichen Stadt Mannheim kamen wir den 10. April Abends  $\frac{1}{2}$ 10 Uhr an, und schon um 8 Uhr des folgenden Morgens mussten wir sie verlassen, um mit einem Extra-Dampfschiffe auf dem schönen Rhein nach Köln zu eilen, wo wir einen Rasttag erhielten und bis am Morgen des 13. Aprils verweilten.

Dass wir es an diesem Rasttage nicht unterliessen, den durch seine prachtvolle Bauart, durch seine Grösse, durch seine herrlichen Glasmalereien u. s. w. ausgezeichneten Dom zu Köln zu besuchen, versteht sich von selbst. Auch andere Merkwürdigkeiten schauten wir da aufzusuchen; derselben sind aber im Verhältniss zur Grösse der Stadt und im Vergleich mit den Sehenswürdigkeiten anderer, namentlich neuerer Städte, nicht viele. Das hohe Alter der Stadt erkennt man allerdings an ihren engen Strassen und Gassen, die man neben einigen schönen, breiten Strassen und grossen Plätzen vielfach findet.

Den 13. April früh Morgens marschierten wir über die lange Rheinbrücke hinüber nach Deutz, um in dem dortigen Bahnhofe die Wagen zu besteigen, die uns in schnellem Fluge nach Hannover, nach Minden, brachten und dort den Dampfswagen überlieferten, mit welchen wir den 14. April, Morgens  $3\frac{1}{4}$  Uhr, nach Haarburg, Hamburg gegenüber kamen. Wie uns unser Herr Agent sagte, hätten wir am vorhergehenden Abende spätestens um 11 Uhr in Haarburg eintreffen und dort ein Nachtessen erhalten sollen, allein bei der wirklich sehr langsamen Fahrt dieses hannoverischen Zuges erreichten wir Haarburg erst am folgenden Morgen, so dass dann aus dem Nachtessen begreiflicher Weise nichts wurde, und wir mit dem in Köln gekauften Proviant von da an bis nach Hamburg, wo wir am 14. April Morgens  $6\frac{1}{4}$  Uhr mit einem Dampfschiffe anlangten, es aushalten mussten.

Ähnlich wie in Mannheim und Köln wurden wir auch in Hamburg in verschiedenen Auswanderer-Häusern untergebracht. Das Loos fiel uns Prätigauern dabei nicht am besten; doch wollen wir uns über unsern Wirth und seinen Gasthof nicht beklagen. Der beste Koch, der Hunger, war mit uns gekommen, und so schmeckte uns das nach und nach aufgestellte Frühstück sehr gut, wenn schon der Kaffee ziemlich fade und nicht überall solche Ordnung und Reinlichkeit vorhanden war, wie man es gerne gehabt hätte. In diesen hamburgischen Gasthäusern hatten wir bis am Vormittag des 19. Aprils zu verweilen, weil das für uns bestimmte Schiff «Kronprinz Ernst August» von seinen bedeutenden Beschädigungen, die es im Februar letzten Jahres auf seiner ersten sehr stürmischen Retour-Fahrt von Nordamerika her erhalten hatte, ausgebessert werden musste.



In den 5 Tagen unsers Aufenthaltes in Hamburg besahen wir uns diese Stadt ziemlich, verschleuderten leider aber auch viel zu viel Geld. Der Anlässe dazu sind schrecklich viele. Jeder der fast unzähligen Masse von Krämern und Handelsleuten bietet seine Waaren dem unerfahrenen Auswanderer mit der bestimmtesten und feierlichsten Versicherung an, dass die einen während der Seereise, die andern am Bestimmungsorte ganz unentbehrlich seien. Der Unerfahrene glaubt, wirft sein kostbares Geld hin und wird früher oder später inne, dass er meistens mit Betrügern verkehrte. So ist es Manchen von uns, in Betreff eines Artikels auch mir gegangen, wiewohl ich mich möglichst bemühte, nur mit redlichen, soliden Männern und Häusern in Geschäfte zu treten. Es wäre daher sehr zu wünschen, dass der Aufenthalt in einer Hafenstadt möglichst kurz gemacht würde. Man möchte zwar eine solche Stadt auch gerne ansehen; allein das kann, wenn man sich fleisst, in kurzer Zeit so weit geschehen, als die meisten Auswanderer es zu thun verstehen. Viele von uns sind, trotz all ihres Herumlaufens und Besehens, doch in einen nur ganz kleinen Theil von Hamburg gekommen, haben gerade die schönsten Strassen, Plätze, Gebäude u. s. w. nicht gesehen, und ich bin sogar froh, dass sie manche, freilich nicht schöne, sondern sehr wüste Gassen und Plätze, bei welchen mich meine ziemlich vielen Geschäfte vorbei führten, nicht gefunden haben; denn dieses waren schreckliche Laster- und Sündenplätze. In einer solchen Stadt kann man prachtvolle Werke der Kunst und Macht, aber auch scheussliche Beweise der tiefsten Versunkenheit des Menschen treffen.

Es ist nicht mein Vorsatz, eine Beschreibung dieser oder einer andern von uns berührten europäischen Stadt zu geben, auch nicht einzelner Theile derselben, wie z. B. des Doms von Köln, der Michaeliskirche mit ihrem sehr hohen Thurme in Hamburg, des dortigen Hafens mit seinem Mastenwalde, der Börse und der Bazar-Halle mit ihrem Menschengewühle, des Jungfernstiegs und der übrigen neuen Plätze, Gebäude, Strassen u. s. w.; dieses Alles beschreibe ich nicht, um so mehr, da all diese bewunderungswürdigen Gegenstände schon mehrfach und viel besser beschrieben worden sind, als ich es zu thun vermöchte; dagegen will ich noch Einiges über den ersten Theil unserer Reise, der Landreise in Europa, nachtragen.

Leider hatten wir von Wallenstadt bis Köln meist sehr wüstes Wetter mit vielem Wind, Regen, Schnee und Kälte. Aus diesem Grunde konnten wir die schönen Uferflecken und Städte des Zürichsee's fast nicht anblicken, mussten auf dem Bözberg, anstatt uns an der dortigen schönen Aussicht ergötzen zu können, die Köpfe gegen einander kehren und uns in einander drängen, um uns auf den mangelhaft, jedoch dunkel bedeckten Leiterwagen möglichst gegen Wind, Kälte, Regen und Schnee schützen zu können; aus dem gleichen Grunde mussten wir auf der Bahn von Basel bis Mannheim die ledernen Vorhänge, die sich

an den Wagen der dritten Klasse anstatt der Glasfenster befinden, vorziehen und uns im Dunkel durch das Grossherzogtum Baden ziehen lassen, so dass wir von seinen Schönheiten nicht einmal so viel zu sehen bekamen, als man sonst bei einem Dampfesflug noch sehen kann; aus demselben Grunde endlich mussten wir auch auf der Fahrt über den wunderschönen Rhein zwischen Mannheim und Köln meist in den Dampfschiffskajüten bleiben und konnten von den dortigen reizenden Ufergegenden mit ihren Städten, Schlössern und Festungen wieder fast nichts betrachten. So wurden uns die Schönheiten dieser Reise, die sich bei schönem Frühlingswetter wirklich zahlreich und prachtvoll hätten einfinden müssen, entzogen und durch viele Widerwärtigkeiten, die uns meistens von dem Böswillen und dem Unverstande vieler Passagiere zugefügt wurden, reichlich ersetzt. Doch wir reisten ja nicht, um Schönheiten zu sehen; aber doch hätten wir uns gerne daran ergötzt, wenn es uns vergönnt worden wäre.

Verlegenheiten und Leiden gibt es auf einer so grossartigen Reise gewöhnlich auch durch Unpässlichkeit und Krankheit einiger Passagiere, besonders der Kinder. Einigermassen erfuhren auch wir dieses schon bis nach Hamburg, indem einige Kinder (darunter auch meine 2 jüngsten) mehrere Tage kränkelten und Furcht erregten, der Tod könnte Lücken in unsere Reihen bringen. Die Verkältungen, die besonders bei der Fahrt mit den schlecht geschlossenen Wagen von Brugg nach Basel unvermeidlich waren, die grosse Unruhe, das späte Ankommen in den Gasthäusern, mitunter erst um 10 Uhr, dann das noch bedeutend spätere Zubettgehen, verbunden mit dem zuweilen schon um 4 Uhr erforderlichen Aufstehen, endlich auch der Mangel an den früher gewohnten Speisen und die Angewöhnung an bisher ganz ungekannte Nahrungsmittel u. s. w. sind Sachen, die unter Kindern und schwachen alten Leuten wohl Krankheit und Tod bewirken können, und wir hatten es wohl ganz und allein der Gnade und Hilfe Gottes zu verdanken, dass wir dies nicht reichlicher erfuhren. Ein einziger Passagier, ein nur wenige Tage vor der Abreise in Untervatz, Kt. Graubünden, geborenes Kind, starb in Hamburg und wurde dort begraben; die andern Kränklichkeiten hoben sich alle, so dass wir meist ziemlich gesund und wohl an Bord unseres Schiffes gehen und den Theil unserer Reise beginnen konnten, dessen Beschreibung nun folgt.

## **B. Die Seereise**

Am 19. April hatten wir uns an Bord unsers Schiffes zu begeben, doch nicht um sogleich unsere Seereise zu beginnen, sondern um uns in den ersten 3 Tagen, während welchen die Ausbesserungsarbeiten am Schiffe auf das Rascheste fortgesetzt wurden, in unserer ganz neuen

Wohnung einrichten und vor dem Eintritte der Seekrankheit an das Schiffsleben gewöhnen zu können. Den 22. April Morgens fuhren wir endlich aus dem Hafen von Hamburg und bis nach Stade, theils um dem fortwährenden an- das-Landfahren einiger Passagiere ein Ende zu machen, theils auch um beim Eintritte günstigen Windes gerüstet zu sein und sogleich in die See stechen zu können. Noch fehlte der gute Wind, wesswegen auch unser Schiff bis nach Stade durch ein Dampfschiff bugsiert werden musste.

Nro. 15 bis 24.

**Überfahrts-Vertrag** für

für die Reise von Hamburg nach der  
Gemeinde Sanas, Kanton Graubünden,  
im Jahr 1885.

**Verzeichniß**

der Effekten, welche mit dem Namen der Eigenthümer versehen  
sein müssen.

Nro.	Anzahl.	Benennung.	Gewicht.
15 bis 24	332 6	Ruprecht Pakt	
Zusammen ab Freigewicht			4700
für das Übergewicht von bezahlt ist.			

Akte v. d. Eng. Gew. d. Ueberfahrts-Vertr. v. 15 bis 24 April 1885.

**Überfahrts-Vertrag**

Der günstige Wind liess bis Morgens den 25. April auf sich warten; bis an diesem Tage lagen wir auch bei Stade vor Anker. Während unseres dortigen Aufenthaltes ereigneten sich 3 Geburts- und 2 Todesfälle. Am 23. April wurde zuerst der Familie Rupert von Mastrils, Kt. Graubünden, ein Knabe geboren, und dann kam eine Frau Schlittler aus dem Kanton Glarus mit 2 viel zu früh geborenen Kindlein darnieder. Der Knabe Rupert lebt und befindet sich jetzt wohl in Ybicaba; die Zwillinge hingegen sind gestorben, der eine sogleich nach der Geburt, der andere wenige Stunden später. Beide wurden noch zu Land beerdigt.

Nach dem Eintritte des günstigen Windes, also am Morgen des 25. Aprils, kam unser Herr Kapitän von seiner Heimathstadt, von Haaburg, her an Bord des Schiffes und befahl sobald nach seiner Ankunft die Lichtung der Anker und die übrigen Zurüstungen, und bald rückten wir, geführt von einem Lootsen, der Nordsee zu. Gegen Abend entschwand uns das feste Land immer mehr, und vor Einbruch der

Nacht sahen wir nur noch in nördlicher Richtung in ziemlicher Ferne die Insel Helgoland, sonst – kein Land mehr –. Bis in die Nordsee hinein ist ein Lotse nöthig; denn in der Elbe gibt es viele Sandbänke und Untiefen, auf denen ein Schiff leicht auffahren kann. Bis dahin ging auch der unserige mit; dann verliess er uns und übergab die Führung des Schiffes unserm Herrn Kapitän C. Meyer von Haarburg, Königreich Hannover. Dieser war, um gleich hier das Hauptsächlichste von unserer Schiffsmannschaft zu sagen, ein freundlicher, guter, sehr gefälliger und sanftmüthiger Mann von circa 35 bis 38 Jahren, ein erfahrener, tüchtiger, vorsichtiger und immer nüchterner Leiter des Schiffes. Er gewährte den Passagieren allerlei Begünstigungen und erlaubte Vieles, das er hätte verweigern können, und so wurde uns die Seereise durch seine Güte um ein Grosses erleichtert. Mit allem Rechte kann man ihn allen Auswanderern bestens empfehlen, und der Wunsch, dass alle nachfolgenden Auswanderer solche Kapitäne bekommen möchten, wie der unserige war, ist ein gerechter!

Ein ähnliches Lob kann und muss ich auch über die beiden Herren Steuermänner aussprechen. Beide bewiesen gegen alle Passagiere die grösste Freundlichkeit, Güte, Dienstfertigkeit, nöthigenfalls auch die erforderliche Energie, Gewandtheit und Tüchtigkeit. Leider starb uns der Untersteuermann nach ganz kurzer Nervenfieberkrankheit am frühen Morgen des 21. Mai. Auch die Matrosen waren alle recht freundlich, gefällig und gut gegen Jung und Alt. Wirklich müssen wir sagen, dass wir in Betreff der ganzen Seemannschaft so glücklich waren, wie es wohl selten Auswanderer sein werden. Um unser Glück noch grösser zu machen, hatten wir auch ein recht gutes Schiff, einen Dreimaster, der sich als einen guten Schnellsegler bewies und viele Schiffe, die uns um ein Bedeutendes voraus waren, eingeholt und überflügelt hat. Mit einer solchen Seemannschaft und einem solchen Schiffe begannen wir am Abend des 25. Aprils die eigentliche Seereise, indem wir uns nicht mehr auf der Elbe, sondern auf dem offenen Meere, auf der Nordsee befanden.

Unser Herr Kapitän sagte uns, dass er die Fahrt von der Elbemündung bis zu Ende des englischen Kanals einmal in 30 Stunden, ein ander Mal in 3 Wochen zurückgelegt habe, und durch den Obersteuermann erfuhr ich, dass diese Strecke mitunter noch bedeutend mehr Zeit erfordere. Man muss sich bekanntlich bei einer Seefahrt nicht nur auf sehr langsames Vorwärtsschreiten, sondern oft sogar auf rasches Rückwärtsgehen gefasst machen. Recht dankbar hätten wir daher sein sollen für den günstigen Wind, der uns schon am 29. und am Vormittag des 30. Aprils schnell und sanft durch den Kanal und in den atlantischen Ocean hinein trieb; aber mit unserem Danke sah es, dass Gott erbarm! entsetzlich schlimm aus. Doch will ich hier über diesen Punkt schweigen und an einem andern schicklichen Ort Einiges sagen.

Die Fahrt neben der englischen Küste, die wir also bei günstigem Winde und meistens bei hellem Tage machten, gewährte den gesunden Passagieren viel Vergnügen. Herr Kapitän fuhr ganz nahe an dieser Küste vorbei, dass nicht nur das Land, sondern auch einige Städte und Ortschaften deutlich und klar gesehen werden konnten, und dies vergnügte die Leute sehr. Mir war es nicht vergönnt, dieses Land, das letzte europäische, und diese Städte und Ortschaften, die man beim Abschiede von Europa gewissermassen als heimathliche betrachtet, sehen und mich bei ihrem Anblick erfreuen zu können. Heftige Kolikschmerzen, die eine Folge vorausgegangener Erkältung auf der kalten Nordsee (der Thermometer zeigte meistens bloss +3° oder +4° Reaumür) waren, fesselten mich den ganzen 29. und theilweise auch den 30. April an mein Bette, und so musste ich Schönes missen und Schweres leiden. Doch es hatte dies gewiss auch sein Gutes. Die Noth lehrt beten, sagt ein bekanntes Sprichwort, das in vielen Fällen wahr sein mag, zuweilen aber auch eine Lüge ist; gewiss aber treibt sie denjenigen, der den HERRN in seiner Gnade, Barmherzigkeit und Leutseligkeit erfahren hat und kennt, zu diesem guten HERRN und nöthigt ihn, besonders an einem Orte, wo kein menschlicher Arzt zu rufen ist, sich an den Arzt zu wenden, der überall (ohne 10 Milreis, ungefähr Frk. 28.– per Legua zu fordern, wie dies in Brasilien Taxe ist) schnell erscheint, herrliche und gesegnete Visiten macht und immer die richtigen, wenn auch oft sehr bitteren Heilmittel verordnet und bringt. Ist es gut, dass man jedes Geschäft mit dem HERRN, unserm Gott, beginnt, so ist es sicherlich nicht minder gut und nöthig, dass man eine so grosse, gefährliche und wichtige Seereise mit Ihm unternehme, und dazu waren meine Schmerzen mir förderlicher, als es der Anblick des Schönen gewesen wäre, das ich nicht zu sehen bekam.

Der günstige Wind, den wir im Kanal hatten, verliess uns nicht, vermehrte sich aber gegen Abend des 2. Mai dermassen, dass er zum gefährlichen Sturm geworden wäre, wenn er die entgegengesetzte Richtung gehabt hätte, und dass unser Schiff, das mit ziemlich vielen Segeln fuhr, in einer Stunde 5 bis 6 Stunden zurücklegte. Zwei Tage lang ging es mit solchem Winde vorwärts, dann trat der in jener Meeresgegend gewöhnlich herrschende, zwar etwas schwächere, aber immerhin sehr günstige Nordost-Passatwind ein, mit welchem wir fortwährend sehr schnell segelten.

Bis in der Nacht vom 16. auf den 17. Mai ging es so erwünscht vorwärts. Dann stellte sich um Mitternacht plötzlich ein Gewitter mit sehr heftigem Regen und etwas Wind ein. Am Morgen lagen wir bei völliger Windstille, bei dunkler, schwüler Luft (der Thermometer stand Morgens auf +20, Mittags auf +22 und Abends auf +21 Grad Reaumür) und bei mitunter ganz entsetzlichen Regenschauern auf der ganz ruhigen See unter dem 6. Grade nördlicher Breite. Schon Mittags am

17. Mai hörte die gänzliche Windstille auf; aber von nun an ging es, besonders in den ersten und folgenden Tagen, bei weitem nicht mehr so schnell vorwärts, als wir es bis dahin gewohnt waren. Der Wind wurde uns nie mehr so günstig, wie bis jetzt; oft kam er uns gerade entgegen, meistens war er Südsüdost, auch Südost, zuweilen Südsüdwest, Westsüdwest u. s. w.; einige Male gab es, jedoch nur für kurze Zeiten, auch noch Windstille. Daher kam es, dass wir zur Durchseglung der noch übrigen 30 Breitengrade (vom 6. Grad nördl. Breite an gerechnet, wohin wir bis zum 17. Mai kamen) 29 Tage brauchten, während die schon durchsegelten 48 Breitengrade in 22 Tagen zurückgelegt wurden. Da wollte es uns langweilig werden, wiewohl wir noch wenig Ursache dazu hatten; denn wie uns der Obersteuermann, der schon mehrmals ganz Südamerika umgesegelt hat, erzählte, gibt es oft Fälle, dass man in der Nähe des Äquators, unter dem wir uns am 24. Mai, Morgens 8<sup>1/2</sup> Uhr befanden, 5 Wochen bis 2 Monate lang gar keinen Wind hat und auf dem gleichen Flecke liegen muss. Hätten wir eine so langsame Fahrt gehabt, so weiss ich nicht, wie weit bei Vielen unter uns die Ungeduld gestiegen wäre, die während den 8 bis 10 letzten Tagen, in welchen wir nur die kleine Strecke von Rio Janeiro's Höhe bis Santos, unserm Landungshafen, zurücklegten, schon einen ziemlichen Grad erreicht hat. Hierüber will ich keine Untersuchung anstellen, sondern bemerken, dass wir auf der ganzen, grossen Seereise, Gott sei Lob und Dank, gar keinen Sturm zu bestehen hatten.

Vom 2. Mai an war zwar der Wind sehr stark und trieb die See hoch, sodass der unterste Querbalken des Hauptmastes in Folge der starken Schaukelung des Schiffes einige Male mit dem Meere in Berührung kam und Wellen über Bord hereinschlugen; aber er förderte uns gar sehr, brachte uns keine Gefahr und bereitete uns noch viele lächerliche und lustige Auftritte durch das oft sehr komische Herumfahren dessen, was nicht ganz fest angebunden war, durch das wirre Herumrennen, Herumschiessen, Ausgleiten, Kriechen und Aufstehen vieler Passagiere, die sich bei nüchternem Kopfe benahmen, als ob sie den ärgsten Rausch hätten. Gegen Ende unserer Seereise glaubten wir einmal einen Sturm zu bekommen. Es war am 12. Juni Morgens <sup>1/2</sup>5 Uhr, als der Obersteuermann den Kapitän mit dem Bemerken aufweckte, dass von Rio Janeiro her (wir lagen südlich von dieser Stadt) ein Sturm anrücke. Die Vorbereitungen auf einen solchen waren grösstentheils schon gemacht und wurden noch in aller Eile vollendet. Während dem kam ein fürchterliches Getöse und Geräusch heran, und immer stärker wurden die vielen Donnerschläge: es war sehr Schlimmes zu befürchten. Die stockdicke Finsterniss, welche durch die fast unzähligen hellleuchtenden Blitze erhellt wurde, doch nicht so, dass man die Ursache des Geräusches hätte erkennen können, war geeignet, die Befürchtung zu vergrössern. Endlich war das entsetzliche Geräusch da; und mit einem

Male fiel eine Wassermasse auf unser Schiff, dass es wahrhaftig ein Graus war. Es war ein Gewitterregen, wie sich solche in dieser Gegend oft einstellen, von deren Stärke man sich aber in Europa keinen Begriff machen kann. Regentropfen von fürchterlicher Grösse fielen so dicht, dass es fast buchstäblich war, als ob man mit Gefässen, «mit Gelten» herunterleere. Wind kam mit jenem Regen gar keiner, dagegen ein entsetzliches Donnerwetter, das in beinahe gleicher Stärke bis um 6 Uhr währte und erst um  $\frac{1}{2}$  7 Uhr ganz aufhörte. Die stärksten Blitze fuhren rings um uns herum so schnell nacheinander in das Meer, dass sie fast nicht zu zählen waren und einer der letzten traf den Haupt- oder Mittelmast unseres Schiffes. Der auf dem Ober- oder Hinterdeck stehende Obersteuermann kauerte unwillkürlich zusammen, und ich, in der Kajüte an der Tafel sitzend, fühlte auch den elektrischen Schlag. Schaden und Unglück erlitten wir aber durch diesen fürchterlichen Schlag und durch dieses ganze Gewitter nicht.

Der ereigniss- und unglücksvollste Tag war für uns der 15. Juni. Früh Morgens um 4 Uhr wurden alle Schiffsbewohner durch die grässlichsten Rufe des Obersteuermanns aus ihrem Schläfe aufgeschreckt. Der jüngste Matrose, der Gehilfe des Kochs, der seine erste Seereise machte, wollte wahrscheinlich auf dem Schiffsbug seine Nothdurft verrichten und fiel dabei, noch halb im Schläfe, der ihn gewöhnlich erst spät ganz verliess, über das Geländer hinaus und in die See. Als er über das Wasser kam, stiess er einen Hilfe- und Nothschrei aus, der vom Steuermann gehört wurde, worauf dieser dann durch die eben bemerkten Schreckensrufe die Matrosen um Hilfe rief. Schnell wurde nun ein Tau mit einem Korbe in die See geworfen, woran sich ein über Bord Gefallener im glücklichen Falle halten und retten kann, und in der grössten Eile liess man ein Boot in die See und 3 Matrosen suchten mit einer Laterne (es war ganz finstere Nacht) eine ziemliche Zeit an dem Verunglückten, leider aber vergebens. Wir mussten die Unglücksstelle ohne den gutmüthigen, aber etwas langsamen jüngsten Matrosen verlassen.

2 bis 3 Stunden nach diesem Unglücksfalle trat ein anderes Ereigniss ein, nämlich: Ein 2 jähriges Knäbchen aus dem Kanton Aargau starb, wahrscheinlich nur in Folge fast gänzlicher Vernachlässigung von Seite seiner Eltern, besonders seiner Mutter. Wieder 2 bis 3 Stunden später folgte noch ein Ereigniss: Elsbeth Jost von Fanas, Kt. Graubünden, wurde glücklich von einem gesunden, muntern Mädchen entbunden, das sich, wie auch seine Mutter, gesund in der Vergueiro'schen Kolonie Angelica befindet. Die 2 letztgenannten Fälle sind die einzigen Ereignisse dieser Art, die unter den Passagieren während der eigentlichen Seereise vorfielen; denn die bei Stade vorgekommenen Fälle werden nicht in die Dauer der Seereise gerechnet, ebenso auch nicht der Todesfall, der sich am gleichen 15. Juni, aber erst nachdem wir

schon in der Bucht von Santos geankert hatten, ereignete, wodurch eine Familie von Untervatz, Kt. Graubünden, ein verwahrlostes und vernachlässigtes Kind verloren hat. Wäre auf diese 2 Kinder von Seite ihrer Eltern die gehörige Sorgfalt verwendet worden, so wären sie sicherlich nicht gestorben, und die Passagiere hätten von Hamburg bis Santos aus ihrer Mitte Niemand verloren, hätten dagegen das Schiff um 2 Köpfe reicher verlassen, als bestiegen.

Dieser Umstand wird jedem denkenden Leser schon sagen, dass wir, die gewöhnliche Seekrankheit abgerechnet, keine erheblichen Krankheiten auf dem Schiffe gehabt haben. (Nach dem Tode des Untersteuerers hat das Nervenfieber auch bei einigen Matrosen leise angeklopft; allein die Auswanderer blieben ganz verschont, und auch die Matrosen waren bald wieder hergestellt.) und dieses wird wieder beweisen, dass unsere tüchtige Seemannschaft möglichst auf Ordnung gehalten habe, und dass wir auch gut beköstigt worden seien. Dieses Alles kann und soll hier bestätigt werden. Kost, wie man sie auf Auswandererschiffen gewöhnlich hat, nämlich: Rindfleisch, Speck, beides eingepökelt, d. h. in Salz liegend, Häringe, Sauerkraut, Reis, Graupen (Gersten), Linsen, Pflaumen, Mehl, Zwieback, für den Anfang der Seereise auch Roggenbrot, Zucker, Kaffee, Essig, gesalzene Butter, Wein, war an Bord unsers Schiffes genugsam vorhanden und meistens in guter Qualität. Bis in die heisse Zone hatten wir auch Kartoffeln. Von all diesen Sachen wurde auch hinreichend genug gekauft und verabreicht; gar oft wurden noch übrige gekochte Speisen über Bord geworfen. Es muss also dem Befrachter des Schiffes, Herrn Kapitän Valentin in Hamburg, das Zeugniß gegeben werden, dass er sein Versprechen wie im Übrigen, so auch in Bezug auf diesen Punkt völlig gehalten habe.

Trotz dessen ist aber doch die dem Auswanderer gereichte Kost von der Art, dass sie ihm oft gar nicht wohl schmecken kann. Das Pökelfleisch ist fürchterlich stark vom Salz, fast ungeniessbar, der Zwieback natürlich entsetzlich hart, so dass Personen mit schlechten Zähnen ihn auch nicht geniessen können, ohne ihn einzuweichen; dadurch wird er aber, da er ohnehin ganz ungesalzen und ungesäuert ist, gar fad und kraftlos. Das Trinkwasser, an dem wir keinen Mangel hatten, wird in der heissen Zone so schlecht, dass man es auch beim grössten Durste nicht trinken kann; man habe denn Essig und Zucker, Himbeersaft und dgl. dazu gesetzt; es riecht wie ziemlich gut gegorene Gölle! Dann wird auch in der Küche mancher Fehler, theils mit, theils ohne Schuld des Koches gemacht. Die Küche eines Auswandererschiffes sollte überhaupt besser eingerichtet werden. Aus all diesen und noch andern Gründen schmeckt wirklich die Schiffskost manchmal sehr schlecht, so dass nur starker Hunger zum Essen derselben treibt. Sollte die einst in den Zeitungen bekannt gemachte Erfindung eines Franzosen, wodurch frisches Fleisch während längern Seereisen gut erhalten werden soll (Man sprach da-



von, in Brasilien geschlachtetes Fleisch frisch auf den Pariser-Markt zu liefern), sich bewährt haben, so wäre es von gar grossem Werthe, wenn auf einem Auswandererschiff davon Gebrauch gemacht würde; auch ein wackerer Backofen auf einem Schiffe wäre viel werth; gutes Brot ist und bleibt doch immer eine Hauptnahrung des Menschen.

Wenn man eine solche Reise zum ersten Male macht, so fehlen natürlich noch alle Erfahrungen, und es ist nothwendig, dass man sich einer Agentur übergebe und dann die Sachen nehme, wie sie kommen; wenn aber ein Mann, der schon einmal die Reise mit nicht ganz geschlossenen Augen gemacht hat, an der Spitze einer solchen Zahl von Auswanderern stünde, dass ein Schiff eigens gemiethet werden könnte, und wenn er die Auswanderer von Anfang bis zu Ende der Reise führete und begleitete: so liesse sich Manches machen, das zur Erleichterung, Bequemlichkeit und Ordnung sowohl während der See-, als auch der Landreise beitrüge.

Um auf dem Schiffe gute Ordnung zu haben, wählten wir gleich am Anfang der Seereise mit Genehmigung unsers Herrn Kapitäns einen Schiffsvorstand, der die Aufgabe erhielt, nach diesem Ziele möglichst zu trachten. Er bemühte sich redlich, seine Aufgabe zu erfüllen; allein unter so vielen Leuten, von der Klasse, die mit aller Macht Unordnung *will*, nicht bloss aus Gewohnheit, sondern planmässig Unordnung will, um im Trüben fischen und sonst allerlei schlimme Sachen treiben zu können, ist die Einführung und Handhabung guter Ordnung eine Unmöglichkeit. Ach wir hatten eine grosse Zahl ganz elender Subjekte unter uns, welche den Ordentlichen, deren es, Gott sei Dank, auch ziemlich viele gab, oft fürchterliches Herzeleid und grosses Unrecht zufügten. Grobheit, Eigensinn, Trotz, Gewaltthätigkeit, Unzufriedenheit, Undank, Fressgier, Unreinlichkeit u.s.w. haben diese Leute in solchem Grade gezeigt, dass es Niemand glauben kann; wer es nicht gesehen hat. Bete doch jeder Auswanderer ernstlich, dass Gott ihn namentlich vor bösen Reisegefährten bewahre. Er hat auf einer so grossen und von so Vielen gemeinschaftlich zu machenden Reise Unannehmlichkeiten und Widerwärtiges über genug zu tragen, wenn ihm auch kein Böswille solcher Gesellschafter derartiges bereitet; darum noch einmal meine Ermahnung zu dieser Bitte. (Man verzeihe mir diesen Ausfall und diese Klage. Herr Paravicini hat schon auf der Reise nach Hamburg und in dieser Stadt einige Male gesagt, eine gewisse Partei von Untervatz sei ein Chor vom Teufel; hätte er diese Leute gekannt, so hätte er sie nicht angenommen. Ein anderer Theil von Auswanderern aus dieser Gemeinde, brave und ordentliche Leute, hatte besonders seinen redlichen Theil Ärger und Verdruss zu tragen, der ihm durch jene Partei zugefügt wurde.)

Die Seekrankheit hat sich auf unserm Schiffe auch ziemlich eingestellt. Dieselbe zu beschreiben, bin aber gerade ich am untauglich-

sten, weil ich einer der Wenigen war, die sie nicht bekamen; doch habe ich der Anlässe zu Betrachtungen über dieselbe so viele gehabt, dass ich wohl Einiges über sie sagen kann. Der Grund der Krankheit besteht hauptsächlich, ja fast ausschliesslich in der schaukelnden Schiffsbewegung. Durch diese erhalten die Leute immer stärkern Schwindel, Übelkeit, endlich Brechen, Einige bekommen auch das Laxiren. Je stärker die Schaukelung des Schiffes, desto schneller und stärker der Schwindel und die Übelkeit, besonders wenn das Schiff sich nicht nach seinen beiden Seiten wendet, sondern mit seinem Vorder- und Hintertheil in die Tiefe und dann wieder in die Höhe fährt. Wird die See und in Folge dessen auch das Schiff ruhig, so legt sich die Krankheit ziemlich schnell, stellt sich aber wieder ein, so wie das Schiff wieder seine schaukelnde Bewegung erhält. Am besten ist es, wenn die Leute sich möglichst schnell an die Schaukelung gewöhnen, so dass ihnen diese keinen Schwindel mehr verursacht, und wenn sie viel frische Luft geniessen. Beides wird durch den Aufenthalt und durch die Bewegung auf dem Verdeck am schnellsten erzielt, daher sich die Kranken, und wenn sie vor Übelkeit auch lieber sterben, als lebendig bleiben möchten, ja nicht im Zwischendeck oder in ihren Kojen (Betten) ergeben dürfen. Die Nacht hindurch während des Liegens und Schlafens legt sich die Krankheit meistens ziemlich, wird schnell nach dem Aufstehen am stärksten und nimmt gegen Abend wieder ab. Wer aber durch dieses sich bewegen liesse, immer im Bette zu bleiben, der würde, wie die erfahrenen Seeleute uns sagten, die Krankheit während der ganzen Seereise behalten. Es ist also besser, viel sich in freier Luft aufzuhalten und zu bewegen. Wer dieses thut, gewöhnt sich in einigen Tagen, besonders wenn während dieser Zeit die Schaukelung ununterbrochen und stark fortgeht, an dieselbe meistens, und bei wem dieses der Fall ist, bei dem hört auch die Krankheit auf. Es gibt jedoch auch Personen, die diese Angewöhnung nie recht erhalten, sondern immer auf's Neue krank werden, sobald die See und das Schiff wieder in Unruhe gerathen. Kleine Kinder gewöhnen sich am leichtesten daran; 3 bis 4 jährige Kinder hatten bei den stärksten Bewegungen den sichersten und festesten Gang über das Schiff, ausgenommen die Seeleute; auch bei alten Leuten stellt sich die Krankheit gewöhnlich nur schwach oder gar nicht ein. Mit Medicinen ist gegen dieselbe wenig zu machen; am besten wirken die oben angegebenen Verhaltensmassregeln. Auch von einer Ausreinigung vor dem Antritte der Reise ist nicht viel zu hoffen. Es waren Leute unter uns, die dieses Vorbeugungsmittel anwandten; Einige davon haben die Krankheit nicht stark erhalten, Andere wohl.

Wie mir vor meiner Abreise gesagt worden ist, interessirt es Viele, bestimmt zu erfahren, wie gross die Hitze in der heissen Zone des atlantischen Oceans werde. Um darüber genau berichten zu können, habe ich in Hamburg einen guten Thermometer nach Reaumür gekauft und

damit regelmässige Beobachtungen angestellt. Ehe ich aber die Wärmegrade in den verschiedenen Gegenden angebe, schicke ich die Bemerkung voraus, dass auf der See die Wärme bei Tag oder bei Nacht fast dieselbe sei. Die Wärme-Differenz zwischen dem Morgen, Mittag und Abend eines und desselben Tages betrug während unserer ganzen Seereise höchstens 2 Grade; den ganzen Tag hindurch völlig gleich blieb sich die Wärme jedoch auch nur *einmal*, dies war gerade unter dem Äquator der Fall. Änderung des Windes und Wetters bewirkte sonst immer etwelche Ab- oder Zunahme der Wärme. Auf der Nordsee, wo wir uns Ende April befanden, hatten wir kalt; der Thermometer zeigte immer nur  $+3^{\circ}$  oder  $+4^{\circ}$ . Im Atlantikus nahm die Wärme natürlich ziemlich zu, weil wir bei gutem Winde schnell südlich segelten, die Sonne aber gegen Norden rückte. Schon am 10. Mai hatten wir unter dem Wendekreis des Krebses bei  $84^{\circ}$  Sonnenhöhe eine Mittagswärme von  $18^{\circ}$ , am 12. Mai, an welchem die Sonne Mittags in unserm Zenith stand,  $19^{\circ}$ . Von da an rückten wir natürlich noch immer mehr in die heisse Zone hinein. Desshalb einerseits, und anderseits weil der Wind schwächer wurde, stieg die Wärme noch und erreichte endlich eine Höhe von  $22\frac{1}{2}^{\circ}$ . Dies war der Fall am 19., 20. und 22. Mai unter  $4\frac{1}{2}$ ,  $3\frac{1}{2}$  und unter  $2\frac{1}{2}$  Grad nördlicher Breite. Unter dem Äquator, den 24. Mai, stand der Thermometer Morgens, Mittags und Abends auf  $+21\frac{1}{2}^{\circ}$ . Allmählig nahm die Wärme wieder ab. Unter dem  $24^{\circ}$  südl. Breite, unter welchem wir uns des ungünstigen Windes halben 9 bis 10 Tage lang befanden, bewegte sich der Thermometer zwischen  $+16^{\circ}$  und  $+19\frac{3}{4}$ .

Der höchste Wärmegrad, den wir zur See hatten, war also  $22\frac{1}{2}^{\circ}$ , eine Wärme, die bei lebhaftem Winde ganz gut auszuhalten ist, bei Windstille und schwüler Luft aber manchen Schweisstropfen auspresst. Ein Glück ist es, wenn in den heissesten Gegenden nicht Windstille, namentlich nicht anhaltendes Regenwetter eintritt, dass die Passagiere nicht im Zwischendeck bleiben müssen. Wie fürchterlich es in diesem Falle für die Zwischendeckpassagiere würde, zeigte der regnerische 17. Mai. An diesem Tage schien es den betreffenden Passagieren, solches könnte gar nicht lange ausgehalten werden. Wie würde es aber kommen, wenn bei grosser Wärme heftige und langandauernde Stürme einträten, bei denen die Passagiere nicht nur unten bleiben, sondern die Lucken noch fest zugeschlossen werden müssten? Wahrhaftig schrecklich!

Etwas höchst Widerwärtiges, aber auch sehr Allgemeines ist bei derartigen Seereisen folgendes Ungeziefer: Flöhe, Wanzen und Läuse. Von den ersten beiden Sorten blieben wir so zu sagen ganz verschont; die langsamste Sorte ereilte uns aber in ziemlichem Grade. Ganz einnisten konnten sich diese hässlichen Thiere bei mehrern der ordentlichsten Familien nicht; namentlich konnten wir 12 Kajütenpassagiere uns in so weit frei von ihnen erhalten; solche Passagiere aber, die nicht

das eine der andre Mal etwa eine Laus von Andern erhalten und auf sich sitzen gehabt haben, gab es wenige, die in der Kajüte nicht ausgenommen.

Wenn bei solch nahem Zusammenleben, wie es auf einem Schiffe nicht zu vermeiden ist, ein oder mehrere sehr unreinliche Familien sind, die solche Reichthümer schon von Haus mitbringen oder während der Reise durch ihre Faulheit und Schmutzigkeit erhalten, so ist eine schnelle und allgemeine Verbreitung solcher widrigen Sachen nicht zu verhindern. Ähnlich wie mit dem Ungeziefer verhält es sich auch mit ansteckenden Krankheiten, Krätze u. s. w. Obschon aber eine Familie unter uns (eine Unterrvater Familie) von Heimath her einigermaßen die Krätze brachte, so dass sie während der Seereise dagegen medicinirte, so dehnte sich dies Übel, Gott sei Lob, doch auf keine andern Personen aus. Äusserst nöthig wäre es, dass doch alle Auswanderer vor ihrer Abreise sich von allem Ungeziefer, auch von den Kopfläusen der Kinder, wie auch von allen ansteckenden, schmutzigen Krankheiten ganz frei und los machten, und wo es die Betreffenden aus Gleichgiltigkeit und Faulheit nicht thun, da sollten die Gemeindsvorstände dieses betreiben! Die Befolgung dieses Rathes kömmt auf einem Auswandererschiff 200, 300 bis 500 Menschen zu gute, eben so Vielen gereicht die Nichtbefolgung zu grossem Nachtheil.

Eine Abwechselung in dem langen Einerlei gibt es, wenn Fische in grösserer oder kleinerer Zahl sich zeigen. Einige Male sahen wir ganze Schaaren ziemlich grosser Fische, die schnell daher schossen und theils hüpfen; sie machten ziemlich grosse Bogen über der Meeresfläche. Ich habe leider den Namen dieser Fische vergessen. Sie sehen ganz braun aus und sind wohl 30, 50 und mehr £ (Pfund) schwer. Diese Fische zeigten sich mehr in dem nördlichen Theile des Oceans. Südlich vom Äquator sahen wir mehrmals Wallfische. Diese kamen jedoch nie ganz nahe an das Schiff. Schön ist das Dampfen, das eintritt, wenn sich diese Thiere etwas über den Wasserspiegel erheben, und den Wasserstrahl, den sie oft, einem Springbrunnen ähnlich, in ziemliche Höhe treiben. Gegen Ende der Seefahrt wurde unser Schiff auch einmal von einem Hai umkreist, der wahrscheinlich schnell bereit gewesen wäre, eine Beute zu erhaschen, und wohl auf eine solche gelauert hat. Solches und Ähnliches zu erblicken, ist dem Seefahrer, der so lange rings um sich herum nichts als Wasser und über sich den entweder klaren oder bewölkten Himmel zu sehen bekömmt, angenehm; besonders gerne sieht er Landvögel, die ihm die Botschaft bringen, dass er nicht mehr gar ferne vom Lande sei.

Am 18. Mai ereignete sich auch der wohl nicht ganz gewöhnliche Fall, dass 5 Schiffe, das unserige mitgerechnet, ziemlich nahe beisammen waren. Es herrschte damals fast Windstille, und so gewährte uns diese Erscheinung ein Vergnügen; bei starkem Winde oder gar Sturm

wären solche Nachbarschaften sehr gefährlich und würden von den Kapitänen möglichst vermieden werden.

Etwas sehr ersehntes ist nach einer so grossen Seereise der Anblick von Land, namentlich solchen Landes, das man für sein künftiges Heimathland zu halten hat. Diese Freude wurde uns Sonntags, den 10. Juni zu Theil, indem sich da die ziemlich beträchtlichen Höhen hinter Rio Janeiro zum ersten Male ganz deutlich unserm Blicke darstellten. Am 12. Mai sahen wir auch Land, nämlich die Insel S. Antonio eine der Inseln des grünen Vorgebirgs oder der Capverdischen Inseln. Schon diese zu sehen, gewährte uns grosse Freude, vielmehr aber noch der Anblick des brasilianischen Landes, theils weil dasselbe sich uns recht schön präsentirte, und theils weil wir auf ein baldiges Ende unserer Seereise hoffen zu dürfen glaubten. Man darf sich aber dieser Hoffnung, da wo wir uns damals befanden, noch nicht so ganz hingeben. Erst in der Nähe des Landes sind oft noch die grössten Gefahren zu bestehen. Gerade zwischen Rio Janeiro und Santos gibt es ziemlich viele Eilande und Klippen, an denen man theilweise ganz nahe vorbeifahren muss. Wer da von einem Sturm, – und wie oft ist es der Fall, dass ein solcher vom Lande her über das Gebirge herunter auf das Meer stürzt! – befallen wird, der befindet sich in der grössten Gefahr. Schön zwar ist die Brandung an dem felsigen Ufer in der Nähe der Bucht von Santos; aber wehe dem Schiffe, das zu nahe an dieses Ufer kömmt, von der Strömung ergriffen oder von einem Sturme dahingeschlagen wird! Ein solches Schiff muss, wenn Gott nicht ganz wunderbar hilft, scheitern und zu Grunde gehen. In dieser Gefahr sei vor einigen Jahren ein Schiff mit Einwanderern, wie diese mir sagten, gewesen, weil ihr berauschter Kapitän diesem Ufer zu nahe gefahren und das Schiff von der Strömung ergriffen worden sei. Hätte sich da nicht plötzlich ein starker Wind vom Lande her als ein von Gott gesandter Rettungsendel eingestellt, so wären jene Einwanderer noch so nahe am Ziele verunglückt.

Uns hat Gott, Ihm sei Lob und Dank, vor all solchen und ähnlichen Gefahren gnädig bewahrt, und wir konnten gegen Abend des 15. Juni, unseres ereignissvollsten Tages, in die Bucht von Santos einfahren und dort Anker werfen. Damit war die eigentliche Seefahrt vollendet; sie hatte ziemlich genau 51 Tage, vom Abend des 25. Aprils bis zum Abend des 15. Juni, gedauert. Die Strecke hinein bis nach Santos gleicht einer Strom- oder Kanalfahrt, gehört jedenfalls nicht mehr zur Seefahrt.

Das Rasseln der Ankerketten erweckte wohl in allen Passagieren Freude; aber wir hätten nicht nur zur Freude Ursache gehabt, sondern auch zu herzlichem Danke gegen Gott, und davon konnte leider wenig beobachtet werden. Ach solcher Undank ist traurig; aber er passt eben zum ganzen Leben solcher Menschen; er ist ein Ring ihrer Sündenkette. Gottes Wort mochten sie nicht lesen, eine vorgelesene Predigt, ein

Sonntagevangelium nicht hören (nur gerade an den Abenden, an welchen die Leute durch gar starke Schiffsschaukelung furchtsam gemacht waren, zeigte sich Neigung, ein öffentlich vorgelesenes Gebet zu hören), ihr Seelenheil und Gottes Ehre galt ihnen nichts; wie gross war dagegen die Liebe zur Sünde und allerlei Lustbarkeiten, zu fleischlichem Wohlleben, zu Übertretungen göttlicher und menschlicher Gesetze, wie gross auch bei Manchen der Hang Diebstahl und Unzucht! Wie könnte nun von solchen Leuten Dank gegen Gott erwartet werden? – Gott wolle Aller Herz und Sinn ändern und sie noch bei Zeiten zu seinen Kindern machen, sonst folgt auf ein wüstes zeitliches Leben eine schreckliche Ewigkeit.

Noch am Freitag Abend, den 15. Juni, kam ein Lootse, ein alter, etwas schmutziger Brasilianer, an Bord unseres Schiffes. Wir durften aber noch nicht hinein nach Santos fahren; ein Arzt musste zuerst unsern Gesundheitszustand untersuchen und uns Erlaubniss zur Einfahrt in den Hafen geben. Beides erfolgte am Samstag Vormittags, den 16. Juni, und da uns der Wind günstig wurde, so benutzten wir die Erlaubniss zur Einfahrt noch an jenem Samstage. Am Abend lagen wir neben Santos und sahen das erste Mal eine Stadt Brasiliens, die aber mit einer europäischen wenig Ähnlichkeit hat.

Am folgenden Tage, als an einem Sonntage, ging die Ausschiffung nicht vor sich, und wir blieben also an Bord des Schiffes bis Montags, den 18. Juni, um so mehr, als unsere Kisten und sonstiges Gepäck von Zollbeamten visitiert werden mussten, und als diese Visitation erst am Montag Vormittag stattfand. Am Montag Nachmittags wurden die Passagiere und ihr Gut mittelst Kähnen an das Land gebracht, und damit begann

### **C. Die Landreise in Brasilien.**

An die Spitze dieses dritten Theiles muss ich die Bemerkung setzen, dass die Landreise in Brasilien, von Santos bis Ybicaba, für Andere nach Angelica und wieder für einen Theil nach Birö, alles Kolonien in der Provinz San Paulo, weitaus der beschwerlichste Theil unserer ganzen Reise gewesen sei. Das Warum wird klar werden. In Santos ruhten wir bis Freitag, den 22. Juni, Mittags und suchten unterdessen die Schönheiten dieser Stadt auf, konnten aber nur wenige finden.

So redet freilich nur derjenige, der so eben von Europa herkömmt und noch das europäische Städtemuster im Kopfe hat; derjenige hingegen, der in diesem oder jenem Orte im Innern Brasiliens, auch Stadt genannt, gelebt hat und nach Santos kömmt, wird sagen, dies sei eine schöne, grosse Stadt. Ihre Hauptstrassen sind gepflastert, und zwar mit Steinen von der Grösse von 1 bis 9 und noch mehr Quadratfussen.

Allerlei Schmutz und Dreck findet man da zur Genüge. Dagegen sollen doch auch in Stadttheilen, die von unserm Lagerplatz etwas entfernt waren und die ich bei meinen fortwährenden Geschäften in meinem und in anderer Interesse nicht besuchen konnte, ein Paar ziemlich schöne Plätze mit schönen laufenden Brunnen vorhanden sein.

An dem Thurm der einen von den 2 Kirchen dieser Stadt sind keine Uhrentafeln, Zifferblätter zu sehen; ob aber aus einem höchst langsamen Schlägen, das jedoch nicht stündlich, sondern bloss alle 3 der 4 Stunden einmal sich hören liess, auf das Vorhandensein einer Thurmuhr geschlossen werden dürfe, oder ob eine menschliche Hand einen Hammer oder den Glockenklöppel in Bewegung gesetzt und so dieses Schlägen bewirkt habe, kann ich nicht sagen. Auf dem Thurm der zweiten Kirche befindet sich, wie man mir sagte, eine gute Thurmuhr. Die in den Schalllöchern der Thürme hängenden Glocken sind klein, kaum so gross, als in einem kleinen Schweizerdorf, und werden nie geläutet wie gewöhnlich in Europa, sondern mittelst ihrer Klöppel derart geschlagen, dass die durch das Geläute zur Andacht in der Kirche Gerufenen, wenn sie auf den Rhythmus des Geläutes Achtung geben, ganz hüpfend, fast tanzend dahin gehen können.

Spezerei-, Eisenwaaren- und Ellenwaarenläden sind ziemlich viele; in den erstern findet man auch Wein und Branntwein in Flaschen; selten an einem Orte kann man aber bloss ein Glas Wein oder ein Gläschen Branntwein erhalten, sondern man muss meistens ganze Flaschen à 1 Milreis (circa Fr. 2.80 ct.) nehmen. Es gibt auch Läden, in denen man fast alle die bezeichneten Handelsgegenstände beisammen findet; wer aber mit dem Essen warten wollte, bis er in einem Wirths- oder Gasthause eine Suppe, ein Stück Fleisch oder sonst etwas Gekochtes erhalte, müsste verhungern. Man muss Freunde oder Landsleute aufsuchen, von denen Reisende aufgenommen und gespiessen werden. Man kann höchstens in einem Laden schwarzen Kaffee mit kleinen Brötchen bekommen, aber sehr theuer, es kostet wenigstens doppelt so viel, als in der Schweiz; auch die andern Handelsgegenstände sind meistens fürchterlich theuer. Die Häuser der Stadt sind zweistöckig, mit Ziegeln gedeckt; ihre Wände bestehen aus gestampfter Erde mit dem nöthigen dazwischen liegenden Holzwerk und sind angeweisst. Ein Theil der Häuser ist massiv gebaut.

Dass wir in dieser Stadt während unsers dortigen Aufenthaltes nicht in Gasthöfen logirten, ist nach Obigem leicht zu errathen. Unser Logis bestand aus einem grossen Boden mit einem sich in gehöriger Höhe darüber befindlichen Ziegeldache; vierkantige, etwa 2 bis 3 Zoll von einander senkrecht stehende Säulen bilden die Wände desselben. Wer auf diesem Boden, auf den man als Unterlage die Schiffsmatratzen für die Nacht hinlegte (Auf der Weiterreise konnten wir die Schiffsmatratzen zu diesem Zwecke nicht mehr brauchen, denn das Seegras

musste in Santos ausgeleert werden), nicht Platz fand, schaute neben dieser Räumlichkeit auf einem ganz uneingeschlossenen Platze, jedoch auch unter einem Dache, auf herumliegenden Balken, Kisten oder auch auf der blossen Erde sich irgendwie einzurichten. Zu diesen gehörte auch ich mit meiner Familie.

Gekocht wurde für die ganze Reisegesellschaft gemeinschaftlich in grossen eisernen Kesseln, die in einem offenen Hofe auf eisernen Ringen oder auch auf Steinen standen. Das Morgenessen bestand aus schwarzem, aber mit viel Zucker süss gemachtem Kaffee und 2 kleinen Weizenbrötchen, das Mittagessen aus frischem Rindfleisch mit einer dicken Reis- oder Bohnensuppe und das Nachtessen aus einer dicken Suppe, worin gewöhnlich Carà, eine Art Kartoffeln, und Speck eingebrockt waren. Am Morgen hätten Manche etwas mehr Brot gegessen; sonst aber war das Essen in jeder Hinsicht genügend.

Von Santos an bis nach Ybicaba rechnet man 37 Leguas oder etwas in die 40 bis 50 Stunden. An dieser Strecke haben wir aber mit den 4 Rasttagen 17 Tage lang genug zu reisen gehabt, nämlich vom 22. Juni bis den 8. Juli. Man reist in Brasilien eben nicht, wie wir in Europa. Die Strassen, die hiesige Transportweise u. s. w., auch die grosse Schwäche der Einwanderer, sind Schuld an dieser langsamen Reise. Die Strasse von Santos bis Ybicaba ist meistens ziemlich breit, mehrentheils auch ohne grosse Krümmungen und nur an wenigen Orten sehr steil. Beschüttet (geschottet\*) und in der Mitte erhöht ist sie aber noch an den wenigsten Orten; dagegen finden sich in ihr oftmals tiefe Graben, die das viele Wasser während der Regenzeit (im Dezember, Januar und Februar oder im hiesigen Sommer) gemacht hat. Streckenweise befindet sich diese Strasse in dem Zustande, wie er durch die vielen Füsse der Wanderer und der fast unzähligen Lastthiere entstanden ist, ohne dass eine Schaufel oder sonst ein Werkzeug dabei angewandt worden wäre. Steine findet man in dieser Strasse sehr selten. Bei gutem, trockenem Wetter läuft sich recht gut auf ihr; bei Regenwetter aber wird sie entsetzlich schlüpfrig und schmutzig.

Zur Anlage einer guten Strasse ist das Terrain sehr geeignet, und es soll nun vom Staate aus die geregelte Herstellung dieser Strasse, wie auch anderer Strassen in Brasilien beginnen; es sind zu diesem Zwecke ein ganzes Schiff voll Strassenarbeiter (Italiäner, theilweise auch Tessiner, wie man hier sagt) auf Kosten des Staates nach Brasilien gekommen, und schon sollen sich diese, jedoch noch nicht an der hiesigen Strasse, in Thätigkeit befinden. Die Vorarbeiten für die hiesige Strasse sind theilweise auch schon vollendet.

Kutschen oder ordentliche Wagen sieht man im Innern dieses Landes noch keine, wenigstens in hiesiger Gegend. Eine Art Karren hat man, die zweirädrig und ungeheuer schwerfällig sind und von Ochsen gezogen werden. In Europa würde aber ein Zugthier wenigstens 3 bis 4



mal so viel ziehen, als hier, zwar nicht deshalb, weil etwa die hiesigen Zugthiere schwächer wären, als die europäischen, sondern weil die Karren so entsetzlich grob und schwerfällig sind. Alle Theile eines solchen Karrens sind sehr dick und holperig ausgearbeitet; die Räder bestehen aus dicken, grossen, runden, hölzernen Scheiben mit eisernen Reifen. Sie drehen sich aber nicht um die Achse, sondern sind vielmehr fest an diese angemacht, sodass sich die Achse mit den Rädern dreht, wodurch gewöhnlich ein entsetzliches Pfeifen und Lärmen entsteht, weil, da weder die Achse noch das Gestell mit Eisen beschlagen ist, Holz in Holz läuft, und nicht gehörig geschmiert wird. Eines solchen Karrens bediente sich auch unser Transport, doch nicht von Santos, sondern von einer Mittelstation an. Gewöhnlich werden solche Karren aber nur zum Holztransport gebraucht; alles Andere wird sonst auf Maulthiere geladen, deren ein Truppier 12, 14 und noch mehr unter seiner Aufsicht und Leitung hat. Ein solches Thier trägt 2 Kisten, die aber, wenn es nicht überladen werden soll, nicht mehr als je 110 £ (Pfund) Schweizergewicht wiegen, auch nicht tiefer und breiter als  $1\frac{1}{2}$  Fuss, und höchstens 3 oder  $3\frac{1}{2}$  Fuss lang sein sollten.

Bei einem Transport von Einwanderern werden Kinder unter 8 bis 10 Jahren oder, wenn sie schwach und krank sind, noch etwas ältere, auch von Maulthieren getragen und zwar setzt man 4 auf ein Thier. Zu diesem Zwecke bedient man sich solcher Kisten, die ungefähr die oben bezeichnete Grösse und eine Seite offen haben. 2 Kisten werden an je 1 Thier, d. h. an seinem Saumsattel angehängt, aufgegurtet, und in jede Kiste setzt man auf Kissen oder Decken, die man vom Schiffe her hat, 2 Kinder so, dass sie gegen einander sehen und, wenn sie gross sind, die Füsse neben einander vorbei richten. Der Sicherheit wegen ist es nöthig, dass die mit Kindern beladenen Thiere geführt werden, was gewöhnlich von den nächsten Verwandten oder einem Beauftragten geschieht. Kranke oder sonst schwache erwachsene Personen reiten einzeln auf einem solchen Maulesel oder zuweilen auch auf einem Pferde; das eine oder andere Thier ist zu diesem Behufe mit einem Reitsattel versehen. Die kräftigern Leute gehen zu Fusse, ausser es fehle ihnen nicht am gehörigen Gelde, ein Extra-Thier zu bezahlen. Ein solches kostet aber von Santos bis Ybicaba 25 Milreis, ca 70 Frs.

Nach dieser Beschreibung der Transportmittel und Reiseart ist es wohl nicht unpassend, dass ich noch Einiges über die Nachtherbergen sage, in denen wir 16 Nächte, die Mehrzahl von uns noch länger, campierten, und zugleich auch erzähle, wie wir uns in diesen einrichteten u. s. w. Unsere Nachtherbergen bestanden immer aus einem grossen, gedeckten, sonst aber gewöhnlich ganz offenen Abladeplatz, worin die Truppiers in denjenigen Fällen, wo sie nur Waaren und keine Personen befördern, ihre Ladungen, ihre Sättel, Decken u. s. w. hinstellen pflegen. Zuweilen trifft man auch einen solchen Abladeplatz, der nebst

seinem Dache 4 Wände hat, so dass er einigermaßen Schutz gegen Wind und Kälte darbietet. Von einem Holzboden, von irgend welchen Lagerstätten und dgl. ist keine Rede. Festgestampfte Erde, ein auf 8 bis 12 Säulen, im bessern Falle auf 4 Wänden ruhendes Dach, ist Alles, was ein solcher Abladeplatz darbietet. Fast immer befindet sich bei diesen Plätzen eine sogenannte Venda, eine Art Wirtshäuschen. Eine solche Venda ist aber so klein, dass höchstens 10 bis 15 Personen in ihnen auf blosser Erde liegen oder sitzen können; dem Hungrigen oder Durstigen bieten sie auch nichts Anderes dar, als höchstens Kaffee, Schnapps, Biscuit (ein aus Mandiocamehl bestehendes, ringförmig gebildetes Brötchen), Bananen und Orangen. Die Truppiers, deren gewöhnlich nicht gar viele zusammen kommen, liegen und schlafen in diesen Wirtshäuschen; unsere Truppiers lagen immer draussen ganz im Freien neben den Kisten unter einem Dache von ganz trockenen, harten, ungegerbten Rindvieh-Fellen, das sie natürlich jeden Abend frisch aufrichteten, weil sie diese Felle immer als Decke ihrer Ladung mit sich führten. Solche Felle dienten ihnen auch als Unterlage. Auf diese Weise lagerten sich gewöhnlich auch einige Einwanderer, während noch einige Andere ganz im Freien oder unter Bäumen und Gesträuchen sich hinlegten, was aber wegen dem sehr starken Thau, der hier zu Lande fällt, höchst ungesund ist, und was auch nur dann geschah, wann die Abladeplätze für so viele Leute wirklich zu klein waren, oder die Unverschämtheit einiger Passagiere so weit ging, dass sie es sich bequem machen wollten und sogar noch 1 oder 2 Kisten zu sich nahmen.

Bei einer solchen Venda und einem derartigen Abladeplatze wurde jeden Abend, nachdem eine Tagreise von 3 bis 5 Stunden zurückgelegt war, stille gehalten. Je die ersten Ankömmlinge schauten für sich und ihre Familien in dem Abladeplatze den besten Raum zum Liegen und Schlafen auszusuchen und richteten ausser diesem Platze, ganz im Freien, aus hölzernen Stäben oder Steinen (letztere waren aber sehr selten zu bekommen) ein Gerüste an, um die Kochkessel, deren man, falls man keine von Hause her hatte, in Santos durch HE. Vergueiro auf Rechnung erhielt, daran hängen oder darauf stellen zu können. Weitere Geschäfte waren das Aufsuchen von Holz, Gras und Gesträuch, um kochen und sich ein Nachtlager bereiten zu können. Während ein Theil der Familie sich mit dieser Arbeit beschäftigte, suchte ein anderer aus den unterdessen nachgekommenen Kisten und Säcken diejenigen heraus, in denen die betreffende Familie ihre Koch- und Essgeräthe, auch die zum Lager nöthigen Leintücher und Betten zusammengepackt hatte, schleppte diese herbei, oder holte Wasser, das aber nie bei einer Quelle oder einem Brunnen, sondern immer in einem grössern oder kleinern, ziemlich nahe bei der Herberge hinschleichenden Flösschen erhältlich, warm und nicht frei von einem etwas widrigen Geschmacke war. Noch ein Theil der Familie hatte mit

den kleinen Kindern zu thun oder war so müde, dass er sich fast nicht regen konnte. Mittlerweile theilten die Führer, 2 ältere Kolonisten von Ybicaba, die extra bis nach Santos gekommen waren, um uns hieher zu führen und zu begleiten, jeder Familie die Lebensmittel aus, an denen sie bis zum folgenden Abende genug zu essen hatte, und welche immer in frischem Rindfleisch, in gesalzenem Speck, in Schiffszwieback, in Reis, Bohnen, Kaffee, Zucker und Salz bestand. Aus diesen Sachen wurde denn nun für die Nacht und für den folgenden Tag gekocht; denn am Morgen hatte man nicht Zeit, lange zu kochen, sondern nur um Suppe heiss zu machen oder einen Kaffee zu bereiten. Nach beendigtem Kochen und erfolgtem Nachtessen machte man sein Bette zurecht und lagerte sich, so gut als es ging.

Am Morgen waren die Bereitung und der Genuss des Frühstückes, das Einpacken der Koch- und Essgeräthe, der Leintücher und Betten, das Hinstellen der mit diesen Gegenständen angefüllten Kisten und Säcke an den Ort, wo man sie Abends zuvor gefunden hatte, das Suchen der Thiere für die Kinder, das Aufladen dieser letztern u. s. w., die täglich wiederkehrenden Vorbereitungsgeschäfte zur Weiterreise, die früher oder später, 8 bis 10 Uhr begann, je nachdem die Truppiers ihre Lastthiere schneller oder langsamer fanden. Die Maulesel und Pferde weiden des Nachts in grossen, eingezäunten Weideplätzen und füttern so sich selbst, über dies erhalten sie nichts, als Morgens vor dem Aufbruch eine kleine Quantität Maiskörner, womit sie bis Abends, bis sie wieder auf einen Weideplatz getrieben werden, mit ihrer Last marschieren müssen. Zuweilen ereignet es sich dann, dass ein oder mehrere Thiere bei Nacht den Zaun durchbrechen und ausreissen, wodurch eine Verspätung des Aufbruchs, möglichen Falls, wie es bei uns einmal geschah, auch ein Ausbleiben des Aufbruchs, also ein unvorhergesehener Rasttag erfolgt.

Fleisch und Zwieback, womit man sich den Tag durch an beliebigen Orten speisen wollte und konnte, nahm man in einem Handsacke oder in einem blechernen Geschirre mit sich, und so zog man denn weiter, bis wieder etwa bei einem Truppier-Hause Halt gemacht wurde, wo die oben erzählten Arbeiten aufs Neue begannen. Die 4 Rasttage machten atürlich in der beschriebenen Tagesordnung eine Ausnahme, und zwar eine derartige, wie sie uns allen erwünscht war.

Die Art und Weise, wie ein Transport Einwanderer in Brasilien reist, wird aus dem Bisherigen einigermaßen klar werden; ich muss aber nun auch noch einiges Wenige von dem mittheilen, was wir auf dieser Reise gesehen und gefunden und wie wir ihre Mühsale überstanden haben.

Etwa 2 Stunden hinter Santos ist man am Fusse eines ansehnlichen Gebirges, über das seit einigen Jahren eine ordentliche, wenn auch ziemlich steile Strasse führt. Ein fast undurchdringlicher Wald

von verschiedenen Laubholzarten mit unzähligen Schlingpflanzen bedeckt dieses Gebirge und seine Abhänge, und einige über hohe Felsen hinunter stürzende Bäche rufen mit ihrem Silberschaum und ihrem Geräusche im Herzen des Schweizers liebliche Rückerinnerungen hervor. Schon in der Mitte des Gebirges eröffnet sich eine schöne Aussicht, welche sich natürlich immer mehr erweitert, je höher man steigt, und die auf der Gebirgshöhe wirklich schön ist, doch aber mit der Aussicht mancher schweizerischer Höhepunkte, z. B. derjenigen von Vögelisegg, Kt. Appenzell, und anderer den Vergleich nicht auszuhalten vermag. Das sehr wasserreiche Thal (reich an fliessenden und stillstehenden Wassern), worin Santos liegt, zeigt sich da ganz und in wirklich reizender Weise, und noch schöner präsentirt sich eine ziemlich grosse Meeresfläche, auf deren ruhigem Wasserspiegel damals mehrere Schiffe sich sehen liessen. (Während der Seefahrt übersahen wir niemals, d. h. nur von einem Punkte aus, eine so grosse Wasserfläche wie hier, der Horizont ist auf der offenen See nicht so gross, als ich ihn mir vorstellte. Die Kugelgestalt der Erde zeigt sich da gar deutlich.) Bevor wir die Höhe des Gebirges erreicht hatten, begann ein etwas kühler Wind zu wehen, dessen Stärke auf der Höhe des Gebirges einen bedeutenden Grad erreichte, der aber, nachdem wir ein Stück weiters gekommen waren, wieder nachliess.

Nach Ersteigung der Höhe des Gebirges betritt man bald die Hochebene der Provinz San Paulo. Dieselbe befriedigt aber eine Strecke weit den Europäer nicht. Die gepriesene Fruchtbarkeit des brasilianischen Bodens will sich nicht sehen lassen, vielmehr ist dieser ziemlich sandig und dürr, und nur zur Seltenheit findet man ausser den oben beschriebenen Wirthshäusern mit ihren eingezäunten Weideplätzen ein Heimwesen oder Landgut. Später hingegen finden sich häufiger Pflanzungen von Zuckerrohr, Mais und Kaffee; der Urwald beginnt, und dieser deutet, wie bekannt, auf das Vorhandensein einer grossen Fruchtbarkeit des Bodens. Hier wandert man oft durch Gegenden, die, wenn sie gehörig cultiviert wären, eine halbe Million Menschen leicht ernähren würden, jetzt aber noch kaum von einigen Hunderten bewohnt werden.

Städte haben wir auf dieser Hochebene etwa 4 berührt, San Paulo, Jundiasy, Campinas und Limeira. Zwei davon, San Paulo und Campinas, sind ziemlich gross, aber doch mit europäischen Städten nicht zu vergleichen. Limeira ist 2 schwache Stunden von hier entfernt. Schöne Markt- und andere öffentliche Plätze, Brunnen u. s. w. vermisst man in all diesen Städten.

Etwas sehr Widerliches, das uns auf dieser Landreise oft, zuweilen an einem Tage 3 bis 5 mal, begegnete, sind die in Mitte der Strasse liegenden todten, halbverfaulten und entsetzlich stinkenden Maulthiere, die ihrer Last erlagen und da liegen gelassen wurden, wo sie

fielen. Von Abdeckern, die diesem Gestank ein Ende machten, weiss man hier nichts.

Häufig sind uns ganze Schaaren beladener Maulthiere, die meistens mit Kaffee oder Zucker belastet waren, entgegen gekommen, und noch häufiger stiessen wir auf reitende Reisende beiderlei Geschlechts. Der Brasilianer reist nie zu Fuss, wenn er auch nur eine Stunde lang zu laufen hätte. Jeder hat sein Pferd oder seinen Maulesel, seinen Reitsattel und seinen Mantel, welcher letzterer ihm bei Nacht als Bettdecke dient, und so reist er sehr schnell; denn er ist ein guter Reiter und sein Thier meistens ein schneller Läufer. - Frauenzimmer reisen nie, sei es zu Pferd oder zu Fuss, weit oder nicht weit, ohne einen männlichen Begleiter bei sich zu haben, ausser sie wollen sich als liederliche Personen, als Huren zeigen, wofür sie dann von den begegnenden Truppiers u. s. w. auch angesehen und behandelt werden. Reiche Herren oder ganze Herrschaften lassen sich immer von einigen ihrer Schwarzen begleiten, und meistens sind die Begleiteten, wie auch die Begleiter mit Pistolen oder Flinten bewaffnet; denn Morde sind hier leider keine Seltenheit.

Es ist Zeit, dass ich wieder zu unserer Reise zurückgehe. Das Glück, gutes Wetter zu haben, wurde uns auch auf der hiesigen Landreise zu Theil. Bis zum weitletzten Tage derselben, der aber noch gerade ein Rasttag war, fiel kein Tropfen Regen und auch an diesem Tage war der Regen unbedeutend. Stärker hat uns oft in den ganz offenen Nachtherbergen ein scharfer, kalter Wind geplagt, bei dem der Thermometer anchmal auf  $+6^{\circ}$  oder  $+7^{\circ}$  herunter gesunken ist. Da gab es Verkältungen, welche im Verein mit den Strapazen und der ganzen Lebensweise Durchfall und andere Übel erzeugten, so dass unter Weges noch Manche, die fussen zu können glaubten, Reitthiere nehmen und etwa 12 Personen sich in einen oben beschriebenen Karren setzen mussten, der von 4 grossen Ochsen gezogen wurde. Ich selber erhielt den Durchfall auch ziemlich stark, und dieser schwächte mich derart, dass ich 4 Tage lang von dem Reitpferd, das meine Frau in Folge ihres schon in Santos erhaltenen starken Ruhrübels von dort an nehmen musste, Gebrauch zu machen genöthigt war und dies um so mehr thun konnte, als sie, meine Frau, an jenen Tagen etwas besser war und so viel Kraft hatte, um mit Noth fussen zu können. In den letzten 2 Tagen unserer Reise änderte es sich aber wieder; ich konnte mit knapper Noth laufen, meine Frau dagegen musste nothgedrungen reiten, weil sie damals den Anfang von dem Fieber bekam, das sie dann während der ersten 14 Tage in Ybicaba sehr stark heimsuchte und nahe an den Rand des Grabes brachte. Gott sei Lob und Dank, dass er die angewandten Arzneien gesegnet und sie wieder gesund gemacht hat! Im August erholte sie sich wieder. In ähnlichem Krankheitsfalle waren auch andere Personen, besonders auch die Wittfrau Ursula Bayon von Fanas. Alle sind nun aber völlig hergestellt.

Auf solche Weise und unter den genannten Mühsalen und Strapazen kamen wir endlich, geführt und begleitet von unsern schon erwähnten Führern, am 8. Juli, exact 3 Monate nach dem Beginn unserer Reise an der Tardisbrücke, auf der zu Ybicaba gehörigen Venda an, trafen da den HE. Verwalter des Hauses Vergueiro, nämlich einen Sohn Vergueiro selbst, den hiesigen Herrn Direktor und andere uns unbekannte Gesichter an, und bald wurde da die Scheidung vorgenommen, von welcher uns unsere Führer zum Voraus Einiges sagten.

Das Haus Vergueiro, auf dessen Namen jährlich wohl 1000 bis 2000 Menschen von Europa nach Brasilien kommen, kann diese nur zum kleinen Theil in seinen eigenen Kolonien brauchen, und übergibt dann die übrigen Kolonisten mit den Rechten und Pflichten, welche es den Einwanderern und deren Heimathgemeinden gegenüber erhalten und übernommen hat, andern Besitzern von derartigen Pflanzungen. Dies ist Ausführung des 10. Artikels in unserem Halbpachts-Kontrakte, welcher also lautet: «*Art. 10. Die Gesellschaft Vergueiro kann diesen Kontrakt mit allen darin enthaltenen Verbindlichkeiten auf jeden andern entsprechenden Gutsbesitzer zur Erfüllung übertragen, vorausgesetzt, dass erwähnter Kolonist N. N. keine gerechte oder begründete Ursache habe, in dessen Dienst nicht einzutreten*».

Unsere ganze Karawane wurde auf 3 Kolonien verteilt, nämlich auf: Ybicaba, Angelica und Birý. Die 2 erstern gehören dem Hause Vergueiro, die dritte einem gewissen HE. Dr. Elias, der allgemein als ein geiziger, knickerischer und unverständiger Mann verschrien ist. (Da es Leute geben könnte, welche gern erführen, wohin Diese und Jene, die etwa ihre Verwandte oder Bekannte sind, gekommen seien, so gebe ich dies speciell an.)

**Nach Ybicaba wurden 20 Familien und 5 Einzelpersonen, zusammen 118 Personen bestimmt, nämlich:**

1.) Daniel Schlittler	Kt. Glarus	5 Personen
2.) Kaspar Schlittler	Kt. Glarus	5 Personen
3.) Fridolin Glarner	Kt. Glarus	3 Personen
4.) Felix Disch	Kt. Glarus	2 Personen*
5.) Alexander Bonadurer	Kt. Graubünden	2 Personen
6.) Bernhard Bühler	Kt. Graubünden	5 Personen
7.) Laurenz Krättli	Kt. Graubünden	3 Personen
8.) Joh. Rudolf Krättli	Kt. Graubünden	10 Personen
9.) Johann Krättli	Kt. Graubünden	7 Personen
10.) Jakob Krättli	Kt. Graubünden	5 Personen
11.) Bernhard Christ	Kt. Graubünden	7 Personen
12.) Johannes Rupert	Kt. Graubünden	4 Personen**

13.) Felix Davatz (Fanas)	Kt. Graubünden	5 Personen
Ursula Bayon (Fanas)	Kt. Graubünden	7 Personen
15.) Thomas Davatz (Fanas)	Kt. Graubünden	13 Personen
16.) Josias Davatz (Fanas)	Kt. Graubünden	1 Personen
17.) Samuel Obrist	Kt. Aargau	6 Personen
18.) Balz Luck	Kt. Aargau	6 Personen
19.) Jak. Leonz Huber	Kt. Aargau	6 Personen ***
20.) Marie Josette Peclat	Kt. Freiburg	10 Personen
21.) Gebrüder Berchthold	Kt. Unterwalden	2 Personen
22.) Konrad Wiesmann	Kt. Zürich	1 Person
23.) Joh. Jakob Meyer	Kt. Zürich	1 Person
24.) Heinrich Strassecker	Kt. Zürich	1 Person
25.) Jakob Stucki	Kt. Zürich	1 Person

**zusammen 118 Personen**

\* Frau Disch starb in Santos.

\*\* Diese Familie wurde in Stade um 1 Glied vermehrt.

\*\*\* Ein Kind dieser Familie starb zur See.

**Folgende 10 Familien, zusammen 57 Seelen zählend, kamen nach Angelica:**

1.) Bartholome Jost (Fanas)	Kt. Graubünden	6 Personen*
2.) Johannes Meng (Fanas)	Kt. Graubünden	8 Personen
3.) Peter Räs (Fanas)	Kt. Graubünden	6 Personen
4.) Johannes Wolf	Kt. Graubünden	9 Personen
5.) Joh. Joseph Hug, Vater	Kt. Graubünden	5 Personen
6.) Joh. Joseph Hug, Sohn	Kt. Graubünden	3 Personen**
7.) Johannes Vogel	Kt. Graubünden	3 Personen
8.) Adam Vogel	Kt. Graubünden	8 Personen
9.) Heinrich Hepting	Kt. Zürich	3 Personen
10.) Joh. Peter Lienhard	Kt. Glarus	6 Personen

**zusammen 57 Personen**

\* Die Familie Jost wurde zur See um 1 Glied vergrössert.

\*\* Die Familie Hug, Sohn, verlor in Hamburg 1 Kind durch Tod.

**Nach Birÿ endlich wurden folgende 16 Familien und 1 Einzelperson, zusammen 87 Personen, verwiesen:**

1.) Aug. Wahl	Kt. Graubünden	9 Personen
2.) Laurenz Bürkli	Kt. Graubünden	4 Personen
3.) Michael Bürkli	Kt. Graubünden	6 Personen
4.) Georg Pilat	Kt. Graubünden	3 Personen *
5.) Marianna Bäder	Kt. Graubünden	5 Personen
6.) Joseph Valentin Heizmann	Kt. Graubünden	4 Personen
7.) Joh. Isidor Heizmann	Kt. Graubünden	8 Personen
8.) Martin Heizmann	Kt. Graubünden	4 Personen
9.) Matthäus Heizmann	Kt. Graubünden	8 Personen
10.) Peter Heizmann	Kt. Graubünden	3 Personen
11.) Peter Gaillard (Galliard)	Kt. Graubünden	5 Personen
12.) Joseph Bürkli	Kt. Graubünden	4 Personen
13.) Christian Tanner	Kt. Graubünden	5 Personen
14.) Magdalena Jsler (Fanas)	Kt. Graubünden	7 Personen
15.) Tobias Fricker (Fanas)	Kt. Graubünden	4 Personen
16.) Barbara Wilhelm (Schiers)	Kt. Graubünden	1 Personen
17.) Fridolin Gyger	Kt. St. Gallen	7 Personen **

**zusammen 87 Personen**

\* Die Familie Pilat verlor in der Bucht von Santos 1 Kind durch Tod.

\*\* Ein Kind der Familie Gyger, das schon in Europa kränklich war, starb auf der Landreise in Brasilien.

So sind wir also ziemlich auseinander gekommen, denn die beiden Kolonien, Angelica und Birÿ sind ungefähr 7 Stunden von Ybicaba entfernt, und circa so weit liegen auch sie beide auseinander. Der vor 6<sup>1/2</sup> Wochen, den 28. August in Santos angekommene Transport, unter dem sich auch einige Graubündner-Familien befanden, ist auf 7 verschiedene Kolonien vertheilt worden, die so weit auseinander liegen, dass ihre Bewohner sich wohl zeitlebens nicht mehr zu sehen bekommen. Wer sich einer solchen Vertheilung oder Hinweisung auf eine beliebige Kolonie nicht aussetzen will, muss schon zu Hause bei Abschluss des Halbpachtvertrages den oben angeführten Art. 10 streichen und dage-





Die Familie des  
Thomas Davatz  
um 1860

gen einen solchen sich ausbedingen, der ihm die Annahme auf einer bestimmten, selbstgewählten Pflanzung sichert. Ohne einen solchen in den Vertrag aufgenommenen Artikel nützt eine Protestation gegen eine Vertheilung nichts.

Wie ich später vernahm, haben die nach Angelica und Biry bestimmten ihre Weiterreise in den nächsten 2 folgenden Tagen auf ähnliche Weise vollendet, wie es auf der ganzen Landreise ging. – Wir, die wir nach Ybicaba bestimmt waren, hatten von der Venda an noch einen Weg von einer halben Stunde zu machen, nach dessen Zurücklegung man uns zu dem Hause des Herrn Direktors führte, um uns da die Koloniegesetze vorzulesen und uns um unsere künftigen Wohnungen loosen zu lassen. Letztere waren aber meistentheils noch nicht fertig gebaut, zum Theil noch nicht unter Dach gebracht, und wieder andere noch von bald ausziehenden Kolonisten bewohnt. Es mussten also den Meisten von uns eventuell andere Wohnungen angewiesen werden, und dabei kamen theilweise mehrere Familien zusammen; meine Familie z. B. kam mit 3 andern grossen Familien in ein grosses Gemach, das einst als Schullokal benützt wurde, uns 4 Familien aber während 3 Wochen als Wohnstätte, Schlafzimmer, Küche und Alles diente.

Nachdem wir solche eventuelle Wohnungen angewiesen erhalten hatten, nahmen wir gerne die Einladung von nähern oder fernern Verwandten, Bekannten und Freunden an, mit ihnen zu kommen und uns durch Speise und Trank zu stärken und zu erfrischen; denn fast alle von uns waren sehr schwach und matt, theilweise auch krank. Nebst Speise und Trank hätten wir freilich auch Ruhe nöthig gehabt; aber wir mussten die noch übrige Tages-, ebenso auch die erste Nachtzeit zur Herstellung eines Nachtlagers u. s. w. verwenden; dagegen thaten wir uns am folgenden Morgen das zu gut, dass wir nicht mit Tagesanbruch aufstanden, sondern ziemlich lange liegen blieben, ruhten und schliefen, wiewohl unsere Unterbetten nicht aus Pferdehaaren oder Flaumfedern

u. s. w. bestanden und gar wenig Elasticität verriethen. Bei einer Angewöhnung, wie man sie auf einer See- und einer solchen Landreise erhalten hat, kann man auch auf einem derartigen Lager ruhen und schlafen, vor dem man sich in Europa entsetzt hätte.



Teil von Ybicaba  
heute

Ich bin mit der Beschreibung des dritten Theiles unserer Reise, der Landreise in Brasilien, zu Ende gekommen. Wer aus der Beschreibung einigermaßen einen Begriff von der Reise selbst erhalten hat, der wird den Satz, den ich an die Spitze dieses dritten Theils gestellt habe, nicht als Lüge umstossen wollen. Ja wahrhaftig, eine Landreise in Brasilien ist für eine so grosse Karawane etwas Schweres; wenn ich an Dieses oder Jenes, das man da durchzumachen hatte, zurück denke, so graut mir ordentlich davor. Doch starb auf dieser Landreise von uns nur ein früher schon kränkliches und schwaches Kind einer St. Gallischen Familie, sonst Niemand, und wir Übrigen alle haben sie überstanden, obschon wir auch alte und schwache Leute in unsern Reihen zählten. (Eine Frau Disch starb in Santos in Folge des Fiebers, das sie in den letzten 8 Tagen der Seereise hatte. Hievon kömmt aber nathürlich nichts auf die Rechnung der Landreisebeschwerden zu stehen.) So beschwerlich sie also ist, so ist sie doch auszuhalten. Sie ist aber nicht nur beschwerlich, sie ist auch theuer. Die Zehrung in Santos während unseres dortigen Aufenthaltes, die Thiere für meine Frau und für 5 eigene oder angeschlossene Kinder, das Commissionsgeld (Kopf- oder Spitalgeld zahlt der Einwanderer laut Reiseakkord nicht; dem Hause Vergueiro ist aber von der Regierung für Agenten-Bemühung u. s. w.

10 Milreis per volle Person gesprochen worden, die es dem Einwanderer an Rechnung bringt und Commissionsgeld nennt. Bei meiner Familie macht dies exakt 100 Milreis oder circa Frk. 280.– aus.) und der Transport der Kisten eingerechnet, kostete diese Reise meine Familie, die aus 10 vollen Personen besteht (wie man auf Schiffen zählt, wo 2 minderjährige für 1 volle Person gerechnet werden), nicht weniger als 262 Milreis und 383 Reis der Franken 734.67 Rappen, die Extraausgaben für Kaffee unter Weges nicht inbegriffen. Eine Einzelperson, die nur 1 Kiste und sonst gar nichts Besonderes hatte und brauchte, kostete Frk. 63.48 Rappen. Das ist für eine Strecke, die nicht gar viel grösser ist, als z. B. diejenige von Chur nach Basel, wohl viel; aber es ist nun einmal so und wird erst dann anders werden, wenn alle Transportmittel ganz anders eingerichtet und die jetzt sehr theuren Lebensmittel wieder wohlfeil werden.

Es hat sich in dem dritten Theil meiner Reisebeschreibung Manches ohne Vorsatz und Willen eingeschlichen, das geeignet ist, Ekel und Furcht gegen Brasilien einzuflössen. Dieses möchte ich aber nicht; vielmehr halte ich es für meine Pflicht, den eingedrungenen Schatten-seiten auch einige Lichtseiten folgen zu lassen.

Brasilien liegt in gar vieler Hinsicht noch in der Wiege; es hat in gewisser Beziehung keine Vergangenheit, noch schwach eine Gegenwart, dagegen wohl eine Zukunft. So gar Vieles ist erst noch im Werden begriffen. Diesem grossen Lande, dessen Pflanzen-, Mineral- und Thierreich einen ungeheuren Reichthum in sich birgt, fehlen arbeitende Hände und intelligente, unternehmende Köpfe noch viel zu sehr. Kommen einmal diese in gehöriger Zahl hieher, so wird sich Alles schnell ändern; die Städte, die Wohnungen, die Strassen, die übrigen Transportmittel, die Wirthshäuser u. s. w. werden sich verschönern und verbessern; in den prachtvollen fast unübersehbaren Gegenden, die jetzt mit undurchdringlichen Wäldern bedeckt sind und nur da und dort eine Fazenda, ein grosses Landgut, in sich bergen, werden grosse Städte und Dörfer, umgeben von den schönsten Pflanzungen, gebaut werden und Hunderttausende werden da Platz und Nahrung finden, wo jetzt kaum Tausende ein ödes und fast todes Leben führen.

Bereits gibt es in Brasilien Gegenden, in denen es schon jetzt ganz anders aussehen soll, als hier auf dem Hochlande, auf welches sich meine Beschreibung meistens bezieht. Rio Janeiro z. B. soll in vieler Rücksicht eine sehr schöne Stadt sein und sogar manche Vorzüge vor europäischen Städten haben; im Süden des Landes, in der Provinz Rio grande do Sul seien, wie ich allgemein und einstimmig selbst von solchen gehört habe, welche diese Provinz mit Einsicht und Kenntnissen bereist haben, Städte und Dörfer nach europäischer Weise vorhanden, und ein regsames, heiteres Leben finde sich allda, weil viele Deutsche sich schon früher dort angesiedelt haben. Ähnlich soll es auch in andern

Gegenden sein. Strassen und Eisenbahnen werden da und dort gebaut und sonst Manches zur Verschönerung und Verbesserung angebahnt und gethan.

So könnte noch Vieles gesagt werden; aber ich habe die Grenzen eines Reiseberichtes schon bedeutend überschritten und bin viel mehr, als ich es wollte, in die Beschreibung des Landes hineingekommen; deshalb breche ich hier ab, füge aber für allenfallsige Nachfolger noch Einiges über die Einrichtung auf die Reise, über Effekten, die während der Reise und hier nothwendig sind, bei.

Gute, starke, theilweise auch warme Kleider nehme man mit, so viel man kann, besonders wenn sie aus guten, dauerhaften Baumwollstoffen bestehen. Feine und köstliche Wollkleider gehören hier noch viel mehr als in Europa, zu den Luxusartikeln, und zudem gehen sie auf der Reise zu Grunde, man trage sie oder habe sie eingepackt. In Kisten sind sie gar sehr der Gefahr des Verschimmeln ausgesetzt, besonders wenn in der heissen Zone zur See viel Regenwetter eintritt. Eine sorgfältige und geregelte Verpackung aller Kleider, die man nicht trägt, ist sehr nöthig, und Schuhe, Eisenwaren, überhaupt solche Gegenstände, die gerne schimmeln oder rosten, dürfen nicht in die Kleiderkisten gethan werden. Der Gefahr des Verschimmeln sind besonders auch Seiden- und feine gefärbte Baumwollzeuge, wie Schürzen, Hals- und Nastücher unterworfen, wesshalb man sie möglichst vor Nässe und dem Einflusse der Luft zu schützen hat; man nehme sie aber mit; denn hier sind sie sehr theuer. Gefärbte Baumwollhemden sind sowohl während der Reise, als auch hier sehr dienlich; man verschaffe sich, womöglich, einige.

Gute Federbetten, Leintücher, überhaupt Alles, was zu einem Bett gehört, ohne das Holzwerk, nehme man reichlich mit. Man kann sie hier in den Schlafzimmern, in denen, wie ich aus eigener Erfahrung sagen kann, der Thermometer auf  $+6^{\circ}$  oder auch  $+4^{\circ}$  herunter zu sinken im Falle ist, wohl gebrauchen, und ganz besonders nöthig sind sie in den beschriebenen Nachtherbergen hiesigen Landes. Man rolle sie gut und fest ein und bringe sie bei der Verpackung mit keinen gerne schimmelnden oder rostenden Sachen in Berührung. Besser ist es, wenn die Bettzüge aus gestreiften und gefärbten Baumwollstoffen (Kölsch) bestehen, als wenn sie aus Hanf oder Flachs gemacht sind. Die hiesigen Wascheinrichtungen sind nicht der Art, dass man so grosse Stücke ordentlich waschen kann. Man hat keine Bäuchekessel, keine Bäuchegelten, keine Waschtröge u. s. w. In Santos müssen die Betten, überhaupt alle zum Nachtlager nöthigen Gegenstände, ebenso auch die während der Landreise erforderlichen Koch- und Essgeräthe in möglichst wenige Kisten zusammengepackt werden, damit nicht jedes Mal viele Kisten zu suchen, herbei zu schleppen, zu öffnen sind u. s. w.

Viele Schuhe mitzunehmen, ist nicht rathsam. Sie schimmeln stark und werden gerne klein während der Reise; auch geht das Leder leicht zu Grund. Kupferhäfen, Kupferkessel (Kessi), Pfannen, kupferne Wassergelten und Wassereimer, so weit man derartige Gefässe ihrer Grösse wegen in die Kisten packen kann, nehme man mit. Sie sind hier sehr theuer, theilweise gar nicht erhältlich, doch aber ziemlich nöthig.

Thönerne Gefässe, wie Kacheln, Krüge, Kaffeeschüsselchen, Teller, dergleichen auch Gläser, Flaschen etc. sind hier natürlich auch wohl zu gebrauchen; muss man sie aber hier kaufen, so kosten sie schwer Geld. Kaffeemühlen sieht man hier keine. Der Brasilianer röstet oder brennt den Kaffee so stark, dass er ihn in einem ausgehöhlten Holzklotze, Sock genannt, mit einem hölzernen Stössel fein stossen, socken kann. Ich bin froh, eine gute Kaffeemühle mitgebracht zu haben. Äxte, Sicheln, Messer, Holzsägen (Tirolersägen), ein ganzer einfacher Schreinerwerkzeug, soferne Jemand in der Familie einen solchen einigermassen zu gebrauchen und zu benützen versteht, sind nothwendige Gegenstände; jede Familie kann auch etwa 1 Karst, 1 Mistgabel, 1 Stechschaufel (Spaten) und 1 sogenannte Schoorschaukel mitbringen. Die hiesigen Hacken (Hauen) sind stark, schwer, gestählt und mindestens  $\frac{1}{2}$  Fuss breit und müssen so sein; Hacken, wie man in Graubünden braucht, würden hier wenig nützen. Jagdstutzer und andere Gewehre bringe man nicht, wenigstens nicht viele; die Jagd ist hier gar nicht sehr ergiebig. Feine Waffen, wie Rasir- und Federmesser muss man mit gutem Baumöl ein wenig einölen, sonst rosten sie während der Reise. Man bringe aber solcher Messer wenigstens so viele mit, als man selber nöthig hat. Eingeölt müssen auch alle eisernen Werkzeuge werden, die man gerne rein und blank erhalten möchte. Längere und kürzere, aber nicht gar zu dicke Seile und Stricke können auch wohl gebraucht werden; man nehme auch Hanf zu Schnüren oder gemachte Schnüre mit.

Sogenannte Seeseife, die man dem Auswanderer in den Einschiffungshafen so sehr aufdrängt, kaufe man nicht, dagegen wohl ein ziemliches Stück von der gewöhnlichen gelben englischen Seife. Verschiedene Gesundheits- und andere Kräuter (Kamillen, Lindenblüthe, Hollunderblüthe, Pappeln, Schafgarbenthee, Kümmel, Zwiebeln, Knoblauch etc.) können auf der Reise und hier nothwendig werden. Besonders zur See kann dem Reisenden etwas guter Käse, wacker Schabzieger, dörres Stein- und Kernobst, ganz gut geräuchertes und gedörktes Fleisch, Schinken und Würste, guter Branntwein (Enzian und Hollunderbranntwein), einige Muskatnüsse, Zimmt, einige Flaschen guten Weines und dgl. gut zu statten kommen; er kann zuweilen schon auf der europäischen Landreise etwas davon nöthig haben. Der Branntwein soll aber nur in ganz kleinen Quantitäten, bloss als Arznei bei Seekrankheits- und andern Übeln genossen werden. Fleisch, Schinken

und Würste sind der Fäulniss stark ausgesetzt, wenn bei grosser Hitze etwa viel Regenwetter eintritt, man muss darauf sehen und sich darnach richten. Guter Himbeersaft ist sehr dienlich, um damit das schlechte Trinkwasser in den spätern Wochen der Seereise geniessbar zu machen. Ich habe in Zingg's Hotel in Hamburg solchen gekauft und er hat sich ganz gut erhalten.

Conservierte oder gekochte Milch ist während der Seereise besonders für Kinder gut, wenn sie süss bleibt. Eine kleine Quantität habe ich in Hamburg von R. de Drusina gekauft. Diese Milch war zwar etwas theuer, aber sie blieb ganz gut; ein grösseres Quantum kaufte ich auf gar gute Empfehlungen hin von J. Neuenschwander aus dem Kanton Bern, Schweiz. Diese Milch war etwas wohlfeiler; aber sie wurde bald sauer, so dass ich sie wegwerfen musste. Die vollständige Adresskarte des Drusina, von dem ich die gute Milch erhielt, lautet: «Thee-, Gewürz- und Farbenwaaren Handlung und Lager von haltbaren Speisen aus der Fabrik von D. H. Carstens in Lübeck von R. de Drusina, Stubbenhuck Nr. 39, Hamburg». Die vollständige Adresskarte des Neuenschwander anzugeben, halte ich für überflüssig. (Besser als die Mitnahme von conservierter Milch wäre die Mitnahme von 1 oder 2 guten Milchkühen. Solche sollten auf einem Schiff, wo viele Kinder sind, durchaus nicht fehlen).

Gebranntes oder geröstetes Mehl mit zunehmen, um daraus zur See Mehlsuppe zu machen, kann in den Fällen gut sein, wo der Kapitän das Kochen zwischenein erlaubt. Die Kapitäne sind aber nicht verpflichtet, solche Erlaubniss zu geben, und nicht alle sind so gut, wie es der unsrige war; darum könnte ich die Mitnahme von Mehlorost nicht geradezu empfehlen.

Einige gute, starke Halsketten für Kühe oder Ziegen kann derjenige mitbringen, der sich solche Milchthiere verschaffen will, und das wird jeder wollen, so bald es ihm möglich wird. Milch und Butter sind Artikel, die man hier fast nicht bekommen kann und sehr theuer sind. Sensen braucht man jetzt noch hier keine; man hat auf den Kolonien keine Wiesen oder Plätze, wo man mähen könnte. Das Gras für die Kühe muss man entweder zusammenraufen oder mit Sichel abschneiden, oder man lässt die Kühe auf einem sogenannten Bast (Weideplatz) laufen und zahlt dafür eine Grasmiethe, 6 bis 12 Milreis, (Frk. 16.80 Rppn. bis Frk. 33.60 Rppn.) per Jahr.

Noch auf einen für die Landreise in Europa nöthigen Gegenstand muss ich aufmerksam machen, und dies ist ein Nachtgeschirr für jede Familie. Durch die ungewohnte Lebensweise, durch Verkältungen u. s. w. gibt es schon am Anfange der Reise Durchfall, und die Dampfwagen halten nicht so oft stille, als es ein an diesem Übel Leidender nöthig hätte; darum ist ein Nachtgeschirr, das aber nie in Bahnhöfen, sondern immer draussen vor den Ortschaften ausgeleert werden muss, nothwendig.

Schweizerisches Geld würde man hier nirgends annehmen; französische Fünffranken- und Zwanzigfrankenstücke nimmt man an manchen Orten, aber mit ziemlichem Verlust für den, der sie gibt. Ein Fünffrankenstück hätte ziemlich genau den Werth von 1 Milreis 785.7 Reis; man bekommt aber höchstens 1 Milr. 600 Reis, so dass man an jedem Fünffrankenstück 185.7 Reis oder circa 52 Rappen verlieren muss. (Bei der Reduktion unserer Schulden an die Gemeinden wurde der Werth des Frankens noch höher berechnet. Nach dieser Berechnung käme der Fünffrankenthaler auf 1 Milreis 886.79 Reis zu stehen.) Besser geht hier das spanische Geld; aber wie dieses in Europa eingewechselt werden kann, weiss ich nicht. Diejenigen Güter und Schätze, die kein Auswanderer vergessen, sondern die sich jeder vor der Abreise schenken, während und nach der Reise erhalten und vermehren lassen sollte, sind: Glaube, Liebe, Hoffnung, Geduld, Entschlossenheit, Muth, Kraft und Ausdauer. Das sind höchst nöthige und höchst schätzbare Güter für jeden Menschen, besonders für jeden Auswanderer; ich habe dieses nicht bloss in Büchern gelesen oder von Andern gehört, ich habe es auf unserer Reise und seither erfahren.

Werfe ich noch einen kurzen Blick auf unsere ganze Reise zurück und denke an unsere entsetzlich vielen Sünden durch Lieblosigkeit, Übervortheilung, Verleumdung, Ungehorsam, Lügenhaftigkeit, Unzufriedenheit, Undank etc. etc., und erwäge dagegen, vor wie vielen Gefahren uns der HErr bewahret, wie gut und glücklich Er uns überall durchgeführt und durchgeholfen hat: so muss ich mit Beschämung und Dank ausrufen, wie es im II. Mose 34.6 steht: «Herr Herr Gott, barmherzig und gnädig und geduldig und von grosser Gnade und Treue!» Ja wahrlich, als einen solchen Gott hat Er sich an uns allen erwiesen. Ihm sei Ehre und Preis und Lob! Dass doch unser aller Leben hier Seinen Ruhm verkündigen und Ihm zum herzlichen Danke auch dafür werden möchte, dass Er uns noch zu rechter Zeit aus gar grosser Noth, welche nach den hier eingetroffenen Nachrichten immer mehr über Europa einbricht, errettet hat! Aber ach! es ist sehr zu fürchten, dass von Vielen das Gegenheil erfolge. Doch Gott sind alle Dinge möglich; Er kann aus steinernen Herzen fleischliche, weiche und willige machen. Er wolle es, thun!

Den vielen christlichen Freunden, deren theilnehmender Fürbitte wir alle unsere glückliche Reise nächst der Gnade Gottes grossentheils zu verdanken haben, dankt der Berichterstatter hiemit auf das Herzlichste und empfiehlt sich und all die Seinen, wie auch alle übrigen Reisegefährten der fernern Fürbitte und Liebe; auch für alle ihm sonst erwiesene Güte und Wohlthaten sendet der Unterzeichnete hiemit den herzlichsten Dank allen seinen Freunden, Gönnern und Wohlthätern, und grüsst sie alle innigst.

Er aber, der Gott aller Gnade und alles Trostes, sei gnädig und freundlich meinem alten Vaterlande und dem noch in dicker geistiger

Finsternis sitzenden Volke dieses Landes; Er segne hüben und drüben und lasse seine Gnade überall gross werden zur Ehre seines Namens und zum Heile der Menschen!

Kolonie Ybicaba; Provinz St. Paulo in Brasilien,  
den 13. October 1855

*sig. Thomas Davatz*

### **Nachwort**

Der Bundesrat beauftragte den Beamten Dr. Jakob Christian Heusser mit einer Untersuchung der Zustände vor Ort. Derselbe traf am 13. 2. 1857 auf Ybicaba ein. In seinem Bericht vom 28. 3. 1857 bestätigt er grosse Missbräuche auf den Kolonien Vergueiro's. Der Besitzer sicherte nun die Einhaltung der Verträge und einige weitere Vergünstigungen zu, verlangte aber dagegen, dass Thomas Davatz die Kolonie verlasse, was dieser bereits am 10. 3. 1857 tat. Thomas traf am 21. 7. 1857 mit seiner Familie in Fideris, dem Heimatort seiner Frau, ein. Von dort aus bemühte er sich nach Kräften, das Los seiner Leidensgenossen lindern zu helfen. Seine 1858 erschienene Broschüre «Die Behandlung der Kolonisten in der Provinz St. Paulo in Brasilien und deren Erhebung gegen ihre Bedrücker» schildert die gemachten Erfahrungen eindrücklich und fand das nötige Echo bei den Behörden der Länder, aus denen die Kolonisten stammten. (Kantonsbibliothek Graubünden, Bd. 249/6)

## **Nachruf im Freien Rätier vom 12. Februar 1888**

† Landquart. (Eingesandt.) Eine patriarchalische Erscheinung von ächt bündnerischem Typus, ein Mann von altem Schrot und Korn ist nicht mehr! – Alt Posthalter Thomas Davatz in Landquart erlag am 6. Februar nach längerem Krankenlager seinen Leiden und wurde derselbe am 9. ds. unter zahlreicher persönlicher Theilnahme der umwohnenden Bevölkerung in Mastrils zur Ruhe bestattet.

Der Verstorbene hat es verdient, dass seiner mit einigen Worten der Erinnerung gedacht werde.

Geboren 1815, verlebte Davatz seine Jugendjahre in seinem Heimatsorte Fanas und kam dann nach Absolvierung der Dorfschule in die Anstalt Bruggen (richtig: Beuggen bei Säckingen) wo er unter Zellers Leitung die Schullehrerbildung empfing. Der Besuch dieses Seminars, wie auch der früher empfangene Unterricht von Seiten wackerer Geistlicher bestimmten seinen Charakter bis in's Greisenalter. Er blieb der



positiven Richtung aus vollster Überzeugung treu und hatte auch den Muth, sie zu verfechten, freilich ohne Leidenschaft und ohne Ausschliesslichkeit. In Allem war er ein Mann des ernstesten Suchens und Forschens; jegliche Oberflächlichkeit war ihm zuwider. In seinen jüngeren Jahren wirkte er als Lehrer in verschiedenen Gemeinden unseres Kantons, wie Fanas, Fideris und Malans. Einem Rufe an die Rettungsanstalt Freienstein (Zürich) folgend, übernahm er s. Z. die Hausvaterstelle an dieser Anstalt, musste sie jedoch wegen seines Brustleidens bald hernach wieder aufgeben.

Brasilianische Kolonisationsprojekte, die in den fünfziger Jahren auftauchten, veranlassten den weitblickenden Mann, der für eine zahlreiche Familie zu sorgen hatte, verführerischen Verlockungen des Hauses Vergueiro und Cie. in Santos (Provinz St. Paulo) zu folgen und dahin auszuwandern. Im April 1855 griff er mit seiner Familie zum Wanderstab; eine zahlreiche Gesellschaft von Emigranten aus verschiedenen Gemeinden, nach demselben Reiseziele, schloss sich ihm an.

Vertragsverletzungen von Seiten der Koloniebesitzer und sonstige bittere Erfahrungen zeitigten in Davatz den festen Entschluss, sich und die übrigen Kolonisten von Jbikaba und Angelica der lästigen Fesseln, die einer Sklaverei fast gleich kamen, zu entledigen, und, falls keine Besserstellung zu erreichen wäre, wieder nach Europa zurückzukehren.

Er, als das geistige Haupt der Ansiedler in ihrer freiheitlichen Bewegung, war natürlich das Ziel feindseliger Angriffe und augenscheinlicher Verfolgung. Die Feindschaft erreichte einen so hohen Grad, dass Davatz, einer freundschaftlichen Warnung folgend, unter dem Schutze der Nacht sein Heil in der Flucht suchen musste. In Rio Janeiro erwartete dann der Schwergeprüfte seine Familie, die ihm nach einigen Wochen folgte, um vereint mit derselben im Vorsommer des Jahres 1857 wieder seiner alten Heimath zuzusteuern.

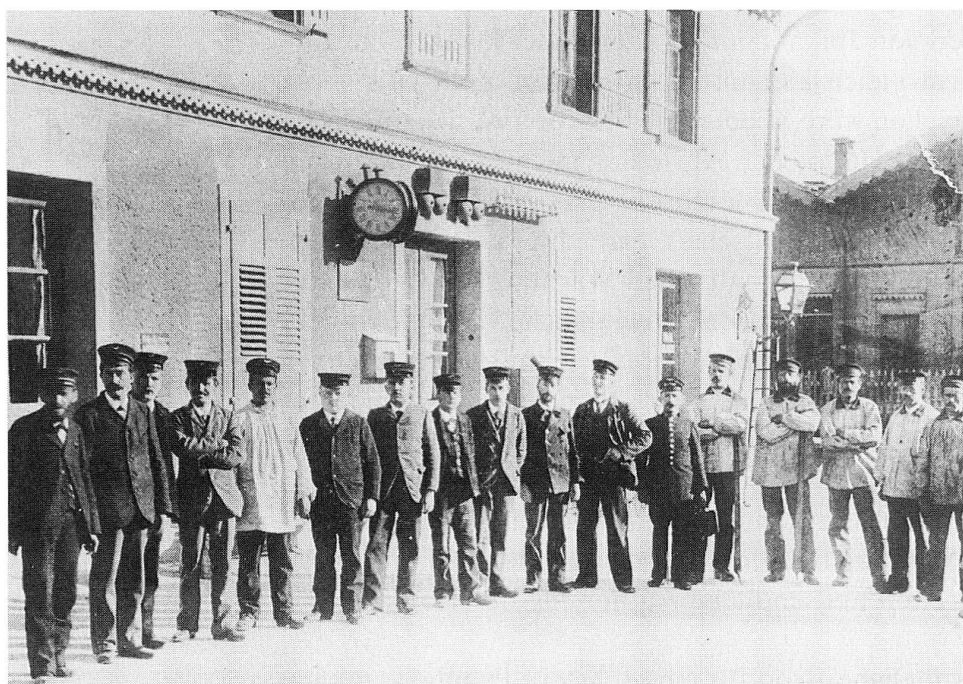
Nach seiner Rückkehr gab er ein umfangreiches Werkchen über «brasilianische Kolonisationszustände» heraus, welches Aufsehen erregte und nicht ohne Wirkung blieb, da die betreffenden Schilderungen ein amtliches Einschreiten und endliche Aufhebung der Kolonien zur Folge hatten.

Die Sorge um's tägliche Brod für eine schwere Familie trat nach seiner Heimkehr wieder mehr als je in den Vordergrund und verwies ihn auf die öffentliche Beamtenlaufbahn. Anno 1858 übernahm er den Verwalterposten an der Bahnstation Landquart und besorgte zugleich auch den damit verbundenen Postdienst. Später, als in Folge Verkehrsaufschwunges auf der Prättigaueroute die Post auf jenem Platze vom Bahndienst abgetrennt wurde, trat Davatz ganz in die eidgen. Verwaltung über und weihte derselben als Posthalter und Telegraphist eine schöne Reihe von Jahren, 1863–1884, in aller Umsicht und Treue seine Dienste.

Sprichwörtlich war seine Gewissenhaftigkeit im Amtsleben wie im Privatleben; bisweilen mochte es freilich geschehen, dass man ihm eine allzugrosse Ängstlichkeit und etwas wie Pedanterie hätte zum Vorwurf machen können. Wohlthuend berührte seine Leutseligkeit und Dienstfertigkeit in seinen amtlichen Verrichtungen. Viele, deren Weg über Landquart ging, werden sich des wackern alten Posthalters erinnern, der sich immer so gab, wie er war, einfach und schlicht, ehrlich und grad, hilfs- und dienstbereit allenthalben.

Nach erfolgtem Rücktritt von der eidgen. Beamtung hatte er den Salzverwalterposten in Landquart inne, den er bis zu seinem Ende beibehielt.

Im Namen zahlreicher Freunde und Bekannten des Verewigten legen wir dies Blümchen freundlicher Erinnerung nieder auf den frischen Grabeshügel drüben auf dem einsamen Friedhofe zu Mastrils, unter dem ein braves Herz nach langer und beschwerlicher Lebensfahrt seine Ruhestatt gefunden.



**Die erste Belegschaft  
des 1858 eröffneten  
Bahnhofes Land-  
quart.  
Stationsvorstand  
Thomas Davatz links  
ausseen.**

Sylvester Davatz, Lürlibadstrasse 20, 7000 Chur

Adresse des  
Herausgebers