

**Zeitschrift:** Basler Zeitschrift für Geschichte und Altertumskunde  
**Herausgeber:** Historische und Antiquarische Gesellschaft zu Basel  
**Band:** 87 (1987)

**Artikel:** Journal einer Reise : von New York nach Chicago im Jahre 1837  
**Autor:** Schelbert, Leo / Steinmann, Martin  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-118193>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 18.04.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Journal einer Reise: Von New York nach Chicago im Jahre 1837

Herausgegeben von  
Leo Schelbert,

Transkription von  
Martin Steinmann

Das Reisejournal eines Schweizers<sup>1</sup> – er erinnert sich gern der «von früher Jugend her» gekannten Ufer des Vierwaldstättersees – bietet zunächst eine schlichte Lesefreude. Man liest nicht ohne Ergötzen, wie der an Komfort gewöhnte und begüterte Mann Leute, Landschaften und Reisemittel bald unterhaltend, schön und genussreich, bald widerlich, schmutzig und mühsam findet. Zwar geschieht auf dem langen Weg in den «Westen» während der achtzehneinhalb Tage nur zweimal etwas Besonderes: Im seichten St. Clair-See bei Detroit rammt der anscheinend unerfahrene Kapitän das Dampfschiff fest in eine Sandbank. Kurz darauf entsteht ein zweites, gefährlicheres, aber schliesslich doch harmloses Unheil: Durch Überheizen, ein Fehler wieder des Kapitäns, bricht mitten auf dem Huronensee «der gusseiserne Baum», der die Schaufelräder «mit der Aussenseite verband», mitten entzwei; zudem entdeckte man kurz darauf «neben dem einten Kessel zwischen den Verdek-Balken» ein schwelendes Feuer, das glücklicherweise noch zeitig gelöscht werden konnte. Sonst aber ging alles auf der Reise seinen ruhigen, ereignisarmen Gang.

Neben einfacher Lesefreude bietet aber das Reisejournal noch anderes. Für unsere an Schnellzüge, Autos und Flugzeuge gewohnte Generation ist es von Vorteil, gelegentlich daran erinnert zu werden, wie man vor hundertfünfzig Jahren reiste. Damals waren die Eisenbahnen in den Anfängen, existierten nur für Kurzstrecken, und man war noch ein halbes Jahrhundert von einem verlässlichen

<sup>1</sup> Der Versuch, den Autor zu identifizieren, ist bisher erfolglos geblieben. Der Bericht findet sich in der Universitätsbibliothek Basel als Mscr. E II 81. Es handelt sich wohl um eine Art Rundbrief, der bei Verwandten oder Freunden in der Schweiz zirkulieren sollte. Obwohl Adresse, Anrede, Grussformel und Unterschrift fehlen, scheint eine originale Niederschrift vorzuliegen, nicht eine Kopie.

und integrierten Verkehrsnetz entfernt<sup>2</sup>. Zugleich baute man damals Kanäle, die Seen und Ströme möglichst günstig verbanden, um den Warentransport nach Kräften zu beschleunigen<sup>3</sup>. Auch das Dampfboot war für Flüsse und Seen schon soweit entwickelt, dass man die noch immer bereiten Segel nur gelegentlich nutzte und von Wind und Wetter immer unabhängiger wurde<sup>4</sup>. Das vorliegende Reisejournal schildert also die vielfältige Art des Reisens in der ersten Phase der Verkehrsrevolution des neunzehnten Jahrhunderts.

Von Bedeutung ist aber noch ein drittes: Der Reisende zog besuchsweise «nach dem weiten Westen», der ihm «abentheuerlich» vorkam, «indem so mannigfaltige Gerüchte über dasselbe» im Umlauf waren. Dieser «Westen» umfasste das Gebiet der Grossen Seen, den sogenannten «Old Northwest», den «Alten Nordwesten». In Detroit begegnete der Berichterstatter denn auch vielen Indianern, «besonders von den Ottawais und Miamis», wogegen er zuvor, wie etwa in Buffalo, nur gelegentlich solche angetroffen hatte. Am Black River sah er ein erstes Dorf, auf der Mackinac Insel «viele indianische Wigwams», und in Greenbay besuchte er eine «missionarische Schule», wo er «viele sogenannte bekehrte Indianer betend» antraf. Zwar empfand er diese langsam untergehende Welt der einheimischen Völkerschaften wie der Irokesen, Miami und Ottawa<sup>5</sup> lediglich als Kuriosität. Es wurde ihm nicht bewusst, dass er Zeuge einer Endstufe rassischer Eroberung war und den Erfolg des seit 1600 stets fortschreitenden Einbruchs der Weissen und ihrer Nachkommen in die zwar andersgeartete, aber zahlenmässig<sup>6</sup> und

<sup>2</sup> Zum Eisenbahnbau siehe die knappe Übersicht «Railway», *Encyclopedia Britannica* Bd. 18 (1973), pp. 1105–1128.

<sup>3</sup> Eine Übersicht bietet Charles Hadfield, *The Canal Age* (Newton Abbot 1968); den Bau des Erie Kanal beschreibt Ronald E. Shaw, *Erie Water West. A History of the Erie Canal 1792–1854* (Lexington, Kentucky 1966).

<sup>4</sup> Die grösseren Zusammenhänge behandeln Franz Hermann Huberti, «Maritime Aspekte der Weltgeschichte im 19. Jahrhundert», *Saeculum* 22 (1971): 274–304; Franz C. Huber, *Die geschichtliche Entwicklung des modernen Verkehrs* (Tübingen 1893). Die Schifffahrt auf den Grossen Seen behandelt J. Disturnell, *Sailing on the Great Lakes and Rivers of America* (Philadelphia 1874).

<sup>5</sup> Eine Übersicht bietet Hans Läng, *Kulturgeschichte der Indianer Nordamerikas* (Olten 1982<sup>2</sup>), pp. 108–144; von Spezialstudien seien genannt: Francis Jennings, *The Ambiguous Iroquois Empire* (New York 1984); Bert Anson, *The Miami Indians* (Norman, Oklahoma 1970); R. David Edmunds, *The Potawatomes. Keepers of the Fire* (Norman, Oklahoma 1978).

<sup>6</sup> Die indianische Bevölkerungsgrösse vor dem Einbruch der Weissen ist kontrovers; statt der früher dominanten Schätzung von einer Million für Nordamerika werden heute zwischen 9 und 12 Millionen postuliert; siehe Henry F. Dobyns, «Estimating Aboriginal American Population: An Appraisal of Techniques with a

kulturell ebenbürtige<sup>7</sup> Welt der einheimischen Völkerschaften Nordamerikas zu Gesicht bekam. Ein paar Jahrzehnte später wäre er dieses Prozesses kaum mehr gewahr geworden. Krieg und gewaltsame Umsiedlung immer weiter nach Westen sowie die durch Jagd und Rodung fortschreitende Zerstörung der ökologischen Basis indianischer Lebenswelt und eingeschleppte, den Einheimischen tödliche Krankheiten räumten den Weg für weisse Neubesiedlung und ersetzten indianische durch abendländische Kultur. Zerstörung und Aufbau geschahen gleichzeitig. Aus dieser Sicht bietet also das Reisejournal Einblick in einen welthistorischen Vorgang, wenn auch durchwegs aus der Perspektive des Siegers.

*Meine Reise von New York nach Chicago, Illinois State,  
im July 1837*

Am 7. Freitag Morgens den 14<sup>ten</sup> July verreiste ich mit dem Dampfbote *Nord America* genannt, nach *Albany* meine Reise nach *Chicago* antretend. Herrliches Wetter und angenehmer Gesellschaft hatte ich mich zu erfreuen. Die *romantischen* Ufers des *Hudson* Flusses erregten grösstentheils meine Aufmerksamkeit; und da diese Fahrt die erste war, die ich nach *Albany* des Tages über machte, so gab ich mich besonders der Betrachtung über diese reizende Ufergegend hin. Die Nähe von *West Point*<sup>8</sup> der berühmten *militärischen* Schule erinnerte mich vieles an verschiedene Gegenden unsers schönen Schweizerlandes, besonders hat es eine Ähnlichkeit mit einigen *Parthyen* des Vierwaldstätter Sees, welcher Erinnerung ich mich von früher Jugend her noch erfreue.

Indessen muss ich gestehen, dass dieser mein Entschluss, wiewohl nur auf kurze Zeit *New York* zu verlassen, mich doch [in] den

New Hemispheric Estimate», *Current Anthropology* 7 (1966): 395–416; William M. Denevan, ed., *The Native Population of the Americas in 1492* (Madison, Wisconsin 1976); Henry F. Dobyns, *Their Number Become Thinned. Native American Population Dynamics in Eastern North America* (Knoxville, Tennessee 1893).

<sup>7</sup> Schrittweise wird die Dominanz evolutionistischer Ideologie bezüglich der indianischen Welt überwunden; siehe beispielsweise für den wirtschaftlichen Aspekt William Cronon, *Changes in the Land: Indians, Colonists, and the Ecology of New England* (New York 1983); für religiös-philosophische Aspekte siehe den Sammelband von Dennis Tedlock und Barbara Tedlock, eds., *Teachings from the American Earth. Indian Religion and Philosophy* (New York 1975).

<sup>8</sup> West Point, etwa 75 Kilometer von New York entfernt, zählte um 1840 ca. 900 Einwohner. Die Militäarakademie war 1802 vom amerikanischen Kongress gegründet worden und hatte 1842 250 Kadetten; siehe J. Disturnell, *Gazetteer of the State of New York* (Albany 1842), pp. 422–423.

ersten Stunden meiner Abreise etwas fremd vorkam, da ich mir die weite Reise nach dem weiten Westen etwas abentheuerlich vor-malte, indem so manigfaltige Gerüchte über dasselbe ergangen sind.

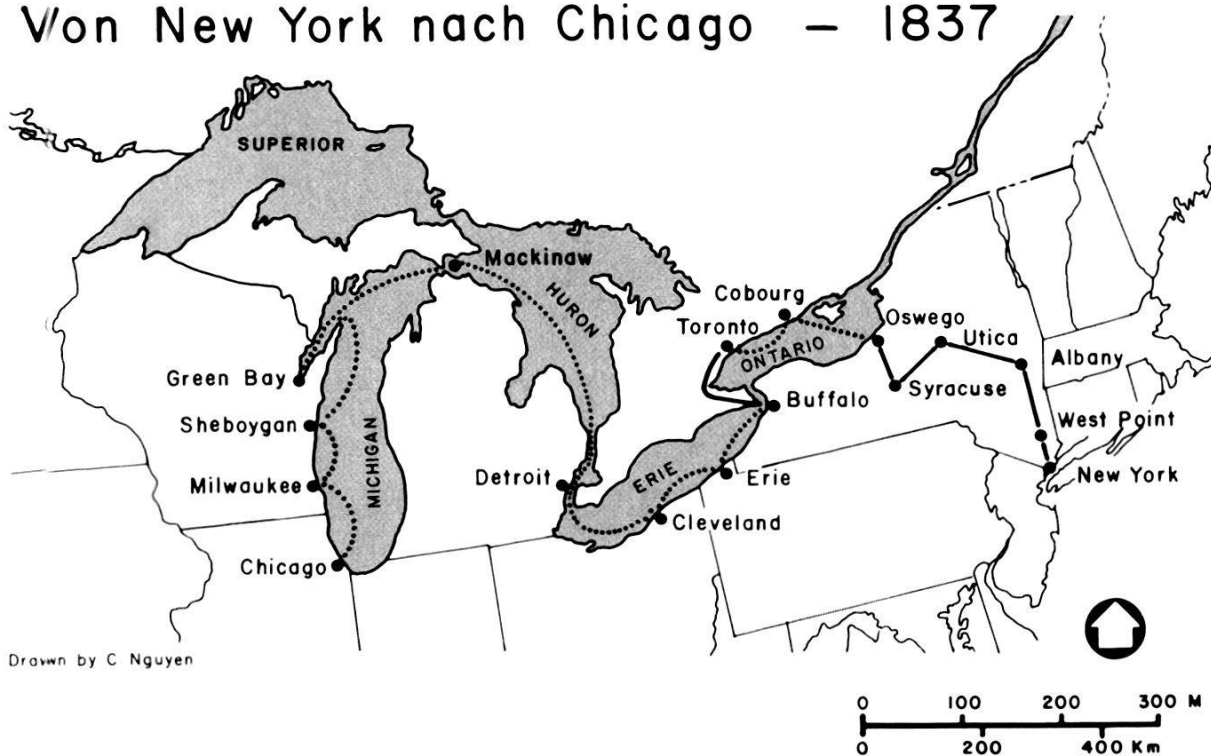
Unter diesen Betrachtungen und einem allfälligen *how do you do!* mit Bekanten am Bord unsres Dampfbot's flog dieser Tag schnelle dahin, und wir langten glücklich Abends gegen 7 Uhr in der Stadt *Albany*<sup>9</sup> an. Allwo ich mich nicht lange aufhielt, sondern sogleich meine *Effecten* und mich zum *Rail Road Office* (oder zum Eisenbahn *Bureau*) transportieren liess, wo auch wirklich schon die *Rail Roads* Karren nach *Utica* zur Abfahrt bereit standen, ich hatte kaum noch Zeit ein Glas *Soda Wasser* zu schlürpfen und meine *Passage* Geld zu bezahlen und einzusitzen, als die Pferde anzogen, und die ganze Maschine im Gallop sich in Bewegung setzte, nach einer Weile gefahren, wurde halt gemacht, und die *Steam locomotive* (oder Dampfswagen) angesetzt, und mit Pfeilesschnelle flugen wir davon, nach dem Masstab von 13 Meilen in einer Stunde. Wie auf Windesflügeln nahten wir uns dem Orte *Schenectady*<sup>10</sup>, 15 Meilen von Albany entfernt, welches wir zwischen 8 und 9 Uhr des Abends erreichten. Dasselbst wurde eine Weile Thee getrunken, und nachdem in der Zwischen Zeit die Karren *changiert*, giengs wieder im Dunkeln vorwärts.

Von *interessanten* Geschichten, oder Gegenständen die ich auf dieser Reise bis nach *Utica* wo wir Morgens 4 Uhr ankamen gesehen, kann ich nichts erzählen, indem mir nichts langweiliger in der Welt vorkommen kann, als des Nachts im Dunkeln in einen *Rail Road*kasten zu sitzen, und weder schlafen oder sehen noch sprechen zu können. Von *Conversation* war keine Rede, da von dem Geräusche welches die Maschine verursacht, keine Silbe eines gefälligen Nachbars verstanden werden kann. So war ich den wie Ihr wohl ersehen könnt meinen eigenen *Reflectionen* und *Aclamationen* hingegen, doch einer meiner laut schlafenden Nachbarn schnarchte so unvernünftig, dass trotz dem Gepolter dennoch seine Bärenstimme gehört wurde, und an den Wänden des Kastens ein liebliches Echo zurückprallen liess, welches mich auf einige Zeit wach erhielt, dennoch wurden mir die Augen zugeedrückt, und ich entschlief sehr sanft, bis ich mitlerweile wieder durch einen derben Stoss ins Leben gerufen wurde.

<sup>9</sup> Albany war schon im 17. Jahrhundert ein bedeutender Umschlagplatz für den Pelzhandel zwischen den Irokesen und Holländern, nach 1665 den Engländern. Um 1840 hatte der Ort gegen 4000 Einwohner, von denen die meisten in Industrie und Handwerk tätig waren; vgl. *ibid.*, pp. 53–56.

<sup>10</sup> Schenectady war schon seit 1620 ein Handelsplatz und zählte 1840 6784 Einwohner, gegen 1000 Wohnhäuser, 100 Läden und 10 Kirchen; *ibid.*, pp. 364–365.

## Von New York nach Chicago – 1837



Im Orte *Utica*<sup>11</sup> angelangt, einem schon bedeutenden, aber wie es mir scheint nicht sehr angenehmen Städtchen, begab ich mich sogleich in ein *Hotel* und dem Federbette zu. Der *Erie Canal*<sup>12</sup> führt durch diesen Ort von *Albany* her, und es scheint als wen daselbst [S.2] viel dadurch zu hoffen wäre, da die Stadt *Lots*, oder Grundeigentum verdamt hoch im Preise stehen.

Denselben Tages als den 16<sup>ten</sup><sup>13</sup> 6 Uhr Abends begab ich mich daselbst auf das *Canal bot*, einem sauberen geräumigen Postfahrzeuge, das mich nach *Oswego* am *Ontario* See bringen sollte\*. (\*N.B. Der *Erie Canal* von *Albany* bis nach *Buffalo*, allwo er sich in den *Erie* See ausmündet, ist 363 Meilen lang.) Auf diesen *Canal*boten wird sehr bequem und wohlfeil gereist, die ganze Länge des Bot's die 80 Fuss betragen mag, ist in 2 Haupttheile abgetheilt, die Herren und Damen *Cajüte*, und die Küche und was dazu gehört, die *Cajüten* Zimer mit Fenstern von aussen her erleuchtet, sind sehr nett aus-

<sup>11</sup> Utica liegt 149 Kilometer westlich von Albany am Mohawk Fluss; um 1840 hatte der Ort 12 810 Einwohner, 1600 Wohnhäuser, 17 Kirchen, 5 Eisenwerke und 3 Maschinenwerkstätten; *ibid.*, p. 405.

<sup>12</sup> Der Erie-Kanal wurde zwischen 1826 und 1828 erbaut; er hatte «18 Hebeschleusenammern, 6 Schutz-Schleusenammern [guard locks], 8 Dämme, 18 Strassenbrücken, 2 Bauernhofbrücken, 12 Saumpfad Brücken, 8 Abzugskanäle und 1 Aquedukt»; *ibid.*, p. 309; siehe auch Anm. 3.

<sup>13</sup> Es handelt sich um Samstagabend den 15., nicht den 16. Juli.

staffiert, mit *Guirlanden* Umhängen etc., der Boden ist mit Teppichen belegt, und das ganze hat ein Aussehen gleich einem Ballzimmer. In Mitte desselben steht ein Tisch, und an den Wänden umher stehen Bänke mit rothem Tuche gepolstert. Es wird 3 mal des Tages gespeist, als Morgens, Nachmittags und Abends das Thee. Die Betten werden nach 10 Uhr aufgestellt oder gehängt, und bestehen deren 3 aufeinander nach der Höhe des Zimmers. Morgens werden dieselben wieder weggenommen, ohne die geringste *inconvenience*. Dieselben bestehen aus einer Matratze, Linentuch und Deke. Ihr seht also dass das nämliche Zimmer für alle Bequemlichkeiten der *Passage* benutzt werden kann. Der Tisch ist *excellent* mit Braten, Schinken, Fischen und Kuchen überladen. Dieselben Postschiffe gehen regelmässig jeden Morgen und Abend von den verschiedenen *Stationen* ab und *accommodieren* nur allein *Cajütenpassagiere*, der etliche 50 wir an der Zahl waren. Das Boot von 3 Pferden an einem Seile gezogen gleitet ruhig ohne das geringste Geräusch auf dem *Canale* dahin. Die Pferde werden regelmässig auf den *Stationen* gewechselt, und gehen immer im Trapp davon.

Brücken deren eine Menge über den *Canal* führen, sind für Reisende, die sich auf dem Verdecke oder Obertheile des Botes sich befinden nicht sehr angenehm, indem die Höhe derselben nur 2 bis 3 Fuss zwischen dem durchfahrenden *Canalbote* und der Brücke übrig lässt, und so sich eine Person in sitzender *Position* genöthigt findet, entweder sich schnursgerade auf den Bauch zu werfen, oder den Kopf zwischen die Beine zu stecken, damit seyn Obertheil nicht anstossen soll. Jedesmal bey Annäherung einer derselben wird von dem Mann am Steuerruder das Wort *Bridge* oder Brücke stark ausgerufen, was um den Kopf zu schonen, mit einem allgemeinen Büken von der Gesellschaft beantwortet wird. Die Mahnung derselben ist sehr trefflich, indem wen nicht beobachtet, leicht durch das rasche Dahinfahren des Bot's einer um einen Kopf kürzer gemacht werden könnte. Lächerlich insbesondere kam mir die Geschichte vor, wen die ganze Schiffsmannschaft sich in einer Reihe auf dem Verdecke befand, und bey dem *Commando, Bridge* gleich einem Regiment Soldaten das Kopf hinunter ausgeführt zu sehen. Dieses war wie Ihr wohl sehen könnt das interessanteste Capitel von meiner *Canal* Reise, da ich die Gegend, welche zum Theil Wald oder sumpfig nicht äusserst reizend fand.

Den nächsten Morgen als am Sontage kamen wir in *Syracuse*<sup>14</sup>,

<sup>14</sup> Syracuse hatte um 1840 etwa 6500 Einwohner und besass in der Umgebung bedeutende Salzminen; im Jahr 1840 wurden über eine halbe Million Scheffel produziert; *ibid.*, p. 390.

einem schon bedeutenden Städtchen an, in einer Gegend gelegen, die vieles Salz liefert, und bedeutenden Handel damit treibt. Wir fuhren bey den räuchernden Hütten, wo das Salz gesotten wird vorbei. Hier [S.3] trennt sich der *Erie Canal* mit dem des *Oswego Canals*, welcher sich nördlicher Richtung dem *Ontario* See zuwendet und 38 Meilen lang ist. Denselben Mittag langten wir auch in *Oswego*<sup>15</sup> einem sehr schönen Platze an, und nahmen in einem stattlichen *Hotel* unser Mittagessen ein. Hier in diesem Orte fand ich die best ausgeführtesten *solidesten* Gebäude im Allgemeinen, die ich bis dahin in *America* Gelegenheit hatte zu sehen, und es zeigt im Allgemeinen dass hiesige Baumeister besser mit der *Construction* bewandert sind, als in unserm hochgepriesenen *New York*.

Abends desselbigen Tages 6 Uhr setzte ich auf dem prächtigen Dampfbote *William IV* meine Reise mit schönem Wetter begünstigt über den majestätischen *Ontario* See fort. Wir kreuzten den See über, in westlicher Richtung, und landeten den folgenden Morgen vor Sonnen Aufgang am gegenseitigen Ufer desselben in *Upper* oder *Ober Canada* [in] einem noch unbedeutenden Orte namens *Coburg*<sup>16</sup> an. Wie Ihr wisst so gehört *Canada* unter Bothmässigkeit des Britischen Reiches.

Auffallend war die Unreinlichkeit die auf diesem Dampfschiffe herrschte in Vergleichung mit unsern östlichen und westlichen Schiffen, es ist sogleich auffallend, dass man sich in der Nähe eines nicht den vereinigten Staten angehörenden, sondern fremden Volkes befinde. Schaaren französisch *Canadischer* Abkömmlinge lagen in ihren schmutzigen Kleidern, mit Unrath bedekt, in allen Zugängen des Schiffes, der *Canadische* Gestank war unausstehlich, und der verworrene französische *Dialect* herzerreissend.

Nachdem wir daselbst kurze Zeit gelandet, giengs weiter, im Angesichte des Ufer nach *Toronto*<sup>17</sup>, einem an dem selben Ufer gelegenen artigen Städtchen entgegen, wo wir zur Mittagszeit landeten. Der Ort zählt einige tausend Einwohner, und scheint schon längere

<sup>15</sup> Oswego war via Kanal 51 Kilometer von Syracuse entfernt; der Ort hatte 1840 etwa 4600 Einwohner und hatte eine bedeutende Schiffsbau Industrie; *ibid.*, pp. 308–309.

<sup>16</sup> John J. Bigsy, *The Shoe and Canoe or Pictures of Travel in the Canadas Vol. II* (London 1850), p. 60, lobt Coburg als eine Siedlung mit schönen Gebäuden und guten Strassen; um 1845 hatte der Ort 3347 Einwohner, «12 Tavernen, 3 Buchläden, 6 Kirchen und Kapellen, neben zwei Seminarien».

<sup>17</sup> Nach *ibid.* hatte Toronto 1848 «24 000 Einwohner, 91 Strassen (King Street 3.2 Kilometer lang), 21 Kirchen und Kapellen, 10 Zeitungen, 20 Mediziner, 5 Künstler und Portraitmaler, 107 Tavernen, 16 Versteigerer, 27 Metzger, 19 Bäcker und 3 Buchverkäufer»; er meint, Toronto «sei viel fortgeschrittener als gleich grosse englische Städte».

Zeit zu *existieren*, besitzt einige schöne in Stein aufgeführte öffentliche Gebäude, worunter ein *Parliamentshouse*, allwo die Parliament Sitzungen für Ober *Canada* gehalten werden. Unter anderen Gebäuden nahm eine gothische *Villa* meine Aufmerksamkeit in Anspruch, die einige Ähnlichkeit mit der von mir in *New Brighton*<sup>18</sup> ausgeführten hat. Sonst sah ich nichts fremdartiges in Beziehung oder Vergleichung mit dem der vereinigten Staaten, die Bewohner scheinen glücklich zu leben.

Unser *William IV* fuhr bald ab, und mit schönem Wetter begünstigt, landeten wir des andern Morgens früh an der Mündung des *Niagara* Flusses in den *Ontario* See, zwischen *Lewingston* auf *United States*, und *Queenston* auf *Canadischem* Boden, allwo uns von weitem schon das ewige Rauschen des *Niagarafalls* begrüßte. In *Queenston* wurde halt gemacht, und zu unserem allgemeinen Verdruss zu lange angehalten. Da wir so bald wie möglich den Fall besuchen wollten, so beschloßen einige Freunde und ich daselbst zu landen, und uns *per voiture* nach dem berühmten Naturspiele führen zu lassen, da wir nur 10 Meilen davon entfernt waren und doch am gegenseitigen Ufer hätte ausgestiegen werden müssen, da die Bote nicht weiter hinauf fahren können. Sogleich wurde gesattelt, und um Frühstükzeit befanden wir uns schon in der Nähe der rauschenden Fluthen des *Niagara*.

[S.4] Den Staub den das Fallen des Wassers erzeugt, oder vielmehr den Nebel sahen wir schon einige Meilen weit entfernt. Das *Hotel* wo wir landeten *Pavillion* genannt, das wie gesagt auf Brittischem Boden sich befindet, ist noch einige tausend Schritte vom Falle entfernt. Wir giengen sogleich hinunter. Nach und nach erblickte man durch die Schlüchte und Wälder einiger Parthien des tobenden Wasserspiels, nun sind wir auf einer Plattform gelandet, allwo man eine herrliche Aussicht auf den höhern Fluss genießt, noch etwas weiter hinunter, rechtsum, und siehe da, das schönste schauerlichste Naturspiel: Eines der Ersten Naturwunder bietet sich deinen Bliken dar, der Eindruck den dasselbe hervorbringt ist nicht zu beschreiben. Eine ungeheure Wassermasse stürzt sich über einen 180 bis 200 Fuss hohen Felsen hinunter und zerschäumend, in einem Neben scheint dieselbe wieder in Wolken verwandelnd aufzufiegen. Der Fall bildet einen Halbzirkel, wovon die eine Hälfte *Canada* und die andere den vereinigten Staaten angehört. Der Fluss *Niagara* theilt sich nämlich oberhalb des

<sup>18</sup> *New Brighton*, am Nordende von *Staten Island* gelegen, hatte um 1840 «eine Anzahl schöner Sommerresidenzen»; nach *Disturnell*, *Gazetteer*, p. 261 übertraf «kein Ort in *New York's* Umgebung . . . diesen Ort bezüglich des ihn umgebenden Ausblicks, ganz der *Bay* und dem *Hafen* von *New York* zugewendet, wo stets Schiffe und Dampfboote nach und von *New York* vorbeiziehen».

Falles in zwey Theile, welches eine Insel in demselben bildet, und bey dem Falle wieder zusammenfliesst. Der dieses Naturspiel umgebende Platz ist mit einigen Gasthöfen, Gärten, Anlagen etc. geziert, und der Aufenthalt daselbst wird sehr lieblich zugebracht. Auf der Anhöhe steht ein kleines Häuschen allwo die Reisenden ihre Namen in ein sich dort befindliches Buch einschreiben.

Nachdem ich allda den Tag über dieses erhabene Werk der Natur betrachtet, gieng meine Reise weiter, über *United States* Boden vor sich. Da das gegenüberliegende Ufer höher als das des *Canadischen* Gebiets liegt, und dasselbe eine schroffe Felswand bildet, so war ich genöthigt, wie auch meine 2 Freunde in deren Gesellschaft ich reiste, das Gepäk über den *Niagara*, gerade so zu sagen unter dem Falle hinüberschiffen zu lassen. Am gegenseitigen Ufer angelangt, trafen wir viele Reisende an, die auf Gelegenheit warteten hinüberzurudern. Eine hölzerne Stiege führt zur Höhe hinauf zum Dorfe *Manchester*<sup>19</sup>, auf welche Höhe das Gepäk von Männern getragen werden musste, da hier keine *Opposition* Linie vorhanden, dieselben sich ihre Mühe gut bezahlen lassen. In *Manchester* angelangt, nahm ich ein gutes Mittagessen, und begab mich nachmittags 2 Uhr auf dem *Rail Road* nach *Buffalo*<sup>20</sup>, eine Entfernung von ohngefähr 25 Meilen die in *circa* 2 Stunden zurückgelegt wurden. Im *United States Hotel* angelangt, pflegte ich mich bestens, und nahm mir Zeit, die schon bedeutend vorgerückte Stadt zu besichtigen.

*Buffalo* am See *Erie* gelegen zählt zwölftausend Einwohner, ist regelmässig gebaut, und hat einige ziemlich gute Gebäude, worunter das neue Theater gezählt werden darf. Die *Main Street* als Hauptstrasse ist ziemlich regelmässig angelegt und enthält schon einige vortreffliche *Stores* (Läden) und *Hotels*. Die Stadt ist durchwährend sehr belebt und es scheint mit der Zeit ein bedeutender Geschäftsplatz werden zu wollen, wozu die *Termination* des *Erie Canals* und die *Communicationen* des weiten Westens über die oberen Seen diese Stadt sicher zu einer der ersten im *State New York* emporheben wird. Täglich fahren Schiffe wie Dampfboote ab und zu, und der Hafen bietet ein reges Leben dar. Ich besuchte mehrere mal das Theater, da einige

<sup>19</sup> Manchester ist das heutige Niagara Falls und hatte 1840 ca. 750 Einwohner; *ibid.*, p. 290.

<sup>20</sup> Buffalo war von Weissen im Jahr 1801 angesiedelt worden. Um 1840 hatte der Ort über 18 200 Einwohner; 50–60 Dampfboote und etwa 300 Schoner und Segelboote legten dort an; 1840 zählte man über 4000 Ankünfte von Schiffen aller Art. Der Ort stand am Anfang des Erie Kanals, der ostwärts via Hudsonfluss nach New York, von Albany via Eisenbahn nach Boston führte; westwärts konnten Schiffe für über 2400 Kilometer ohne Unterbruch die Grossen Seen befahren; siehe *ibid.*, pp. 92–93.,

berühmte Schauspieler aus *New York* engagiert waren, jedoch die Verwaltung desselben scheint nicht in unternehmenden Händen zu sein, dasselbe wird von den Einwohnern wenig besucht, besonders wird selten ein (*Lady* oder) Frauenzimmer in einer *Loge* erblickt, da ich den besonders auch bemerkte, dass hochdieselben im Westen weit *delicater* sich gestalten und in Einsamkeit vergraben ihr Dasein verleben.

Da ich genöthigt war auf die Ankunft eines Dampfschiffs [S.5] zu warten, das mich zum weiten Westen führen sollte, war ich genöthigt 3 Tage mich in *Buffalo* aufzuhalten, wo auch den dich die Langeweile ans Herz drückte, sodass ich den Himmel um Hilfe anrief, mich zu erlösen, was endlich zu meiner grossen Freude geschah. Den 21<sup>ten</sup> [22]<sup>21</sup> verreiste ich mit dem *magnificen* Dampfschiffe *Bunker Hill* genannt, unter martialischer Musik von einer angestellten Bande, welche Ehre jedem nach dem Westen abfahrenden Boten erzeigt wird, von *Buffalo* weg, die vorzüglichsten Seen *Americas* zu durchschiffen, nach dem am äussersten Ende des *Michigan* Sees gelegenen Orte *Chicago* im *Illinois State* mich zu begeben. Mit schönem windstillen Wetter begünstigt, langten wir nachts schon in *Erie*<sup>22</sup> am *Erie See* an, wo eine Weile Halt gemacht wurde, *Passagiere* zu landen, und Waaren aus- und einzuladen. Vom Orte konnte ich nichts gewahr werden, jedoch soll derselbe noch nicht so bedeutend seyn.

Sonntag Morgen den 23<sup>ten</sup> landeten wir schon frühe an dem schön gelegenen Ort *Cleveland*<sup>23</sup> an, einem noch sehr jungen, aber blühenden Orte, am Eingange des *Ohio Canals*. Reges Leben auch am Sonntage, von hier sichtbar, viele kleinere Schiffe, und *Canalbote* lagen im Hafen, welches dem Ganzen einen sehr *imposanten* Anblick gewährt, da der Ort ziemlich hoch über dem Spiegel des Sees sich erhebt. Eine zierlichen *Villas* zieren den Ort, nur die Strassen, die regelmässig angelegt, scheinen nicht gut unterhalten zu werden. Ich machte hier die Bekantschaft von einigen jungen *Americanern* aus demselben Orte, die von da aus die Reise mit unsrer *Compagnie* machten. Der Ort scheint grossen *Speculationen* unterworfen zu seyn, da das Grund Eigenthum schon hoch im Preise stehen soll. Nach 6stündigem Aufenthalt daselbst gieng's wieder vorwärts. Die See war ergötzend, das

<sup>21</sup> Es muss sich um Samstag, den 22. Juli handeln, da am folgenden «Sonntag Morgen den 23ten» *Cleveland* erreicht wurde.

<sup>22</sup> *Erie* ist ungefähr gleichweit von *New York* und *Chicago* entfernt; 1830 zählte der Ort 1465 Einwohner und wurde 1851 als Stadt erklärt; siehe *Erie. A Guide to City and Country* (Philadelphia 1938) pp. 17–27.

<sup>23</sup> Im Jahr 1830 hatte *Cleveland* erst 1000 Einwohner, nahm aber nach der Eröffnung des *Erie Kanals* rasch zu und hatte 1840 gegen 6 000 Einwohner; 1836 kamen 911 Segel- und 990 Dampfschiffe im Hafen von *Cleveland* an; siehe *The Ohio Guide* (New York 1940), p. 220.

Wasser ruhig, von einer klaren dunkelblauen Farbe, und die Stimmung auf unserm Schiffe *excellent*. Die Tafel war zur Zeit mit gutem Schinken und *Roast Beef* beladen, und die *Ladies smiling divinely*<sup>24</sup> (N.B. das müsst Ihr selbst übersetzen), und wer sollte da nicht guten Muthes seyn. Schon frühe des andern Morgens bey Sonnenaufgang sahen wir die Ufer *Canadas* wieder, mit niedlichen Farmhäusern übersät. Die Wälder sind an einigen Stellen durchbrochen. Diese Gegend soll grösstenteils von Franzosen angebaut und bewohnt seyn, so wie die gegenüberliegende der vereinigten Staaten von *Yankees* oder *Americanern*. Selbige 2 verschiedenen *Racen* Menschen von verschiedenen Sitten und Gesetzen beherrscht, sollen jedoch in guter *Harmonie* mit einander leben.

So kamen wir folgenden Morgens glücklich in *Detroit*<sup>25</sup> dem Hauptorte des *Michigan States* an, wo Halt gemacht wurde. Diese Stadt ist schon bedeutend gross, sehr bevölkert und geschäftig, ich sah einige gut ausgeführte Gebäude, worunter eine gothische Kirche mir sehr wohl gefiel. Hier scheint der Sammelplatz aller Nationen der Erde zu seyn, da das Ohr mit allen ausländischen Sprachen begrüsst wird. Viele *Indianer* halten sich hier auf, besonders von den *Ottawais* und *Miamis tribe*<sup>26</sup>, aus dem Inneren von *Michigan* herkommend, die wegen Handelsspekulationen sich allda aufhalten, eingehüllt in ihren weissen wollenen Decken, bemalt im Gesichte und mit metallenen Ringen überhängt, ziehen sie in den Strassen umher. Die Weiber derselben tragen ihre Kinder in einer baumwollenen Binde auf dem Rücken, es scheint die guten Leute sollten in ihren wollenen Kleidern verschmachten. In *Buffalo* sah ich schon mehrere derselben hin und wieder, jedoch hier scheinen dieselben sich schaarenweise aufzuhalten, sollen jedoch friedlichen Charakters und in gutem Einverständnisse mit den Einwohnern leben.

Den darauf folgenden Morgen fuhren wir mit schönem Wetter von *Detroit* ab, dem *Lake St Clair*<sup>27</sup> zu. Dieser See ist von kleinem

<sup>24</sup> Zu deutsch: «und die Frauen göttlich lächelnd.»

<sup>25</sup> 1837 hatte Detroit gegen 10 000 Einwohner. Die erste weisse Ansiedlung datiert von 1701, aber der Ort blieb klein bis zur Eröffnung des Erie Kanals; von 1830 bis 1860 verdoppelte sich die Bevölkerung in jedem Jahrzehnt; siehe Michigan. A Guide to the Wolverine State (New York 1941), p. 238.

<sup>26</sup> Siehe Anm. 5.

<sup>27</sup> Der St. Clair See beginnt 11 Kilometer nördlich von Detroit und ist 32 Kilometer lang und 40 Kilometer breit; er hat viele Untiefen, besonders bei den sogenannten «St. Clair Flats»; siehe Disturnell, A Trip Through the Lakes of North America (New York 1857), pp. 122–123; nach *ibid.*, p. 186, war das Schiff Bunker Hill von 457 Tonnen 1837 in Charleston erbaut worden und 1857 schon ausser Kommission.

Umfange, und das Wasser an meisten Stellen sehr niedrig, sodass die Seeleute genau mit dessen tiefsten Stellen bekannt seyn müssen, um ungehindert durchzukommen. Unser *Capitän* war bey der Einfahrt in denselben sehr geschäftig, und wie es schien unruhig, da ich den auch erfuhr, dass er den durchzufahrenden Stellen nicht sehr bewandert sey. [S.6] Wirklich auch verschiedene mal sass unser Schiff im Sand auf, konte aber nach einiger Zeit wieder herausgespült werden. Mehrermal hatte unser *Capitän* Streit mit einigen *Passagieren*, die ihn versicherten, dass er nicht den rechten Weg eingeschlagen haben soll u.s.f., jedoch es half nichts, er gieng seinem eigenen Kopfe nach, bis endlich gegen Nachmittags, Bumps – ein Stoss geschah, und unser Dampfschiff sass fest im Sande, unbeweglich, ungewiss wie wir wieder herauskommen sollten. Alles wurde angewandt um uns aus dieser Lage zu befreyen (es fand sich auch dass das Schiff bey 3 Fuss tief im Sande aufgefahren sey), jedoch alles war zu keinem Zwecke. Zum Glück war die See ruhig, oder wir hätten rumgewaschen werden können. Beynahe vier Stunden waren wir genöthigt in dieser Lage zu bleiben, bis endlich ein Dampfbot von *Detroit* herkommend zu unsrer Hülfe herbeyeilte. Sogleich wurden *arrangement* mit dem *Capitän* des Botes getroffen, der 50 Thaler forderte, um unser Schiff herauszuziehen. Es wurden Seile angesetzt, doch es wollte nicht gehen, bis auf diese Art eine ganze Stunde das Spiel dauerte, ehe unser Schiff wieder in tieferes Wasser gebracht werden konnte. Bey letztem Akte war das andere Dampfbot genöthigt uns zu sehr nähern zu müssen, wobey die beyden gegenseitig so hart an einander geschleudert wurden, dass demselben die vordere *Cabine*, und unserem ein Stük des Vordertheils in Stüke zerrissen wurde. Zum Glück wurde dem Untertheile der Bote sonst kein Schaden zugefügt, da wir jeden Augenblick glaubten, das andere Bot sinken sehen zu müssen. Unter Verwünschungen musste natürlich der Schaden von unserm *Capitän* bestritten werden.

So gieng's wieder vorwärts dem *Saint Clair* Flusse zu, ein breiter Strom, der den *St Clair* mit dem *Huron* See verbindet. Die Ufer desselben sind noch mit dicken Waldungen überwachsen, dann und wann eine Streke gelichtet, und mit einem Blokhause (einer Art Häuser mit Baumstämmen gebaut) unterbrochen. An einem neu angesiedelten und mit mehren Häusern anbebauten Orte mit Namen *Blak River* (oder Schwarzfluss) wurde Halt gemacht, wo unser Steuerruder, das durch den *Accident* auf dem See unbrauchbar gemacht wurde, herausgenommen und geflikt werden musste, welche *Reparation* uns bis den andern Morgen hier aufhielt, wo wir Zeit hatten, diese wilde, nur an wenigen Stellen gelichtete Gegend zu durchstreifen, die mir etwas schauderhaft vorkam, da diese Gegend letztes Jahr noch den Indianern zum Aufenthalt gehörte.

An ebendenselben Flusse hatten wir das Vergnügen, ein indianisches Dorf zu erblicken, eine Menge *Wigwams* (indianische Hütten) waren der Reihe nach am Strande aufgestellt, unter denen die schmutzigen halbnakten Bewohner uns mit ihren Sprüngen und Schreyen begrüßten. Dieselben scheinen von noch ganz wilder *Race* herzustammen. Die Hütten worunter diese Unglücklichen leben, sind ganz einfach *construirt* und zeltenartig mit Stangen aufgestellt, die sich oben in einer Spitze endigen, unten auseinander gestellt sind, dieselben sind mit Baumrinden bedeckt, oben eine Öffnung gelassen, dem Rauche Durchgang zu lassen. Dieselben messen ohngefähr 8 bis 10 Fuss im Durchmesser, worunter eine zahlreiche Familie ihr Obdach findet. In Winterszeit zünden sie ihre Feuer in Mitte des *Wigwams* an, und kauern auf Matzen, die sie zum Sitzen bereiten, um dasselbe herum. Die *Indianer* werden in viele Stämme oder *tribes* abgetheilt, deren jede ihre eigenen Namen, Sitten und Gebräuche beybehalten. Einige Stämme derselben sind sehr *civilisirt*, u. es werden Indianer gesehen, die in jeder Hinsicht den Weissen an die Seite gestellt werden können.

Es wird behauptet von einigen Gelehrten, dass dieselben von den Stämmen *Israels* herkommen sollen, jedoch steht dasselbe im Zweifel<sup>28</sup>. Die Gesichtszüge deren von welchen oben die Rede war, sind scheusslich mit allerley Farben und Fett beschmirt, und die Ohren, Brüste, Arme etc. mit Ringen und Fischgräthen verziert, die denselben ein wildes Aussehen geben, eine wollene Deke um den Leib machte ihre ganze Kleidung aus, so wie Fische und Wild ihre einzige Nahrung. [S.7]

Den andren Morgens früh ging unsre Reise weiter nach den gröss-ten Seen im Herzen der vereinigten Staaten, nach einer Gegend die noch wie am Tage der Schöpfung aussehen soll, wo die Kultur noch wenig Fortschritte gemacht hat. So giengs fort auf dem *Huron* See, unter Segel, und wir legten 12 bis 14 Meilen in einer Stunde zurück, bis das Land unsern Augen entschwand. Den 25<sup>ten</sup> Mittwoch<sup>29</sup> Morgens 4 Uhr auf der Mitte des Sees wurde ein Krachen vernommen, das unsre ganze Mannschaft in Bewegung setzte, ein Klappern der Wasserräder zeigte bald, dass der gusseiserne Baum, der dieselben mit der Aussenseite verband, in der Mitte zerbrochen und das einte Rad hängend, unbrauchbar gemacht worden sey. Die Maschine

<sup>28</sup> Läng, Kulturgeschichte, pp. 11–19, behandelt die verschiedenen Theorien zum Ursprung der indianischen Völkerschaften; die israelitische Herkunft wurde erstmals um 1641 vertreten und blieb bis ins späte 19. Jahrhundert im Umlauf.

<sup>29</sup> Dies scheint ein Irrtum zu sein; falls die vorherigen Angaben stimmen, geschah der Bruch «morgens vier Uhr» am 27. Juli, einem Donnerstag.

wurde sogleich angehalten, und der Dampf herausgelassen. Da kein Wind gieng, waren wir unserm guten Schicksale unterworfen, was bey heftigem Winde uns hätte gefährlich werden können. Es zeigte sich auch dass das Verfahren des *Capitäns* allein schuld an diesem Ereignisse war, da er glaubte die Verzögerung die er früher erlitt, wieder gut machen zu wollen, und seinen Leuten Befehl gab, frisch Feuer anzusetzen, und im Fluge davonzufahren, wo die allzu grosse Überheizung der Öfen die Maschine in allzu schnelle Bewegung setzte und ein Zufall derart nicht ausbleiben musste. Nun war unser *Capitän* höchst aufgebracht, da er unsre Lage zu genau kannte, und unsre Schiffsgesellschaft in Unruhe, der Dinge, die da kommen sollten, da nichts gemacht werden konnte von unsrer Seite uns dem Lande zu nähern, und wir nichts andres glaubten als einige Tage in dieser Lage zubringen zu müssen, da wir allein Hülfe von einem etwa sich annähernden Segel hoffen konnten.

Unter diesen gegenseitigen Betrachtungen wurde ausfindig gemacht, dass ein Rauch sich im Untertheile unsres Botes erzeugt hatte, und zu unsrem Schrecken zugleich angezeigt dass in unsrem Schiff Feuer ausgebrochen sey. Alles rannte durcheinander zu untersuchen, die Bote wurden herunter gelassen, um im Falle eines Ausbruchs uns retten zu können, sogleich wurde der hintere Theil des Bodens aufgerissen, und es fand sich dass neben dem einten Kessel zwischen den Verdek-Balken das Feuer schon gute Fortschritte gemacht habe. Zum Glücke hatte die Luft keinen Zutritt, sonst hätte es uns schlecht ergehen können, es wurde gelöscht, der Boden ringsum der Maschine war zu Kohlen vermodert, und musste einen Theil der Nacht schon durch gebrant haben, kurz wir waren so glücklich mit dem Schrecken davon zu kommen, und dachten jetzt nur aus unsrer Lage errettet werden zu können. Nach einiger Zeit erhob sich uns günstiger Wind, der uns mahnte die Segel gebrauchen zu müssen (da die hiesigen Dampfschiffe mit Segeln gleich den Seeschiffen ausgerüstet sind um allenfalls günstigen Wind benutzen zu können). So rückten wir endlich gegen Nachmittag mehr ans Land, einer unbekanntten Gegend zu, und bald wurde im Angesichte der Bucht der Anker ausgeworfen, und ein Bot nach dem nahe liegenden Ufer gesandt, das unbewohnt und mit dicker Waldung besetzt. Nach und nach war unsre ganze Schiffsgesellschaft beynahe 150 Personen in Bewegung, das Schiff mit Seilen die am Ufer festgemacht wurden, und nachdem der Anker wieder in die Höhe gezogen ans Land zu ziehen, was uns endlich in einer tiefen Bay gelang, und wir am Ufer landeten.

Unser erstes Geschäft war, uns mit der Gegend bekannt zu machen, nach der wir verbannt waren. Ringsherum war nichts zu sehen, als Wasser und Wald, eine stille abgeschiedene Gegend, die nur

mit grossen schwarzen Vögeln bewohnt schien. Wir entdeckten doch bald eine einsam stehende von Bäumen [S.8] zusammengeschlagene Hütte, die von einer Familie bewohnt, die hier erst seit kurzer Zeit angesiedelt, und im Begriffe war die Waldung zu lichten. Wohl müsst Ihr Euch diese Art Hütten sehr einfach vorstellen, dieselben bestehen gewöhnlich aus Bäumen auf einander gelegt, und an den Enden derselben ineinander eingekämmt, die Fugen dazwischen werden mit Lehm zugestopft, und das Dach wird mit Baumrinden bedeckt. Das ganze Haus enthält nur ein Zimmer, das zugleich als *Visitenstube*, Schlafzimmer und Küche dient. Ein kleines viereckiges Fenster, aus den Wänden herausgeschnitten, erleuchtet das Gemach, die Thüre befindet sich auf einer Seite desselben. Denkt Euch in einem solchen noch den Fussboden mit Baumrinde oder zusammengehauenen Balken bedeckt, rechter Seite der Thür stehen zwey Betten, gegenüber ein Tisch, oberhalb desselben einige Schäfte mit verschiedenen Geräthen, wie einige Schüsseln, eine Lampe etc., einige Stühle machen die Möbeln dieser Einsiedeley aus, die Wände und Deke sind mit Lehm ausgepflastert, rechtsum ist das Kamin mit Baksteinen nach der *französischen* Mode ausgeführt, mit dem Rauchfang nach der Art der unsrigen in der Schweiz, das Kamin ist von Baumzweigen übereinandergelegt, und mit Lehm dazwischen ausgefütert zum Dache hinausgeführt, denkt Euch das wäre die ganze innere Einrichtung, so könnt Ihr Eure *Ideen* darnach richten. Noch ausserhalb des Hauses, erblickt man einen sogenannten Bakofen, auf Baumstümpfen die zum Fundament dienen, von Baksteinen aufgeführt, wo die guten Leute pflegen ihr Brod zu baken. Nun das ganze zusammen macht die Haushaltung einer noch aller Gesellschaft entraubten Familie aus, da diese nördliche Gegend wenig oder nur vom rothen Volke bewohnt ist. Denkt Euch ein solches Leben, nicht zu erwähnen dass die Leute keine andere Nahrung besitzen als einige Kartoffeln Fische und Wild das ihnen diese Gegend im Überflusse liefert, und doch scheinen diese Leute zufrieden zu seyn. Sollten alle unsere Bauern Auswanderer die ohne Vermögen hinüberkommen, damit bekannt seyn welchen Schicksalen und Entbehrungen sie entgegengehen, sie würden zu Hause bleiben.

Doch um wieder zu unsrer Gesellschaft zurückzukommen, glaubten wir nichts andres als hier unter diesem Himmelstriche eine lange Weile zubringen zu müssen, da wir nur von einem etwaigen durchsegelnden Bote Hülfe zu erwarten hatten. *Provision* als Mehl Fleisch etc. hatten wir im Überflusse am Borde, von Hunger zu leiden war also keine Rede, und unsre *Compagnie* schien guten Muthes zu seyn, obschon unsere Frauenzimmer diesen Ort, und auf diese Weise die Zeit zuzubringen nicht sehr lobten. Endlich nach hin und her Rathen

wurde der Antrag gemacht dass doch etwas müsse unternommen werden, und es müsse auf eine Weise gesucht werden, wie am besten aus dieser Geschichte zu kommen sey. Nun erboten sich einige Zimmerleute die sich glücklicher Weise auf unserm Schiff befanden, dass der Versuch gemacht werden sollte, das einte zerbrochene Rad abzunehmen und *punctum finale*, die Reise mit einem Rade vorzunehmen. Die *Construction* gieng vor sich, der durchgehende Wendelbaum der Räder wurde mit dicken Balken auf eine glückliche Weise befestigt, und man glaubte, und zweifelte in einigen Tagen davonzukommen.

Wir *amusierten* uns so gut wir nur konnten in unsrer Einöde. Des Tages über wurde gefischt und gerudert, und des Abends die Wälder in Brand gestekt. In dieser Gegend sind die mehrsten Bäume mit einer Art trokenem Miesche überwachsen, das sich leicht entzündet, und dieselben oft statt sie mit der Axt abzuhauen in Brand gestekt werden, wo in kurzer Zeit ganze Waldungen gelichtet in Asche verwandelt werden können. Diese Manier versuchten wir, und hatten in der Nacht das majestätische Schauspiel, ganze Strecken Waldes, den hochlodernden Flammen preisgegeben zu sehen. Dieser Anblick [S.9] des himmelhohen im See widerspiegelnden Feuers, die ganze Gegend beleuchtend, war einzig schön, und entschädigte in etwas unsre Gesellschaft für den erlittenen Unglücksfall.

Unser Feuer brannte noch am Tage unsrer Erlösung, was endlich am dritten Tage nach unsrer Ankunft geschah, nachdem wir 3 Tage und 2 Nächte in dieser Wildnis zugebracht hatten. Am 27<sup>ten</sup> [28] Abends<sup>30</sup> fuhren wir unter gegenseitigen Glückwünschen, mit einem Rad am Wagen wieder auf offenen See, dem äussersten nördlichen Theile *Michigans* entgegen. Samstag Morgen den 28<sup>ten</sup> [29] fanden wir uns in der Nähe der vielen Inseln an der obersten Spitze des *Huron* und *Michigan* Sees. Wir landeten 6 Uhr Morgens an der Insel *Makinaw*<sup>31</sup> und dem Orte gleichen Namens, es gehört zu *Wisconsin Territory* und scheint schon ein bedeutender Flecken zu sein, wo alle die

<sup>30</sup> Die Weiterfahrt muss am Freitag Abend, den 28. Juli fortgesetzt worden sein; danach wären dann die Reisenden 2 Tage und eine Nacht, nicht 3 Tage und 2 Nächte an Land gewesen.

<sup>31</sup> Nach dem lutherischen Pastor Gustav Unonius war bis um 1840 Mackinac «das Zentrum des Indianerhandels, und noch jetzt [1841] kommen hunderte von Indianern an diesen Ort, um ihre Waren zum Kauf anzubieten . . ., Felle aller Art; grosse Mengen von Ahornzucker und wildem Reis; auch von Frauen verfertigte Artikel wie Mokassins, kleine Taschen, Körbe und Spielzeuge aller Art, die aus Birkenrinde verfertigt sind, alles sorgfältig gearbeitet und recht geschmackvoll mit Krallen und feinen Igelstacheln verziert»; siehe Nils William Olson, ed., *A Pioneer in Northwest America 1841–1858. The Memoirs of Gustav Unonius*. Translated by Jonas Oscar Backlund. 2. Bd. (Minneapolis 1960), p. 102.

Bote, die die oberen Seen durchfahren landen. Die Ufer erheben sich sehr hoch über dem Spiegel der See, und die nahe herumliegenden Inseln sind äusserst *pittoresque*, mit einem bedeutendes Fort (oder Festung) auf der rechten Anhöhe, von vielen hölzernen Gebäuden, etwas im italienischen Style zusammen gesetzt, fand ich diese Landschaft als eine der schönsten Parthien die ich bis dahin in *America* gesehen. Viele *indianische Wigwams* umgeben den Ort und stehen am Ufer verzettelt. Einige Indianer vom *Chippeways tribe* von dunkelrother Farbe mit ihren Weibern, in ihre Decken gehüllt besuchten uns am Borde. Zwey Stunden wurde angehalten, einige Passagiere mit andern vertauscht, und den gings wieder dem See *Michigan* und *Greenbay* zu, da die meisten Schiffe die auf *Chicago* bestimmt sind theils der Waaren oder *Passagiere* wegen, diesen bedeutenden Umweg nehmen, und alsdan wieder denselben Weg zurück, in See *Michigan* nehmen müssen, wie Ihr auf der Karte Euch am besten unterrichten möget.

Sontag morgens langten wir im Orte *Greenbay*<sup>32</sup> am *Fox River* (Fuchsfluss) in *Wisconsin* an. Dieser noch unbedeutende Ort, scheint grossen Spekulationen unterworfen zu seyn, jedoch ich bemerkte nichts Ausserordentliches, sowohl an der Güte des Landes, oder der Schönheit der Stadt. Die ringsumliegende Gegend ist noch dik mit Wald überwachsen. Am entgegengesetzten Ufer des Flusses, des Ortes gegenüber, steht eine hölzerne Festung *Howard*<sup>33</sup> genannt, mit einer hölzernen Mauer umgeben, von vielen kleinen Gebäuden zusammengesetzt worin *circa* 100 Man einquartiert sind. Die *Station* ist ohne Zweifel der *Indianer* wegen hieher verlegt, die in früheren Zeiten die Gegend überfielen. Hier halten sich viele *Indianer* auf die in gutem Einverständnisse mit den Einwohnern leben sollen. Die Einwohnerschaft dieses Ortes zwar noch klein, die aus allen Nationen der Erde besteht, treibt meistens Handel mit den *Indianern*, oder suchen durch *Speculationen* reich zu werden, wie hier zu Lande meistens geschieht. Diese sogenannten Städte von einigen Häusern stehen in *New York* der Grösse wegen in grossem Rufe, und den guten Leuten wird vieles vorgelogen, was gar nicht *existiert*, nur um ihre *Lots* oder das Grundeigenthum, indem der ganze Platz in eine grosse

<sup>32</sup> Die schön gelegene Siedlung Greenbay hatte um 1850 ca. 2000 Einwohner, die weitgehend vom Holz- und Fischhandel lebten; siehe John W. Hunt, *Wisconsin Gazetteer* (Madison 1853), pp. 100–102; die Bucht ist 160 Kilometer lang und 32 Kilometer breit.

<sup>33</sup> Ein Fort wurde schon 1684 errichtet; 1816 wurde der Stützpunkt von amerikanischen Truppen besetzt zur Verteidigung gegen britische Territorialansprüche und gegen den Widerstand der einheimischen Völkerschaften; siehe *Wisconsin. A Guide to the Badger State* (New York 1941), p. 194.

Stadt ausgelegt ist mit hohen Preisen verkaufen zu können. Ihr könnt Euch keinen Begriff machen von den *Speculationen* die hier zu Lande im Gange sind, ich bin in *New York* sehr gut mit denselben bekannt geworden, da ich im Geschäft mit einigen von diesen Herren zu thun hatte, von dessen Spitzbubereyen ich jedoch ehe ich die Reise unternahm keinen Begriff hatte.

Wir besuchten einige Meilen von hier eine *missionarische* Schule, wo wir viele sogenannte bekehrte *Indianer* betend antrafen<sup>34</sup>. Nachdem einige Stunden hier Halt gemacht wurde, giengs wieder den nähmlichen Weg zurück, und wir fuhren durch die Inseln wieder dem *Michigan* See zu, [S.10] auf dessen Mitte wir uns spät des Abends wieder befanden. Indem unser Bot nahe am Ufer vorbeifuhr, wurde uns in einer hohlen Stimme zugerufen, und zwey Männer in einem Kahne nahten sich unserm Schiffe. Der *Capitän* liess anhalten, und lernte von den Leuten, dass sie keine Lebensmittel zu ihrem Unterhalte mehr hätten, mit der Bitte, er möchte ihnen aushelfen. Der *Capitän* von ihrem Elende überzeugt, gab ihnen ein Fass Mehl und Fleisch und liess sie laufen. Die guten Leute schienen in bösen Umständen zu seyn.

Ich muss auch bemerken, dass wir die ganze Zeit seit ich das Dampfschiff bestieg, schönes Wetter hatten und ohne Stürme davorkamen, wessen ich mich besonders auch erfreute, doch als am Montag den ganzen Tag war die ganze Schiffsgesellschaft in übeln Umständen, da ein rauher Gegenwind uns hin und her wiegelte, wo ich den auch nicht am besten davonkam, ich legte mich eine Weile auf's Ohr, und hatte Zeit meiner früheren Seereise zu gedenken. Doch gegen Abend erbarmte sich der Himmel unser, und wir erfreuten uns wieder eines schönen Abends im Mondscheine. Die *amerikanischen* Seen können nicht mit unseren schweizerischen verglichen werden, da dieselben an Grösse und Umfang die letzten weit übertreffen, und in 80 bis 100 Meilen weiter Breite sich ausdehnen, so dass man auf der Mitte derselben man sich auf offenem *Ocean* glauben möchte, da kein Land erblickt werden kann.

Montag Morgens langten wir gegenüber eines Ortes *Sheboygan*<sup>35</sup>, das mir wohl bekant war indem ich die Stadt daselbst in *New York*

<sup>34</sup> Nach Unonius waren die *Indianer* von *Greenbay* gewaltsam dislozierte *Oneida* aus dem Osten; die meisten hätten den christlichen Glauben, teils methodistischer, teils anglikanischer Prägung angenommen; siehe Olson, ed., *Pioneer*, p. 144; auch Läng, *Kulturgeschichte*, pp. 113–126, für eine allgemeine Darstellung.

<sup>35</sup> Im Jahr 1846 hatte *Sheboygan* «nur 400 Einwohner und hatte keine Kirchen, Zeitungen, oder Strassen»; dann aber nahm der Ort rasch zu und zählte 1853 «2000 Einwohner, 7 Kirchen und 4 Zeitungen»; Hunt, *Wisconsin Gazetteer* (1853), p. 204.

auf Papier verzeichnet hatte, und da die *Speculation* dieses Ortes schon so weit getrieben wird, so glaubte ich einen bedeutenden Ort in demselben zu erblicken, und *Holla* siehe da: fünf ganze Häuser, oder Hütten mit vielleicht 25 Einwohner macht diese berühmte Stadt aus, die schon auf Papier viele Meilen weit ausgelegt ist, wo in Natur noch alles Wald sich befindet, nur ich freute mich alles das gesehen zu haben. Wir fahren im Angesichte der niedern Ufer von *Wisconsin Territory* (als dem Namen des Landes) welche noch mit Wald bewachsen weiter, und landeten Abends vor einer *famösen* und *speculantischen* Stadt *Milwaukee*<sup>36</sup> genant gegenüber an. Diesen Ort konnte ich nicht besehen, da eine Meile von Lande Halt gemacht wurde, und niemand ausser den dahin bestimmten *Passagieren* ans Ufer gehen konnte. Diese Gegend scheint schon sich mehr dem flachen und Wiesenlande zu nahen, da die Waldungen nach und nach von Wiesen unterbrochen werden.

Morgens hiess es, Morgens sollen wir am Ziele unsrer Reise in *Chicago* eintreffen, noch eine Nacht durchbrachten wir in unsern engen Matrazen, und der kommende Morgen zeigte uns, unter heiterm Himmel die Gefilde des *Illinois States*. Um 11 Uhr Morgens als am 1<sup>ten</sup> August langten wir im Hafen von *Chicago*<sup>37</sup> an, und ich pries mein guter Stern, den ich bis hierhin so glücklich geführt hatte. Am Eingange des Hafens bekam ich eine grosse *Idee* von diesem Orte da einige grosse Baksteingebäude im Vordergrunde stehen. Der Ort schien sich gleich einer grossen Stadt auszudehnen, jedoch näherkommend fand ich die meisten Häuser vereinzelt dastehend, ringsherum mit Gärten bewachsen, was dem Orte ein ländliches Aussehen gibt, was auch ganz zum hiesigen Leben passt. Die mehrsten Häuser sind noch aus Holz erbaut, und sehr [S. 11] einfach. Vergangenes Jahr wurden Baksteinhäuser in Menge gebaut, und dieses Jahr sollte ein ganzes *Quartier* dessgleichen angebaut werden, hätte die vermaledeite Zeit es nicht verhindert, die erst kurz auch in diesen Landstrich eingedrungen, oder erst recht anzufangen scheint, indem der Osten sich wieder erholen soll.

<sup>36</sup> Milwaukee wurde 1835 als Dorf angelegt; 1838 hatte die Siedlung 700, 1840 1751, 1850 20 061 Einwohner; 1846 wurde der Ort zur Stadt erklärt; 1850 hatte er schon 35 Kirchen, 7 Zeitungen, davon 3 in deutscher Sprache; siehe Hunt, *Gazetteer*, pp. 146–150.

<sup>37</sup> 1795 wurde schon im sogenannten Friedensschluss von Grenville «ein Stück Land von sechs Quadratmeilen, an der Mündung des Chikajo Flusses» von den Weissen beansprucht; 1804 wurde das Fort Dearborn errichtet, im Herbst 1829 die Siedlung angelegt und 1837 Chicago als Stadt mit 4179 Einwohnern inkorporiert; siehe George E. Moran, *Moran's Dictionary of Chicago* (Chicago 1903), pp. 50–53. Grundlegend ist Bessie L. Pierce, *A History of Chicago*, Bd. 1: *The Beginnings of a City 1673–1848* (New York 1937), bes. pp. 43–74.

*Chicago* liegt am äussersten südwestlichen Ende des *Michigan* Sees, in einer äusserst vortheilhaften Gegend, die nicht ermangeln wird, diesen Ort, als ein zweites *New York* im Westen von *America* zu stempeln, indem die *projectierten Canäle* und *Rail Roads*, die das Herz der vereinigten Staaten durchschneiden sollen, sich an diesem Punkte vereinigen. Der *Chicago* Fluss verbindet die Stadt mit der See, und dient zugleich als dessen Hafen, für die Schiffe, die in Grösse wie dieselben in Meerhäfen gesehen werden selbst nichts nachgeben, und deren eine Menge stets ab- und einlaufen, worunter vorzüglich die schönen Dampfschiffe gezählt werden müssen deren einige von 700 Tonnen Ladung, die *Communication* von hier nach *Detroit* und *Buffalo* unterhalten (Ein neues Dampfbot *James Madison* genannt ist ein famöser Kasten, ist 180 Fuss lang, mit 4 *Boiler*, und kostet 75 000 Thaler). Es liegt am Saume der unermesslichen Urwälder von *Michigan* und *Wisconsin*, und bildet die Gränze derselben mit den fruchtbaren *Prärien* (oder natürlichen Graswiesen) von vielen Meilen im Umfange, die eine ununterbrochene am Horizont sich verlierende Ebene bilden, die selbst von keinen Waldungen unterbrochen wird. Das Innere des *Illinois* Gebiets soll eine der schönsten und reichsten Gegenden dem Auge darbieten und der üppigste Boden vorherrschen, der zwar hier sandiger Art, jedoch weiter im Lande von schwarzer DamErde und fett ist. Hier schon sind die Wiesen mit den schönsten mannigfaltigsten Blumen durchwürkt, und die wilde Rebe findet sich in ganzen Gebüschchen vor, und schlängelt sich bis auf die Gypfel der höchsten Bäume, gleich dem Ebheu.

*Chicago* ist wirklich als ein Wunder in diesem wundersamen Lande zu betrachten, es scheint die Hand eines Zauberers hier gewaltet zu haben. Leute die vor 3 Jahren die Gegend besucht, versicherten mich dass vor dieser Zeit die Gegend ringsherum noch eine öde Wildnis gewesen sey, hie und da noch von *Indianern* bewohnt. Was im Verflusse dieser kurzen Zeit *americanisches* Unternehmen gezeigt hat muss selbst gesehen, um richtig gewürdigt und verstanden zu werden. Mit und unter diesen Verhältnissen musste natürlich hiesige Ansässige (die zwar ein rohes Volk bilden) ihr schönes Auskommen finden, und das Verlangen sich hier niederzulassen musste ihre Einnahmen, und das Land das denn noch um Spottpreise gekauft wurde, immer mehr im Werthe steigen, wohraus sich die allgemeine Wohlhabenheit der hiesigen Bürger, und das geschwinde Reichwerden der Meisten derselben erklären lässt.

Hiesiges Klima scheint mehr dem Wechsel unterworfen zu seyn, wie unter denselben Breitengraden das östlichen der vereinigten Staaten. Der Übergang von Hitze zur Kälte, und *vice versa*, wurde im August schon ich möchte sagen äusserst gefährlich. Ein kalter Nord

folgte plötzlich der unerträglichsten Hitze, und solcher deren ich in *New York* das doch südlicher liegt, nicht auszustehen hatte.

Die Abende sind lieblich, und der Sonnen Untergang eines der schönsten *Phenomenen* die ich je gesehen. Die Sonne geht mit einer majestätischen Pracht, von mannigfaltigstem Farbenspiele begleitet, am scheinbar im Feuer schwimmenden Horizonte unter, indem im Osten der glänzenden Mond sich über die ruhige See [S. 12] erhebt, und so der Dämmerung unter einem ganz eigenen Lichte einen Reiz verleiht dessen einzig ist, was weiter dem Westen zu an Pracht zunehmen soll.

Die meisten Häuser sind in der That schlechter denn schlecht gebaut, und ich muss mich nur wundern, wie hiesige Leute, in denselben den Winter, oder einen kalten Winter, deren es hier auch hat, zubringen können. Ein Beyspiel von *Transportation* der Häuser wie sie hier unternommen von einer Strasse zur andern gewälzt zu werden, muss dasjenige untergehen, in welchem ich mein *Office* aufgeschlagen habe, ein bedeutendes hölzernes Haus von 3 Stokwerken und ohngefähr 50 Fuss Länge und Breite soll auf 200 Fuss Weges zu einer anderen Strasse gebracht werden, welche *Operation* das Bewohnen desselben nicht stört, und ohne Weiters hin und her taumelt, wie die Wogen des bewegten Wassers.

Holz und sämtliche Lebensmittel sind noch ungemein theuer, ja stehen sogar im doppelten Preise von denen in *New York*, wird nach der Ursache gefragt, so muss natürlich auf die noch wenig bevölkerte Gegend hingewiesen werden, da die Umgegend noch wenig angebaut und bepflanzt ist.

Übrigens muss aber diesem Umstand durch die starke *Emigration* bald abgeholfen werden, da auch besonders dieses Jahr viele Leute ihre Ausflucht zu *Land Economie* nehmen müssen, die Farmers scheinen hier glücklich im Überflusse ihrer *Producten* zu leben, ohne über schlechte Zeiten zu klagen. Dieselben kommen in zweispännigen Wägen angefahren zu Markte, wie unsre sogenannten Herenleute in der Schweiz, es ist auch nichts ungewöhnliches, die Bauren mit Pflügen beschäftigt zu sehen, und zu gleicher Zeit auf ihren Ochsen oder Pferden, zu sitzen und Flöte zu spielen etc. Noch viele derselben ohngefähr 20 bis 30 Meilen von hier entfernt, siedeln sich auf *Gouvernements* Land an, welches noch nicht zum Kauf ausgestellt ist. Dieselben bebauen das Land, nehmen Geld aus ihren *Producten*, und nach 3 oder 4 Jahren wird das Land zum Ankaufspreise von der *Regierung* gekauft, und ihre Farm im hundertfachen Werthe welches sie wieder an Mann zu bringen wissen wieder verkauft, um alsdann wieder weiters reisen, eine fernere Heimath aufzusuchen.

(Schluss Seite 118)

## Anhang

## Übersichtstabelle

Daten	Etappen	Transportmittel	Distanzen <sup>38</sup>		Zeit in Stunden <sup>39</sup>
			Meilen	Kilometer	
Freitag, 14. Juli, 7–19 <sup>h</sup>	New York City–Albany	Flussdampfer Nord–America	145	233	12
Freitag, 14. Juli, 20–21 <sup>h</sup>	Albany–Schenectady	Eisenbahn	15	24	2
Freitag, 14. Juli, 22 <sup>h</sup> – Samstag, 15. Juli, 4 <sup>h</sup>	Schenectady–Utica	Eisenbahn	65	105	6
Samstag, 15. Juli, 18 <sup>h</sup> – Sonntag, 16. Juli, Mittag	Utica–Syracuse Syracuse–Oswego	Kanalboot Kanalboot	55 38	89 61	10 6
Sonntag, 16. Juli, 18 <sup>h</sup> – Montag, 17. Juli, ca. 4 <sup>h</sup>	Oswego–Coburg	Dampfschiff William IV	90	145	10
Montag, 17. Juli, 4–12 <sup>h</sup>	Coburg–Toronto	Dampfschiff William IV	65	105	7
Montag, 17. Juli, ca. 15 <sup>h</sup> – Dienstag, 18. Juli, früh	Toronto–Queenston	Dampfschiff William IV	30	48	10? <sup>40</sup>
Dienstag, 18. Juli, 5–7 <sup>h</sup>	Queenston–Niagara Fälle	Kutsche	10	16	2 <sup>41</sup>
Mittwoch, 19. Juli, morgens	Niagara Fälle–Manchester	Flussboot	0.6	1	1/2
Mittwoch, 19. Juli, 14–16 <sup>h</sup>	Manchester–Buffalo	Eisenbahn	23	37	2

Samstag, 22. Juli, mittags- nachts	Buffalo-Erie	Dampfschiff Bunker Hill	110	177	10
Samstag, 22. Juli, nachts- Sonntag, 23. Juli, früh	Erie-Cleveland	Dampfschiff Bunker Hill	130	209	11?
Sonntag, 23. Juli, mittags- Montag, 24. Juli, morgens	Cleveland-Detroit	Dampfschiff Bunker	110	177	14?
Dienstag, 25. Juli, morgens- Mittwoch, 26. Juli, morgens	Detroit-St. Clair See St. Clair See- Black River am St. Clair Fluss	Dampfschiff Bunker Hill Dampfschiff Bunker Hill	10 47	16 76	2 12 <sup>42</sup>
Mittwoch, 26. Juli, morgens- Samstag, 29. Juli, 6 <sup>h</sup>	Black River-Mackinac Insel	Dampfschiff Bunker Hill	268	431	72 <sup>43</sup>
Samstag, 29. Juli, 8 <sup>h</sup> - Sonntag, 30. Juli, morgens	Mackinac Insel-Greenbay	Dampfschiff Bunker Hill	200	322	22
Sonntag, 30. Juli, nachm.- Montag, 31. Juli, morgens	Greenbay-Sheboygan	Dampfschiff Bunker Hill	185	298	15
Montag, 31. Juli, morgens- abends	Sheboygan-Milwaukee	Dampfschiff Bunker Hill	50	80	10
Montag, 31. Juli, abends- Dienstag, 1. August, 11 <sup>h</sup>	Milwaukee-Chicago	Dampfschiff Bunker Hill	80	129	12? <sup>44</sup>
TOTAL		Flussdampfer, Eisenbahn, Kanalboot, Dampfschiff, Kutsche			
Freitag, 14. Juli, 7 <sup>h</sup> - Dienstag, 1. August, 11 <sup>h</sup>	New York City-Chicago		1726.6	2779	18½ Tage

Um endlich die Frauenzimmer nicht zu vergessen, weiss ich nur dass deren äusserst wenige hier vorhanden, und die grösste Anzahl von hiesigen Männern genöthigt sind, ihren Lebenspfad ohne Gefährtin zu durchwandeln, von dem Grunde dass solche um keinen Preis zu finden sind, und von tausend Meilen weit *importiert* werden müssen, was eine *delicate* und kostspielige Sache ist. So viel für das hiesige Leben, das doch zum meinigen nicht passen will, selbst unter goldenen Umständen, da man doch nur einmal leben kann.

Jedoch dank meiner Schikung die mich hierher gelokt, indem der Werth und das Treiben des Lebens nur hier, im Zauberlande des Westens von *America* gewürdigt werden kann.

Geschrieben im August 1837. *Chicago State of Illinois.*

*Prof. Dr. Leo Schelbert,  
2523 Asbury Avenue,  
Evanston, Il. 60201,  
U.S.A.*

*Prof. Dr. Martin Steinmann,  
Universitätsbibliothek,  
Schönbeinstrasse 18/20,  
4056 Basel*

### *Anmerkungen zur Übersichtstabelle S. 116/117*

<sup>38</sup> Die Distanzen sind schätzungsweise zu verstehen und in runden Zahlen angegeben.

<sup>39</sup> Die Zeitangaben sind geschätzt; der Autor sagt oft lediglich: «am frühen Morgen», «mittags» usf.

<sup>40</sup> Das Journal sagt: «Toronto, . . . wo wir zur Mittagszeit landeten. . . . Unsere William IV fuhr bald ab, und . . . landeten wir des andern Morgens früh an der Mündung des Niagara Flusses.»

<sup>41</sup> Das Journal hat «um Frühstückzeit».

<sup>42</sup> Das Schiff war zudem für vier Stunden festgefahren und am Black River wurden acht Stunden zur Reparatur gebraucht.

<sup>43</sup> Vgl. Anm. 30.

<sup>44</sup> Die Abfahrtszeit von Milwaukee ist nicht angegeben.