

Othmar Rietmanns "Wanderungen" : oder ein St. Galler Naturforscher in Australien und in der Südsee

Autor(en): **Vogler, Werner**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Rorschacher Neujahrsblatt**

Band (Jahr): **76 (1986)**

PDF erstellt am: **25.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-947458>

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.

Othmar Rietmanns «Wanderungen» – oder ein St.Galler Naturforscher in Australien und in der Südsee

Werner Vogler

Das 19. Jahrhundert war, wie teilweise bereits das Jahrhundert zuvor, eine Periode grossangelegter Auswanderung von Ostschweizern nach Übersee, sei es nun vor allem nach Nordamerika oder auch teilweise nach Südamerika und gelegentlich nach Australien. Unter den Auswanderern waren es die meisten, die gedachten, ihrer Heimat – meistens aus wirtschaftlicher Notwendigkeit, gelegentlich natürlich auch aus Abenteuerlust – für immer ade zu sagen. Ein etwas anderer Fall zeigt sich bei Othmar Rietmann, der seine Erlebnisse in Australien und auf der Hin- und Rückreise 1868 im Verlag Scheitlin und Zollikofer in St.Gallen unter dem Titel

«Wanderungen in Australien und Polynesien»

herausgab. Das Werk ist, wie Bernhard Wartmann, ein Zeitgenosse und Freund Rietmanns, im Bericht über die Tätigkeit der St. Gallischen Naturwissenschaftlichen Gesellschaft während des Vereinsjahres 1869–70 (S. 408) rühmt, eine der besten damaligen deutschen Beschreibungen Australiens. Es umfasst im ganzen 300 Seiten und ist mit zwei Karten versehen. In elf Kapiteln schildert der Autor seine Erlebnisse auf der Hin- und Rückreise selbst und auf der Rückfahrt. Die Hinreise dauerte ungefähr vier Monate und die Rückreise drei Monate. Rietmann war vom 12. Oktober 1857 bis zum 3. September 1863 von St.Gallen abwesend, eine Periode von beinahe sechs Jahren. Er hatte demnach genug Zeit, die fremden Verhältnisse näher kennenzulernen.

Die Bedeutung der «Wanderungen»

Tatsächlich liegt die Bedeutung der «Wanderungen» Rietmanns weniger im Naturwissenschaftlichen. Sie sind vielmehr ein autobiographisches Zeugnis eines St.Gallers, der im 19. Jahrhundert eine weite Reise nach Australien und in die Südsee unternahm, der mehrere Jahre im fünften Kontinent lebte und ihn genau beobachtete. Obwohl das naturwissenschaftliche Interesse Rietmanns immer wieder durchdringt und zum Vorschein kommt, ist die Darstellung der Verhältnisse auf der Überfahrt, einer Schiffsreise im 19. Jahrhundert, und der Zustände in Australien, der weissen Bevölkerung vor allem, besonders wichtig und aufschlussreich. In der Publikation wird die Überfahrt nach Australien genau beschrieben, man erhält einen eindrucksvollen Einblick in die Reisebedingungen der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts mit all ihren Schwierigkeiten und unvorherzusehenden Zwischenfällen. Interessant ist sodann auch die Darstellung des städtischen Lebens in Sidney, die Eindrücke, die Rietmann wiedergibt von der Sidney umgebenden Landschaft und den Siedlungen. Fast eher abenteuerlichen Charakter hatte die Fahrt zu den Inseln der Südsee, nach Neukaledonien, den Neuen Hebriden und den Salomoneninseln. Die Darstellung Rietmanns hat ihren Schwerpunkt somit, ausser in den naturwissenschaftlichen Beobachtungen, vor allem im Kulturgeschichtlichen. In diesem Sinne ist sie ein Dokument des 19. Jahrhunderts für St.Gallen, aber auch für Australien aus der Sicht eines nicht angelsächsischen Europäers. Obwohl sie fast vergessen ist, verdient es doch die lebhafteste und genaueste Schilderung auch noch heute gelesen zu werden. Rietmann war kein Auswanderer im wirklichen Sinne, sondern ein Abenteurer; er vermag uns eine Welt des 19. Jahrhunderts genau vor Augen zu stellen.



¹
Othmar Rietmann, 1831–1869. Photographie von
B. Täschler, St.Gallen, Kantonsbibliothek Vadiana,
S 75/35.

Das Leben eines Lehrers, Naturforschers und Weltenbummlers

Othmar Rietmann wurde am 13. Juni 1831 in St. Gallen geboren. Nach dem Besuch der Primar- und Realschule in St. Gallen begann er das Gymnasium. Als fleissiger und eifriger Schüler stach er schon bald unter seinen Kameraden hervor. Er stammte aus einfachen Verhältnissen. Bernhard Wartmann, der mit ihm aufwuchs, gibt ein sehr günstiges Urteil über den Charakter und die Umgänglichkeit des jungen Rietmann ab. Von Jugend an hatte er eine Vorliebe für Geographie und Naturgeschichte. Schon früh lernte er die Natur in Exkursionen mit eigenen Augen sehen. So unternahm er bereits 1846 eine grössere Reise ins Tirol, um Verwandte zu besuchen. 1848 können wir ihn bei einer Rundreise durch Graubünden antreffen. Bereits ein Jahr später lernte er die Appenzeller Alpen, das Sarganserland und den Kanton Glarus sowie Uri genauer kennen. Bei dieser Gelegenheit reiste er über den Kanton Schwyz zurück. All dies war in seinem verschollenen Tagebuch festgehalten. Schon von Jugend an benutzte er solche Exkursionen, um sich Sammelobjekte zu erwerben.

1850 bezog er das Lehrerseminar in Küsnacht (Kanton Zürich) und trat in die oberste Klasse ein. Dort war als Direktor der Naturforscher Zollinger tätig. Nach einem Jahr konnte er bereits das für das Lehramt notwendige Staatsexamen absolvieren. Eine erste Lehrtätigkeit begann er am Hünischen Institut in Horgen, wo er seit dem 30. April 1851 wirkte. Die Ferien benutzte er auch hier zu Exkursionen; so reiste er etwa nach Genua, um einen Jugendfreund zu besuchen. Dabei legte er einen grossen Teil des Weges zu Fuss zurück. Neben seiner Schultätigkeit redigierte er eine Zeitlang den «Horgener Anzeiger». Doch es zog ihn bald wieder nach St. Gallen zurück. 1854 übernahm er eine Stellvertretung an der Knabenrealschule. Hier blieb er zweieinhalb Jahre. Er konnte seine Lieblingsfächer Naturgeschichte und Geographie lehren. Auch disziplinarisch scheint er keine Schwierigkeiten gehabt zu haben, obwohl er Klassen von mehr als 60 Schülern betreute. Als dann die vakante Stelle wirklich besetzt wurde, wurde ein anderer gewählt. Gross muss Rietmanns Enttäuschung gewesen sein. Den Grund für die verpasste Wahl sieht Wartmann darin, dass er nicht verstanden habe, «sich die Gunst von einigen hochgestellten Herren zu erwerben».

Eine Zeitlang trug Rietmann nun sich mit dem Gedanken, nach Java auszuwandern. Er entschied sich aber schliesslich für Australien; am 12. Oktober 1857 begann er, 26jährig, seine Reise. Auf die Einzelheiten dieses mehrere Jahre dauernden Aufenthalts auf dem fünften Konti-

nent gehen wir weiter unten, aufgrund seines Berichtes, ein. Ohne Zweifel prägten ihn die Jahre in Australien entscheidend.

Nach St. Gallen zurückgekehrt, konnte er seine Mutter und Schwester bei besserer Gesundheit antreffen, als er es nach den Briefen eigentlich erwartet hatte. Von Freunden mit offenen Armen empfangen, ordnete er zunächst seine zahlreichen Sammelgegenstände. Offenbar hatte er vor seiner Abreise einiges erspart. Er kehrte auf jeden Fall ärmer zurück, als er ausgezogen war. Manche seiner doppelt vorhandenen Objekte veräusserte er deshalb, um sich etwas Geld zu sichern. Das Schönste und Beste allerdings überliess er, wenn nicht gratis, so doch sehr günstig, den städtischen Sammlungen. Noch heute erinnern im St. Galler Naturwissenschaftlichen Museum u. a. der Koalabär, der Beuteldachs, der Kiwi, der junge Emu, manche Papageien, die australische Trappe, der neuholländische Storch sowie manche Reptilien an seine Expedition.

Nach seiner Rückkehr übernahm er zunächst seit dem 19. November 1863 ein Vikariat an der Primarschule. Schicksalsschläge blieben ihm jedoch nicht erspart. In rascher Folge starben ihm Schwester und Mutter weg. Zudem gab ihm das rauhe St. Galler Klima mehr zu schaffen, als ihm lieb war. Immerhin konnte er im April 1864 eine Hilfslehrerstelle an der Kantonsschule antreten. Sie versah er bis zu seinem allzu frühen Tode im Alter von nur 38 Jahren. Diese Stellung behagte ihm gut. 1868 wurde er zum Professor befördert, gleichsam als Anerkennung seines erfolgreichen Lehrens durch den Erziehungsrat. Reich werden konnte er allerdings als Hilfslehrer nicht, hatte er doch nur eine relativ kleine Stundenzahl zu versehen. Um sich finanziell besser zu stellen, übernahm er im Auftrag des Administrationsrates auch den naturgeschichtlichen Unterricht der Katholischen Realschule.

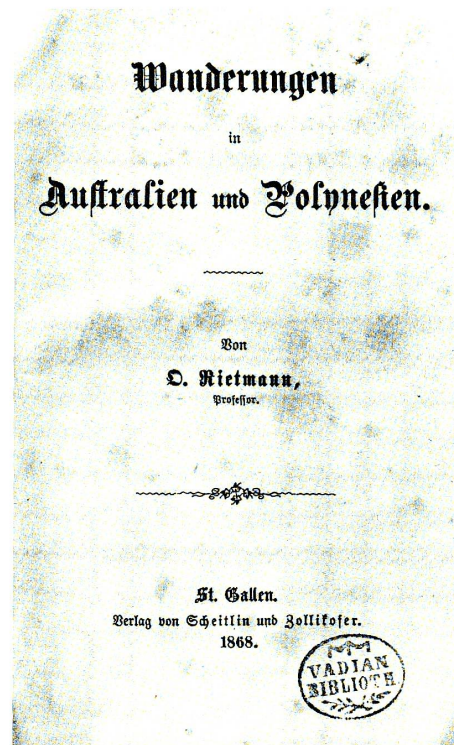
Neben der Schultätigkeit vernachlässigte er natürlich auch nicht die naturwissenschaftlichen Bemühungen. Er erforschte etwa die Marine-molasse, unterstützt von seinem ehemaligen Lehrer, Professor Deicke, der übrigens kurz vor ihm, im gleichen Jahr, starb. Zu neuen Publikationen kam er in der Folge jedoch nicht mehr.

Grosse Befriedigung bereitete ihm auch sein Wirken in der Naturwissenschaftlichen Gesellschaft. In ihrem Schosse konnte er immer wieder von seinen Erlebnissen und über seine Forschungen im Südkontinent erzählen. 1866 wurde er deren Aktuar. Er wurde schliesslich auch noch für kurze Zeit in die geologische Kommission der Gesellschaft gewählt. Häufig hielt er zudem Vorträge, in denen er seine Kenntnisse ausbreitete, etwa im Verein junger Kaufleute, bei Historikern und im Arbeiterbildungsverein. Überhaupt war er immer seiner einfachen Herkunft einge-

denk. So unterrichtete er an Winterabenden regelmässig Handwerksgesellen in Geometrie.

Zunehmend plagte ihn eine Magenkrankheit. Um sich zu kurieren, zog er im Frühling 1868 für einige Zeit nach Südfrankreich. Im folgenden Jahr, am 5. August 1869, starb er.

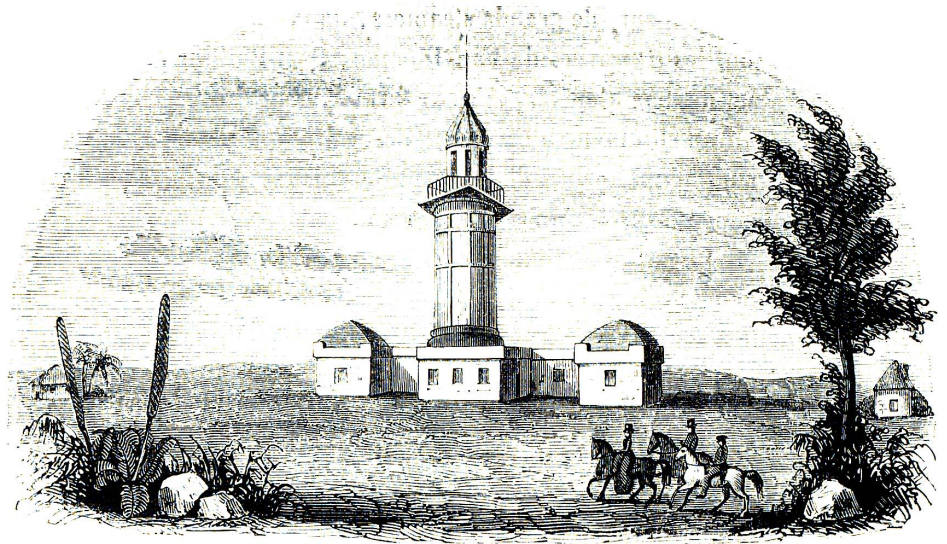
²
Das Titelblatt der 1868 bei Scheitlin und Zollikofer in St. Gallen erschienenen «Wanderungen».



Die Reise nach Australien

Zusammen mit einer Schar Auswanderungswilliger begab Othmar Rietmann sich am 12. Oktober 1857 über Basel nach Bremen. Dabei machte er bereits die ersten Erfahrungen in fremden Ländern, die nicht immer nur positive Aspekte boten. Anschaulich beschreibt er die Barke namens Fanny Kirchner, die ihn nach Australien tragen sollte, ein Schiff von 400 Tonnen Last, das 210 Passagiere mit sich nahm. Die meisten logierten im Zwischendeck, im ganzen etwa 160 Personen. Die Überfahrt und der Komfort auf dem Schiff waren für Rietmann eine grosse Enttäuschung. Weder entsprachen die Vorräte den Erwartungen, noch war genug frisches Wasser vorhanden. Rietmann spart nicht mit Details. Die Fahrt dauerte immerhin gegen drei Monate. Dabei wurde die Route über das Kap gewählt. Man stelle sich eine derartig lange Reise des 19. Jahrhunderts vor, die heute mit dem Flugzeug in gut 24 Stunden bewältigt werden kann. Die Passagiere waren allen Situationen, besonders dem Wetter, ausgesetzt. Die Seerkrankheit erfasste einen grossen Teil der Auswanderer. Bei einer solchen Fahrt musste auch immer mit Todesfällen gerechnet werden. So fiel etwa ein Zimmermann eines Nachts über Bord und konnte nicht mehr gerettet werden. Ein anderer starb infolge eines Sturzes, andere, Kinder, waren bereits zuvor gestorben. In schlichten Zeremonien wurden die Toten nachts dem Meer übergeben. Alle diese Ereignisse gaben der Überfahrt natürlich einen gewissen Ernst. Beinahe wäre man noch, um Wasser zu holen, nach Brasilien gefahren, drehte dann im letzten Moment doch noch Richtung Osten. Der Regen hatte ein Anlegen an der brasilianischen Küste überflüssig gemacht. Unterdessen sank die Stimmung. Rietmann unterschrieb eine Beschwerdeschrift an den Kapitän, die jedoch die Situation noch verschlimmerte. Am 81. Tage erst kam Land in Sicht. Man näherte sich Kapstadt mit dem Tafelberg und dem Löwenkopf, den Kennzeichen der Stadt. Der Aufenthalt und der Landgang dauerten nur kurz. Kaum einen Tag gab es Gelegenheit, sich die Stadt am Kap näher anzusehen. Es ging vor allem darum, die Wasservorräte zu ersetzen. Gleich darauf geriet das Schiff in einen furchterlichen Sturm. Nachdem dieser überwunden war, fuhr man am 126. Tag in Port Jackson in Sidney ein, noch heute einer der besten Häfen der Welt.

Damals war Australien nicht mehr das unentdeckte Land. Die Geschichte der englischen Ansiedlung beginnt bekanntlich bereits im 18. Jahrhundert. 1788 entstand die Kolonie Neu Südwesten. Davon wurden 1851 Victoria, 1853



3
Leuchtturm von Sidney bei der Einfahrt in den Port Jackson.

das südliche Tasmanien und 1859 Queensland im Norden abgetrennt. Schliesslich wurden 1829 Westaustralien und 1836 Südaustralien gegründet. Obwohl es sich ursprünglich um Sträflingskolonien handelte, setzte ab 1850 ein eigentlicher Einwanderungsboom ein, nachdem Gold gefunden worden und eine grosse Anzahl freiwillige Einwanderer ins Land gekommen war. Eine eigene Selbstverwaltung erhielten die Kolonien ab 1842. 1901 wurde der Bundesstaat im Namen des britischen Reichs geschaffen.

Sidney faszinierte den jungen Rietmann, denn bereits damals war die australische Kapitale eine bedeutende, schöngebaute Grossstadt. Der Hafen war traumhaft gelegen. Manche Einwanderer hatten sich elegante, grosse, geschmackvolle Wohnhäuser errichtet. Auf den ersten Blick mochte man sich in Europa wähnen, und trotzdem wurden auch bald die Unterschiede deutlich. Gleich nach den Siedlungen begann der Busch, der unbebaute und unbeackerte Urwald.

Erste Erfahrungen in Australien

Während das erste Kapitel Rietmanns sich mit der Reise nach Neusüdwesten beschäftigt, befasst sich das zweite Kapitel mit einer ersten Exkursion Rietmanns in den Busch. Detailliert beschreibt er seine diesbezüglichen Erfahrungen. Im dritten Kapitel sucht er ein Bild zu vermitteln, wie er sich langsam einfügt in das Leben, wie er auch selber seine Kochkünste versucht. Ihn hatte das Interesse an den Naturwissenschaften nicht verlassen. Am liebsten hätte er im schon damals berühmten Botanischen Garten von Sidney gearbeitet und im Australischen Museum, das besonders die Naturwissenschaften pflegte, sich die nötigen Kenntnisse für eine Reise ins Landesinnere angeeignet. Doch seine Englischkenntnisse waren für eine solche Aufgabe noch nicht genügend. Er musste zunächst sich die Sprache erwerben. Er begab sich in die einige hundert Kilometer von Sidney entfernt gelegenen Blauen Berge, die mitten im Busch lagen. Immer wieder kam ihm die sprichwörtliche australische Gastfreundschaft zu Nutzen. Schliesslich verdingte er sich bei einem grosszügigen englischen Geistlichen unweit Camden. Er arbeitete als Gärtner und hatte auch als Reitknecht zur Verfügung zu stehen. Bereits nach wenigen Monaten konnte er in dem nicht weit davon entfernt liegenden Macquariefields eine Stelle als Lehrer antreten. Damit war auch seine finanzielle Situation gesichert. Daneben betätigte er sich in naturwissenschaftlichen Forschungen, sam-

melte Pflanzen, Insekten und Muscheln. Auch Säugetiere erlegte er. Nicht nur die Gebiete der Blauen Berge lernte er so näher kennen, sondern er erwanderte auch die Umgebung von Sidney mit ihren Buchten und Goldminen. Zwei Jahre verblieb Rietmann in Macquariefelds. Dann erfasste ihn der Wunsch, seine naturwissenschaftlichen Studien fortzusetzen. Er wechselte 1860 im Juli seine Stelle und zog nach Glebe Point, wo er ebenfalls eine Lehrstelle übernahm.

Daneben konnte er die Küste von Port Jackson und die benachbarten Buchten besser durchforschen. Bereits damals sammelte er das Material zu seiner Abhandlung über die Flora von Sidney, die 1861 bis 1863 in zwei Teilen in den Jahresberichten der St.Gallischen Naturwissenschaftlichen Gesellschaft erschien.

Ein Traum ging ihm in Erfüllung, als er am 1. Mai 1861 eine Stelle als Assistent am Botanischen Garten in Sidney antreten konnte. Nun lag seine Haupttätigkeit in der wissenschaftlichen Forschung. Er hatte das Herbarium und die Bibliothek in Ordnung zu halten, Pflanzen im Garten zu bestimmen und Samen zu sammeln und zu versenden. Mindestens einmal in der Woche unternahm er eine Exkursion, um Pflanzen für das Herbarium zu erhalten, die er jedoch nicht für sich behalten durfte. Hingegen sammelte er für die eigenen Kollektionen Insekten und Muscheln.

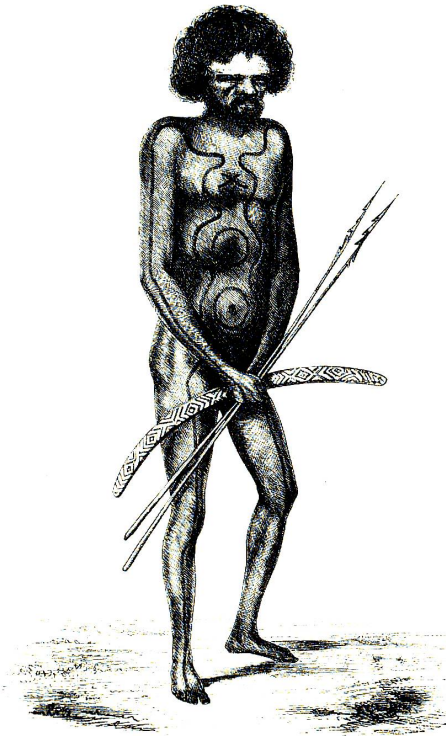
Abstecher in die süd pazifische Inselwelt

Rietmanns Tätigkeit am Botanischen Garten dauerte indes, durch besondere Umstände bedingt, nicht lange. Bereits Anfang August ergab sich die Gelegenheit, mit zwei Belgiern eine Fahrt in die Südsee zu machen. Die beiden, Eloi, Mineningenieur, und Michel, Kapitän, suchten einen Diener, als der sich Rietmann gerne zur Verfügung stellte, obwohl er in der Folge von Seiten des groben Michel manche Enttäuschung erleben musste. Immerhin gelang es ihm, häufig zwischen den beiden ungleichen Belgiern zu vermitteln und den Frieden wiederherzustellen. Am 10. August fuhr der Schoner «Coquette» los. Nach nur neun Tagen erreichte man Neukaledonien, jene französische Kolonie, die heute wieder im Interesse der Politik steht. Man ankerte in Port de France, dem heutigen Nouméa, und konnte auf der wunderschönen Südseeinsel verschiedene Exkursionen unternehmen. Danach besuchte man auch die kleine Insel Ouen im Südosten von Neukaledonien sowie Mare, die südlichste der Loyalitätsinseln. Noch hiess der Hauptort Neukaledoniens Port de France, dem die Insel Nouméa vorgelagert war. Ganz in der Nähe, im Süden, liegt auch die Insel Ouen.

Weiter ging die Fahrt nach den Neuen Hebriden, die, lange ein Kondominium von England und Frankreich, unter dem Namen Vanu-

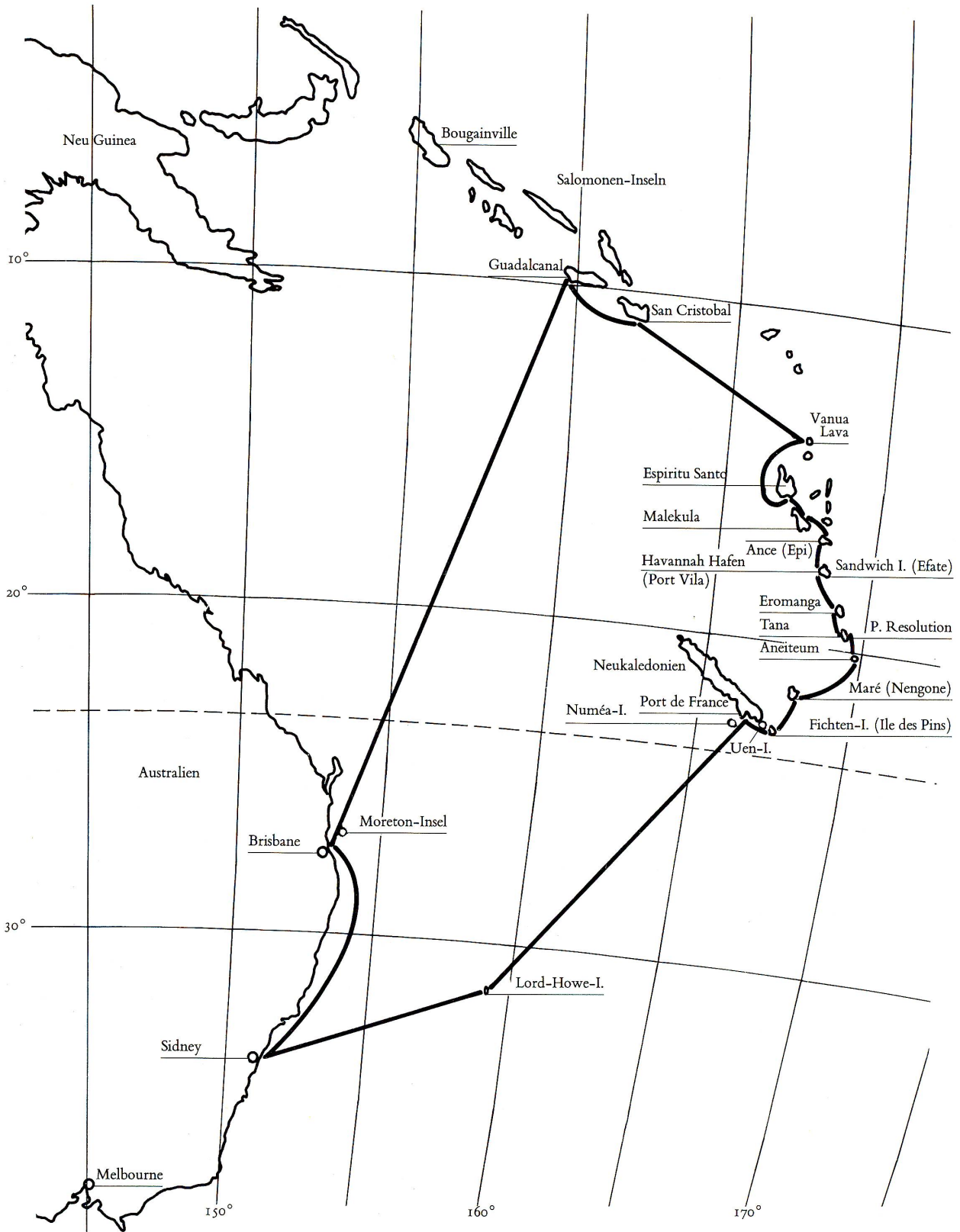
atu heute eine unabhängige Republik bilden. Dabei besuchte man besonders die Insel Espiritu Santo, die Sandwich-Insel (heute Efate, Vate) mit Port Vila, der heutigen Hauptstadt des Landes, sowie Vanua Lava im Banks-Archipel. Schliesslich gelangte man zu den Salomoninseln, wobei man die Inseln San Cristobal und Guadalcanal besuchte. In den «Wanderungen» hat Rietmann die Eindrücke und Erlebnisse dieser «Südseeparadiese» eingehend beschrieben und es auch nicht versäumt, auf die Strapazen einer solchen Reise in einfacher Umgebung und tropischem Klima hinzuweisen. Zudem drohten auch Gefahren von den Einheimischen, die teilweise noch als Kannibalen galten. Mancherorts konnte Rietmann eine reiche Ernte an naturwissenschaftlichen Objekten, Pflanzen und Tieren einheimen. Seine Forschungen wurden schliesslich sogar zum Anlass, dass eine Landschnecke mit dem Namen des Entdeckers bezeichnet wurde; es handelt sich um den «Bulimus Rietmanni». Rietmann interessierte sich auch für die Ethnologie. Gegen Tauschgegenstände wie Tabak, altes Eisen, leere Glasflaschen, bekam er von den Eingeborenen Waffen und Zierate. Besonders geschätzt wurden bei den Eingeborenen etwa zwei alte, in Streifen zerrissene Nachthemden, für die der St.Galler einige «höchstinteressante Gegenstände», die er später dem örtlichen Historischen Verein übergab, erwarb.

Nach dem Besuch von Guadalcanal fuhr das Schiff wieder nach Süden zurück. Über die Moretoninsel erreichte es die australische Küste, wo es in der Nähe von Brisbane letztmals anlegte, um wenige Tage später, nach viereinhalb Monaten, in den Hafen von Sidney einzufahren. Immerhin blieb, bei allen negativen Aspekten, Rietmann die Reise in die Südsee in unvergesslicher Erinnerung, aus der er immer wieder erzählte und zehrte.



4
Australischer Ureinwohner (Aborigine) mit Bumerang und Pfeilen. Typisch für ihn ist die Körperbemalung.

5 Route von Othmar Rietmanns Forschungsreise in die Südsee (1861).
 Kartenentwurf Werner Vogler.



Wieder in Australien. Rückkehr nach Europa

Nach Australien zurückgekehrt, musste Rietmann sich nach einer neuen Beschäftigung umsehen. In Glebe Point, wo er bereits gearbeitet hatte, gelang es ihm, wieder eine Lehrstelle zu erhalten. Daneben forschte er weiter, unternahm auch verschiedene Exkursionen, 1862 etwa nach Port Stephens und zu den Myall Seen.

War auch der Kontakt zur Heimat langsam und selten, war es Rietmann doch möglich, immer wieder durch Briefe Neues aus St. Gallen zu erfahren. 1862 erhielt er ungünstige Berichte über die Gesundheit seiner Mutter und seiner Schwester, so dass er beschloss, baldmöglichst in die Schweiz zurückzukehren. Noch bis zum 31. März 1863 unterrichtete er, zog dann einige Tage später, begleitet von einem Freund, mit einer kleinen Chaise, die er selber führte, auf dem Landweg nach Melbourne, wobei dieser Weg natürlich viel mühsamer und langsamer war als die bequemere Schifffahrt. Er wollte aber noch etwas vom Lande sehen. Die bloss ungefähr 500 Meilen lange Strecke wurde in 32 Tagen bewältigt. Tags zog er durch die Landschaft, am Abend schlug er ein Lager auf. In Melbourne konnte Rietmann sich einen Platz auf dem englischen Clipperschiff «Kent» ergattern. Zwar dauerte es noch drei Wochen, bis das Schiff abfuhr, so dass Rietmann sich mit der Umgebung der südaustralischen Stadt bekanntmachen konnte. Das Schiff legte schliesslich am 23. Mai 1863 ab und nahm die Route über das Kap Hoorn, über Südamerika, um nach London zurückzukehren. Die Verhältnisse an Bord waren im Vergleich zur Hinreise vollständig verschieden. Es handelte sich um ein elegantes, wohlgeordnetes, sauberes englisches Schiff, auf dem die Passagiere mit genügend Proviant und gutem Essen versorgt waren. Am 21. Juni passierte man das Kap Hoorn, an der untersten Spitze Südamerikas, zu einer Jahreszeit, als im Süden tiefster Winter herrschte. Es fiel sogar Schnee an diesem Tage. 21 Tage später erreichte das Schiff den Äquator und am 19. August bereits London. Immerhin hielt sich Rietmann noch einige Tage in London auf, wo ihn das Britische Museum und der Zoologische Garten sowie der Kristallpalast von Sidenham besonders interessierten. Am 3. September des gleichen Jahres treffen wir ihn wieder in St. Gallen an, nach sechs Jahren Abwesenheit.

Zum weiteren Inhalt der «Wanderungen»

Die Reise über die Blauen Berge beschreibt Rietmann im 4. Kapitel, wobei er genau schildert, was er alles bei diesem Ausflug erlebte. Dabei waren natürlich die Blauen Berge bereits nicht mehr völlig unbegangene, unerforschte Wildnis, auch wenn sie mitten im Busch lagen. Das 5. Kapitel widmet Rietmann der Wüstenebene von Sidney. Im 6. Kapitel befasst er sich mit den Goldminen von Al Lauren. Den Ausflug nach Port Stephens und zu den Myalseen, jenseits von Sidney gelegen, behandelt das 7. Kapitel. Im 8. Kapitel kommt die Reise in die Südsee zur Sprache. Man erhält den Eindruck, dass die Transportprobleme schon gut gelöst waren. Prachtige Schiffe der australischen Dampfschiffahrtsgesellschaft verkehrten zwischen den wichtigen Städten, etwa nach Norden in sechs Stunden von Sidney nach Newcastle an der Mündung des Hunterflusses. Immer wieder unternimmt es Rietmann, auch auf die Natur-eigenarten hinzuweisen.

Beschreibung von Sidney

Bevor er sich dem 10. Kapitel der Reise von Sidney nach Melbourne und im abschliessenden nächsten der Rückfahrt nach London zuwendet, beschreibt er im 9. Kapitel die Stadt Sidney, wie sie sich ihm – vor 125 Jahren – darbot. Wir wollen, um einen Vergleich zu heute zu ziehen, dieses Kapitel ein bisschen ausführlicher vorstellen. Zuerst beschäftigt er sich mit der Lage der Stadt. Bereits ihm ist der besondere landschaftliche Reiz der Gegend aufgefallen. Die Küste fällt steil ins Meer, der Hafen ist auf natürliche Art und Weise ausserordentlich gut geschützt.

Die Stadt machte einen geordneten und wohlhabenden Eindruck. Die Hauptstrassen liefen im Zentrum von Norden nach Süden und wurden rechtwinklig von andern Strassen durchschnitten. Diese führten von Darlinghurst zur Woolloo Mooloo Bay. Die Hauptstrasse, die Georges-Strasse, teilte die Stadt in eine östliche und eine westliche Hälfte. Rietmann wagt jedoch kein Urteil darüber, ob die Stadt mit ihren Gebäuden, etwa wie Melbourne, schön zu nennen sei. Schon damals endete am Circularquai die Georges-Strasse. Mehrfach betont wird die Unansehnlichkeit vieler Häuser. Es stachen ihm indes auch die schönen Bankbauten mit den geschmackvollen Ausstattungen ins Auge, Kaufläden mit hohen Schaufenstern, stattliche Privatgebäude sowie grosse Hotels, die an Europa erinnerten und nicht einer gewissen Eleganz ent-

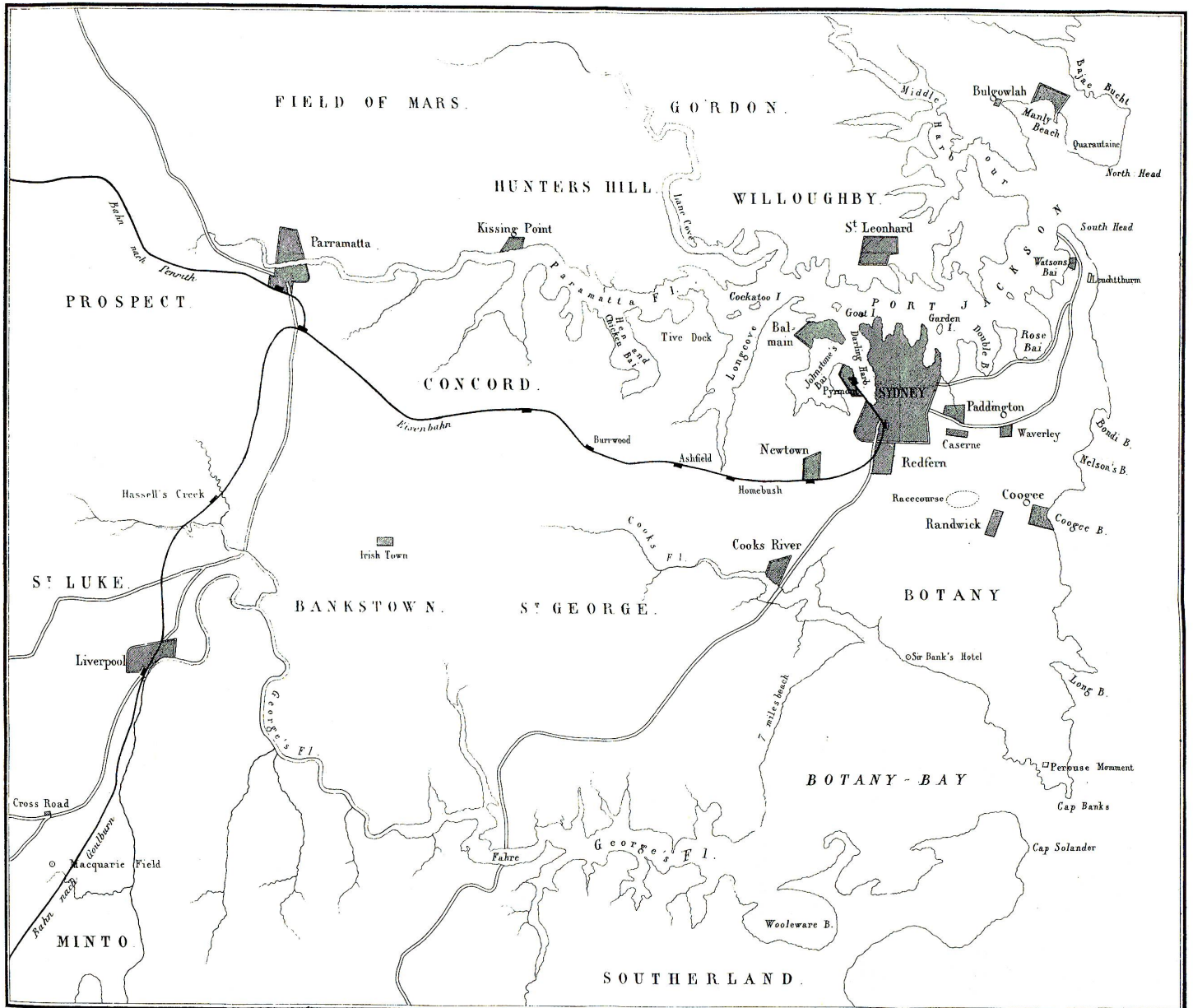
behrten. Besonders hebt er das Royal Hotel, die Zentralpolizeistation und die anglikanische Kathedrale hervor, alle an der Georges-Strasse gelegen. Erwähnt wird zudem die St.-James-Kirche. Am Circularquai legten die grossen Seeschiffe, wie noch heute die Kreuzfahrtschiffe, an. Daneben waren auch viele Postboote, die den Verkehr mit den Küstenstädten besorgten, zu sehen. Am Ufer lagen die Magazine für die Handelsgüter.

Offenbar machte Rietmann keinen Umweg um die Gasthöfe und Kneipen. Er erwähnt, dass für den, der beim heissen Klima vor Durst ermattet sei, nicht weniger als 500 Gasthöfe und derartige Einrichtungen vorhanden seien. Offenbar war in Australien schon damals der übermässige Alkoholgenuss ein Problem, gab es doch besondere Mässigkeitshallen, wo es nur Tee, Sodawasser und Limonade zu trinken gab. Dem St. Galler fielen die vielen Betrunknen auf. Die Massnahmen von seiten des Staates fruchteten offenbar wenig. Neben der Georges-Strasse erwähnt Rietmann die Pittstreet, noch heute eine der Hauptstrassen der City von Sidney. Für kulturell Interessierte bestanden Theater, Lesezimmer, Bibliotheken und Vorlesungssäle bereits in nicht unbedeutender Anzahl. Als schönste Strasse der Stadt betrachtete er die Kingstreet. Der gleich an das Stadtzentrum angrenzende Botanische Garten war der «Stolz Sidneys» («Wanderungen», Seite 212). Bereits damals konnte man darin einen Spaziergang unternehmen, den zu einer Örtlichkeit namens Sitz der Lady Macquarie (Lady Macquarie's Chair). Von dort aus konnte man den Hafen gut und schön überblicken. Rietmann beschreibt den Botanischen Garten im Detail, nennt seine Pflanzen und Gebäude; der Garten umfasste, wohl inspiriert vom englischen und Londoner Geschmack, eine grosse Anzahl exotischer Bäume. In einem kleinen Teil des Gartens befand sich auch seit kurzem ein kleiner Zoologischer Garten, wo man die Papageien Australiens und Polynesiens studieren konnte.

Grossstädtisches Gepräge vermag der Autor aber nur der Strecke der Georges-Strasse vom Circularquai bis zum Marktgebäude zuzugestehen, ausserdem einigen angrenzenden Teilen. Bereits waren Omnibusse, von Pferden gezogen, für die Bewältigung des Verkehrs eingesetzt. Sie kosteten 60 Centimes, wofür man auf manchen Strecken drei bis vier Meilen weit fahren konnte. Rietmann unterlässt es nicht, das geschäftige Leben in der Stadt hervorzuheben. Besonders auch als Umschlagplatz von Schafwolle spielte Sidney damals eine wichtige Rolle. Diese kam häufig von den Blauen Bergen.

Die Reise von Sidney nach Melbourne beschreibt der St. Galler im 10. Kapitel, die Rückkehr über Kap Hoorn im abschliessenden 11.

PORT JACKSON und BOTANY BAY.



Topograph. Anstalts von Wurster, Randegger & Co. in Winterthur

Rietmanns «Wanderungen in Australien und Polynesien» waren nur ein Jahr vor seinem Tod, 1868, herausgekommen. Offenbar hatte er die Arbeit gut vorbereitet und seine Erinnerungen seiner Australienreise genau zusammengestellt. Wie im Vorwort erwähnt, hatte er die einzelnen Kapitel bei Freunden und Bekannten zuvor manchmal vorgelesen. Es wurde dabei immer wieder gewünscht, dass er sie im Drucke herausgebe, was dann schliesslich auch geschah. Er war sich deren Mangelhaftigkeit und Beschränktheit

wohl bewusst, erwähnt er doch eingangs ausdrücklich, dass sie den Naturforschern und Fachgeographen nichts Besonderes bieten könnten. Er wolle damit in erster Linie einen Eindruck von Beschaffenheit und Lebensweise des fünften Kontinents bieten. Bewusst liess er das Naturwissenschaftliche stark zurücktreten. Aus diesen Aufzeichnungen seien im folgenden einige besonders aufschlussreiche Ausschnitte im Wortlaut abgedruckt.

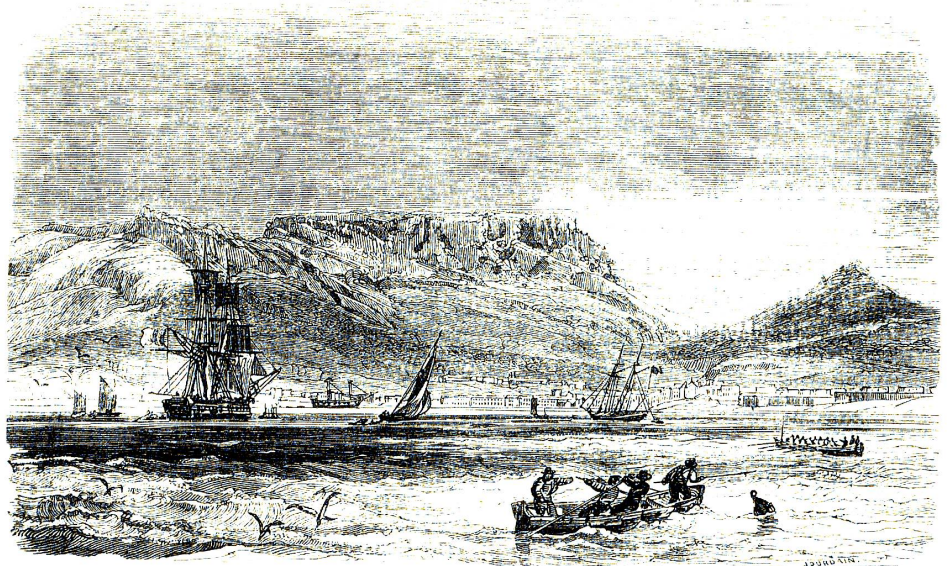
6 Sidney und Umgebung, Port Jackson und Botany Bay.

In der von der topographischen Anstalt Wurster, Randegger und Co. in Winterthur gezeichneten Karte, die den «Wanderungen» gefaltet beigegeben ist, ist bloss das Zentrum des heutigen Sidney als überbaut angegeben. Paddington ist noch ein kleines Dorf. Bezeichnet ist schliesslich als Dorf auch St. Leonhard im Norden des Port Jackson, der Bucht von Sidney. Zu finden sind schliesslich u. a. die heute noch bekannte Manly Beach, die Watsons Bay, der nahe gelegene Leuchtturm, die Bondi Beach, die Nelsons Beach, die Coogee Beach, heute beliebte stadtnahe Badestrände. Auch die Rose Bay und die Double Bay sind eingetragen. Von Sidney führte die Eisenbahn nach Penrith und nach Goulburn.

Rietmanns Beschreibung der Schifffahrt nach Sidney

Über die Reise auf der «Fanny Kirchner» auf den Südkontinent schreibt er folgendes (in Wanderungen S 8–18):

«Wir waren an 210 Passagiere, von denen weitaus die Meisten, d. h. an 160, im Zwischendeck ihr Logis hatten, während die Übrigen in der sogenannten zweiten Kajüte wohnten. Das Zwischendeck nimmt den grössten, besonders den vordern und mittlern Theil des Schiffskörpers ein, ist also ein langer, gegen den Kiel sich verschmälernder Raum, welcher, laut Gesetz, 7½ Fuss Höhe haben soll, in unserm Falle aber wenige Zoll über gewöhnliche Mannshöhe hatte. Luft und Licht erhält dieser Raum durch die zwei Luken, durch welche man in denselben heruntersteigt; müssen diese aber, wie dies immer bei schlechtem Wetter der Fall ist, geschlossen werden, so kann keine frische Luft hineindringen; hingegen ein bescheidenes Quantum Licht wird von den, an den Seitenwänden aufgebrachten, kaum ½ Fuss breiten Fensteröffnungen eingelassen. Wenn also stürmisches Wetter den Emigranten nicht erlaubt, auf dem Verdecke frische Luft zu athmen, so kann man sich leicht vorstellen, dass ein solches Zwischendeck keine üble Vorstellung von dem schwarzen Loch in Kalkutta, berühmigten Angedenkens, geben kann. Die Schlafstellen, die sie am Besten mit den Obsthurden, wie sie sich in unsern Kellern finden, vergleichen lassen, ziehen sich zu beiden Seiten des Schiffes in 2 Etagen entlang. Tische und Stühle sind unbekannte Luxusgegenstände; ihre Stelle vertreten, wie bemerkt, die Kisten und Koffer, welche in der Mitte des Raumes so aufgestellt sind, dass sie zwischen sich und den Schlafstellen einen Gang offen lassen. In englischen Emigrantenschiffen ist es nur unverheiratheten Männern gestattet, offene Kojen in einem eigenen Theil des Schiffes als Schlafstellen zu benutzen. In unserm Fahrzeuge aber wurde kein Unterschied dieser Art gemacht; alle Passagiere schliefen auf den offenen Pritschen. Einem englischen Kapitän hätte ein solcher Verstoß gegen alle Sittlichkeit eine hohe Geldbusse zugezogen; hier aber sah man kein Arg in der Sache. Da waren wir in der zweiten Kajüte besser bestellt. Auf dem hintern Theil des Schiffes erhob sich nämlich, wie dies bei den meisten grössern Seefahrzeugen der Fall ist, noch ein Verdeck, und der Raum zwischen diesem und dem Hauptdecke diente als erste und zweite Kajüte. Diese letztere Abtheilung enthielt 2 Reihen geschlossener Kajüten, welche ihr Licht theils von 2 grossen Glathüren, theils von oben erhielten. Im Übrigen waren wir den Emigranten im Zwischendeck gleichgestellt.



7
Kapstadt in Südafrika mit Tafelberg und Löwenkopf
(rechts).

Mit der Hauptsache auf einer Seereise, nämlich mit der Verpflegung, ging es ungefähr folgender Massen zu. Wir waren in Abtheilungen zu 4 Mann eingetheilt, von welchen je Einer eine Woche lang die Rationen für seine Abtheilung holen musste.

Jeden Morgen um 7 Uhr schrie der Koch zu unserer Kajütenthüre hinein: «Thee holen», worauf die jeweiligen Proviantmeister, Jeder mit einem Blechgefässe bewaffnet, nach der Küche stürzten. Dort warf der Gehülfe des Kochs Jedem eine Fingerspitze voll Thee in seine Kanne, und der Koch goss siedendes Wasser darüber. Dieser Aufguss bildete nebst einem Stückchen Zwieback die erste der 3 «reichlichen» Mahlzeiten, die laut Reisevertrag täglich geliefert werden. Es war für mich häufig ebenso unterhaltend als belehrend, die sogenannten Theeblätter nach dem Gebrauche derselben zu studiren, indem man eine, für den Anfänger in der Botanik höchst interessante Sammlung von Blattformen daraus hätte bilden können. Wer seine Musse an Bord des Schiffes lieber der Mineralogie oder Geologie widmete, fand in dem schwarzen Zwieback hinreichenden Stoff zum Studium, da in diesem ausser einer Art Mehl sich noch manche Spezies von Felsarten vorfand. Nach diesem mehr oder weniger befriedigenden Frühstück vertrieb sich Jeder die Zeit, so gut es eben gehen wollte; ich machte dabei die Beobachtung, dass nicht bloss Nachmittags-, sondern auch Vormittagschläfchen eine Hauptrolle unter den Vergnügungsarten auf einem Emigrantenschiffe spielen. Das

Mittagessen besteht aus einer Portion Suppe, dem einzigen essbaren Gerichte an der ganzen Schiffskost, nebst einem geringfügigen Stückchen Speck oder Salzfleisch; laut Vertrag sollte Jeder täglich ½ Pfund Fleisch erhalten; allein nach dem allgemein angenommenen Halbrationensystem traf es selten über ¼ Pfund auf einen Mann. Abends 6 Uhr holt man sich, wie am Morgen den Thee, so jetzt den Kaffee. Es war, wie es scheint, vergessen worden, Zucker einzuladen; denn obschon auf den Verträgen von einem Pfund Zucker wöchentlicher für jeden Mann gesprochen wird, sahen wir während der ganzen Seereise keine Spur von diesem angenehmen Luxusartikel. Von den Punkten, in welchen von unsern Reiseverträgen auf die gewissenloseste Art Umgang genommen wurde, erwähne ich nur noch, dass wir jeden Sonntag ein Glas Wein hätten erhalten sollen. Dies geschah ebenfalls nicht; hingegen verkaufte uns der Steuermann einen ziemlich anständigen Wein zu 4 Franken die Flasche. Auch gedörrtes Obst sollte aufgetischt werden; wir erhielten freilich in der Suppe gedörrte Zwetschgen, und als wir einmal, neugierig zu erfahren, wie viele dieser seltenen Früchte auf einen Mann kämen, nach einer Mahlzeit die Steine zählten, ergaben sich 28 Zwetschgen auf 26 Mann. Kurz, die Verköstigung war, um eine alte, aber treffende Redensart zu gebrauchen, zu viel zum Sterben und zu wenig zum Leben. Den Einen Trost hatten wir doch, nämlich dass wir, um so schlechter es uns auf dem Schiffe erging, mit um so grösserer Freude dem Ziele entgegen sahen. Der Anfang

der Fahrt war zwar auch nicht sehr günstig. Sechs Tage lang trieben wir in der Nordsee umher, bis es uns gelang, die Strasse von Dover zu passiren. Der Britische Kanal, sonst eine so gefürchtete Stelle, zeigte sich barmherzig und liess uns nach 3 Tagen in den atlantischen Ozean einlaufen. Hingegen der biskaysche Meerbusen bewährte auch mit uns seinen üblen Ruf und gab uns einen tüchtigen, mehrtägigen Sturm zum Besten. Manche erschrakten nicht wenig bei dem furchtbaren Rollen und Stampfen des Schiffes, und wenn sich etwa ein kühnerer Geist auf das Verdeck wagte und die heranstürmenden, sich auf das Deck ausleerenden Wellen oder, hinaufschauend, den weiten Bogen, den die Maste bei jeder Bewegung des Schiffes beschrieben, sah, so zog er sich gleich wieder in die ihm sicherer vorkommende Kajüte zurück. Als man aber bemerkte, dass trotz Sturmeswüthen das Schiff seinen Lauf gemach fortsetzte, beruhigte man sich und hatte wieder Sinn für den Humor, zu welchem besonders die Mittagsmahle, so elend sie an und für sich waren, Stoff gaben. So sassen wir einst, eine Jeder mit seiner Schüssel Sauerkraut beschäftigt, auf unsern Kisten, als eine Welle, etwas grösser als gewöhnlich, das Schiff ziemlich stark auf die Seite legte. Zwei Männer hatten sich, die Töpfe fest zwischen die Knie eingeklemmt, auf einer Kiste niedergelassen, als diese plötzlich in Bewegung gerieth, und, wie es das Rollen des Schiffes ergab, zweimal durch die ganze Breite des Kajütenraumes fuhr. Auf einmal scheidert die Kiste an einem andern Koffer, und die beiden Sauerkrautverzehrer liegen auf dem Boden, ihr Mittagessen theils ebendasselbst, theils auf ihren Gesichtern und Kleidern. Oder ein Anderer will sich in der Küche eine Portion Suppe erhaschen und wagt den Gang dahin trotz des schlüpfrigen Verdecks und des Schwankens des Schiffes. Wie er eben seine glücklich gewonnene Beute in Sicherheit bringen will, bricht eine Welle über das Verdeck, überschüttet ihn tüchtig, spült die Suppe aus seinem Topf und lässt darin nur Seewasser zurück. Solcher Vorfälle gab es nicht wenige, und sie erregten natürlich unbegrenzte Heiterkeit.

Leider hatten wir auch mehr als einmal Gelegenheit, mit der ernsthaften Seite einer Seefahrt bekannt zu werden. So verloren wir den Zimmermann, einen ruhigen, stillen Menschen, der erst wenige Wochen vorher von seiner Mutter in Brake Abschied genommen hatte, um seine erste Seereise anzutreten. Er fiel nachts über Bord und konnte, wie man sagte, nicht gerettet werden. Wären aber die Luftkissen, die man über Bord Gefallenen zuwirft, an ihrem Platze gewesen, anstatt unter Haufen von alten Segeln zu liegen, so wäre die Möglichkeit, den jungen Mann, einen fertigen Schwimmer, zu retten, vielleicht

nicht sehr ferne gelegen. Den nächsten Tag nach diesem Unfall fiel ein Passagier von einer kaum 8 Fuss über dem Verdeck liegenden Stange, auf die er sich als Turnübung geschwungen hatte, und starb in Folge des Sturzes in wenigen Stunden. Mehrere Kinder waren schon früher gestorben; man hatte sie ohne Ceremonien Nachts in's Meer gesenkt. Bei dem Tode eines Erwachsenen fand man aber für zweckmässig, etwas mehr Umstände zu machen. Der Leichnam wurde in Segeltuch eingenäht, auf einem Brette festgemacht und zu seinen Füssen ein Sack mit Steinkohlen befestigt, um die Leiche rascher zum Sinken zu bringen. Die gesammten Passagiere versammelten sich auf dem Verdecke, wo sie von dem Kapitän nach kurzer Anrede ermuntert wurden, mit entblösten Häuptern ein Gebet für sich zu sprechen. Während eine ungewohnte Stille im ganzen Schiffe herrschte, legten die Matrosen den Todten auf den Rand der Brüstung, liessen auf ein Zeichen des Kapitäns die Stricke, mit welchen sie das Brett hielten, los, und der Leichnam versank in die Tiefe zu den andern Tausenden, die das Meer schon verschlungen hat. In derselben Woche stürzte ein Matrose von einem Mast auf's Deck; da er aber die Geistesgegenwart besessen hatte, mit einem Arme sich an einem Seile gewissermassen festzuhalten, so kam er mit schlimmen Wunden davon, konnte indessen gegen das Ende der Reise wieder leichtere Arbeiten verrichten.

Unsere Fahrt ging inzwischen ihren geregelten oder unregelmässigen Gang fort. Wir hatten Europa um Ende Oktobers, also bei ziemlich kühler Witterung, verlassen und kamen nun nach und nach in wärmere Himmelsstriche, so dass es uns ganz sonderbar vorkam, als wir es im Wintermonat in den Kajüten vor Hitze kaum aushalten konnten. Ausserdem zeigten die Kürze der Dämmerung, die Menge der Flugfische und Delphine und dann höchst verdriessliche Windstillen an, dass wir uns allmählig dem Äquator näherten. Am 35sten Tage unserer Seereise segelten wir durch den Kanal zwischen den Inseln des grünen Vorgebirges und dem Festland von Afrika. Wie gerne ruhte das Auge, ermüdet von dem einförmigen und ununterbrochenen Blau des Ozeans und des Himmels, auf den grünen, steilen Küsten der Inseln Sal und Boavista, denen wir ziemlich nahe kamen. Von hier richtete man den Kurs des Schiffes quer über den atlantischen Ozean gegen die Küste von Brasilien. Es hatte sich nämlich herausgestellt, dass wir nicht genug Wasser für die ganze Fahrt an Bord hatten; also beabsichtigte man, wie uns wenigstens der Steuermann versicherte, in Rio Janeiro einzulaufen. Dieser Beschluss erfreute sich allgemeinen Beifalls; ich muss aber gestehen, dass unsere Freude nicht durch die Hoffnung, eine interessante Stadt

zu sehen, erregt wurde, sondern weil Aussicht vorhanden war, unserm schwimmenden Gefängniss, wenn auch nur für einige Stunden, entinnen zu können. Ein mehrtägiger Regen machte leider allen gehegten Erwartungen ein Ende, indem das Regenwasser gesammelt und uns in den gewöhnlichen Portionen ausgetheilt wurde. Aber schon nach 2 Tagen roch das Wasser so schlecht, dass nur der höchste Grad von Durst uns bewegen konnte, mit zugehaltener Nase einen Schluck davon zu geniessen. Wir hatten uns bis auf einen Grad der Küste Brasiliens genähert, änderten nun den Cours und steuerten südöstlich dem Kap der guten Hoffnung zu. Wir trafen in diesen Gewässern eine Unmasse Schiffe; einmal waren über 20 derselben in Sicht; auch wurden einige angesprochen und Länge und Breite mit ihnen gewechselt. Es gibt, ausser dem Anblick einer Küste, kaum eine angenehmere Unterbrechung der Monotonie einer Seefahrt, als die Gelegenheit, ein Schiff ansprechen zu können. Man fühlt dabei, dass man doch nicht ganz von der Welt abgeschlossen ist, und der Gedanke, dass, wenn uns ein Unfall zustossen würde, Hülfe in der Nähe wäre, wirkt nicht wenig beruhigend.

Als wir der Küste Brasiliens, nach welcher wir uns so sehr gesehnt hatten, wieder den Rücken kehrten, so erwachte unsre Unzufriedenheit über die Nichterfüllung unsrer Reiseverträge auf's Neue, und wir beschlossen, eine Beschwerdeschrift an den Kapitän zu richten. Ein Preusse in der zweiten Kajüte verfasste das Dokument, welches von 86 Passagieren unterschrieben wurde. Der Kapitän bemerkte in seinem Antwortschreiben, dass er sich genau an den Befehl seiner Obern halte und es sich für ein und alle Mal verbitte, weitere Beschwerden anzuhören. Nachdem wir dieses befriedigende Aktenstück empfangen, vertheilte der Kapitän unter diejenigen Passagiere, welche die Klageschrift nicht unterschrieben hatten, einige Flaschen Wein. Wir Malkontenten aber kauften uns, um nicht zu kurz zu kommen, ein Quantum und tranken es unter verschiedenen Pereats auf den Kapitän und die Speichellecker, welche nicht gewagt hatten zu unterschreiben.

Trotz unserer miserablen Lage waren wir keineswegs verzagt, sondern bemühten uns, die Zeit möglichst angenehm zuzubringen. Der Mensch ist ja ein Gewohnheitsthier, und so schickten auch wir uns in Hunger und Durst und versuchten nicht ohne Erfolg, die Unannehmlichkeiten unserer gegenwärtigen Lage durch Belustigungen aller Art zu versüssen. Einige Kartenspiele und ein Domino waren in fortwährendem Gebrauche, sodass sie, besonders die erstern, bald in den Zustand der Unkenntlichkeit gerieten. So oft es das Wetter erlaubte, wurde zu

einer Harmonika und einer Geige getanzt, und Spiele wurden in Anregung gebracht, an die am Lande kein vernünftiger Mensch denkt. Unvergleichlich besser als solche Sachen half mir die Betrachtung der Naturerscheinungen dazu, die langen Tage angenehm zuzubringen. Wir befanden uns jetzt im südatlantischen Ozeane und hatten volle Gelegenheit, das prachtvolle Phänomen des Meeresleuchtens zu beobachten. Ich unterscheid drei Formen, in welchen diese Naturerscheinung auftritt. Die gewöhnlichste besteht in kleinen blitzenden Punkten, welche rasch auftauchen, um eben so rasch wieder zu verschwinden, und welche sich auf jedem Quadratfusse der Wasseroberfläche in grosser Menge zeigen. Noch glänzender, aber viel weniger häufig sind Kugeln, anscheinend über einen Zoll im Durchmesser, die oft längere Zeit, d. h. bis auf $\frac{1}{2}$ Minute, mit blassbläulichem Scheine leuchten. Besonders am Vorderbug des Schiffes zeigten sich diese Kugeln oft in ziemlicher Menge. Noch seltener sind kleine leuchtende Linien, die mit Blitzesschnelle erscheinen und erlöschen; es mögen dies indessen ebenfalls Punkte sein, die dem Auge nur wegen ihrer raschen Bewegung als Linien erscheinen. Ich hatte häufig von der Pracht des Sonnenuntergangs in geringen Breiten gehört und gelesen, muss aber gestehen, dass ich nur selten das Glück hatte, diese Erscheinung an einem ganz reinen Himmel zu sehen. Wenn der Tag noch so klar erschien, zeigten sich Abends gewöhnlich Dünste am Horizonte, die dann freilich von der Sonne prachtvoll gefärbt waren, aber nur selten erlaubten, den Sonnenball selbst sich in's Meer senken zu sehen. Eben so selten waren klare Sonnenaufgänge. Einen grossen Genuss gewährte auch der Anblick der Gestirne der südlichen Halbkugel, unter welchen die glänzenden Sterne des südlichen Kreuzes den ersten Rang einnehmen. Der Glanz der Gestirne war häufig so intensiv, dass ich mehrmals beobachten konnte, wie die Venus einen langen Lichtstreifen auf das ruhige Meer warf, ähnlich, nur in geringerm Grade, wie dies der Mond thut.

Am 81sten Tage unserer Fahrt sahen wir mit grosser Befriedigung zu, wie die Matrosen die Ankerkette aus dem Schiffsraume auf das Verdeck zogen und Alles zur Landung bereit machten.

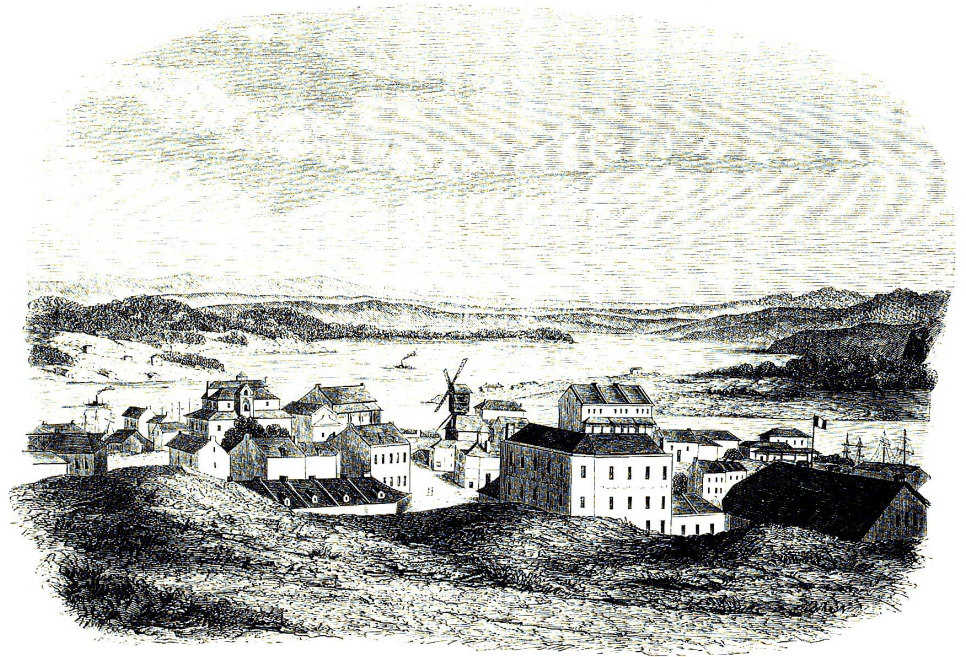
Zwar war noch kein Land sichtbar; aber gegen Abend erhob sich im Westen eine grosse Landmasse, die immer deutlicher sich gestaltete, bis wir zuletzt die uns aus Beschreibungen wohlbekannten Formen des Tafelberges und Löwenkopfes unterscheiden konnten. Bald darauf lagen wir in der herrlichen Tafelbai vor Anker, um uns eine Unzahl von Schiffen, auf deren Masten die Flaggen fast aller seefahrenden Nationen wehten; vor uns die weit am Strande sich hinziehende

Kapstadt, hinter welcher steil die erwähnten Bergkuppen emporsteigen. Ich kann es begreifen, wenn der Seefahrer nach langer Reise auch eine mittelmässige Gegend anmuthig findet, wenn er z. B. das nicht ungewöhnlich schöne Valparaiso mit diesem vielversprechenden Namen belegt hat; mir erschien die vor uns liegende Szenerie unübertrefflich reizend.

Nur einen Tag lang war es uns vergönnt, die Hauptstadt Südafrika's zu bewundern. Das Geschäft des Wassereinnemens, das uns hierher geführt hatte, war rasch abgemacht; bald hatten wir die Kapstadt wieder hinter uns, segelten um die Südspitze Afrikas und befanden uns dann im indischen Ozean. Hier befahl uns, kurz nach der Abfahrt von der Kapstadt, der bedeutendste Sturm, den ich je durchgemacht. Drei Tage lang wagte man es nicht, ein einziges Segel zu führen; so oft dies versucht wurde, zerriss das starke Gewebe mit donnerähnlichem Knalle und flatterte in Fetzen um die Raa. Der Anblick der Wellen war wundervoll; nur war es schwierig, denselben zu geniessen, indem fortwährend die Wellen über das Deck brachen und solche Massen von Wasser auf dasselbe warfen, dass wir einmal nahezu einen Fuss Wasser auf dem Deck hatten, und das Schiff nur noch mit Mühe über die Wellen ritt, bis das Wasser wieder ablaufen konnte. Wie um uns für die überstandene Gefahr zu entschädigen, blieb uns der Wind, nachdem der Sturm sich gelegt hatte, fortwährend sehr gün-

stig, und wenn er auch hie und da in eine tüchtige Bö ausartete, blies er doch in der rechten Richtung und trieb uns rasch dem sehnlich erwünschten Ziele entgegen. Ich hatte erwartet, im indischen Ozean bedeutende Hitze und einen fortwährend reinen Himmel zu treffen. Wir segelten aber unter so bedeutender Breite, dass die Witterung beständig nicht wärmer war, als etwa bei uns im April; manchmal sogar, wenn der Wind scharf aus dem antarktischen Ozean herfuhr, wurde es empfindlich kalt. Einen Monat nach unserer Abfahrt vom Kap befanden wir uns in der Höhe des Kaps Leeuwin, der Südwestspitze Australiens, und steuerten dann frisch der Basstrasse zu. Das erste Land, das wir im fünften Welttheile erblickten, war die hohe, felsige Kingsinsel am westlichen Eingang zur Basstrasse. Auch das Licht von dem Leuchtturm am Kap Otway blickte einladend zu uns herüber und verhiess uns baldiges Ende der langen Fahrt. Zwei Tage später zeigte sich Kap Howe, das die Küsten von Neusüdwales im Norden und Viktoria im Süden von einander trennt. Von nun an blieb uns das Land, ein erfreulicher Anblick, fortwährend in Sicht. Die Küste senkt sich bald in grünen Abhängen zum Meeresspiegel hinab, bald steigt sie in senkrechten Sandsteinfelsen aus der Tiefe empor. Weiterhin öffnet sich das Land zwischen zwei Klippen; wir können im Vorbeisegeln innerhalb der Felsen einen ruhigen, breiten Wasserspiegel erblicken; es ist die berühmte

8
Millers Point, Sidney, vom Signal Hill aus gesehen.



und berühmte Botanybai. Wenige Meilen weiter nördlich, und eine zweite Einfahrt wird sichtbar. Zwei stattliche Felsenthore, eine gute Viertelstunde von einander entfernt, bilden den Eingang zu einem der besten Häfen der Welt, dem Port Jackson.

Während wir uns gegenseitig über die endliche Erreichung unsers Ziels beglückwünschen, nähert sich uns das Lootsenboot; ein Mann springt an Bord unsrer Barke, ergreift das Kommando und führt uns zwischen den Felsenthoren durch in die ruhigen Gewässer des Hafens.

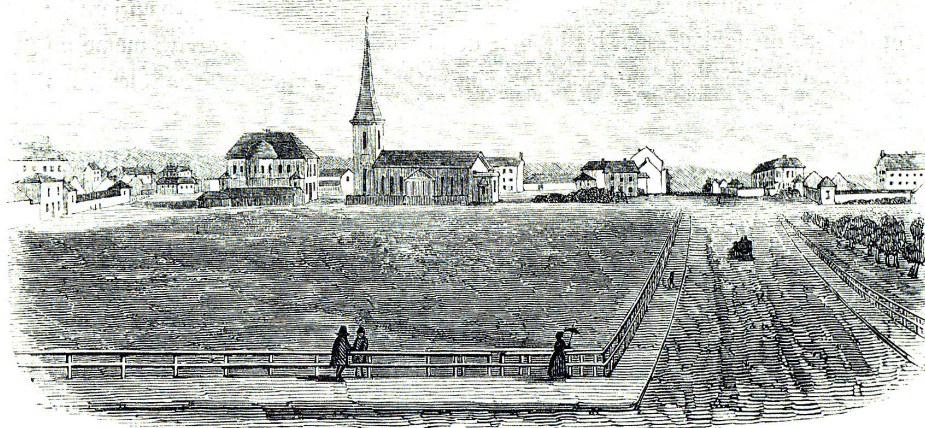
Nach einer Fahrt von 126 Tagen, einer Fahrt voller Entbehrungen und Strapazen, konnten wir uns endlich der ungestörten Freude hingeben, das Ziel, an welchem für Jeden von uns ein neues Leben sich aufthat, erreicht zu sehen. Mit unbeschreiblicher Befriedigung ruhte der Blick auf dem Lande, das uns zur neuen Heimat werden sollte, und überflog die Reize der Szenerie, die sich vor ihm entfaltete.»

Die Stadt Sidney

Sehr interessant ist auch die detaillierte Beschreibung Sidneys im neunten, drittletzten Kapitel. Daraus sei hier das Folgende wiedergegeben («Wanderungen», S. 203–13):

«Nachdem wir uns lange genug in wenig oder gar nicht kultivirten Gegenden umhergetrieben, wollen wir einen nähern Blick auf den Hauptsitz der kolonialen Civilisation, die Haupt- und Handelsstadt Sydney, werfen, und uns mit deren Umgebung etwas bekannter machen.

Wer sich zu Schiffe dem Port Jackson nähert, bekömmert keine sehr ermunternde Idee von den landschaftlichen Reizen der Gegend. Die Küste fällt meistens steil in's Meer ab; so wird sie am Eingange zum Hafen von gegen 200 Fuss hohen, fast senkrechten Sandsteinfelsen von röthlicher Farbe, die eben keinen einladenden Anblick gewähren, gebildet. Nur hie und da flacht sich das Land allmählig zur Küste ab, ist dann meistens bewaldet, und häufig schauen Ansiedlungen aus dem Grün der Bäume hervor. Schweift das Auge zu der Spitze der Felsen empor, so gewahrt es nur verküppeltes Gestrüpp, indem die scharfen Seewinde auf diesen luftigen Höhen keinen kräftigen Baumwuchs gestatten. Ganz anders aber gestaltet sich die Szenerie, wenn das Schiff mit scharfer Wendung in den plötzlich sichtbar werdenden, 1¼ Meile breiten Eingang zum Hafen eintritt. Zwar auch hier steigen nackte Felsen aus dem Wasser empor; sie dienen indessen nur dazu, die lieblichen, grünen Buchten, die sich, mit weissem Sande umsäumt, rechts und links in das Land herein ziehen, reizender erscheinen zu lassen. Doch, wir wollen uns den Hafen selbst näher



9
Sidney, Race Course (Rennbahn).
Blick von der St. Jameskirche. Sidney zählte 1847 erst
40 000 Einwohner.

betrachten, wenn wir eine Rundreise um denselben unternehmen; steuern wir also geradewegs auf die Stadt zu, deren schlanke Thürme schon im Westen erscheinen. [...]

Ich habe den allgemeinen Eindruck, welchen Stadt und Umgebung auf den Ankömmling machen, bereits im ersten Kapitel dieser Blätter geschildert; wir wollen uns also geradewegs mit der Stadt selbst bekannt machen. Der Grundriss der Stadt ist sehr einfach. Die Hauptstrassen laufen von Norden nach Süden und werden rechtwinklig von andern Strassen, die vom Darlinghafen zu der Woolloomoolooai führen, durchschnitten. Die erwähnte Georgesstrasse, die von Sydney-Cove bis zu der Eisenbahnstation 2¼ Meilen lang ist, theilt die Stadt in eine östliche und eine westliche Hälfte. Es ist schwierig zu entscheiden, ob Sydney eine schöne Stadt sei oder nicht. Während z. B. Melbourne mit seinen durchwegs neuen, stattlichen Gebäuden unstreitig schön zu nennen ist, hat Sydney grosse Quartiere von sehr zweifelhaftem Charakter. Einige Spaziergänge durch die Stadt werden uns darüber Aufklärung verschaffen.

Wir beginnen unsere Wanderung am Besten bei Sydney-Cove am Nordende der Stadt. Diese kleine Bucht endete früher in einen sumpfigen Strand, in welchem der oben erwähnte Bach mündete. Schon längst jedoch ist der Sumpf ausgefüllt worden, und ein halbrunder Quai, daher Circular-Quai genannt, umrahmt die Bucht. Hier liegen die prächtigen Schiffe der Blackwall Linie von London, der White Star Linie von Liverpool und eine Masse anderer Seeschiffe, verschiedenen Nationen angehörig. Das Wasser ist

so tief, dass die schwersten Fahrzeuge direkte an dem Hafendamm anlegen, um mittelst hölzerner Brücken Waaren einzunehmen und auszuladen. Am Südwestende des Circular-Quai's endigt die Georgesstrasse; sie bildet den Mittelpunkt von Sydney und ist auch die schönste Strasse der Stadt. Zwar anfangs, wenn wir sie vom Circular-Quai aus betreten, reduzieren sich ihre Schönheiten auf meistens unansehnliche Häuser, bis wir zu einem stattlichen, aus Sandsteinquadern errichteten Gebäude gelangen; es ist dies eine der Banken, die alle zu den geschmackvollsten Gebäuden der Stadt gehören. Mit jedem Schritt wird jetzt die Strasse ansehnlicher; Kaufläden mit hohen Schaufenstern, stattliche Privatgebäude und grosse Hotels wetteifern an Eleganz mit einander. Da, wo die Wynyardsstrasse einmündet, ist das Centrum der Stadt. Wir haben links das Postgebäude, einem griechischen Tempel ähnlich, aber mit viel zu plumpen Säulen; daneben das elegante Telegraphenbureau, gegenüber Sandsteinpaläste, Banken und grosse Waarenmagazine. Es folgt das Royal Hotel, ein sonderbares, kolossales Gebäude mit vier Reihen Verandas über einander, der erste Gasthof der Stadt, mit seiner Würde entsprechenden Preisen. Weiterhin erblicken wir die Centralpolizeistation, die aus mehreren niedern, unheimlich aussehenden, mit einer hohen Mauer umgebenen Gebäuden besteht. Unweit davon steht die ehrwürdige anglikanische Kathedrale, ein Bau, würdig einer grossen Stadt, der aber leider wegen Mangel an Mitteln bis auf heute unvollendet geblieben ist. Die Strasse hat hier das Ende ihres Glanzpunktes erreicht; sie setzt sich zwar noch eine

bedeutende Strecke weit fort, ohne jedoch hervorragende Gebäude aufweisen zu können, bis sie mit der hübschen St. Jameskirche endigt. Wir lassen hier den hässlichen, hölzernen Bahnhof links, überschreiten eine massive Steinbrücke und befinden uns dann in der Paramattastrasse. Dieses ist eines der elendesten Quartiere der Stadt; aber am Ende trägt es ein Juwel, das neue Universitätsgebäude, einen grossartigen Bau in gothischem Style mit herrlicher Kapelle. Die Strasse wird jetzt zur Landstrasse und führt durch eintönige Gegenden, aber bei einigen hübschen Herrschaftssitzen vorbei, nach Paramatta. Dieser Ort ist indessen für heute nicht unser Ziel, wir wenden uns also, bevor wir den Hügel, auf dem die Universität steht, ersteigen, rechts und treten in die Glebestrasse. Wir verlassen hier freilich die eigentliche Stadt; aber der Weg bietet uns mit seinen hübschen Gärten und hohen Gummibäumen auf den noch unbebauten Plätzen eine angenehme Abwechslung gegen die heissen, staubigen Strassen der Stadt. Die Glebestrasse wird auf beiden Seiten von Landsitzen, jeder in einem hübschen Garten gelegen, eingepasst, ist über eine Meile lang und endet plötzlich an einer bedeutenden Bucht, der tiefen Johnstone'sbai. Uns gegenüber liegt eine kleine, felsige Insel, die durch einen künstlichen Damm zu einer Halbinsel umgewandelt worden ist, und auf deren Spitze die wohleingerichteten, städtischen Schlachthäuser stehen. Wir können uns in einem Boote nach der Insel hinübersetzen lassen, und dann führt uns eine neue Holzbrücke wieder gegen die Stadt zu, und zwar zuerst nach der Halbinsel zwischen Johnstone'sbai und Darlinghafen. Hier liegt die Vorstadt Pyrmont, meist von Arbeitern bewohnt und daher ohne ansehnliche Häuser. Doch besitzt Pyrmont einen der drei oder vier bedeutenden Docks, in welchen die sehr beträchtliche Anzahl der Handelsschiffe Sydney's gebaut und ausgebessert werden. Auch ist hier der Ankerplatz der schmucken Dampfer, welche monatlich einmal den Postdienst zwischen Europa und Australien versehen. Eine zweite grosse Brücke ist über den Darlinghafen gebaut worden und verbindet so Pyrmont mit der Stadt.

Statt bis zum äussersten Ende der Glebestrasse zu gehen, hätten wir uns ungefähr in der Mitte derselben rechts wenden können. Wir wären dann an einem breiten Damme angelangt, der über den südlichsten Arm der Johnstone'sbai, dem black wattle swamp (Sumpf der schwarzen Akazien), angelegt worden ist und uns auf kürzerem Wege nach Pyrmont und dem Darlinghafen gebracht hätte. Die Strassen zwischen Georgesstret und diesem Hafen sind meistens unansehnlich. Nur die Kentstrasse kann noch angeführt werden; sie mündet in den Wyn-

yards Square, einen schönen, freien Platz, der von hohen, steinernen Gebäuden umgeben und an seinem nordwestlichen Ende von der weithin sichtbaren Philippskirche geschlossen ist. Die übrigen Quartiere gegen den Darlinghafen herunter bestehen meistens aus schlechten, mit Schindeln gedeckten Holzhütten. Hier sind die Schlupfwinkel der Verbrecher, die heute noch Sydney, trotz der sonst vortrefflichen Polizei, beunruhigen, und hier finden sich die Wohnungen der zahlreichen Dirnen, die nächtlich in Haufen die Strassen durchziehen. Halten wir uns daher in diesen Revieren nicht zu lange auf, besonders wenn die Nacht eingebrochen ist. Doch müssen wir durch eine der Querstrassen nach dem Darlinghafen hinuntersteigen, um hier das geschäftige Treiben einer blühenden Seestadt zu betrachten. Während am Circular-Quai die grossen Seeschiffe aus fremden Erdtheilen liegen, nehmen hier die Werften für die zahllosen Küstenfahrer die ganze Ostseite des Hafens ein. Aus zahlreichen Schloten steigt der Rauch der Dampfboote, welche die Verbindung mit den Nachbarkolonien unterhalten oder den regelmässigen Postdienst zwischen Sydney und den Küstenstädten von Neusüdwaales versehen. Fahrzeuge jeder Art liegen hier hart am Lande, von der kleinen Smack, die mit einem einzigen Segel am Maste Ladungen von Brennholz von Brokenbai oder Botanybai herbeischafft, bis zum dreimastigen Schooner, der von den braunen

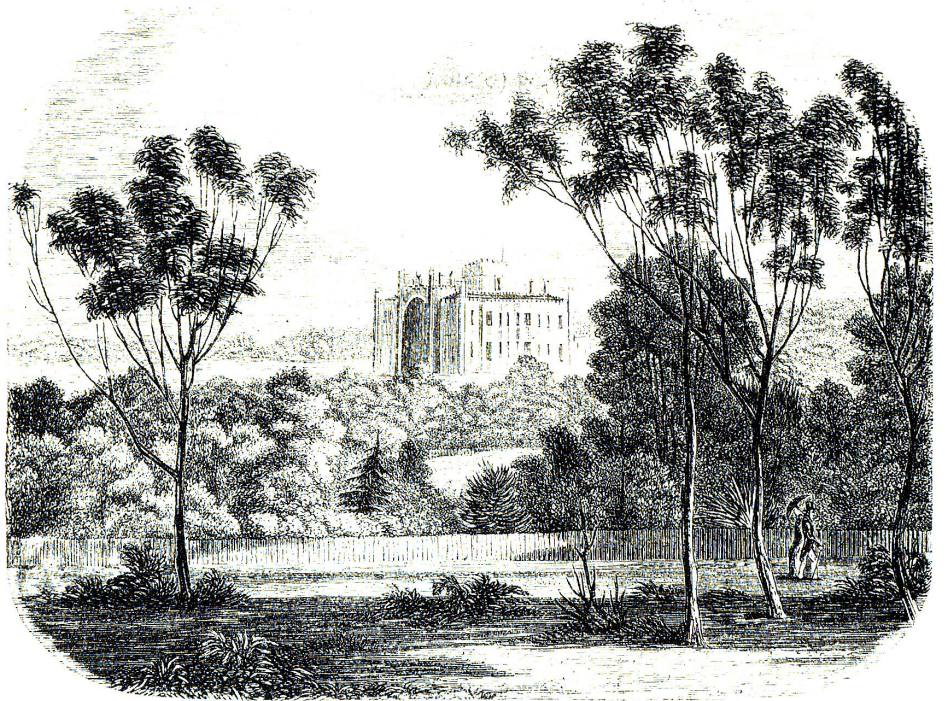
10
Das australische Nationaltier, das Känguruh.



Malayen auf den Fidji- und Schifferinseln Kokosnussöl und Schildpatt einhandelt. Längs des Ufers liegt Magazin an Magazin, in welchen die verschiedensten Produkte aller Zonen aufgehäuft sind. Verlassen wir dieses rege Leben, das von glücklicher Handelsthätigkeit zeugt, und setzen wir unsern Gang durch die Stadt fort. Wie wir uns dem Nordende derselben nähern, verbessert sich wieder das Aussehen der Häuser; auf steilem Hügel liegt die Sternwarte; weiter führt die Strasse durch den Argyle-Cut, wo die Verbindung zwischen den beiden Hauptquartieren des Seehandels, Circular-Quai und Darlinghafen, durch einen tiefen Einschnitt in den Sandsteinfelsen hergestellt worden ist. Wir gelangen so, uns östlich haltend, an das Westufer von Sydney-Cove, wo uns ein kleines Fort und ein hohes Gebäude, Seemannsheimat (seaman's home) genannt, auffällt. Das Letztere ist ein schönes Beispiel der Gemeinnützigkeit der Bewohner von Sydney. Das Haus soll dem von langer Fahrt zurückgekehrten Seefahrer, der sich sonst in verrufenen Kneipen herumtrieb, eine für Körper und Geist gesunde Wohnstätte verschaffen.

Wir haben so unsern ersten Spaziergang durch die Stadt zu Ende gebracht. Der Weg war weit, und die Strasse heiss; so wird uns Niemand verargen, wenn wir zur Stärkung ein Wirthshaus aufsuchen. Und das ist bald gefunden; denn Sydney zählt gegen 500 Gasthöfe und Kneipen aller Grade; darunter auch einige sogenannte Mässigkeitshallen (temperance halls), in welchen sämmtliche geistige Getränke verpönt sind, und wo man sich an Thee, Sodawasser, Limonade u. dergl. erlustigen kann. Es existiren hier auch mehrere Mässigkeitsvereine, die sich eifrig bemühen, ihrer guten Sache neuen Boden zu gewinnen. Solche Vereine sind nur die nöthige und unausweichliche Reaktion gegen den übermässigen und allgemeinen Gebrauch von Spirituosen, der hier noch in hohem Grade zu treffen ist. Wenn schon die Zeiten glücklicher Weise vorbei sind, in denen Rum die Stelle des Geldes vertrat, so ist Trunkenheit hier noch auffallend häufig, vielleicht häufiger, als in irgend einem andern Theile der Welt. Bis auf jüngste Zeit wurden Trunkenbolde für jedes Vergehen mit 5 bis 20 Schilling Busse oder mit Gefängnis bestraft, und die Zeitungen erwähnten täglich 8 bis 12 Individuen, denen von der Central- oder Wasserpolizei obige Strafen auferlegt wurden. Die Anzahl der Bestraften ist natürlich gering gegen die Derjenigen, welche nicht in die Hände der Polizei gerathen.

Nachdem wir uns an einem Glas Brandy und Wasser erfrischt haben, wollen wir auch den östlichen Theil der Stadt kennen lernen. Wir betreten die mit der Georgesstrasse parallel laufende Pittstreet; sie hat, obschon eine der ersten Strassen



11
Residenz des Gouverneurs mit Park, Sidney.

der Stadt, wenige bedeutende Gebäude aufzuweisen. Gleich am Anfange steht das stattliche Zollhaus; dann folgen, in weiten Zwischenräumen, zwei Theater und die sehr elegant restaurierte school of arts, ein Institut, das Lesezimmer, Bibliothek und Säle zu Vorlesungen enthält, also unsern Museen und Casinos entspricht. Da uns die Pittstrasse, die sich bis zum Bahnhof erstreckt, nichts Sehenswerthes mehr bietet, schwenken wir durch die stattliche Kingsstrasse, eine der schönsten der Stadt, links ab und ersteigen die östliche Hügelreihe. Wir stossen hier alsbald auf mehrere ansehnliche Gebäude. Am obern Ende der Kingsstrasse steht eine hübsche Kirche; ihr schief gegenüber dehnt sich das Krankenhaus, ein weitläufiges und grossartiges Gebäude, aus. Vor uns liegt auf dem breiten Rücken der Hügelkette der Hydepark, ein grüner, mit Alleen und Gruppen von Gebüsch beplanter Platz. Hier wurden in den ersten Zeiten der Stadt Wettrennen gehalten; jetzt ist der Platz zum Park umgewandelt und eine Promenade geworden, die jedoch nicht von der vornehmen Welt besucht wird, sondern liederliche Dirnen und ihre Anbeter ergehen sich hier in der Abendkühle. Schade um den feinen Platz! Wir überschreiten ihn, da zwei palastartige Gebäude an der Ostseite des Parks unsere Aufmerksamkeit auf sich ziehen. Das eine ist die grammar school,

eine in gutem Rufe stehende Anstalt, die in ihren Leistungen unsern Progymnasien gleichkömmt. Neben ihr steht das naturhistorische Museum, das erst kürzlich (1864) durch einen weitem Flügel, dessen Bau gegen 250,000 Franken kostete, vergrössert wurde. Die hier aufgehäuften Schätze an Naturalien geben uns einen klaren Begriff von der reichen und interessanten Fauna des Landes; besonders vollständig ist die Klasse der Vögel vertreten und daneben natürlich die Ordnung der Beuteltiere. Das Institut, das dem jungen Lande zu nicht geringer Ehre gereicht, blüht unter der tüchtigen Direktion eines jungen Deutschen, der sich namentlich bedeutende Verdienste um die Kenntniss der zahlreichen Amphibien Australiens erworben hat, rasch auf. Unweit des Museums erheben sich seit einigen Jahren die gefälligen Formen der neuen katholischen Kathedrale, die eine der ersten Zierden der Stadt bildet. Die Stadttheile südlich vom Hydepark bestehen aus einem Labyrinth von Strassen und engen Gässchen ohne ausgezeichnete Gebäude; sie gehen im Süden in die weitläufigen Vorstädte Chippendale, Redfern, Paramatta Road u.s.w. über. Lassen wir daher diese Quartiere, die einen Extrabesuch kaum lohnen würden, bei Seite, und setzen wir unsern Spaziergang von Hydepark nach Norden fort. Eine breite Fahrstrasse bringt uns in die Domaine, einen

öffentlichen Platz, bei welchem sich Natur und Kunst vereinigten, um ihn zu einem herrlichen Parke umzuschaffen. Mehrere Strassen, die meistens von Alleen riesiger Gummibäume beschattet sind, durchkreuzen den Park, und hübsche Gruppen einheimischer und ausländischer Bäume und Sträucher, zwischen denen hie und da Ruhebänke angebracht sind, stehen zerstreut über die grüne Fläche. Die Domaine senkt sich in steilen Abhängen, die an mehreren Stellen zu nackten Felsen abstürzen, gegen die Woolloomooloo ab und wird nordwärts von dem botanischen Garten, dem wir sogleich unsere Aufmerksamkeit schenken werden, begrenzt. Indem wir der Einfriedigung der Domaine gegen die Stadt zu folgen, bemerken wir am Nordwesteingange zu dem Parke die schön ausgeführte Statue von Sir Richard Bourke, dem besten Gouverneur, der je die Kolonie leitete, dessen Andenken noch lange ein gesegnetes bleiben wird. Der Platz für die Statue ist sehr glücklich gewählt, indem man von hier aus eine reizende Aussicht auf einen Theil der Stadt, die Domaine und den Hafen mit vielen seiner Buchten genießt. Treten wir hier in die Stadt, so gelangen wir in eines der bestgebauten und nobelsten Quartiere. Links zeigt sich zwischen massiven Steinhäusern die lange Fronte des Parlamentgebäudes, vor uns senken sich mehrere Strassen, sämmtlich mit stattlichen Häuserreihen, gegen die Pittstreet herunter; rechts liegt in geringer Entfernung die Residenz des Gouverneurs, ein grossartiger, weithin sichtbarer Bau, dessen mittelalterlicher Styl beim ersten Anblick gefällt, bei näherer Prüfung aber kaum befriedigen kann. Mehrere Strassen führen uns von hier nach unserm Ausgangspunkte, dem Circular-Quai, hinunter.»

Bildnachweis:

Abbildungen 3, 4, 7, 8 bis 11 aus:
Eugène Delessert, *Voyages dans les deux Océans atlantique et pacifique, 1844 à 1847*, Paris 1848.

Anmerkung:

Zur Biographie Othmar Rietmanns vgl. Bericht über die *Thätigkeit der St.Gallischen Naturwissenschaftlichen Gesellschaft während des Vereinsjahres 1869–70*, St.Gallen 1870, S. 402–426.

Die Lebensbeschreibung von Othmar Rietmann verdanken wir Bernhard Wartmann, der 1830 bis 1902 lebte und 1856 bis 1902 an der Kantonsschule lehrte. Er war Professor der Naturgeschichte und auch von 1863 bis 1877 Rektor der genannten Schule. Seit 1868 wirkte er als Präsident der St.Gallischen Naturforschenden Gesellschaft, ausserdem war er seit 1873 Direktor der naturwissenschaftlichen Sammlung des St.Galler Museums. Besonders verdient machte er sich durch Publikationen auf botanischem Gebiet, darunter eine «Kritische Übersicht der Gefässpflanzen der Kantone St.Gallen und Appenzell» (mit Th. Schlatter). Er ist auch der Verfasser der Biographie von E. Bächler. Vgl. HBLS 7, S. 424.

Publikationen Othmar Rietmanns:

Notizen über die Flora der Umgebung von Sidney, in Bericht über die Thätigkeit der St.Gallischen Naturwissenschaftlichen Gesellschaft 1861–62, S. 183–199, und 1862–63, S. 80–92.

Die Nutzpflanzen von Neu-Südwalles, in Bericht der St.Gallischen Naturwissenschaftlichen Gesellschaft 1864–65, S. 105–118.

Wanderungen in Australien und Polynesien, St.Gallen (Scheitlin und Zollikofer) 1868.

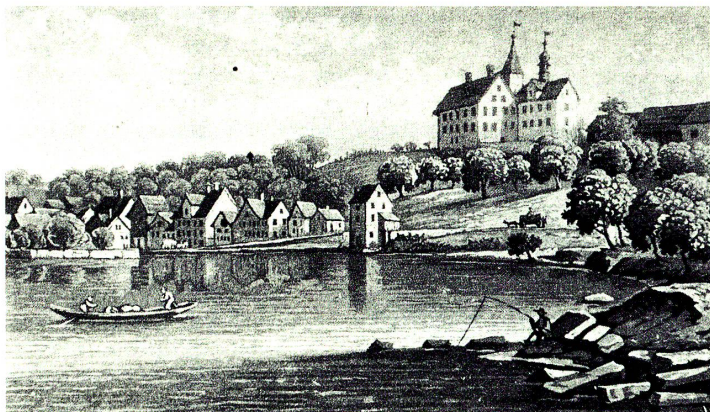
Für Auskünfte danke ich Frau Denise von Blaser von der Australischen Botschaft in Bern.

Schloss Wartegg,
noch träumt es friedlich einer ungewissen
Zukunft entgegen.
Federzeichnung von Theo Glinz, 1956.



Unten: «Das Schloss Wartegg bei Staad», Teil des Gruppenstichs: «Ansicht des Fleckens Rorschach und dessen merkwürdigsten Umgebungen»; Aquantinta von J.B. Isenring, 1835.

Mitte: «Wartegg, Résidence actuelle de S.A.R. Madame La DUCHESSE de PARME, 1863»; Lithographie von Lemoine nach einer Zeichnung der Comtesse de Mirabeau, bei Bertauts in Paris gedruckt.



Rechts: «Sr. königlichen Hoheit gewidmet, 9. Juli 1884, von Paul Waibel; lavierte und kolorierte Tuschezeichnung von P. W., der als Diener auf Wartegg arbeitete. Viele interessante und sprechende Details.

Unten: Ausschnitt aus «Plan du parc de Wartegg»; Plan von Schloss, Park und Nebengebäuden, flankiert von 10 Detaildarstellungen, Massstab und Legende; der Regentin Louise von Parma von einem unbekanntem Maler gewidmet, zwischen 1860 und 1864.

Mitte: Schloss Wartegg 1857, Ansicht von Osten; aquarellierte Bleistiftzeichnung eines unbekanntem Malers.

