

ZWEITES KAPITEL.

Von New-York nach Neufundland.

Abfahrt von New-York. — Durch den East River nach New-London. — Meteorologische Beobachtungen. — Gottesdienst zu Land und zur See. — Gebet zum Heil des Nordpols. — Abfahrt von New-London. — Golf- und Polarstrom. — Segelcapacität der Polaris. — Sturmvögel und Wale. — Anblick der Küste Neufundlands. — Einfahrt von St. Johns. — Hafen und Stadt. — Die Hunde. — Das Zeitsignal. — Physikalisch-geographische Skizze. — Die Bevölkerung und deren Erwerbszweige.

Endlich sollten wir New-York den Rücken kehren. Der 29. Juni war gekommen und mit ihm die lang ersehnten definitiven Instructionen von dem Marine-Ministerium, deren Ausbleiben während der beiden letzten Tage das einzige Hinderniss bildete, das unserem Auslaufen entgegenstand. Wie sehr auch die Expedition jedem Einzelnen am Herzen lag, so schien diese Verzögerung dennoch Keinem unangenehm zu sein; denn wenn es eine Abwesenheit auf Jahre gilt, die einen völligen Ausschluss von jeglicher Civilisation bedingt, so zürnt man nicht leicht dem Schicksal, das noch eine Gnadenfrist schenkt. Manches, was man während des Drängens der letzten Tage als völlig werthlos verworfen hatte, schien jetzt unentbehrliches Bedürfniss und musste gekauft werden. Und es gab der Läden so viele, die man zum Schlusse noch durchstreifen mochte, dass diese letzten Stunden durchaus nicht müssige waren.

Als das letzte Boot, mit Freunden und Grüßen befrachtet, von der Rhede, wo wir lagen, nach dem Lande ruderte, war es nahezu sieben Uhr Abends. Die Anker waren bereits gelichtet; als die Schiffsglocke die siebente Stunde verkündete, setzte sich das Schiff in Bewegung. Am Ufer stand die Volksmenge versammelt; aus einem Meere wehender Tücher schallte uns lauter Hurrahruf nach, der kein Ende nehmen wollte.

Unser Kurs führte durch den Sund, einen breiten Meeresarm, der hier flussartig verengt, den Namen East-River trägt und die Metropole der neuen Welt von ihrer Schwesterstadt Brooklyn trennt. Lange, ununterbrochene Reihen von Quais und Werften ziehen sich längs der Ufer dahin, wo Dampfer und Segelschiffe jeder Art und Grösse vor Anker liegen, wo aller Nationen Flaggen wehen. Auf dem Strome selbst herrschte ein buntes Treiben von Schiffen, die ein- und ausliefen, von Fährbooten, die von Ufer zu Ufer kreuzten, von Schleppdampfern, mit laut keuchenden Maschinen, von Lootsen- und Fischerkuttern. Hinter uns begrenzten das Bild die Befestigungen von Governors-Island und mehr in der Ferne die Höhen von Staten-Island; gegenüber schieden sich der Mastenwald und die unabsehbaren Häusermassen New-Yorks und Brooklyns in scharfen Umrissen von der selten klaren Abendluft. Vor uns lag der sich allmählich verbreiternde Strom, mit seinem bewegten, anregenden Panorama, mit seinen dahingleitenden Schiffen, welchen wir Grüsse sandten und verdankten.

Hier zur Rechten hört Brooklyn auf, während auf der anderen Seite die Häuserreihen New-Yorks noch weithin das Ufer säumen. Den Strom in zwei Arme theilend liegt hier Blackwells-Island mit seinen stattlichen Gebäuden, dem Charity-Spital, dem Gefängniss und der Irrenanstalt: vorbei geht es an zwei weiteren Inseln, von welchen uns grosse Bauten im letzten Glanze der Abendsonne entgegenschimmern: Besserungsanstalten für Kinder, Spitäler und Armenhäuser, in welchen kranke und bedürftige Einwanderer unentgeltliche Verpflegung finden.

Die Ufer sind nun zurückgetreten und haben einen ländlicheren Charakter angenommen; breiter wird der Strom, seine Oberfläche unruhiger, die Dünung des nahen Meeres verrathend. Hier und dort zeigen sich Reihen weissgekrönter Wellenkämme und dazwischen trichterförmige Wirbel und reissende Strömungen, die Untiefen, die der Volksmund Frying-Pan und Hell-Gate getauft. Während wir langsam und sicher, von dem wachsamem Lootsen geleitet, zwischen den Felsen und Wirbeln dahinfahren, arbeiten unter uns, unter der Meeresfläche, Hunderte von Menschen, das Riff nach allen Richtungen untergrabend. Vom Lande aus laufen die Stollen und Gänge bereits in das Herz der Felsmasse, und ist die gigantische Arbeit vollbracht, dann wird eine Mine, wie sie nie zuvor in ähnlicher Ausdehnung angelegt, das Riff zerschellen und ein sicheres Fahrwasser herstellen.

Gegen Mittag des 30. warfen wir in dem geräumigen Hafen von New-London Anker, gegenüber der Stadt, die den gleichen Namen trägt. Wie in England, so gibt es auch hier eine Themse, an deren westlichem Ufer sich die Häuser des neuen London erheben, allein es sind ihrer nur

wenige und die Zahl ihrer Bewohner beträgt nicht über zehn Tausend. Der Hafen aber ist einer der besten der Vereinigten Staaten, etwa 3 Meilen lang, rings von Bergen beschützt und an seinem Eingange von Fort-*Trumbell*, einer trefflich angelegten Festung, mit 80 Artillerie-Stücken. Gegenüber von *New-London*, am anderen Ufer des Flusses, liegt *Groton*, ein Städtchen, an welches sich durch *Fort Griswold* einige historische Bedeutung knüpft, denn dort fand 1781 das bekannte Treffen zwischen englischen und amerikanischen Truppen statt.

New-London, wohin wir uns nach Tisch übersetzen liessen, bietet nichts von Interesse. *Hall* war so glücklich, sich hier ohne Mühe der Dienste eines zweiten Maschinisten zu versichern, der die Stelle seines in *New-York* desertirten Vorgängers einnehmen sollte. Auch der Koch hatte das Weite gesucht und ein Schwarzer wurde sein Stellvertreter. Einen Zuwachs erhielt die Expedition in *Georg Tyson*, einem erfahrenen Walfischfänger, der viele Jahre im Eismeere zugebracht hatte und von *Hall* als gute Acquisition betrachtet wurde. Vorerst verlieh man ihm den Rang eines Privatsecretärs *Hall's*; in dem officiellen Berichte aber, der damals an das Ministerium abging, war er als Schlitten-Menageur aufgeführt; später erhielt er ein Anstellungsdecret als Navigations-Gehülfe.

Um die meteorologischen Beobachtungen beginnen zu können, wurden nunmehr die Instrumente in Ordnung gebracht. Neben einem Thermometer, bestimmt die Lufttemperatur anzugeben, fanden in dem Schranke auf Deck ein Psychrometer, sowie Quecksilber-Barometer und Aneroid Platz; während, um den Ort stärkster Bewegung zu vermeiden, in der Mitte des Schiffes, an dessen Backbordseite das Anemometer auf dem Deckhause befestigt wurde. Nun begannen dreistündliche Beobachtungen der Lufttemperatur, des Barometerstandes, der Luftfeuchtigkeit, der Richtung des Windes sowie seiner Geschwindigkeit und der Himmelsbedeckung. Ebenso wurde in denselben Zeitintervallen die Temperatur des Seewassers und vorerst täglich zweimal dessen specifisches Gewicht mit Hilfe empfindlicher Hydrometer bestimmt.

Der folgende Tag war ein Sonntag. Am frühen Morgen wurden die Matrosen unter der Obhut des Steuermanns nach der Kirche geschickt, der Geistliche flocht die Expedition in seine Predigt ein, und viel Erbauliches soll er darüber verkündet haben. Als Wassertrinker ex officio — und welcher Geistliche müsste sich hier nicht vor der Oeffentlichkeit als ein solcher darstellen — schien er tiefes Wohlgefallen zu empfinden an dem Mässigkeitsvereins-Comment, der angeblich an Bord herrschen sollte.

Armer, gottgefälliger Mann! Hättest du gewusst, wie es dort um

die Enthaltbarkeit bestellt war, du hättest herabgedonnert von der Höhe deiner Kanzel, hättest Hölle, Fegfeuer und Teufel beschworen, statt deinen Gedanken in honigsüssen Worten Ausdruck zu geben. Du wärest nicht im Gefolge deiner frommen Schaar herübergekommen, um dem sündhaften Schiffe die Weihe zu verleihen, hättest nicht die Frauen und Jungfrauen deiner Gemeinde auf dem schattenlosen Verdeck in der Hitze schmachten lassen, um deine Nachmittagsandacht durch lieblichen Gesang zu verherrlichen.

Länger denn eine Stunde währte der Gottesdienst an Bord, wobei die Predigt mit Expectorationen gewürzt war, welche die liebevollste Gesinnung an den Tag legten. Es wurde des Nordpols gedacht und der Eisberge, der Freuden und der Gefahren, welchen wir entgegengingen, der Reize nordlichtheller Nächte, sowie der Schrecken der Schneestürme mit ihrer bluterstarrenden Wirkung. Nach vollendeter Predigt hielt Hall eine Ansprache, dann wogten durch die offene Kajüthüre die vollen Töne des Harmoniums. »Glory, Glory, Hallelujah«, sang ein wohlgeschulter Bariton und zahlreiche silberhelle Stimmen fielen ein in die fromme Weise. Langsam verhallten die letzten Klänge, die Andächtigen zerstreuten sich, scherzend und lachend schwirrten die Schönen der Stadt in hellen, fliessenden Sommergewändern durch die Räume des Schiffes. Viele wurden mit einer Broschüre beglückt, die liebliche Gebete enthielt, für die Gelegenheit von dem frommen Bruder Newman componirt, dem Seelsorger des Senats. Die Broschüre als solche, die sich in Hunderten von Exemplaren an Bord befand, gelangte nie in den Buchhandel; es möge daher gestattet sein, eines der darin enthaltenen Gebete mitzutheilen, welchem sich ein gewisses culturhistorisches Interesse nicht absprechen lässt.

Wie man zu verschiedenen Zeiten verschiedenen Ansichten über das Planetensystem huldigte, so machte man sich auch verschiedene Vorstellungen von einzelnen Theilen desselben: von der Zeit der alexandrinischen Mystiker an, die der scheibenförmig gewölbten Erdveste huldigten, bis auf den biederer Simms, der an den Polen unseres Planeten mächtige, cylindrische Abgründe gähnen liess. Wie um die Bergspitzen der Mondpole ewiges Sonnenlicht spielt, scheint der ehrwürdige Bruder Newman den Nordpol der Erde für genügend warm zu halten, um dort der Wissenschaft und den schönen Künsten eine Heimath zu sichern.

Doch ich will dem Inhalt seines Gebets nicht vorgreifen, welcher uns belehrt, wie die Erde an ein grosses Nichts aufgehängt sei, sondern ihn selbst reden lassen.

»Gebet am Nordpol.«

»Grosser Gott des Weltalls! unsere Herzen sind von Dankbarkeit und Freude erfüllt in Anerkennung der wunderbaren Güte, die Du uns zu Theil werden liessest. Wir sahen Deine Wunder in der Tiefe des Meeres und inmitten der ewigen Eisberge und jetzt erschauen wir an diesem Orte, der sich so lange den Blicken des Menschen entzogen, den Ruhm Deiner Macht. Dank sei Dir, der Du ausbreitest den Norden über diese Leere, der Du aufgehängt die Erde an ein Nichts und der Du eingedämmt die Gewässer, bis Tag und Nacht einstens aufhören werden zu sein. Wir danken Dir für den Anblick, den Du unseren Augen gewährest; wir danken Dir für das Gefühl, welches jetzt unsere Herzen schwellt.«

»Ehre sei Dir, o Gott, der Du thronest in der Höhe, Friede auf Erden.«

»Wir preisen Dich; wir verehren Dich; wir beten Dich an; wir danken Dir für Deine grosse Herrlichkeit, O Herr, unser Gott, unser himmlischer König! Gott, allmächtiger Vater! Lobet Ihn, Werke Seiner Hände! Preiset Ihn, ihr Sonne, Mond und Sterne! Preiset Ihn, ihr Himmel-Himmel und ihr Gewässer, die ihr ausgebreitet seid über den Himmel. Preiset Ihn, den Gott der Erde, ihr Drachen und ihr Tiefen, ihr Feuer und Hagel, Schnee und Dampf, und ihr Stürme, die ihr Seinem Worte gehorchet! Preiset Ihn, ihr Kälte und Frost, ihr Schnee und Eis, ihr Tag und Nacht, ihr Sommer und Winter, ihr Meere und Fluten! Preiset Ihn, Herrscher und Völker der Erde. Alles was Odem hat, preise den Herrn!«

»In Deinem Namen, o Gott, weihen wir diesen Theil unseres Erdballs der Freiheit, Erziehung und Religion; mögen kommende Generationen die Frucht unserer Entdeckung reifen. Beschütze die Nation, die uns ausgesandt; beschütze den Präsidenten der grossen Republik; beschütze alle Bewohner unseres bevorzugten Landes, dessen Banner wir in dieser fernen Region entfalteteten.«

»Und nun möge der Gott unserer Väter uns führen und unsere Schritte zurücklenken zu Denjenigen, die uns voll Freude begrüßen werden, und nach dem Lande, welches wir lieben. Möge uns kein Uebel heimsuchen, möge keine Sünde die Reinheit unserer Seelen beflecken und möge uns Nichts ablenken von den Pfaden der Tugend. Höre uns, o Gott! führe uns nicht in Versuchung, und erlöse uns vom Uebel, denn Dein ist das Reich, Dein ist die Macht und Dein die Herrlichkeit für alle Zeiten. Amen!«

Wie wir später sehen werden, gelang es uns dem Pole näher, als je eine andere Expedition, ein Observatorium aufzuschlagen, in welchem

neben anderen Arbeiten Temperatur-Beobachtungen und Pendelversuche angestellt wurden; doch mit ihnen lassen sich leider die kosmogonischen Ansichten nicht völlig in Einklang bringen, die uns der würdige Pfarrer mit auf den Weg gab.

Noch lagen die Bewohner New-Londons in tiefem Schläfe, als wir am Morgen des 3. Juli den Hafen verliessen. Graue Wolken deckten den Himmel, einer jener feinen rieselnden-Regen liess Alles in trübem Lichte erscheinen, hoch ging die See. Wer nicht Abschiedsbriefe schrieb, stand im Gummirock auf Deck und blickte nach dem Lande. Um 5 Uhr 20 M. hielten wir vor Rave-Rock, den Lootsen zu entlassen. Ein lieber Freund, der uns von Washington bis hierher begleitet hatte, nahm unsere Post in Empfang; ein letzter Händedruck, eine »glückliche Reise«, dann stieg auch er in den Lootsenkutter. Die Leute erklimmen die Wanten, auf Commando erscholl ein dreimaliges Hurrah, dann wirbelte die Schraube in der grünen Flut, — wir waren unterwegs. Gegen Abend liess der Regen nach, ein frischer Wind schwellte die Segel und kurz vor Mitternacht passirten wir das Leuchtschiff von South-Shoal.

Der 4. Juli, der grosse nationale Festtag der Amerikaner, wurde in stiller Feier begangen. Gegen einen widrigen Wind ankämpfend, machten wir, gegen Osten steuernd, nur geringen Fortschritt; des Mittags befanden wir uns auf $41^{\circ} 10'$ nördlicher Breite und $68^{\circ} 24'$ westlicher Länge. Kaum war die Meridianhöhe der Sonne gemessen, als dichter Nebel einfiel; wir näherten uns den Sandbänken Neufundlands und konnten somit kaum heitere Witterung erwarten. Erst gegen Mittag des 5. begann es etwas zu klären; eine astronomische Beobachtung versetzte uns auf $40^{\circ} 58'$ nördlicher Breite, denn unser Kurs war etwas südlich von Ost gewesen; die Länge zu bestimmen war weder am Morgen noch am Nachmittag gelungen.

Bei fallendem Barometer sprang der Wind am 6. nach Südwest um. Abwechselnd passirten wir die warmen Wasser des Golfstromes und die kalten des Polarstroms, die hier kammartig in einander greifen. Abgesehen von ihrer Farbe, ihrer Temperatur und ihrer verschiedenen specifischen Schwere, wurden die beiden Strömungen durch die meteorologischen Instrumente im Kasten zum Ausdruck gebracht. So oft wir uns im Polarstrom befanden, fiel die Temperatur, der Feuchtigkeitsgehalt der Luft nahm ab und die Quecksilbersäule im Barometer stieg, während das Umgekehrte stattfand, so oft wir die Wasser des Golfstromes passirten. Der Wechsel war so bemerkbar, dass er ohne die Hilfe der Instrumente allein durch das relative Kälte- und Wärmegefühl zu erkennen war. In einem Bande des Polarstroms massen wir in 60 Faden Tiefe $+ 4^{\circ} 3$ Cels., während die Temperatur der Oberfläche $+ 5^{\circ} 2$ und die der Luft $15^{\circ} 4$

betrug*). Zu Mittag befanden wir uns in $41^{\circ} 40'$ nördlicher Breite und $62^{\circ} 51'$ westlicher Länge, aus Südwest kam uns eine starke Dünung entgegen, dann sichteten wir zwei Segel, einen Dampfer und ein kleines Fischerfahrzeug.

Am 7. wurde die Position mit $42^{\circ} 24'$ nördlicher Breite und $59^{\circ} 45'$ westlicher Länge bestimmt. Als gegen Abend der leichte Südwind, dessen Geschwindigkeit bisher nicht mehr als 2 Meilen pr. Stunde betragen hatte, einen bestimmten Character annahm und voller zu wehen begann, wurde die Maschine abgestellt. Es wurde alle dienliche Leinwand gesetzt, denn es galt die Segelcapacität des Schiffes zu untersuchen. Der Erfolg war so, wie ihn Jeder, der Bau und Takelung aufmerksam betrachtet hatte, erwarten musste. Nach verschiedenen fruchtlosen Manövern, welche lange Gesichter, Achselzucken und leise Flüche heraufbeschworen, klapperte wieder die Maschine ihre rhythmische Weise und wir machten sechs Knoten statt deren einen. Das Resultat war niederschlagend, doch nun gab es keine Hilfe mehr; ohne Dampf schienen die Segel fast nutzlos; gingen uns während der Expedition die Kohlen aus, so konnten wir geduldig nach gutem Wind pfeifen und im günstigsten Falle in der Stunde eine Seemeile zurücklegen.

Zahlreiche Sturmvögel folgten am kommenden Morgen unserem Kielwasser, dunkel war der Himmel und hoch ging die See. In Flüge von acht bis zehn Stück gesondert, eilte die düstere Schaar bald trippelnden Ganges, mit ausgebreiteten Schwingen über die Wellenkämme dahin, bald umkreiste sie schwalbenartiges Fluges die Wogen. »Wieb, wiehb, näwäh,« tönten ihre schrillenden Stimmen, gedehnt folgte Schrei auf Schrei, — der Sturm aber blieb aus. Drohend zog sich das Gewölk zusammen, dann entlud sich unter heftigem Donner und Blitz ein starkes Gewitter; nachdem der Regen aufgehört, senkten sich dichte Nebel, die während des 9. hartnäckig die See deckten und jegliche Aussicht hemmten. Da wir keine Ortsbestimmungen vornehmen konnten, mussten wir vorsichtig fahren, denn wir befanden uns in unreinem Gewässer. Eine Sondirung, um vier Uhr des Nachmittags angestellt, ergab 40 Faden.

Fast ebenso schlimm wie die beiden vorhergehenden Tage gewesen, war der 20.; der dichte Nebel war von leichtem Sprühregen begleitet; um zehn Uhr Morgens erhielten wir mit 70 Faden Leine keinen Grund. Gegen Mittag erblickten wir, wenn es zuweilen etwas klärte, im Westen Land; dasselbe zu identificiren war jedoch nicht möglich. Von einem Fischerfahrzeuge, welchem wir uns auf Sprechweite näherten, liessen

*) Wenn nicht anders angegeben, beziehen sich die Temperaturen immer auf die Celsius'sche Scala; die Längen auf Greenwich.

wir uns sagen, es sei Morton's-Bay. Zuweilen vernahmen wir das Blasen von Walen, dann kamen die Thiere, die unsere Steuerleute »Bottlenoses« nannten, in unmittelbare Nähe, so dass wir sie ziemlich genau betrachten konnten. Es waren ihrer drei, der grösste mochte etwa 20 Fuss messen. Ihrem Aeusseren nach würde sie ein Zoologe den Delphinen zurechnen. Die Schnauze schien stumpf und wenig flaschenförmig, die Rückenflosse, die etwa im letzten Drittel der Körperlänge sitzt, klein; die Farbe braunschwarz. Der Schwanz war nie deutlich sichtbar. Wenn sie tauchten, was etwa alle 3 Minuten geschah, krümmte sich der Rücken ziemlich bedeutend; kamen sie zu Tage, so zeigten sie den tünmlerartigen Kopf bis etwas hinter das Auge. Nach weniger als einer Viertelstunde waren sie verschwunden.

Als sich am Morgen des 11. der Nebel zertheilte, erblickten wir vor uns die Küste: ein steiles, scheinbar wenig gegliedertes Felsmassiv, welches, aus der Ferne betrachtet, weder einen malerischen noch behaglichen Eindruck hervorzurufen vermag. Kein Baum zielt die dunkeln Höhen, um welche phantastisch gestaltete Nebelfetzen flattern, kein Haus unterbricht die Gleichförmigkeit der Landschaft, die unserem Auge von Cultur so unberührt erscheint, wie ehemals ihren ersten Entdeckern.

Einen nördlichen und dann westlichen Kurs einschlagend, fanden wir uns bald von zahlreichen Fischerfahrzeugen umschwärmt, deren geschwärzte Segel, von zerlumpten Gestalten regiert, dem Bild eine überaus eigenartige Staffage verliehen und im Vereine mit den niedrig dahinziehenden, grauen Wolken einen Hauch von Schwermuth verbreiteten, der mit der Stimmung des dunkeln, klippigen Hintergrundes im vollsten Einklange stand. Gegen zehn Uhr kam der Lootse an Bord, um das Schiff nach dem Hafen zu bringen. Erst als wir uns diesem gegenüber befanden, liess sich sein Eingang erkennen: eine fjordartige Schlucht mit fast senkrechten Wänden, an ihrer breitesten Stelle kaum 900 Fuss messend. Diese Enge ist etwa eine halbe Meile lang und vorsichtig müssen die Schiffe in der Mitte derselben ihren Weg nach dem eigentlichen Hafen fühlen, der erst sichtbar wird, nachdem die ohngefähr von Ost nach West streichende Strasse nahezu passirt ist. Rechts erheben sich in drei un- deutlich abgegrenzten Terrassen die steil abfallenden Sandsteinfelsen von Signal-Hill zu einer Höhe von mehr als 500 Fuss; links zerklüftete, schroffe Wände, deren höchster Punkt einen Leuchthurm trägt, und die gegenüberliegende Seite mit ihrer Citadelle etwa um 100 Fuss überragt. In dem zweiten Längendrittel der Strasse rücken die sie flankirenden Berge einander so nahe, dass der Raum zwischen ihnen nicht mehr als hundert Schritte beträgt; unwillkürlich fühlt man sich versucht, einen Steinwurf nach den Ufern zu schleudern, die sich im Westen, in ihrer perspectivi-

schen Verlängerung fast zu berühren scheinen. Rechts und links ist der Küste je ein Felsen vorgelagert: im Norden der Kettenfels, im Süden der Pfannkuchen, die zu Kriegszeiten durch eine Kette verbunden werden, wodurch der Eingang zum Hafen unwegsam wird. Bei dem jetzigen Stande des Ordonnanzwesens dürften derartige Vorsichtsmassregeln kaum nöthig sein, zumal über den Felsen zwei Batterien liegen, die von unten aus von Projectilen kaum erreicht werden können, während jeder Schuss, aus ihren Kanonen gefeuert, für etwanige feindliche Schiffe verhängnissvoll werden muss.

Dort angelangt, wo sich die Strasse stiefelartig erweitert, zeigt sich, an die Hügelwand zur Rechten gelehnt und von der Wasseroberfläche aus an ihr sich emporziehend, die Hauptstadt der Insel, deren hervorragendstes Gebäude die Kathedrale ist. Ihr gegenüber warfen wir kurz vor Mittag Anker und warteten auf den Kanonenschuss, der alltäglich die Zeit des Meridiandurchgangs der Sonne verkündet, den Schiffskapitänen Gelegenheit zu bieten, den Gang ihrer Chronometer zu reguliren. Umlagert von verschiedenen kleinen Booten, deren dürftig gekleidete Insassen beständig um Nahrung bettelten, konnten wir, ehe der Schuss gelöst wurde, ein gutes Bild des Hafens in uns aufnehmen, welches sich günstiger gestaltete, als anfangs zu erwarten stand, denn das trübe Gewölk hatte sich mittlerweile verzogen und die Sonne schien hell und warm.

Das Becken, etwa $1\frac{1}{4}$ Meile lang und 1200 Fuss breit, ist rings von Bergen oder Hügeln umgeben, die in der Nähe des Eingangs ihre beträchtlichste Höhe erreichen; um die Wasseroberfläche ziehen sich mit wenigen Unterbrechungen hölzerne Quais, sowie Gestelle mit Tannenzweigen gedeckt, auf welchen Stockfische getrocknet werden, deren Geruch die Luft erfüllt und namentlich bei niedrigem Barometerstande bemerkbarer ist, als sein Character wünschenswerth macht. An dem westlichen Ufer erhebt sich die Stadt pyramidal auf einer etwa meilenlangen Sohle und hat es nur den nach oben mehr zerstreuten Häusern zu danken, dass sie auf den Beschauer nicht langweilend wirkt; überhaupt ist schwer einzusehen, was die alten Ansiedler veranlasst haben mag, hier eine Stadt zu gründen, wenn es nicht die östliche Lage des Ortes ist, da Europa näher liegt, als irgend ein anderer Punkt der Insel und Nordamerikas überhaupt. Nach Südwesten, im Hintergrunde der Bucht, erscheinen auf der Höhe einige Mühlen, deren klappernde Räder von einem kleinen Flusse in Bewegung gesetzt werden, der, seinen Weg ins Meer nehmend, über die Hänge hinabfließt und anmuthige Wasserfälle und Schnellen bildet, um welche die Sonne mattgefärbte Regenbogen erzeugt. Ausser einigen Lagerhäusern und den unvermeidlichen Trockengestellen bietet das der Stadt gegenüberliegende Ufer nur Weniges,

was an Cultur erinnert. Die Berge haben gefälliger Contouren als auf der entgegengesetzten Seite, und hinter der dem Ufer zunächst liegenden Kette erhebt sich, mit ihr parallel laufend, eine zweite, deren fünfspitziger Kamm eine mittlere Höhe von 700 Fuss erreicht.

Im Laufe des Nachmittags kam der Consul an Bord, uns seine Dienste anzubieten, die wir später, bei einem Gange nach der Stadt, in Anspruch nahmen, um amerikanisches Geld gegen Neufundländer Münze umzuwechseln, wobei wir volle Gelegenheit hatten, die Geschäftsgewandtheit dieses Biedermannes zu bewundern, der den Namen Malloy führte und in dessen Augen die amerikanischen Banknoten, den Neufundländer Dollars gegenüber, einen sehr geringen Werth besaßen; weit geringer wenigstens, als bei den übrigen Kaufleuten von St. Johns, die nicht den Vorzug genossen, Consuln zu sein, was aber für uns kein Beweggrund war, sie minder hoch zu schätzen. Sie alle waren bereit sich uns in jeder erdenklichen Weise gefällig zu erweisen, ohne dabei von anderen Interessen geleitet zu werden, als von solchen, durch welche anständige Menschen bewogen werden, irgend etwas zu thun, wozu sie nicht gezwungen sind.

Die Zeit, welche eine Wanderung durch die Hauptstadt in Anspruch nimmt, deren Einwohnerschaft sich nach der letzten Volkszählung (1869) auf 22,553 Seelen belief, steht in directem Verhältniss zu den Sehenswürdigkeiten, die sich auf viele Holzhäuser, wenige Stein- und Backsteingebäude, auf die Kathedrale, sowie auf die Behausung des Gouverneurs beschränken. In früheren Jahren wohnte letzterer an Bord eines Kriegsschiffes, das unter seinem Befehl im Hafen lag; erst später errichtete man ihm in der Garnison ein Holzgebäude, in welchem er, während der 3 oder 4 Sommermonate seiner Anwesenheit, ein nothdürftiges Unterkommen fand. Nachdem der temporäre Aufenthalt der höchsten Behörde ein beständiger geworden, liess Sir Thomas Cochrane im Laufe der zwanziger Jahre einen neuen Bau aus Sandstein aufführen, welcher noch jetzt die Gouverneurswohnung bildet, die in einem Park liegt, weder bequem noch geschmackvoll ist und eine Summe Geldes kostete, für welche man an anderen Orten ein kleines Palais hätte errichten können. Der grösste Theil der Bausteine musste aus der Ferne herbeigeschafft werden, da sich in der Nähe der Hauptstadt kein passendes Material fand, während die innere Einrichtung aus England verschrieben wurde.

Wie es scheint, folgte man bei der Anlage der Stadt keinem feststehenden Plane oder falls Regelmässigkeit beabsichtigt war, wurde dieselbe durch die Topographie des Terrains vereitelt. Viele der Strassen sind eng, wenige hübsch, und sämmtliche Querstrassen, die sich unter den verschiedensten Winkeln und Bogen nach der oberen Stadt ziehen,

sind steiler, als Menschen erwünscht sein kann, die Bergbesteigungen nicht zu den Annehmlichkeiten des Lebens rechnen. Auf dem schmalen, ziemlich ebenen Kamme des Hügels erhebt sich, die Stadt überschauend, die sonderbare Kathedrale, bei deren Errichtung verschiedene Baustyle auf die schönste Weise misshandelt wurden; etwa südwestlich von derselben liegen die Reste des geschleiften Forts Townshend und in nord-nordöstlicher Richtung, wenig mehr als eine halbe englische Meile entfernt, zeigt sich Fort-William. Etwa hundert Fuss tiefer als die Kathedrale und ihr gegenüber, erblickt man eine zweite Kirche, deren Thurm ein festes Feuer trägt, welches, mit demjenigen des Zollhauses in eine Visirlinie gebracht, dem Schiffer bei Nacht den Weg zu sicherem Ankergrunde zeigt.

Zahlreich vertreten ist das Geschlecht der Hunde, allein — in St. Johns wenigstens — hübsche Racethiere sind ebenso selten wie hübsche Menschen, deren uns selbst unter der weiblichen Bevölkerung, in schroffem Gegensatz zu England, nur wenige zu Gesicht kamen.

Der echte Neufundländer findet sich nur ausnahmsweise und nur mit Mühe gelang es Hall, ein tadelloses, erwachsenes Exemplar zu erwerben, welches an Ort und Stelle 60 Dollars kostete; zwei junge Thiere, aus einem Gewölfe von fünf, kaum vier Wochen alt, überliess man uns um ein Viertel dieses Preises. Die meisten Hunde, die den Character des Neufundländers trugen, waren von schwächlichem Körperbau, mit breitem, jedoch kurzem Kopfe, wenig verdickter Schnauze und schmaler Brust; Hals und Nacken zeigten sich minder kräftig entwickelt, als bei den guten Racethieren, die seidenartige Behaarung war dichter geschlossen und weniger kraus, die Beine erschienen niedrig und schwach, die Füsse zu klein, die Schwimnhäute schlecht ausgebildet, während die Ruthe zu gross und in der Mehrzahl der Fälle zu walzenförmig war. Wenn die Stammeltern des Neufundländers wirklich der grosse Pudel und der französische Fleischerhund sind, liesse sich die Entartung der jetzigen Generation vielleicht als Rückschlag zu letzterem betrachten, obsehon die Kürze der Extremitäten mehr zum Pudel hinneigen würde. Offenbar gehören Kreuzungen mit allen möglichen Kläffern nicht zu den Seltenheiten; nach auswärts gestellte, niedrige Vorderbeine schienen ziemlich zweifellos auf Turnspitblut hinzuweisen; während lange Köpfe, mit grossem Gesichtsschädel, zartem, zierlichem Behänge und zeilige Ruthen für Mischung mit Setters sprachen.

Einer Verordnung nach zu schliessen, die Gouverneur Edwards im Jahre 1780 erliess, scheint schon damals die Race entweder keine reine mehr gewesen zu sein, oder die Schönheit der Thiere stand nicht im Verhältniss zu den Störungen, die sie verursachten.

»Da mir vorgestellt wurde,« heisst es, »dass die Zahl der Hunde, die von Kaufleuten, Fährmännern und Anderen in dieser Stadt unterhalten wird, eine sehr bedeutende geworden ist, so dass die Thiere den Einwohnern grosse Unannehmlichkeiten verursachen und ihnen sogar Schaden zufügen, so erlasse ich hiermit die Verordnung, kraft welcher diejenigen Kaufleute, Fährmänner oder anderen Personen, die nach dem 31. August überwiesen werden sollten, mehr als einen Hund zu halten, sich eine Strafe von 25 Schillings für jeden zweiten oder weiteren Hund zuziehen, der sich in ihrem Besitze vorfinden sollte, und ich ermächtige hiermit Jedermann, sämmtliche Hunde, die sich im Besitze von Kaufleuten, Fährmännern und anderen Personen finden sollten, mit Ausnahme eines einzigen zu tödten.«

Wie viel Zeit den Einwohnern von St. Johns gegeben war, sich ihrer Hunde zu entledigen, ist aus »The history of Newfoundland from the earliest times to the year 1860 by the Rev. Charles Pedley«, der ich diese Notiz entnehme (p. 155), nicht ersichtlich.

Die wenig interessante Stadt hinter uns lassend, nahmen wir unsern Weg nach Signal-Hall, dessen Spitze wir kurz vor einbrechender Dämmerung erreichten. Im Westen, hinter tiefblauen Hügelreihen, glühte der erste Schein des Abendrothes, dessen Licht der dunkle Quidy-Viddy-See zurückwarf; gegenüber, bis zum fernen Horizonte reichend, dehnt sich das Meer, welches um die Klippen des Berges brandete und sein Rauschen, von dem aufsteigenden Luftstrome getragen, zur Höhe deutlich heraufsandte. Ueber die grauen Schatten, die auf seiner bewegten Oberfläche lagen, glitten lange Reihen von Fischerkähnen dem Eingange des Hafens zu, um die Ausbeute ihres Fanges vor Anbruch der Nacht in Sicherheit zu bringen. Im Norden, die fernsten Ausläufer der steilen Küste verbergend, hoben sich leichte Nebel und im Süden schimmerte hell das Leuchtfeuer von Cap-Spear. Wenn nicht grossartig, so war die Aussicht doch mindestens lohnend, und befriedigt traten wir unsern Rückweg nach dem Schiffe an; wo wir ein Telegramm aus New-York vorfanden: die Antwort auf eine Depesche, die wir erst am späten Nachmittag aufgegeben hatten.

Am folgenden Morgen wurde der obligate Besuch beim Gouverneur, dem Obersten Hill, abgemacht, dann kehrten wir wieder an Bord zurück, um der Chronometer wegen auf den Kanonenschuss zu warten. Das Signal ertönte; auf Deck stehend notirten wir die Zeit nach einem Taschen-Chronometer, als wir denselben aber kurz darauf in der Kajüte mit den eigentlichen Schiffsuhren verglichen, stellte sich, im Vergleich zu gestern, eine verdächtige Differenz heraus, die jedoch viel von ihrem gefährlichen Character verlor, da sie bei sämmtlichen Chronometern als

die gleiche sich erwies. Meiner Ansicht nach musste der Schuss zu früh gelöst worden sein; um jedoch vollkommene Sicherheit zu erlangen, versah ich mich mit einem Taschen-Chronometer, der zuvor sorgfältig mit mehreren der Schiffsuhren verglichen wurde, und machte mich auf den Weg, den Kanonier zur Rede zu stellen. Nach verschiedenen Irrgängen durch Strassen von den unglücklichsten Neigungswinkeln brachte mich ein wettergebräunter Mann, dessen Gang und Manieren den Seemann verriethen, auf die richtige Spur. Das Gebäude, welches er mir bezeichnete, war ein kleines dreifenstriges Holzhaus, mit einem mächtigen Schild versehen, welches die ehrfurchtgebietende Aufschrift »Nautical Academy« trug. Ich machte mir bittere Vorwürfe, dieses Institut eines so schwarzen Verbrechens beschuldigt zu haben, und zog, mein Gewissen zu beruhigen, rasch die Klingel. Ein alter, schwerhöriger Herr, dessen Namen durch den Verlust meiner Tagebücher der Mit- und Nachwelt leider vorenthalten bleiben muss, öffnete die Thür und wies mich in eine Stube des Erdgeschosses. Nicht ohne Mühe gelang es mir, mich mit dem würdigen Navigationslehrer und Chronometer-Regulator der Colonie Neufundland zu verständigen, der mich bat, möglichst laut zu schreien. Nachdem ich sein Zutrauen gewonnen, geleitete er mich durch den Hof nach einer Hütte, die Aehnlichkeit mit gewissen kleinen Gebäuden zeigte, auf deren Thüren gewöhnlich eine Zahl gemalt ist, die, wenn sie hinter einer Fünfe steht, derselben den Werth eines halben Hunderts verleiht. Bedächtig schob er den grossen Schlüssel ins Schloss, welches geräuschvoll nachgab, und zeigte mir, nachdem wir eingetreten waren, sein Passage-Instrument, welches an verschiedenen Stellen mit Bindfaden umwunden, die Spuren des Alters noch deutlicher zur Schau trug, als sein Besitzer.

Hier wird an klaren Tagen der Meridiandurchgang der Sonne beobachtet, von welchem die Zeit des Schusses abhängt. Nachdem die Sonne den ersten Faden des Instruments passirt hat, zündet der alte Herr eine Lunte an und ehe der letzte passirt ist, eilt er nach der Kanone, den Schuss zu lösen. Dass es hierzu zuweilen mehr, zuweilen weniger Zeit bedarf, ist selbstverständlich und aus eben diesem Grunde dürfte es gerathen sein, dem Signal zu misstrauen, wenn der Himmel nicht gerade bedeckt sein sollte; denn im letzteren Falle versieht sich der Herr mit einer Uhr und brennt im richtigen Moment los. Auf meine Frage, warum die Einrichtung nicht besser sei, wurde Geldmangel als die Ursache des Uebels bezeichnet, welchem jedoch, bei der Wichtigkeit des Gegenstandes, mit einer sehr geringen Summe gesteuert werden könnte. Für wenige Pfund Sterling liesse sich zwischen Kanone und Passage-Instrument eine galvanische Verbindung herstellen, ein leichter Druck des Fingers

würde den Strom schliessen, einen Platindraht ins Glühen bringen und für ein brauchbares Signal sorgen, welches, etwas vor der richtigen Zeit gegeben, für gewöhnliche Zwecke den Zeitunterschied genügend ausgleichen würde, der durch die Fortpflanzung des Schalls entsteht. Ich begnügte mich damit, meinen freundlichen Führer hierauf aufmerksam zu machen, und bat ihn, nach der »Academy« zurückgekehrt, mich meinen Chronometer vergleichen zu lassen, um die genaue Ortszeit mit an Bord nehmen zu können. Gegenseitiges Misstrauen erschwerte jedoch mein Vorhaben mehr als ich erwartet hatte. Ich wollte die Vergleichung selbst vornehmen, er aber verweigerte mir hartnäckig den Zutritt zu seinen Chronometern, die sich in dem angrenzenden Schlafgemach befanden und von welchen er, um ihren Gang nicht zu stören, keinen nach dem andern Zimmer bringen wollte. Wahrscheinlich musste ich ihn mit lauterer Stimme, als eben nöthig war, zu überreden gesucht haben, denn in Folge des Lärms, der Nichtbetheiligte jedenfalls einen heftigen Wortwechsel ahnen liess, stellte sich eine semmelblonde junge Dame ein, die Tochter des Hauses, die ihren Herrn Papa mit ängstlichen und mich mit argwöhnischen Blicken musterte. Nachdem ich ihr mein Begehrt mitgetheilt, erbot sie sich mit mir gemeinschaftlich die Vergleichung des Chronometers vorzunehmen; sie habe hierin Uebung, meinte sie, denn wenn der Vater verhindert sei, müsse sie zuweilen die Uhren vergleichen. Mit vertheilten Rollen — sie im Schlafgemach vor den Chronometern, ich in der anderen Stube — wurde die Aufgabe durch eine dreimalige Vergleichung auf ein gegebenes Signal zu meiner vollsten Zufriedenheit gelöst, und mit der Aussicht, die junge Dame bald an Bord zu sehen, um ihr die arctischen Chronometer zu zeigen, wie sie die unsrigen nannte, trat ich den Rückweg an.

Acht volle Tage mussten wir in St. Johns verbleiben, theils weil eine Reparatur des Dampfkessels nöthig geworden war, theils um Kohlen und Wasser einzunehmen. Das Militair war kurz vor unserem Eintreffen abcommandirt worden. Das Leben der Stadt bot wenig Unterhaltung; deshalb machten wir, so oft es die Witterung gestattete, Ausflüge nach der Umgebung, um uns die Zeit zu vertreiben. Wir hatten das gute Glück, einen englischen Bergingenieur zu treffen, einen alten deutschen Studenten, der in der aufopferndsten Weise die Rolle des Cicerone übernahm und uns viel werthvolle Auskunft gab. Leider sind die Transportmittel ziemlich beschränkter Natur; will man nicht Wagen benutzen, um auf den alten, ausgetretenen Wegen einherzukutschiren, so bleibt, da keine Eisenbahn existirt, nichts übrig, als Reitpferde zu verwenden; allein annehmbare Thiere finden sich nur im Besitz weniger Privatleute und sind meist für den Fremden ungeniessbar. Selbst die braune Rosinante, die mir zu

einem Ritt nach der benachbarten Irrenanstalt diente, durfte nur mit Vorsicht genossen werden, denn für ihr Alter war sie höchst boshaft und ihre Erziehung musste eine sehr mangelhafte gewesen sein, da sie nur für zwei Gangarten Verständniss hatte, dabei Schenkel und Gebiss völlig ignorirte und obendrein so un menschlich stiess, dass es gerathen schien, in Zukunft zu Fuss zu gehen.

Das Innere der Insel ist so gut wie unbekannt. Nur an einer Stelle wurde sie im Jahre 1822 von einem Schotten Namens Cormack, der einen einzigen Begleiter mitnahm, von der Trinity-Bucht nach der St.-Georgs-Bucht durchschritten, allein die kleine Publication Cormack's ist so dürftig, dass ihr kaum irgendwelche positive Daten zu entnehmen sind, und die geologische Landesaufnahme, die seit 1840 besteht, hielt sich ihrer geringen Geldmittel wegen meistens in der Nähe der Küste. Trotzdem gab sie wichtige Aufschlüsse über die Gliederung der Insel, die leicht verständlich wird, wenn man deren geologische Beschaffenheit ins Auge fasst. Nahezu sämmtliche Formationen zwischen Kohle und Unter-Laurenzischem sind vertreten; letzteres bildet die hauptsächlichsten Gebirge und durchbricht entweder die jüngeren Ablagerungen in der Richtung antiklinischer Linien, um zur Oberfläche zu gelangen, oder tritt durch Verschiebungen zu Tage, die unter einander alle mehr oder weniger parallel sind und die im allgemeinen von Nord-Nordost nach Süd-Südwest streichen. Die Richtung dieser Streichungslinien ist es, die formbestimmend auf die Configuration der Küste und auf die des Innenlandes wirkt, soweit man dasselbe kennt. Ein Blick auf die Karte zeigt ohne Schwierigkeit, dass sämmtliche grössere Ufereinschnitte Winkel mit dem Meridian bilden, die sich nur wenig von der angegebenen Richtung entfernen, und die nur selten annähernd 45° erreichen, wie z. B. bei Fortune-Bay; sogar die Richtung, in welcher sich die Insel von dem amerikanischen Festlande abtrennte und die wir durch die schmale Bellisle-Strasse bezeichnet sehen, entfernt sich nur wenig von diesem Werthe. Keine der neufundländer Halbinseln erstreckt sich von Ost nach West; ebenso wenig laufen die grossen Axen der zahlreichen Seen in dieser Richtung. Trotz dieser Wasserbecken, die etwa ein Drittel des Oberflächenareals der ganzen Insel einnehmen, besitzt dieselbe kaum einen schiffbaren Fluss; der Humber, Exploits, Terra Nova, sowie die anderen grösseren Wasserläufe, sind nur für gewöhnliche Boote passirbar. †

Das Vegetationsbild erinnert vielfach an Vancouver, obschon dasselbe weit zahmer und der Baumwuchs minder üppig ist: denn hier fehlen die warmen Wasser des Pacifischen Oceans und die Insolation wird durch die häufigen Nebel bedeutend abgeschwächt. Uebrigens ist die geographische Breite beider Inseln nahezu die gleiche und kommt an

beiden Orten die Feuchtigkeit der Luft durch zahlreiche gefallene Bäume, die nur ein geringes Alter besitzen, deutlich zum Ausdruck. Das Terrain zerfällt in Wald- und Sumpfland, und in sterile Strecken. Der grösste Theil der Wälder besteht aus Coniferen, zu welchen sich Birken, Espen und Erlen gesellen. Fichten und Birken erreichen die bedeutendsten Längen, während das übrige Holz meist von schwächlichem, zuweilen zwerghaftem Wuchs ist, wie z. B. der Wachholder, mit einer oben fast ebenen Krone, die den Eindruck macht, als wäre sie mit der Buschschere zugeschnitten. Meistens ziehen sich die Wälder längs der Berglehnen dahin, wenn denselben genügende Bewässerung zukommt; oft folgen sie dem Laufe der Flüsse oder sie umrahmen die Ufer der kleinen Wasserbecken. Verbreiteter als der Wald ist das Sumpfland, dessen mächtige Sphagnum- und Hypnum-Decken, namentlich wenn sie die Thäler erfüllen, den grössten Theil der Feuchtigkeit der Umgebung aufnehmen und binden. In ihnen sammelt sich das Regenwasser, welches die Berghänge herabrinnt, sowie der Abfluss der See und vielleicht tragen sie einen Theil der Schuld, dass die Flüsse nicht oder nur in geringem Grade schiffbar sind. Die »Barrens« oder sterilen Strecken sind nicht aller Vegetation baar. Bald bestehen sie aus dem vielverbreiteten erraticen Material, bald aus ausstehendem Gestein, auf welchem Heidelbeeren und andere niedrige, beerentragende Gewächse wuchern, die mit flechtenbedeckten Stellen wechseln, deren bunte Farben etwas zu unruhig sind, um einen wohlthuenden Eindruck zu machen.

Obschon die nördlichste Extremität der Insel auf der Breite Londons und die südlichste südlicher als Nantes liegt, ist das Klima ein raubes und unangenehmes, wenn auch minder kalt und weniger in Extremen sich bewegend, als das des benachbarten continentalen Amerika. Die kalte arctische Strömung, welche längs der Westseite der Davis-Strasse gen Süden fliesst und die den Namen Labrador-Strom führt, nachdem sie die kalten Wasser der Hudson-Strasse aufgenommen, umkreist die Ost- und Südost-Küste der Insel, im Spätherbste und zur Frühlingszeit oft beträchtliche Quantitäten Eises mit sich führend, wodurch ihre an und für sich niedrige Temperatur noch mehr herabgedrückt wird. Namentlich während der Monate Februar und März macht sich der Einfluss dieses Stromes geltend, zuweilen auch im April, denn zu dieser Zeit wird die vorherrschende Windrichtung eine nordöstliche, während dieselbe sonst zwischen Südwest und Nordwest schwankt. Hierdurch prallt der kalte Strom in seiner vollen Kraft gegen die Küste, erkaltet die Umgebung und kühlt zugleich die über ihn streichende Luft, die aus dem nordatlantischen Meere dahin abfliesst. Die Witterung ist eine äusserst wechselvolle und kalte Tage gehören während des Sommers nicht zu den

Seltenheiten. Dann sind die Nebel, die für Neufundland sprichwörtlich geworden, an der Süd- und Südwest-Küste am häufigsten, ebenso an den Gestaden der Halbinsel Avalon, jedoch ohne sich auf das Innere zu erstrecken.

Fortlaufende meteorologische Beobachtungen wurden bis jetzt nur in St. Johns angestellt. Die mittlere Jahrestemperatur dieses Ortes betrug während der Jahre 1857 bis 1864 (inclusive) $5^{\circ},1$ Cels. und das höchste Jahresmittel, aus den 63er Beobachtungen hervorgegangen, $6^{\circ},7$, während sich das niedrigste dieser Reihe (1864) auf $2^{\circ},8$ beläuft. Die höchste Temperatur, $31^{\circ},7$, wurde im Juli 1857 und die niedrigste— $25^{\circ},6$ betragend, im Februar 1863 beobachtet. Während unseres Aufenthalts in St. Johns notirten wir das Maximum von $22^{\circ},3$, bei nordwestlichem Winde am 16. Juli und das Minimum von $9^{\circ},3$, bei leichtem Nordost, am 13. desselben Monats. Die jährliche Menge atmosphärischen Niederschlags betrug während der obengenannten Zeitperiode im Mittel 59,94 Zoll engl.; die grösste, im Jahre 1860, 82,4, und die geringste, 42 Zoll, während des 57er Jahrgangs.

Da die Ergiebigkeit des Ackerbaues einer Gegend ausschliesslich von deren klimatischen Verhältnissen abhängt, so lässt sich a priori schliessen, wie viel man in dieser Beziehung von Neufundland erwarten darf. Weizen geräth nur in Ausnahmefällen und seine Cultur konnte bis jetzt nur an wenigen begünstigten Localitäten versucht werden; dagegen reifen Hafer und Gerste ohne Schwierigkeit; ebenso Erbsen und Bohnen. Der Ertrag an Kartoffeln ist meist ein guter, und Krautköpfe sowie weisse und gelbe Rüben erreichen eine ansehnliche Grösse. Nach den statistischen Angaben, die zwei Jahre vor unserer Anwesenheit geschlossen wurden, betrug damals das bebaute Areal 41,715 Acres. Es wurden in jüngster Zeit verschiedene Vorschläge zur Hebung des Ackerbaues gemacht, indem man bei der Regierung beantragte, grössere Länderstrecken an die in Neufundland wohnenden Capitalisten abzutreten, die es sich alsdann zur Pflicht machen sollten, die Einwanderung zu begünstigen. Offenbar wäre durch ein derartiges Verfahren wenig gewonnen, denn die Capitalisten würden alsdann den Ackerbauer ebenso ausbeuten, wie jetzt den Fischer und den Bergmann; das Areal des cultivirten Landes würde sich wohl vergrössern, aber kaum der Wohlstand der Bevölkerungsmajorität, denn sowie der Capitalist ein genügend grosses Vermögen gesichert hat, sagt er den unwirthlichen Gestaden Neufundlands Lebewohl und sucht begünstigtere Zonen auf, um sein Leben in Behaglichkeit zu beschliessen. So lange die Vereinigten Staaten fortfahren werden, unter den bisherigen Bedingungen Land abzugeben, wird sich die Migrationswege von Grossbritannien, wie zuvor, nach dem grossen Westen richten,

wo der freiheitsbedürftige Irländer und der sparsame Schotte eine neue Heimat finden können, die sie mehr ansprechen muss als Neufundland, selbst wenn man ihnen dort den Grund und Boden unter gleich günstigen Verhältnissen überlassen würde.

Nach dem letzten veröffentlichten Census betrug die Bevölkerung im Jahre 1869 146,536 Seelen, die fast ohne Ausnahme die Küstenstriche bewohnen; nach dem Innern finden sich kaum Ansiedelungen. Der grösste Theil der männlichen Einwohnerschaft verdient seinen Lebensunterhalt zur See, theils mit Stockfisch- und Seehundsfang, theils mit Robbenschlag, der jedoch nur zu gewissen Monaten des Jahres betrieben wird. Einen mehr untergeordneten Erwerbszweig bildet der Bergbau. An einzelnen Stellen wurde auf Eisen geschürft, ebenso auf Blei, allein nach kurzer Dauer stellte man die Arbeiten wieder ein, obgleich die Bleigruben recht ergiebig waren. Am meisten Gewinn wirft der Kupferbau ab, namentlich in der Tilt-Cove-Grube, die seit 1865 in fortwährendem Betriebe steht und während der letzten 5 Jahre mehr als 22,000 Tons Erz lieferte, welches jedoch nicht an Ort und Stelle hüttenmännisch verarbeitet, sondern als Rohmaterial nach England exportirt wurde, da es auf der Insel an den nöthigen Kohlen mangelt. Nicht mit Unrecht wird in dem letzten Berichte der geologischen Landesaufnahme darauf aufmerksam gemacht, Bohrversuche auf Kohlen anzustellen, allein so lange die Regierung die Sache nicht selbst in die Hand nimmt, wird es einfach bei dem wohlgemeinten Vorschlage bleiben, denn dem Arbeiter fehlen die Mittel zur Anschaffung der Werkzeuge und der Capitalist kann seine Gelder weit sicherer und vorläufig auch weit vortheilhafter bei der Ausführung des Robbenschlages und Fischfanges umsetzen.

