

29943, I, E, c,

82

276

Reise

Sr. Majestät Corvette „Dandolo.“

Aus den Briefen eines österreichischen See-Offiziers.



Separatabdruck aus der „Laibacher Zeitung.“

Laibach 1876.

Druck und Verlag von Jg. v. Neumann & Fed. Bamberg.

I.

Bis Gibraltar.

Es ist kein leichtes Ding mehr, über eine trans-ozeanische Reise zu schreiben. Freilich, bei einer trans-leithanischen würde sich die Sache leichter gestalten. Wo soll man beginnen, wo enden! Ein Realist, nun der würde die Frage bald lösen — aber wer hat ein Interesse daran, bloß die Namen all' der Orte zu lesen, an denen „hie und da ein Glücklicher gewesen“, und geht man weiter in die Sache ein, schwups beweist einem bald irgend ein Quartaner: „der Mensch weiß man nischt von Geographie.“

Wenn ich nun trotzdem meinem Versprechen nachkomme und die Reise unserer Corvette zu Papier bringe, so rechne ich in erster Linie auf die liebenswürdige Nachsicht meiner eventuellen Leser und Leserinnen und hoffe doch bei irgend einer Gelegenheit zum mindesten Altes in neuer Wendung zu bringen.

Obwol ich eigentlich mit der Abfahrt der Corvette von Gravosa beginnen sollte, so unterlasse ich dies doch, da die ganze Route: Gravosa, Messina, Cagliari bis Gibraltar einem Theile unserer Jugend — und nicht dem kleinsten — aus der Geographie und dem andern aus den trefflichen Feuilletons der „Neuen freien Presse“ bekannt ist und mit dem einzigen Unterschiede von viel „etwas Sturm“ auch auf uns Anwendung fand.

Gebel al Tarik! — da, beim ersten Schritt in freier Luft beginnt erst recht die Schwierigkeit. — Daß

Gibraltar von dem Mauren Tarif anno 710 gegründet, 1309 durch Guzman genommen, 1333 verloren, 1462 erneut durch einen andern Guzman erobert, von den Engländern 1704 durch einen Handstreich überrumpelt und im Frieden von Utrecht 1714 den Engländern rechtlich zugesprochen worden, erfährt man aus jedem Lexikon, den kleinen Mayer nicht ausgenommen. Minder bekannt dürfte das geistreiche Aperçu des Grafen von Artois sein, der gelegentlich der Belagerung Gibralтары durch die Spanier und Franzosen im Jahre 1783 dahin kam, um der Action jener 10 schwimmenden, mit 400 Kanonen bestückten Batterien des Herrn d'Arcon beizuwohnen, von denen man sich ganz zuversichtlich die Eroberung Gibralтары versprach, die jedoch von englischen Artilleristen in den Grund gebohrt wurden, ehe sie noch bedeutend Schaden angerichtet, worauf der erwähnte Graf sich dahin äußerte: „Die beste Batterie während der Belagerung wäre seine Küchenbatterie gewesen.“

In der Bucht von Algeziras, am südöstlichsten Punkte an dem Felsen, der mit dem Festlande durch eine sandige Landzunge verbunden, breitet sich Gibraltar aus. Hoch hinauf steigt „der Fels“ bis zu 425 Meter Höhe, von wo man bei der Signalstation oder aus dem St. Georgs-Thurm eine brillante Aussicht auf ein Stück alte Welt, Europa und Afrika, genießt. — Schroff absteigend gegen das mittelländische Meer zu, liegt, ganz der vollen Macht der Wellen preisgegeben, ein von lauter italienischen Emigranten bewohntes Fischerdorf. — Glatt ist die See, faul spiegelt sie die Sonne wieder, kaum merklich bewegen sich die Segler, die auf ihr sich wiegen, Flagge und Segel hängen schlaff herab. Am weiten Horizonte zeigt sich eine Rauchsäule, die, von keinem Winde bewegt, wie eine Riesenpalme in die Höhe ragt. Alles athmet Ruhe und Sicherheit.

Mit wie wenig Strichen kann das Bild ein anderes werden! Plötzlich entladen sich die Windstöße, die,

vom Op hill herabkommend, den Schiffen den Eingang in die Bucht wehren und dieselben oft zum Stranden bringen.

Vor nahezu hundert Jahren, 1773—1789, haben die Engländer die meisten der in den Fels gehauenen und gesprengten, weltbekannten Gallerien angelegt, worunter die „Queens Gallery“ und „St. Georges hall“ die großartigsten sind. Ab und zu erweitern sich diese Gänge zu Kammern, in welchen je ein Geschütz sich befindet. Man soll in diesen natürlichen Casematten gegen 800 Geschütze zählen. In dreifachen Reihen durchwühlen diese Gallerien das Kalkgestein des Felsens und machen hiedurch Gibraltar zur uneinnehmbaren Festung, obwohl es den Artilleristen schwer werden müßte, länger als ein paar Stunden in den vom Rauch und Pulverdampf der eigenen Geschütze erfüllten Räumen auszuhalten. Die Enge beherrscht England nur indirect durch Gibraltar. Die Breite derselben beträgt nemlich 12 Seemeilen, eine Distanz, die selbst einem Zukunfts-Krupp etwas zu groß vorkommen dürfte. Durch Gibraltars Geschütze also wird Gibraltar nicht beherrscht. Hingegen kann jederzeit aus dem Hafen von Gibraltar eine Flotte herausbrechen, die den zudringlichen Neugierigen mit blauem Auge heimsendet.

Interessant in Gibraltar ist das Volksgewühl. Fast scheint es, als hätte sich die alte Welt zum Rendezvous hier eingefunden; Europäer, Asiate und Afrikaner, jeder mit dem ihm eigenthümlichen Costüm und Idiome. Geschäftig eilt der maurische Jude, anerkannt der reichste, aber bei weitem nicht der reinlichste, am Afrikaner vorbei. An den Tabakladen gelehnt, betrachtet sie beide der Schmuggler von Ronda in seinem malerischen spanischen Costüme. Steif durch die Gassen ziehen Englands Rothröcke, deren jeder wenigstens ein halbes Dutzend Ladstöcke geschluckt zu haben scheint, und inmitten dieses Treibens der ruhige Sohn der Insel, der merkwürdigerweise an diesem Orte seinen Spleen verleugnet.

In allen Straßen haben industriöse Kaufleute ihre Läden errichtet. Ist ja doch Gibraltar die through fare aller Seeleute — „es führt kein and'rer Weg nach Rügenacht!“

Hier geben prächtige Annoncen bekannt, daß „genuine Bass' Pale Ale only to be got here“ und der Seemann bringt sein Scherflein dem Moloch gerne dar. Ist doch hier die letzte Station vor der ozeanischen Reise. Englische Tuch- und Leinenwaren findet man hier massenhaft aufgestappelt, in diesem Entrepot von Europa. In der Hauptstraße finden sich eine Menge Kaufläden mit „Curiositäten“, in denen der Tourist von speculativen Italienern für sein gutes Geld theuere orientalische, malteser und spanische Waren kaufen kann und auch gewöhnlich kauft.

Mitten auf der Straße lebt ein fremdes Volk. Hier hört man jede Sprache Europa's, die nur irgend einer seefahrenden Nation angehört, und all dies Volk hat in dem milden Klima das „dolce far niente“ als Lebensregel adoptiert.

Da fällt ein Schuß — der Sperrschuß der Festung. — Es ist 6 Uhr nachmittags, und mit einem Schlage ändert sich die Scenerie. Betrunkene Matrosen stürzen aus den Schenken, die Straßen und Läden entladen sich der fremden Elemente. Alle, alle steigen dem Thore zu, denn 10 Minuten nach dem Schusse schließt sich die Pforte und Gibraltar ist bis zum nächsten Morgen 6 Uhr von der übrigen Welt abgeschlossen, und der Gouverneur ist der einzige Mann, der diesen Bann zu lösen imstande ist. Darum sagt auch der Volkswitz: „Es gibt nur Ein Ding, das schwerer ist, als nach dem Schusse aus Gibraltar hinauszukommen, und das ist — nach Gibraltar hineinzukommen!“

Nebst der Felsenburgfestung hat Gibraltar noch Eine Eigenthümlichkeit: es ist nemlich der einzige Punkt in Europa, an dem Affen im freien Zustande vorkommen.

II.

Im atlantischen Ozean.

War das ein Treiben am Bord vor der Abfahrt, wie bei einem allgemeinen Ausverkauf! Eine Menge Boote umdrängten das Schiff, und waren alle vollgedrängt von Mannschaft, die noch ihre letzten Vorräthe sich anschaffte. War ja das Schiff bestimmt, direct nach Westindien zu segeln, ohne Madeira anzulaufen, eine Reise, die unter günstigen Verhältnissen von einem Segelschiffe in 25—30 Tagen zurückgelegt werden kann. Da sah man Matrosen mit mächtigen Stücken Seife in der breiten Hand die Bordseiten erklettern — (die Matrosen waschen nemlich zweimal in der Woche, das deutsche Sprüchwort befolgend, ihre schmutzige Wäsche im eigenen Hause — will sagen am Bord —) dort ließ sich einer seine Mütze mit einer undefinierbaren Sorte Cigarren füllen, über welche man einen Pendant zum schlesischen Zecher dichten könnte, auch Brod und Obst wurde in Hülle und Fülle an Bord gebracht.

Zuletzt kommt noch der Offiziersstock, eine Hauptperson am Schiffe, mit seinen für die ganze Reisedauer bestimmten Vorräthen, mit ganzen Bergen von Gemüse und diversen Käfigen voll Geflügel, in der Zahl genügend, um einen recht anständigen Hühnerhof bevölkern zu können.

Endlich wird auch das Postpaket geschlossen, zu welchem fast noch jeder ein paar Zeilen bringt und nach dessen Expedierung die Verbindung mit dem Lande eingestellt.

„Alle Mann an die Segelposten“ ertönt der Commandoruf und alles stiebt auseinander; die Unordnung wird mit einem Schlage zur Ordnung, es wird ruhig und nur der dem Dampfrohre entweichende Dampf zeugt noch vom Leben.

„Wind ein“ — die Ankerketten klirren, der Anker kömmt langsam an die Oberfläche des Wassers, ruhig

gleitet das Schiff vorwärts aus dem Hafen heraus in die See, dem atlantischen Ozean zu.

Adieu Land, auf 30 Tage!

Was kann in diesem Zeitraume nicht alles in der Welt sich ereignen!

Das erstemal im atlantischen Ozean, welche Erinnerungen weckte das nicht wach in der Brust jedes Seemannes? Von jener Zeit an, als man mit Ehrfurcht die Namen jener 120 las, die mit Columbus 1492 ausgesegelt, eine Welt zu suchen, bis zu der, wo der Sinn für Kriegsgeschichte einen „Nelsons Seekriege“ verschlingen läßt.

Den 17. Jänner 1875, abends 6 $\frac{1}{2}$ Uhr, bekamen wir Trafalgar in Sicht, jenes Trafalgar, das den Schlupfunkt eines ruhmvollen Seemannslebens bildet, dessen Träger seinerzeit der populärste Mann Englands gewesen.

Auf der Höhe von Trafalgar war es, wo Nelson den 21. Oktober 1805, um 9 Uhr vormittags, mit seinem aus 27 Linien Schiffen bestehenden Geschwader auf die 33 Schiffe zählende vereinte spanische und französische Flotte stieß, die er so lange gesucht.

Nach dreistündigem, hartnäckigem Kampfe, in welchem Nelson einen tödtlichen Schuß durch seinen Ordensstern, der ihn einem feindlichen Schützen kenntlich gemacht, in die Lunge erhielt, blieb die englische Flotte Sieger, und von der gesamten französischen Flotte, die Napoleon 6 Jahre hindurch geschaffen, blieben nur 10 Schiffe übrig. Dort war es endlich auch, wo Nelson angesichts der Feinde statt langer Rede als Flottenbefehl die ewig denkwürdigen, durch ihre Einfachheit glänzenden Worte signalisieren ließ: „England erwartet, daß jedermann seine Pflicht thue.“

Von Tegetthoff, nach Nelson unstreitig der berühmteste Seeheld unseres Jahrhunderts, wird erzählt, daß er vor dem Engagement bei Vissa das Signal: „Muß Sieg bei Vissa werden“, anbinden ließ.

Den 22. Jänner 1875, sechs Tage nach unserer Abfahrt von Gibraltar, kam um 4 Uhr nachmittags fern am Horizont ein Landstreifen in Sicht, — es war Madeira.

Die Temperatursdifferenzen zwischen den Tropen- und Polarzonen erzeugen in den Ozeanen regelmäßige Luftströmungen, von denen im atlantischen Ozean die directen Passatwinde als Nordost- und Südost-Wind zwischen den Wendekreisen jahraus, jahrein beständig wehen.

Durch dieselben wird die Schifffahrt über den atlantischen Ozean bedeutend leichter und einfacher, als man sich gewöhnlich vorstellt, wenn auch andererseits der Ausspruch Humboldts: „die Reise von der alten nach der neuen Welt kann man in der Passatregion in einem offenen Boote machen“, nicht gerade wörtlich zu nehmen ist.

Das ganze Trachten des Seefahrers ist nun dahin gerichtet, so rasch als möglich die Passatregion, deren Grenzen mit den Jahreszeiten variieren, zu erreichen. Im allgemeinen kann man annehmen, daß sich die Passatregion auf 28° von beiden Seiten des Aequators erstreckt.

Maurh gebührt das Verdienst, die Ozean-Reiserouten in ein System gebracht zu haben. Als Director des Naval-Observatory in Washington vollführte er die kolossale Arbeit, die Routen sowie die hierbei ange troffenen verschiedenen Winde einiger hunderte von Schiffen auf Ozeanfarten graphisch zu verzeichnen, unterzog jene coincidierenden Routen, die ein äußerst günstiges Resultat gaben, einer gründlichen Prüfung und folgerte hieraus die in den verschiedenen Monaten am vortheilhaftesten einzuschlagende Reiseroute, welche er sodann in den unschätzbaren „Wind and Currents Charts“ deponierte.

Welcher Wohlthäter der Menschheit Maurh durch dieses sein Studium geworden und welche enormen Geldwerthe so durch Zeitersparnis gerettet wurden, ergibt sich

aus Folgendem: Nach den früher von den Seeleuten gemachten Routen betrug die Durchschnittsdauer einer Fahrt von Newhork zum Aequator 41—48 Tage, während dieselbe jetzt nach Maury's Karten im günstigsten Monate (Februar) in 25, in den ungünstigsten (Juli, August) in 40 Tagen zurückgelegt wird.

Die Reiseroute der Corvette „Dandolo“ wurde den erwähnten Karten nach entsprechend geregelt, wobei ich nur bemerke, daß auch die Sargassa-See in Betracht gezogen wurde.

Auf der Höhe der Azoren beginnend, ist der Ozean auf hunderte von Meilen mit einer Algenart, *Fucus natans* Sargassum, dicht bedeckt, die der Golfstrom und die Aequatorialströmung dorthin zusammengedrängt erhält.

Am besten läßt sich der Eindruck, den diese Algenart auf den Befahrer macht, mit dem einer riesigen Pflanzendecke oder einer Wiese vergleichen, die von einer derartigen Consistenz erscheint, als könne sie das Gehen auf ihr gestatten. An der Oberfläche des Meeres findet man dort in unabsehbaren Reihen senkrecht im Wasser stehende Büschel des *Fucus natans* von $1\frac{1}{2}$ Fuß Durchmesser. Diese Reihen bilden Flächen bis zu 12 Quadratfuß Ausdehnung, die in Abständen von 20, 30 bis 100 Fuß weit den Ozean bedecken. Schon der erste Anblick dieses *Fucus* zeigt die Verschiedenheit desselben von den in unseren Meeren vorkommenden. Das Sargassum bildet eben eine Gattung für sich. Bewunderung ergreift den Forscher wie den Poeten beim ersten Anblicke dieser berühmten und einzigen Gattung, die seit Jahrtausenden schwimmend sich fortpflanzt, gedeiht und wächst, ohne auf Meeresgrund zu wurzeln. Eigen wie überhaupt die ganze Pflanze ist das in ihrem Gezweige entwickelte Thierleben, aus Fischen, Krabben und Molusken bestehend, die sonst nirgends anzutreffen sind.

Seit jenem denkwürdigen Tage als Columbus' unerschrockene Schar beim Anblicke dieser unabsehbaren

Wiesenfläche fast zu meutern begann, da sie unter derselben verborgene Klippen befürchtete, indeß sie in Wirklichkeit vier Meilen Wassertiefe unter ihren Schiffen hatte — bis auf den heutigen Tag hat die Sargassasee, wie Beobachtungen ergeben, ihre Lage nicht geändert. Doch genug hievon; nun wieder einiges von unserem Bordleben.

Die Eintönigkeit der Reise ist so ziemlich die einzige Beschwerde derselben. Uns gelang es glücklich, dieselbe zu überwinden. Unser Postpaket in Gibraltar brachte uns die „Neue freie Presse“ von sechs Wochen die unser liebenswürdiger Bord-Postmeister, der kleine dicke Dr. X., auch allsogleich mit Beschlag belegte. Da nun die Dauer der Traversade von Gibraltar bis Martinique auf vier Wochen berechnet wurde, erhielten wir in Gibraltar nur zwei Wochen Zeitungen heraus, in See aber regelmäßig um 8 Uhr früh erschien beim Frühstück eine für uns neue Nummer der „Neuen freien Presse“ — und Gesprächsstoff war somit wieder genügend vorhanden. Für Verkürzung der übrigen ohnehin nicht zu vielen freien Stunden hatte die Bordbibliothek hinreichendes Materiale.

Zu Mittag gab uns jedesmal der „Weg- und Straßenmeister“, der Navigations-Offizier, mittelst Bulletin die bis dahin erreichte Länge und Breite (das sogenannte Mittagstest) sowie die restierende Distanz an. Die Mittagslänge und Breite, d. i. der Ort, wo sich das Schiff zu Mittag befand, wurde jeden Tag sodann auf einer Ozeankarte aufgetragen und diese in der Batterie zur Ansicht für die Mannschaft aufgelegt.

Aber auch für die Belustigung der Mannschaft wurde gesorgt, zu welchem Behufe in Messina ein volltöniges Drehpiano angekauft wurde. Komisch war es da, an Sonn- und Feiertagen die Matrosen tanzen oder Opernstücke anhören zu sehen.

Ein Viehhabertheater fand sich auch bald zusammen, und da in den dargestellten Stücken viel geprügelt wurde, hatte die Heiterkeit keine Grenzen.

III.

Martinique.

Endlich, nach 25tägiger Fahrt, den 14. Februar 1875 um 5 Uhr früh kam das Licht von Martinique, und eine Stunde später, mit Tagesanbruch, kamen auch die ersten Umrisse Westindiens in Sicht. Nach und nach nahmen die Umrisse bestimmte Formen und Farben an, in denen der vulcanische Charakter Martinique's leicht erkennbar war.

Von den sechs Vulkanen, deren Thätigkeit die Insel wahrscheinlich zum größten Theile ihr Dasein verdankt, ist Pelée der höchste (5000'). Schroffe, kegelförmige Gebirgsformen, bis in die höchsten Regionen bewaldet und in den verschiedensten Nuancen grün gefärbt, boten sich dem überraschten Auge dar.

Vorbei ging die Corvette bei der malerischen Bai Cul de sac royal, einst (1782) das Rendezvous der in diesen Gewässern kämpfenden französischen Flotte.

Ein liebliches Bild, freundliche, von Kokospalmen und Mangobäumen umgebene Häuser mit dem hoch in die Wolken ragenden Piton du Vauclein als Hintergrund.

Weiterhin, nahe der Küste, ragt ein einsamer, schroffer Fels, der sogenannte Diamantfels, 600' hoch aus dem Wasser hervor, der in der Geschichte der englischen Marine vielfach genannt und einst in den Schiffslisten als „Sr. M. Corvette Diamantfels“ fungierte. Der Umfang desselben beträgt $\frac{1}{4}$ Meile; er ist nur an einer Seite und auch da selbst bei spiegelglatter See nur mit Schwierigkeit zugänglich.

Als Ende 1804 dem in den Antillen kreuzenden Admiral Hood mehrere französische Schiffe, die er verfolgt hatte, durch den schmalen, vom Diamantfels und der Küste Martinique's gebildeten Kanal entkamen, beschloß er, auf diesem Fels eine Batterie zu errichten. Mit dem Linienschiffe „Centaur“, 74 Kanonen, legte er sich knapp unter jenen Felsen und ließ von seiner Artillerie acht Geschütze am Gipfel installieren. In dieser seltsamen Festung blieb Lieutenant James Wilkie Maurice mit 120 Mann, obwol nur auf vier Monate verproviantiert, bis zum 1. Juni 1805, wo er sich erst nach standhafter Gegenwehr und nachdem er den Franzosen einen Verlust von 70 Mann beigebracht, wegen Mangel an Munition einer französischen Escadre ergab.

Bald nach Diamant-Rock kam Fort de France in Sicht, und endlich um 1 Uhr nachmittags ankerten wir zum erstenmale in der neuen Welt — in Fort de France, der Vaterstadt der schönen Kaiserin Josephine.

Martinique wurde 1493 von Christof Columbus bei seiner zweiten Reise entdeckt, doch von den Spaniern, als ein Haufen Steine, der Besitzergreifung nicht werth erachtet und die Einwohner, Cariben, ruhig im Besitze gelassen. 1625 nahmen zwei Schiffe, ein englisches und ein französisches, Besitz von der Insel, die sie aber erst nach einigen Kämpfen mit den Eingebornen vollkommen beherrschten.

Zehn Jahre später kam Martinique in den Besitz einer französischen Gesellschaft „Compagnie des îles d'Amerique“, welche diese 1664 der französischen Regierung verkaufte. Von 1674 bis 1809 kämpften Holländer und Engländer mit den Franzosen zu verschiedenen malen um den Besitz der Insel, und von 1762 bis 1813 war Martinique zeitweise unter englischer Herrschaft, bis endlich der pariser Friede von 1814 Martinique wieder an Frankreich gab. Die Insel ist sehr gebirgig und zu mehr als einem Dritttheil noch mit

Urwald bedeckt, dessen Ausbeutung einstweilen jedoch wegen des Mangels an Communicationsmitteln eine sehr geringe und wenig lohnende ist.

Die Insel besitzt vier warme Mineralquellen, ihr Klima ist sehr gesund, und der Aufenthalt wäre auf Martinique ein prächtiger, wenn nicht eine der gefährlichsten Schlangengattungen, *Craspedocephalus lanceolatus*, daselbst massenhaft vorkäme. Der Biß derselben ist absolut tödtlich, wenn nicht auf der Stelle ein Negerdoctor zu haben ist. Merkwürdigerweise ist es bis jetzt noch nicht gelungen, in den Besitz jener Heilmittel zu gelangen, welche dieselben anwenden.

Es ist notorisch, daß fast nie ein Neger an dem Biß der Schlange gestorben ist. Furchtlos arbeiten die Neger im Tiefholze oder den Zuckerplantagen, und ist die Ansicht eine allgemein verbreitete, daß sie als Schutz gegen diese Schlange — französisch *ser de lance* genannt — eine Pflanze bei sich tragen, oder sogar in den Feldern und Plantagen, in denen sie arbeiten, pflanzen, deren Geruch das garstige Reptil zu meiden scheint. Die *ser de lance* ist ein gefährlicher Feind, da sie ihrer Farbe wegen schwer bemerkbar ist. Manchmal lauert sie in den Zweigen eines Baumes, manchmal hinter Felsen auf ihr Opfer. Ein Abweichen vom gebahnten Pfade ist für Europäer daher immer mit Gefahr verbunden. — Merkwürdig ist es, daß diese Schlange, welche in Südamerika ihre Heimat hat, in den übrigen Antillen, mit Ausnahme von St. Lucie, nicht zu finden ist. Kann der Tradition getraut werden, so sollen die Engländer während ihres vorübergehenden Besizes Martinique's diese Schlangen zur Vernichtung der vielen auf der Insel vorkommenden Kröten eingeführt haben. Leider sind aber beide Uebel geblieben.

Von weitem schon zeigt sich der entschieden tropische Charakter der Vegetation in all' den verschiedenen Farben und Formen, von deren Reichhaltigkeit man sich schwer einen Begriff machen kann, ohne sie gesehen zu

haben. Ein bloßes Namensnennen unterlasse ich, und mehr zu leisten, ist eine Feder wol schwerlich imstande.

1848, das Jahr der Freiheit, hat auch hier der Sklaverei ein Ende gemacht, und hat jetzt mancher schwarze Freiherr seine nette Behausung. Doch ist keine Stellung der Welt in Westindien imstande, gemischtes Blut salonfähig zu machen, da daselbst der Rassenkampf noch keineswegs ausgekämpft ist. In Fort de France geschah es im letzten Carneval gelegentlich eines Balles, daß einem französischen Marineoffizier bei einer Quadrille von einer Dame das Vis-à-vis versagt wurde, weil dessen Tänzerin „gemischtes Blut“ besaß, obwol seiner Meinung nach ihr Teint über allen Zweifel erhaben und ihre Liebenswürdigkeit und ihr Geist außergewöhnlich waren. In Havana kam beim französischen Consul der Fall vor, daß, als ein französischer Commandant mit seinem Stabe daselbst Besuch machte, dem französischen Marineoffizier N., einem in S. Pierre geborenen Neger, einem äußerst liebenswürdigen, fein gebildeten jungen Manne, der Eintritt in den Salon verweigert wurde.

Infolge der Sklaven-Emancipation trat ein Rückschritt in der Productivität der Insel ein, dem man vergebens durch Heranziehung freier indischer und chinesischer Arbeiter zu steuern sucht. Der freie Neger arbeitet am liebsten in den Zuckerfabriken, da ihm eine solche Arbeit in drei Monaten den Unterhalt für das ganze Jahr bietet, er daher neun Monate lang faulenzten kann. Natürlich gibt es auch Ausnahmen. Doch sind Neger, die den Bodenbau dauernd betreiben, sehr selten.

Fort de France ist ein kleines, nett gebautes, meist aus ebenerdigen Häusern bestehendes reines Städtchen. Alle seine Straßen durchrieselt auf beiden Seiten in schmaler Gasse das helle Wasser der Wasserleitung in raschem Flusse. Das Städtchen selbst breitet sich längs der Savannah, einer großen, von prächtigen Alleen ein-

gefaßten Wiesenfläche aus. In der Mitte dieser Fläche, von riesigen Königspalmen umgeben, ist das Monument der schönen Creolin: Josephine Tacher de la Pagerie, der ersten Kaiserin der Franzosen. Das Costume dieser Statue, sehr kurzer Leib mit langer, wallender Schleppe, scheint die Modestellung der farbigen Damen von Fort de France geworden zu sein.

Diese Damen sind durch ihre Liebenswürdigkeit bei den Seefahrern in gutem Renommé, und wenn die farbigen Einwohner Martiniques eines schönen Tages ihre braunschwarze Farbe verloren und gegen Weiß umgetauscht haben werden, wird das zum großen Theile ihr Verdienst sein. Einstweilen begegnet man in den Straßen allen Nuancen zwischen schwarz, braun und weiß.

Die Kleider, welche bei losem Gürtel ganz den Eindruck eines Peignoire machen, sind von tadelloser Reinheit, was mit dem dunklen Köpfchen, um welches gewöhnlich ein grell gelb oder rothes Foulardtuch turbanartig gewunden ist, einen ganz hübschen Contrast bietet. Sorgfältig verhüllt der Turban die Kraushaare der Mulattinnen, es wäre denn, daß eine bevorzugte Dame sich eines kleinen Zöpfchens weniger krauser Haare erfreute, das dann natürlich ganz stolz zur Schau getragen wird.

Da die westindischen Colonien unter dem Marineministerium stehen, ist die ganze Besatzung der Insel aus Marine-Infanterie und Artillerie gebildet. Es machte auf unser ungewohntes Auge einen merkwürdigen Eindruck, in der Savannah gespannte Batterien, von Marine-Artillerie beritten, exercieren zu sehen.

Einer der malerischsten Punkte in nächster Nähe von Fort de France ist der Piton Didier. (Die Berge von Martinique haben je nach ihrer Form verschiedene Bezeichnungen; „Piton“ werden die schroff aufsteigenden, kegelförmigen, und „Morne“ die dachförmigen Berge genannt.) Der Weg dorthin führt zuerst in einer reizenden Landschaft längs den Ufern des Fließchens

Madame, mitten zwischen Palmen und Manglebäumen über die erste Hügelfette durch Zuckerplantagen dahin. Hier erreicht das Zuckerrohr bei weitem nicht jene Mächtigkeit, wie in den anderen Ländern. Die Zuckerplantagen bieten von weitem einen lieblichen Anblick. Die ganze Fläche der Plantage, auf welcher das Zuckerrohr in dichter Menge wächst, gleicht einer Alpenwiese im saftigsten Grün. In der Nähe läßt sich eine solche Plantage recht gut mit einem Schilfdickicht vergleichen. Nach und nach verminderten sich die Zuckerplantagen, und als wir die zweite Hügelfette überstiegen, wurde die Scenerie wildromantisch. Vor uns ein senkrecht aufsteigender Fels, durch welchen der frühere Gouverneur, Admiral Gedon, einen Tunnel führen ließ und wodurch der Weg nach der Fontaine Didier bedeutend erleichtert und abgekürzt wurde. Schritt für Schritt ritten wir in unheimlicher Finsternis durch diesen engen, niedern Felsgang.

Am Ende des Tunnels aber ward plötzlich das Bild ein anderes. Links des schmalen Reitsteiges eine Waldschlucht, während rechts davon schroffe Felswände emporragten. Farren, die wir bei uns nur als Kräuter zu sehen gewohnt sind, schießen als mächtige Bäume empor. Bananen, deren einzelne Blätter über 8 Fuß Höhe erreichen, bildeten mit ihrem hellen Grün einen angenehmen Contrast mit der dunkelgrünen Färbung des Brodfruchtbaumes. Hin und wieder überragen Königs- und Kokospalmen diese dichte Vegetation, während Lianen und andere Schlinggewächse alles zu einer grünen Wand vereinen. Auch das beste Auge war nicht imstande, neben dem Reitwege ein unbewachsenes Plätzchen zu entdecken. Man kann sich recht gut vorstellen, welchen Eindruck diese Vegetation erst in vollster Blüte auf den Beschauer hervorbringen muß.

Ohne die reiche Tropenvegetation hätten wir uns nach Steiermark versetzt geglaubt. Längs der Felswand, schroff am Abgrunde vorbeiführend, brachte uns der Weg durch eine tiefe Waldschlucht, an einem brausenden Sturz-

bache vorbei, nach den warmen Quellen. In diesem Schatten liegen drei kleine hölzerne Wohnhäuser, das Badhaus und der Conversationsaal dicht nebeneinander um eine Miniaturgartenanlage gruppiert.

Nach stärkendem Bade und frugalem Mahle stiegen wir, die Pferde am Zügel führend, auf steilem Wege durch eine urwaldgleiche, dichte Vegetation aus der Wildschlucht empor und hatten in kurzem Balata, die Sommervilleggiatur des Gouverneurs, erreicht. Von hier ist der schönste Anblick der Bai von Fort de France. Rasch kamen wir auf einem breiten Fahrwege, der ganz den Charakter einer Parkanlage hatte, nach Umgehung mehrerer Hügelreihen nach Fort de France.

Den 22. Februar 1875 früh verließen wir Fort de France nach einem eiltägigen Aufenthalte, während welchem man uns in jeder Beziehung gastfreundlich und liebenswürdig entgegengekommen war. Erlebten wir ja sogar die Ueberraschung, unsere Volkshymne von braunen Dilettanten (Bürgern der Stadt) uns zu Ehren spielen gehört zu haben. In kurzer dreistündiger Fahrt längs der schroffen, vielfach geschnittenen Küste erreichten wir St. Pierre, den Handelshafen von Martinique. Den Reiz der Küste zu beschreiben, ist unmöglich. Jeder Moment bringt ein anderes Bild. Am Strande niedere, dichte Palmenwäldchen, an schroffe Klippenwände angelehnt, hin und wieder zwischen denselben die hölzernen Hütten hervorlugend oder ein Kirchturm dieselben überragend. Höher hinauf, an der Berglehne, saftgrüne Flächen (Zuckerrohrplantagen), welche ganz den Eindruck der Hochalpe machen. Tiefe Schluchten wechseln mit Bergvorsprüngen und breiten Thälern ab.

St. Pierre ist eine offene Rhede; die Stadt breitet sich am Fuße der Bergkette aus, die Mont-Pelle mit Corbet verbindet. Als prächtiges Wahrzeichen für den Seemann dient die auf einem Vorgebirge befindliche Marmorstatue der heiligen Maria, eine wahre „Madonna im Grünen.“ Von dem tiefgrünen Hintergrunde,

durch die Weiße des Steines abstechend, ist die Madonna-Statue weithin sichtbar. Ich habe viele Madonnen in meinem Leben gesehen, aber nicht Eine, welche sich in so reizender Lage befindet. Die Stadt ist Handelsstadt durch und durch und Stapelplatz sowol jener Waren, die von den französischen Antillen exportiert, als auch jener, die importiert werden. Die holländische Reinlichkeit von Fort de France findet man hier allerdings nicht. Die Häuser, meist einstöckig, sind mit Ausnahme des Bankgebäudes von Holz. Die Bank von Martinique wurde von der Regierung mit dem Kapital der Entschädigung bei der Sklaven-Emancipation gegründet, und sind deren Actien daher zumeist im Besitze von Pflanzern. Auch hier fließt in den zu beiden Seiten der Gassen befindlichen Gassen klares Wasser in raschem Falle.

Das Interessanteste der Stadt ist aber unstreitig der botanische Garten, der sobald nicht seinesgleichen hat. In ihm werden Versuche mit ostindischen Pflanzen behufs Acclimatisation derselben gemacht. Durch eine wildverwachsene Schlucht, zwischen dicht von Pflanzen bedeckten, schroff aufsteigenden Felswänden, deren Höhe nur die Königspalme Concurrenz macht, führt der Weg in einem natürlichen Parke voll der üppigsten Vegetation dahin. Der Kunst überließ nur, hie und da die Wildnis zu lichten und Wege durch dieselbe zu bahnen. So verlockend es auch war, vom Wege abzuweichen und in das Dickicht einzudringen, wurde es uns doch von unserem lebenswürdigen Begleiter, einem Creolen böhmischen Ursprunges, Freigattencapitän v. Leiriz, auf das entschiedenste verboten, da man vor der *fer de lance* nirgends sicher ist. In welcher Menge dieselbe auf der Insel vorkommt, mag daraus ersehen werden, daß man gelegentlich der Urbarmachung eines Terrains auf einer Hektare Landes 75 Stück derselben fand.

Nach Dr. Ruzs kommt die Lanzenschlange (in Brehms „Illust. Thierleben“ *bothrops lanceolatus* genannt) außer der Insel Martinique nur noch auf St. Lucie vor.

Sie ist so zahlreich verbreitet, daß z. B. auf den zum Fort Bourbon gehörigen Ländereien in den Jahren 1818 bis 1825 2396 Lanzenschlangen, bei Fort Royal jedes Vierteljahr circa 70 dieser Schlangen getödtet wurden. Die Verluste an Menschenleben durch die Lanzenschlangen sind schauerlich; infolge ihres Bisses entsteht eine Geschwulst des verwundeten Theiles, welcher bald bläulich und brandig wird, Erbrechen, Zuckungen, Herzweh, unbefiegbare Schlassucht u. s. w. und nach wenigen Stunden oder Tagen der Tod, oder im günstigsten Falle jahrelanges Leiden aller Art, Schwindel, Brustweh, Rähmung, Geschwüre &c. Wenn auf den Zuckerplantagen das Zuckerrohr geerntet wird, läßt man die Neger stets in einer Reihe arbeiten, wird eine Schlange bemerkt, so flieht die ganze Reihe davon, der muthigste Neger rückt dann wieder vor und erschlägt das Ungethüm. Die gegen den Biß angewendeten Heilmittel sind zumeist aus dem Pflanzenreiche; eine Zeitlang erregte der Huako (Mikania Guako) große Erwartungen und wurde deshalb massenhaft auf Martinique angepflanzt, erwies sich aber leider als erfolglos. Jeder Gebissene nimmt seine Zuflucht zu alten Negern, die man hier Panseurs nennt, die aber auch nicht immer zu helfen wissen. Graf von Görz erzählt, daß man einmal den glücklichen Gedanken gehabt, den afrikanischen Secretär (Kranichgeier), der die gefährlichsten Schlangen angreift und auffriszt, nach Martinique zu versetzen, die Leute schossen aber die Vögel weg. — Die Lanzenschlange erreicht die Länge von sechs bis acht Fuß und die Stärke eines Mannesarmes.

IV.

Guadeloupe.

Nur kurz war unser Aufenthalt im Hafen von St. Pierre. Am 23. Februar 1875 nachmittags verließen wir das liebliche Martinique und kamen nachts darauf in Basse-terre auf Guadeloupe an.

Guadeloupe wird, streng genommen, von zwei Inseln gebildet: Basse-terre und Grande-terre, die nur durch einen kleinen, schmalen Kanal von einander getrennt sind. Aehnlich wie in Martinique bietet der Anblick von Guadeloupe eine gewaltige, hoch in die Wolken aufsteigende vulcanische Gebirgsmasse. Es sollen sich gegen 14 ausgebrannte Krater auf der Insel befinden. Die Gebirge sind bis zu ihrem Gipfel dicht bewaldet. Alle Schönheit und aller Reichthum der Scenerie aber culminiert in der gewaltigen La Soufrière, dem 5000 Fuß hohen, noch jetzt thätigen Vulcane, der überdies seines großen Schwefeldampfes wegen noch besonders bemerkbar ist.

Die Soufrière ganz frei von Wolken zu sehen, gehört zu den Seltenheiten. Uns war es vergönnt, dieses Schauspiel zu genießen, als wir den Sommeraufenthalt von Basse-terre, Champ-Jakob, besuchten. Schon hatten wir zwei Bergketten überschritten, ohne von der Soufrière mehr als den Fuß gesehen zu haben, als sich der Nebel ein bißchen hob und wir durch die violetten Strahlen eines breiten Regenbogens das Schauspiel des ganzen Anblickes der Soufrière genossen — ein Anblick, der unbeschreibbar ist. Zu den Füßen dieses Vulcanes breitet sich Basse-terre aus, ein Städtchen, dem man weder das Lob vom Fort de France noch St. Pierre geben kann. Am Strande befindet sich der einzige Platz, dessen sich Basse-terre zu erfreuen hat, und unter dem Schatten seiner Alleen, die fast knapp bis an den Strand reichen, sind die kleinen, zierlichen Canoes der Neger ans Land gezogen.

V.

Port au Prince.

Am Morgen des 7. März 1875 segelten wir bei Gonave, einer Insel, deren Mahagoni-Reichthum leider des theuern Lohnes und der Unverläßlichkeit der Neger-

arbeit halber nicht gehörig ausgebeutet wird, vorbei, dem Hafen Port au Prince zu. Von der Stadt selbst ist von der Seeseite nicht viel zu sehen, und das, was sichtbar ist, stimmt gerade nicht erbaulich. Desto lieblicher ist jedoch die Scenerie des Ankerplatzes. Dicht bewachsene kleine Inselchen, deren Büsche und Bäume gleichsam aus dem Meeresgrunde aufzusteigen scheinen, bilden in großer Menge die Vorposten des Ufers. Der Strand außerhalb der Stadt ist mit den verschiedensten Bäumen bepflanzt, nur entbehrt das Auge des Anblickes der saftgrünen Zuckerpflanzen, da die freien Neger, ähnlich dem Kinde, welches das Messer schlägt, mit dem es sich geschnitten, vielleicht in Erinnerung alter Traditionen den Anbau des Zuckerrohres absichtlich vernachlässigen. Der eine Theil der Bucht wird von jetzt leider entholzten, hohen Gebirgen gebildet, während der andere durchwegs hügeligen Charakter hat. Noch desselben Morgens betraten wir zum erstenmale den freien Boden der schwarzen Republik. Schon vorher bekamen wir einen Theil der Streitmacht des Landes zu Gesicht. Im Hafen, in nächster Nähe von uns, war ein alter, von außen sehr rein gehaltener haitianer Kriegsdampfer geankert, der in früheren Zeiten die Bestimmung hatte, während der Kämpfe der beiden Nachbar-Republiken Haiti und Domingo für die Verproviantierung der Streiter sowie Port au Prince's zu sorgen, jetzt aber nicht mehr viel zu leisten imstande ist.

Den schwarzen Matrosen scheint es übrigens ganz gut am Bord zu gehen. So viel mit dem Fernrohre ersichtlich, haben diese schwarzen Söhne eines freien Landes von militärischer Disciplin und Ordnung ganz sonderbare Begriffe. Sie lungerten an allen Orten auf Deck in sehr verwahrloster Adjustierung herum, und ihre Hauptbeschäftigung schien das edle Nichtsthun zu sein. Ich muß aufrichtig gestehen, daß unsere Erwartungen beim Betreten des Landes so ziemlich herabgestimmt waren, denn was sich dem Auge darbot, war Unordnung

und Schmutz, von welch letzterem übrigens die Nase auch ein gutes Stück abbekam. Es ist wahr, ein großer Theil der Stadt, gegen 800 Häuser, ist erst vor kurzem durch eine verheerende Feuersbrunst zerstört worden. Aber auch die ärmste Stadt des Orients ist nicht so verwahrlost, als die Residenz des Präsidenten von Haiti. Maschinenbestandtheile, theils zerbrochen, theils noch in Kisten gepackt, liegen längs der Straßen in malerischer Unordnung aufschichtslos herum. Kanonenrohre befinden sich mit Wasserleitungsrohren friedlich gepaart in den Gassen beisammen. Die Feuerspritzen stehen mitten in den Straßen noch an jenen Stellen, wohin sie vor sechs Wochen zum Schutze der Häuser dirigiert wurden. Nur haben die freien Neger die Schläuche einstweilen gestohlen, um durch derlei unnöthige Maschinen beim nächsten Brande nicht mehr gestört zu werden.

Die Stadt ist allerdings äußerst regelmäßig in quadratischen Häuserblöcken angelegt, aber wie ist sie gehalten! Fast mitten in den Straßen befinden sich vor den meisten Häusern Kehrriethaufen, und in den Gruben, die anstelle der Gassen an beiden Seiten der Gassen sich befinden, fließt statt hellen Wassers träge, übelriechende Fauche. Die Bevölkerung besteht in der Mehrzahl aus Negern; der Weiße ist geduldet, doch der Mulatte verachtet.

Rathlos gingen wir durch die Straßen, nicht wissend, wohin uns zu wenden, um uns ein besseres Bild von dem Neger, „der die Fessel gebrochen“, bilden zu können. Umsonst, überall dieselbe Unordnung und Verwahrlosung. — Den komischesten Eindruck machte aber das aus Vollblutnegern bestehende Militär. Statt daß man dasselbe dem Klima entsprechend gekleidet hätte, ist es in alte französische Uniformen gesteckt; von einer Gleichheit der Adjustierung keine Spur. Ein Mann trägt einen Strohhut, der andere eine Kappe und der dritte einen sehr nett gearbeiteten, aber ganz beschmutzten Ezako mit rothem, schleußigem Federbusch, tief im Nacken

sitzend. Schuhe trägt fast niemand. Ganze oder rein gepuzte Uniformen haben selbst die Generale nicht, und mit den Waffen geht es auch nicht viel besser. Dieselbe Verwahrlosung und Undisciplin herrscht in den zahllosen Wachtstuben, deren es in der Stadt zerstreut eine Menge gibt. Der commandierende Offizier solch eines Piquets liegt in seiner in der Veranda ausgespannten Hängematte im tiefsten Negligé. Der Posten sitzt auf der Thorschwelle, das Gewehr an den Thürpfosten gelehnt, und die übrige Mannschaft schläft entweder auf der Straße oder macht einen Spaziergang, so daß von der aus 20—30 Mann bestehenden Wache beim „Treten ins Gewehr“ kaum 5 Mann zu finden sind. Der Gesamteindruck des haitianer Militärs ist der, als hätte eine rebellische, betrunkene Meute ein altes Zeughaus gestürmt und triebe ihren Unfug mit den eroberten alten Waffen und Uniformen. Ein wahrer Hexensabbath! Kann man den von Deutschen erhaltenen Nachrichten trauen — und es ist kein Grund zum Gegentheile da — so soll in Haiti auf je zwei Mann ein General kommen. So wunderbar der Eindruck des Militärs auf uns gewirkt, ebenso komisch kam uns die Toilette der schwarzen Damenwelt vor: hellfarbiges Kleid mit langer Schleppe, Krepp- oder Seidenschawl und ein altartiger Hut mit weißer Straußfeder, all' das nachlässig auf einem mageren Körper mit langen Armen ruhend, die in einem fort wie Telegraphenarme herumschlenkern — mit einem Worte fast ganz die weltbekannte Madame Batavia der Affenkomödien. Doch ist das nicht ganz allgemein zu nehmen, denn auch höchst anständige, einfache und sehr geschmackvolle Toiletten im Genre der Morgentoiletten unserer Badeorte haben wir — allerdings nur hie und da — gesehen. Bei unseren Kreuz- und Quersfahrten in der Stadt konnten wir uns von der Ueberhebung der Neger selbst überzeugen, und der Zuruf: „Qu' est ce que vous cherchez blanc?“ war ein sehr häufiger.

Daß wir nach tüchtigem Durchstudieren der Stadt zu unserm Consul gingen, ist selbstverständlich. Angenehm überrascht waren wir, als uns der Consul, Herr Rüdecke, seiner Frau, einer gebornen Haitianerin vorstellte, von ihr in reinstem Deutsch angesprochen zu werden. Diese ebenso liebenswürdige wie fein gebildete Dame hat in Paris und Hamburg ihre Erziehung genossen. Sollten diese Zeilen vielleicht den Weg nach Haiti finden, so mögen sie daselbst unseren Dank für die freundliche Aufnahme entrichten.

Obwol nach den Gesetzen des Landes der Weiße Bodeneigenthum weder besitzen noch erwerben darf, ja die weißen Commis der Handlungshäuser sogar mit einer Steuer von 250 bis 500 fl. per Jahr belegt sind, eine Steuer, die freilich der Handlungsherr beim Consumenten hereinbringt, so geht doch der Handel des Landes ausschließlich durch weiße Hände. In Port au Prince befinden sich in den verschiedenen Geschäftshäusern gegen 60 junge Deutsche angestellt; leider sind die Ortsverhältnisse derart, daß es denselben an einem geselligen Vereinigungspunkte fehlt. Was aber der Gesammtheit nicht möglich, haben Einzelne erreicht. Wir selbst waren von mehreren dieser jungen Deutschen im recht behaglichen Heim zu guter deutscher Küche geladen. Von guter Mahlzeit und frischem Trunke zurückkehrend, war es uns vergönnt, ein neues Stück Polizeiwirthschaft zu sehen oder eigentlich nicht zu sehen. Die Residenz hat sich noch zu keiner Beleuchtung aufgeschwungen. Die Rückkehr zum Landungsplaze war also mit einiger Schwierigkeit verbunden, und nur der guten Bootsung unserer deutschen Freunde, die uns begleiteten und denen die Furten (Brücken existieren nicht) durch die Gassen auch im Dunkeln bekannt waren, hatten wir es zu verdanken, daß wir trockenen Fußes und mit reinen Inexpressibles an Bord kamen. Auf dem Wege zum Landungsplaze wurden wir unzählige male von um Wachfeuer gelagerten Wachpiquets angerufen. Ein einfaches „bon soir,

général“, dem Offizier (!) zugerufen, genügte als Paßwort, und nur einmal waren wir genöthigt, den uns in den Weg tretenden Offizier mit einer Freimaurer-Cigarre zu beschwichtigen. Es ist eben eine Cigarre der beste Paß in Port au Prince.

Zur Illustrierung der inneren Verwaltung mag folgendes dienen: Behufs Herstellung einer Wasserleitung, die in Port au Prince eine Lebensfrage ist, da bisher das Wasser der Stadt mit Booten von einem, eine Stunde entfernten Flüschen zugeführt wird, bewilligte die Kammer 200,000 Frs. Contracte wurden in England abgeschlossen, und schon war die erste bedeutende Sendung der Wasserleitungsrohren eingetroffen, als das souveräne Volk, d. i. die Kammer, die von ihm selbst bewilligte Wasserleitung verbot und den Contract nach Zahlung von drei Viertel der stipulierten Summe wieder aufhob. Muthmaßlich nur darum, weil das verwendete Geld in weiße Hände kam, da eben die Neger weder Gießereien noch Fabriken besitzen, und so ist der Staatschatz um 150,000 Frs. ärmer und Port au Prince ohne Wasser, obwol in den Straßen eine beträchtliche Anzahl Leitungsrohren halb in der Erde vergraben liegen. — Nicht viel besser ging es mit der Pflasterung und endlich mit der einzigen Krupp'schen Kanone, welche Haiti besitzt, die, obwol sie gegen 40,000 Thaler gekostet, irgendwo im Schmutze rosten soll.

Zwei Tage nach unserer Ankunft wurden wir zur Audienz beim Regierpräsidenten vorgelassen. Da das Regierungsgebäude beim großen Feuer verbrannte, war der Empfang im kleinen Palais. Vom Landungsplatze bis zu diesem Palais war jeden Steinwurf weit ein von einem Offiziere commandirtes Wachpiquet aufgestellt, welches uns beim Passiren mit großem Geräusche die militärischen Ehren leistete. Die Militäruniformen der ärmsten wandernden Schauspielertruppe sehen anständiger aus, als jene der für uns postierten Ehrenwachen. Nicht besser war es mit der Palaiswache bestellt. Im

Palais angekommen, wurden wir von zwei Generalen in sehr derouter Adjustierung empfangen und zum Audienzsaal geleitet, wo uns der Staatsminister, ein Mulatte, empfing. Die Einrichtung des Saales war einfach. Strohseffel, amerikanische Schaukelstühle, ein Tisch — voila tout! An den Wänden eine große Lithographie, Pius IX. darstellend, vier Stahlstiche nach David, zwei gute französische Photographien, jede den Präsidenten vorstellend, und eine miserable Lithographie von Billon. Kurz nachher kam der Präsident mit dem Finanzminister und Minister des Aeußern, sämmtlich Vollblutneger. Der achtzigjährige Präsident, Michael Domingue* war in einen reich mit Gold gestickten Staatsfrack gekleidet, die Minister in Civilfrack mit weißer Cravatte.

Der Commandant begrüßte den Präsidenten, welcher sich den ganzen Stab vorstellen ließ. Nachdem der Präsident uns gebeten, Platz zu nehmen, servierte sein in großer Parade reich adjustierter erster Adjutant in kleinen Gläschen Anisette de Bordeaux. Als alle Gläschen vertheilt, erhob sich der Präsident, um Entschuldigung bitend, daß er nichts Besseres bieten könne, und hielt folgenden Toast: „Ich trinke auf das Wohl Ihres Souveräns. Möge er noch lange fortfahren, seine Völker zu beglücken!“

Nach diesem Toaste versprach uns der Präsident, sein vierjähriges Knäblein, l'enfant d'Hayti, wie er es selbst nannte, vorzustellen. Der kleine Sohn der schwarzen Excellenz kam auch richtig bald darauf an der Hand einer eben so schwarzen sechs jährigen Aja herein. Während aber seine Bonne nur ein blauwollenes Hemdchen als einzige Bekleidung hatte, war er recht nett europäisch gekleidet und mit einem Obersten-Käppi bedeckt.

Hiermit hatte die Audienz ihr Ende. Tagsdarauf benühten wir die günstige Brise, um gegen Cuba, die Perle der Antillen, zu segeln.

* Es ist dies der im April-Aufstande dieses Jahres gefallene Präsident.

VI.

Die Perle der Antillen.

Am 12. März 1875 verließen wir die Neger-Republik, am 14. bekamen wir die Gebirgsketten Cuba's in Sicht, und schon am 15. liefen wir in St. Jago de Cuba ein. Hat man die enge Einfahrt des Hafens passiert, so erweitert sich die Bai und bildet rechts und links mehrere äußerst anmuthige, mit Palmenwäldchen und Fischerhütten besetzte kleine Buchten, die dem Hafen ganz das Ansehen eines Landsees geben. Den Hintergrund der Bai bildet eine hohe Gebirgskette, an deren hügeligem Fuß St. Jago de Cuba liegt.

Die Stadt selbst bietet dem Beschauer nichts besonderes dar und besteht größtentheils aus einstöckigen Häusern, von denen die meisten im Erdgeschoße eine offene Veranda, im oberen Stocke eine Gallerie besitzen. Was jedoch in Cuba den Fremden allsogleich ins Auge fällt, sind die eigenthümlich geformten landesüblichen Equipagen, Volanten genannt. Der Wagenkasten derselben ist einem Phaëton ähnlich, von genügender Breite, um drei Personen das Sitzen zu ermöglichen, hat nur rückwärts Sitze, und ist nach vornehin durch eine Schutzblende, ähnlich den bei Kutschböcken gebräuchlichen, abgeschlossen. Dieses seltsame Fahrzeug ruht auf zwei Rädern, die sicherlich 5—6' Durchmesser haben, von deren Achse eine ungewöhnlich lange Gabel ausläuft. So auffallend diese Wagen sind, ebenso auffallend ist die dazu gehörige Bespannung. Neben dem Gabelthiere, links seitwärts, ist an die Volante, dem Callesero als Sitz dienend, ein zweites Thier mit losen Strängen angespannt, welches dem Gabelthiere um eine halbe Länge voraus ist.

Leider sind die so lohnenden Ausflüge in die Gebirge jetzt nicht rathsam, da die Insurgenten sich in ihnen festgesetzt haben. Die jetzige Insurrection, die nun schon an die sechs Jahre dauert, ist von den aben-

teuerlichen Flibustierzügen in den Fünfzigerjahren, die der venezuelaner General Lopez und ein Ungar unternahmen, wohl zu unterscheiden; während diese Flibustierzüge mit dem Motto: „Losreißung vom Mutterlande“, unter den Cubanern gar keinen Anhang fanden, sind jetzt im Lager der Insurgenten auch wohlhabende Cubaner vom guten Namen, die zwar nur die Unabhängigkeit der Insel vom Mutterlande erkämpfen wollen, aber doch durch die Umstände zur Losreißung der Insel vom Mutterlande gedrängt werden. Das System ihrer Kriegsführung haben sie dahin proclamirt: „Volle Verwüstung der Insel und dadurch Hinausdrängung der Spanier.“ Es ist ein Kampf um die Existenz, den Spanien auf Cuba führt; denn erhält Cuba eine eigene, von Spanien getrennte Verwaltung, so kommen die großen Ueberschätze der Einkünfte der Insel zugute, — statt wie bisher nach Spanien zu wandern. Die ganze Insel ist von der Bewegung ergriffen und in zwei Lager getheilt; wenn aber auch der Kampf ein erbitterter ist, so wird er doch in den deutschen Blättern ganz falsch geschildert, und alles, was über die brutale Behandlung der Opfer der Virginius-Affaire in die Oeffentlichkeit gedrungen, gehört in das Reich der Fabeln.

Unser liebenswürdiger Vertreter, Herr Schuhmann, dem ich alle Informationen verdanke, führte uns in eine erst kürzlich von ihm übernommene, circa $\frac{3}{4}$ Stunden von der Stadt entfernte Plantage, um uns recht gründlich einen cubaner Edelsitz zu zeigen; schon von weitem winkte uns das Herrenhaus mit seinen breiten, saftgrünen Jalousien zwischen den Kronen von Königspalmen recht freundlich entgegen. Bald führte uns der Weg von der Straße aus durch eine dichte Allee riesiger Königspalmen dem Herrenhause zu, um dessen Erdgeschoß ein gedeckter Gang (Veranda) an allen Seiten herumging, während im ersten Stocke (mehr hatte die Villa nicht) die Gallerien um alle vier Seiten des Hauses führten. Bad-, Gast-, Schlaf- und Speisezimmer, ein

Conversationssaal sowie ein Gasreservoir befanden sich in der Villa. Fechtboden, Schwimmschule sowie Stall und Remise waren in abseits gelegenen eigenen Gebäuden untergebracht. Rückwärts der Front bot ein zierlicher Blumengarten alle Varianten der Blumenflora von Cuba dar, und das Auge des Beschauers konnte sich ebenso an der Farbenpracht der Blumen, wie an dem Spiele der niedlichen Colibris, dieser Kiliputaner der Vogelwelt, ergözen. Zuckerrohrfelder, die Quetschmühle, das Sudhaus, Tabaksfelder sowie deren Trockenhütte waren in nächster Nähe und wurden von uns genau besichtigt. — Die Arbeitskraft in dieser Plantage bestand zum größten Theile aus Sklaven, da Spanien in seinen Colonien die Sklaverei trotz Castellar noch immer nicht aufgehoben; doch befindet sich auf Cuba nebst den Sklaven auch eine recht ansehnliche Menge freier Schwarzer, und tritt die Sklaverei hier in einer fast patriarchalischen Form auf. Wie Herr Schuhmann erzählt, fand er bei Uebernahme der Plantage unter anderen Sklaven einen, der in Eisen geschlossen war; auf Befragen ward ihm die Auskunft, daß der schwarze Scipio ein besonderer Freund von Ausflügen auf eigene Faust, besonders während den Arbeitsstunden sei und erst spät des anderen Tages, womöglich nach der Arbeit, rückkehre. Er befahl allsogleich dem Manne die Kette wegzunehmen und sagte ihm: „Kerl, du kannst, wenn du willst, in meiner Plantage aus- und eingehen, der Thorwächter hat schon hiefür meine Befehle; fehlst du mir aber ein einzigesmal bei der Arbeit, so verkaufe ich dich“, und heute ist Scipio einer seiner fleißigsten Arbeiter. Ein großer Theil der Plantagenbesitzer, in deren Districten die Insurgenten haufen, hat sich mit seinen Sklaven in die Stadt gezogen und lebt einzig und allein von ihnen als Kapital. Ein Theil gestattet seinen Sklaven, gegen monatlichen Erlag von 17 Dollars sich frei herumzutreiben und zu verdingen wie er will, während ein anderer sie selbst gegen die gleiche Summe an Arbeitsgeber verdingt.

Die Neger, Freie wie Sklaven, in St. Jago erkennen einen von ihnen als König an, der auch das Privilegium genießt, am heiligen Dreikönigstage mit Gefolge dem Generalgouverneur seine Aufwartung zu machen. Mit allerhand Firtelanz geschmückt und vom zahlreichen Hofstaat begleitet, begibt sich Seine schwarze Hoheit auf den Weg; bei jeder Kreuzungsstelle der Straße gehen die schwarzen Kammerherren voraus, das Terrain zu sondieren — und erst wenn alles in Ordnung, setzt sich der Festzug in Bewegung. Die Sache, die auch recht komisch zum Anschauen sein soll, wird aber von den Schwarzen ziemlich ernst genommen, wo für folgendes als Beleg dienen kann: Der jetzige Negerkönig, ein Bonbivant (natürlich in seinem Sinne) non plus ultra, läßt sich immer nach Neujahr Schulden halber einstecken; um nun am heiligen Dreikönigstage ihren König nicht zu verlieren, zahlen alle Neger freiwillig seine Schulden.

Einen großen Theil des Aufschwunges, den die Insel gewonnen, dankt sie den französischen Emigranten, die gegen Ende des vorigen Jahrhunderts von St. Domingo während der Insurrection sich hieher geflüchtet haben.

Nur zu bald verfloß die für den Aufenthalt in St. Jago bestimmte Zeit, und den 22. März 1875 segelten wir nach Jamaika ab, dessen berühmte blaue Berge wir am 23. März in Sicht bekamen.

VII.

Jamaika.

Jamaika's blaue Berge wurden von Columbus bei seiner zweiten Reise am 3. Mai 1494 zum erstenmale gesichtet, und obwol mehrere Besitzergreifungsversuche von den Eingebornen verhindert wurden, zwang ihn doch der schlechte Zustand seiner Schiffe, die er

fielholen und kalfatern wollte, die Landung mit Gewalt durchzusetzen und von der Insel Besitz zu ergreifen, die jedoch später acht Jahre lang unbeachtet blieb und erst bei Columbus' vierter und letzter Reise in den thatsächlichen Besitz der Spanier gelangte, die in dem kurzen Zeitraume von 60 Jahren ad maiorem dei gloriam 60,000 Indianer vernichteten. Seit 1655 ist die Insel in englischem Besitze.

Den 24. März 1875 früh sichteten wir den Leuchthurm Port Royal und liefen bei Port Royal, dem Kriegshafen, vorüber in den nach Kingston führenden 12 Meilen langen Kanal ein, woselbst wir um 2 Uhr ankerten. Kurz hinter Kingston schließt sich der Hafen und dehnt sich, parallel mit dem Hauptlande den Kanal bildend, eine bewachsene Sanddüne aus, die für den Hafen Kingstons einen natürlichen Wellenbrecher bildet und an dessen anderem Ende Port Royal, eine complete Marinecolonie, liegt. Beiläufig in der Mitte der Düne reicht eine schmale Landzunge in die See hinaus, die dadurch, daß daselbst in früheren Zeiten gefangene Piraten gehängt wurden, eine besondere Berühmtheit erlangte und auf allen Seekarten als Gallows-Point bezeichnet ist.

Port Royal, die frühere Hauptstadt der Insel, wurde 1692 fast complet zerstört. Martin gibt in seinem Werke „British colonies“ einen ausführlichen Bericht über jenes schreckliche Naturereignis, den wir im Auszuge mittheilen wollen.

Port Royal, dessen Hauptbürger Bucanier und dessen Hauptbesucher Sklavenhändler waren, dessen Magazine voll der kostbarsten Waren steckten und dessen Niederlagen die werthvollste Beute Mexiko's und Peru's enthielten, in dessen Mauern ein sibaritisches Leben herrschte, sah 1692 all' diesen Reichthum und Ueberfluß mit einem Schlage vernichtet. Am Morgen des 7. Juni 1692, während eben Rath und Gouverneur zu einer Sitzung versammelt und die Straßen voll-

gebrängt vom Volke waren, verdunkelte sich plötzlich der bis dahin klare und helle Himmel, während das Aufblitzen einzelner Streifen purpurnen Lichtes die Finsternis nur noch schrecklicher machte. Ein entferntem Donner ähnliches Brüllen ließ sich vom Gebirge hören, die See stieg rapid über 30 Fuß über den Strand, die ganze Stadt überflutend und unter den Wellen begrabend. Die englische Fregatte „Swan“, von ihrem Anker losgerissen, blieb, durch eine merkwürdige Windstille begünstigt, über den zerstörten Häusern liegen, vielen Leuten hiedurch als Zuflucht dienend. Von den 3000 Häusern der Stadt blieben nur gegen 200 unversehrt. Die von den Todten herrührenden Miasmen vernichteten in Bälde viele Tausende der Ueberlebenden. Ganz Jamaika fühlte den Verlust. Die Bewegung erstreckte sich auch landeinwärts; Hügelreihen wurden getrennt, Flüsse nahmen neue Bahnen, Berge öffneten sich und begruben alles Leben in ihrem Innern. Noch jetzt kann man bei Windstille die Ueberbleibsel der gesunkenen Stadt als warnendes Zeichen eines schrecklichen Gottesurtheils sehen.

Kingston, der jetzige Handelshafen Jamaika's, wurde erst 1693, nachdem Port Royal durch ein Erdbeben fast complet vernichtet war, gegründet. Einen freundlichen Charakter hat es gerade nicht, was übrigens auch daher kommt, daß die Stadt in ihren Hauptstraßen in überwiegender Menge von Warenmagazinen gebildet wird, die mit ihren schmutzig rothen Ziegelsteinmauern recht verwahrlost aussehen. Außerhalb der Stadt befinden sich in kleinen Gärtchen recht nette, aus Holz erbaute, lustige, in hellen Farben prangende Häuser, in welchen diejenigen, denen ihre Beschäftigung es nicht gestattet, up the hill's in den Long mountains irgend ein Refugium zu suchen, die schlechte Jahreszeit zubringen. Das nur eine Stunde hievon entfernte Spanisch-Town war in früheren Zeiten der Sitz der Regierung und ist unstrittig älteren Datums. Da die Bahn nur

zweimal des Tages dahin geht und wir außerdem auch ein bißchen den Charakter des Landes kennen lernen wollten, machten wir den Ausflug dahin zu Wagen. Bald war Kingston hinter uns, und auf einer prächtigen Straße zwischen massiven Einfriedungen baumhoher, senkrecht aufragender Kaktusen, abseits welcher eingezäunte Gärten, Plantagen und Thierweiden lagen, fuhren wir in zwei Stunden nach Spanisch-Town, welches am Hauptplatze, auf dem sich Theater, Schule und Regierungsgebäude befinden, ganz den Charakter einer englischen Provinzialstadt hat.

Nach einer kurzen Erfrischung setzten wir den Weg nach Bog Walk, einer Art Urwald, fort. In rascher Fahrt hatten wir den Fluß Rio Cobre erreicht, längs dessen linkem Ufer uns der Weg in vielen Biegungen in den malerischen und wildromantischen Theil des Bog Walk brachte. Auf beiden Seiten von hohen Felsen eingeschlossen, die derart bewaldet sind, daß auch nicht ein Stückchen Gestein sichtbar bleibt, bahnt sich der Rio Cobre in schnellem Falle seinen Weg, ab und zu die üppige Vegetation in seinem Laufe mitnehmend.

In einem Negerhose wurde Halt gemacht, nachdem wir von der schwarzen Besitzerin die Erlaubnis erhielten, unter ein paar Bananen-Pflanzen unsere Frühstücksvorräthe auszukramen. Ueberraschend war es für uns, in dieser Negerhütte fast nichts als religiöse Tractätlein zu finden. Es sollen eben religiöse Schriften die Lieblingslectüre der Neger bilden. Wie bekannt, ist auf den englischen Colonien die Sklaverei seit 1833 aufgehoben.

Da die Zeit uns drängte, kehrten wir nach Spanisch-Town zurück und sagten all' der Schönheit des herrlichen Urwaldes, der einen geradezu überwältigenden Eindruck auf uns machte, rasch Adieu.

Während wir durch die Straßen von Spanisch-Town schlenderten, machten wir die Bekanntschaft eines self mad man, eines Negers, der noch als Sklave auf die Insel gekommen; da es Sonntag war, hatte er natür-

lich seine Bibel unter dem Arm. Er war sehr zufrieden mit seinem jetzigen Vaterlande, sprach viel von den Vortheilen der Bildung, von der Unmöglichkeit, mit seinem Stamme in Verbindung zu bleiben, da bloß der egyptische Neger eine Schriftsprache besäße, und lobte die Bibel als Buch der Bücher über alles. In seiner Kleidung dagegen war er ganz altväterisch und trug einen Rock mit langem Schoße, wie ihn bei uns etwa der Bauer als Sonntagsstaat trägt.

Als wir wieder in unserem Boarding-Hause anlangten, wartete unser bereits ein recht frugales Mahl, dem auch die Würze der besten Weine nicht fehlte. Bald gelang es uns auch, mit einigen gelbbraunen Kindern Eva's bekannt zu werden, und vielleicht hätte mancher von uns sein Herz zurückgelassen, wenn die Zeit nicht gedrängt hätte.

In später Abendstunde traten wir den Rückweg an und genossen hiebei das großartige Schauspiel, alle Büsche und Bäume von Myriaden von Leuchtfliegen bevölkert zu sehen, was einen Anblick von zauberhafter, unbeschreiblicher Schönheit bot.

VIII.

Die Havanna.

Nach 12tägiger Reise, während welcher es hauptsächlich die Strecke von Cap S. Antonio bis Havanna war, die uns viel zu schaffen gemacht, kam endlich den 11. April 1875 um 9 Uhr früh der Leuchthurm von Moro in Sicht, und langsam fuhr unsere Corvette dem Hafen zu, in welchem wir bald hierauf ankerten. Links der engen Einfahrt auf schroffen Felswänden sind neben dem Leuchthurme einige Festungswerke, die jedoch bei einer Vertheidigung Havanna's wenig ausrichten dürften; unter diesen Werken aber, dem Strande entlang und von hohen Felswänden überragt, breitet sich recht malerisch

das Städtchen Casa blanca aus, welches größtentheils aus Fischerhütten, Kohlenmagazinen und Werften besteht. Rechts, kurz nach Passirung der engen Einfahrtsstelle, entrollt sich dem Auge des Beschauers das prachtvolle Panorama der reichen Havanna.

Sivers in seinem ausführlichen Buche „Cuba, die Perle der Antillen“, hat den Eindruck Havanna's in so beredten Worten geschildert, daß ich es mir nicht verjagen kann, ihn hier wörtlich zu citieren. Seine Worte lauten:

„Jetzt werden rechts die Vorstädte Jesus Maria und Cerro, die in schmaler Häuserreihe Hügel auf und Hügel ab weit landeinwärts sich hinziehen, und die Vorstadt Horcon sichtbar, welche die früher genannten Vorstädte mit den übrigen Stadttheilen verbindet. Hart am Meere, am äußersten Ende des Busens, auf einer kleinen Anhöhe erhebt sich das Fort Alares. Vor uns breitet sich — zur Linken von steilen Höhen umschlossen — die geräumige Bucht von Regla aus, rechtshin durch eine weit gegen die Hafeneinfahrt sich dehnende Sandbank begrenzt. Dieser zur Stadt gehörige Ort gewährt mit seinen stattlichen Gebäuden im Schatten von Palmen und Tamarinden und mit seiner hochgelegenen Kirche den freundlichsten Anblick. — Das Auge weidet sich mit Behagen an dem vielgestaltigen Ufersaume, der bald in schroffer Wildheit berganspringt, bald zu gefälligen Hügeln allmählig hinanstrebt, bald endlich auf weitgedehnten Niederungen den Spiegel des Wassers in grüner Wiese nachzuahmen sich müht. Wer die Lagida zu Boote umsegelt und von einem der höhern Uferhügel aus auf den Hafen der Havanna herabgesehen oder zu Wagen über die Vorstadt Jesus del Monte hinaus die Chaussee von Lugano besuht und seine Blicke über die wandelnden Wellen schweifen ließ, der wird eingestehen, daß nur wenige Häfen der alten und neuen Welt diesem an Größe, Mannigfaltigkeit der Uferbildung und lebendigem Verkehr gleichkommen. Welch'

ein Reichthum geschichtlicher Erinnerungen seit den ersten Versuchen spanischer Ansiedlung bis auf die Gegenwart haftet an diesem Orte!"

Im Geschäftsviertel, das ganz bis an die See reicht, zeigen die Häuser keine besondere Eigenthümlichkeit. Quer über die ganze Straße gespannte Marquisen, deren herabhängende Enden als Firmatafeln benützt werden, schützen bei Tage gegen die brennenden Sonnenstrahlen und beschatten die Auslagen, die mit jenen Wiens und Paris' an Reichhaltigkeit und Eleganz wetteifern können. Anders ist es in den übrigen Theilen der Stadt. Dort sind die Häuser meist ebenerdig und einstöckige Häuser bilden eine Ausnahme. Bei allen aber nimmt das breite Hausthor (recht unsymmetrisch ans Ende der Fassade gestellt), in dessen Einfahrt die Hausequipage untergebracht wird, und der Empfangsalon die ganze Gassenfront in Anspruch. Große, thorartige Fenster mit Jalousien und ohne Glasfenster, dafür aber mit eisernen Gittern versehen und knapp aneinander stoßend, bilden die Hauptfronte der Häuser, in welchen die früher erwähnte Thoreinfahrt die Stelle eines Plauderstübchens versieht. Der Wagen, hauptsächlich wenn es eine Volante ist, versieht hier die Stelle der Salongarnitur. Abends gegen die Dämmerung, wenn Thor und Jalousien geöffnet und die ebenerdigen Salons brillant mit Gas erleuchtet sind, kann man die Familienmitglieder in reicher Salon-Toilette entweder in der Einfahrt um den Wagen gruppiert oder im Salon auf Schaukelstühlen sitzend finden. Ein jedes Haus hat seinen Salon, aber es gibt auch nichts einfacheres, als so einen habanneiser Salon. — Ein halbes Duzend Schaukelstühle (aus Thonet's Fabrik in Wien), ein oder zwei Rohrdivans mit einem andern Duzend Rohrstühle, ein runder Tisch, vier französische Stahlstiche an den weißgetünchten Wänden, ein Gascandelaber, ein amerikanisches Piano — das ist alles. Abends macht das einen ganz unbeschreiblich festlichen Eindruck

auf die Straßenpassanten, Salon an Salon hell beleuchtet und voll Gesellschaft zu sehen. Ich habe mich in den verschiedensten Salons Havanna's bewegt, aber nirgends die schönen Töchter Eva's (denn schön sind die Habanneserinnen!) anders als mit Nichtsthun beschäftigt gefunden.

Havanna hat mehrere recht nette Spaziergänge, worunter der Paseo de Tacón, eine Prater-Allee ohne Prater, und die Alameda die vorzüglichsten sind. Ist es dem Paseo vorbehalten des Sonntages abends der Rendezvousplatz der fashionablen Welt zu sein, wobei die Damen in completer Balltoilette, stark decolletiert und bloßarmig in ihren Equipagen erscheinen und dem Beschauer Gelegenheit geben, so recht gründlich die Reize der Habanneserinnen zu studieren, so versammelt dafür die Alameda am Paseo dela Reina an den Tagen, an denen abends die Musik spielt, in dem vor dem deutschen Club gelegenen Theile alles, was schön zu sein glaubt und gerade nicht über Equipagen verfügen kann. Ein Theil promeniert dann in den Anlagen, während ein anderer es vorzieht, auf den vielen um fünf Centavos vermietbaren Eisenstühlen sitzend Kritik an den Vorüberwandelnden zu üben oder den Klängen der Militärmusik zu lauschen. Auf den beiden Seiten der Alameda bildet dann an solchen Abenden die hohe Welt in ihren Equipagen doppelte Wagenreihen.

Einer der Paläste, die sich an die Alameda anlehnen, ist das größte Clubhaus Havanna's, dem „Club Espaniol“ gehörig, dessen ich übrigens nur deshalb erwähne, weil die Mitglieder desselben neben ihrem Vergnügen auch noch den Zweck verfolgen, für die Bildung der unteren Volksklassen zu sorgen. Der Club hat in seinem Palaste eine mehrklassige Schule untergebracht, bei deren Besuch kein Zwang und keine Formalität obwaltet. Eintritt und Austritt kann jeden Tag ohne Anmeldung stattfinden, und trotz dieser Freiheit sind die Schulsäle voll und nehmen fast alle Schüler

alle Kurse durch, ja repetieren sogar die höheren Klassen oder doch einzelne Disciplinen. Gelehrt wird spanische und französische Sprache, Zeichnen, Geographie, Arithmetik und Geschichte. Alles selbstverständlich gratis.

Einer der lohnendsten Nachmittagsausflüge ist der nach dem lieblichen Landaufenthalte Marianao. In kurzer Eisenbahnfahrt gelangt man nach diesem Orte, der ungefähr dem wiener Böslau entspricht. Fast jeder Habanese, der sich frei machen kann, hat in dessen nächster Umgebung oder im Orte selbst seine Villa oder wenigstens seine Wohnung, und da von dort die See sehr nahe liegt, gilt er auch als Seebad. Wir waren in Marianao tägliche Gäste unseres Consuls, der in lebenswürdigster Weise den Hausherrn machte und uns flatterhafte Vandläufer durch seine geistreiche Unterhaltung an seine Person zu fesseln verstand. An schönen, mond hellen Sommernächten wird der Weg nach Havanna gewöhnlich zu Wagen zurückgelegt, was dann natürlich mehr Zeit in Anspruch nimmt. Bis 7 Fuentes geht der Weg auf breiter Chaussee, mitten durch eingefriedete Plantagen, denen einzelne hochauftrebende Palmen (Veteranen, die den Orkan von 1846 überdauerten), deren scharfe Contouren sich gespensterhaft gegen den klaren Horizont markieren, ein ganz besonderes Aussehen geben. Bald hinter 7 Fuentes fängt die reizende Vorstadt Cerro an, die eigentlich fast nur von prächtigen Villen gebildet wird, die in langer Reihe bis an die Stadt reichen. Der Eindruck, den die weißen, innen hellbeleuchteten und mitten im Garten stehenden Prachtbauten, von Mondschein übergossen, auf uns machten, war ein magischer. Vergleichen ließe sich die lange Straße Cerro's etwa mit jener, die Schönbrunn mit der inneren Stadt Wiens verbindet.

Mit einigen Worten will ich schließlich noch des regen Lebens im Hafen gedenken, welches so überaus fesselnd auf den Beschauer wirkt. Tagsüber vermitteln große, häuserartig gebaute Dampffähren den Verkehr

mit Regla, alle 5 Minuten von den beiden Ufern zu gleicher Zeit abfahrend. Dazwischen denke man sich die von kleinen Dampfern geschleppten ein- oder auslaufenden Segler, ankommende und abfahrende Dampfer jeder Größe, zu Land oder Bord fahrende Kriegsboote, Luftfahrzeuge und außerdem eine Menge kleiner, den Hafenverkehr unterhaltender Boote, und man hat ein Bild, welches selbst die regste Phantasie nicht auszumalen imstande ist. Was aber uns Europäern bei den Verkehrsmitteln der Havanna besonders auffällt, ist die strenge Trennung des Farbigen vom Weißen. „Por blancos“ — „Por colores“ sind die Aufschriften der Waggon, der Cabinen sowie der Wartsäle, wobei ich noch bemerken muß, daß für Farbige blos Plätze letzter Klasse existieren, und daß dieselben selbst bei größtem Reichthum keine höhere Klasse benützen dürfen, was mit unseren europäischen Gleichberechtigungsansichten allerdings gar sonderbar contrastiert!
