# Reisebericht

nach U S A aus dem Jahre 1853

von Gottlob H a e r i n g geb. 30.9.1831

ältester Sohn von Gottlob Jakob Haering
Kaufmann in Stuttgart
und dessen 1. Frau
Sophie Wilhelmine geb. Beringer

Quelle: Claus-Eberhard Haering, Bremen

## A b s c h r i f t .

New York, den 16. August 1853.

Liebe Eltern!
So wäre denn die schönste Zeit meines bisherigen Lebens hinter mir. Nach 46 auf der See zugebrachten Tagen habe ich den Boden des Landes betreten, in welches mich seit manchen Jahren meine Gedanken und Träume so oft versetzt hatten.
Für den Deutschen, welcher Amerika besucht, ist die lange Seereise, welche er zu machen hat, eine ausgezeichnete Vorbereitung. Der weite Wasserspiegel, welcher die beiden Hemisphären trennt, ist wie ein weißes Blatt in der Geschichte seines Lebens. Auf einer Landreise schwächt die raschfolgende Reihe neuer Vorfälle, Personen und Eindrücke das Gefühl des Fernseins und der Einsamkeit. Der Reisende Kann dieselben wie die Glieder einer ununterbrochenen Kette an sich vorbeiziehen lassen, deren letztes ihn mit der Heimath ziemlich sicher verbindet. Nicht so bei einer Seereise. Sie bringt zwischen uns und die Heimath ein Meer, kein eingebildetes sondern ein wirkliches, dem Sturm, der Furcht, der Ungewißheit preißgegebenes Meer, welches die Entfernung fühlbar, die Rückkehr zweifelhaft macht. Das bunte Treiben des täglichen Lebens tritt in den Hintergrund, die Wunder der Tiefe und der Luft bilden für die Zeit der Reise die Hauptthematen des Nachdenkens und für den Reisenden ist von dem Augenblicke an, wo die letzten Tinten Europas am Horizonte verschwinden, eigentlich alles leer, bis er den entgegengesetzten Strande betritt und sich plötzlich in das neue Getriebe der neuen Welt versetzt sieht, welches lebhaft zu ergreifen sein Gemüth durch die zeitweilige Abwesenheit weltlicher Eindrücke und Beschäftigungen am besten vorbereitet ist.
Wie manche Stunde sah ich bei ruhigem Wetter über die Brüstung des Quarterdecks gelehnt dem Treiben der Wolken und Wellen zu oder schaute von der Höhe der Strickleitern nach einem in der Ferne dahinziehenden Segel. Bald unterbrach eine Heerde Schweinfische, ein einsamer Delphin, ein verlorener Wallfisch oder gar ein Segel, das in Sprachweite vorüberkam, die Eintönigkeit der Fahrt. Trübte sich das Wetter, so gaben die Arbeiten der Matrosen manchen Stoff zur Unterhaltung und stieg einer jener plötzlichen Sommerstürme auf, so galt es, dem Sturm schneller noch zuvorzukommen und ihm kein Ziel zu lassen, woran er seine Wuth auslassen

konnte. Dann flogen die Matrosen auf die Raaen, die Segel wurden theils eingezogen theils gerafft, ja es gab Augenblicke, wo jede Hand an Bord kräftig Hand anlegen mußte. War dann die Leinwand geborgen, so konnte man dem Wüthen des Sturmes gemüthsruhig zusehen, und es war ein imposanter Anblick, wie das Schiff von mächtigen Wogen gehoben plötzlich in die Tiefe geschnellt zum Theil mit Wasser bedeckt, ebensoschnell aber wieder gehoben und so stundenlang hin und hergeworfen wurde.

Doch ich denke, ihr werdet mich gerne auf meiner Wanderung begleiten und so will ich mit der Beschreibung des passiven Mittels meines Hierherkommens beginnen.

Die Helvetia ein gekupferter schnellsegelnder Dreimaster 1. Classe mißt bei einer Breite von 36' ca. 180 - 190' in der Länge und ist vor nicht ganz 3 Jahren in die Linie getreten. Um oben anzufangen führt sie, wie aus der Benennung hervorgeht, 3 Masten, mizzen, top, fore, Mast genannt. Jeder der 3 Masten führt 4 Segel und zwar von oben herunter royal, gallant, top, mainsail. Zudem können an jedem noch Nebensegel d.h. studdingsails beigesetzt werden. Außerdem führt das Schiff noch zwischen dem Masten den Spancer und den Spencer und an der Spitze 3 Jobs. Auf der Spitze des Hauptmasts weht eine kleine weiße Flagge mit einem schwarzen U und bei Veranlassung hinten die große amerikanische Flagge. Der Körper des Schiffs besteht aus 4 Theilen. Zuunterst der Keller. Er enthält vor allem die Ladung, die diesmal meist in Champagner bestand, sodann die Wasserfässer ca. 150 an der Zahl und den größeren Theil der Passagierbaggage. Er wird jede Woche 2mal geöffnet, um den Leuten Gelegenheit zu geben, die nöthigen Vorräthe heraufzunehmen. Wohl dem, der dabei gut Acht giebt, daß keine falschen Hände über seine Sachen kommen. Wasser wird jeden Morgen vom Schiffszimmermann ausgetheilt und zwar ca. 3 Schoppen per Kopf, was kaum zum Kochen und Trinken reicht.

Über dem Keller befindet sich das Zwischendeck. Es ist für 360 Personen eingerichtet und zwar so, daß in 90 nummerierten hölzernen Ställen, von denen je 2 übereinander sind, je 4 Personen beisammen schlafen. Die Nummern fangen am Steuerruder an, laufen links herunter, kommen an derselben Seite zurück, führen dann an der rechten Seite ebenso hinunter und herauf und bilden so 4 Reihen, welche durch Gänge getrennt sind, die aber mit Koffern etc. so verbarricadirt sind, daß man kaum passiren kann. In diesem Raum brachten nun die diesmaligen ca. 345 Passagiere jeden Alters und Geschlechts ihre Nächte und oft auch Tage natürlich unter nicht wenig Streit und





Hader zu. Solange dieser sich nur auf Worte beschränkt, läßt man diese Sache gehen, kommt es aber zu Thätlichkeiten, so entscheidet meist der herbeigerufene Steuermann mit einigen ausgetheilten Faustschlägen oder durch Entziehung des Trinkwassers auf eine gewisse Zeit. Bei schwereren Vergehen, worunter namentlich Rauchen und Lichtmachen unter Deck gehört, wird mit Confiscation der Mundvorräthe ja mit Anbinden an den Mast bestraft. Die Gesellschaft bestand diesmal beinahe nur aus Deutschen meist aus Rheinbayern, Baden und Würtemberg. Es war größtentheils rohes wüstes Volk auch ein gut Theil politische Flüchtlinge und durchgebrannte Bankerottiers und Ehemänner, von denen man manch curiose Biographie hören konnte. Doch war auch eine kleine Zahl von recht ordentlichen und anständigen Leuten unten wie Prätorius Schwester mit Familie, eine Familie aus Germersheim mit Kindern, von denen eines unserm Paul in seinem Äußern und Wesen auf und nieder ähnlich sah. u.a.m.

Über dem Zwischendeck kommt vom Steuerruder aus gesehen zuerst die erste Cajüte. Sie enthält in der Mitte den Salon ca. 30' lang und 15' breit hübsch bemalt und schön menblirt, rechts die Zimmer des Capitäns mit Bett, Schreibtisch und allen Bequemlichkeiten, sowie die Cajüte der Steward, links das Zimmer des ersten Steuermanns und 3 Cajüten für je 2 Passagiere. Leztere sind 6' breit und ca. 12' lang und enthalthen außer den 2 übereinander befindlichen Betten 1 Canapee, 2 Stühle, 1 Waschtisch, 1 Spiegel und 1 Lampe. Das Bett ist gut aber ungemein schmal. Überhaupt ist bei 2 Passagieren der Raum spärlich genug zugemessen. Da ich aber meine Cajüte allein hatte, gieng es ganz gut, ich nahm die untere Bettstelle und legte auf die obere meine kleineren Effecten, so daß ich meine Koffer bequem öffnen konnte. Ich nahm die oberste Cajüte am Steuerrad und hatte als Nachbar den Schiffsarzt Mr. Price von Cōperstown NY., einen jungen Vollblutyankee, welcher von seinen Studien, die er in Paris gemacht hatte, nach Hause zurückkehrte. Er war ein sehr ruhiger und ordentlicher junger Mann und schien auch gute Kenntniße zu besizten, wenigstens wandten die Kranken seine Mittel meist mit gutem Erfolg an. Sein Vater war ein größerer Gutsbesitzer in Cooperstown und ein genauer Freund H. Fennimore Coopers, von dem er mir Vieles erzählte. Nach seinem Tode erbte er seine Güter und wird jetzt die Arzeneiwissenschaft mehr nur als Zeitvertreib praktiziren. Er sprach kein Wort Deutsch, ich mußte ihn daher jeden Tag auf seinen Krankenbesuchen begleiten, wobei mir mein Latein gute Dienste leistete.

In der ersten Cajüte wurde punkt 8 Uhr gefrühstückt Caffe mit Milch, Butterbrod und Fleisch. Um 1 Uhr ist Dinner Suppe, mehrerlei Fleisch, Kartoffel und Pudding oder Kuchen. Auch 1/4 oder 1/2 Glas Wein bekamen wir Mittags. Um 6 Uhr gabs Thee mit Milch, Butterbrod und Fleisch. Da wir eine Kuh, verschiedene Schweine und Hämmel, auch viel Federvieh an Bord hatten, mangelte es nie an frischer Milch, Butter und Fleisch, überhaupt war die Kost, von 2 schwarzen Köchen zubereitet und einem schwarzen Stuart servirt, stets sehr schmackhaft und reichlich. Wir waren bei Tisch nur 4 Personen, der Capitän, der 1. Steuermann, der Doctor und ich. Nach uns kamen der 2. und 3. Steuermann und der Carpenter. Was dann von den Speisen übrig blieb, verzehrten die Köche und Stuarts oder verkauften es an die Passagiere. Die Zeit vom Aufstehen an bis 9 Uhr Abends brachte ich mit Ausnahme der Mahlzeiten bei jedem Wetter auf dem Verdeck zu und so machte mir das Alleinsein in der Cajüte Nichts aus. Von 9 Uhr an las ich im Salon oder spielte mit dem Capitain Schach, während der Doctor studirte. Um 11 Uhr giengs noch einmal aufs Verdeck, um nach dem Wetter zu sehen und dann ins Bett. Ich schlief ohne Ausnahme ausgezeichnet gut und mußte meistens morgens geweckt werden. Überhaupt war ich im Gegensatz zu den meisten Passagieren sehr gesund, hatte einen ausgezeichneten Appetit und wurde von der Seekrankheit auch nicht im mindesten afficirt.

Neben der ersten befindet sich, um in der Beschreibung der Schiffseinrichtung fortzufahren, die 2. Cajüte. Sie ist für ca. 40 Personen eingerichtet, die in 4 Zimmern placirt werden und kaum besser als das Zwischendeck. Die Passagiere haben ihr Bett selbst zu liefern, sich selbst zu kochen, Cajüte, Abtritt u.s.w. selbst zu reinigen und in dieser Hinsicht mehr zu leisten, als die vom Zwischendeck, da sie an Zahl weit weniger sind. Sie war diesmal beinahe ausschließlich von Juden und Franzosen bevölkert einem eckelhaften, unverträglichem Corps, deren Umgang Jedermann möglichst vermied. Wären die Gebrüder Hartmann nicht unter sich und gegen Andere noch unverträglicher gewesen, sie hätten mich wahrhaftig gedauert, in solche Gesellschaft gerathen zu sein.

Nun kommt ein leerer Raum, welcher die beiden Cajüten von den Küchen etc trennt. In der Mitte desselben ist eine etwa 10 m' große Lucke, welche das Zwischendeck mit Licht und Luft versieht. Auf diesen leeren Raum folgen die 3 Küchen, eine für jede Cajüte. Die des Zwischendecks hat 8 Feuerstellen, was für so viele Passagiere sehr





wenig ist. Es machten deßhalb sehr Viele von der Erlaubniß Gebrauch, gegen eine Entschädigung von g 10.-- je Kopf ihre Gerächte vom Koch zubereiten zu lassen. Außerdem enthält diese Etage noch die Taukammer, die Segelkammer, die Ketten, die Cajüten der Steuermänner, Matrosen und Köche, die Ställe und Abtritte.

Steigen wir eine der verschiedenen Treppen hinauf, so kommen wir nun endlich aufs Verdeck oder eigentlich die beiden Halbdecke, die durch 2 schmale Stege in Verbindung stehen. Ganz hinten im Schiff ist das Rauchzimmer der ersten Cajüte davor das Steuerrad und besser vornen Bänke für die erste und zweite Cajüte, sowie die 2 kleinen Nachen zu beiden Seiten.

Jenseits der beiden Stege liegt in der Mitte der große Nachen und vornen die beiden Anker, außerdem sind hier die Eingänge ins Zwischendeck und die Matrosen-Cojen, die Pumpen etc. An dieser Stelle will ich zugleich eine Idee von der Schiffszeitrechnung geben.

In der 1. Cajüte hängt an einem Deckenbalken eine Uhr, welche vom Capitain jeden Mittag 12 Uhr regulirt wird. Diese Uhr kann der ~~Steuermann~~ Matrose am Steuerrad durch ein angebrachtes Fenster sehen. Sobald der Capitain den Zeiger auf 12 Uhr gestellt hat, schlägt der Matrose 8 Schläge auf einer über dem Steuerrad hängenden Glocke. Das ist das Zeichen, daß der Seetag zu Ende ist und die erste Wache des nächsten Tags beginnt. Der Matrose, der ihn am Steuerrad ablöst, giebt um 1/2 1 Uhr 1 um 1 Uhr 2 Schläge um 4 Uhr also 8 Schläge. Um 1/2 5 fängt es wieder mit 1 Schlag an - 8 Uhr, dies ist die 2. Wache. Die 3. dauert von 8 - 12 Uhr, die 4. von 12 - 4, die 5. von 4 - 8 und die 6. von 8 - 12 Uhr. Man sagt, dann, es ist z.B. 6 Schläge in der 2. Wache oder 7 Uhr Abends. Dies führt auf die Bemannung des Schiffs. Der Dienst der Matrosen wechselt nemlich mit den Wachen und zwar so, daß je die Hölfte, eine unter Befehl des Capitain und 2. Steuermanns, die andere unter Befehl des 1. und 3. Steuermanns Dienst thut, blos bei stürmischem Wetter wird auch die andere Hälfte aufgerufen. Der Dienst am Steuerrad wechselt jede Stunde unter den Matrosen ohne Rücksicht auf die Wache.

Die Befehlenden am Schiff sind der Capitain, die drei Steuermänner und der Zimmermann. Die Besatzung des Schiffs bestand aus 22 Matrosen und 2 Schiffsjungen.

Der Capitain B. F. Marsh, ein geborener Americaner und einer reichen Familie angehörig, zählt jezt 32 Jahre und ist seit 2 Jahren verheirathet. Er war erster Steuermann auf der Argo, als sie zu Grunde gieng und wurde, da der Capitain jenes Schiffs seines Dienstes ent-

lassen wurde, zum Capitain der Helvetia, als sie vor 13 Jahren für die Argo in die Linie trat, ernannt. Er gieng im 16. Jahre als Schiffsjunge zur See und befuhr als solcher und später als Matrose und Steuermann 13 Jahre lang die verschiedenen Meere und weiß allerhand Interessantes von seinen Fahrten zu erhählen. Seinem Äußern nach war er von gewöhnlicher Größe, mager, blond, nach Seemannsart gekleidet. Gegen die Matrosen war er nicht grob aber äußerst streng, sein Wort war kurz doch rasch sein Aug und Arm, wie Byron sagt. Vorsichtig, ruhig, bei Gefahr kaltblütig, ungemein mäßig, war er stets bei der Arbeit vorne an und bei seinen Leuten sehr beliebt. Gegen die Passagiere war er nach ihrem Benehmen. Schmutzige und händelsüchtige Burschen fertigte er barsch ab, gegen ordentliche Leute aber war er sehr zuvorkommend und freundlich. Da weder er noch einer der Steuerleute Deutsch verstand, mußte ich ihm, wenn er ins Zwischendeck gieng oder von den Passagieren Etwas vor ihn gebracht wurde, als Dollmetscher dienen.

Mr. Stephen der erste Steuermann und auch ein Americaner war zienlich älter als der Capitain, groß, stark, mit langem, schwarzem Bart. Er war längere Zeit Capitain gewesen, verlor aber sein Schiff durch Schiffbruch und war so genöthigt, wieder Steuermann zu werden, Er sah meist sehr gedrückt aus, war aber ein ordentlicher und wie es schien erfahrener Mann.

Der 2. Steuermann dagegen Mr. Dodley ein Schotte groß und ungemein stark, war ein ungeschlachter Gesell, der die Passagiere auf jede nur erdenkliche Weise chicanierte. Obgleich seiner Körperbeschaffenheit nach zum Seemann wie geboren, wird er doch, da er starke Familie hat, den Seedienst quittieren und sich zum Glück für alle späteren Passagiere der Helvetia auf ein anderes Geschäft zurückziehen.

Der ordentlichste von allen aber war der dritte Steuermann Mr. Townsend, ein Engländer. Jung, lernbegierig, ungemein flink, war er stets auf der ganzen Reise der erste auf den Raaen, der munterste bei Tisch und der freundlichste im Umgang mit den Passagieren. Ich hoffe, er wird bei Mr. Dodleys Austritt zu dessen Rang avanciren.

Wie bereits gesagt, theilen sich diese 4 in das Commando der Wachen. Zu jeder Wache gehören je 11 Matrosen und ein Junge. Die Mannschaft war aus allen Nationen zusammengewürfelt, wir hatten 7 Irländer, 5 Amerikaner, 4 Engländer, 2 Franzosen, 2 Italiener, 1 Belgier, 1 Portugiesen, lauter tüchtige Leute. Sie bekamen von 16 - 20 Dollar monatlichen Lohn und ziemlich gute Kost. Morgens Caffe mit Syrup, gesalzenes Fleisch und Zwieback, Mittags gewöhnlich Reis mit gesalzenem Fleisch und Abens Thee mit Syrup, gesalzenes Fleisch und Zwieback.





Einmal in der Woche auch frisches Brod. Es waren durchgängig tüchtige wettergebräunte Gestalten, etwas roh gegen die Passagiere, streitsüchtig unter sich, den Befehlen der Vorgesezten aber willig u. pünktlich willfahrend. Ich sah ihnen immer mit großem Vergnügen bei ihren verschiedenen Beschäftigungen zu, besonders amüsirten sie mich aber, wenn sie bei unruhigem Wetter alle mit einander in allen nur erdenklichen Stellungen auf einer der großen Raaen saßen wie Eichhörnchen, um sie einzubinden. An ruhigen Abenden übten sie sich als in den verschiedenen Boxarten oder führten Matrosentänze auf. Doch ich fürchte, ich werde zu lange und will deßhalb zu einer kurzen Beschreibung unserer Fahrth übergehen.

Wie ich bereits von Havre aus geschrieben, gelang es uns endlich nach mehreren vergeblichen Versuchen am Morgen des 2. Juli gegen 7 Uhr aus dem Hafen zu kommen. Außerhalb der Schleuße nahm uns der Remorqueur Hercule ins Schlepptau. In der Zwischenzeit wurde Verles gehalten, und ein Matrose, der im Augenblick der Abfarth betrunken an Bord gekommen war, zuerst um ihn nüchtern zu machen in die See geworfen und als er wieder an Bord geholt worden war, vom Steuermann fürchterlich geprügelt. Herr Chryslie und die Leute vom Bureau die an Bord geblieben waren, verließen uns in einem Boot, wir passirten den Leuchtthurm, zogen die amerikanische Flagge auf und fuhren bei starkem Gegenwind, rauher See und dem Zuruf Vieler Versammelter zum Hafen hinaus.

Bald überließ uns der Dampfer unserem Schicksaal. Wir hatten unterdessen die nöthigen Segel beigesezt und steuerten so gut es gieng unseren Cours. Da die See ziemlich hoch gieng so verschwand einer der Passagiere nach dem anderen, um dem Meere den üblichen Tribut abzustatten. Die noch Verschonten gaukelten und tanzten bei jeder Bewegung des Schiffs wie Betrunkene. Nach 5 - 6 Stunden waren nur noch 6 Passagiere auf dem Verdeck, die glücklich genug waren, dem allgemeinen Beispiel nicht haben folgen zu müssen und dem Treiben der Anderen mit lachendem Munde zusehen zu können. Wie schon bemerkt gehörte Gott Lob auch ich zu dieser Zahl. Dagegen lag der gute Doctor trotz aller angewandten Praeservative mehrere Tage auf der Nase. Überhaupt litt die Mehrzahl der Passagiere längere Zeit an den Folgen der Seekrankheit, so daß die Gesellschaft auf dem Verdeck als ziemlich nahe beisammen war.

Unter stets heftigem Gegenwind kreuzten wir so den 2. und 3. stets den Lootsen am Bord und angesichts der französischen Küste. Den 4. morgens sprang endlich eine kleine Brise im Osten auf, wir überholten

auch bald den Harvest, ein Schiff das 12 Stunden vor uns den Hafen verlassen hatte, näherten uns im Laufe des Tages ziemlich der englischen Küste, gegen Abend aber schlug der Wind wieder in Nordwest um und zwang uns wieder zum Kreuzen. Den 5. morgens verbreitete sich das Gerücht am Bord, der Matrose welcher bei der Abfarth in Havre betrunken aufs Schiff gekommen war, sei gestorben, was sich denn auch als wahr herausstellte, ob nun in Folge der Trunksucht wie der Capitain behauptete oder in Folge der fürchterlichen Prügel, die er bekommen, weiß ich nicht. Gegen 1 Uhr ward er in Segeltuch genäht, altes Eisen an seinen Füßen befestigt und ohne die mindeste Ceremonie über Bord geworfen. Das Wetter war den ganzen Tag neblicht und dauerte so auch den folgenden 6. noch fort. Wir kreuzten so bis zum 7. abends zwischen den Küsten des Canals stets den Lootsen an Bord hin und her, nun erhob sich aber endlich ein guter Wind welcher uns gegen Mitternacht auf die hohe See brachte. Am Morgen des 8. verließ uns endlich der Lootse. Wir segelten diesen und den folgenden Tag mit ordentlichem Winde, welcher aber am 10. gegen Abend in einen ziemlich heftigen Sturm ausartete. Man mußte alle Leinwand einziehen und das Schiff ganz nördlich halten, um nicht zusehr in die Fänge des Windes zu kommen. Gegen Morgen ließ der Sturm nach, der Wind war aber ungemein schlecht und wir konnten nur sehr langsam vorwärts kommen. Wir begegneten 1 Dampfboot, welches nach Liverpool bestimmt war und bekamen einen Besuch von einem irischen Bettler, der gegen frische Fische sich etwas Brod und Fleisch vom Schiff holte. Vom 11. auf den 12. hatten wir eine sehr stürmische Nacht. Als die Passagiere der 2. Cajüte morgens aufwachten war außer mehreren Uhren auch des älteren Hartmanns großer Koffer verschwunden. Nach langem Suchen fand er sich endlich ganz zerschnitten und seines sämtlichen Inhalt entleert unten an einer der Zwischendeckstreppen, welche er offenbar aus Bosheit hinabgestürzt worden war, um den Verdacht von den eigentlichen Thätern abzuwenden. Da begründeter Verdacht gegen die Matrosen da war, beantragte man eine Untersuchung gegen dieselben, worauf der Capitain aber durchaus nicht eingehen wollte und die Leute auf die Ankunft in New York vertröstete.
Vom 12. - 17. hatten wir stets heftigen Gegenwind, welcher beinahe jeden Abend in Sturm ausartete und unsern Segeln bedeutenden Schaden that. Da immer noch kleine Diebstähle vorkamen, errichteten die Passagiere unter sich unter allgemeinem Beitritt eine Wache von 12 Mann fürs Zwischendeck und 4 Mann für die 2. Cajüte, wovon je eine Hälfte vor und die andere nach Mitternacht zu wachen hatte, eine Einrichtung die sich bis zum Schluße der Farth nicht blos gegen Diebe sondern





auch gegen andere Unordnungen als sehr wirksam erwies.
Den 17. hatten wir Windstille, am 18. dagegen und 19. guten Wind, nur trieb er uns etwas sehr nördlich. Am 19. gegen 5 Uhr Abends erscholl plötzlich vom wachhabenden Steuermann der Ruf: Feuer, Feuer, welches sich denn auch sofort zwischen der Taukammer und zweiten Küche gerade unter dem großen Segel des Hauptmasts erhob. Ich stürzte so schnell ich konnte nach der Cajüte um den Capitain zu benachrichtigen, er begegnete mir aber auf der Treppe und eilte nach dem Brandplatz, ließ die von allen Seiten heraufdrängenden Zwischendeckspassagiere von einigen Matrosen auf jede anwendbare Weise zurückdrängen, sofort die Pumpen in Bewegung setzen, die großen Schläuche einhängen und mit Äxten die brennenden Theile so schnell als möglich weghauen. Bald gab das Feuer nach und nach kurzer Zeit konnte man das Schiff als gerettet betrachten. Aber nie in meinem Leben werde ich diese Stunde vergessen, dieses Angstgeschrei hunderter, das armselige Geschrei der vielen Juden nach ihren irdischen Gütern, das Heulen und Kreischen von Weibern und Kindern war fürchterlich und es war auch kein Spaß so auf weitem weitem Ocean dem Toben von Wind, Wasser und Feuer ausgesezt im schlimmsten Falle die Wahl zwischen Verbrennen und Ertrinken, im bessern Falle für einige Glückliche ein Plätzlein in einem der Nachen und selbst für diese Hungersnoth usw. als muthmaßliche nächste Zukunft. Doch Gott sei Dank das Feuer wurde so zeitig entdeckt, daß es noch bewältigt werden konnte und wir für diesmal mit dem Schreck davon kamen. In der folgenden Nacht noch hatten wir einen tüchtigen Sturm, die Wellen giengen eine nach der anderen über das Verdeck und warfen das Schiff und seinen Inhalt gehörig hin und her. Unter häufigem Gegenwind und vielen sogenannten Squalls oder kurzen plötzlichen Stürmlein ~~fü~~ fuhren wir so bis zum 30., an welchem Tage man aus der veränderten Farbe des Wassers und dem starken Nebel die Nähe der Bänke von New Foundland schloß. Nachts und den folgenden Tag fuhren wir durch den dichtesten Nebel, den ich je gesehen, langsam unter stetem Anschlagen ~~der~~ an die Schiffsglocke vorwärts und fanden uns als sich am Morgen des 1. August die Nebel zertheilten in Sicht von 60 - 70 Stockfischfängern, die auf diesem Theil der Bänke Anker geworfen hatten.
Das war ein unterhaltender Tag. Wir legten auch ~~Anker aus~~ Angeln aus und fiengen einige sehr schöne Stockfische, die der Capitain sofort zubereiten ließ. Gegen Abend forschte der Wind auf, wir entfernten uns von der Flotille und bald umfieng uns und sie wieder dicker Nebel. Nachts giengen wir über gefährliche Felsen die sogenannten Virginrocks weg. Die 2 folgenden Tage hatten wir complete

Windstille, wir lagen meist von starkem Nebel umlagert wie todt auf dem Wasser. Da der Capitain fürchtete, die in dieser Gegend häufigen Windstillen möchten sich noch öfter wiederholen und unsere Ankunft in New York noch lange hinausschieben, gab er den Befehl, den Passagieren nur noch 2/3 des gewöhnlichen Wasserquantums zu verabreichen, was bei der großen Hitze die wir hatten gar nicht angenehm war. Auch fiengen bei Einzelnen die Lebensmittel an knapp zu werden und man hörte manche mißmuthige Äußerungen. Desto größer war die Freude als endlich am 5. sich ein günstiger nicht zu starker Wind erhob, der uns gestattete alle Leinwand beizusetzen und uns mit einer Geschwindigkeit von 7 - 12 Seemeilen in der Stunde vorwärts trieb. Diesen Wind hielten wir auch den 6. und 7. und begegneten am Abend des lezteren einer mit Waaren geladenen Barke, welche uns ansprach und von der wir erfuhren, daß sie vor 7 Tagen Quebek verlassen habe und nach Liverpool bestimmt sei. Nachts fuhren wir ziemlich gut gegen morgen aber trat wieder Windstille ein, welche aber nur einige Stunden anhielt. Wir waren gerade beim Essen als der wachthabende Steuermann meldete, daß in der Entfernung von einigen Meilen leewärts ein Gegenstand auf dem Wasser treibe, das er für ein entmastetes Schiff halte. Wir hielten darauf zu und erreichten es gegen 5 Uhr, wo es denn herausstellte, daß es ein Liverpooler Dreimaster die Mary Cearson nach New York bestimmt war, welche schon 60 Tage von Liverpool weg in einem Sturme in der Nacht vom 25-26. Juli sämtliche Masten verloren hatte und überhaupt schauerlich zugerichtet worden war. Wir boten ihr alle mögliche Hülfe an, der Capitain dankte aber, da er bereits von einem anderen Schiffe das Nöthigste erhalten hatte. Nach wenigen Stunden hatten wir sie wieder aus dem Gesicht verloren und waren von dichtem Nebel umgeben. Den 9. dauerte das schlechte Wetter fort, wir begegneten mehreren Schiffen unter anderem einem ganz neuen Propeller, der seiner Richtung nach nach Europa gieng. Wir passierten gegen Abend den Golfstrom und wurden Nachts von der Ehehälfte eines Schneiderleins mit einem Knäblein bereichert, welchem alsbald der Name Helvetius beigelegt ward. Die beiden folgenden Tage lagen wir meist im Nebel auf den St. George Bänken. Am 12. frischte der Wind wieder auf und wir machten eine hübsche Anzahl von Meilen an diesem Tage. Im Laufe des Tages entdeckte man an der fernsten Linie des Horizontes einen Gegenstand, der wie ein Stück von einem Schiff mit einigen halbnakten Schiffbrüchigen aussah. Man stellte sogleich alle Segel, der Capitain ließ ein Boot losmachen, bald bemerkte man aber, daß der Gegenstand gerade auf uns zutrieb. Einer der weißen Punkte nach dem anderen verschwand und als der Gegenstand





uns nahe genug gekommen war, erkannte man darin wirklich ein Stück von einem gescheißerten Schiff. Ob nun die weißen Punkte die man gesehen hatte, Leute gewesen waren, die sich nicht mehr länger anklammern konnte oder sonst etwas, das weiß Gott. Als es an uns vorbeitrieb war es leer und wir konnten weit und breit Nichts mehr von ihnen entdecken, sezten eben unsere Segel wieder bei und unseren Cours fort.

Den 13. hatten wir guten Wind, gegen Mittag zeigten sich mehrere Lootsenboote, von denen uns etwa um 5 Uhr dasjenige des New Yorker Lootsen Nr. 5 David Mitchell erreichte. Wie ein Pfeil schoß das hübsche kleine Boot auf uns zu, wir stellten zum Zeichen, daß er an Bord kommen solle, einige Segel und bald betrat er das Schiff. Wir begrüßten ihn alle mit Freuden als den Anfang des Endes, die Passagiere, weil die Lebensmittel bei den meisten sehr nahe zusammengiengen und ich, weil die Streitigkeiten unter den Leuten so sehr überhand nahmen und das Leben auf dem Schiff ungemüthlich machten. Der Lootse brachte auch einen Pack neue Zeitungen mit, über die Alles mit Neugierde herfiel, da wir für die lezten 7 Wochen gar Nichts vom Laufe der Welt gehört hatten. Ich fand aber wenig von Deutschland darin. Abends kreuzten wir noch einen stattlichen Wallfischfänger und wurden von mehreren Piloten angesprochen, die nicht wußten, daß wir bereits versehen waren. Da wir jetzt bis auf 300 Meilen von New York gekommen waren, wurde den Passagieren wieder mehr Wasser verabreicht die Matrosen begannen das Schiff von außen zu putzen, die Masten frisch anzumalen und überhaupt das Schiff möglichst schön zu machen. Am Abend des 14. sahen wir in weiter Ferne einen Leuchtthurm, welcher mit großem Hurra begrüßt ward. Den 15. morgens stiegen wir der Doctor der erste Steuermann und ich in den Mastkorb und erblickten von dort aus rechter Hand die waldigen Ufer der Feuerinsel. Gegen 2 Uhr konnte mans auch vom Verdeck aus sehen und nun giengs an eine Wirthschaft im Zwischendeck. Alles eß- und trinkbare ward vollends zu einem lezten Schmaus zusammengetragen, Kleider, Kochgeschirr, Betten, Strohsäcke, Alles flog über Bord. Man hatte unterdessen die Anker Klargemacht und schon gegen 12 Uhr Nachts konnten wir vor New York vor Anker gehen. Es war eine schöne Nacht, keine Seele gieng ins Bett. Alles war auf dem Verdeck und erwartete mit Ungeduld die ersten Tinten des Tages und den Anblick des Landes in der Nähe. Während der Nacht aber hatte sich das Wetter getrübt und als der Morgen kam, stürzte der Regen in solchen Strömen herab, daß es kaum möglich war, auf dem Verdeck zu bleiben. Der Remorqueur Underwriter nahm uns ins Schlepptau und brachte uns zur Quarantaine, wo die Passagiere von einem Arzt nur ganz

summarisch visitirt und dann das Schiff sofort freigegeben wurde. Das Schiff wurde von einer Menge fremder Leute überschwemmt theils den wohlbekannten Runnern theils Andern, welche Brod und Früchte verkauften und dagegen die Wasserflaschen und Kochgeschirre der Einwanderer eintauschten. Die herrliche Einfahrt in die Bay ging uns wegen des schlechten Wetters größtentheils verloren, was mir ungemein leid that, da ich so viel davon gehört hatte. Wir passirten Governors Island, die Forts etc. und fuhren durch einen ungeheuren Wald von Masten in den Eastriver, wo wir gegenüber von Pier Nr.13 vorläufig vor Anker gingen. Es schlug gerade 12 Uhr Mittags (oder ca 6 Uhr Abends bei euch zu Haus). Nun gieng die rechte Fuhre mit den Runners erst recht los undda ich dieses Getriebe gerne sehen wollte, blieb ich am Schiff bis die meisten Leute das Schiff verlassen hatten und gieng erst später mit einigen Leuten, die mir von Herrn Chrystie anbefohlen waren ans Land, zuerst zu Schulz dann auf die Union Bank und zuletzt ins Shakespeare Hotel, wo es mir gar nicht gefiel. Nach langem Suchen fand ich endlich ein ordentliches Zimmer in einem kleineren amer. Hotel nahe bei der Ballery für 1/4 Dollar täglich, welches ich denn auch sofort bezog.

Nun nur noch einige kleine Bemerkungen für kommende Paasagiere 3. oder 2. Cajüte, die vermittelst der berühmten Beförderungsanstalt der Herren Chr. H. u. C. herüberzukommen gedenken.
Die Schiffe dieser Linie kann ich nach dem Maaßstab der Helvetia und St. Nicolas, die ich gesehen habe, als gut gebaut, gut im Stand gehalten, vollzählig bemannt und trocken gegenüber allen anderen in Havre und New York liegenden Schiffen anderer Linien wie z.B. die Würtemberg, Heidelberg, Touro, Columbia, Harvest etc, die ich gesehen, bestens empfehlen. Die Zwischendecke sind um ein gutes höher und geräumiger als in diesen und aus eigener Erfahrung kann ich sagen, daß die Helvetia, die nicht das schnellste Schiff der Linie ist, alle Schiffe, denen wir begegneten, hinter sich ließ und um 6 - 10 Tage früher in New York eintraf als die andern Dreimaster, die zu gleicher Zeit Havre verlassen hatten.
Die Behandlung von Seiten der Bemannung war im Allgemeinen gut und kamen hie und da auch Rohheiten vor, so trafen sie meist nur Passagiere, die sich mit den Matrosen zu gemein gemacht hatten.
Junge Leute, besonders wenn Mehrere zusammen gehen, thun,glaube ich besser, Zwischendeck zu fahren als 2. Cajüte, indem die letztere im Verhältnis zur Preisdifferenz bei weitem nicht so viele Vortheile darbietet, als ich glaubte. Der einzige besteht in der geringeren Anzahl von Leuten, die beisammen hausen, was aber je nach dem





Charakter derselben eher zu einem Nachtheil werden kann.
Als ordentliches Frauenzimmer dagegen möchte ich in keinem von beiden reisen und wenn die Mittel zur Bestreitung der ersten Cajüte nicht reichen, nur in Begleitung einer anständigen Familie, von Haus aus.
Den Schiffsproviant würde ich nicht vom Bureau kaufen, da die meisten Sachen, wenigstens diesmal, von demselben unter allem Strich schlecht geliefert wurden.
Ich würde von Haus aus mitnehmen, geröstetes Brod, Reiß, Gries, Gerste, gemahlenen Kaffee, Thee, eingekochte Milch, dürres Obst, gesalzene Butter, gute Zungen und Schinken und wenn die Mittel reichen etwas Himbeersaft oder Kirschwasser, da das Wasser, besonders gegen den Schluß, unmöglich lauter getrunken werden kann.
Die anderen Sachen, Kartoffel, Zwieback, Eier, Essig usw. kann man in Havre dann leicht vollends kaufen, ohne das Bureau zu benützen. Weißer Wein ist dem rothen beiweitem vorzuziehen, da lezterer zu sehr stopft und Verstopfung auf dem Schiff ohnedem ein Hauptleiden ist.
Und dann lieber mehr als das vorgeschriebene Quantum, welches auch bei sparsamer Consumation kaum für 45 Tage hinreichend ist, während es häufig vorkommt, daß die Farth länger dauert. Sparsamer Verbrauch desjenigen was man hat ist eben die Hauptsache, hätte unsere Farth nur noch 5 Tage länger gedauert, wir hätten arge Hungersnoth gehabt, aus dem einfachen Grunde, weil die meisten Leute im Anfange, manche aus purer Langeweile, den Topf den lieben langen Tag nicht vom Feuer brachten, während sie am Schluß froh waren, wenn ihnen Andere ein Stück Zwieback oder ein Teller voll Reiß zukommen ließen und den am Anfang so sehr vergeudeten Wein bitter vermißten, da ohne Zusatz von irgend Etwas das Wasser unmöglich mehr ~~getrunk~~ zu trinken war.

New York, den 22. August 1853.

Wegen des starken Regenwetters konnte am lezten Dienstag das Gepäcke nicht mehr visitirt und verabfolgt werden und mußten wir bis zum folgenden Tage, wo gegen Abend der Regen aufhörte, darauf warten. Die Visitation war sehr oberflächlich der Durcheinander bei Ausschiffen dagegen um so größer, da der Tag sich schon neigte und doch jedes seine Sachen gerne noch draußen haben wollte. Donnerstag konnte ich mich endlich ordentlich ankleiden, ich gieng dann sogleich zu R.u.M. wo mich Herr Möllmann sehr freundlich empfing, mir aber wie bereits geschrieben sehr wenig Aussicht auf eine

Stelle machte. Ich machte dann noch einige Gänge, wo mir jedoch überall dasselbe gesagt wurde. Unter anderem traf ich auch den jungen Holder, welcher wegen Kränklichkeit von seinen Prinzipalen auf anrathen des Arztes eine kleine Vakanz bekam und sich, als ich auf die Office kam, gerade anschickte, dieselbe zu verlassen. Er begleitete mich auf meinen verschiedenen Gängen, was mir sehr zu Statten kam, wir machten auch einige kleine Ausflüge nach Newark, Germantown, Unionhill, Congioland, ins Hakensackthal u.s.w. obwohl die ungemeine Hitze (wir hatten 114° Fahrenheit im Schatten und über 200 Todesfälle vom Sonnenstich in 2 Tagen) am weiten Gehen hinderte. Auf unseren Wanderungrn durch die Stadt trafen wir wieder auf manche Passagiere der Helvetia, die theils auch noch nach Stellen giengen theils bereits welche gefunden hatten. Am schnellsten fanden gute Goldarbeiter (mit Lohn bis zu 20 Dollar wöchentlich), Bortenmacher, Schneider, Bierbrauer, gewöhnliche Canal- oder Eisenbahnarbeiter und Mädchen jeder Gattung unter letzteren besonders gute Stickerinnen ein Unterkommen. Manche die wenig Geld hatten nahmen auch das erste beste Geschäft an, z.B. ein Straßburger Pastetenbäcker fabricirt jetzt eiserne Bettstellen und ein K.würtemb. Actuarius Goldleisten u.s.w.

Auf Anrathen der Herren R. u. M. und Victor entschloß ich mich denn, da augenblicklich wegen einer Stelle gar Nichts zu machen war und diese Herren meinten, es werde für meine Gesundheit besser sein, wenn ich über die Zeit der drückendsten Hitze von New York weggehe, morgen nach Ann Arbour aufzubrechen. Zuerst wollte mich Holder dahin begleiten, hatte auch schon die Zusage seines Chefs, wurde aber durch die Ankunft des andern Chefs aue Europa, welcher viel Geschäft mitbrachte, daran verhindert. Sodann glaubten die Herren A.R. u. M. in der Person eines Herrn Besser von der Firma Hülsenbeck und Besser in Hamburg einen Reisegesellschafter für mich gefunden zu haben. Wir dh. Herr Rölker u. ich machten heute Jagd auf ihn, konnten aber seiner nicht habhaft werden und so werde ich eben, wenn mich nicht der Zufall ihn auf irgend einem der vielen Wege, die nach Westen führen, finden läßt, wieder allein auf den Weg machen.

Ann Arbor, den 29. August 1853.

Nachdem ich in der Nacht vom Montag auf den Dienstag noch einmal durch Feuerlärm in nächster Nähe (es war das drittemal in 6 Tagen daß es in der Greenwhichstreet, wo wir wohnten, brannte) erschreckt





worden war, bestieg ich am Dienstag Morgen die Francis Skiddy, eines jener berüchtigten Albany Boote, um darauf den Hudson hinaufzufahren. Das Boot gehörte zur Zahl der durch ihre Neigung zum in die Luft Springen mit Recht verschrieenen Wasserkolosse mit 4 Kaminen und auf dem Deck arbeitenden Maschine, von denen man häufig Abbildungen in Deutschland sieht. Es füllte sich bald mit einer sehr zahlreichen und bunten Gesellschaft, welche verbunden mit der prachtvollen und bequemen Einrichtung des Boots die beunruhigenden Erinnerungen an die zahlreichen Unglückfälle auf der zu machenden Strecke bald gänzlich verscheuchte.
Wir fuhren um 7 Uhr ab zuerst an New York und den gegenüber liegenden Orten Jersey City u. Hoboken vorbei gelangten bald durch flache mit Landhäusern übersäte Striche Landes zu den aus dem Revolutionskrieg bekannten Forts Lee und Washington und von da an verschiedenen kleineren Ansiedlungen unter anderen auch dem Landsitze Washington Irvings vorbei zu dem schönsten Theile der Strecke, wo der Hudson mit mächtiger Gewalt wohl schon vor 1000en von Jahren das Gebirge zerriß und sich eine Bahn zum Meere brach, den sogenannten Highlands. Das Boot gelangte durch einen Paß die Horserace mit merkwürdiger Geschwindigkeit weiter und führt uns, nachdem besonders einige eigenthümlich gestaltete Berge, die Antony Nase und der Zuckerhutberg sowie die schönen etwa 100' hohen Buttermilchfälle unsere Aufmerksamkeit auf sich gezogen, nach an Fort Putnam vorbei nach West Point, dem berühmtesten Punkt zwischen New York und Albany~~sowohl geben~~, sowohl wegen seiner prachtvollen Lage als der vielen geschichtlichen Erinnerungen, die sich an diesen Namen aus der Zeit der Revolusion knüpfen. Hart am Fluß liegt auch Koskinsko's Garten mit einem einfachen zu seiner Erinnerung errichteten Denkmale. Jenseits West Point dehnt sich der Fluß seeartig aus, wird aber bald wieder von hohen Bergen eingeengt, bis er bei Cornwall das Gebirge ganz verläßt um die sogenannte Newburg Bay hinauszutreten, wo sich der Fluß in einer Breite von wenigstens einer halben Stunde bis Newburg, einer der ~~größten~~ größern Ansiedlungen halbwegs zwischen New Y ork und Albany hinzieht.
Stets von den Zügen der hart am Ufer hinführenden Hudson Erie Bahn umschwärmt geht es an meist holländischen Niederlassungen wie Pouchkeepsie, Rhinebeck, Stuyvesant, Kinderhook u.s.w. vorbei durch schöne gutge bebaute Gegenden zu dem Dorfe Catskill, in dessen Nähe die bekannten Catskillfälle zahlreiche Besucher besonders der feinen Welt, die den Sommer über die Modebäder von Saratoga u. New Lebanon bevölkert, an sich ziehen.

Von hier nach Albany ist es noch 34 Meilen, welches wir dann auch Gott Lob wohlbehalten gegen 5 Uhr Abends erreichten. Ich nahm mein Gepäck ins Union Hotel und machte mich nach eingenommenem Abendessen auf den Weg die Stadt mir zu besehen.
Albany, die erste europäische Ansiedlung innerhalb der 13 ursprünglichen Staaten ward im Jahr 1612 von Holländern gegründet, hat eine Bevölkerung von über 60000 Einwohner und ist die Hauptstadt und der Sitz der Regierung des Staates New York. Durch Eisenbahnen mit den Hauptplätzen der östlichen und westlichen Staaten, durch Canäle mit den Seen und dem St. Lorenz verbunden und am Anfang der sehr bedeutenden Hudson Flußschifffahrt gelegen, wird es stets ein Hauptstapelplatz für die für den New Yorker Markt bestimmten Produkte des Staats New York und ein Hauptspeditionsplatz für diejenigen der angrenzenden Staaten bleiben.
Mein erster Gang war nach dem bekannten Capitol, wo der Congress für New York seine Sitzungen hält, einem schönen auf einem der höchsten Punkte der Stadt errichteten Gebäude. Auch die übrigen öffentlichen Gebäude Albanys sind schön zum Theil prachtvoll, der Broadway, eine Nachahmung der New Yorker Straße dieses Namens, mit schönen Kaufläden geziert. Auf meinen Gängen durch die Stadt begegnete ich auch dem deutschen Militärcorps, die von einer Übung zurückkehrten und hörte Abends von der Straße aus ein schönes deutsches Männerquartett längere Zeit mit Vergnügen zu. Nachdem ich die Stadt so ziemlich nach allen Richtungen durchstreift hatte, kehrte ich in den Gasthof zurück und sezte den anderen Morgen mit dem ersten Expresstrain der Albany und Schenectady Bahn meine Reise fort. Diese Bahn ein kleines Glied in dem großen Netze der Eisenbahnkette, welche New York mit dem Westen verbindet, bietet gar Nichts besonders Interessantes dar, sie ist nur 16 Meilen lang, fährt meist an den Ufern des aus Coopers Schriften so bekannten Mohawk hin und endigt in dem genannten Schenectady einer sehr alten Ansiedlung, dem Anfangspunkt des großen Erie Canals. Hier schließt die Schenectady - Utica Bahn an. Die Waggons kreuzen zuerst auf einer etwa 1000 Schritte langen, wie Alles auf den americ, Bahnen höchst leichtfüßig gebauten Brücke den Mohawk und den Canal, führen dann durch schönes meistens bebautes Land an den Ufern der kleineren Flüße Chuctawnunda, Sacandaga, Cayadulta, Canajoharie über Amsterdam, Fonda und andere wunderhübsche kleinere und größere Ansiedlungen vorbei an den Otsego See, an welchem Coopentown, Herrn Coopers Wohnort liegt. von hier gelangt man über Palatine, Rockton





und Herkimer an den berühmten fashionablen Richfield Bäder vorbei nach Utica, einer sehr belebten Stadt von ca. 25000 Einwohnern am Mohawk und einem Stationspunkt einer Menge von Canälen, Eisenbahnen und Straßen. Die nächste Bahn von Utica nach Syracus bietet außer einem sehr fruchtbaren Lande und der hübschen Stadt Rom wenig bemerkenswerthes. Die Stadt Syracus selbst von etwa 15000 Einwohner ist hauptsächlich nur wegen ihrer ausgedehnten Salinen, welche dem Staate sehr viel einbringen, bekannt. Von Syracus fährt eine nur 26 Meilen lange Bahn an den Seen Skancateles und Owasco vorbei nach Auburn und von da eine neue Bahn von 77 Meilen Länge nach Rochester. Wenige Meilen von Auburn liegt das Dorf Cayuga an dem schönen etwa 40 Meilen langen See gleichen Namens, dessen äußerstes Ende die Bahn auf der berühmten Cayuga Brücke, welche 1/8 Meilen lang ist, überschreitet. Über Waterloo und Geneva geht es weiter an den Seneca See, den größten der Seen des Staates New York und von da nach Canandaigua am See gleichen Namens, einem nicht großen aber äußerst reizend inmitten einer reichen Gegend gelegenen Platze etwa 30 Meilen von Rochester, welch lezteren Platz wir gegen Abend erreichten.
Ich hatte gerade noch Zeit die Genesse Fälle, welche der Fluß dieses Namens innerhalb der Stadt bildet und denen Rochester hauptsächlich sein schnelles Wachsen (es ward erst 1812 von Nath. Rochester einem Maryländer gegründet und hat schon gegen 50000 Einwohner) verdankt, zu sehen und bei Nacht die Hauptstraßen zu durchwandern. Rochester hat viele Fabriken, ungemein viele Mühlen und eine starke deutsche Bevölkerung.
Nach einer im Railroad House zugebrachten Nacht, wobei ich einige ganz hübsche Indianermädchen zu Zimmernachbarinnen hatte, gieng ich den anderen Morgen auf das Depot, um den ersten Zug der Falls Rail Road zu benützen, der mich zu den weltberühmten Fällen des Niagara bringen sollte. Ich muß gestehen, ich gab auf die Strecke von Rochester bis Niagara wenig Achtung, ich war zu begierig die Fälle selbst zu sehen. Nach 9 Uhr gelangten wir zu der Suspensionsbridge, einer Drathbrücke, welche das amer. und canada Ufer des Niagara nicht weit unter den Fällen verbindet. Hier hatten wir den ersten wiewohl flüchtigen Anblick der Fälle. Nach wenigen Minuten hielt der Zug im Dörfchen Niagara, welches hauptsächlich aus großartigen Gasthöfen besteht. Ich ließ mein Gepäck auf dem Depot der Buffalo Rail Road und machte mich auf den Weg nach den Fällen. Wenige Schritte vom Dörfchen kam ich, nachdem ich eine Brücke passiert hatte, auf die Bath Insel, welche mitten in den Stromschnellen des

des Niagara nur etwa 5 Minuten oberhalb der Fälle liegt. Von der Bath Insel zurGhoat Insel führt wieder eine Brücke, am Ende dieser Brücke scheiden sich die Wege, der Weg rechts führt zur Spitze des sogenannten amerikanischen Falls, der mittlere zum Katarakt und der linke zum großenHufeisenfall. Ich schlug zuerst den Weg zum amerikanischen Fall ein und befand mich nach einem kurzen Weg durch den Wald plötzlich an der Spitze der Insel am Rand des genannten Falls und angesichts des großen links liegenden, welche beide zusammen in der Ausdehnung von etwa3 Meilen die ganze ungeheure Wassermaße des Niagara von einer Höhe von 164 - 158' in die Tiefe Hinabstürzen. Den Eindruck, den diese ungeheure Maße Wasser, die unter donnerähnlichem Getöse immer und ohne Aufhören herabstürzt und dann in Wolken von Schaum zur doppelten Höhe wieder hinaufsprizt, auf den Beschauer macht, läßt sich nicht beschreiben, es sind zumal Bewegungen des Schreckens, der Bewunderung und des Entzückens. Mir traten die Worte des Psalmisten vor die Seele: Ich will der Werke des Herrn gedenken, Du bist der Gott der Wunder thut. Die Wasser sahen Dich, o Gott, die Tiefen wurden bewegt, die Erde zitterte und erschrak. Dein Weg ist in der See und Dein Pfad auf den großen Wassern, Deine Fußstapfen sind Niemand bekannt.

Von der Ghoat Insel stieg ich an den Fuß des amerikanischen Falls hinunter, der Weg hinter dem Falle hier ist aber vor einiger Zeit eingestürzt und somit nicht zu passiren. Nachdem ich noch die Höhle der Winde, die dort in der Nähe ist, besucht hatte, stieg ich wieder hinauf und gieng nach dem hart am Rand des großen Falls errichteten auf der etwa 300' langen Terrapin Brücke zu erreichenden Thurm, von wo aus man die schönste Ansicht von oberhalb den Fällen hat. Da ich den Gang hinter den Fall aus angegebenen Gründen entbehren mußte, benüzte ich eine neue Einrichtung, um wenigstens dicht unter den Fall zu kommen. Ich ließ mich auf der wohl schon länger bestehenden Rutschbahn an den Fluß hinunterfahren und bestieg dort ein erst seit ganz kurzem gehendes kleines Dampfboot die Maid of the mist, welche uns, natürlich gehörig in Wachstuchkleider gewickelt, in nächst Nähe des Fallsführte. Wir fuhren dicht unter den Fällen hin, so daß das Schiff ganz in den hochaufspritzenden Schaum gehüllt war und dann in einem Bogen durch die vielen im Flußbett liegenden Felsen zur Ferry zurück. Dort nahm ich mit noch einigen Besuchern einen kleinen Ruderkahn und ließ mich auf das canadische Ufer übersetzen, von wo aus man den Fällen gerade gegenüber besonders von dem sogenannten Tabberock aus den herrlichsten Überblick über deren ganze Ausdehnung hat. Hier blieb ich bis zum Abend und ergözte mich an dem herrlichen





Schauspiele. Nachdem ich mich mit Mühe losgerißen gieng ich an der Canada Seite hinunter nach Chippewah und von dort über die Suspension Bridge nach dem Dorfe Niagara zurück. Inder Gegend wimmelt es von Indianern, welche sich meist vom Verkauf ihrer zum Theil sehr niedlichen Handarbeiten ernähren, sie sind wenn auch nicht auf ganz amerikanische Weise gekleidet und sprechen zum Theil ziemlich geläufig englisch.

Wie in Europa an derartigen Plätzen ist auch hier das Leben sehr teuer und ich entschloß mich daher wiewohl ungern noch mit dem Nachtzug nach Buffalo zu fahren, wo wir auch nach einstündiger Fahrt pünktlich anlangten.

Abgesehen von dem vielen Trouble, wie der Yänkee sagt, den ich bei der Ankunft mit meinem Gepäck und später mit dem irischen Wirth, zu dem ich durch Mißverständniß kam, hatte, gefiel es mir hier sehr gut und wirklich bietet auch die Stadt, welche erst 1801 gegründet und 1813 von den Indianern bis auf 2 Gebäude niedergebrant bereits eine Bevölkerung von über 50000 Einwohnern hat, sowohl was Lage, als Straßen und Gebäude betrifft viel Schönes.

Die Dampfboote, welche über den Erie See nach Detroit bringen, gehen gewöhnlich Nachts von Buffalo ab, da aber jenen Tag der See ungemein wild war, wurde die Queen of the West, welche jenen Abend auslaufen sollte, von der Gesellschaft zurückgehalten, welche durch mehrere neuerdings auf diesem wildesten aller westlichen Seen vorgefallenen Unglücksfälle doch etwas gewitzigt worden war. Da sich somit keine Chance zeigte, auf diese Weise weiter zukommen, nahm ich zu der Lake shore Railroad meine Zuflucht und fuhr mit dem Mittagszug dieser Bahn von Buffalo ab. Diese Bahn führt am Ufer des Erie Sees hin und ohne Detroit zu berühren durch den Süden von Michigan direkt nach Chicago. Ich konnte sie also nur bis Cleveland benützen.

Von Buffalo gelangten wir über Dünkirchen nach Erie im nordwestlichen Eck von Pensylvanien, wo die Wägen gewechselt wurden. Kaum hatten wir leztere Station verlassen und waren gerade auf einem hohen Viaduct, der dort über ein breites Thal geführt ist, hineingefahren, als Feuer an einem der vordersten Wägen ausbrach. Der Zug wurde sogleich angehalten und durch schnell herbeigeschafftes Wasser dem Feuer bald Einhalt gethan. Nachdem man sich versichert hatte, daß die Räder des Wagens nicht zusehr beschädigt seien, stiegen die Passagiere, die im ersten Augenblick sehr erschrocken und zum Theil herausgesprungen waren, wieder ein und wir konnten langsam vollends nach Ashtobula gelangen, wo die Wägen wieder gevechselt wurden. Obgleich der neue Zugmeister mit rasender Geschwindigkeit

weiterfuhr, um die verlorene Zeit einzuholen, konnten wir Cleveland doch erst erreichen, nachdem der Steamer für Detroit bereits abgegangen war.
Der erste Gründer von Cleveland war ein gewisser Missionar Liesberger wohl von der Brüder Gemeinde, welcher aber bald wieder weiter gen Westen zog und die neue Ansiedlung einer kleinen Schaar Colonisten aus den östlichen Staaten überließ. Es war dies ums Jahr 1800 und noch leben einige der ursprünglichen Sektler, obwohl seitdem aus dem kleinen Blockhaus des Missionars einen schöngelegene und regelmäßig und hübsch gebaute Stadt von mindestens 25000 Einwohnern, von denen ein großer Theil Deutsche sind, geworden ist.
Da Cleveland mit Detroit nur durch Dampfboote verbunden ist, mußte ich dort den folgenden Abend abwarten, was mir gar nicht leid that, da es mir in Cleveland ungemein gut gefiel. Der See war wieder ungemein wild und noch nachmittags ungewiß, ob das Dampfboot am Abend abgehen könne. Es zeigten sich jedoch gegen Abend einige Passagiere, welche darauf drangen, befördert zu werden.
Da der folgende Tag ein Sonntag war und ich dachte mit dem Frühzug noch Annabor erreichen zu können, schloß ich mich den wenigen Pssagieren an und schiffte mich Samstag Abend auf der Cleveland nach Detroit ein.
Wir hatten eine ungemein rauhe See und konnten nur langsam vorwärts kommen, doch erreichten wir Gott Lob wohlbehalten gegen Morgen die freundlich am Ufer gelegene Stadt Detroit. Zu meinem Schreck erfuhr ich hier, daß keine Morgenzüge am Sonntag von Detroit abgehen und daß ich den ganzen Tag hier zubringen müße. Ich machte zum bösen Spiel gute Miene und vertrieb mir die Zeit so gut ich konnte.
Detroit, die größte Stadt im Staat Michigan, noch vor wenig Jahrzehnten ein kleines Städtchen von wenigen Einwohnern, hat jetzt eine Bevölkerung von ca. 24000 Seelen, es liegt sehr hübsch am Ausfluß des Detroit in den Erie See und verdankt sein rasches Aufblühen hauptsächlich dem ziemlich bedeutenden Handelsverkehr auf Lezterem.
Gestern Abend endlich bin ich mit dem Abendzug über die Stationen Eperon, Wayne, Ypsylanti glücklich vermittelst der Michigan Central Railroad hier eingetroffen, mußte aber, da es zu spät war, um noch zu Hermann hinauszugehen, hier über Nacht bleiben. Heute früh machte ich mich bald heraus und fand auch bald seine Farm und die Bewohner wohl und gesund.





Annarbour, den 10. September 1853.

Bald sind es 14 Tage, daß ich hier angekommen bin und noch immer bin ich da. Das Leben hier im Westen und bei einem Farmer bietet so Vieles Neue und Interessante, daß ich nur mit vieler Unterbrechung die mitfolgenden Briefe schreiben konnte. Über Alles, was ich hier gesehen und wie ich Alles angetroffen, will ich in den nächsten Tagen der l. Großmutter ausführlich berichten und dann will ich, obgleich mich Hermann durchaus nicht will gehen lassen, nach New York zurückkehren, damit ich zu der mit den dortigen Freunden verabredeten Zeit dort eintreffe. Meinen Rückweg gedenke ich über Pittsburg und Philadelphia zu nehmen. In New York hoffe ich wieder Nachrichten von Euch Lieben zu finden, inzwischen grüßet Alle Verwandte herzlich von mir und Hermann samt seiner Frau und denket recht häufig an Euren

dankbaren Sohn Gottlob.

NB. Darf ich bitten, diese Briefe Herrn Wetzel, dem ich ausführlich zu schreiben versprach, mitzutheilen, damit ich des doppelten Schreibens überhoben bin.