

ANTIQUARIAT KAINBACHER KATALOG IX (N.F.)

2016

„Tagebuchs-Auszug betreffend die Reise S.M.S. ‚Hertha‘ nach Ost-Asien und den Südsee-Inseln“

Mit wissenschaftlicher Aufarbeitung von Prof. Hermann Mückler



„Hochzeits-Flagge und Wimpel und brachten drei Hurrahs Seiner Majestät dem Kaiser“ — mit diesen Worten beginnt das Logbuch der am 1. October 1874 auf der Kaiserlichen Werft zu Danzig zu einer ostasiatischen Reise und als Seekadetten-Schulschiff in Dienst gestellten Corvette „Hertha“. Schon am Tage vorher war die für das Schiff bestimmte Besatzung von Kiel und Wilhelmshaven aus, in Danzig eingetroffen und rasch begann ein reges arbeitsames Treiben, um alle die grossen und kleinen Gegenstände, die zur völligen Ausrüstung eines Kriegsschiffes gehören, an Bord zu schaffen.

Die „Hertha“ (No. 5) gehört zur Klasse der gedeckten Corvetten, die von den unteren Lasträumen und dem Raum für die Maschine, drei Decke, und zwar das Zwischendeck, dann das Batteriedeck (No. 90) und schliesslich das Oberdeck (No. 100) (1040 Tonnen Gehalt) ist aus Holz zu Anfang der sechziger Jahre auf der Danziger Werft erbaut. Die Maschine besitzt

ANTIQUARIAT
kainbacher

ANTIQUARIAT KAINBACHER | KATALOG IX (N.F.) 2016
**„TAGEBUCHS-AUSZUG BETREFFEND DIE REISE S.M.S.
„HERTHA‘ NACH OST-ASIEN UND DEN SÜDSEE-INSELN“**
MIT WISSENSCHAFTLICHER AUFARBEITUNG VON
PROF. HERMANN MÜCKLER

ANKAUF VON EINZELSTÜCKEN & SAMMLUNGEN

INHALTSVERZEICHNIS	Seite
Vorwort Prof. Hermann Mückler	4
01 Einleitung	10
02 China – Japan – Bonin Inseln	24
03 Marianen Inseln – Carolinen Inseln	32
04 Palau Inseln – Sibirien Wladiwostok	36
05 Samoa Inseln	40
06 Tonga Inseln	48
07 Neuseeland – Australien	54

GUSTAV ADOLPH RIEMER UND SEINE REISE MIT DER SMS HERTHA
ZU DEN SÜDSEE-INSELN 1874–1877

HERMANN MÜCKLER

Photographien aus der Anfangszeit des deutschen Kolonialismus sind selten. Noch seltener sind Aufnahmen, welche davor entstanden und sich auf jene Gegenden beziehen, die später unter deutsche Kontrolle gerieten. Die Aufnahmen von Gustav Adolph Riemer, Zahlmeister auf dem deutschen Kriegsschiff SMS Hertha, sind solche raren Aufnahmen. Sie entstanden

in den Jahren 1874–1877 und ihr historischer und ethnologischer Wert ist daher unbestritten. Im Folgenden sollen einige ergänzende Anmerkungen eine historische Verortung der Photographien Riemers erleichtern. Skizziert werden einzelne Rahmenbedingungen der Expeditionsfahrt sowie das Leben und Wirken des Photographen. Ich verweise ausdrücklich auf den Experten zu Gustav Adolph Riemer, der wesentliche Daten zu Riemers Lebenslauf sowie dessen Fahrten recherchiert hat: Uwe Lüthje aus Felde, dem ich für zusätzliche Informationen zur Person Riemers nachdrücklich danke. Er hat sich über einen langen Zeitraum mit der Person Riemer sowie den photographischen Aufnahme- und Entwicklungsverfahren jener Zeit beschäftigt. Herrn Lüthje lernte ich kennen, als ich einige Aufnahmen Riemers, die sich in meinem eigenen Bildarchiv in Form von auf Karton montierten Albumabzüge befinden, als Beispiele (vor)kolonialer Photographie auf meine persönliche Website stellte. Er reagierte auf meine damaligen Ausführungen zu Riemer und ergänzte sie entscheidend. Ihm sei an dieser Stelle für die Übermittlung seines publizierten Aufsatzes (Lüthje 2004), den ich als Grundlage meiner Ausführungen verwende, sowie zusätzlicher unpublizierter Aufzeichnungen gedankt.

Das Jahr 1885 sowie die unmittelbare Zeit davor und danach werden allgemein als der Beginn eines mit Engagement vorgetragenen neuzeitlichen deutschen Kolonialismus angesehen. Erwerbungen in Kamerun, Südwestafrika und Togoland 1884 machten den Anfang, Erwerbungen in Ostafrika sowie in Neuguinea, im Bismarck-Archipel sowie auf den mikronesischen Marshall-Inseln folgten ein Jahr später. Schließlich kamen noch bis zur Jahrhundertwende schrittweise weitere Gebiete in Mikronesien (Nauru 1888, Karolinen-, Marianen- und Palau-Inseln 1898) und

Polynesien (Samoa 1899) sowie in Ostasien (Kiautschou 1900) hinzu und vervollständigten so das junge Kolonialreich. Dieses stellte sich im Vergleich zu jenem Großbritanniens und Frankreichs zur damaligen Zeit zwar immer noch vergleichsweise bescheiden dar, aber es wies insgesamt doch eine erstaunliche Ausdehnung auf und stellte damit die kolonialen Institutionen, insbesondere das Reichskolonialamt, vor veritable logistische Probleme der Erschließung und dauerhaften Anbindung an das Mutterland. Dem Umstand folgend, dass man davon ausging, Kolonien zu benötigen, um im Konzert der europäischen Großmächte ebenfalls als solche wahrgenommen zu werden, wurden von der Reichsregierung keine Kosten gescheut, um in den noch zur Disposition stehenden Gebieten dieses Globus die Flagge zu hissen und Protektoratsverträge mit den jeweiligen Einheimischen auszuverhandeln.

Dabei standen Überlegungen im Vordergrund, die eigenen Handelsinteressen der Landsleute vor Ort insbesondere gegenüber Begehrlichkeiten der anderen in Übersee agierenden europäischen Großmächte sowie der USA durch die Etablierung eines Schutzmacht-Status zu schützen. Dass dies ein entschiedenes Handeln erforderte, war spätestens nach dem „Fall Fidschi“ klar geworden. Seit den 1850er Jahren hatten sich auf den Fidschi-Inseln, die sich an einer kulturellen Schnittstelle zwischen den beiden insularpazifischen Großregionen Melanesien und Polynesien befinden, zunehmend auch deutsche Händler und Siedler niedergelassen. Diese deutschen Händler und Plantagenbetreiber hatten kurz vor der Annexion Fidschis durch das Britische Empire insgesamt ein deutlich höheres Handelsvolumen zu verzeichnen und standen im Begriff, eine dominierende Kraft in Fidschi zu werden, was den britischen (und australischen) politischen und ökonomischen Interessen entgegenstand. Mit der Auflösung gültiger Landverkäufe und der Aufhebung von Pachtverträgen durch die britische Administration unmittelbar nach der kolonialen Annexion 1874, mit dem Argument, Fidschianer vor Übervorteilungen schützen und daher alle Landveräußerungen einer neuerlichen Untersuchung und Bewertung unterziehen zu wollen, gelang es den Briten, die Deutschen als Mitbewerber im Handel aus Fidschi zu verdrängen.

Die meisten Landverkäufe wurden als unter falschen Prämissen abgewickelt dargestellt oder schlicht für ungültig erklärt und die deutschen Landbesitzer und Pächter dadurch meistens nur mit geringen Entschädigungszahlungen abgespeist, zum Verkauf gezwungen oder schlicht enteignet. Der diesbezügliche Briefverkehr zwischen britischen und deutschen diplomatischen Stellen, 1885 abgedruckt in „Die deutsche Kolonialpolitik“ (o.A. 1885, 2. Heft, 1–64; vgl. Mückler 2012:60) zeigt die Empörung deutscher Stellen gegenüber diesem britischen Verhalten einer kalten Enteignung und beeinflusste in der Folge entscheidend Bismarcks Einstellung gegenüber formeller kolonialer Landnahme: Die Deutschen mussten erkennen, dass ihre Handelsunternehmen und Siedler nicht geschützt und der Willkür anderer Kolonialmächte ausgeliefert waren, solange nicht ein formeller Schutzmachtstatus und koloniale Annexion für jene Gebiete in Betracht gezogen wurden, in denen vitale deutsche Interessen vorlagen und deutsche Staatsangehörige tätig waren. Bismarck beugte sich letztlich diesen Argumenten, obwohl er sich lange gegen das kostspielige Abenteuer des Kolonierwerbs gestemmt hatte. Ob die Überlegungen, die sich im Anschluss an die Ereignisse in Fidschi ergaben, bereits während der im Jahr 1874 begonnenen Fahrt der SMS Hertha nach Ostasien und in die Südsee eine Rolle spielten ist nicht überliefert. Markant ist das Jahr 1874 aber dennoch, denn es markierte den Anfang eines radikalen Umdenkens in deutschen Regierungsstellen bezüglich kolonialer Erwerbungen.

Das Schiff SMS Hertha, eine gedeckte Korvette, hatte seinen Stapellauf am 1. Oktober 1864 erlebt und war nach seiner Ausrüstung am 1. November 1865 in Dienst gestellt worden. Die normale Besatzung betrug 380 Personen. Die knapp über 73 Meter lange Schraubenfregatte war bewaffnet und hatte eine Wasserverdrängung von 1.930 Tonnen (Hildebrand et al. 1990, Bd 4: 128). Das Schiff nahm 1866 am preußisch-österreichischen Krieg teil, fuhr 1867 im Mittelmeer mehrere Einsätze, nahm an der Eröffnung des Suez-Kanals teil (1869) und fuhr von dort nach Singapur (1870), um die Seeräuberei an der chinesischen Küste zu bekämpfen und Japan einen Besuch abzustatten. Danach folgten zahlreiche Einsätze vor

der chinesischen und japanischen Küste in den Jahren 1870–1872. Anschließend kehrte es nach Deutschland zurück und diente eine Zeit lang als Schulschiff. Am 28. Oktober 1874 startete die SMS Hertha zu einer Weltumseglung, die das Schiff wieder nach Ostasien brachte. Von Yokohama aus wurden im März 1876 die mikronesischen Palau-Inseln, die Marianen Inseln und die Karolinen besucht, um deren von den Spaniern zugesicherte Zugänglichkeit für den Handel zu überprüfen. Die mikronesischen Inseln standen damals noch nicht unter formeller deutscher Kolonialverwaltung. Erst nach dem für Spanien desaströs verlaufenen Amerikanisch-Spanischen Krieg konnten diese Inselgruppen vom Deutschen Reich käuflich erworben und dem Kolonialreich einverleibt werden. Lediglich die Marshall-Inseln und Nauru gelangten schon vorher unter formelle deutsche Kontrolle: 1886 wurde der erste Kaiserliche Kommissar auf den Marshall-Inseln, Wilhelm Knappe, als Vertreter der Reichsregierung installiert und damit eine schrittweise deutsche administrative Erschließung der Region eingeläutet. Der Zahlmeister Gustav Adolph Riemer machte vor allem in Mikronesien zahlreiche photographische Aufnahmen von hohem ethnographischen Wert, weil es aus jener Epoche weder von Spaniern noch von Angehörigen anderer Seefahrernationen Photographien von den genannten Inselgruppen und deren Bewohnern gibt.

Von besonderer Bedeutung für die weitere positive Entwicklung deutscher Interessen in der pazifischen Region sollten jedoch die Verträge sein, welche vom Kapitän zur See Eduard von Knorr, dem Kommandanten der SMS Hertha, auf den Samoa- und Tonga-Inseln ausverhandelt und unterzeichnet wurden. Auf Weisung des Reichskanzlers wurden von von Knorr gemeinsam mit den kaiserlichen Konsuln vor Ort Meistbegünstigungsverträge mit den jeweils politisch einflussreichsten Vertretern der Samoa- und Tonga-Inseln abgeschlossen. Zu diesem Zweck traf die SMS Hertha Anfang Oktober 1876 in Apia auf der Insel Upolu ein. Zusammen mit Konsul Theodor Weber wurde mit Vertretern der beiden sich damals gerade in bürgerkriegsähnlichen Umständen bekämpfenden einheimischen Parteien in Samoa Verhandlungen geführt.

Da diese Verhandlungen anfangs zu keinem Ergebnis gelangten, versuchte man etwas Abstand zu gewinnen und besuchte die Tonga-Inseln. Ein Aufenthalt in Nuku'alofa, dem Hauptort auf der Insel Tongatapu, führte zum Abschluss eines Handelsvertrages sowie einer Abmachung zur Einrichtung einer Kohlestation für Kriegsschiffe auf einer der Inseln der Vava'u-Gruppe am 1. November 1876 (ratifiziert am 31. Oktober 1877) mit einem Vertreter des tonganischen Königs George Tupou I sowie dem damals in Tonga einflussreichen protestantischen Missionar Shirley Waldemar Baker. Nach der Rückkehr nach Apia um den 10. Dezember 1876 wurden die dortigen Verhandlungen weitergeführt, wiederum ohne Ergebnis. Bei einem Zwischenaufenthalt in Auckland am 24. Dezember 1876 zwecks Reparatur und Materialergänzung erhielt das Schiff seinen Heimreisebefehl. Ein nochmaliger dritter Aufenthalt in Apia im Januar 1877 erbrachte schließlich eine Vereinbarung mit den samoanischen Konfliktparteien, die Siedlungsgebiete der Ausländer bei Kämpfen zu schonen und deutsche Interessen mit Wohlwollen zu behandeln. Exkursmäßig sei angemerkt, dass bereits damals die drei Mächte Großbritannien, USA und das Deutsche Reich um Macht und Einfluss auf den Samoa-Inseln rangen. Dafür instrumentalisieren sie jeweils einzelne Fraktionen der Samoaner, die sie gegeneinander aufwiegelten, um bei einem Sieg der jeweiligen Partei selbst den Fuß für eine koloniale Erwerbung in der Tür zu behalten. Der Konflikt sollte in den Folgejahren dramatisch eskalieren und zu kuriosen Vereinbarungen zwischen den Kolonialmächten führen, von denen die Einrichtung eines „Tridominiums“, also die von allen drei konkurrierenden Mächten getragene Verwaltung der Inselgruppe, als innovativ aber wenig praktikabel gesehen werden muss. Erst 1899 sollte es zu einer endgültigen Aufteilung Samoas zwischen den USA und dem Deutschen Reich kommen und Großbritannien Gebietsentschädigungen in anderen Weltteilen dafür erhalten. Darunter fiel auch das Aufgeben der deutschen Idee, eine Kohlestation auf den Tonga-Inseln zu errichten, die seit damals und bis 1970 in den britischen Einflussbereich fielen (vgl. dazu Marquardt 1899a u. 1899b; Gilson 1970; Kennedy 1974). Zurück zur *SMS Hertha*: Diese traf nach erfolgreichem Abschluss der Verträge über Australien und den Suez-Kanal am 27. Juli 1877 wieder in Kiel ein. Anschließend war das Schiff im Mittelmeer im Einsatz, als Seekadettenschiff sowie als Teilnehmer an der Weltausstellung im australischen Melbourne 1881. Nach seiner Streichung aus der Liste der Kriegsschiffe

im Jahr 1884 und der Verwendung als Hulk wurde das Schiff 1902 in Swinemünde abgewrackt.

Die Fahrt der *SMS Hertha* zeigt bereits, wie das junge Deutsche Reich seine im Aufbau begriffene Marine als handelspolitisches Machtinstrument des Reiches einzusetzen gedachte. Die Reise des Schiffes muss im Kontext ähnlicher Fahrten, so beispielsweise der Fahrt des Korvettenkapitäns Bartholomäus von Werner mit der Glatdeckskorvette *SMS Ariadne* gesehen werden. Von Werner gelang es 1878 auf dem Jaluit-Atoll nach einer Machtdemonstration des Landungskorps seines Schiffes, den dortigen lokalen Häuptling eine schriftliche Vereinbarung für die Anlage einer Kohlestation für deutsche Kriegsschiffe abzurufen. Auch die Fahrt der gedeckten Korvette *SMS Gazelle* – ein baugleiches Schwesterschiff der *SMS Hertha* –, die 1874 unter dem Kommando des Kapitäns zur See Freiherr von Schleinitz die Küsten Neuguineas erkundete und damit der geographischen und ethnologischen Forschung wesentliche Dienste leistete, muss hier erwähnt werden (vgl. dazu Nuhn 2002:34).

Der Zahlmeister Gustav Adolph Riemer, der in den Jahren 1874–1877 mit dem deutschen Kriegsschiff *SMS Hertha* neben Ostasien vor allem Mikronesien und Teile Westpolynesiens (Samoa und Tonga) besuchte, gab nach seiner Rückkehr nach Deutschland im Selbstverlag ein Photobuch zur Reise heraus, mit dem Titel „Tagebuchs-Auszug betreffend die Reise S.M.S. ‚Hertha‘ nach Ost-Asien und den Südsee-Inseln 1874–1877“. Laut Aufzeichnungen wurde bei J. F. Stiehm, einem deutschen Stereobild-Herausgeber aus Berlin, im Jahr 1877 (zweite Aufl. 1883) eine von Riemer photographierte Marine-Serie von 357 nummerierten Ansichten im Kabinett-Format sowie im Stereoscop-Format (Stereophotos) publiziert. Überwiegend handelt es sich dabei um Aufnahmen aus Mikronesien, es sind aber auch Bilder anderer Reise-stationen in dieser Serie inkludiert. Zumindest ein Teil dieser Bilder ist auch beim Verlag von Gustav Liersch & Co., Berlin S.W.48, ebenfalls in Form von Stereophotos erschienen. Dass das Photographieren damals noch ein Kraftakt war, soll hier in Erinnerung gerufen werden. Die unhandlichen schweren und komplex zu bedienenden Photoapparate der damaligen Zeit erlaubten Photographien nur nach langwierigen Vorbereitungen und noch längeren Ausarbeitungszeiten. Uwe Lüthje gibt eine detaillierte Beschreibung der Ausrüstung sowie der Aufnahme-prozedur zur damaligen Zeit:

„Die von G. A. Riemer auf den Reisen benutzte Kamera war eine großformatige Holzkamera mit Balgenauszug und einem Petzval Objektiv, die auf einem stabilem Dreibeinstativ montiert war. Das maximale Aufnahmeformat war vermutlich 24 x 30 cm. Die notwendige Belichtungszeit bei Aufnahmen unter freiem Himmel betrug mehrere Sekunden. Belichtet wurde durch Abheben und Wiederaufsetzen des Objektivdeckels. Zusätzlich führte Riemer sicherlich auch noch ein oder zwei sogenannte „Reisekameras“ mit sich, die bei Außen-aufnahmen eingesetzt wurden. Sie waren für die Benutzung von Objektiven verschiedener Brennweiten eingerichtet. Ihr hölzernes Gehäuse ließ sich platzsparend zusammenlegen. Übliche Aufnahmeformate waren hier 13 x 18 cm oder 18 x 24 cm. Für die Stereophotographien war Riemer mit einer Zweiobjektivkamera ausgerüstet“ (Lüthje 2004:55).

Das Entwickeln der Photos nahm nicht nur viel Zeit in Anspruch, sondern erforderte auch eine Behutsamkeit und hygienische Bedingungen, die zur damaligen Zeit häufig nicht gegeben waren. Es soll hier noch einmal ausgiebig Uwe Lüthje zitiert werden:

„Die verwendeten Negative waren Glasplatten, die an Ort und Stelle zuvor durch das Baden in Silber-nitratlösung lichtempfindlich gemacht wurden. Bei dem sogenannten nassen Kollodiumverfahren dient Kollodium als Bindemittel für die lichtempfindlichen Brom- und Jodsalze. Die Belichtung mußte unmittelbar nach Präparierung der absolut sauberen Glasplatte erfolgen, solange die Substanzen noch feucht waren. Entwickelt wurde ebenfalls vor Ort der Aufnahme in Gallussäure. Nach einer eventuell notwendigen Korrektur im Verstärker- oder Abschwächerbad wurden die Negative mit Natriumthiopsulfit fixiert, anschließend gewässert und zum Schutz vor Zersetzung durch Luft und Feuchtigkeit mit Alkohollack überzogen. Alle diese Vorgänge erforderten Dunkelheit oder Gelblicht. Die photographische Umsetzung des Negativs in ein Positiv, also das Herstellen einer Kopie auf Albumin-papier erfolgte im Kontaktkopierverfahren. Das Negativ und das „gesilberte“ Albumin-papier wurden in einem Kontaktkopierrahmen dem Tageslicht ausgesetzt. Die notwendige Kopierdauer beträgt in Abhängigkeit von der Negativedichte und den Wetterbedingungen, wie Sonnenschein und Temperatur, wenige Minuten bis zu einigen Stunden. Das Ergebnis ist eine Kopie im Maßstab 1:1, eine sogenannte Kontaktkopie“ (Lüthje 2004:55).

Schon allein aufgrund der für die Ausführung dieser Arbeiten notwendigen Räumlichkeiten, die auf der *SMS Hertha* aufgrund der generell auf Kriegsschiffen vorherrschenden räumlichen Enge sicherlich nur bedingt vorhanden waren, müssen die Leistungen Riemers hoch gewürdigt werden. Wer war aber nun dieser Zahlmeister, der diese respektgebietenden Leistungen vollbrachte? Die Eckpunkte zu Riemers Biographie sind folgende: Geboren am 9. Juli 1842 im deutschen Saarlouis und verstorben am 4. März 1899 in Dessau. Nach seiner schulischen Ausbildung war er 1859 in die Königlich Preussische Marine eingetreten und diente in der Folge auf mehreren Schiffen, so u.a. während des deutsch-französischen Krieges 1870/71 auf dem Kanonenboot *SMS Meteor* und später auf der *SMS Stosch*, wo er ebenfalls als Zahlmeister diente. Riemer hatte Max von Brandt im Mai 1882 zu den Verhandlungen des ersten deutsch-koreanischen Vertrags nach Korea begleitet und dort von den Delegierten einige Aufnahmen gemacht; er kann mit Fug und Recht als erster deutscher Photograph in Korea bezeichnet werden. Auch von der Reise mit der *SMS Stosch* von April 1881 bis November 1883 fertigte Riemer ein Fotoalbum an, welches wertvolle Zeitdokumente beinhaltet, hier aber nicht behandelt wird. Über Riemers private Verhältnisse ist wenig bekannt. Er war mit der 1880 geheirateten aus Berlin stammenden Martha Maria Specht verheiratet. Uwe Lüthje berichtet zusammenfassend, dass Riemer in seinen 29 Dienstjahren insgesamt 9 ½ Jahre zur See gefahren ist und dass er Träger des Königlich Preussischen Kronen Ordens 4. Klasse und des Königlich Preussischen Roten Adler Ordens 4. Klasse war (Lüthje 2004:59–60). Knapp 57-jährig verstarb Riemer, ohne dass wir über eventuelle Krankheiten Bescheid wissen.

Der Wert der von Gustav Adolf Riemer angefertigten Photographien resultiert, wie bereits erwähnt, aus deren zeitlicher Einzigartigkeit, aber auch aus dem Umstand, dass Riemer ein Auge für Motive und Bildgestaltung hatte. Hinzu kommt heute die Faszination, die sepiagetönte Photographien generell ausstrahlen. Obwohl es von den in Rede stehenden Alben bzw. Photographien einige Ausführungen und damit jeweils eine Mehrzahl an potentiell vorhandenen Exemplaren gibt, ist eine historische und photographiegeschichtliche Aufarbeitung seines Werkes bislang nur in Ansätzen und eine Publikation des Gesamtwerkes bislang nicht erfolgt. Generell zeichnet sich erst in den letzten Jahren eine Hinwendung der kultur- und

sozialwissenschaftlichen Fächer zu einer historischen Bildforschung ab. Die Analyse historischer Photographien weist hier Potentiale auf, die einer Aufarbeitung harren (vgl. dazu About/Chéroux 2004 und Jäger 2009). Die historische Beschäftigung mit dem neuzeitlichen Kolonialismus ist nicht neu; verändert haben sich aber Zugänge und die Interpretation der Rolle der jeweils betroffenen Einheimischen. Dass Kolonialismus für die solcherart Betroffenen, die Kolonisierten, gravierende Auswirkungen hatte, steht außer Rede, dass sie aber durchaus als handelnde Subjekte die Bedingungen für sich auszunutzen verstanden und auch Nutznießer und Akteure sein konnten und nicht nur handlungsunfähige Befehlsempfänger waren, ist eine relativ neue Sichtweise (vgl. dazu Hiery 1995), die erst langsam von den hiesigen Fachvertretern verinnerlicht wird. Insbesondere der deutschen Involvierung in diese neuzeitliche Epoche überseeischen Ausgreifens sowie der machtpolitisch aber auch ökonomisch motivierten Ausbeutung kolonialer Ressourcen durch deutsche Protagonisten wird heute in der historischen Forschung im deutschsprachigen Raum generell mehr Aufmerksamkeit geschenkt. Photographien aus der Kolonialzeit sowie den Zeiträumen davor und danach gewinnen dadurch an Bedeutung und Riemers Aufnahmen werden so zum Studienobjekt. Ich selbst habe vor kurzem Aufnahmen aus der Beginnzeit deutscher kolonialer Aktivitäten auf den Marshall-Inseln und Nauru in einem kommentierten Bildband veröffentlicht, nämlich das private Photoalbum des ersten Kaiserlichen Kommissars Wilhelm Knappe sowie Photographien des Seemannes Carl Schiesser – beides Bestände aus meinem Photoarchiv –, und damit einer fachwissenschaftlich sowie allgemein interessierten Öffentlichkeit zugänglich gemacht (Mückler 2016). Dieser Schritt ist für das Werk Riemers und insbesondere für seine Photographien, die auf der Fahrt mit der *SMS Hertha* entstanden sind, noch ausständig.

BIBLIOGRAPHIE

About, Ilse/ Chéroux, Clément (2004): Fotografie und Geschichte. Vortrag an der Hochschule für Grafik und Buchkunst Leipzig. Leipzig: Institut für Buchkunst.

Gilson, R. P. (1970): Samoa 1830 to 1900; The Politics of A Multi-Cultural Community. Melbourne: Oxford University Press.

Hiery, Hermann Joseph (1995): Das Deutsche Reich in der Südsee (1900–1921). Eine Annäherung an die Erfahrungen verschiedener Kulturen. Veröffentlichungen des Deutschen Historischen Instituts London, Band 37; Göttingen/Zürich: Vandenhoeck & Ruprecht.

Hildebrand, Hans H./ Röhr, Albert/ Steinmetz, Hans-Otto (1990): Die deutsche Kriegsschiffe. Biographien – ein Spiegel der Marinegeschichte von 1815 bis zur Gegenwart. Band 4 Schiffsbiographien von Greif bis Kaiser. Hamburg: Koehlers Verlagsgesellschaft, Lizenz Mundus Verlag.

Jäger, Jens (2009): Fotografie und Geschichte. Frankfurt am Main/New York: Campus.

Kennedy, Paul M. (1974): The Samoan Tangle; A Study in Anglo-German-American Relations 1878-1900. St. Lucia: University of Queensland Press.

Lüthje, Uwe (2004): Tagebuchs-Auszug betreffend die Reise S.M.S. „Hertha“ nach Ost-Asien und den Südsee-Inseln 1874-1877 im Museum für Völkerkunde der Universität Kiel. In: Jäschke, Uwe Ulrich (Hrsg.): 15 Jahre „Koloniales Bildarchiv“ an der Stadt- und Universitätsbibliothek Frankfurt am Main. Dresdner Kartographische Schriften, Dresden: Hochschule für Technik und Wirtschaft. S. 55-60.

Marquardt, Carl (1899a): Der Kampf um Samoa. Ausführlich dargestellt unter Benutzung amtlichen Materials. Berlin: Verlag von Hermann Walther.

Marquardt, Carl (1899b): Zur Lösung der Samoafrage. Ein Beitrag zur Kolonialgeschichte. Berlin: Verlag von Hermann Walther.

Mückler, Hermann (2012): Kolonialismus in Ozeanien. Kulturgeschichte Ozeaniens, Band 3. Wien: facultas.wuv.

Mückler, Hermann (2016): Die Marshall-Inseln und Nauru in deutscher Kolonialzeit. Südsee-Insulaner, Händler und Kolonialbeamte in alten Fotografien. Berlin: Frank & Timme.

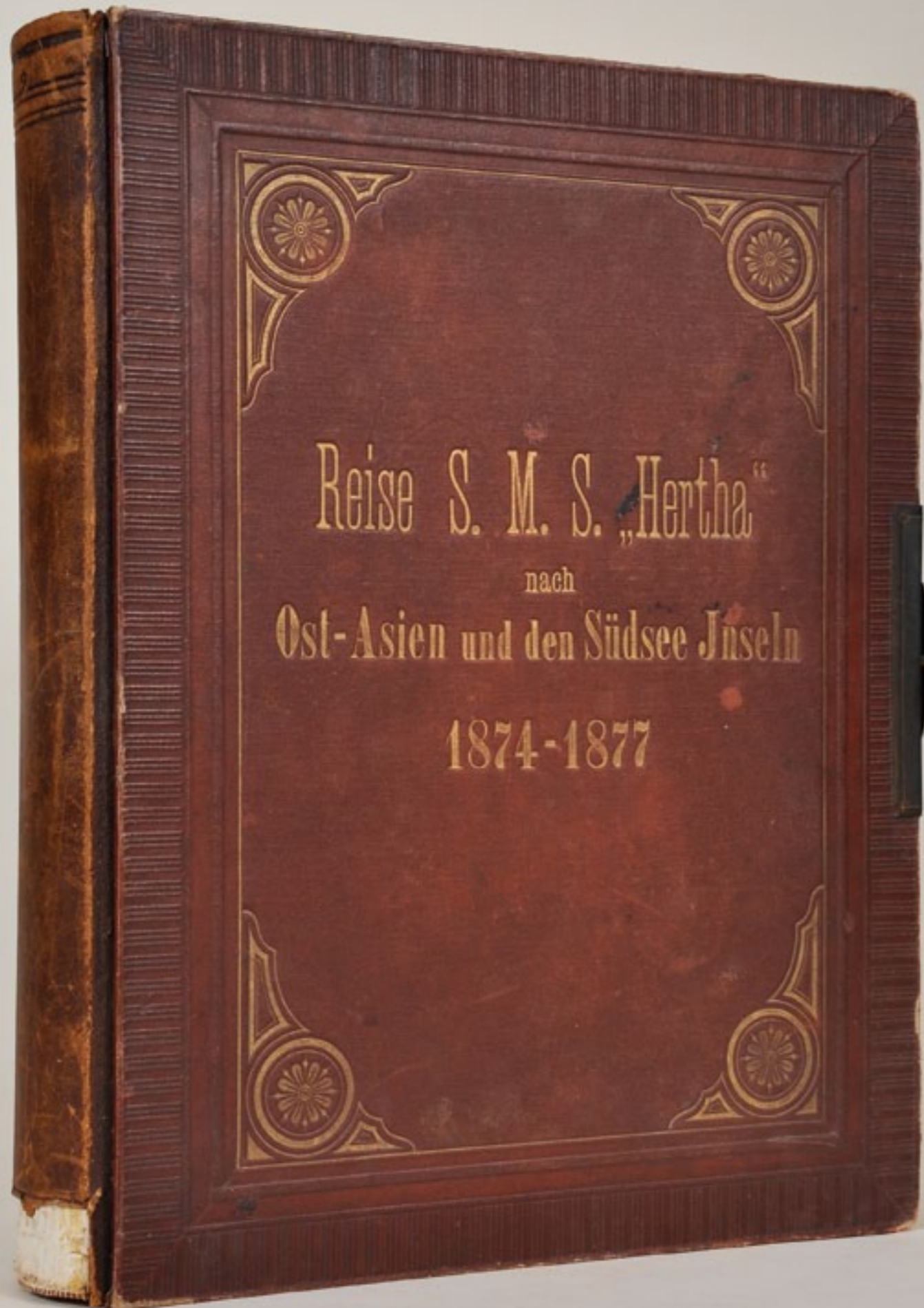
Nuhn, Walter (2002): Kolonialpolitik und Marine. Die Rolle der Kaiserlichen Marine bei der Gründung und Sicherung des deutschen Kolonialreiches 1884-1914. Bonn: Bernard & Graefe Verlag.

o.A. (1885): Deutsche Landreklamationen auf Fidji. In: Die Deutsche Kolonialpolitik, Aktenstücke der deutschen Kolonialpolitik. 2. Heft, Leipzig: Rengersche Buchhandlung, S. 1-64.

ZUM AUTOR

Hermann Mückler ist Professor für Kultur- und Sozialanthropologie an der Universität Wien und beschäftigt sich vor allem mit (ethno)historischen, kolonialgeschichtlichen sowie politischen Themen zur Großregion Asien-Pazifik, insbesondere zur Pazifischen Inselwelt (Ozeanien) und Australien. Er ist Präsident der Anthropologischen Gesellschaft in Wien.

E-Mail: hermann.mueckler@univie.ac.at
Website: www.hermann-mueckler.com



**ORIGINAL-FOTOGRAFIE VON DER SÜDSEE, AUSTRALIEN UND NEUSEELAND
KOMPLETTES ALBUM MIT 343 FOTOGRAFIE VON 1878**

RIEMER, GUSTAV ADOLPH

Tagebuchs-Auszug betreffend die Reise S.M.S. „Hertha“ nach Ost-Asien und den Südsee-Inseln. 1874-1877.

Teplitz 1878. Folio. 2 Bl., 8 S., 1 Bl. mit 343 Original-Fotografien auf 63 Tafeln. Fotos in verschiedenen Größen: von 9 x 9 cm bis 20 x 15 cm. Fotos auf Tafeln motiert, mit gedruckten Titeln und Nummerierung unterhalb der Fotos. Original-Leinenband (kl.Fehlstellen am Rücken), Tafeln und Fotos in sehr gutem Zustand.

EUR 55.000,-

Gustav Adolph Riemer (1842-1899) arbeitete auf mehreren Schiffen der preussischen Marine als Zahlmeister. Mit der SMS Hertha bereiste er Madeira, Brasilien, Singapur, Borneo, Sulu-Inlands, Philippinen, China (Hongkong, Kanton, Amoy), Japan, Bonin, Mikronesien: Marianen (Guam), Karolinen und Palau, Ost-Sibirien, Samoa, Tonga, Neu Seeland und Australien.

Riemer war als Photograph Autodidakt. Auf dieser Reise verwendete er eine großformatige Holzkamera mit Balgenauszug und einem Petzval Objektiv. Die Belichtungszeit bei Aufnahmen unter freiem Himmel betrug mehrere Sekunden. Weiters hatte Riemer wahrscheinlich zwei Reisekameras und für die Stereophotographie eine Zweiobjektivkamera. Commandant dieser Reise war Corvetten-Capitain Eduard Knorr, der zuvor auf dem Kanonenbott „Meteor“ seinen Dienst absolvierte. Das Album zeigt unter anderem zahlreiche höchst interessante Fotografien von den einheimischen Bewohnern von Mikronesien. Weiters sind die Ausnahmen von den Tonga- und Samoa-Inseln zu erwähnen. Sowohl von den Stationen in Japan, als auch von Neuseeland und Australien gibt es exzellente Aufnahmen. Die 6 Fotografien Nr. 326 bis 331 zeigen australische Aborigines vom King George Sound.

Im Verlag Stiehm in Berlin wurden auch Stereophotographien herausgegeben.

„Das Schiff ‚S.M.S. Hertha‘ hatte seine Indienststellung am 1. November 1865. Das Schiff nahm 1866 am preußisch-österreichischen Krieg teil, fuhr 1867 im Mittelmeer mehrere Einsätze, nahm an der Eröffnung des Suezkanals teil (1869) und fuhr von dort nach Singapur (1870), um die Seeräuberei an der chinesischen Küste zu bekämpfen und Japan einen Besuch abzustatten. Danach folgten zahlreiche Einsätze vor der chinesischen und japanischen Küste in den Jahren 1870-1872. Anschließend kehrte es nach Deutschland zurück und diente eine zeitlang als Schulschiff. Am 28. Oktober 1874 startete die ‚S.M.S. Hertha‘ zu einer Weltumseglung, die das Schiff wieder nach Ostasien brachte. Von Yokohama aus wurden im März 1876 die Palau-Inseln, die Marianen Inseln und die Karolinen besucht, um deren von den Spaniern zugesicherte Zugänglichkeit für den Handel zu überprüfen. Der Zahlmeister Gustav Adolph Riemer machte dabei in Mikronesien zahlreiche photographische Aufnahmen von hohem ethnographischen Wert. Die mikronesischen Inseln standen damals noch nicht unter formeller deutscher Kolonialverwaltung.

Unter Kommando von Kapitän zur See Eduard von Knorr wurden auf Weisung des Reichskanzlers gemeinsam mit den kaiserlichen Konsuln Meistbegünstigungsverträge mit den Samoa- und Tonga-Inseln abgeschlossen. Zu diesem Zweck traf die Hertha Anfang Oktober 1876 in Apia ein. Zusammen mit Konsul Theodor Weber wurde mit den beiden sich bekämpfenden einheimischen Parteien in Samoa Verhandlungen geführt. Ein Aufenthalt in Nuku'alofa, Tonga-Inseln, führte zum Abschluss eines Handelsvertrages sowie einer Abmachung zur Einrichtung einer Kohlestation für Kriegsschiffe auf Taulanga am 1. November 1876 (ratifiziert am 31. Oktober 1877) Nach Rückkehr nach Apia um den 10. Dezember 1876 wurden die dortigen Verhandlungen weitergeführt. Bei einem Aufenthalt in Auckland am 24. Dezember 1876 erhielt das Schiff seinen Heimreisebefehl. Ein nochmaliger Zwischenhalt in Apia erbrachte schließlich eine Vereinbarung mit den samoanischen Konfliktparteien, die Siedlungsgebiete der Ausländer bei Kämpfen zu schonen. Über Auckland, Australien und den Suez-Kanal traf die Hertha am 27. Juli 1877 in Kiel ein. Anschließend war das Schiff im Mittelmeer im Einsatz sowie als Seekadettenschiff in Verwendung sowie als Teilnehmer an der Weltausstellung im australischen Melbourne 1881.“ (www.hermann-mueckler.com).

TAGEBUCHS-AUSZUG

HISTORISCHES DEUTSCHES

REISE S. M. S. „HERTHA“

NACH

OST-ASIEN UND DEN SÜDSEE-INSELN

1874—1877.

Bemerkung.

Bei der Indienststellung S. M. S. „Hertha“ zu einer Expedition nach Ostasien und der Südsee-Inseln im Herbst 1874, stellte sich der Unterzeichnete für seine private Thätigkeit an Bord die Aufgabe, die Reise des Schiffes mit Hilfe eines photographischen Apparates zu verewigen.

Trotz der, einem solchen Vorhaben sich entgegenstellenden Schwierigkeiten aller Art, ist dieser erste Versuch der bildlichen Darstellung einer grösseren überseeischen Reise so ziemlich gelungen.

Die Mehrzahl der Bilder sind momentaner Art und bringen, wie das Album zeigt, verschiedene Scenen aus dem täglichen Leben und Treiben an Bord, Ansichten der besuchten fremden Länder, Küsten, Inseln und Ortschaften sammt deren Bewohner, Reiseerlebnisse, Seestücke u. dergl.

Des besseren Verständnisses wegen und um die Bilder unter einander in Zusammenhang zu bringen, ist diesem Werk ein kurzer Tagebuchs-Auszug beigegeben worden.

In der Hoffnung, dass das vorliegende Album, dessen Bilder auch einzeln, als Stereoscopen und in Cabinet-Format erscheinen, nicht allein für die Theilnehmer an der Expedition, sondern auch für weitere Kreise und für die Wissenschaft von nicht geringem Interesse sein wird, spricht der Unterzeichnete schliesslich noch den Wunsch aus, dass in Zukunft bei allen in's Ausland gehenden Schiffen der Marine, die Camera obscura in ähnlicher Weise Verwendung finden möge.

WILHELMSHAVEN, den 9. Juli 1878.

G. Riemer,
Marine-Zahnmeister.

Tagebuchs-Auszug

Inhalt

die Reise S. M. S. „Hertha“ nach Ost-Asien und den Südsee-Inseln

1874 1877.

Ersten Fugge und Witzel und brachten drei Hurrahs Seiner Majestät dem Kaiser! — mit diesen Worten beginnt das Logbuch der am 1. October 1874 auf der Kaiserlichen Werft zu Danzig zu einer ostasiatischen Reise und als Seekadetten-Schulschiff in Dienst gestellten Corvette „Hertha“. Schon am Tage vorher war die für das Schiff bestimmte Besatzung von Kiel und Wilhelmshaven aus, in Danzig eingetroffen und rasch begann ein reges arbeitsames Treiben, um alle die grossen und kleinen Gegenstände, die zur völligen Ausrüstung eines Kriegsschiffes gehören, an Bord zu schaffen.

Die „Hertha“ (No. 6) gehört zur Klasse der geleckten Corvetten, d. h. sie hat, abgesehen von den unteren Lesträumen und dem Raum für die Maschine, drei Decks, und zwar von unten nach oben zunächst das Zwischendeck, dann das Batteriedeck (No. 99) und schliesslich das Oberdeck. Das Schiff (1848 Tonnen Gehalt) ist aus Holz zu Anfang der sechziger Jahre auf der Danziger Werft erbaut. Die Maschine besitzt 1400 indizierte Pferdekkräfte. Die Takelage ist die eines Vollschiffes, d. h. alle Masten sind mit Mastsegeln versehen. Die Bewaffnung bilden fünfzehn Krupp'sche 15 cm. Geschütze in der Batterie (No. 95), ein gleiches, das Bug-Geschütz, auf dem Oberdeck (No. 54) und zwei 12 cm. Kanonen, welche als Backs- und Heck-Geschütze dienen.

Die Schiffbesatzung bestand bei der Indienststellung aus 396 Köpfen und zwar:

- 1 Kommandant, Corvette-Capitain Knorr,
- 1 erster Offizier, Corvette-Capitain Kugler,
- 1 Batterie-Offizier, Capitain-Lieutenant von Kugelbusch,
- 1 Navigations-Offizier, Capitain-Lieutenant Wels,
- 10 Wacht-Offiziere, Capitain-Lieutenants Freiherr von Seelen, Baron von Nölkemann, Lieutenant zur See Peiner von Eckardt, Ulte-Lieutenants zur See Becker, Lamsud, Rüdiger, Henschler, Heuch, Schneider, Fiedlerhafer,
- 2 Aerzte, Stabsarzt Dr. Föpping, Assistent-Arzt Dr. Kämpfer,
- 1 Maschinen-Ingenieur Witzel,
- 1 Zahlmeister Biewer,
- 1 Prediger Wessenberg,
- 7 Deck-Offiziere, Maschinenisten von Paroski, Stölger, Flügge, Feuermeister Pohl, Materialien-Verwalter Fischer, Zimmermeister Kugler, Bootsmann Treder,
- 21 Secundoloten, Bachert, von Busca, von Dassel, Berzenzky, Eckhardt, Faber, Fouquet, Grödenmeister, von Hinüber, Hünner, Kalen von Hofe, Lomson, Lillie, Ottmann, Paschen, Paschmann, Polmann, Stein, Sava, Walter, Wenzel,
- 348 Mannsen, Heizer, Funkenker und Functionäre.

Die Ausrüstung der „Hertha“ wurde so rasch betrieben, dass sie schon am 6. October 1874 Danzig verlassen konnte. Nach kurzem Aufenthalt in Neufahrwasser an der Weichselmündung, wo uns die Ehre eines Besuches des damaligen, gerade dort anwesenden Herrn Handelsministers zu Theil wurde, ging das Schiff am 8. in die Ostsee und erreichte am 19. früh, nach 40stündiger Fahrt, Kiel.

Nachdem hier noch Munition, Proviant und Materialien an Bord genommen waren, und der Stations-Chef das Schiff inspiciert hatte, wurde am 25. October 1874 Nachmittags bei kaltem Wetter und dichten Nebel der Anker gelichtet, und unter den Klängen des Liedes: „Muss i denn, muss i denn zum Städli hinaus“ aus dem Hafen gedampft, begleitet von tausendstimmigem Hurrahrufen.

So waren wir denn auf lange Zeit abgeschnitten von der Heimath und mussten versuchen, uns möglichst gemüthlich, soweit das an Bord eines Kriegsschiffes ausführbar, in der neuen engen Heimath einzurichten. In den nächsten Tagen ging's bei schönem Herbstwetter durch den grossen Belt, vorbei an den buchenwaldgeschmückten dänischen Inseln in ihrem herbstlich bunten Farbenschmucke, weiter durch das Kattegat und Skagerack, ansiechten in der Nacht zum 31. October Kap Skagen, die Nordspitze Jütlands und am folgenden Nachmittage entschwand auch die düstere Steilküste Norwegens unseren Blicken. Die Nordsee zeigte nicht ihr gewöhnliches November-Gesicht, sondern benahm sich so liebenswürdig, dass die „Hertha“ schon am 3. November Abends an der Thomsenmündung bei dem in einsamer Wasserwüste Wacht haltenden Pauserschiffe Godwins Sand und bald an den mächtigen Kreidefelsen von Dover vorbeikam. Prächtig ist bei Nacht der Anblick der hell erleuchteten, den Berg ansteigenden Stadt, während noch rechts und links weithin der Lauf der Küste durch Leuchttürme bezeichnet wird.

Um Kohlen anzufüllen, gingen wir am 4. November auf der Rhede von Lyde (Insel Wight) gegenüber von Portsmouth vor Anker. Am folgenden Morgen führen wir um die Ostküste der Insel Wight herum, wobei sich vielfach reizvolle Ansichten auf die, bald in schroffen Felsen steil zum Meere abfallende, bald in sonntagsgrüner, üppig grünen Matten allmählig zum Strande sich niedersenkende Insel eröffneten, passirten am 6. früh die Klippe von Eddystone mit dem berühmten eisernen Leuchtturm gleichen Namens und liefen am selben Morgen in die Bucht von Plymouth ein. Von schönem und mildem Herbstwetter begünstigt hatten wir in den folgenden Tagen Zeit und Muth, das herrliche Panorama der drei zusammengebauten Städte Plymouth, Stonehouse und Devonport, den Kriegshafen und die Werften, sowie die reizenden Umgebungen zu beschauen, worauf wir am 12. November bei günstiger Brise hinaus in den atlantischen Ocean segelten.

Während die bisherige Reise mehr Küstenschiffahrt gewesen war, begann jetzt erst das eigentliche Kriegsschiffsleben sich zu entfalten. Zunächst freilich mussten die Neulinge vielfachen Tribut dem Meeressgulle darbringen, bis sie lernten den schwierigen Aufgaben der Erhaltung des Gleichgewichtes völlig und ohne Schädigung des Wohlbefindens zu genügen. Bald wurde jedoch die Gleichmässigkeit des täglichen und nächtlichen Dienstes bei Niemand mehr hierdurch gestört, und die „Routine“ hatte ihren ruhigen eintönigen Gang. Was die „Routine“ ist? Es ist die für jeden Tag und jede Nacht bis zur Minute genau vorgeschriebene Zeiteinteilung, die mit einer Exactheit durchgeführt wird, wie man am Land nichts Aehnliches kennt. Alle vier Stunden wechseln die „Wachen“, von denen zwei, die „Steuerbord-“ und die „Backbord-Wache“, vorhanden sind. Jeder gehört die halbe Mannschaft an; eine Wache versteht stets den gewöhnlichen Dienst, Tags wie Nachts, während welcher Zeit die andere frei ist; am Tage hiess sind regelmässig 4—6 Stunden gemeinsame Exercitien, an welchen Alle theilnehmen. Auch Nachts bei schlechtem Wetter werden oft genug „alle Mann“ gepfiffen und wie aus dem Obigen hervorgeht, hat ein Matrose niemals länger als vier Stunden hintereinander Freiheit zum Ruhen oder Schlafen.

Früh beginnt auf dem Kriegsschiffe der Tag: im Hafen regelmässig um 5 Uhr, in See um 4, doch hat dann der Theil der Mannschaft, welcher Nachts von 12—4 die Wache gehabt, die Vergünstigung, noch bis 4½ Uhr sich der Ruhe erlassen zu dürfen. Nachdem die Hängematten gewaschen und die einfache Matrosen-Margentellets vollendet ist, werden alle Decks gewaschen, die vielen polirten Holztheile geölt und abgegraben, alles blanke Eisen, Messing und Kupfer gepulst, das auf Deck liegende Tauwerk neu geordnet und viele ähnliche Arbeiten erledigt, welche den Zweck haben, dem Schiffe das schmunke, saubere Aussehen zu ertheilen, wodurch es sich auszeichnet. Um 7 Uhr wird „Prühstück“ geöffnet, und bis gegen 8 Uhr haben die nicht gerade auf Posten befindlichen Leute freie Zeit, worauf „Geschütze- und Handwaffengeben“ durch Trommelschlag befohlen wird. Um 9 Uhr findet die Vormittagsmusterung statt, zu welcher alle Personen der Besatzung auf Oberdeck erscheinen. Der Kommandant nimmt hier die täglichen Meldungen entgegen und beschneidet die während des Tages vorzunehmenden Exercitien. Dieselben bestehen, je nach der Wochentagen, in Geschützexercitien (No. 33—35), Segelmanövern, Gewehrexercitien (No. 36—39), oder

auch in Instruction (No. 53) in den verschiedenen Dienstzweigen. Jeden Freitag wird das Schiff in Gefechtsbereitschaft gesetzt, das sogenannte „Klarschiff“ (No. 41—49), sowie am Abend „Feuerhorn“ geübt und Mittwochs „Lundungsmannöver“ (No. 44, 46, 50, 52) oder Bootsübungen abgehalten. Die erwähnten Übungen nehmen an den Wochentagen die Zeiten von 1/10 bis 1/12 Uhr Vormittags und von 2—4 Uhr Nachmittags in Anspruch. Nur Mittwoch und Sonnabend sind diese Stunden den Matrosen zum Instandhalten ihrer Sachen (No. 77) freigegeben. Der Sonnabend Morgen dient dem „Rein-Schiff“ (No. 65—66) d. h. dem gründlichen Reinigen des Schiffes in allen seinen Theilen, damit während der Sonntagsmusterung alles blitzt und blinkt, und das scharfe Auge des Inspicierenden kein Stäubchen und Fleckchen entdecken kann. Das Mittagessen findet um 12 Uhr statt, Abends um 6 Uhr die Nachmittagsmusterung, um 8 die Veranlagung des Thees und um 18 erhalten die gerade wachfreien Mannschaften ihre Hängematten, um sich 4 Stunden lang den Wonnen eines schwarverdieneten Schlafes überlassen zu können.

Vieles andere Arbeiten werden ausserdem noch an einzelnen Tagen erledigt, so die Zeugweise zweimal wöchentlich, ferner Kleidermusterung (No. 57—58), Hängemattenmusterung, Musterung des Besagstrittes (No. 56), Arbeiten, welche Segel und Takelage betreffen (No. 59—64), Lüftung des Proviantes u. s. w.

In ununterbrochener Reihe gehen neben all dieser Thätigkeit diejenigen Vorrichtungen einher, welche Bezug haben auf die Fortbewegung des Schiffes in See. — Das Heizen der Maschine beim Dampfen und die Instandhaltung der Maschine, die jederzeit zum Gebrauche bereit sein muss, — beim Segeln die durch den Windwechsel bedingten Änderungen in Führung und Stellung der Segel, ferner das Loggen (No. 27 bis 28), die Führung des Stewers (No. 23—25), das Anagucken nach Land, Brandung, Schiffen (No. 29) und auf den Verkehr mit dem Lande im Hafen — das Hin- und Herfahren der Boote, Uebernehmen von Kohlen, Wasser und Proviant. Trotz des Ineinandergreifens aller dieser Dinge ist der ganze komplexe Mechanismus so geordnet, dass alle Thätigkeiten sich ruhig abwickeln und durchaus keine Verwirrung entsteht, wofür die peinlich scheinende Genauigkeit des ganzen Bordlebens die beste Garantie bietet.

Selbst der Sonntag ist an Bord eines Kriegsschiffes nur in sehr beschränktem Sinne ein Ruhetag. Nachdem früh Morgens Alles mit besonderer Mühe und Sorgfalt „geputzt, polirt und blank gemacht“ wurde, inspiciert der Kommandant das Schiff in allen seinen Theilen bis in die untersten Räume. Gleich nach Beendigung der Musterung ist Gottesdienst (No. 70). Die alsdann für die Matrosen beginnende Freizeit (No. 71—72) wird an diesem Tage bis 4 Uhr Nachmittags ausgedehnt, falls nicht Wind und Wetter sie schon früher zum Dienste zwingen.

Günstige Winde trieben uns rasch durch die indische See. Am 19. November kam die nahe bei Madeira gelegene Insel Porto Santa in Sicht, und am 20. früh segelten wir kreuzend auf die Rhede von Funchal, Madeiras Hauptstadt (No. 18, 92—93). Ein entzückendes Bild boten die weissen Häuser, die sich in weitem Halbkreis, umgeben von den reizendsten Gärten der Berg hinanziehen, bis hinauf an der berühmten Bergkirche, von deren Terrasse man eine unvergleichliche Aussicht auf die Stadt tief unten und auf den unendlichen Ocean geniesst. Der Ochsenschlitten, das Pferd und die Stänfte sind die landesüblichen Fortbewegungsmittel in den steilen Strassen (No. 91). Kleinere und grössere Partien in das Innere liessen den ganzen Zauber Madeiras kennen lernen, und nur zu früh für unsere Wünsche verliessen wir am 24. November Funchal.

Das nächste Reiseziel war Rio de Janeiro. Während der 28tägigen Fahrt dorthin brachte am Tage des Passirens des Äquators die in üblicher Weise mit grosser Festlichkeit stattgehabte Ländlerlei (No. 75) eine recht erfreuliche Abwechslung in das eintönige Bordleben. Anknäht in Rio am 22. November 1874. Von der See aus gesehen, gewährt Rio de Janeiro, Haupt- und Residenzstadt von Brasilien, einen geradezu erhabenen Anblick. Den Eingang der Bai bilden zwei mächtige Granitfelsen, wovon der eine die Form eines kolossalen Zuckerhutes hat. Auf beiden Ufern des durch viele kleinere und grössere Inseln geschützten Hafens erheben sich, terrassenförmig ansteigend, malerische Gebirgszüge. Die ganze Umgegend strahlt in üppiger Vegetation. Der botanische Garten (No. 96—100) mit seiner Königspalmen-Allee ist weltberühmt. Trotz der brasilianischen Hochsommerhitze wurde das Weihnachtsfest an Bord wie zu Hause gefeiert. Nach dem Eintreffen der europäischen Post verliess S. M. S. „Hertha“ am 5. Januar 1875 den Hafen. Der letzte schöne Eindruck von Rio war der von der Abendsonne beleuchtete sogenannte „schlafende Riese“, welcher

durch die scharf am Horizonte sich abhebenden Umrisse des Küstengebirges gebildet wird und einer gewaltigen, auf dem Rücken liegenden menschlichen Figur gleicht. Der Seglerdre genäss ging die Reise direct nach Singapur, um das Kap der guten Hoffnung. Auf der ganzen, über 3 Monate dauernden Fahrt wurde nur einmal Land, das Inselchen Gough im Südpazifischen Ocean gesehen, an welchem wir am 20. Januar mit vollen Segeln und einer Geschwindigkeit von 12 Seemeilen vorüber eilten. Schiffe begegneten uns lange Zeit gar nicht, die einzigen Begleiter waren Möven, Seeschwalben und in weiterer Entfernung von Land, Fregattvögel und Albatrosse, deren eleganter und nie ermüdender Flug allgemeine Bewunderung fand. Wir gelangten bis zum 47° südlicher Breite, hatten also Gelegenheit, das berühmte Sternbild des südlichen Himmels, „das südliche Kreuz“ hoch über unseren Köpfen zu sehen, waren aber leider nicht im Stande, den durch Humboldt begründeten Ruf dasselben zu bestätigen. Am Schiffsstern steht es weit hinter dem „Orion“ zurück, und auch unser „grosser Bär“ kann sich dreist in einen Wettstreit mit ihm einlassen. Wirklich prachtvoll sind dagegen die in der Nähe stehenden Sterne erster Grösse α und β des Centauren.

Nachdem wir unter wechselndem, oft stürmischem Wetter den doppelten Uebergang aus der heissen Zone in herbstliche Kälte der südlichen gemässigten Zone und wieder zurück in die Tropen durchgemacht, brachten die letzten Wochen der Fahrt zweimal aufregende Abwechslung.

Am 16. Februar 1875 Vormittags begegneten wir auf hoher See S. M. S. „Gazelle“, die von der Expedition nach den Kerguelen zur Beobachtung des Venus-Durchganges vor der Sonne zurückkehrend, sich auf der Reise nach Mauritius befand. Leider mussten beide Schiffe der ungünstigen Witterung halber ihren Cours fortsetzen, wodurch eine gegenseitige Begrüssung verhindert wurde.

Den 21. Februar wurde ein Mann der Besatzung durch eine überkommende See über Bord gespült und von einem Hai in die Tiefe gezogen, bevor ihn das rettende Boot erreichen konnte.

Die Sundas-Strasse erreichten wir am 7. März, ankerten, um etwas frischen Proviant an Bord zu nehmen, bei dem kleinen befestigten Städtchen Anjer auf Java auf einen Tag, dampften dann durch die Banka-Strasse längs der Küste von Sumatra und gelangten endlich nach der an der Südspitze von Malakka gelegenen Insel Singapur.

Die in dem grossen Hinterindischen Emporium ansässigen Landesleute empfingen uns in hiesiger Weise, und wurde mit denselben der Allerhöchste Geburtstag Sr. Majestät des Kaisers recht patriotisch an Bord gefeiert. Singapur, der bedeutendste Handelshafen zwischen China und Hinterindien, aus drei Städten, der chinesischen, malaischen und europäischen bestehend, bietet dem Fremden durch sein aus allen Nationalitäten bestehendes Völkergemisch, längere Zeit ein recht interessantes Studium (No. 101—104). Eine besondere Episode bildete der Besuch, den die „Hertha“ auf die Einladung eines hinterindischen Fürsten des Maharadja von Johore, demselben in seiner bei Singapur belegenen Residenz anstatete. Nach festlichem Empfange des Schiffes und Bewirthung der Officiere in dem Palais des Fürsten, kam derselbe auch an Bord, wo er den verschiedenen ihm vorgeführten Exerziten der Mannschaften mit Interesse folgte (No. 105).

Am 26. März führte die Reise weiter nach der englischen kleinen Colonie Labuan auf Borneo. Labuan dient als Deportationsort für die eingeborenen chinesischen und malaischen Verbrechen der englischen Kolonien in Hinterindien und China. Dieselben werden hauptsächlich zu Arbeiten in den hier befindlichen Kohlenbergwerken verurtheilt. Merkwürdig sind die ausgedehnten, im Wasser auf Pfählen errichteten Dörfer, welche den malaischen Küstenstämmen zur Wohnung dienen (No. 106—108).

Nach kurzem Ankern (vom 29. März bis 3. April 1875) begab sich S. M. S. „Hertha“ nach Sandakan, einem an der Nordostküste von Borneo gelegenen, zum Gebiet des Sultans von Sulu gehörigen Platz. Es befindet sich hier die Factorat eines deutschen Handelshauses, das den Verkehr des Sulu-Archipels hauptsächlich vermittelt und auch das Geschäft noch unbelästigt fortsetzt, obgleich die Spanier die Insel Sulu blockirten, und bereits mehrfache Heiberbein zwischen den deutschen Handels-Interessen und den spanischen Ansprüchen (die durch Staatsvertrag zwischen Deutschland und Spanien schliesslich beigelegt wurden) vorgekommen waren. Der Statthalter von Sandakan, ein Neffe des Sultans, machte nebst fantastisch gekleidetem Gefolge einen Besuch an Bord und liess sich unsere Gastfreundschaft gefallen (No. 110). Die Insel Sulu selbst, welche am 3. April angeseuert wurde, konnte nicht besucht werden, da mehrere spanische Kriegsschiffe (No. 109), vor der Insel kreuzend, das Bestehen der Blockade anzeigten.

Nur aus der Ferne sah man die Wachtfeuer der kriegerischen Insulaner Leuchten. Am folgenden Tage erreichten wir den südlichsten spanischen Hafen der Philippinen, Port Isabela auf der Insel Basilan.

Isabela (No. 111—112) ist ein kleiner, sehr geschützt liegender Hafen, welcher als Kohlenstation und Stützpunkt der Spanier für die damaligen militärischen Unternehmungen gegen Sulu diente. Einige in der Ausbesserung begriffene Kriegsschiffe und ein grösseres Lazareth für Verwundete waren dieselbst vorhanden. Die Eingeborenen Malaien, soweit auf der Insel der spanische Einfluss reicht, sind katholische Christen, die unterworfenen Siamen, deren es besonders auf den südlichen Philippinen noch viele giebt, grössentheils Mohammedaner. Die Spanier, welche die Verhältnisse ihrer Heimath auf die Kolonien übertragen, nennen die letzteren Moros, die unterworfenen christlichen Siamen dagegen Indios. Besonders in den Städten haben die Letzteren die Sitten und theilweise sogar die Sprache der Eroberer angenommen, vor allem aber auch deren Liebe zur Musik. Die Pflege dieser Kunst bei den Eingeborenen lassen sich Geistesfreiheit und Colonial-Regierung in gleich anerkannter Weise angelegen sein.

Am 28. April dampften wir nach Zamboanga, einer nicht unbedeutenden Stadt mit schöner Umgebung. In der Nähe sind mehrere von Moros bewohnte Dörfer (No. 113—116). Die Einwohner haben ihre eigenen Sitten noch bewahrt und unterhalten uns durch Darstellung ihrer Kampfspiele (No. 114).

Darauf folgte ein kurzer Besuch der zweitgrössten Stadt der Philippinen, Cebu, auf der gleichnamigen Insel, hielten in der Bernardino-Strasse bei der kleinen Insel Chilera mehrtägige Schiessübungen ab und ankerten am 13. Mai 1875 auf der Rhede von Manila. Auch hier hatten wir nur wenig Zeit, die uns überall auf der Philippinen von Spaniern sowie auch von eignen Landsleuten dargebrachte Gastfreundschaft anzunehmen. Wir mussten uns begnügen, die Stadt nach verschiedenen Seiten flüchtig zu durchwandern, die berühmten Cigarren-Fabriken zu besuchen oder einen Ausflug in die nächste Umgebung zu machen, und gingen schon am 17. Mai wieder in See. Wiederum blühten uns lange in der Nähe der Insel Luzon fest, und erst nach 14tägiger Fahrt gelangte das Schiff mit Hilfe des Dampfes nach Hongkong.

Bei dem 3wöchentlichen Aufenthalt lernten wir Stadt und Umgebung ziemlich genau kennen. Das Leben und Treiben in den chinesischen Stadttheilen, der lebhafteste Hafenverkehr, die üppigen Gärten und schönen Promenaden, welche das reichlich verdiente Geld der Kaufleute auf dem nackten Felsenlande hervorgebracht hat, alles dies fesselte in hohem Masse. Unter den im Album enthaltenen Bildern aus Hongkong zeigen No. 117—122 verschiedene Ansichten der Stadt und Strassen. Die No. 120—129 beziehen sich auf die beiden dorther bestehenden Missions-Anstalten. Dieselben sind mit Schulen verbunden und zum Theil dazu bestimmt, chinesische Fabelkinder, welche bei der Ueberfüllung der benachbarten Districte so oft dem sichern Verloren arbeitslos, aufzunehmen und, bis sie erwachsen sind, zu erziehen. Die Anstalten sind umfangreich und erfreuen sich im Verhältnis zu den grossen Schwierigkeiten, die ihnen durch die Ansehungen der Chinesen entgegenzusetzen, scheinbarer Erfolge.

Wir verliessen Hongkong am 19. Juni 1875 und gelangten nach 14tägiger Fahrt am 3. Juli nach Yokohama und somit auf unser eigentliches Stations-Gebiet, nach Japan. Yokohama, bekanntlich erst seit Eröffnung des Landes für die Fremden von Bedeutung, zählt jetzt über 100,000 Einwohner, wovon etwa 2000 dem Fremden-Viertel angehören. Die schöne Lage der Stadt an der weiten Jeddobay in hügeliger, reich bebauter Gegend, der lebhaft pulsierende Weltverkehr, die Nähe der Hauptstadt Tokio (Jeddo), welche man durch stündliche Eisenbahn-Verbindung in 50 Minuten erreicht, vereinigen sich mit manchen anderen Vorzügen und sichern Yokohama den Vorrang vor den übrigen Hafenstädten Japans, wenigstens in den Augen der Fremden. Vielfache Anstalten in die Umgebung, der angenehme Verkehr mit dort ansässiger Landsleute lassen uns bald heimisch werden. Vom 28. Juli 1875 ab wurde eine Kreuzfahrt um die japanischen Inseln unternommen. Zunächst durchdampfte die „Hertha“ die sogenannte Inlandsee, die lange Reihe von Meerengen zwischen den Inseln Nipon, Kjusiu und Sikoku eine prächtige Fahrt, da die beiderseits sichtbaren Ufer oft nahe an einander rücken, und man sich dann auf einen stahlernen Fluss mit bald wild romantischer, bald lieblich freundlicher Umgebung versetzt fühlt. Nachdem wir bei dem Inselchen No-Uma zwei Tage geankert hatten, setzten wir die Fahrt fort, kamen am 4. August vor der grossen Insel Simonasaki vorbei und am 5. nach Nagasaki (No. 174). Der Aufenthalt in diesem Hafen, mit seinen vielfachen historischen Erinnerungen an den früheren Verkehr der Japaner mit den Portugiesen und Holländern, an die rasche Ausbreitung des Christenthums unter den

Eingeborenen und dessen blutige Unterdrückung, wurde durch das Zusammenreffen mit S. M. S. „Ariadne“, welche von ihrer Station an der chinesischen Küste nach Nagasaki herüber gekommen war, verschönert. Während des Liegens im Hafen feierten die Japaner das Todensiest, bei welchem an mehreren Abenden eine Illumination stromlichter auf dem umliegenden Bergan terrassenförmig ansteigenden Friedhofe stattfand, wodurch dem ohnehin schon prächtigen Panorama ein besonderer Reiz verliehen wurde.

Am 16. August verliessen wir zugleich mit der „Ariadne“ den Hafen und während jenes Schiffs nach der chinesischen Küste zurückkehrte, segelte die „Hertha“ durch die Strasse von Korea und die japanische See nach dem südlichsten und zugleich wichtigsten Hafen, welchen Russland am grossen Ocean besitzt, Wladivostock. Wir erreichten die weite Bucht „Peters des Grossen“ an welcher auf dem ostasiatischen Festlande die Stadt liegt, am 28. August und wurden im Hafen von mehreren russischen Kriegsschiffen, sowie von der Bevölkerung überaus gastlich aufgenommen. Die letztere besteht aus etwa 9000 Einwohnern, meist russisches Militär. Eingeborene Mandchus sind nur in geringer Zahl vorhanden. Die Lage der Stadt ist zwar freundlich, doch macht Alles, da die Anlage erst aus jüngster Zeit stammt, einen unfertigen Eindruck (No. 241—245). Der sibirische Contrast von Sommerhitze und Winterkälte findet sich sehr ausgeprägt. In klärterer Jahreszahl sollen bis — 40° Celsius vorkommen. Treiben gehören gerade hier die grössten Exemplare des asiatischen Tigers durchaus nicht zur Seltenheit. Aus den benachbarten Wäldern streift er mitunter bis nahe an den Ort heran.

Vor unserer am 8. September erfolgten Abreise gaben wir zur Erwidderung kürzlich ergangener Einladungen einen, von sämmtlichen Schönen Wladivostokers besuchten Ball an Bord.

Das nächste Reiseziel war Hakodadi (Insel Joso) (No. 176—178), die nördlichste der dem ausländischen Handel geöffneten japanischen Städte mit ppr. 25000 Einwohnern. Die dort ansässige europäische Colonie ist jetzt nur sehr klein, da der auswärtige Handel aus mehreren Gründen zurückgegangen ist. Im Hafen liegt das Wrack der früheren preussischen Kriegsscorvette „Danzig“ (No. 177), welche nach langjährigen Diensten in der preussischen Marine in Privatbesitz übergegangen und endlich an die Japaner verkauft worden war. Im Revolutionskriege (1868) fand das Schiff einen sehr ehrenhaften Untergang, indem der Kommandant nach tapferer Verteidigung, als es ihm wurde, dasselbe absichtlich auf den Grund rannte und sich dann noch so lange verteidigte, bis ihm freier Abzug möglich wurde.

Wir veranstalteten eine grosse Reitpartie nach einem nahe gelegenen, zugeräthlich jedoch nicht thätigen Vulkan, unter der Lebenswürdigen Führung eines japanesischen Offiziers (No. 87), bei welcher Gelegenheit auch eine von der Regierung nach europäischem Muster eingerichtete grosse landwirtschaftliche Lehranstalt besichtigt wurde.

In Hakodadi hielten wir uns bis zum 20. September 1875 auf und langten am 20. desselben Monats wieder vor Yokohama an.

Japan ist im Album durch die Bilder 145—137 vertreten.

S. M. S. „Hertha“ trat am 18. December 1875 eine dreimonatliche Fahrt nach den Bonin-Inseln, den Marianen, den westlichen Karolinen und der Palau-Gruppe an.

Stürmisches Wetter war die Ursache, dass wir erst am 20. dem 2. Weltmeereisführer in dem Hafen von Port-Lloyd auf der Peel-Insel (Bonin-Gruppe) (No. 193—202) einlaufen konnten. Es wohnt dort eine kleine selbstständige Colonie aus erlauchten Seefahrern und, was den weiblichen Theil angeht, aus Eingeborenen der Sandwichs-Inseln und Marianen zusammengesetzt, welche durch unbedeutenden Ackerbau, etwas Viehzucht, Schifferkuren- und Fischfang für bescheidenes Dasein fortleben.

Am 3. Januar 1876 wurde die nördlichste Marianen-Insel Karolin de Pajaro (No. 203), ein kühler, vollständig pflanzenloser, thätiger Vulkan angesteuert, dessen nordwestliches Grotten und dessen Rauch- und Feuersäule meilenweit Kunde von dem geheimnissvollen Wirken der Tiefe gab.

In den folgenden Tagen segelte S. M. S. „Hertha“ an den übrigen Marianen vorbei, ankerte aber nur auf einen Tag bei der von Karolinen bewohnten Insel Saypan (No. 205—207), auf welcher sich eine kleine spanische Garnison befindet.

Erst im Hafen von St. Louis d'Apra auf der grössten Insel Guam nahe der Hauptstadt Agaña verweilten wir länger (vom 9. bis 15. Januar). Die Marianen, früher ein fruchtbarer und blühender Garten, jetzt aber auf's Aeusserste vernachlässigt, sind nach mehr zurückgegangen, seit sie als Deportationsort für

spanische Verbreiter benutzt werden. Die Eingeborenen (Chanarras) nur wenige Tausend an der Zahl, sind keineswegs ein so verfehltes Menschenschlag, als es nach den gewöhnlichen Berichten scheinen sollte.

Die spanische eingeborene Bevölkerung und die Deporirten, die Hüter der Dörfer und Häuser der Hauptstadt Agaña sind in No. 208—217 wieder gegeben. In No. 218 ist der Augustiner Pater Anselmo del Carmen, ein ebenso liebenswürdiger wie unterrichteter Mann mit bekehrten Karolinern dargestellt.

Am 18. Januar 1876 wurde die Reise weiter südwärts fortgesetzt, um die verschiedenen Inselgruppen der Karolinen westlich vom 150° östlicher Länge zu besuchen.

Vor der Insel Olup drohten wir auf kurze Zeit bei, passirten dann in westlicher Richtung eine Reihe grösserer und kleinerer Korallen-Inseln und Lagunen und gelangten endlich nach der Mea-Gruppe, woselbst sich eine einigermaßen geschützte Anker- und Landestelle bot. Die Inselgruppe ist mit Cocospalmen dicht bewaldet. Es besteht auf derselben eine deutsche Factorci, welche die Cocospalme sammelt und von Zeit zu Zeit verschiffen lässt. Die Eingeborenen sind gemüthliche, zutrauliche und friedfertige Menschen und als Seefahrer bausert tüchtig. So hässlich sich die braunen Karolinerinnen darstellen, so findet man doch unter den Kindern und jungen Leuten oft schöne Gestalten mit regelmässigen Gesichtszügen und besonders grossen schwarzen Augen. Das Christenthum hat auf den westlichen Gruppen noch nirgends eine bleibende Stätte gefunden.

Nach dem Verlassen von Mea passirten wir die nächstgelegenen Inseln, darunter die grössere Ubbel-Gruppe und ankerten erst wieder auf der Insel Yap auf zwei Tage. Eine deutsche Factorci war auch hier. Abends veranstalteten die Insulaner ein grosses Fest mit einer Darstellung nationaler Tänze. (No. 223—228.)

Etwas jünger, als an den zuletzt berührten Orten verhalten wir auf den interessanten Palau-Inseln, welche daher auch in dem Album einen grösseren Raum einnehmen (No. 229—240), nämlich vom 7. bis 22. Februar 1876. In dieser köstlichen Skizze unserer Fahrt kann nicht näher auf das die Inseln bewohnende interessante Volkchen eingegangen werden, welches schon einmal am Ende des vorigen Jahrhunderts durch den Bericht des Capitain Wilson der Theilnahme Europas nahe gerückt worden. Nachdem die anfängliche Zurückhaltung der Eingeborenen überwunden, traten sie mit uns in ein gutes Einvernehmen und vor der Abreise besuchte uns sogar der König mit seiner gesammten wehrfähigen Mannschaft an Bord des Schiffes (No. 231—232). Am 22. Februar verliessen wir die Palau-Inseln und trafen am 12. März wiederum auf unserem Stationsort Yokohama ein.

Telegraphischer Order zufolge gingen wir bereits am 16. März wieder in See nach Hongkong, woselbst aus Anlass der Bereubung des deutschen Schooners „Anna“ durch chinesische Seeräuber ein Geschwader aus den Schiffen „Vesta“, „Hertha“, „Ariadne“, „Lonia“ und „Cyclop“ zusammengezogen wurde.

Von hier aus wurden mehrtägige Fahrten nach der nahegelegenen Mircbay zur Abhaltung von Schiessübungen (No. 243), nach Canton, zum Besuch Lases grössten südchinesischen Stadt (No. 140—146) und nach Amoy (No. 124—129) gemacht.

Am 19. Juli 1876 segelte das Schiff nach Beilegung der Anna-Affäre in Folge eines neueren Befehles von Hongkong wieder ab, und trat nach 83tägiger Reise am 1. October in Apia (Samoa-Inseln) ein.

Die Samoa- oder Schiffer-Inseln bestehen aus den Inseln Savaii, Upolu (Hauptstadt Apia), Tutuila und Maunatolu, sind meist gebirgig und haben eine überaus schöne tropische Vegetation. Die Eingeborenen gehören zur Rasse der Südsee-Insulaner und sind heftig, schöne und kriegerige Gestalten. In der Nähe von Apia befinden sich die Plantagen der Hamburger Häuser Godeffroy & Sohn und Roge, Hedemann & Co. Die Produkte der Inseln bestehen hauptsächlich aus Cocospalmen, Brodfrucht, Baumwolle, Zuckerrohr u. s. w.

Am 9. October 1876 traten die Seecadetten von Apia aus die Heimreise an. Die Ueberführung derselben nach Auckland (Neu-Seeland) erfolgte per Bark (No. 256), welche zu diesem Zwecke eigens gechartert wurde. Land und Volk von Samoa sind in den Bildern 246—285 dargestellt.

Am 15. wurde Anker gelichtet, um nach der Tonga-Gruppe zu gehen, wohin uns der deutsche Consul in Apia, Herr Weber, begleitete. Am 24. October vor Tongatabu, der grössten der Tonga-(Freundschafts-) Inseln, angelangt, wurden wir von dem bekannten trefflichen König Georg und seinem, wohl unter allen Polynesiern nächst den Sandwicha-Insulanern am höchsten in der Cultur stehenden Volkchen herzlich aufgenommen. Am 1. November erfolgte unter entsprechenden landesüblichen Festlichkeiten (No. 294—295) der Abschluss eines Friedens- und Freundschafts-Vertrages zwischen Deutschland und dem Reiche Tonga

(No. 307); Ansichten der Residenz Nukualofa und deren Bewohner siehe Bilder No. 287—305. Die Eingeborenen bedienen sich zum grossen Theile europäischer Kleidung, wenigstens Sonntags; sie sind allsämmtlich zum Christenthum bekehrt (meist protestantischer Confession). Einzelne von ihnen, vor allen der Enkel des Königs, Prinz Wellington (No. 292 und 296) überraschten uns durch ihre Kenntnisse, die sie alle in den Missionschulen, ohne jemals im Auslande gewesen zu sein, erworben hatten. Wir verliessen Nukualofa am 5. November 1876 und kehrten nach kurzem Aufenthalt auf der Fuvau-Gruppe (No. 306 bis 315) der nördlichsten des Tonga-Archipels, wo der in dem obigen Vertrag zur Anlage von Magazinen bestimmte Hafen besichtigt wurde, nach Apia (Samoa-Inseln) zurück. Zur Ergänzung der auf die Noige gehenden Proviant- etc. Vorräthe, traten wir am 6. December die Reise nach Auckland, der Hauptstadt von Neu-Seeland, an, welches wir am 24. December Abends erreichten.

Von dem Augen, zum folgenden Aufenthalt daselbst, der sich bis zum 1. März 1877 ausdehnte, wird allen Reisegefährten die schöne Zeit in Auckland in gutem Andenken bleiben und in lebhaften Bildern vor der Seele stehen. Vieles Näheres, sowohl von Seiten der Deutschen als auch der Engländer fügte fast ununterbrochen; und auch die „Hertha“ schmückte sich eines Tages mit den schönsten Blumen, um an einer grossen Ballfestlichkeit die Damen Auckland, deren Zahl nicht klein war, als Gäste der Officiere bei sich aufzunehmen, nachdem schon vorher die Unterofficiere ihrerseits einen glänzenden Ball am Lande gegeben hatten. Die in die Zeit unseres Aufenthaltes fallende jährliche Regatta gab Anlass zu einer Wettfahrt zwischen Booten der „Hertha“ und des im Hafen liegenden englischen Kriegsschiffes „Sapphir“, in welcher trotz vorzüglicher Leistungen der Engländer die unsrigen den Sieg errangen. Ähnlich wie bei einer in Hongkong zu Ostern des Jahres 1876 stattgehabten grossen Regatta zwischen Kriegsschiffbooten verschiedener Nationen drei deutsche Boote Preise davon getragen hatten, darunter ebenfalls ein Boot der „Hertha“ (No. 91).

Am 12. März erschien endlich das von uns schlichtest erwartete Abgangsschiff, die Glacécorvette „Augusta“ (No. 325), werauf am 15. desselben Monats S. M. S. „Hertha“ unter Aufweisung des Heimathwimpels die Heimreise antrat. Der Abschied (No. 89) war aufregend. Viele Boote mit Aucklanden Familien begleiteten das Schiff, und am Lande stand eine nach Tausenden zählende Menge, um uns ein letztes Lebewohl zuzurufen. Wir gingen direct nach Melbourne, der blühenden reichen Hauptstadt der Colonie Victoria in Australien, woselbst wir am 29. März ankerten und ein recht vergnügtes Osterfest feierten. Seit dem 4. April wieder in See, machten wir nur noch einen kurzen Halt auf dem australischen Continent in Albany am King-Georges Sound (West-Australia) um Kohlen zu nehmen. Hier bot sich Gelegenheit, Bekanntschaft mit den schwarzen Ureinwohnern, von denen noch mehrere Stämme in der Gegend leben, zu machen, und die Bilder No. 326—331 wurden als Andenken an die dort verlebten Stunden angefertigt.

Nach 40tägiger Ueberfahrt über den Indischen Ocean gelangten wir nach Aden, nahmen Kohlen an Bord, daraufhin durch das rathle Meer und ankerten am 18. Juni auf der Rhede von Suez, wo wir ein, wenn auch kleines Stückchen ägyptischer Wüste und ägyptischen Lebens zu sehen bekamen (No. 332 bis 339). Bei enormer Hitze passirten wir den Suez Canal, nachdem jedoch die Fahrt in Ismailia unterbrochen, um einem braven Kameraden auf dem dortigen Kirchhofe in der Wüste zuzurückzulassen.

Port Said am Ausgange des Suez-Canals (No. 340), Malta (No. 341—342) und Gibraltar waren die Orte, die im Mittelmeer noch berührt wurden, und nach dem Verlassen des letzteren Hafens brachte uns ein günstiger Wind in einigen Tagen durch die berytische See nach Plymouth, woselbst die Ankunft am 17. Juli stattfand.

Auch der letzte Abschnitt der Reise durch den Kanal und die Nordsee verlief günstig und am 27. Juli 1877 dampften wir frohbewegten Herzens in die Kieler Bucht. Am 30. fand die Inspection des Schiffes durch Se. Excellenz den Chef der Admiralität statt, und nachdem am folgenden Tage die Entlassung der Reservisten aus der Schiffsbesatzung erfolgt war, wurde die „Hertha“ am 10. August 1877, also nach circa dreijähriger Indienststellung unter Niederholung der Flagge und des Wimpels und dreimaligen Hoch auf Se. Majestät den Kaiser ausser Dienst gestellt.

Inhalts-Verzeichniss.

I. Theil: See- u. Schiffsbilder.

- 1. Commodant S. M. S. „Hertha“, Capitän v. See-Kreuz.
- 2. Offiziere.
- 3. Deckkathete.
- 4. Grass-Kast-Drüsen.
- 5. S. M. S. „Hertha“ im Hafen von Port Isabel. — Philippinen.
- 6. Gatlionsbild S. M. S. „Hertha“.
- 7. Im Deck (Ansicht des Schiffes v. vorn).
- 8. Im Deck (Ansicht des Schiffes etwas seitlich).
- 9. Im Deck (Schraube und Duder).
- 10. do. (Flack).
- 11. Die See (ruhiges Wetter).
- 12. do. (schwübes Wetter).
- 13. do. (leichte Brise).
- 14. do. (stürmisches Wetter).
- 15. Leutenführer.
- 16. S. M. S. „Hertha“ im Hafen von Apia — (Suva-Inseln).
- 17. Wachhabender Offizier.
- 18. Ansteuerung von Kadeern.
- 19. Wachhabender Offizier.
- 20. do. (mit chinesis. Lande).
- 21. do. (beiseitlich Wetter).
- 22. Ankerlichter.
- 23—24. Am Steuer.
- 25. do. (schlechtes Wetter).
- 26. Nagelbank des Kreuzmastes.
- 27. Leggen (Kassernen der Leggeline).
- 28. do. (Abfließen der Leinwand).
- 29. Anker (bei Nacht).
- 30. Observiren (Bestimmung der Sonnenhöhe).
- 31. Leinwand gesetzt an beiden Seiten.
- 32. Lüften des Kojenzuges und Trocknen der Wäsche.
- 33—35. Besuchs-Kassernen.
- 36—39. Besuchs-Kassernen.
- 40. Bajonetten der Seckelkette.
- 41—42. Klar-Schiff, Entering abschlagen.
- 43. do. Niederlassen eines Bootes aus dem Cross-Top.
- 44. Boots- und Landungsmanöver.
- 45. Klar-Schiff, Entering abschlagen.
- 46. do. Soutien der Kanonendonnen.
- 47. do. Kreuzentriegel.
- 48. do. Verhandl. etc.
- 49—52. Boots- und Landungsmanöver.
- 53. Instruction über Seemannschaft.
- 54—55. Freitübungen.
- 56. Musterung des Besatzes.
- 57—59. Kleidermusterung.
- 60. Seemannsarbeit bei der Arbeit.
- 61—65. Bootsanwärterarbeiten.
- 64. Schiffbauarbeiten.
- 65—66. Reinschiff mit Band und Stößen.
- 67. Observiren am Lande.
- 68—69. Wasserholen.
- 70. Gebühret auf Ober-Deck.
- 71. Mittagessen.
- 72. Sonntag-Nachmittags-Dehstimmung.
- 73. Concert.
- 74. Hochschiff.
- 75. Neptun und Triton beim Festen des Augustus.
- 76. Befehl an Sie.

- 77. Zeitlichen.
- 78. Tropenruhe auf der Campagne.
- 79. Uebersee-Partie.
- 80. Dehnung mit Keulen.
- 81. Sirtanen.
- 82. Sirtanen.
- 83. „Schiff mutt“.
- 84. Erster Offizier und Navigation-Offizier.
- 85. Sirtanen.
- 86. Die Papageien.
- 87. Riefkahn vor einem Ausflug ins Meer.
- 88. Jagdvergnügen.
- 89. Abschied von Neuseeland.
- 90. Backbord-Batterie S. M. S. „Hertha“.
- 91. Backbord-Schleucht (2. Katter und 2. Jule).
- 92. Pinetel. Stadt und Rhede.
- 93. do. Weinberge.
- 94. do. Transportmittel.
- 95. Rio de Janeiro. Botanischer Garten. (Kaiser-Palmen-Allee).
- 96. do. Botanischer Garten. (Am Goldschneid).
- 97. do. Botanischer Garten. (Am Springbrunnen).
- 98. do. Botanischer Garten. (Wasserfall).
- 99. do. Botanischer Garten. (Distelalm).
- 100. do. Botanischer Garten. (Palmengruppe).
- 101. Singapur. Diverse Brücke.
- 102. do. Bootshafen.
- 103. do. Volkstheater.
- 104. do. Sirtanen-Ansicht.
- 105. do. Besuch des Frau-Buddha von Johore.
- 106. Labuan. Pfahlbauten.
- 107. do. Estrade.
- 108. do. Tempel.
- 109. So'n. Spanisches Blokade-Kanonenboot.
- 110. do. Besuch eines Prinzen v. Suva. Philippinen-Inseln.
- 111—113. Port Isabel auf Basilan. Strassenansicht.
- 114. Zandbunge auf Mindanao. Knappspiel der Mores.
- 115. do. Hutten der Mores.
- 116. do. Strassenansicht.
- 117—120. Hongkong. Ansicht.
- 121—122. do. Strassenansicht.
- 123. do. Fischerknecht am Felsen.
- 124. Amoy. Tempel.
- 125. do. Götze.
- 126. do. Kirchhof.
- 127. do. Gruppe vor Chinesen.
- 128. Amoy. Chinesische Frau.
- 129. do. Chinesischer Knecht.
- 130. Hongkong. Berliner Fintelhaus — Wohnhaus.
- 131. do. Berliner Fintelhaus. Lehrer auf Kinder der Anstalt.
- 132. do. Berliner Fintelhaus. Pastor Klische und die Schwestern.
- 133. do. Berliner Fintelhaus. Spieler.
- 134. do. Berliner Fintelhaus. Lesestunde.
- 135. do. Basler-Missionshaus. Wohnhaus und Capelle.
- 136. do. Basler-Missionshaus. Die Kinder der Anstalt.
- 137. do. Basler-Missionshaus. Missionar und Lehrer.
- 138. do. Basler-Missionshaus. Spinnstunde.
- 139. do. Basler-Missionshaus. Nähstunde.
- 140. Canton. Fünfseitige Pagode.
- 141. do. Hofraum vor der Pagode.
- 142. do. Batterie auf der Festungsmauer.
- 143. do. Festungsmauer.
- 144. do. Landstraße bei Canton.
- 145—148. do. Schöneherde Wohnungen.
- 147. do. Deutsches Gasthaus in Wampou.
- 149. Japan. Yokohama. Ansicht.
- 150. do. Canal.
- 151. do. Japanisches Haus.
- 152. do. In Theehaus.
- 153. do. Japanische Familien beim Frühstück.
- 154. do. Einern Haus Ansicht.
- 155. do. und Umgebung. Gartenanlagen am Fluss.
- 156—159. do. u. Umgebung. Theehausgarten.
- 158. do. und Umgebung. Garten und Wohnstube.
- 159. do. und Umgebung. Theehaus.
- 160. do. Erfrischung-Lokal.
- 161. do. Park.
- 162—163. do. Landschaft.
- 164—166. do. Rundung.
- 165. Japan. Werft-Direktions-Gebäude.
- 167. do. Eisenbahn-Tunnel.
- 168. do. Japanisches Kriegsschiff.
- 169. do. Russisches do.
- 170. do. Kriegsschiff-Hallings.
- 171. do. Japanische Dampfkraft.
- 172. Jeddah. Heilige Seandirten Trech.
- 173. do. Deutsches Professor-Haus.
- 174. Nugasidi. Ansicht.
- 175—177. Hakodadi. Ansicht.
- 176. do. Wrack der feherth preussischen Corvette „Danzig“.
- 177. do.
- 178. Jeddah. Strasse.
- 179. do. Strassenbild.
- 180. do. Pagode mit Kirchhof.
- 181. do. Pagode.
- 182. do. Tempelthor in Asakusa.
- 183. do. Grasser Duddha-Tempel in Asakusa.

- 184. Jeddah. Clockenturm in Asakusa.
- 185—188. Jeddah. Tempel-Allee in Ueno.
- 187. Jeddah. Buddha-Tempel in Ueno.
- 188. do. Säulen-Graber.
- 189. do. Grab-Kreis; japanischen Prinzen.
- 190—192. Jeddah. Tempel in Ueno.
- 193. Jeddah. Tempel.
- 194. do. do. (innere Ansicht).
- 195. do. do. in Mukosima.
- 196. do. Weg nach Ueno.
- 197. do. im Walde.
- 198. Port Lloyd auf der Insel-Insel, S. M. S. „Hertha“ im Hafen.
- 199. do. Hüte und Ulfischer-Gruppe.
- 200—202. do. Landschaft.
- 203. Insel Formosa. Thätiger Vulkan.
- 204. Insel Alamagan.
- 205. Insel Saipan. Eingeborne Leute an Bord.
- 206—207. Insel Saipan. Bevölkerung.
- 208—211. Insel Guam. Weg nach Agaña. (Hauptstadt).
- 212. do. Felsen am Strande.
- 213. do. Ansicht v. Agaña. (Hauptstadt).
- 214—216. do. Strassen-Ans. v. Agaña.
- 217. do. Depottire. Insurgenten aus Carthagea.
- 218. do. Frau Aniseta del Carmen mit Hebehen Carolinen-Kinder. Kapriester der Marianaen.
- 219. Ulsa-Gruppe. Cannem. Eingeborne. do. Ganze geglied.
- 220. do. Ganze mit Eingebornen.
- 221. do. Eingeborne mit ihren Booten an der Backen.
- 222. Insel Yap. Frau siehe Macrori.
- 223. do. Nadehen-Gruppe.
- 224—226. do. Gruppe von Eingebornen unter Coespalmen.
- 227. Palau-Inseln.
- 228. Insel Koror. Die 54. Familie von Koror.
- 229. do. Landgasse des Königs.
- 230. do. Besuch des Königs Althel an Bord.
- 231. do. Gefolge d. Königs an Bord.
- 232. do. Prinzinnen-Adhensschaft an Bord.
- 233. do. Residenz des Königs.
- 234. do. Kinder des Königs und die Gouvernanten.
- 235. do. Mädchen-Gruppe.
- 236. do. Ruch-Haus in Koror.
- 237. do. Schlappenfeld-Kriegsanzug.
- 238. do. Taus.
- 239. do. deutsche Facorie.
- 240. do. us-Sitzung.
- 241. Wladivostock. Ansicht.
- 242. do. Postenstalt.

- 243. Wladivostock. Schirtches Barren-Laus.
- 244. do. Strassen-Ansicht.
- 245. do. Blockhaus.
- 246. Sumat. (Schiffes-) Inseln.
- 247. Apia. Hauptlinge der Taimua-Partei. eine Jenu (Berathung) abhalten.
- 248. do. Sitzung der Hauptlinge der Taimua-Partei.
- 249—250. do. Gruppe von Eingebornen.
- 251. do. (Bürgermeister) Gemeinde-Haus.
- 252. do. Pantominen-Spiel.
- 253. do. Civilisirte Samoanerinnen im Sonntagstanz.
- 254. do. Mädchen im Hausraum (Abbildung) aus Gras gefertigt.
- 255. do. Tusi eines Dorfes.
- 256—258. do. Samot Hüte und Bewässer.
- 259. do. Hüte.
- 260. do. Wasserfall bei Apia.
- 261. do. Französische Missionen-Niederlassung.
- 262—264. do. Klosterlandschaft.
- 265. do. Hauptlinge.
- 266. do. Frau des Bürgermeisters von Apia.
- 267. do. Krieger.
- 268—270. do. Mädchen-Gruppe.
- 271. do. Gruppe unter Brodfruchtbaum.
- 272. do. Krieger.
- 273. do. Mädchen-Gruppe.
- 274. do. Photograph. Wald.
- 275. do. Deutsche Plantage.
- 276. do. Plantagen-Arbeiter. Edele sich zur Arbeit an.
- 277. do. Alte geonss. Walfenstake als Begräbnis f. d. Plantagen-Arbeiter.
- 278. do. Baumwollen-Ernte.
- 279. do. Trücker der Baumwolle.
- 280. do. Ausscheidung des Krans der Baumwolle.
- 281—283. do. Taus-Vergnügen und Fischen.
- 284. do. Wassertaft.
- 285. do. Allen von Drodfruchtbaum.
- 286. do. Allen von Cococussbaum.
- 287. Apia. Urwald.
- 288. Hafen von Apia. Abfahrt der Seckelkette nach der Heimath.
- 289. Tonga (Provanische-) Inseln.
- 290. Nukunofu. Residenz des Königs v. Tonga tabu.
- 291. do. Palast und Umgebung.
- 292. do. Königl. Palast.
- 293. do. Begräbnis-Gebäude.
- 294. do. Missions-Kirche.
- 295. do. König-Gänge von Tonga. gegeben von Prinz Wellington und seinen Ministern.
- 296. do. Prinzessinnen und Dienerschaft.
- 297. Nukunofu. Besuch der Offiziere und des deutschen Comods beim König. bei Gelegenheit der Geschenke für S. M. S. „Hertha“.
- 298. do. Hauptlinge und Volk nehmen nach Ueberbringung der Geschenke für d. S. M. S. „Hertha“ vis-à-vis des Königs in seiner Gäste Platz.
- 299. do. Prinz Wellington in Uniform.
- 300. do. Prinzessin Marg.
- 301. do. Hans der Missionars Baker.
- 302. do. Denkstein für einen gefallenen Offizier.
- 303. do. Tongarischer Dorf.
- 304—307. do. Hüte und Bewässer.
- 308. do. Eingeborne Danhandwerker.
- 309. do. Kirpatisch erzeugte tongarische Mädchen.
- 310. do. Tonganische Kinder.
- 311. Insel Wa-wan. Ha'ten von Nef-je als Kohlen-etc. Station durch Vertrag für die deutsche Kriegsmarine bestimmt.
- 312. do. Unterszeichnung d. Friedens- und Freundschafts-Vertrages in der Cajüte des Commodanten an Bord S. M. S. „Hertha“ im Hafen v. Nukunofu.
- 313. do. Besucher der Insel bringen aus Anlass des geschlossenen Freundschafts-Vertrages Geschenke für S. M. S. „Hertha“.
- 314. do. Tonganischer Mann.
- 315. do. Photograph. Hauptquartier.
- 316. do. Tonganische Frau.
- 317. do. Gruppe junger Mädchen.
- 318. do. Gruppe von Bewässern.
- 319. do. Offiziere und Eingeborne.
- 320. do. Unter aus.
- 321. Kor Seeant.
- 322. Auckland. Panorama der Stadt.
- 323—324. do. Gruppe v. Eingeb. (Maori).
- 325. do. Mann von Neu-Seland.
- 326. do. Frau do.
- 327. do. S. M. S. „Augusta“ i. Hafen.
- 328. Australien.
- 329. Kog-Groben-See. Austral-Neger Kriegsthuftend.
- 330—332. do. Kampfschiff-Eingebornen.
- 333. do. Feuersitz der Eingebornen.
- 334. do. Austral-Neger-Frauen.
- 335. do. Wohnung der Austral-Neger.
- 336. Suez-Canal.
- 337. Suez. Reservoir in der Strasse.
- 338. Suez. Egyptische Volustypen.
- 339. Suez. Wüsten-Oasenan. (Halbplast.)
- 340. do. do. (Aufbruch).
- 341. do. do. (Kampfschiff).
- 342. Port Said. Ausgang zum Suez-Canal.
- 343. Kuba.
- 344. La Valeta. Einfahrt in den Hafen.
- 345. do. Ansicht von Stadt und Hafen.
- 346. S. M. S. „Hertha“ Schlossung abhalten.

- 243. Wladivostock. Schirtches Barren-Laus.
- 244. do. Strassen-Ansicht.
- 245. do. Blockhaus.
- 246. Sumat. (Schiffes-) Inseln.
- 247. Apia. Hauptlinge der Taimua-Partei. eine Jenu (Berathung) abhalten.
- 248. do. Sitzung der Hauptlinge der Taimua-Partei.
- 249—250. do. Gruppe von Eingebornen.
- 251. do. (Bürgermeister) Gemeinde-Haus.
- 252. do. Pantominen-Spiel.
- 253. do. Civilisirte Samoanerinnen im Sonntagstanz.
- 254. do. Mädchen im Hausraum (Abbildung) aus Gras gefertigt.
- 255. do. Tusi eines Dorfes.
- 256—258. do. Samot Hüte und Bewässer.
- 259. do. Hüte.
- 260. do. Wasserfall bei Apia.
- 261. do. Französische Missionen-Niederlassung.
- 262—264. do. Klosterlandschaft.
- 265. do. Hauptlinge.
- 266. do. Frau des Bürgermeisters von Apia.
- 267. do. Krieger.
- 268—270. do. Mädchen-Gruppe.
- 271. do. Gruppe unter Brodfruchtbaum.
- 272. do. Krieger.
- 273. do. Mädchen-Gruppe.
- 274. do. Photograph. Wald.
- 275. do. Deutsche Plantage.
- 276. do. Plantagen-Arbeiter. Edele sich zur Arbeit an.
- 277. do. Alte geonss. Walfenstake als Begräbnis f. d. Plantagen-Arbeiter.
- 278. do. Baumwollen-Ernte.
- 279. do. Trücker der Baumwolle.
- 280. do. Ausscheidung des Krans der Baumwolle.
- 281—283. do. Taus-Vergnügen und Fischen.
- 284. do. Wassertaft.
- 285. do. Allen von Drodfruchtbaum.
- 286. do. Allen von Cococussbaum.
- 287. Apia. Urwald.
- 288. Hafen von Apia. Abfahrt der Seckelkette nach der Heimath.
- 289. Tonga (Provanische-) Inseln.
- 290. Nukunofu. Residenz des Königs v. Tonga tabu.
- 291. do. Palast und Umgebung.
- 292. do. Königl. Palast.
- 293. do. Begräbnis-Gebäude.
- 294. do. Missions-Kirche.
- 295. do. König-Gänge von Tonga. gegeben von Prinz Wellington und seinen Ministern.
- 296. do. Prinzessinnen und Dienerschaft.
- 297. Nukunofu. Besuch der Offiziere und des deutschen Comods beim König. bei Gelegenheit der Geschenke für S. M. S. „Hertha“.
- 298. do. Hauptlinge und Volk nehmen nach Ueberbringung der Geschenke für d. S. M. S. „Hertha“ vis-à-vis des Königs in seiner Gäste Platz.
- 299. do. Prinz Wellington in Uniform.
- 300. do. Prinzessin Marg.
- 301. do. Hans der Missionars Baker.
- 302. do. Denkstein für einen gefallenen Offizier.
- 303. do. Tongarischer Dorf.
- 304—307. do. Hüte und Bewässer.
- 308. do. Eingeborne Danhandwerker.
- 309. do. Kirpatisch erzeugte tongarische Mädchen.
- 310. do. Tonganische Kinder.
- 311. Insel Wa-wan. Ha'ten von Nef-je als Kohlen-etc. Station durch Vertrag für die deutsche Kriegsmarine bestimmt.
- 312. do. Unterszeichnung d. Friedens- und Freundschafts-Vertrages in der Cajüte des Commodanten an Bord S. M. S. „Hertha“ im Hafen v. Nukunofu.
- 313. do. Besucher der Insel bringen aus Anlass des geschlossenen Freundschafts-Vertrages Geschenke für S. M. S. „Hertha“.
- 314. do. Tonganischer Mann.
- 315. do. Photograph. Hauptquartier.
- 316. do. Tonganische Frau.
- 317. do. Gruppe junger Mädchen.
- 318. do. Gruppe von Bewässern.
- 319. do. Offiziere und Eingeborne.
- 320. do. Unter aus.
- 321. Kor Seeant.
- 322. Auckland. Panorama der Stadt.
- 323—324. do. Gruppe v. Eingeb. (Maori).
- 325. do. Mann von Neu-Seland.
- 326. do. Frau do.
- 327. do. S. M. S. „Augusta“ i. Hafen.
- 328. Australien.
- 329. Kog-Groben-See. Austral-Neger Kriegsthuftend.
- 330—332. do. Kampfschiff-Eingebornen.
- 333. do. Feuersitz der Eingebornen.
- 334. do. Austral-Neger-Frauen.
- 335. do. Wohnung der Austral-Neger.
- 336. Suez-Canal.
- 337. Suez. Reservoir in der Strasse.
- 338. Suez. Egyptische Volustypen.
- 339. Suez. Wüsten-Oasenan. (Halbplast.)
- 340. do. do. (Aufbruch).
- 341. do. do. (Kampfschiff).
- 342. Port Said. Ausgang zum Suez-Canal.
- 343. Kuba.
- 344. La Valeta. Einfahrt in den Hafen.
- 345. do. Ansicht von Stadt und Hafen.
- 346. S. M. S. „Hertha“ Schlossung abhalten.





117.
China. Hongkong.
(Ansicht.)



118.
China. Hongkong.
(Ansicht.)



119.
China. Hongkong.
(Ansicht.)



127.
China. Amoy.
(Gruppe von Chinesen.)



128.
China. Amoy.
(Chinesische Frau.)



129.
China. Amoy.
(Chinesischer Mann.)



130.
China. Hongkong.
(Berliner Fiedelhaus, Weidmann.)



131.
China. Hongkong.
(Berliner Fiedelhaus, Lehrer und Kinder der Anstalt.)



118
Japan. Yokohama.
(Aerial.)



117
Japan. Jeddo.
(Deutscher Professor-Haus.)



119
Japan. Yokohama.
(Canal.)



120
Japan. Yokohama.
(Japanisches Haus.)



121
Japan. Yokohama.
(Im Thronsaal.)



171
Japan. Nagasaki.
(Aerial.)



122
Japan. Yokohama.
(Japanisches Consulens Wohn-Friedhof.)



123
Japan. Yokohama.
(Hans Anshu.)



124
Japan. Yokohama und Umgegend.
(Garten-Anlagen am Fluss.)



175
Japan. Hakodadi.
(Aerial.)



176
Japan. Hakodadi.
(Aerial.)



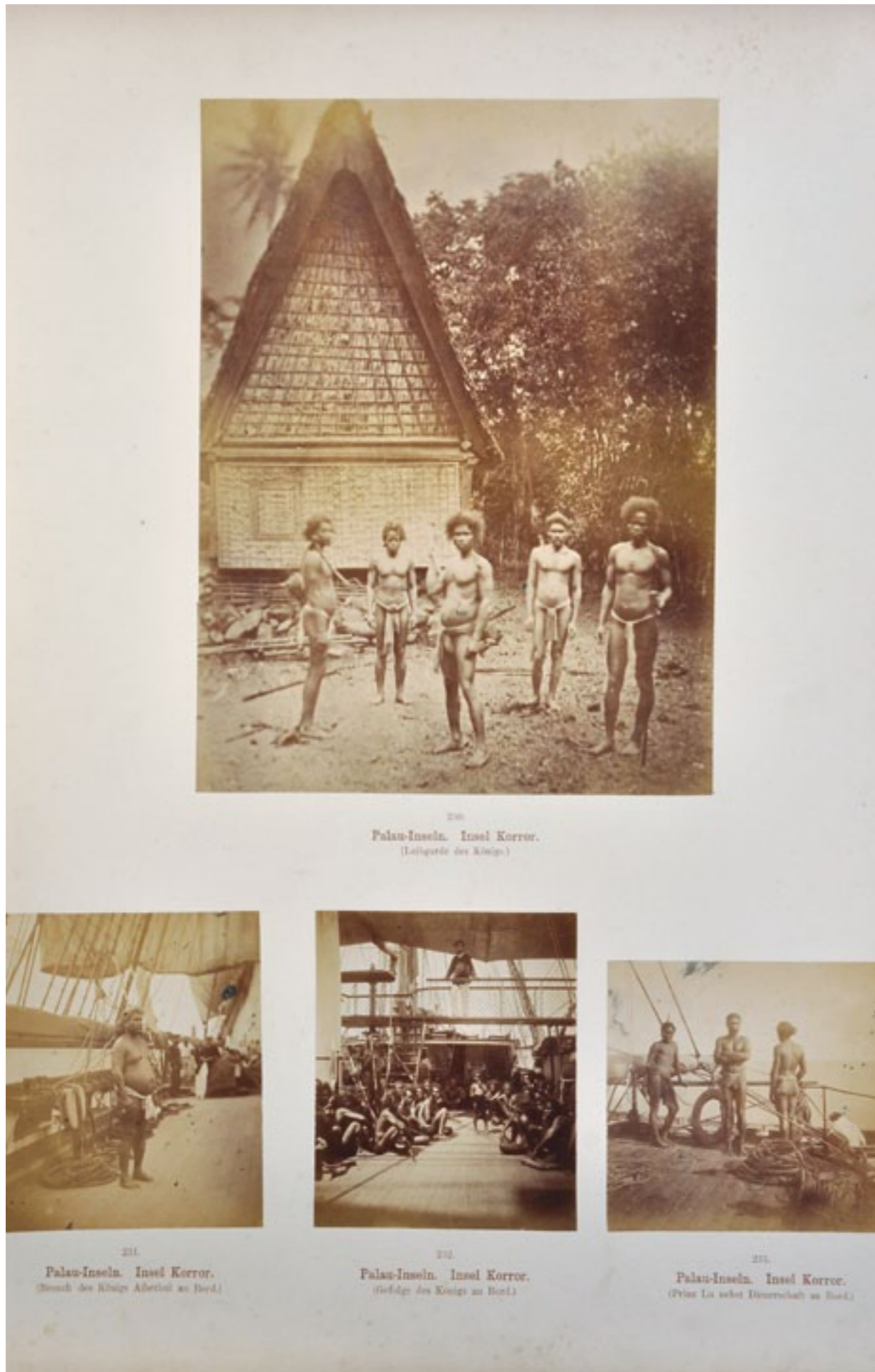
177
Japan. Hakodadi.
(Wrack der früheren preussischen Corvette „Danzig“.)















285.
Samoa-(Schiffer-)Inseln. Apia.
(Gruppe von Eingeborenen.)



289.
Samoa-(Schiffer-)Inseln. Apia.
(Gruppe von Eingeborenen.)



290.
Samoa-(Schiffer-)Inseln. Apia.
(Bürgermeisterei) Gemeinde-Baum.



291.
Samoa-(Schiffer-)Inseln. Apia.
(Pantunua-Apia.)



292.
Samoa-(Schiffer-)Inseln. Apia.
(O'leleia-Samoa-Apia in Samoa-Apia.)



293.
Samoa-(Schiffer-)Inseln.
(Weite-Landschaft.)



294.
Samoa-(Schiffer-)Inseln.
(Am Fluss.)



295.
Samoa-(Schiffer-)Inseln.
(Weite-Landschaft.)



296.
Samoa-(Schiffer-)Inseln.
(Berg-Gruppe.)



297.
Samoa-(Schiffer-)Inseln.
(Frau des Bürgermeisters von Apia.)



298.
Samoa-(Schiffer-)Inseln.
(Krieger.)



299.
Samoa-(Schiffer-)Inseln.
(Mädchen-Gruppe.)



370
Samoa-(Schiffer-)Inseln. Apia.
(Mädchen-Gruppe.)



371
Samoa-(Schiffer-)Inseln. Apia.
(Tropischer Urwald.)



372
Samoa-(Schiffer-)Inseln. Apia.
(Tropischer Urwald.)



373
Samoa-(Schiffer-)Inseln. Apia.
(Tropischer Urwald.)



374
Samoa-(Schiffer-)Inseln. Valesili.
(Deutsche Plantage.)



275.
Samoa-(Schiffer-)Inseln. Vaealili.
(Plantagen-Arbeiter stellen sich zur Arbeit ein.)



276.
Samoa-(Schiffer-)Inseln. Vaealili.
(Als neues Waibeische als Engländer für die Plantagen-Arbeiter.)



277.
Samoa-(Schiffer-)Inseln. Vaealili.
(Sammeln der Früchte.)



278.
Samoa-(Schiffer-)Inseln. Vaealili.
(Trocknen der Waren.)



279.
Samoa-(Schiffer-)Inseln. Vaealili.
(Anschauen des Ertens der Commune.)



280.
Samoa-(Schiffer-)Inseln. Vaealili.
(Festsetzung nach Festsatz.)



281.
Samoa-(Schiffer-)Inseln. Vaealili.
(Festsetzung nach Festsatz.)



282.
Samoa-(Schiffer-)Inseln. Vaealili.
(Wasserfall.)





295.
Tonga-(Freundschafts-)Inseln. Nukualofa.
(Palast und Umgebung.)



296.
Tonga-(Freundschafts-)Inseln. Nukualofa.
(Königlicher Palast.)



297.
Tonga-(Freundschafts-)Inseln. Nukualofa.
(Regierung-Gebäude.)



298.
Tonga-(Freundschafts-)Inseln. Nukualofa.
(Mission-Kirche.)



299.
Tonga-(Freundschafts-)Inseln. Nukualofa.
(König George von Tonga, nebst Prinz Wellington und
seiner Ministern.)



296.
Tonga-(Freundschafts-)Inseln. Nukualofa.
(Prince Wellington in Inseln-Uniform.)



297.
Tonga-(Freundschafts-)Inseln. Nukualofa.
(Prinzessin Mary.)



298.
Tonga-(Freundschafts-)Inseln. Nukualofa.
(Haus des Missionars Baker.)



299.
Tonga-(Freundschafts-)Inseln. Nukualofa.
(Denkstein für einen gefallenen Offizier.)



300.
Tonga-(Freundschafts-)Inseln. Nukualofa.
(Tongaisches Dorf.)



301.
Tonga-(Freundschafts-)Inseln. Nukualofa.
(Hütte und Freizeite.)



302.
Tonga-(Freundschafts-)Inseln. Nukualofa.
(Hütte und Freizeite.)



303.
Tonga-(Freundschafts-)Inseln. Nukualofa.
(Eingeborene Baskenarbeiter.)



304.
Tonga-(Freundschafts-)Inseln. Nukualofa.
(Europäisch erogene tonganische Mädchen.)



305.
Tonga-(Freundschafts-)Inseln. Nukualofa.
(Tonganische Kinder.)



306.
Tonga-(Freundschafts-)Inseln. Insel Wa-wau.
(Bafen von Nord in ab Köhlen- und Station, nach Vertrag für die
deutsche Kriegsmarine bestimmt.)



307.
Tonga-(Freundschafts-)Inseln. Insel Wa-wau.
(Unterzeichnung des Friedens- und Freundschafts-Vertrages in der Cajüte des Commandanten an Bord
S. M. S. „Hertha“ im Hafen von Nukualofa.)



308.
Tonga-(Freundschafts-)Inseln. Insel Wa-wau.
(Bewohner der Insel bringen wie Aushen des geschlossenen Freundschafts-Vertrages Geschenke
für S. M. S. „Hertha“.)







218
Neu-Seeland. Auckland.
(Panorama der Stadt.)



219
Neu-Seeland. Auckland.
(Panorama der Stadt.)



220
Neu-Seeland. Auckland.
(Panorama der Stadt.)



221
Neu-Seeland. Auckland.
(Gruppe von Eingeborenen. [Maori.]



222
Neu-Seeland. Auckland.
(Gruppe von Eingeborenen. [Maori.]



223
Neu-Seeland. Auckland.
(Mann von Neu-Seeland.)



224
Neu-Seeland. Auckland.
(Frau von Neu-Seeland.)



221.
Neuseeland. Auckland.
(U. S. S. „Albatross“ im Hafen.)



222.
Australien. King Georges-Sound.
(Australische Neger Kriegswaffen haltend.)



227.
Australien. King Georges-Sound.
(Kampfspiel der Eingeborenen.)



225.
Australien. King Georges-Sound.
(Kampfspiel der Eingeborenen.)



226.
Australien. King Georges-Sound.
(Feierstanz der Eingeborenen.)



229.
Australien. King Georges-Sound.
(Australische Neger-Frauen.)









ANTIQUARIAT DR. PAUL KAINBACHER

Eichwaldgasse 1, A-2500 Baden

Tel.: 0043-(0)699-110 19 221

paul.kainbacher@kabsi.at | www.antiquariat-kainbacher.at

Mitglied des Verbandes der Antiquare Österreichs und ILAB

Bankverbindung:

Österreich: Bank Austria, IBAN: AT781200000422128801, BIC: BKAUATWW

Deutschland: Postbank, IBAN: DE89760100850122415853, BIC: PBNKDEFF

Zahlungsanweisung:

Kontoüberweisung, Paypal

Widerrufsrecht:

Sie haben das Recht, binnen 14 Tagen ohne Angabe von Gründen diesen Vertrag zu widerrufen. Die Widerrufsfrist beträgt 14 Tage ab dem Tag, an dem Sie oder ein von Ihnen benannter Dritter, der nicht Beförderer ist, die Waren in Besitz genommen haben bzw. hat. Um Ihr Widerrufsrecht auszuüben, müssen Sie uns (Antiquariat Dr. Paul Kainbacher, Eichwaldgasse 1, A-2500 Baden, Österreich, Tel.: 0043-(0)699-110 19 221, E-Mail: paul.kainbacher@kabsi.at) mittels einer eindeutigen Erklärung (z.B. ein mit der Post versandter Brief, Telefax oder E-Mail) über Ihren Entschluss, diesen Vertrag zu widerrufen, informieren. Zur Wahrung der Widerrufsfrist reicht es aus, dass Sie die Mitteilung über die Ausübung des Widerrufsrechts vor Ablauf der Widerrufsfrist absenden. Folgen des Widerrufs: Wenn Sie diesen Vertrag widerrufen, haben wir Ihnen alle Zahlungen, die wir von Ihnen erhalten haben, einschließlich der Lieferkosten (mit Ausnahme der zusätzlichen Kosten, die sich daraus ergeben, dass Sie eine andere Art der Lieferung als die von uns angebotene, günstigste Standardlieferung gewählt haben), unverzüglich und spätestens binnen 14 Tagen ab dem Tag zurückzuzahlen, an dem die Mitteilung über den Widerruf dieses Vertrages bei uns eingegangen ist. Für diese Rückzahlung verwenden wir den selben Zahlungstitel, den Sie bei der ursprünglichen Transaktion eingesetzt haben, es sei denn, mit Ihnen wurde ausdrücklich etwas anderes vereinbart; in keinem Fall werden wir Ihnen wegen dieser Rückzahlung Entgelte berechnen. Wir können die Rückzahlung verweigern, bis wir die Waren wieder zurückerhalten haben oder bis Sie den Nachweis erbracht haben, dass Sie die Waren zurückgesandt haben, je nachdem, welches der frühere Zeitpunkt ist. Sie haben die Waren unverzüglich und in jedem Fall spätestens binnen 14 Tagen ab dem Tag, an dem Sie uns über den Widerruf dieses Vertrags unterrichten, an uns zurückzusenden oder zu übergeben. Die Frist ist gewahrt, wenn Sie die Waren vor Ablauf der Frist von 14 Tagen absenden. Sie tragen die unmittelbaren Kosten der Rücksendung der Waren. Sie müssen für einen etwaigen Wertverlust der Waren nur aufkommen, wenn dieser Wertverlust auf einen zur Prüfung der Beschaffenheit, Eigenschaften und Funktionsweise der Waren nicht notwendigen Umfang mit Ihnen zurückzuführen ist.

Satz- und Druckfehler, sowie Änderungen vorbehalten. Die Farben der Abbildungen können von den Originalen abweichen.

Grafisches Konzept und Design: Studio|5 kommunikations Design, info@studio5.at, www.studio5.at

Fotos: Willfried Gredler-Oxenbauer, 1020 Wien, Tel.: 0664 402 95 35, wgo@chello.at