

BEITRÄGE ZUR KENNTNIS DER KAPVERDISCHEN INSELN

EINE
STUDIENREISE IM SOMMER 1912 VON
IMMANUEL FRIEDLAENDER
NEAPEL

Eine Reise nach den Kapverdischen Inseln ist heutzutage noch immer etwas ziemlich Ungewöhnliches; zwar fährt eine große Anzahl von Dampfern, die sich von Europa auf dem Wege nach Südamerika befinden, an diesen Inseln vorbei und einige Linien halten der Kohlen- und Telegraphenstation wegen im Hafen von S. Vicente, aber nur wenige Passagiere gehen an Land, und auch diese nicht etwa um auf der Insel zu bleiben, sondern nur um in einem der beiden kleinen Hotels oder in der großen italienischen Bar eine Erfrischung zu nehmen und das Leben und Treiben der harmlosen Negerbevölkerung kennen zulernen.

Die Telegraphenstationbeschäftigt etwa 100 europäische, meist englische Angestellte. Die verschiedenenKohlenhandlungen haben im ganzen etwas über 30 englische Beamte. Dazu kommt an Weißen noch die kleine portugiesische Garnison und die portugiesischen Beamten, der englische Konsul, zwei englische Pfarrer, der französische Konsul und eine geringe Anzahl von anderen europäischen Ansiedlern, die meistens Kaufleute sind. Sie alle kennen kaum mehr als den Hafen von S. Vicente, allenfalls machen sie Ausflüge auf der Insel. Die Nachbarinseln besuchen sie selten. Zweimal im Monat soll ein portugiesischer Dampfer eine Rundtour machen, doch wird diese Rundtour nicht immer regelmäßig ausgeführt, da Quarantänemaßregeln und Havarien nicht selten sind, und als ich dort anlangte, hatten die meisten Inseln seit einigen Monaten keinen Dampfer zu sehen bekommen.

So kommt es, daß der ganze Archipel heutzutage noch immer nahezu ebenso unbekannt ist, wie er vor dreißig Jahren zur Zeit des Besuches durch Professor Doelter war. Wer die Inseln wirklich besuchen will, muß sich immer noch den kleinen Segelbooten der Neger anvertrauen und das gehört, wie schon Doelter beschrieb, nicht zu den Annehmlichkeiten des Lebens.

Von Neapel fuhr ich Anfang April 1912 zusammen mit meinem alten Vesuvführer auf einem Dampfer der Deutsch-Ost-Afrika-Linie nach Lissabon, wo ich dem Ministerpräsidenten Dr. Augusto de Vasconcellos meine Aufwartung machte

und ein Einführungsschreiben an den Gouverneur der Inseln erhielt. Am nächsten Tage schiffte ich mich auf einem englischen Dampfer nach S. Vicente ein.

Schon bei der Ankunft im Hafen von S. Vicente erfuhr ich von einem kleinen halbweißen Jungen, der an Bord kam, daß mein Landsmann Prof. Bergt, den ich noch in S. Vicente anzutreffen hoffte, vor einigen Tagen abgereist sei. An Land erhielt ich einen Brief von ihm, worin er mir das kleine Hotel Brasileiro empfahl, in dem ich auch tatsächlich ganz gut aufgehoben war, wenn es auch von den beiden im Ort befindlichen Hotels das kleinere ist. Das Publikum bestand hier aus portugiesischen Beamten und Kaufleuten und Reinlichkeit und Kost waren für nicht verwöhnte Ansprüche durchaus zufriedenstellend.

Das Innere der kleinen Insel konnte ich in einer Reihe von Tagesausflügen kennen lernen ohne irgendwo außerhalb der Stadt übernachten zu müssen. Es hielt auch nicht schwer ein kleines Segelboot zu mieten zum Besuch der benachbarten Inseln S. Luzia, Razo und Branco. Der Kapitän war ein Mulatte, der früher längere Zeit in Genua gelebt hatte und vor einigen Jahrzehnten sich an der inzwischen durch die japanische Konkurrenz unmöglich gemachten Korallenfischerei der Italiener beteiligt hatte. Als ich nach nicht ganz zwei Wochen mit der Untersuchung der Insel S. Vicente und der S. Luzia Gruppe nahezu fertig war, fand sich eine Gelegenheit auf dem Auswandererdampfer Fortuna von S. Vicente nach der Insel Fogo zu fahren. Der Dampfer Fortuna hatte vollständig schwarze Besatzung;

Kapitän und Offiziere sowie Mannschaft waren entweder Mulatten oder Neger von den Kapverden. Nur Arzt und Maschinist waren Amerikaner. Der Dampfer hatte im Hafen von S. Vicente einige Schwierigkeiten, da er Kohlen und Wasser nicht zahlen konnte, doch fand sich ein Kaufmann, der die Summe auslegte und eine Eintragung zur Sicherung seiner Forderung auf den Dampfer machte. Der Dampfer fuhr zunächst nach Praia auf der Insel S. Thiago, wo er über einen Tag hielt, so daß ich an Land gehen und die Umgebung der Stadt ansehen konnte. Ich hatte etliche Empfehlungsbriefe für Praia an den Gouverneur, an den englischen und deutschen Vize-Konsul (der beide und noch mehr Ämter in einer Person vereinigte) und an verschiedene Kaufleute. Am meisten Förderung und freundliche Aufnahme fand ich jedoch bei einem portugiesischen Kaufmann, Herrn Jose Costa, den ich bei meiner Landung kennen lernte, obwohl ich keinerlei Empfehlung an ihn besaß.

Schon am Abend des nächsten Tages schiffte ich mich wieder ein und beobachtete in der Nacht mit einiger Angst die recht wenig geschickten Manöver, die der Kapitän anstellte, um das Schiff aus dem Hafen herauszubringen. Er hatte keine Ahnung davon, wie man mit einem Doppelschraubendampfer, wie die Fortuna, umzugehen hat und wie bequem das Wenden ist, wenn man nicht stets beide Maschinen gleichzeitig vor- oder zurücklaufen läßt, sondern zum Wenden die eine vor- und die andere zurücklaufen läßt. Einesteils der schlechten Luft und der Unreinlichkeit wegen, andererseits aber wegen der offenkundigen Gefahr zog ich vor, nachts an Deck zu bleiben und mich neben einer Holzladung niederzulegen, um für alle Fälle gesichert zu sein. Die Manöver waren übrigens auch den anderen Passagieren nicht ganz vertrauenerweckend; soweit ich zählen konnte, waren 16 von diesen Passagieren auf die Kommandobrücke gestiegen, um dem Kapitän ihren wohlweisen Rat zu geben. Kapitän, Offiziere, Mannschaft und Passagiere waren

größtenteils nicht nüchtern.

In der Nacht fuhren wir an der steilen Küste der Insel Fogo vorbei. Der Kapitän sorgte dafür, daß ich die Küste, soweit dies bei Mondschein möglich war, beobachten konnte, indem er mich durch fürchterliches Pfeifen mit der Dampfpfeife weckte. Dieses Pfeifen hatte den Zweck, die auswanderungslustigen Einwohner der Insel Fogo auf das Herannahen des Dampfers aufmerksam zu machen, damit sie sich auf dem Hafenplatze von S. Filippe einfinden sollten.

Da während der Dunkelheit an eine Landung in S. Filippe nicht zu denken war, fuhr der Kapitän weiter nach der Insel Brava, die nur 9 Seemeilen weiter westlich liegt und machte sich auch hier durch das Getöse der Dampfpfeife bemerkbar. Es gelang ihm aber nicht, sich mit dem Lande in Verbindung zu setzen. Die See ging hoch und der Dampfer wurde von der Strömung nach Norden abgetrieben gegen die Punta Jalunga zu. Ein Boot kam von der Küste bis auf einige Entfernung heran und verschiedenerlei laute Zurufe wurden gewechselt und trotz des Getöses des Meeres zum Teil vielleicht verstanden. Jedenfalls wußten nun die Einwohner von Brava, daß der Dampfer endlich eingetroffen sei und demnächst von Fogo nach dem gelobten Land Amerika abgehen würde.

Nach der Abfahrt von Brava stieg auch ich auf die Kapitänsbrücke und fand in dem schwarzen Kapitän einen außerordentlich liebenswürdigen und höflichen Herrn. Er war heilsfroh von der Küste von Brava abgekommen zu sein und demnächst sein Schiff nach Fogo bringen zu können, wo es einen anderen Kapitän und zum großen Teil auch andere Bemannung bekommen sollte. Ihm war die Führung dieses Dampfers mit dieser Mannschaft offenbar selbst durchaus unheimlich geworden.

Gegen 8 Uhr morgens gingen wir vor S. Filippe vor Anker und konnten von Bord aus das schöne aber wenig einladende Spiel der haushoch brandenden Wellen beobachten. Erst nach etlichen Stunden entschlossen sich einige Boote, von einer geschützten Stelle der Küste aus sich herauszuwagen. Ich zog aber namentlich der Sicherheit meines Gepäcks wegen vor, noch einige Stunden länger zu warten und erst gegen Mittag vertraute ich mich und meinen italienischen Begleiter sowie mein Eigentum einem der Boote an. Mein Begleiter zeigte beim Passieren der Brandung einige Angst, aber ich muß gestehen, daß ich mich in diesem kleinen Boot, das von äußerst geschickten Ruderern geführt wurde, trotz der hohen Brandung, sehr viel wohler und sicherer fühlte als an Bord des Dampfers, den ich eben verlassen hatte. Das Boot lief auf dem schwarzen Sande der Küste auf und wurde schnell heraufgezogen.

In der Stadt fand ich nach einigen Weitläufigkeiten eine leerstehende Wohnung als Quartier, die mir dann mit Hilfe etlicher Gastfreunde auch möbliert wurde, und in einem dort ständig betriebenen kleinen Restaurant sehr reichliche und gute Verpflegung. Die Reise nach dem Innern der Insel mußte ich zu Esel oder Maultier unternehmen. In den kleinen Ansiedlungen des Innern fand ich überall mit Hilfe der vom Bürgermeister und von anderen ausgestellten Empfehlungsbriefe gastliche Aufnahme, besonders günstig war für mich, daß am Fuß des Pico in der Kraterenebene des Chão eine Wasserleitung im Bau war und daß ich bei dem Aufseher der Bauarbeiter Luis Delgado auch in dieser Wildnis freundliche Aufnahme und gute Verpflegung fand. Leider

war der erste durch den Bürgermeister empfohlene Führer durchaus untüchtig, kannte weder die Ortsnamen noch die Wege und benützte die Gelegenheit mir Riemenzeug und andere Kleinigkeiten zu stehlen.

Auf einer meiner ersten Touren kam ich mit diesem Führer zu einem Ziegenhirten, der nahe am Rande des Hochgebirges der Serra wohnte und war infolge der durch meinen Führer gegebenen falschen Information gezwungen, dort zu übernachten, anstatt wieder nach dem Ort zurückkehren zu können. Zwar war die Nacht dort oben durchaus nicht angenehm, da wir abgesehen von der Kälte von unzähligen Wanzen gepeinigt wurden, aber ich lernte in dem schmutzigen Ziegenhirten eine sehr wertvolle Persönlichkeit kennen. Zunächst besaß der Mann einen wirklich prächtigen Esel, der weit besser war als die Tiere, die man mir in der Stadt vermietet hatte und den ich sofort samt seinem Besitzer engagierte. Außerdem besaß er, was ich im Laufe der Weiterreise auf der Insel schätzen lernte, eine recht große Kenntnis der Gebirgswege und der Ortsnamen und hatte an allen Orten der Insel gute Freunde. An vier oder fünf Orten besaß er auch je eine Frau und Kinder. Das ist auf den Kapverdischen Inseln nun einmal so Sitte. Die Familien sind oft sehr zahlreich.

Einer meiner Bekannten auf diesen Inseln soll, wie mir erzählt wurde, im ganzen 62 Geschwister besitzen, da sein alter Vater 63 - selbstverständlich nicht lauter eheliche - Kinder hinterlassen hatte. Ein Grundbesitzer, bei dem ich zu Gaste war, gab mir bei Tisch in Gegenwart seiner Frau und halberwachsenen Töchter auf die Frage, wieviel Kinder er hätte, die Antwort: Vier von meiner Frau und fünf außerdem.

Die Insel S. Vicente hatte landschaftlich zwar einige ganz hübsche Bilder, doch nichts Hervorragendes geboten, auf Fogo konnte ich aber eine der großartigsten Landschaften kennen lernen, die ich je gesehen habe. Der Blick von der Serra (entsprechend der Somma) nach dem halbkreisförmigen Tal des Chão und nach dem Pico ist von überwältigender Schönheit und eine Wanderung in dem flachen Tale des Chão am Fuße der über 1000 Meter aufragenden Kette der Serra mit dem Blick auf den sich von hier noch über 1200 Meter hoch erhebenden Zentralkegel läßt sich nur mit wenigen anderen vulkanischen Landschaften vergleichen. Die Ähnlichkeit mit einer Wanderung im Atrio des Vesuv ist allerdings unverkennbar, aber die Größenverhältnisse sind auf Fogo derartig überwältigend, daß sie den Eindruck, den die immerhin sehr lohnende und schöne Wanderung im Atrio del Cavallo am Vesuv machen kann, ganz in Schatten stellen.

Anschließend an die Besteigung des Pico machte ich eine Rundtour um die Insel und machte dann von S. Filippe aus noch eine Reihe kleiner Touren, unter anderem nach dem M. Nhucó, wo sich eine berühmte Höhle befindet, die Grotte Ghôn Ghôn. (Ghôn Ghôn ist ein Negerausdruck, der etwa Seele der Toten oder Gespenst bedeutet.) Eine kleine Art von im Dunkeln lebenden Vögeln (nicht Fledermäusen), die früher dort vorhanden gewesen sein sollen, wird auch mit dem Wort Ghôn Ghôn bezeichnet.

Die Höhle ist ein gewöhnlicher Lava-Tunnel und ist auf über 800 Meter zugänglich; dann wird sie durch einige Blöcke verschlossen. Sie bietet schöne Gelegenheit, sich auf dem Rückwege zu verirren, da der Tunnel nach unten hin sich in drei Arme gabelt, von denen aber nur einer, eben derjenige, von dem man

hineinkommt, eine Verbindung nach außen hat; außerdem findet an zwei Stellen eine Gabelung und eine Vereinigung der Zweige des Hauptarmes statt. Der Boden der Grotte wird zum Teil von Schlamm bedeckt und es war interessant, daß wir in diesem Schlamm Fußstapfen von Damenschuhen finden konnten und am Schluß der Grotte auch noch zwei vergilbte Visitenkarten fanden. Es stellte sich heraus, daß zwei Mädchen vor über 12 Jahren in der Grotte gewesen waren. Eine der beiden Damen, die natürlich längst verheiratet war, lernte ich kennen und ich ließ mir von ihrem Besuche in der Höhle erzählen.

Von Fogo wollte ich nach der Insel Brava und ich wartete ungeduldig auf ein Segelboot, das mir der englische Konsul aus S. Vicente schicken wollte. Schließlich entschloß ich mich, auf einer großen portugiesischen Barke nach Brava abzufahren, obwohl der Zustand dieser Barke nicht vertrauenerweckend war. Wir kamen auch mit diesem Unglücksschiff bis nahe an den Hafen von Furna, wurden aber nach Süden abgetrieben, so daß der Kapitän umkehren mußte und nach einiger Zeit das Einsegeln in den Hafen von Furna noch einmal probierte. Es gelang nicht und einige Segel gingen in Fetzen. Nachdem sich dieses Spiel dreimal wiederholt hatte, beschloß er glücklicherweise, ehe er alle Segel verloren hatte, die Heimkehr nach Fogo und nach 22stündiger Fahrt konnten wir in der Nacht in der Reede vor S. Filippe Anker werfen.

Sehnsüchtig schaute ich nach dem Auftauchen irgend eines anderen Fahrzeuges aus und endlich erschien im Osten ein kleines weißes Segel. Es war ein Schoner von der Insel Boa Vista, der Kalk nach Fogo brachte und dort andere Beschäftigung suchte. Da mein Schiffchen aus S. Vicente immer noch nicht eingetroffen war, machte ich mit dem Kapitän des Schiffes aus Boa Vista, das den Namen Manlio führte, mit Hilfe des Stadtsekretärs der Insel Fogo einen förmlichen Vertrag, indem ich das Schiff auf drei Monate charterte.

Selbstverständlich kam noch am selben Abend der Schoner an, den der englische Konsul in S. Vicente für mich besorgt hatte. Es war dasselbe Schiff, das mich nach S. Luzia gebracht hatte. Der Kapitän gab zu, daß er sich unterwegs wegen etlicher Privatgeschäfte aufgehalten hätte und so hatte ich auch keinerlei Zahlung für das Schiff zu leisten. Der Manlio war ein Schiff von 29 Tonnen, der Kapitän ein Mulatte von der Insel Boa Vista und auch die Bemannung, ein Steuermann und fünf Matrosen waren Eingeborene von Boa Vista. Das Schiff war von einem italienischen Zimmermann in S. Vicente gebaut, hatte eine kleine, leidlich saubere Kabine, die wunderbarerweise von Wanzen frei war, und nur wie üblich, von unzähligen Küchenschaben bewohnt wurde.

Bei frischem Winde brachte mich mein Schiffchen am nächsten Tage in anderthalb Stunden nach dem Hafen Furna auf der Insel Brava. Vom Hafen aus ritt ich zur Hauptstadt hinauf und traf dort den Bürgermeister beim Vorbereiten eines großen Festes, das an diesem Tage (einem Sonntage) auf gemeinschaftliche Kosten und zur gemeinschaftlichen Ehrung verschiedener Familien gefeiert werden sollte. Der Bürgermeister entschuldigte sich, daß er mich und meinen Begleiter nicht zu sich einladen konnte, bat uns aber dafür an dem Feste teilzunehmen und besorgte mir in einem schönen kleinen Häuschen eine ganz nette Wohnung, die er mir zum Teil mit eigenen Möbeln, zum Teil mit denen von Freunden einrichtete. Den Nachmittag und Abend verbrachten wir bei dem Fest, das größtenteils im Garten des erwähnten Hauses gefeiert

wurde. Lange Tafeln waren im Garten aufgestellt und ein recht prächtiges Diner wurde serviert. Nachher gab es Musik und Tanz und man konnte die zahlreichen hübschen Mädchen von Brava bewundern.

Die Insel Brava hat jedenfalls von allen Inseln der Gruppe die hübscheste Bevölkerung. Die Einwohner sind mit Ausnahme weniger, in allerjüngster Zeit eingewanderter Mulatten und Neger, echte weiße Portugiesen von der Insel Madeira, und auch anderes europäisches Blut ist vertreten. Die Bereisung des Innern der kleinen Insel Brava machte trotz der guten Reittiere, die ich bekam, trotz der freundlichen Aufnahme an allen Orten und trotz der vorzüglichen Verpflegung, die ich im Hause des Bürgermeisters erhielt, nicht geringe Schwierigkeiten. Die Wege sind im allgemeinen recht schlecht und in der Jahreszeit, in der ich die Insel besuchte (Ende Mai), waren die höheren Teile der Insel meistens im Nebel, so daß es schwer hielt, eine Übersicht zu gewinnen und eine Kartenskizze anzufertigen.

Die portugiesischen Karten der Insel beruhen auf den Aufnahmen von Jose de Senna Barcellos, der selbst von der Insel Brava stammt, aber gerade die Insel Brava am schlechtesten und unvollständigsten dargestellt hat. Gleich am Anfang meines Aufenthaltes machte ich mit meinem Schiffchen unter Führung eines alten italienischen Lotsen, der jetzt Hafenwärter in Furna ist, eine Rundfahrt um die ganze Insel Brava und besuchte auch die westlichste der Rombo-Inseln. Die übrigen Rombo-Inseln besuchte ich später von Furna aus in einem großen Ruderboot. Charakteristisch für die Einwohner der Insel ist außer ihrer großen Liebenswürdigkeit ihre Freude an Blumen. Es gibt kein Haus ohne einen kleinen Garten mit schönen Blumen und es verging kein Tag, an dem ich nicht von Kindern Blumensträuße geschenkt erhielt.

Während ich auf Brava war, traf dort ein Hamburger Kaufmann ein, der jedoch bald seine Geschäfte auf der Insel erledigt hatte und sich nach einer Gelegenheit sehnte, die Insel wieder zu verlassen. Ich lieh ihm dazu meinen Schoner, den ich zur Zeit nicht benötigte. Nach etwa vierzehntägigem Aufenthalt verließ ich die Insel wieder mit meinem Segelboot. Zwar sollte gerade seit einigen Tagen nach mehrmonatlicher Pause wieder der portugiesische Postdampfer eintreffen, aber er kam eben nicht. Warum wußte natürlich kein Mensch. Ich lief deshalb noch einmal die Insel Fogo an, um meinen Landsmann von der unfreiwilligen Haft auf der Insel zu befreien, aber er und sein portugiesischer Begleiter hatten einen derartigen Respekt vor dem höllischen Geschaukel meines Bootes bekommen, daß sie dasselbe nicht mehr betreten wollten und außerdem glaubten sie, daß der portugiesische Dampfer jeden Tag eintreffen müßte. Dieser erfreuliche Glaube wurde ihnen durch einen mehr als einmonatlichen Aufenthalt auf der schönen Insel Fogo belohnt, und so hatte mein Landsmann die Gelegenheit, die großartige Landschaft des Chão kennen zu lernen.

Von Fogo fuhr ich weiter nach der Insel S. Thiago, wo der in Fogo erwartete Dampfer mit gebrochener Schraubenwelle lag. Herr Costa stellte mir für die Bereisung des Innern zwei prächtige Maultiere kostenlos zur Verfügung und besorgte mir außerdem einen recht guten und anständigen Neger als Führer. In dem oberen Teil des Tales dos Orgãos besaß ein Sozios und Verwandter des Herrn Costa, Herr Raoul Barbosa, bei Pedra Janella eine schöne Kaffeeplantage und dort konnte ich mein Standquartier für die Besteigung des Pico da Antonia machen.

Unsere guten Maultiere trugen uns bis nahe an den Gipfel dieses Berges, die letzte halbe Stunde mußten wir allerdings zu Fuß gehen und die letzten zehn Minuten sogar in ziemlich unbequemen Felsen klettern, um den scharfen Gipfel des Berges zu erreichen. Die Rundsicht ist außerordentlich großartig. Im Osten die über 600 Meter tiefe Wand, die zum Kessel des Tales dos Orgãos abfällt, im Norden die Hochebene von S. Catarina und dahinter die lange Kette des Malaguetagebirges, im Westen das sanft abfallende Terrain, das noch nahezu die ursprüngliche Form und Neigung des alten Vulkankegels zeigt und in dessen tief eingeschnittenen Schluchten man stellenweise 30 bis 40 übereinandergeflossene Lavaströme unterscheiden kann. Weiter im Süden sieht man die flachen Terrassen der Umgebung von Praia und den Hafen.

Von Pedra Janella reiste ich weiter zu Pferde nach S. Catarina und von dort über das Malaguetagebirge nach Tarrafal, wo ich einige Tage Station machte und den Monte Gracioza und Umgebung besuchte. Die Rückreise machte ich in einem Ruderboote an der Westküste der Insel bis nach Praia. Von Praia brachte mich mein Schoner in einer Nacht bis an die Südküste der Insel Maio und noch am Vormittag konnten wir vor der Hauptstadt Anker werfen.

Die Insel Maio ist bedeutend flacher wie die bisher erwähnten Inseln der Gruppe und die Vegetation ist hier noch spärlicher als auf S. Vicente. Sie macht einen durchaus öden und trostlosen Eindruck. Das Haupterzeugnis der Insel ist Salz und bei meiner Ankunft wurde gerade ein größerer Schoner mit Salz beladen. Das war eine durchaus schwierige Operation, da die Landungsstelle außerordentlich unbequem angelegt ist. Die kleinen Boote schwankten etwa 4 bis 6 Meter auf und ab am Fuße der glatt gespülten Kalkfelsen. Als ich vom Land auf mein Schiff zurück und in das kleine Boot vom Felsen herabspringen wollte, glitt ich aus und fiel ins Wasser. Dasselbe Mißgeschick war im vergangenen Jahr meinem Schiffskapitän begegnet und ist überhaupt kein ungewöhnliches Ereignis. Auf eine Verbesserung der Landungseinrichtungen wird man wohl noch lange warten müssen. Mein Hauptbeschützer und Gastfreund auf dieser Insel war der reichste Mann am Orte, ein intelligenter und liebenswürdiger Neger, der ziemlich elegant gekleidet und mit einem großen Tropenhelm bedeckt gerade die Verladung des Salzes beaufsichtigte. Er ist in jeder Beziehung der hervorragendste Mann der Insel, seine Körperlänge von etwa 2,10 Meter erscheint um so ungeheuerlicher als er dabei ausnehmend mager ist; er wiegt angeblich nur 55 kg. Durch seine freundliche Hilfe bekam ich bald gutes Quartier, einen ortskundigen Führer und brauchbare Reittiere. Letzteres ist auf diesen östlichen Inseln nicht so leicht zu beschaffen. Wegen der Spärlichkeit der Vegetation sind die Reittiere meist derart verhungert, daß sie kaum zu einem einstündigen Spazierritt, aber nicht zu längeren Reisen zu brauchen sind. Mein reicher Gastfreund konnte sich aber den Luxus eines wohlgefütterten starken Maultieres leisten, das er mir in uneigennützigster Weise zur Verfügung stellte.

Auf der Insel Maio beabsichtigt die portugiesische Regierung neuerdings wieder Versuche mit der Kultur der Baumwollpflanze anzustellen und es befand sich deswegen gerade ein portugiesischer Ingenieur nebst Frau und Kindern dort. Außerdem gab es einen portugiesischen Zollbeamten; das war die ganze weiße Bevölkerung. Der Ingenieur Herr Fonseca war mir in jeder Weise behilflich und er war es, der auf einer Exkursion die erste wohlerhaltene Versteinerung in den alten Kalken der Insel fand, nachdem ich bereits an der gleichen Stelle einige

schlechterhaltene Reste vorgefunden hatte. Die von mir gesammelten Versteinerungen beweisen das mesozoische Alter der betreffenden Kalke. In einer kurzen Mitteilung an die Wiener Akademie wies ich darauf hin, daß das mesozoische Alter dieser Kalke sowie tektonische Beobachtungen dafür sprechen, daß die Inseln als ein abgetrenntes Stück Festland und höchstwahrscheinlich als ein Teil der verlängerten Atlaskette anzusehen sind.

Meine Entdeckung hat besonders bei den französischen Gelehrten Aufmerksamkeit erregt und man hat sie naturgemäß auch als Stütze für das einstige Vorhandensein des versunkenen Kontinents Atlantis brauchen wollen. Obwohl die Erörterung dieser Frage stets allgemeinem Interesse begegnet, will ich hier nicht darauf eingehen, da es sich nach meiner Meinung einstweilen nur um sehr vage Hypothesen handelt.

Die nächste Insel, die ich besuchte, war Boa Vista. Kapitän und Mannschaft meines Schiffes, die von dieser Insel stammten, waren hocheifrig, nach langer Abwesenheit wenigstens auf zwei Wochen wieder nach Haus zu kommen. Ich lernte hier den Besitzer meines Schiffes, einen portugiesischen Juden, kennen. Fast der ganze Handel der Insel wird von wenigen Familien monopolisiert, die untereinander verwandt und verschwägert sind. Die Umgebung der Hauptstadt macht denselben öden und trostlosen Eindruck wie die Insel Maio, aber die Insel Boa Vista ist bedeutend größer und mannigfaltiger. Die Kokosnußoasen sind hier größer und zahlreicher und Hunger und Not sind nicht so arg wie auf der Insel Maio. Außer den Familien der bereits erwähnten weißen Kaufleute, die übrigens auch zum Teil mulattische Frauen haben, gibt es auf der Insel nur Mulatten. Auch auf dieser Insel wird Salz gewonnen und außerdem Kalk ausgeführt.

Ein Versuch, die nicht unbedeutenden Kaolinlager industriell auszubeuten, ist leider gescheitert und es hat sich nur eine sehr primitive Töpferei als Hausindustrie erhalten. Eine Reihe von ungewöhnlichen Mineralvorkommen, wie Bergkristall, Flußspat, Kalkspat und Schwefel haben die Erwartungen der Eingeborenen sehr hoch gespannt, aber leider scheint nichts abbauwürdig zu sein. Das Wertvollste was ich gesehen habe, ist ein tadellos klarer Doppelspat. Wie mir erzählt wurde, ist durch eine in London ausgeführte Analyse Gold nachgewiesen, doch ist das Vorkommen sicher vollkommen wertlos. Eine eigentümliche Industrie dieser Insel ist die Ausbeutung von Strandgut. Auf dem Rathaus gibt es ein Verzeichnis von einigen 70 größeren Schiffen, die in der letzten Zeit dort gestrandet sind und deren Namen bekannt wurden. Viele Schiffe gehen aber auf den Klippen und Riffen der Ostseite von Boa Vista zu Grunde, ohne daß es gelingt, ihren Namen zu erfahren. Die Erzählung von einer Mißweisung des Kompaß östlich der Insel ist mit großer Wahrscheinlichkeit falsch. Zwar gibt es auf Boa Vista wie auf sämtlichen anderen Inseln der Gruppe ziemlich stark magnetische Berge, aber in einiger Entfernung vom Land dürfte der Kompaß im allgemeinen richtig zeigen. Die Schiffsunfälle erklären sich leicht dadurch, daß die niedrige Insel Boa Vista schwer zu sehen ist und daß Klippen und Riffe auf den Karten falsch dargestellt sind und weiter nach Nordosten vom Land entfernt sind als die Seekarten zeigen.

Von Boa Vista fuhr ich nach Sal, der häßlichsten und ödesten der drei niedrigen Inseln. Der Wüstencharakter der Landschaft ist hier am reinsten ausgesprochen;

die kleinen Berge sind weit von einander entfernt und erheben sich aus der meilenweiten, mit unregelmäßigen Steinstücken bedeckten Ebene. Trotzdem besitzt Sal einen nicht zu unterschätzenden Reichtum: es sind das zwei Salinen und ein vorzüglicher großer Hafen. Während auf den bisher genannten Inseln die Salinen in der üblichen Weise durch Verdunstung von Meerwasser betrieben werden, hat die Insel Sal echte Salzlager. Die Saline nördlich der Stadt beruht auf einem Salzlager, das im Innern des Landes aber unterhalb des Meeresspiegels liegt. Meerwasser wird durch Kanäle hineingeleitet, reichert sich rasch zu einer konzentrierten Salzlauge an und wird dann mit Windmühlen in flache Pfannen gepumpt, in denen es unter Einwirkung der Sonne verdunstet und das Salz auskristallisieren läßt.

Das Salz wird mit einer kleinen Eisenbahn bis zu einer mit Dampfkraft betriebenen Salzmühle gebracht. Die zweite Saline liegt weiter im Norden bei Pedra Lume. In einem alten Krater von über 900 Meter Durchmesser befindet sich hier eine etliche Meter mächtige Lage von Steinsalz. Der gute Hafen ist nicht etwa der jämmerliche kleine Ankerplatz an der Südspitze der Insel, der jetzt benützt wird, sondern die weite Mordeira-Bucht im Westen der Insel. An der Mordeira-Bucht befindet sich keine größere Ansiedlung und sie wird mangels jeglichen Verkehrs nicht als Hafen benützt. Sollte es aber den unternehmenden Besitzern der Salinen gelingen, den Salzhandel weiter zu entwickeln und gleichzeitig den enormen Fischreichtum der östlich der Insel gelegenen Meeresteile auszubeuten, so könnte die Mordeira-Bucht sehr wohl einst der Stapelplatz für Salz und für eingesalzene Fische werden. Ein lohnender Markt für beides wäre in Afrika sehr leicht zu finden. So könnte wohl einmal noch die jämmerlichste und ärmste Insel der Gruppe, die auch landschaftlich sicher die häßlichste Tropeninsel ist, die ich je gesehen habe, einer besseren Zukunft entgegengehen.

Die nächste Insel, die ich besuchte, war S. Nicoiao. Sie ist geologisch und landschaftlich sehr verschieden von den drei östlichen Inseln. Im westlichen Teil erreichen die vulkanischen Berge eine Höhe von über 1200 m und in den wasserreichen Tälern gedeiht eine üppige Vegetation. In der Hauptstadt ist Überfluß an Früchten, Gemüse, Hühnern und Schweinen und der Gegensatz zur Verpflegung auf der Insel Sal war sehr auffallend und sehr erfreulich.

S. Nicoiao ist seit alten Zeiten der geistige Mittelpunkt der Inseln, es besitzt ein Priesterseminar, das mit einem weltlichen Gymnasium verbunden ist. Die Lehrer sind selbstverständlich an beiden vorwiegend Geistliche. Ein älterer englischer Kaufmann, der seit 4 Jahrzehnten auf der Insel lebt, gibt Unterricht in der englischen Sprache. Er hat sich auf der Insel einen schönen und wertvollen Besitz geschaffen, ist mit einer Mulattin verheiratet und hat eine zahlreiche Kinderschar. Etwas über eine halbe Stunde entfernt von der Hauptstadt befindet sich der Bischofssitz Callejão. Bekanntlich hat sich die neue republikanische Regierung gegen den Widerstand des Klerus gebildet. So herrscht naturgemäß auch auf diesen Inseln ein wenig erfreulicher Gegensatz zwischen der Geistlichkeit und den Regierungsbeamten.

Auf S. Nicoiao steht die Geistlichkeit begreiflicherweise bei der Bevölkerung in gutem Ansehen; sie hat dies hier auch jedenfalls mehr wie auf den anderen Inseln verdient. Gegen die Regierungsbeamten aber verhält sich die Bevölkerung hier außerordentlich ablehnend. Zur Bereisung des Innern der Insel brauchte ich im ganzen etwa zwei Wochen. Die Wege

waren hier besonders schlecht und halbsbrechend, aber die wohlgenährten und geschickten Maultiere kamen über so manche Stelle hinweg, die einem nicht geübten Felskletterer Schwierigkeiten gemacht hätte.

Auf Maio und auf S. Nicoiao bestehen noch einige Walfischstationen. Auf S. Nicoiao wurde ich mit zweien der Walfischfänger bekannt, aber beide sind alte Leute und werden ihre Tätigkeit demnächst einstellen. Der Walfischfang ist nicht mehr lohnend, da die Tiere selten geworden sind und der Walfischfänger wenigstens mit den primitiven Mitteln, die hier üblich sind, zu wenig Aussicht auf Erfolg hat.

Die Landwirtschaft ist auf S. Nicoiao verhältnismäßig lohnend, Kaffee und Früchte aller Art gedeihen gut und namentlich die schönen Orangen finden in S. Vicente einen guten Markt.

Von S. Nicoiao fuhr ich an den kleinen Inseln der S. Luzia-Gruppe vorbei nach S. Vicente. Hier hielt ich mich noch einige Zeit auf, um meine Post zu erledigen, da ich seit dem Verlassen von S. Thiago nur einmal direkte Nachricht von Europa erhalten hatte, und dieses eine Mal auch nur dadurch, daß ich mein eigenes Schiff nach S. Vicente gesandt hatte, um meine Briefe abzuholen. Ich machte dann noch einige Exkursionen besonders nach den kleinen gut erhaltenen Vulkankegelchen im Osten der Insel. Die Ausbrüche des M. Calhau sind offenbar sehr jungen Datums, aber es meldet keine Überlieferung von ihnen. Dies ist jedoch nicht zu verwundern, da die Insel lange Zeit nach ihrer Entdeckung vollkommen unbewohnt blieb, dann nur als Deportationsort für Sträflinge benutzt wurde und erst Mitte der fünfziger Jahre des vorigen Jahrhunderts anfang bekannter zu werden und als Kohlenstation zu dienen.

Nach wenigen Tagen brach ich von S. Vicente nach der Insel S. Antão auf. In etwa anderthalb Stunden brachte mich mein Schoner bei gutem Wind nach dem Hafentort Carvoeiros. Da in Carvoeiros aber keinerlei Reit- und Packtiere zu beschaffen waren, mußte ich mich auf einige kleine Exkursionen in der Umgebung beschränken und fuhr am nächsten Tage mit meinem Schiff nach Ponta do Sol. Bei hohem Seegang und widrigem Wind brauchten wir dazu 24 Stunden. Hier erhielt ich durch die Liebenswürdigkeit des Bürgermeisters Hauptmann Viriato Fonseca die Kopie seiner handschriftlichen Karte der Insel, zwei gute Maultiere, einen Esel und zwei ziemlich brauchbare Führer.

Am nächsten Tage konnte ich nach der Ribeira Grande aufbrechen. Am Zusammenfluß der Ribeira Grande und der Ribeira do Torre liegt die größte Stadt der Insel mit hübschen soliden Gebäuden, schattigen Plätzen und einem recht wohlhabenden gemütlichen Aussehen. Ungemütlich war nur das Erscheinen von mehreren Aussätzigen. Die Lepra ist auf S. Antão weit verbreitet und ich lernte im Verlauf der Reise noch viele Leprakranke kennen. In Ribeira Grande mietete ich noch einen zweiten Esel für mein Gepäck und brach dann nach der Ribeira de Paul auf. Die Böden der östlichen Täler werden von schönen Kaffeeplantagen eingenommen, Bananen, Ananas und andere Tropenfrüchte gedeihen üppig. Wir wurden hier am 3. August zum erstenmal von einem stärkeren Regenguß überrascht und ich befürchtete schon, daß meine kapverdischen Freunde Recht behalten würden und mir die im August beginnende Regenzeit einen Strich durch die Rechnung machen könnte. Das traf aber glücklicherweise nicht ein. In allen übrigen Teilen der Insel hat mich

der Regen nicht weiter gestört. Die nordöstlichen Täler der Insel sind dem Passatwind ausgesetzt und haben deswegen eben früher und sehr viel mehr Regen.

Bei einem Plantagenbesitzer im Campo do Cão kamen wir stark durchnäßt an und fanden freundliche und gastliche Unterkunft. Am nächsten Morgen ritten wir in dem von Nebeln erfüllten Tale weiter bergauf, kamen dann aber, als wir an den steilen Wänden des Talkessels heraufstiegen, bereits in einer Höhe von 1300 bis 1400 m in hellen Sonnenschein. Als wir auf dem Hochland angelangt waren, sahen wir, daß der ganze Südabhang der Insel und die fernen Berge des Westens vollkommen klar und wolkenlos waren. Zwei Tage blieb ich auf der Höhe und besuchte den Pico da Cruz, den Krater von Cova, die Bimssteinhügel von Curral da Russa, das Chão de Lagoa und stieg dann über den Paß von Verinha in das Tal der Ribeira da Garca ab. Der Schullehrer und Postmeister nahm mich hier freundlich auf und da ich wegen der Verpackung der gesammelten Steinproben in Verlegenheit war, half er mir bereitwilligst durch Überlassung einiger Postsäcke.

Am nächsten Tage brachte mich ein ermüdender aber lehrreicher Ritt, bei dem ich eine große Anzahl tiefer Täler zu kreuzen hatte, ziemlich spät abends in das Haus eines reichen und angesehenen Mannes in Ribeira da Cruz. Ein Blick auf meinen Wirt belehrte mich jedoch sofort, daß wir höchst ungelegen kamen, denn der alte Herr war schwer leidend und seine Krankheit war Lepra. Ich zog daher vor, noch in der Dunkelheit mich nach einem anderen etwa eine Viertelstunde entfernten Gehöft zu begeben, wo glücklicherweise die unheimliche Krankheit nicht zu sehen war.

Von hier brachen wir zur Besteigung des höchsten Berges Topo da Coroa auf. Eine Nacht verbrachte ich nahe dem Gipfel in 1940 m Höhe bei recht ungemütlicher Kälte. Am nächsten Tage besichtigte ich noch die zahlreichen Aschen- und Bimssteinkegel des hier etwa 1500 m hohen Hochlandes und stieg dann spät abends nach der Ribeira das Patas ab, wo ich bei dem Dorfschulzen in Chão de Morte auf mehrere Tage gutes Unterkommen fand. Die Ribeira das Patas ist eine der reichsten Gegenden der Insel. Auch in der Trockenzeit führen die zahlreichen kleinen Bäche genügend Wasser. Kaffee, Zuckerrohr, Orangen, Manioka, Mais, Bohnen, kurz alle Früchte der Inseln gedeihen gut, ja auch etwas Wein wird hier angebaut.

An einem der nächsten Tage besuchte mich der reichste Grundbesitzer des Nachbardorfes Chão de Alacrim und bat mich auch bei ihm einige Zeit zu wohnen, was ich ablehnte, aber er ließ es sich nicht nehmen, mich wenigstens zu einem opulenten Mittagessen einzuladen. Der alte Herr, der auch nach europäischen Begriffen recht reich war und in der Ribeira das Patas als größter Grundbesitzer wie ein kleiner König schalten konnte, hatte ein von Lepra entstelltes Gesicht und von Lepra verstümmelte Hände, so daß er keinen Finger mehr rühren konnte. Nichtsdestoweniger war er noch immer ein guter Reiter und leitete mit bewundernswerter Energie seinen Hausstand und die Verwaltung seines großen Besitzes. Seine Kinder und Hausgenossen waren sämtlich von der bösen Krankheit frei geblieben.

In dem Talkessel der Ribeira das Patas treten eine ganze Reihe von kohlensauren Mineralquellen zutage. Einige davon sind gewöhnliche alkalische Sauerbrunnen,

eine andere Gruppe von Quellen ist sehr stark eisenhaltig. Diese Quellen werden nur wenig zu Trinkzwecken benützt, ebenso wie von einem anderen Sauerbrunnen, der sich im Osten der Insel in der Ribeira do Raul rindet, bisher wenig Gebrauch gemacht wird.

Die Mineralquellen der Insel S. Antão haben jedenfalls nicht eine so große Bedeutung wie die bereits erwähnte Quelle der Insel Brava, die Agua Vinagre, die dort der gesamten Bevölkerung als Trinkwasser dient und leicht als wohlschmeckendes Mineralwasser exportiert werden könnte.

Von dem Talkessel der Ribeira das Patas ritt ich zunächst dem Wasserlauf folgend bis zur Küste und wandte mich dann nach Westen, öde verdorrte mit vulkanischem Schutt bedeckte Lavafelder durchquerend. Bei der Mündung der Ribeira Torta befindet sich einer der kleinen Anker- und Landungsplätze und eine kleine, jämmerliche Ansiedlung. Ich stieg wieder zum Gebirge empor und hielt mich bis zum Ufer des Tales von Tarrafal in halber Höhe. Hier im westlichen Teil der Insel werden die kleinen Eruptionskegelchen wieder zahlreicher und die Gegend ist wasserarm und öde. Die Hochebene des Campo Grande fällt hier nach Südwesten ab. In etwa 1000 m Höhe gelangte ich an den Rand des Tales von Tarrafal. Von der trockenen Wüste sah ich herab in das etwa 800 m unter mir liegende mit üppiger Vegetation bedeckte Tal. Auf der gegenüberliegenden Talwand kam am Fuß einer mehrere hundert Meter mächtigen Tuffschicht eine große Quelle hervor, die sich in Form eines Wasserfalls in das Tal ergoß. Ich folgte dem Rande des Tales bis zu einer Stelle, die etwas weniger steil ist und wo ein Weg hinabführt zu einem kleinen Eingeborenendorf und zu der noch tiefer gelegenen Zuckerplantage des Dr. Ferro. Diesem gehört das ganze Tal von Tarrafal, ein wunderbarer Besitz von üppigster tropischer Fruchtbarkeit und von einem auf diesen Inseln ganz besonders kostbaren Wasserreichtum.

Das Berieselungswasser der Zuckerplantage füllt einige gemauerte Bassins in der Nähe der Küste und wird von hier aus mit einem kleinen Wasserdampfer nach S. Vicente verschifft und den durchfahrenden Dampfern verkauft. Einige Tage blieb ich in der reizenden Villa des Dr. Ferro und genoß die prächtigen Früchte des Tales. Besonders die Mangos waren von ganz hervorragender Qualität.

Mit einem Ruderboot machte ich noch einen Ausflug nach dem nördlich gelegenen Tale des Monte Trigo, das kleiner, weniger wasserreich und fruchtbar aber sonst dem Tal von Tarrafal ziemlich ähnlich ist. Dann begab ich mich zum letztenmal auf meinen kleinen Schoner und fuhr bei ziemlich schlechtem Wetter nach S. Vicente, um dort meine Sammlungen zu verpacken und mit dem nächsten Dampfer nach Europa zurückzukehren. Ich war im Ganzen vom 15. April bis zum 25. August 1912 auf den Inseln geblieben und bin meines Wissens bisher der einzige Reisende, der alle Inseln der Gruppe besucht und durchwandert hat.

Allen denen, die mir bei diesem Unternehmen behilflich waren, sage ich meinen besten Dank, in erster Linie den portugiesischen Behörden, dem portugiesischen Konsul Herrn Fritz Steil in Neapel, dem portugiesischen Gesandten in Rom, Sr. Exz. dem Minister Augusto de Vasconcellos, dem Gouverneur der Inseln Judice Bicker, den verschiedenen Bürgermeistern der Inseln, unter denen Tenente Coronel

Gaetano Arrobas auf Brava und Capitão Viriato Fonseca auf S. Antão mir ganz besonders wertvolle Dienste leisteten, dem Bischof und den Professoren des Seminars von S. Nicoiao, dem englischen Consul Mr. Taylor und dem französischen Vizekonsul Marius Siant in S. Vicente, den Herren Jose Costa, Raoul Barbosa, Conego Manuel Texeira, den Ingenieuren Xavier Fonseca und Luiz Delgado Freire und vielen anderen. Den Leitern der Meteorologischen Stationen in Praia und in S. Vicente bin ich zu Dank verpflichtet für die Überlassung der Temperatur- und Barometerbeobachtungen, die ich zur Korrektur meiner Höhenmessungen benötigte.