

I. Die Seereise von Europa nach Amerika (5.6. bis 16.7.1799)

Am 8. Juni 1799 beginnt Humboldt mit den Eintragungen in das erste Heft des Tagebuchs seiner amerikanischen Reise. Sein Bericht setzt jedoch bereits mit den Tagen vor der Abreise ein. Diese waren geprägt von Fehlinformationen und vom ungeduldrigen Warten auf günstigen Wind. Das Auslaufen der Fregatte »Pizarro« am 5. Juni 1799 schildert Humboldt dann als von heiklen Wendemanövern überschattet. Die Route verläuft entlang der spanischen, portugiesischen und afrikanischen Küste, doch schon bald nach der Abreise nicht mehr in Sichtweite derselben. Einzelne Tagebucheinträge zeigen dabei deutlich, wie sehr man sich in den Bahnen früherer Entdecker und Forschungsreisender bewegt, etwa jenen von Charles Pierre Claret de Fleurieu, James Cook und Christoph Kolumbus: Man reist mit deren Reiseberichten und findet an denselben Orten dieselben Gefahren, dieselben Meerestiere, dieselben Impressionen von Küstenabschnitten (vgl. Bl. 4r, 6r, 8v und HUMBOLDT 1991, I, 88).

Die Aufzeichnungen dieser ersten Reiseetappe Humboldts sind noch durch klare Datumsangaben für die einzelnen Tageseinträge gekennzeichnet. Inhaltlich wechseln sich Erzählungen von Begebenheiten an Bord mit Berichten über wissenschaftliche Untersuchungen ab, etwa über anatomische Sektionen von Meerestieren, die aufgrund seiner medizinischen Ausbildung und Praxis Aimé Bonpland durchführte. Daneben notiert Humboldt die Ergebnisse der mit zahlreichen Instrumenten durchgeführten Messungen.¹ Sie betreffen die Temperatur des Meeres, die Luftfeuchtigkeit (Hygrometer), die Bläue des Himmels (Cyanometer) und den Erdmagnetismus² – und selbstverständlich immer wieder eigene Positionsbestimmungen, die er mit jenen der Schiffsleitung ebenso vergleicht wie mit unterschiedlichen Karten. Während der Navigation der Fregatte zwischen den Kanarischen Inseln und auch beim ersten Landgang auf »afrikanischem Boden« (Bl. 9v) nehmen Beschreibung, geologische Bestimmung und Zeichnung der Landschaft breiten Raum ein. Die Frage, in welcher Entfernung der Pico del Teide vom Meer aus zu sehen ist, behandelt Humboldt ausgiebig, bevor er die Anlandung im Hafen von Santa Cruz schildert.

Der Bericht über den Aufenthalt auf Teneriffa beschränkt sich lediglich auf den ersten Tag in der Hafenstadt Santa Cruz und ist ein späterer Nachtrag. Während der Amerikareise hat Humboldt mehrfach zu einer Fortführung dieses Reiseabschnitts angesetzt, doch blieben die Versuche teils fragmentarisch, teils durchmischen sie sich nach wenigen Zeilen stark mit den Erfahrungen späterer Reiseetappen. In anderen Fällen handelt es sich um kommentierte Exzerpte, die wohl erst nach der Amerikareise angefertigt wurden.³

¹ Vgl. zu den von Humboldt auf der Reise mitgeführten Instrumenten HUMBOLDT 1814–1825, I, 57–60 sowie HUMBOLDT/OLTMANN 1810, I, x–xj. ² Die Ergebnisse seiner auf der Seereise durchgeführten Messungen hat Humboldt im später veröffentlichten Reisebericht (*Relation historique*) in einer tabellarischen Übersicht unter dem Titel »Journal de Route« zusammengestellt; vgl. HUMBOLDT 1814–1825, I, 267–275. Die Temperatur ist in Tagebuch und Reisebericht immer in Réaumur angegeben (24° Réaumur entsprechen 30° Celsius); die Luftfeuchtigkeit wurde in der Regel mit einem Hygrometer von Jean-André Deluc gemessen. ³ Vgl. ART III, Bl. 59r und IX, Bl. 8v–11r; vgl. HUMBOLDT 2000, 87–99. Zur Darstellung im publizierten Reisebericht (*Relation historique*) vgl. HUMBOLDT 1814–1825, 99–197; dt. HUMBOLDT 1991, I, 102–185.

Die weitere Erkundung der Insel und die Besteigung und wissenschaftliche Untersuchung des Pico del Teide sind im ersten Tagebuchband nicht mehr enthalten. Immerhin aber erfahren wir etwas über die Reiseroute: »Sechs Tage lang hielten wir uns auf Teneriffa, in Sainte Croix, der Laguna, dem puerto Orotava und dem Pic von Teide auf – die genußreichsten Tage meines Lebens, helle Punkte ...« (Bl. 15v). Die Stationen der Reise zwischen La Laguna und dem Puerto Orotava sind in einem der späteren Fragmente genauer bezeichnet: »Le chemin que nous prîmes à l'Orotava est de Santa Cruz à la Laguna et de là à l'occident pour venir à la côte occidentale de l'île à Tegueste, puis le long de cette côte au Sud à Tacoronta, El Sauzal, Matanza, La Victoria, Santa Úrsula, et le Port de L'Orotava.« (ART IX, Bl. 9; vgl. HUMBOLDT 2000, 91) Verstreut im Tagebuchband findet man vereinzelte Erinnerungen an Teneriffa: so etwa dort, wo es um den Maisanbau auf dieser Insel (Bl. 53v), um wild umherlaufende Ziegen am Pico del Teide (Bl. 63r), um den besonderen Himmel an diesem Vulkan (Bl. 44v) oder um persönliche Begegnungen (Bl. 56r) geht.

Der zweite Teil der Seereise, die von Teneriffa über den Atlantik nach Cumaná führt, ist ähnlich wie der erste durch unterschiedliche Messungen und Beobachtungen bestimmt: Temperatur und Luftfeuchtigkeit, Bläue von Himmel und Meer, Gewicht des Meerwassers und Sauerstoffgehalt der Luft, Überlegungen zum Hagel und zur Lufterlektrizität, magnetische Inklination, Sternbilder des Südens und auch hier immerzu Positionsbestimmungen. Daneben sezieren Bonpland und Humboldt fliegende Fische und untersuchen deren Schwimmblase.

Am 13. Juli (Bl. 24r) kommt Land in Sicht. Es beginnt eine Phase intensiver Positionsbestimmungen und Kartenauswertungen.⁴ Probleme bereitet die von der Orinoco-Mündung ausgehende Nordströmung. Die Lage der für die Seefahrt wichtigen Orientierungspunkte auf den Inseln Trinidad und Tobago scheint zudem strittig. Später – im Rahmen der Analyse seiner Messergebnisse – wird Humboldt notieren: »Es scheint, als ob diese zwei Inseln dazu bestimmt sind, geographische Fehler zu verursachen.« (Bl. 85r, Übers. CG) Gleichwohl findet sich auch hier Zeit für andere wissenschaftliche Beobachtungen: Das Phänomen der Hallonen wird erörtert und eine Datenreihe zu Temperatur und Luftfeuchtigkeit angelegt, um die Verdunstung zu untersuchen.

Ein an Bord sich ausbreitendes Fieber (Bl. 29r) mit tragischen Todesfällen führt zu der Entscheidung, nicht, wie geplant, bis Havanna weiterzusegeln, sondern bereits in Cumaná das Schiff zu verlassen. Am 16. Juli 1799 erreicht der »Pizarro« Cumaná und liegt dort, am Eingang des Golfs von Cariaco, auf Reede.

⁴ Zu den von Humboldt auf der Reise genutzten Karten vgl. das Kapitel »Genauigkeit und Information« im Beitrag von Ulrike Leitner in diesem Band sowie HUMBOLDT 2000, 546–548.

7H0016412/2r

1. Die Seereise von La Coruña nach Teneriffa (5.–19.6.)

| begonnen:
am Bord des Pizarro¹ den 8. Junius 99.^A

|2r
1

Die Nacht vom 3ten zum 4ten ward sehr unruhig zugebracht. Wir glaubten die letzte Nacht auf europäischem Boden zu schlafen. Wenn der Wind sich änderte, sollten wir den 4ten früh um 8 Uhr absegeln. Der Wind blies noch immer aus Westen und obgleich der dicke Nebel, der auf dem Meere lag, Nord Osten anzukündigen schien, so versicherten die zur schnellen Abreise eben nicht sehr gestimmten Officiere des Pizarro doch, wir könnten wohl noch ein 10–12 Tage oder gar (wie der Alcúdia⁴, der vor uns absegelt war) ein 3 Wochen lang im Hafen harren. Unsere Lage war eben nicht angenehm, da wir schon Bücher, Instrumente, Kleidung, alles was wir bedurften an Bord hatten. Dazu kam die Nachricht, daß man bei Sisarrga eine englische Escadre⁵ oder Convoy? signalisirt hatte. Don Rafael Clavijo versicherte indeß, der Feind sei gegen Lisbon hin ohne Verzug gesegelt und von den 2 englischen Fregatten und dem Kriegsschiff⁶ von 50 Kanonen, welche den ganzen Mai hindurch vor der Corunna kreuzten, sei nichts mehr sichtbar. Am 4ten Abends ward der Wind wirklich Nord West (eine Richtung die in dieser Jahreszeit sehr gewöhnlich und fast beständig ist)⁷ aber er war so schwach, daß der Capitaine der Fregatte Don Emanuel Caxigas, den ich Abends am Hafen sprach, kaum vor dem 6ten Morgens abzusegeln gedachte. Wir schliefen sehr unbesorgt und da ohnedies bis 9 Uhr uns niemand avertirte⁸, so eilten wir eben nicht, unsere kleinen Landgeschäfte zu vollenden. Zu unserer großen Verwunderung stürzte um 9 Uhr der Patron der Chaluppe des Don Rafael mit der Nachricht in unser Zimmer, daß wir in 1 Stunde an Bord sein müßten, um so gleich unter Segel zu gehen. Diese Eile hatte in der That etwas bestürzendes. Wir hatten so gewiß geglaubt ein 3–4 Stunden vorher avertirt zu werden. Ein 43 Briefe⁹, die ich geschrieben waren zu

^A *Anm.* Toutes les observations d'Inclinaisons magnétiques, faites pendant la Navigation depuis le 5 Juin – 16 Juillet 1799 supposent la Boussole dirigée de manière que la division est à l'Est. / c'est-à-dire que j'ai indiqué une Inclinaison moindre que l'Inclinaison moyenne ou vraie. Voyez page 191.² et 159³.

¹ Humboldt hat auf der Grundlage des Tagebuchs einen Bericht der Überfahrt von La Coruña nach Cumaná verfasst, der wohl für den Sächsischen Gesandten in Madrid, Baron de Forell, bestimmt war. Er befindet sich unter der Rubrik »Auszüge aus den nach Europa gesandten Papieren« zu Beginn des neunten Tagebuchbandes (ART IX, Bl. 3r–5v, Digitalisat SBB-PK; vgl. HUMBOLDT 2000, 423–431). ² Vgl. Bl. 93r. ³ Vgl. Bl. 75v. ⁴ Das Postschiff »Alcúdia«. [UL] ⁵ Frz., Geschwader. ⁶ Der in dieser Zeit währende Krieg zwischen Spanien und Frankreich gegen England wurde vor allem auf dem Meer ausgetragen. [UL] ⁷ Auch in der nach Europa gesandten Kurzfassung des Reiseberichts heißt es: »Wind NordWest, in dieser Jahreszeit gewöhnlich.« (ART IX, Bl. 3v; zit. nach HUMBOLDT 2000, 422). ⁸ Benachrichtigte; von Frz. avertir: benachrichtigen. ⁹ Vgl. zu den überlieferten Briefen aus La Coruña unter anderem: HUMBOLDT 1973, 677–682 sowie HUMBOLDT 1993, 31–35.

couvertiren und hundert kleine Dinge zu besorgen. Der Holländische Kaufmann Mr.¹⁰ half mir treulich in dieser etwas mismüthigen Stimmung, und in der That waren wir um 10 Uhr am Hafen. Nun wurde es klar, daß alle diese Eile nicht von unserem Capitaine kam, der noch ruhig am Lande war. Auf der Fregatte dachte man noch an kein Absegeln, und wir brachten in Gesellschaft des Pilotin¹¹ unser letztes Gepäk an Bord, um noch ruhig in der Fonda de oro¹² zu speisen und um 2 Uhr wieder am Hafen zu sein. Don Rafael war schon Nachts eiligst nach dem Ferrol gereist, um seinem und auch unserem Freunde, dem Artillerie-Kommandanten Don Vicente Plo (ein alter gutmüthiger Mann, den wir 4 Tage vorher noch sehr wohl sahen) in der Todesstunde beizustehen. Er hatte seinem Gehülften Don Francesco Roldan y Gil, dessen Onkel Vice König in Santa Fé war¹³, unsere schnelle Abreise sehr empfohlen. Seine Chaluppe mit 17 Mann (eine Ehre die sehr lästig zu | bezahlen war) blieb immer im Hafen, um uns an Bord zu fahren, so oft wir es bedurften. Dieser Umstand und die Eile des Patrons,^A der sich nach Hause sehnte, beschleunigte unsere Abreise. Ich dachte bei mir selbst, wie wichtig gerade der Augenblick des Absegelns (das Auslaufen aus dem Hafen) sei und von welchen Elen- digkeiten die Lösung des großen Problems, genommen oder nicht genommen zu werden, abhängt. Ich machte nun meine Abschiedsvisite bei Don Francisco Guille, wo der Patron, nach vornehmer Kammerdienermanier, nicht verfehlte, die Officiere des Pizarro anzuschwärzen – seine Rede that so kräftige Wirkung, daß der kleine langnasige Don Francesco mich in vollem Eifer so gleich, ohne zu essen, wieder an Bord schicken wollte. Der Patron sollte dem Capitaine verkündigen, falls er um 2 Uhr nicht unter Segel sei, so werde er einem anderen das Comando der Fregatte übergeben. Wir gewannen dadurch immer noch Zeit in der Fonda zu essen und uns zu sammeln. Wir waren bei Tische sehr lustig. Ich hatte noch Zeit, an Vauque- lin und Pomard zu schreiben¹⁵ und wir verließen nun das feste Land in besserer Stimmung, als bei der ersten Haste. Dieser Aufschub hatte noch einen Nutzen. Er ersparte mir eine große Geldunannehmlichkeit. Ich war dem Gastwirth 100 Pesos schuldig, die er mir baar geliehen. Er hatte mich morgens eiligst weglaufen lassen, ohne sich daran zu erinnern. Jezt erst fiel es ihm bei. Um 2 Uhr (den 5 Junius Nach- mittags)^B waren wir an Bord des Pizarro. Der Kanonenschuß leva wird gefeuert. Wir trafen die 2 Kanarier, Salcedo und Eduardo, besonders der erste sehr liebens- würdig, den alten nach Saint Blaise bestimmten Marine Komissar Don Francesco

^A *Ann.* der Praktikant¹⁴ Arauco. ^B *Ann.* 5ter Junius 1799. 17 Prairial.

¹⁰ Der Name des Kaufmanns ist nicht genannt. Es wurde auch nicht, wie in vergleichbaren Fällen, eine Lücke zum Nachtragen gelassen. ¹¹ Frz., in Ausbildung befindlicher Pilote, Steuermannsmaat, auch: zweiter Pilote; hier: Emanuel Baruti. ¹² Wörtlich etwa »Goldene Herberge«. Der Name des Gast- hauses, in dem Humboldt in La Coruña wohnte. [CG, Humboldt 2000] ¹³ Der Vizekönig von Neu- Granada und Peru, F. Gil de Taboada Lemos y Villamarín, ab 1799 oberster Befehlshaber der spanischen Marine und später spanischer Marineminister. [UL] ¹⁴ Lotse. [Humboldt 2000] ¹⁵ Die Briefe sind nicht bekannt. Im Brief an den Mineralogen Gillet de Laumont, La Coruña, 5. Juni 1799, sind Grüße an Vauquelin enthalten (HUMBOLDT 1993, 31).

Bermudez mit 2 Negern und einer schönen Negerin von der er ein 2jähriges sehr eulenartiges Mulattenkind hatte ... Alle Officire waren natürlich sehr böser Laune. Um 2¼ Uhr waren wir schon (kaum hatte ich es bemerkt) unter Segel. Mein Auge war fest auf die Küste geheftet. Meine Stimmung war gut, wie sie sein muß, wenn man ein großes Werk beginnt. Ich nahm mir vor, sie nicht durch die Besorgniß vor dem Feinde zu verderben. Der Wind war nicht sehr heftig, aber das Meer ging sehr hoch, und da der Kanal, welcher aus dem Hafen ins Meer führt, sich gegen Norden öffnet, so hatten wir viel Arbeit gegen den Wellenschlag auszulaufen. Wir mußten über 8 mal virer de bord¹⁶. Bei den Wendungen, die wegen Schwere des Schiffes und Zug des Wassers sehr schwierig waren, gingen wir viel rückwärts, so daß 3 viraden ganz verloren gingen. Wir hatten lange das Schloß Saint Antonio, wo der unglückliche Malaspina gefangen sitzt (ein Opfer der buhlerischen *ματαλλα*¹⁷) im Auge. Von Europa scheidend hätte ich gern etwas besseres, mit der Menschheit versöhnenderes gesehen. Der sehr irascible¹⁸ Capitaine wüthete fürchterlich bei den Wendungen. Nach dem Schreien der Officire und dem Durcheinanderlaufen von 30 Matrosen zu urtheilen, hätte einer des Meeres Unkundiger auf eine große Gefahr schließen müssen. Da das Manoeuvre | bei den Wendungen kaum 10 Minuten dauerte, so war der Uebergang aus der scheinbaren fürchterlichen Wuth in die gleichgütigste Ruhe sehr merkwürdig. Bei der virade dicht vor dem Schlosse Saint Amarro, lief die Fregatte eine Gefahr, welche die Officire erst nachher gestanden. Der Strohm zog uns den Felsklippen zu, an denen das Meer 14–18 Fuß hoch brandete. Die Segel waren schon geändert und doch wollte das Schiff sich nicht wenden. Noch ein 3–4 Minuten und wir lagen auf der Klippe. Ich merkte wohl, daß die Wuth minder schreiend und ernste sich äußerte, aber die ganze Größe der Gefahr sah' ich nicht ein. Ich wäre sonst wohl nicht so ganz sorglos geblieben. Die Kanarier¹⁹, Bonpland und die ganze Negerfamilie waren nun schon vollkommen seekrank. Die Negerin hatte mit entblößtem Busen sich sehr orientalisches auf ein Bette gestreckt. Neben ihr das speiende Kind – alles sehr malerisch. Der kleine Knabe hatte zugleich Colik, so daß es sehr schwierig war, mit einem und demselben Gefäß beide Bedürfnisse zugleich zu befriedigen. Ich selbst litt von dem Meere nicht, obgleich das Meer sehr hoch ging. Die Wellen etwa 12 Fuß hoch. Erst um 6½ Uhr Abends

|3r
3

¹⁶ Ein Wendemanöver beim Segeln, bei dem die im Wind stehende Bordseite geändert wird. Im Folgenden schreibt Humboldt »virieren«. ¹⁷ Malaspina wurde nach seiner Rückkehr von der Forschungsreise in spanischen Diensten (1789–1794) durch eine Intrige, bei der angeblich die Marquesa de Matalana (Hofdame der spanischen Königin) eine Rolle spielte, 1796 verhaftet und erst 1803 aus der Festung San Antonio in San Coruna entlassen und aus Spanien verbannt. Er ging dann nach Italien, die Reisedokumente blieben im Dépositó Hidrográfico. Vgl. KENDRICK 1999, 141–143. [UL] ¹⁸ Frz., jähzornige. [UL] ¹⁹ Salcedo und Eduardo; vgl. Bl. 2v. [UL]

waren wir bei dem Herkulesthurm (jezt Leuchtthurm)^A und also in ofner See. Um dem Feinde zu entgehen, steuerten wir Nordwest. Geschwindigkeit 2 leguas die Stunde. Thermometer 8° Réaumur, sehr kalter zunehmender Nordost Wind. Gegen 9 Uhr sahen wir unweit Sisarga das letzte einsame Licht (eine Fischerwohnung) an der Küste. Nachts nahm der Wind zu.

Den 6. Junius Keine Spur der Küste natürlich mehr sichtbar. Ein kalter heiterer Tag. Thermometer 10°, Himmel sehr blasblau und weil man keine Gegenstände gegen den Horizont hin sieht, sehr kugelförmig, nicht gedrückt wie auf festem Lande. Ich beobachtete zum ersten Mal den Mittag auf dem Meere und fand viel Schwierigkeit wegen Schwankungen des Schifs um den Punkt des Horizonts, der vertical unter der Sonne steht. Der Pilotin fand latitude 44° 2' longitude 13° 7' von Paris. Ich latitude 44° 0' 18". longitude (aber correspondierende Höhen 2" vor Mittag also sehr schlecht²²) 11° 37'. Da wir nicht lange genug beobachtet, so scheint Breite zu groß und meine Länge zu klein zu sein.

12 h. 13' 30"	—	68° 29' 40"
15"	—	30' 00"

Nachmittags wurde der Nord West so heftig, daß die obere Maststange des großen Mastes (der perroquet) abbrach und abgenommen werden mußte. Sonnenuntergang sehr genau beobachtet mit Chronometer²³ und 8 mal Vergrößerung.

unterer limbus	—	8 h 4' 15"	différence 3' 35"
oberer limbus	—	7' 50"	

^A *Anm.* Griechen und Römer unterhielten ein fernleuchtendes Feuer auf dem Herkulesthurm (die Inschrift eines Römischen Prätors wird noch dort bewahrt). Jezt unterhält die Kaufmannschaft, nachdem sie große Ausgaben zur Wiederaufführung dieser großen Granitmasse gehabt, ein ärmliches Schusterlicht, welches der Schiffer erst sieht, wenn er dem Scheitern schon nahe ist. Ein Westindischer Pilote²⁰, der viel von der Europäischen Kultur gehört und zum ersten Mal nach Portugal segelte, hofte die ganze Küste mit Leuchthürmen geziert zu sehen. Wie groß war sein Erstaunen als man ihm sagte, daß vom Cap Ortegal bis Cádiz nur ein Feuer (wenn man das Licht auf dem Herculesthurm so nennen darf) brenne. Daß Leuchthürme trotz aller Längenuhren und Sextanten unentbehrlich sind, bezweifelt niemand, doch darf man sich nicht bergen²¹, daß man ehemals darum aufmerksamer und sorgsamer für sie war, weil die Schifffahrt immer längst der Küste ging.

²⁰ Frz., Steuermann. ²¹ Im 18. Jahrhundert auch noch im Sinne von »verbergen«, »verstecken« gebräuchlich; vgl. GRIMM, I, 1507f. ²² Vgl. hierzu den Abschnitt »Längen und Breiten« im Beitrag von Ulrike Leitner in diesem Band. ²³ Vgl. die Anm. zu Bl. 9r.