

# **Eine Seereise von Hamburg nach Singapore im Jahre 1860 : Briefe des Kaufmanns Conrad Sturzenegger (1840-1909) an seine Geschwister in Trogen**

Autor(en): **Wipf, Hans Ulrich**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schaffhauser Beiträge zur Geschichte**

Band (Jahr): **55 (1978)**

PDF erstellt am: **23.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-841850>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# Eine Seereise von Hamburg nach Singapore im Jahre 1860

*Briefe des Kaufmanns Conrad Sturzenegger (1840—1909)  
an seine Geschwister in Trogen*

herausgegeben von Hans Ulrich Wipf

«Während der Reise werde ich versuchen, einigermaßen eine Beschreibung zusammenzuflicken und sie Euch dann mit erster Mail zu schicken.» Noch vor Antritt seiner grossen, nicht ganz gefahrlosen Passage nach den Straits Settlements hatte der junge Appenzeller Kaufmann Conrad Sturzenegger von Hamburg aus seinen begreiflicher Weise um ihn bangenden Geschwistern dieses ausdrückliche Versprechen abgegeben. Die überaus anschaulichen und detaillierten Aufzeichnungen in Briefform, die der aufmerksame, wissbegierige Reisende in der Folge unterwegs und unmittelbar nach seiner Ankunft in Singapore niedergelegt hat, sind dank der sorgsam und respektvollen Verwahrung durch die Familie bis heute erhalten geblieben und befinden sich seit kurzem nun, zusammen mit einem inhaltlich weitgehend identischen Bericht an den Winterthurer Freund Oscar Falkeisen, im Stadtarchiv Schaffhausen<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Die beiden Brieffolgen bilden Bestandteil des in mehrfacher Hinsicht höchst beachtenswerten Familienarchivs Sturzenegger-Morstadt, das im April 1977 von Herrn und Frau Dr. Hans Sturzenegger-Jeanfavre, Binningen, dem Stadtarchiv Schaffhausen übergeben wurde und hier nach erfolgter Erschliessung nunmehr unter der Signatur D IV 00.1 verwahrt wird. Die betreffenden Reiseberichte befinden sich in Faszikel XXIV; demjenigen an den Winterthurer Freund liegen auch zwei spätere, allerdings nicht ganz fehlerfreie Abschriften bei. Adressat dieses zweiten Briefes ist — wie aus verschiedenen Andeutungen im Text zweifelsfrei hervorgeht — Oscar Falkeisen, ein in Bursa und Konstantinopel aufgewachsener Basler, der zur selben Zeit wie Sturzenegger Lehrling in einem Winterthurer Handelshaus war und mit ihm in der gleichen Pension wohnte (vgl. auch Fasz. IX, Briefe von Conrad Sturzenegger an seine Schwester Marie vom 15. 9. 1857 u. 19. 5. 1858). Von den beiden parallelen Berichten veröffentlichen wir hier den etwas ausführlicheren an die Geschwister, fügen jedoch die aus der Fassung an Falkeisen sich ergebenden wesentlichen Ergänzungen in den Anmerkungen bei.

Wert und Bedeutung dieser somit der Benutzung jetzt frei zugänglichen Reiseschilderung aus dem Jahre 1860 liegen für den Historiker zweifellos vorab darin begründet, dass er hier, in Ergänzung anderweitiger Informationen, eine thematisch zwar begrenzte, aber dennoch recht taugliche Quelle zur Geschichte der früheren Seefahrt nach Ostindien vorfindet. Die Darstellung des knapp Zwanzigjährigen, unverkennbar für ausgesprochene «Landratten» geschrieben, enthält nämlich — über die Wiedergabe rein persönlicher Erlebnisse hinaus — auch eine ganze Reihe aufschlussreicher Hinweise von allgemeinerem Belang: Nicht nur erfährt der Leser daraus alle wissenswerten Einzelheiten über das betreffende Schiff, den auf seiner Jungfernfahrt befindlichen Dreimastschoner «Hainan», sondern er erhält — was wohl noch wesentlicher ist — zudem auch beachtlich präzise Anhaltspunkte über die damals gewählte, in weitem Bogen um Afrika herum führende Route und gewinnt obendrein nicht zuletzt einen sehr nachhaltigen Eindruck von den während einer über hunderttägigen Reise an Bord herrschenden, besonderen Lebensumständen. Von ihrem (solchermassen zu umreisenden) Gehalt und Aussagewert her erscheint mithin eine Veröffentlichung dieser Briefe sicherlich als durchaus wünschenswert und gerechtfertigt.

Wer aber war überhaupt der junge Mann, der entschlossen sich aufgemacht hatte, um im Fernen Osten eine aussichtsreichere Existenz zu suchen, und dem wir den vorliegenden, grösstenteils noch auf See verfassten Bericht verdanken?<sup>2</sup> Conrad Sturzenegger, der seine zweite Lebenshälfte in Schaffhausen verbracht hat — was die hiesige Beziehung zu seinem Nachlass überhaupt erst erklärt —, war am 10. Mai 1840 als drittältestes von sieben Geschwistern in seiner Heimatgemeinde Trogen geboren worden. Verhältnismässig früh schon hatte er seine Eltern verloren: Der Vater, Leonhard Sturzenegger, der ursprünglich als Fabrikant und später als Teilhaber einer Exportfirma tätig gewesen war, starb 1851 im Alter von 44 Jahren; die Mutter, Judith geb. Rechsteiner, eine Ratsherrentochter aus Wald, folgte ihm 1855, 41jährig, im Tode nach. Unter der Aufsicht des zum Vormund bestellten Onkels Hans Conrad Buff war die verwaiste Kinderschar,

---

<sup>2</sup> Die nachfolgenden biographischen Angaben stützen sich im wesentlichen auf die im FA Sturzenegger-Morstadt liegenden Notizen und Erhebungen von Eduard Morstadt, ferner auf den von Dr. Fritz Sturzenegger verfassten Lebenslauf und die Abdankungsrede von Pfr. Carl August Bächtold (Fasz. XXVI) sowie auf den Stammbaum der Familie und einige weitere genealogische Unterlagen (Fasz. XIII).

liebevoll betreut und umsorgt durch die älteste Schwester Marie<sup>3</sup>, in der Folge herangewachsen. Conrad hatte in Trogen die Elementarschule und anschliessend während dreier Jahre auch die Kantonschule besucht. Anfang Mai 1856 war er dann — nachdem sein berufliches Ziel, Kaufmann zu werden, sicher feststand — für ein Jahr in die welsche Schweiz gezogen, um dort vor allem seine Französischkenntnisse zu vervollständigen. Hierauf hatte er am 3. Februar 1857<sup>4</sup> in der Winterthurer Exportfirma Thellung & Forrer seine dreijährige Lehrzeit begonnen, wobei er in der Stellenwahl offensichtlich recht gut beraten gewesen war. «Den trefflichen und tüchtigen Chefs dieses Hauses», schreibt nämlich sein späterer Schwager Eduard Morstadt in einer kleinen biographischen Skizze<sup>5</sup>, «war es, im Gegensatz zu so vielen anderen Principalen, Gewissenssache, ihren jungen Handelsbeflissenen eine gründliche kaufmännische Bildung beizubringen. Andererseits konnten sich die Herren aber auch einen strebsameren und aufgeweckteren Lehrling als den jungen Appenzeller gar nicht wünschen. Mit derselben Entschiedenheit, mit der er sich für den Kaufmannsberuf ausgesprochen hatte, verfolgte er nunmehr sein Ziel, d. h. die Erlangung der dazu nötigen Kenntnisse, wobei ihm leichte Auffassungsgabe und ein überaus klarer Verstand trefflich zu statten kamen, so zwar daß, nachdem er 2½ Jahre Lehrzeit absolvirt hatte, ihm die Herren Thellung & Forrer den Rest schenkten, ihn gleichzeitig ihren Hamburger Agenten für eine Vakanz im Hause Rautenberg, Schmidt & Co. in Singapore mit Filiale in Penang empfehlend, die für einen mit Manufacturwaren vertrauten, jungen und fähigen Schweizer offen war.»

In insgesamt 33 noch erhaltenen Briefen an seine Schwester Marie<sup>6</sup> berichtet der bald schon vom «Hundsjungen» zum ersten Lehrling aufgestiegene Sturzenegger in munterer Spontaneität über seine Erlebnisse und Erfahrungen in Winterthur. Das letzte dieser Schreiben, datiert vom 13./15. Dezember 1859, enthält die hoffnungsvolle Ankündigung, dass er «nunmehr Chancen für ein baldiges Placement habe», indem ihm nämlich «ein Platz in Singapore offirt worden» sei. Ohne langes Zögern hatte denn auch der vom Fernweh gepackte

---

<sup>3</sup> Marie Sturzenegger (1837—1912) blieb mit ihrem Bruder und dessen Familie zeitlebens eng verbunden. Aus ihrem Nachlass stammen denn auch sämtliche im Familienarchiv noch erhaltenen Briefe Conrad Sturzeneggers.

<sup>4</sup> Vgl. den Brief Conrad Sturzeneggers an seine Schwester Marie vom 10. 2. 1857 (FA Sturzenegger-Morstadt, Fasz. IX).

<sup>5</sup> FA Sturzenegger-Morstadt, Fasz. XXVI.

<sup>6</sup> FA Sturzenegger-Morstadt, Fasz. IX.

Jungkaufmann dieses verlockende Angebot angenommen. Am 26. März 1860 hatte er Winterthur und seine dortigen Freunde verlassen, um sich nach Hamburg, dem Ort seiner Einschiffung, zu begeben<sup>7</sup>.

Die Seereise nach Ostindien gestaltete sich zu jener Zeit für einen Commis allerdings noch recht langwierig und beschwerlich; dies bezeugt uns auch Eduard Morstadt<sup>8</sup>, der 1870 selber nach Singapur gefahren war<sup>9</sup>: «Es gab [gemeint ist 1860] noch keinen Suezkanal; das Reisen per Dampfer nach Alexandrien und von da über Land nach Suez und wieder weiter per Dampfer war eine kostspielige Sache, die sich überseeische Häuser für junge Angestellte nicht leisten mochten. Diese hatten vielmehr die Reise per Segelschiff ums Cap zu machen.» Demgemäss verfügte sich denn auch Conrad Sturzenegger — übrigens als einziger Passagier an Bord der mit voller Ladung für seine zukünftigen Prinzipale bestimmten «Hainan» — auf diesem Wege nach seinem fernegelegenen Ziel.

Der ausschliesslich dem engeren Familienkreis zuge dachte<sup>10</sup> Bericht über seine 102 Tage dauernde Meerfahrt, ein nicht ganz einfach zu lesendes Manuskript von etwas mehr als neun Seiten, von denen acht sowohl quer als auch längs beschrieben sind, trägt den Titel: «Notizen über die Reise von Hamburg nach Singapur». Zur Ergänzung und Abrundung stellen wir demselben hier — auch wenn sich dadurch zwangsläufig gewisse Wiederholungen ergeben — zwei gleichfalls an die Geschwister gerichtete Briefe aus Hamburg und Cuxhaven<sup>11</sup> voran, die kurz vor bzw. nach dem Auslaufen aus dem Hafen geschrieben wurden und einen guten Einblick vor allem in die letzten Reisevorbereitungen und die Gemütsverfassung Sturzeneggerts gewähren<sup>12</sup>.

---

<sup>7</sup> Vgl. den nachstehend abgedruckten Brief Sturzeneggerts aus Hamburg vom 3. 4. 1860.

<sup>8</sup> In den bereits zitierten Notizen über Conrad Sturzenegger (FA Sturzenegger-Morstadt, Fasz. XXVI).

<sup>9</sup> Vgl. FA Sturzenegger-Morstadt, Fasz. V (Brief von Robert Adolf Morstadt an seine Tochter Adolfine vom 23. 8. 1870) und Fasz. XXIV (Auszüge aus Briefen von Jakob Troll an seine Eltern, 28. 8. 1870).

<sup>10</sup> Vgl. den entsprechenden Vermerk Sturzeneggerts am Schluss seiner Reisebeschreibung. Diese scheint aber gleichwohl auch bei Fernerstehenden zirkuliert zu haben, vgl. den Brief Adolf Sturzeneggerts an seine Schwester Marie vom 7. 6. 1865 (FA Sturzenegger-Morstadt, Fasz. VIII).

<sup>11</sup> FA Sturzenegger-Morstadt, Fasz. IX.

<sup>12</sup> Die Wiedergabe der Texte erfolgt buchstabengetreu; hingegen hält sich die Zeichensetzung — der besseren Verständlichkeit wegen — an die heutigen Regeln. Ebenso wurden aus Gründen der Lesbarkeit das fast durchweg angewandte Kürzel & ausgeschrieben und der Apostroph vor dem Genitiv-s weggelassen. Editorische Ergänzungen sind jeweils in [ ] beigelegt.

Hamburg, den 3. April 1860

An meine lieben Geschwister,

Glücklich und wohlbehalten in Hier angelangt, komme ich hiemit, Euch von dem bis dahin Erlebtem kurze Mittheilung zu machen.

In W[inter]thur verlebte ich am 25. Merz noch einen recht vergnügten Tag mit meinen Freunden, von denen ich Montags Abschied nahm und bis Basel reiste, wo ich den Abend mit Cd. und R. Tobler verlebte. Den 27. besuchte ich Carl Streuli in Freiburg, und führte er mich in der Stadt überall herum; den gleichen Tag reiste ich noch bis Carlsruhe, kam Abends spät an, und Morgends, den 28., gieng[s] Frankfurt a/M zu und zwar immer bei schlechtem Wetter, so daß ich vorzog, einen gemüthlichen Stiefel zu schlafen. Frankfurt a/M gefiel mir sehr gut, nicht aber das jüdische Treiben daselbst. Im Nachtzuge gieng Cassel zu, und traf ich auf dieser Route zum ersten Male ordentliche Gesellschaft, nämlich einen jungen Glarner mit s[einer] Frau, die nach Neu Glarus in Nordamerika auswandern, wo u[nser] Vetter Theodor Etter Pfarrer ist, an den ich denn auch Grüße auftrug.

In Cassel blieb ich bis zum folgenden Mittag; die Stadt ist schön, doch, obschon Residenz des Curfürsten, sehr still. Am schönsten fand ich die Gemäldegallerie, die eine der sehenswürdigsten in ganz Deutschland sein soll. Vergangenen Donnerstag Abends langte ich dann wohlbehalten in Hier an und stieg im großartigen Zinggs Hôtel<sup>13</sup> ab, wo ich mich, da Zingg und seine Angestellten Schweizer sind, ganz gemüthlich einrichtete.

Freitags Vormittag machte ich d[en] H[erren] Huber und Haupt<sup>14</sup> meine Aufwartung und wurde von diesen sehr freundlich empfangen und auf der Börse Capitain Meincke<sup>15</sup> vorgestellt, der wirklich ein sehr artiger Mann ist und unter Seeleuten seines Gleichen sucht. Er versprach mir

---

<sup>13</sup> «Zingg's Hôtel und Caffee-Haus», Adolphsplatz 6 u. 7, und Mönkedamm 3 u. 4. Besitzer war 1860 Christian Zingg (Auskunft des Staatsarchivs Hamburg vom 16. 5. 1978).

<sup>14</sup> Die Firma Huber & Haupt, mit der Sturzenegger offenbar schon von Winterthur her geschäftliche Kontakte besass, hatte ihren Sitz an der Schauenburger Strasse 46. Die Inhaber, Joseph August Alphons Huber und Ferdinand Oscar Haupt, betätigten sich laut Branchenteil des Hamburger Adressbuches von 1860 als Schiffsreeder (Mitteilung des Staatsarchivs Hamburg vom 16. 5. 1978).

<sup>15</sup> John Wilhelm Meincke, geboren am 5. Juni 1832 in Hamburg als Sohn des Schiffskapitäns Johann Wilhelm Christian Meincke, bestand am 8. März 1851 an der Hamburger Navigationsschule die Prüfung zum Steuermann I. Klasse. (Ein besonderes Kapitänsexamen gab es damals in Hamburg noch nicht.) Seit 1854 Hamburger Bürger, verheiratete er sich 1859 in erster Ehe mit der aus Motzen/Weser gebürtigen, 25jährigen Christine Elise Gesine Oltmann, Tochter eines Schiffswerftbesitzers. Meincke starb, erst 34 Jahre alt, am 13. November 1866 in Motzen (Angaben des Staatsarchivs Hamburg vom 14. 4. u. 16. 5. 1978).

sofort seine freundliche Aufmerksamkeit; er ist erst 28 Jahre alt, somit ich mit ihm in gesellschaftlicher Beziehung weit besser zu stehen komme als mit einem alten Seebären. — Seine Frau habe ich noch nicht gesehen, da sie erst heute von Oldenburg kommen wird mit einer Magd und ihrem 6 Monat alten Kinde, das die Reise auch mitmacht. — Passagiere haben sich leider keine mehr gefunden. — Die 2 Steuerleute sind ebenfalls sehr ordentliche Burschen; der Schiffsjunge ist ein ci-devant Studio Med[izin]er, der seinem Vater zu viel Geld verklopfte und Seedienste nimmt. Die Matrosen kenne ich noch nicht und werde s[einer] z[eit] in m[einer] Reisebeschreibung derer erwähnen.

Die Größe des Schiffes<sup>16</sup> entsprach m[einen] Erwartungen nicht; die Hainan<sup>17</sup> ist nicht viel größer als ein Bodenseedampfschiff, doch ziemlich artig eingerichtet und im Vergleich zu andern im hiesigen Hafen liegenden Indiafahrern prachtvoll zu nennen.

Die Cajüte ist ein artiges kleines Zimmer mit Sopha, einer Bank und einem Tische; durch eine Schiebthüre gelangt man aus dieser in meine Coje, 4' breit, 8' lang und 8' hoch<sup>18</sup>, wo meine Effecten placirt werden und ich mich an- und abkleiden muß, ein allerdings beschränkter Raum genug. Von dieser gehts durch eine Oeffnung von 2' Höhe und 4' Breite in mein Schlafloch, das 3<sup>1/2</sup>' Breite, 4' Höhe und 8' Länge hat. Mein Bett, das ich mir selbst kaufen mußte, besteht aus einer Seegrasmatraze, Kopfkissen und Federkissen und 2 wollenen Decken, und mußte ich dafür F[r]. 60.— bezahlen.

Es wird sich jedoch Alles ordentlich machen, und gehe wirklich ganz wohlgenuth, denn ich habe alle Ursache zu hoffen, glücklich untergebracht zu sein; die Zeit wird lehren, ob dem so sei.

Das Schiff führt 4 kl[eine] Kanonen und ein Dutzend Gewehre, da es bestimmt ist, von S[ing]apore nach den chinesischen Gewässern zu segeln, wo es möglicherweise ein Mal auf Piraten stoßen könnte.

Es ist ein erhebender Anblick, die große Rhede mit der Masse von Schiffen zu sehen, die zusammen einen Wald von Masten bilden. — Ferner das Treiben der Matrosen zu beobachten, ist auch sehr intressant, hauptsächlich an Sontagen, wo sie sich nach langen Entbehrungen in vollem Maaße der Freude widmen.

---

<sup>16</sup> Nach Auskunft des Staatsarchivs Hamburg vom 14. 4. 1978 wies das Schiff, dessen Größe mit 110 Kommerzlasten (= 700,70 m<sup>3</sup>) angegeben wird, die folgenden Abmessungen auf: 118,6 x 24,11 x 12,6 hamburgische Fuss oder 33,92 x 6,90 x 3,60 m (1 hamburgischer Fuss = 12 Zoll = 286 mm).

<sup>17</sup> Der Name des Schiffes leitete sich offenbar von der chinesischen Insel Hainan (= «südlich des Meeres») her, an der vorbei die Fahrten nach den Zielhäfen in Fukien jeweils führten.

<sup>18</sup> Mit dem Masszeichen ' sind hier sehr wahrscheinlich schweizerische Fuss (à 300 mm) gemeint.

Freitags war ich im Stadttheater und Sonntags vom Sohne von H[errn] Huber zum Mittagessen eingeladen und Abends mit ihm im Theater, wo «Faust» gespielt wurde, und zwar Alles in Ballet; es war wunderhübsch, und hatte ich mir nie eine Vorstellung gemacht von derartigen Ballettänzen, die man jedoch in der Schweiz wohl mitunter für sehr unmoralisch halten würde.

Ich sehe mich überall um und lasse Nichts ungesehen, trotz der fortwährend sehr unbeständigen Witterung, die übrigens hier so ziemlich à la mode sein soll. Leider muß ich schon Morgen Abend an Bord, und wird das Schiff, wenn der Wind günstig ist, schon Donnerstag segeln, so daß ich sehr froh bin, ein wenig rasch hieher gereist zu sein, da ich doch noch dies und jenes einzukaufen hatte. Andertheils erspare ich mir durch diese beschleunigte Abreise ordentlich Geld, da solches hier fortgeht, man weiß kaum wie, denn für die kl[einsten] Sachen wird geschwind ein ordentlicher Betrag gefordert, umsomehr, da die Leute merken, daß ich Fremder bin und daher ihre Forderungen umsohöher spannen.

Die Börse ist für einen Uneingeweihten auch eine merkwürdige Erscheinung, ein großartiges Gebäude, wo sich alle Tage um 1 Uhr die ganze Hamburger Handelswelt versammelt und ihre Geschäfte abschließt; jedes Haus hat seinen Platz, und hier werde[n] alle großen Käufe und Verkäufe abgemacht, was ein Fremder beim Anhören des steten Lärmens kaum für möglich hält.

Ich muß für heute abbrechen, da ich b[ei] H[errn] Huber zu Mittag esse. Morgen in Eile das Ende.

Den 4. April

Heute Morgen begab ich mich an Bord, um zu erfahren, wann ich mich heute Nachmittag einzuschiffen hätte, und war erstaunt zu hören, daß es [ich?] wahrscheinlich bis Samstag noch an Land bleiben könne; somit könnt Ihr bei Empfang dieser Zeilen annehmen, daß ich, wenn nicht schon an Bord, doch bald dort sein werde.

Heute habe ich denn auch die Frau vom Capitain gesehen, die eine sehr artige Frau zu sein scheint. — Ihre Mutter hat in Motzen (Oldenburg) große Schiffswerfte und auch die Hainan erbaut<sup>19</sup>, so daß gewiß Alles angewandt wurde, das Schiff seetüchtig zu erstellen, da doch Schwiegersohn und Tochter der Wwe. Olmann damit reisen, was nun auch für Euch eine große Beruhigung sein dürfte.

In Hier lernte ich einen gewissen H[errn] Sulzberger von W[inter]thur, der für ein Stäfa Haus reist, kennen, der sich meiner sehr freundlich annahm und mir in Vielem wacker zur Seite stand, der mich dann auch in allen schönen Stadttheilen herumführte. Jungferstieg ist das schönste hiesige Quartier, das s[einer] z[eit] nach dem großen Brande ganz neu und regelmäßig gebaut wurde<sup>20</sup>. Diesen Gassen entlang fließt ein kleiner Fluß,



die Alster, die da einem kl[einen] See gleicht. Kurz, es gibt wunderschöne Spaziergänge, aber vor Sommer ist in Hier das Wetter selten schön, zwar auch nicht so schlecht, aber immer von Zeit zu Zeit ein kleiner Regen oder Rieseln [...]

Betreff der Fracht m[einer] Koffern, die schon bei meinem Eintreffen sich vorfanden, habe ich solche an H[erren] Th[ellung] & F[orre]r in W[inter]thur<sup>21</sup> bezahlt, denen sie von den Rorschacher Spediteurs verrechnet wurde [...]

Mit Proviant bin ich nun ordentlich versehen, 1000 Cigares, ein Kistchen Bordeaux und Sherry Wein und einige Flaschen Cognac, so daß ich hie und da mir einen gemüthlichen Znüni schmecken lassen kan, und bin ich somit, einmal die Seekrankheit hinter dem Rücken, gar nicht zu beklagen, und der Capitain versicherte mich, es gebe Tage auf dem Meer, die so herrlich seien wie keine auf dem Festlande; freilich ist dann auch das schlechte Wetter in gleichartigem Verhältniß.

Um Letzterm zu trotzen, habe ich mir eine Art Matrosenkleidung gekauft, blaues, wollenes Hemd, geringe Drillchhosen und Strohhut, und mache ich so gewiß mit der Pfeife im Munde eine nette Erscheinung. Doch ich muß nun bald schließen, denn des Beachtenswerthesten habe ich nun so ziemlich erwähnt.

Während der Reise werde ich versuchen, einigermaßen eine Beschreibung zusammenzuflicken und sie Euch dann mit erster Mail zu schicken; auf großartige Erzählungen müßt Ihr jedoch nicht reflectiren, denn ich glaube, es werde mitunter sehr eintönig zugehen.

Maries Brief habe ich in W[inter]thur erhalten und daraus gerne ersehen, daß Ihr nunmehr froh und munter und ganz unverzagt seid. Ich bin

---

<sup>19</sup> Das Schiff wurde 1860 (Bielbrief vom 23. 2. 1860) in Motzen/Weser in den Werften von Sophie Friederike Juliane Charlotte Oltmann geb. Hoene, der Witwe Diederich Oltmanns, erbaut. Es fuhr zunächst, 1860—1862, unter dem Eigner John Wilhelm Meincke selbst, dann, 1863—1867, unter A. Schröder und schliesslich, 1868—1869, unter C. Nielsen. Die Reisen führten u. W. vorab nach Singapore, Amoy und Futschou. Am 23. März 1869 verkaufte Meinckes Witwe den Dreimastschoner an die Reeder P. & H. J. Lohmann in Kiel, in deren Eigentum er sich laut Handbuch der Deutschen Handelsmarine noch 1880 befand. Sein Unterscheidungszeichen war LBTW (Angaben des Staatsarchivs Hamburg vom 14. 4. 1978). Ueber das weitere Schicksal des Schiffes konnte in Kiel leider nichts in Erfahrung gebracht werden (Auskunft des Amtsgerichts Kiel vom 3. 5. 1978).

<sup>20</sup> Der Grossbrand vom 5.—8. Mai 1842 legte einen beträchtlichen Teil Hamburgs in Asche, darunter auch den Jungfernstieg, der in den Jahren 1842 bis 1845 wieder aufgebaut, dabei gleichzeitig aufgehöhht und durch Zurücknahme der Fluchtlinie um 6 m verbreitert wurde (Mitteilung des Staatsarchivs Hamburg vom 16. 5. 1978).

<sup>21</sup> Sturzeneggers Lehrfirma, vgl. Einleitung.

ganz wohlgemuth und zufrieden und hoffe, Euch s[einer] z[eit] nur Gutes von der Reise relatiren zu können.

Ich rufe Euch nochmals ein herzliches Lebewohl zu und verbleibe mit besten Grüßen

Eurer treuer Bruder                      Conrad

[...]

Samstag, den 14. April 1860

Liebe Geschwister,

Ihr werdet erstaunt sein, nochmals ein Paar Worte von mir zu erhalten. M[einen] Brief, durch Falkeisens<sup>22</sup> Vermittlung, konnte ich noch mit anderer Gelegenheit als mit dem Lootsen nach Hamburg spediren. Seither giengen wir wieder in die Höhe von Glücksstadt hinauf, um da einen Arzt zu treffen, da das Kind vom Capitain ernstlich krank wurde; leider hat das arme kleine Wesen auch Donnerstag Nachts seinen Geist aufgegeben. Gestern wurde es in Glücksstadt bestattet, und bildeten der Capitain, der Lootse und ich und ein Bekannter vom Capitain in Glücksstadt das Leichengeleite. Mich dauern die armen Eltern wirklich sehr, denn das erstgeborne Kind zu verlieren, ist eine harte Nuß, doch wir Alle werden uns bestreben, dennoch wieder einen heitern Humor hervorzurufen.

Der Capitain und s[eine] Frau sind fortwährend sehr freundlich und zuvorkommend gegen mich, und habe ich sie in der kurzen Zeit schon als brave, biedere und sehr freundliche Leute kennen und achten gelernt, und bin ich immer ganz wohlgemuth und ganz glücklich.

Heute endlich haben wir famosen Ostwind und herrliches Wetter, so daß es eine Freude ist, den ganzen Tag auf Verdeck zu sein. Von Morgens 4 Uhr an segeln wir tapfer, und in einer Stunde (11 Uhr Vormittags) werden wir im Meere sein, so daß Ihr dießmal mich nicht mehr auf der Elbe glauben müßt. Die Reise leuchtet mir je länger je besser ein, und wenn Alles gut vom Stapel geht, so wird sie zu einer Vergnügungsreise. Die Kost ist sehr gut (weit besser als in der Henne in Winterthur<sup>23</sup>), und schaffe (resp. essen auf Plattdeutsch) ich daher stets ganz gehörig, was auch viel dazu beiträgt, daß ich noch rein nichts von Seekrankheit verspüre, vor der ich mich nun auch gar nicht mehr fürchte.

Wenn wir diesen Wind beibehalten, können wir in wenigen Tagen den Canal passiren, was mir sehr erwünscht sein soll. — Marie ersuche ich, bei Ohnehinschreiben nach Winterthur m[eine] Grüße zu übermitteln unter der Anzeige, daß ich herrlich wohl bin wie nie auf dem Lande und bestens gedeihe an der reinen Seeluft und guten Schiffskost.

---

<sup>22</sup> Vgl. Anmerkung 1.

<sup>23</sup> Die Pension an der Schulgasse 2, in der Sturzenegger während eines Theils seiner Lehrzeit logierte, vgl. z. B. den Brief an seine Schwester Marie vom 14. 9. 1859 (FA Sturzenegger-Morstadt, Fasz. IX).

*In Glücksstadt (dänische Festung) war ich mehrmals am Lande und mußte ein Mal sogar übernachten. Wenn das Boot irgendwohin geht, so fahre ich immer auch mit, und wollten wir eines Abends Medecinen holen, konnten jedoch Nachts 12 Uhr bei großen Wellen und völliger Dunkelheit das Schiff nicht erreichen. Die 4 Schiffsleute kämpfen vergebens gegen die Brandung; wir mußten bongré malgré wieder in den Hafen retour und übernachteten in einem Wirthshaus, um Morgends früh wieder den Versuch zu machen. Es gibt nämlich vor dem Hafen eine Masse Bänke und Felsenblöcke, an denen ein kl[eines] Boot leicht zerschellen könnte.*

*Was mir auf dem Schiffe am meisten mangelt, ist frisches Wasser, denn das Elbewasser, das man zu trinken bekommt, wird nur aus dem Fluß geschöpft, ist ganz gelb und schlecht, weßhalb ich lieber gar keines trinke. — Gegenwärtig sehe ich auf der rechten Seite des Flußes schon kein Land mehr; ich glaube, es mache jedenfalls einen eigenthümlichen Eindruck, wenn das Land auch auf dem linken Ufer schwindet.*

*Vielmehr weiß ich nicht zu erzählen, denn der Tag geht immer so auf gleiche Weise vorüber, nämlich mit Rauchen, Essen, Lesen und Schlafen; zu Letzterm habe ich immer gute Lust und ruhe mitunter auch nach dem Mittagessen von meinen Vormittagsmühen gemüthlich aus.*

*Vetter Buff<sup>24</sup> und Frau Bas sowie m[eine] übrigen Verwandten und Bekannten bitte ich freundlichst von mir zu grüßen und verbleibe, Euch zu wiederholtem Male ein herzliches Lebewohl zurufend,*

*Euer treuer Bruder  
Conrad*

*Meine Coje ist ziemlich wohnlich mit Photographien und der Ansicht der Niedern<sup>25</sup> geschmückt.*

*Ich werde wohl schwerlich vor Ankunft in Singapore Euch nochmals schreiben. Soeben (1/211 Uhr) Cuxhafen passirt, welches Ort Ihr auf der Karte nachschlagen könnt.*

Nach diesen beiden vorgängigen Briefen Sturzeneggers folgt hier nun die einlässliche, thematisch zentrale Beschreibung seiner langen und ungewöhnlichen Fahrt auf dem Meere:

*Notizen über die Reise von Hamburg nach Singapore.*

*Wie m[ein] Brief von der Elbe-Mündung aus, Euch [liebe] Geschwister, meldete, verließ die «Hainan» schon am Hohen Donnerstag, resp.*

---

<sup>24</sup> Sturzeneggers Vormund Hans Conrad Buff, vgl. Einleitung.

<sup>25</sup> Ortsteil von Trogen, in welchem Sturzenegger aufwuchs.

5. April, Hamburg und wurde von einem Dampfer bis Stade remorquirt. Da mir der Capitain freistellte, mit dem Schiff schon bis Stade zu fahren oder mit ihm den 6. April p[er] Dampfboot zu folgen, so gieng ich natürlich lieber in Letzteres ein, indem ein Tag länger in Hamburg zu bleiben, mir weit besser einleuchtete, als solchen auf dem ruhig auf der Elbe liegendem Schiffe todtzuschlagen.

Am Charfreitag-Nachmittag begleiteten mich 2 Schweizer, deren Bekanntschaft ich in Hamburg gemacht hatte, aufs Stader Dampfschiff, und bald giengs gemüthlich in Gesellschaft des Cap[itains] Meincke und einiger ihn begleitender Freunde den Strom hinunter. Die Fahrt auf diesem obern Theile der Elbe ist ziemlich angenehm, da die Ufer noch ein wenig hügelig sind und es an schönen Dörfern nicht fehlt. Mitunter schaut von einer kl[einen] Anhöhe herab gar lieblich das Landhaus eines reichen Hamburgers. In Stade angelangt, nahm uns das Boot der «Hainan» in Empfang, und bald waren wir auf dem Schiffe gehörig installiert. Erst jetzt schaute ich in demselben recht herum und ließ mir dieß und jenes näher erklären, worüber ich bei m[einen] kurzen Besuchen im Hafen von Hamburg keinen Aufschluß erlangen konnte, und will ich nun vorerst Euch ein wenig mit dem Schiff und dessen Bewohner bekannt machen.

Die Hainan ist ein sehr schöner Dreimaster und wurde in Motzen (Oldenburg) auf den Werften der Schwiegermutter von Cap[itain] Meincke erbaut und folglich Allem aufgegeben, sie recht seetüchtig und bequem zu erstellen; das Schiff ist auf Deck ca. 130' lang, der Kiel 115', die Breite ist von ca. 25', die Höhe ist von ca. 30', wovon 12' bei voller Ladung unter Wasser kommen, resp. wenn 500 Tonnen Güter geladen sind, was bei dieser Reise der Fall ist<sup>26</sup>.

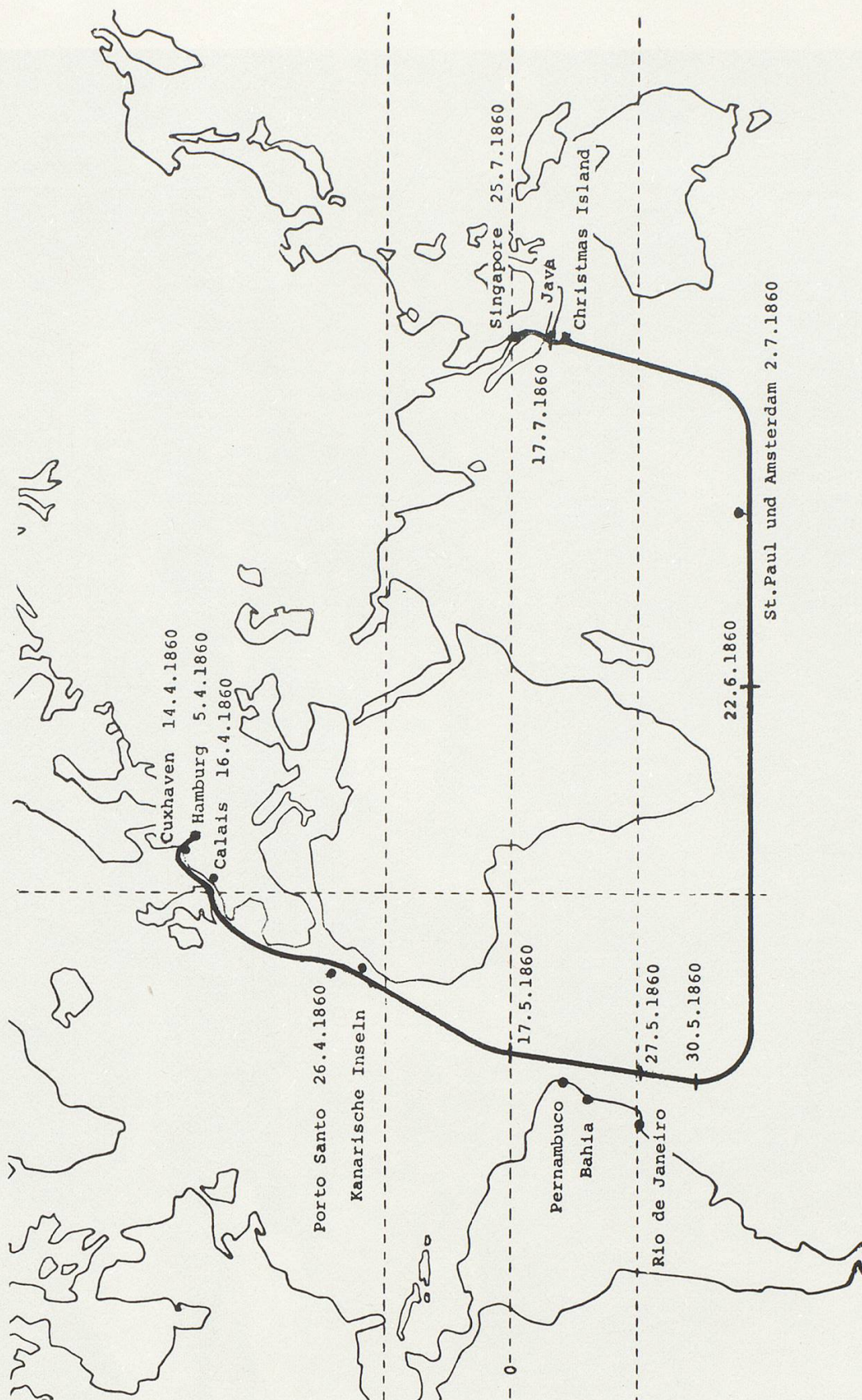
Die Ladung, für m[eine] zukünftigen H[erren] Principale ausschließ-lich bestimmt, besteht aus einigen Hundert Fässern Theer, großen Parthien Weine und Spirituosen und Manufacturen.

Auf dem Vorderdeck des Schiffes steht eine Hütte mit den Kammern der Matrosen und der Schiffsküche. Die Hütte auf dem Hinterdeck ist vom Capitain, Steuerleuten und allfälligen Passagieren bewohnt und in sich wieder in die Cajüte, Capitains Cajüte und mehrere kleinere Kammern abgetheilt. Die Cajüte ist ca. 20' lang und 15 Fuß breit und schön und bequem eingerichtet. Durch Schiebthüren gelangt man von der Cajüte in die Passagierskammern, von denen mir einzigem Passagier die beste angewiesen wurde, resp. ein Raum von 3' Breite, 8' Länge und 8' Höhe, folglich gerade groß genug, um m[eine] Effecten gehörig zu placiren. Durch eine Oeffnung von 3□' gehts in m[eine] Coje hinein, die 3' breit, 4' hoch und 8' lang ist<sup>27</sup>, folglich einen ziemlich engen Schlafsalon, an den

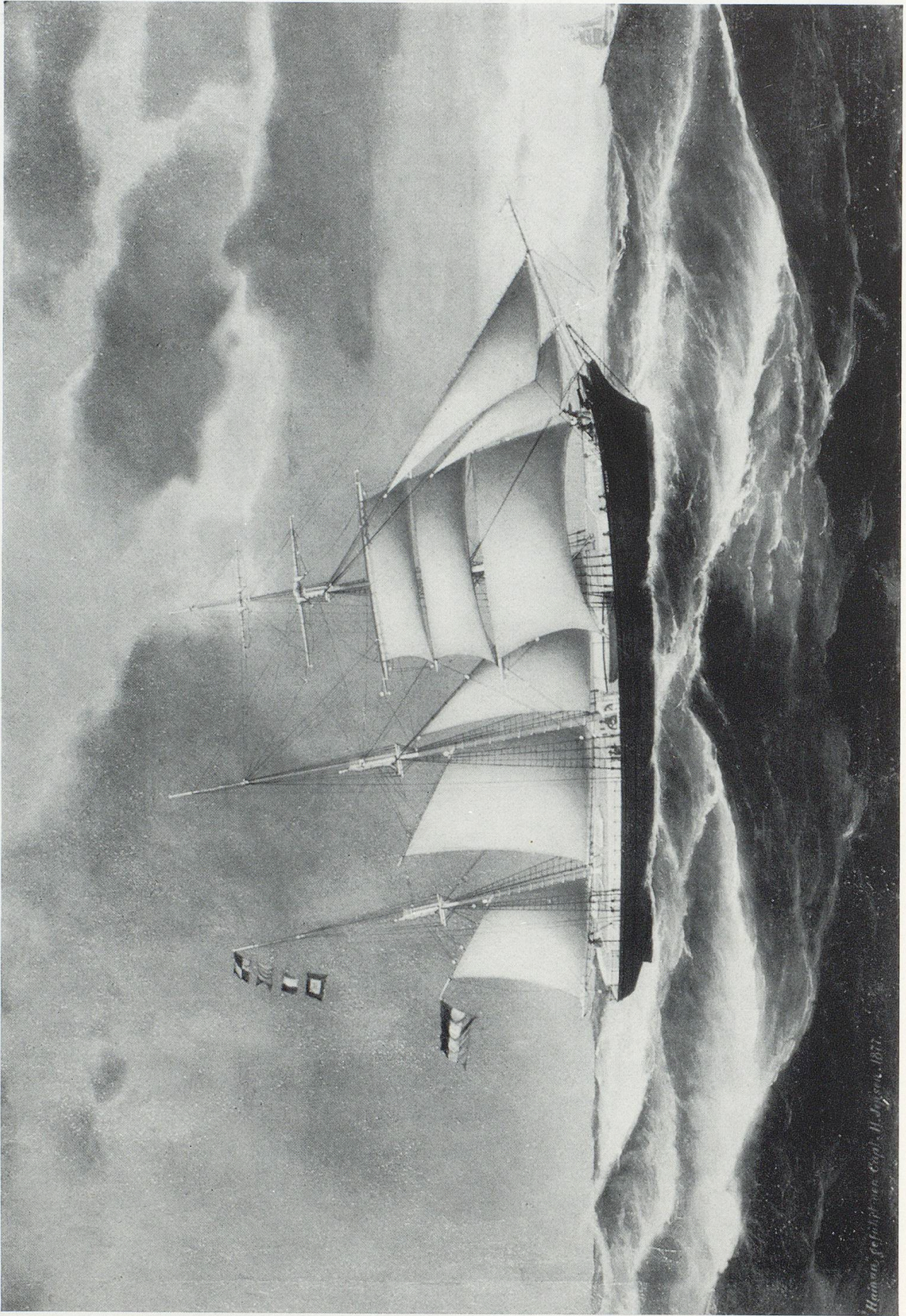
---

<sup>26</sup> Vgl. Anmerkungen 16 und 19. Die von Sturzenegger genannten Masse stimmen allerdings mit den amtlichen Angaben nicht völlig überein.

<sup>27</sup> Die Massangaben weichen von denjenigen auf S. 131 etwas ab.



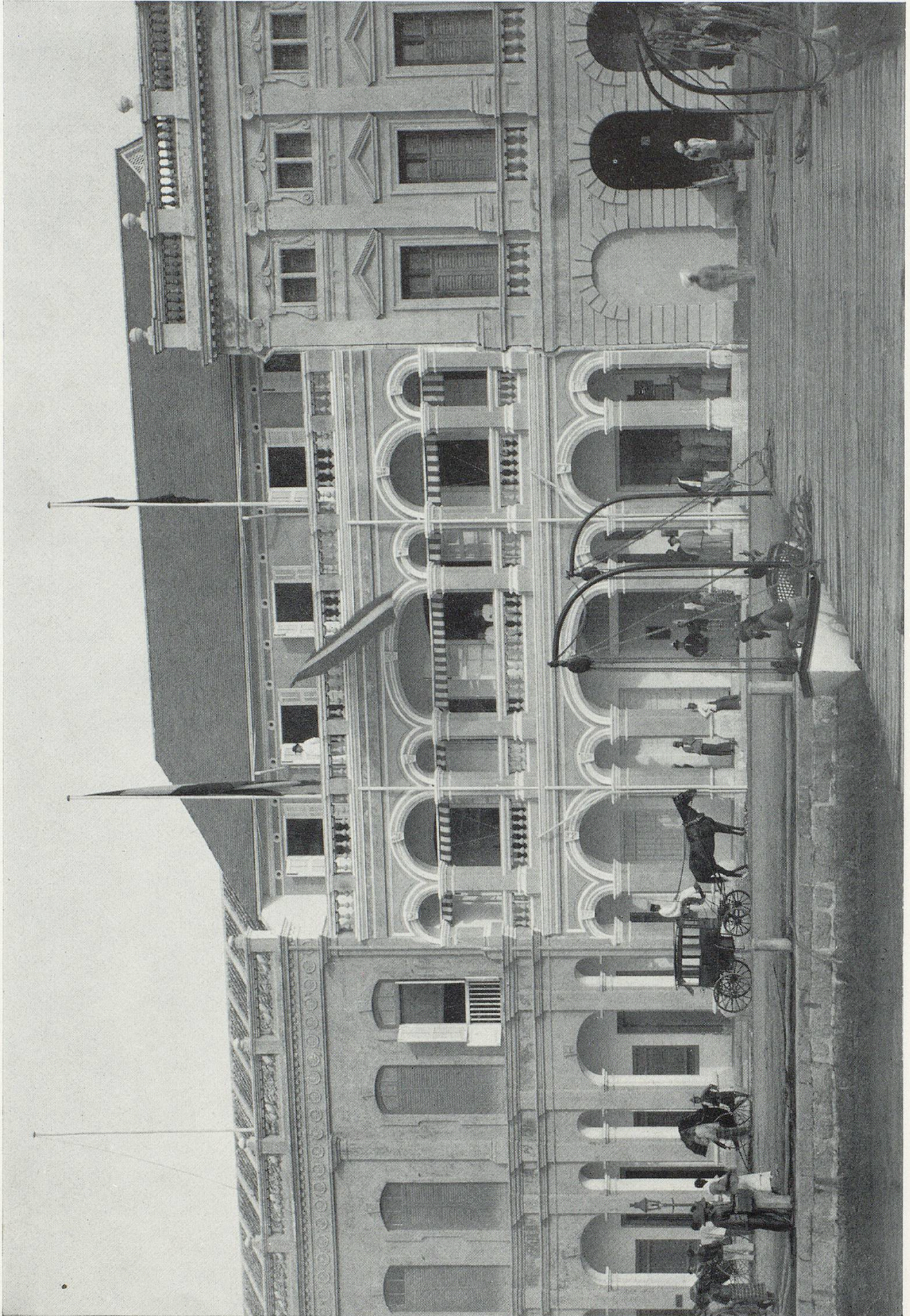
Die Reiseroute Conrad Sturzenegggers



Der Dreimastschoner «Hainan», 1877  
(Altonaer Museum Hamburg)



Conrad Sturzenegger, 1867  
(Stadtarchiv Schaffhausen)



Der Geschäftssitz in Penang (Stadtarchiv Schaffhausen)



man sich jedoch mit der Zeit ganz gut gewöhnt; hauptsächlich wenn der Kopf die über demselben quer laufenden Balken näher kennen gelernt hat, sucht er sich in Zukunft mit diesen uncivilisirten Nachbarn nicht weiter einzulassen.

Ich muß mich jedoch glücklich schätzen, eine so schöne Kammer zu besitzen, denn in Hamburg führte mich Capitain Meincke an Bord mehrerer anderer Indiafahrer, deren Kammern gar nicht mit denen der Hainan verglichen werden können. Mein Bett, das ich in Hamburg gekauft habe, besteht aus einer Seegrasmatraze, einem kl[einen] Kopfkissen und 2 wollenen Decken, und würde Madame Jäggli<sup>28</sup> mich wirklich bemitleidet haben, wenn sie es gesehen hätte, da sie gut genug weißt, welchen Werth für mich ein recht weiches Federbett hatte, und legte ich mich mit traurigen Reflectionen am ersten Abend auf m[ein] hartes Lager, auf dem vernünftig zu schlafen ich für unmöglich hielt, war daher am folgenden Morgen erstaunt und erfreut, mich überzeugt zu haben, daß ein gesunder Körper auch auf schlechter Matraze bestens ruht.

Capitain Meincke ist ein charmanter Mann und sucht zweifelsohne seinesgleichen unter allen Hamburger Capitainen; aus guter Familie, hatte er schon in den Jugendjahren Gelegenheit, sich nützliche Kenntnisse für [das] Seemannsfach zu sammeln, und war schon mit 23 Jahren Capitain, jetzt mit 27 Jahren Besitzer der schönen Hainan<sup>29</sup>. Er ist sehr umgänglich, und ohne allen Stolz lebt er mit seinen Steuerleuten auf freundschaftlichem Fuße und erfreute mich auch von Anfang an durch sein herzliches, offenes Wesen.

M[ada]me Meincke entspricht in allen Beziehungen ihrem Gemahl, und obschon sonst die Schiffsmannschaften nur sehr ungerne Frauenzimmer, besonders Capitains Frauen, an Bord sehen, freut sich unsere Besatzung ob der Anwesenheit von M[ada]me Meincke, die ihr k[leines] Knäblein (3 M[ona]t[e] alt) mit sich hat und für dessen Pflege eine Magd, welche ebenfalls das Hinterdeck bewohnt.

In der vordersten Kammer, von der aus man das ganze Vorderdeck übersehen kann, logiren die beiden Steuerleute, wovon hauptsächlich der erste Steuermann, aus sehr guter Familie in Trier, mir sehr gut gefällt; er ist, obschon erst 25 Jahre alt, doch schon auf allen Meeren gewesen und in allen Beziehungen Gentleman und sehr angenehmer Gesellschafter.

Im Vorderdeck sind in 2 Kammern der Koch, der Zimmermann, 5 Matrosen, 3 Jungens und der Kajütenjunge zusammengepackt. Der Koch versteht sein Amt vollkommen und ist nebenbei auch unser Bäcker und Confiseur. Die Matrosen sind alles muntere junge Leute mit stets gutem Humor.

---

<sup>28</sup> Die Besitzerin der Pension «Henne» in Winterthur, vgl. die Briefe Conrad Sturzenegggers an seine Schwester Marie vom 28. 11. 1857, 12. 4., 7. 10. u. 4. 12. 1858 (FA Sturzenegger-Morstadt, Fasz. IX).

<sup>29</sup> Vgl. Anmerkung 15.

Die Matrosen und Jungens sind in 2 Abtheilungen getheilt, von denen jede unter Leitung von dem bezüglichlichen Steuermann je 4 Stunden auf Deck sein muß, währenddem die andere Wache alsdann Ruhezeit hat; einzig von 12 bis 4 Uhr befinden sich alle Leute an der Arbeit.

Von lebenden Wesen sind außer der Mannschaft, Capitain nebst Familie und Magd und m[einer] Wenigkeit ferner noch an Bord: 2 Ziegen, 1 Schiffshund, 2 Schweine und mehrere Dutzend Hühner, welche letztere sich in der Folge als schlechte Seefahrer erwiesen, indem wohl die Hälfte als Opfer der Seekrankheit an Neptun überliefert werden mußten und wir dem Reste schließlich gar bald den Garaus machten.

Den 7. April giengs des Contrairen Windes wegen, der kein Segelhis- sen erlaubte, nur langsam mit der Strömung elbabwärts, und die paar folgenden Tage gleiteten wir in gleicher Ruhe weiter, währenddem eine Masse Schiffe den Strom hinauf fuhren, die ich fortwährend mit des Cap- itains gutem Fernrohre Revue passirte.

Den 10. April nöthigte uns der inzwischen eingetretene Krankheits- zustand vom Kinde des Capitains, ärztliche Hülfe zu suchen, weshalb wir in den dänischen Ort Glückstadt hinaufsegelten, doch vergebens, denn schon am 13. folgten wir dem Sarge des kleinen Wesens.

Den 14. endlich stellte sich der ersehnte Ostwind ein, und rasch segel- ten wir die Elbe hinunter, deren Ufer bald ganz flach werden und, Cux- haven passirt, verschwinden.

Beim letzten Feuerschiff verließ uns der Lootse, der mit einer ganzen Post betraut wurde, denn am Eingang ins Meere nimmt auch der Matrose gerne nochmals Adieu von seinen Angehörigen, Freunden oder Liebchen. — Noch eine Stunde, und wir waren in der NordSee, was man augenblick- lich am schön dunkelgrünen Wasser ersieht, das einen viel freundlicheren Eindruck macht als das schmutzig gelbe Elbewasser. Land war nun nicht mehr zu sehen, und auf dem Deck, gemüthlich im Schatten eines Segels hingestreckt, nahm ich in Gedanken nochmals Adieu von den lieben in Europa hinterlassenden Verwandten, Bekannten und Freunden. — Doch das herrliche Wetter und d[ie] freundlich vom blauen Himmel herabschei- nende Sonne halfen mir die düstern Gedanken zu verdrängen. — Das Meer erschien mir nicht so furchtbar, des schönen Wetters und der ziem- lich ruhigen See wegen, und konnte ich lange Zeit mich mit dem Treiben der Wogen verweilen.

Im Abendsonnenschein erblickten wir Helgolands Felsen, die sich statt- lich aus dem Meer erheben; mitunter zeigte sich am fernen Horizonte ein Schiff, das wir gewöhnlich noch näher zu sehen bekamen, indem die die erste Reise machende Hainan sich als ganz vortrefflicher Segler zeigte und manchem Schiffe vorsegelte, was ein noch viel größeres Gaudium ist als das Vorfahren auf dem Lande.

Der zunehmende Wind und dadurch verursachtes starkes Schauckeln hatte bald zur Folge, daß die sich an Bord befindlichen beiden weiblichen Wesen seekrank wurden und viele Wochen blieben, und brauche ich wohl

nicht erst zu erwähnen, was sie während dieser langen Zeit litten.

Ich war weit glücklicher, blieb die ersten Tage beinahe immer auf Deck, aß tapfer, trank und rauchte und spürte rein nichts von Seekrankheit; die Seeluft und das Schaukeln bewirkten bei mir einzig, daß ich gegen Abend nach 12—14 stündigem Nichtsthun mich müde niederlegte und herrlich schlief. Es waren alle Leute an Bord und besonders ich selbst erstaunt, daß ich so gut weggekommen bin, und möchte ich jeder auf See gehenden Person nur anrathen, die ersten Tage sich recht gütlich zu thun und beständig an der frischen Luft zu bleiben. was sicherlich die Seekrankheit, wenn auch nicht gerade ganz heilt, doch wesentlich mäßigt.

Mit der Schnelligkeit einer schweiz[erischen] Eisenbahn (wir machten 6 Stunden<sup>30</sup> p[er] Stunde) giengs dem Canale zu, und schon den 16. April passirten wir den Pas de Calais. Das schönste, heiterste Wetter erlaubte uns, wenn auch nur kurze Zeit, die französische und englische Küste zu sehen; die Letztere macht sich vom Meere aus gesehen sehr schön, denn majestätisch erheben sich die weißen Kreidefelsen aus den wogenden Fluthen.

Von den Strahlen der untergehenden Sonne beleuchtet, erblickten wir Dover-Castel, das mit wirklich englischem Stolze von seinen hohen Felsen auf die blauen Gewässer herabsieht. In der Nacht sah ich lange nach den verschiedenen Leuchthürmen, wovon jeder sein besonderes Kennzeichen hat, so daß der Seemann stets ganz genau weißt, wo er sich befindet.

Den folgenden Tag trafen wir eine Masse Mit- und Gegensegler, worunter ein Colossales engl[isches] Kriegsschiff, bei dem wir nicht ermangelten, unsere Flagge, die weiße Burg im rothen Feld, und Schiffsnummer aufzuhissen, in der Hoffnung, daß wir durch diesen Man of war nach Hamburg signalirt würden, wo man gewiß erstaunt gewesen wäre, uns in 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Tagen Dover passirt zu wissen.

Mit rasender Geschwindigkeit giengs dem atlantischen Ocean zu, und bald verloren wir auch die Insel «White»<sup>31</sup> aus Sicht. Mit Noth entgiengen wir diesen Tag einem Unglück, indem wir durch den Fehler einer unachtsam gegen uns kreuzenden dänischen Brigg bis auf wenige Fuß zusammenstießen, und wären beim orkanartigen Winde wohl beide Schiffe in Grund gebort worden.

Im biscaischen Meerbusen wurde die See wieder ruhiger bei fortwährend herrlichster Witterung, und da inzwischen auf dem Schiff Alles so ordentlich geregelt wurde, dachte auch ich daran, m[eine] Zeit, wenn auch nur einigermaßen, einzutheilen, und will nun kurz erwähnen, wie man auf Meer die Zeit vertreibt, wozu natürlich auch die Mahlzeiten gehören, deren ich bei dieser Gelegenheit auch erwähnen werde.

---

<sup>30</sup> Betr. diesen im Text noch verschiedentlich auftretenden, unklaren Begriff vgl. Anmerkung 43.

<sup>31</sup> Isle of Wight.

Um 6 Uhr ca. stehe ich auf und spaziere ein wenig auf Deck herum bis der Steward mich zum «Schaffen» (essen) ruft, das, um 7 U[hr] genommen, aus kaltem Fleisch, Häringen, Käse etc. besteht<sup>32</sup>. Nach dem Frühstück wird eine Cigare geraucht und an der frischen Seeluft der Verdauung Zeit gelassen, hernach 1, 2 oder 3 Stunden, je nachdem ich dazu aufgelegt bin, englisch getrieben und dann bis zum Mittagessen (1 Uhr) gelesen<sup>33</sup>, geschrieben oder die Zeit auf irgend eine Art todtzuschlagen gesucht.

Das Mittagessen besteht gewöhnlich aus 2 Platten Fleisch und Gemüse nebst Dessert; unser Koch ist seinem Amte ganz gut gewachsen und backt uns auch ganz gute Puddings, Pasteten, Pfannkuchen etc. Salzfleisch esse ich nicht viel, denn es schmeckt mir nicht so gut wie das in Töpfen ganz gut conservirte Essigfleisch und Rauchfleisch. Kurz, ich bin mit dem Essen ganz wohl zufrieden und finde für Alles viel besser gesorgt als ich je erwartet hatte<sup>34</sup>.

Nachmittags wird wiederum gelesen, geraucht, ins Meer hinaus und nach Fischen gefasst, und so geht die Zeit immer ordentlich vorbei, ohne allzugroße Langweile, denn an schöner Lecture fehlt es mir nicht, da der Capitain eine schöne Sammlung der besten deutschen, englischen und französischen Bücher hat.

Abends 7 Uhr wird soupir, à peu près wie gefrühstückt, und nachher bleibe ich immer bis 10 à 12 Uhr auf Deck, da man nach des Tages Hitze gerne die Nachtbrise genießt.

So geht ein Tag nach dem andern dahin, von denen hie und da einer einige Aenderung bietet. Man sieht einen Wallfisch, eine Schaar Springer, ein einen Trupp fliegende Fische verfolgender Delphin, die in der Angst mitunter auch über Deck hinwegfliegen, jedoch nicht ohne einen oder mehrere ihrer Gefährten darauf zurückzulassen, die wir dann mit dem besten Appetit verzehren, da sie sehr schön, ähnlich den Bachforellen schmecken, leider auch nicht größer sind als dieselben.

Mitunter fangen wir auch ein Paar Polypen, die von der Sonne beschonnen, sehr schön glänzen, hauptsächlich eine Art ganz große, die von den Seeleuten mit dem Namen «Portugiesische Kriegsschiffe» getauft werden.

---

<sup>32</sup> «... das aus kaltem Salz- und Rauchfleisch, Häringen, Käse (mitunter in Oel eingemachte Sardellen), gesalzene Butter etc. besteht. Getränk Thee» (Bericht an Falkeisen).

<sup>33</sup> «... ich ... lese Shakespeare, Moore, Dickens, Schiller, Goethe, A. v. Humboldt, Dumas und andere Werke von des Capitains Bibliothek» (Bericht an Falkeisen).

<sup>34</sup> «Rheinwein und Bordeaux erscheinen leider nur in kleinen Quantitäten auf Tisch. — Ich finde übrigens, daß man mich für die für mich bezahlte Passage de B[an]co 500 wohl ordentlich halten kann» (Bericht an Falkeisen).

Bei immer schöner Witterung und gutem Winde giengs weiter; am 26. April kamen wir in Sicht von Porto Santo (eine Insel nahe bei Madeira), deren hohe Berge man schon in weiter Ferne erblickt; noch bevor man das Land sieht, fliegen kleine Singvögel um die Masten herum und ruhen oft stundenlang auf deren Spitzen. Wir ließen oben genannte Insel rechts liegen und fuhren westlich von den Canarischen Inseln und denjenigen von Cap Verd, ohne solche in Sicht zu bekommen, dem Aequator zu, um ihn in der Länge von  $30^\circ$  Westlich<sup>35</sup> zu schneiden.

Es ist herrlich, in dieser Passat-Region zu fahren; der Himmel ist immer ganz wolkenlos bei stets leichter Brise, bei der wir p[er] Tag ca. 30 deutsche Meilen<sup>36</sup> zurücklegten.

Nichts ist schöner, als bei der ganz reinen Luft den Sonnenauf- und Niedergang zu sehen; herrlich steigt die Feuerkugel aus den Wogen und sinkt wieder hinter denselben hinunter, ihre Strahlen über sie hinwerfend. Bei  $5^\circ$  n[ördlicher] Breite wurde die Brise immer schwächer und mitunter ganz still; die Segel hangen schlaff herab, und brennend fallen die Strahlen der senkrecht über uns stehenden Sonne hernieder, die auch nicht durch den leisesten Windzug gemäßigt werden.

Während des Tages ist es kaum zum Aushalten, umsomehr da man obnehin ziemlich übler Laune ist, wenn man gar nicht weiter kommt, und so wird mit doppelter Sehnsucht auf Wind geharrt.

In dieser Aequatorialregion sind plötzliche Regengüsse und Gewitter an der Tagesordnung, und da es Nachts in den Cojen zu warm z[um] Schlafen wird, lagert man sich auf Deck und wird da oft durch plötzlichen Regen der Art überrascht, das[s] man mit nassem Cojenzeug sich zurückziehen muß. Wenn das Meer alsdann ganz ruhig ist, sieht man eine Masse Meerbewohner, mitunter auch etwa einen um das Schiff herum schwimmenden Hai, bei dessen Anblick man sich unwillkürlich festhält. Merkwürdig ist zu sehen, wie immer ein Paar kl[eine] schwarze Fische, Lootsen genannt, um diesen gefürchteten Räuber herumschwimmen, die von dem, was er übrig läßt, leben. — Als flinke Schwimmer wissen sie seinem raubgierigen Rachen immer zu entgehen, denn ehe er seine Beute fassen kann, muß er sich auf den Rücken legen, und inzwischen entrinnen ihm die Lootsen; es ist sehr intressant, derartigen Mannœuvres zuzusehen.

Nördlich vom Aequator sahen wir eines Nachts die merkwürdigste Naturerscheinung resp. das Meerleuchten; als wir nämmlich zu Abend spiesen, rief uns ein Matrose, das Meer leuchte sehr schön, und wie war mein Erstaunen, zu sehen, wie wir durch eine Fluht von Feuer langsam dahin segelten. Die ganze See war voll Funken, feurigen Kugeln etc., resp. voll Polypen und Fusionsthierchen, die alle feurig glühten, und konnte ich

---

<sup>35</sup> Nach der damals auf Seekarten bereits allgemein üblichen Messung von Greenwich aus.

<sup>36</sup> 1 deutsche geographische Meile =  $\frac{1}{15}$  Aequatorgrad = 7420,438 m.

da deutlich sehen, wie stark das Meer bewohnt ist; eine 1/2 Stunde weiter befanden wir uns wieder im dunkelblauen Wasser und konnten am Horizonte noch rothe, sich die Wasserfläche hinziehende Streifen sehen.

Am 10. Mai feierten wir m[einen] Geburtstag mit einem ganz feinen Diner, bei dem es an nichts fehlte und man sich fast im besten Hôtel glauben hätte können. Von M[ada]me Meincke wurde ich mit einem Riesenkuchen erfreut.

Lange Zeit hatten wir kein Schiff mehr gesehen und freuten uns daher doppelt, am 13. Mai ein nach Hamburg zurückkehrendes «Altona Schiff» zu treffen, dem wir nahe genug kamen, um mit ihm signaliren zu können. — Jedes größere Schiff hat nämlich ein Signalbuch und bezügliche Flaggen, die je eine Zahl representiren. Mehrere Tausend im Seewesen gewöhnliche Sätze können mit diesen Flaggen bezeichnet werden und somit die Schiffe in ziemlicher Entfernung sich einander Intressantes oder Nothwendiges mittheilen. Eine schwache Brise führte uns bald von einander, so daß Cap[itain] Meincke nur Zeit genug hat[te], den Gegensegler zu ersuchen, uns in Hamburg zu rapportiren.

Am Auffahrtstage<sup>37</sup> passirten wir den Aequator, was für die Matrosen immer ein großer Jux ist. Recht unkenntlich verkleidet, kommen sie als Abgesandte Neptuns zum Cap[it]t[ai]n, um die Liniensteuer, resp. ein Paar Flaschen Schnaps zu erheben, und machen allerlei Scandal. Diejenigen der Mannschaft, welche zum ersten Male passiren, werden mit Pech und Fett eingeseift und mit Neptuns Messer rasirt, hernach tüchtig getauft und dann gefragt, was sie Neptun opfern wollen; der Betrag wird notirt und nach erfolgter Rückkehr in Hamburg verklopft. Ich erhielt auch eine beträchtliche Portion Schminke, so daß ich wirklich eher einem Neger denn Weißen ähnlich war, wurde gehörig getauft und gab zur Feier des Tages 250 zu diesem Behufe in Hamburg gekaufte Cigaren.

Es gieng nun der brasilianischen Küste entlang dem Süden zu. Ca. 1 à 2 Tagreisen entfernt, passirten wir Pernambuco und Bahia, wohin ich gerne einen kl[einen] Abstecher gemacht hätte. Auf diesem Trajet trafen wir viele nach Brasilien hingehende und von da kommende Schiffe. Pfingsten<sup>38</sup> feierten wir in der Höhe von Rio de Janeiro und zwar bei ganz ruhiger See, was uns Allen, da wir doch prompt durch dieselbe hinglitten, angenehm war, denn die Strecke von der Linie weg legten wir keineswegs angenehm zurück, da wir die ganze Zeit durch eine ecklig hohe See bei ziemlichem Sturm hatten. In der Cajüte konnte man kaum stehen, und das Gehäbe um den Tisch schützte die Teller und Schüsseln nicht mehr genug, so daß man sie fortwährend halten und sorgfältig balanciren mußte<sup>39</sup>. Auf Deck hatte man sich festzuhalten, und an Lesen oder gar

---

<sup>37</sup> 17. Mai 1860.

<sup>38</sup> 27. Mai 1860.

<sup>39</sup> «... ein Paar Mal ist der befestigte Tisch und Sopha über Kopf gegangen» (Bericht an Falkeisen).

Schreiben war gar nicht zu denken, es sei denn, daß ich mich in die Coje legte und da, mit Armen und Füßen an die Wände gestemmt, einigermaßen ruhig lag. Nachts wachte ich alle Augenblicke auf, denn gar unfreundlich wird man von einer Seite zur andern gerollt; dieß waren höchst langweilige Tage, die nur allzulangsam dahinschlichen und die ich wenn möglich mit einem Mittagsschlaf zu verkürzen trachtete.

Wie bereits oben erwähnt, hatte sich der Sturm bis Pfingsten wieder gelegt, und der Wind erlaubte uns, dem Cap der guten Hoffnung zuzusteuern; leider trat aber bei  $28^{\circ}$  s[üdlicher] B[reite] unterm 30. Mai wieder Stille ein, was noch weit unangenehmer ist als orkanartiger Wind; der Himmel war wolkenlos, aber auch nicht der leiseste Lufthauch mäßigte die Sonnenhitze. Dabei lag das Schiff nichts destoweniger ruhig, denn in die Länge sich ziehende Wellen, von einem weit westwärts regierenden Winde aufgepeitscht, machten das Schiff fortwährend bummeln, welche Bewegung vollkommen geeignet ist, ein starkes Kopfweh zu verursachen.

Wie jedoch Alles Sonnen- und Schattenseite hat, so haben auch solche Tage ihre schönen Stunden, nämlich die Abende; das Auge kann sich kaum satt sehen am südlichen Sternenhimmel. Der Mond ist durch den reinen Aether herrlich zu sehen, und selbst der Venus Widerschein ist auf der klaren Meeresoberfläche. Als dann liege ich, gemüthlich eine Cigare rauchend, auf Deck und hänge m[einen] Gedanken nach, die oft bei Euch, in Winterthur etc. sind.

Wie man weiter nach Süden kommt<sup>40</sup>, tritt auch ganz andere Witterung ein; grausig kalt weht der Wind vom südlichen Eismeere her, umso mehr da wir in diesen Regionen den tiefsten Winter hatten und man sich in den warmen Regionen schon an das tropische Klima gewöhnt hatte. Mit Ende Mai waren wir auf  $40^{\circ}$  S[üdlicher] B[reite] angelangt, auf der wir  $130^{\circ}$  Länge (ca. 4000 Stunden)<sup>41</sup> abzusegeln hatten. In der ersten Hälfte Juni wüthete Sturm [um] Sturm; mit einem einzigen Segel glitten wir rascher durch die häuserhohen Wellen als je zuvor mit allen 18 Segeln, die die Hainan führen kann. Wie eine Nußschale wird das Schiff (das inclusive Ladung ca. 9000 C[en]t[ne]r wiegt) von den Wellen hin und her geworfen; bald sitzt man oben auf einem hohen Wellenkamm, bald im tiefen Wellenthal, rings von einer mächtigen Wassermauer eingeschlossen. Es schauderte mir, bei solchem Wetter die Matrosen auf die mehr als 100

---

<sup>40</sup> «... auf  $35^{\circ}$  S[üdlicher] B[reite] angelangt, wendeten wir den Cours nach dem Cap der guten Hoffnung, und bei stets steifer Brise legten wir tagtäglich schöne Strecken,  $3^{\circ}$ ,  $4^{\circ}$ , ja auch  $5^{\circ}$  zurück (100—130 Std.)» (Bericht an Falkeisen).

<sup>41</sup> Die Distanz pro Längengrad beträgt auf dieser Breite 85,279 km; 130 Längengrade entsprechen somit 11 086,270 km, was Sturzeneggers Schätzung doch um rund 1000 «Stunden» zu hoch erscheinen läßt.

Fuß hohen Mastspitzen klettern zu sehen, die fortwährend im großen Bogen hin und her bewegt werden. Ueber Deck spülte eine große Woge um die andere, so daß man nirgends stehen konnte, ohne sich fortwährenden Sturzbädern auszusetzen. Zudem kommt dann noch das Langweilige der kurzen Tage (Morgens  $1\frac{1}{2}$  U[hr] bis Nachmittags 4 U[hr]), die dessen ungeachtet höchst langsam vergehen, da man rein nichts anders treiben kann als in der Coje liegen und Rauchen. Eines Samstag Nachts hatten wir so schweres Wetter, daß wir bedeutend Wasser in die Cajüte und Cojen kriegten. Letztere leckten übrigens immer mehr oder weniger, doch bewußtes Mal ward m[ein] Lager so durchnäßt, daß ich es einen Fuß höher legen mußte, um in Zukunft vor ähnlichen Unannehmlichkeiten verschont zu bleiben, und dachte ich am folgenden Tag manchmal, es wäre herrlicher, einen schönen Junisonntag in der Schweiz zu verleben statt an Bord, an Rheumatismen leidend<sup>42</sup>.

Mit Neumond trat wieder besser Wetter ein mit stets steifem Süd, der uns rasch St. Paul und Amsterdam zutrieb, die wir am 2. Juli erreichten. Bei Tagesanbruch weckte mich der Capitain, in dem er mir die angenehme Nachricht überbrachte, daß die Insel Amsterdam in Sicht sei, worauf ich nicht ermangelte, prompt auf Deck zu erscheinen. In einer Entfernung von ca. 10 Stunden erblickten wir die Insel, die eigentlich weiter nichts ist als ein großer, etwa 2800' hoch sich aus dem Meere erhebender, ganz kahler Felsen; auf der westlichen Seite erhebt sich ein Krater, aus dem wir fortwährend Rauchwolken aufsteigen sahen. Vielleicht wäre bei Nacht der Vulcan intressanter zu sehen gewesen, doch bis dahin waren wir (da wir 10 Knoten oder 5 Stunden p[er] Stunde machten<sup>43</sup>) weit aus Sicht.

Dieses letzte Trajet (vom Cap bis Amsterdam) legten wir rasch zurück, bei meistens steifer Brise und ziemlich passabler, wenn auch kalter, stürmischer Witterung. — Wenn der Wind flauer wurde, so verlegte ich mich oft stundenlang auf Vogelfang, denn die Albatrosse, Cap'schen Tauben, Blue birds (Seeraben) folgen schwarmweise dem Schiff, um über Bord Geworfenes zu erhaschen und lassen sich mit an eine Angel befestigtem Speck leicht fangen. Ich erbeutete Tauben und Albatrosse, die ich jedoch gewöhnlich wieder fliegen ließ, da sie thranig schmecken. — Es ist sehr lustig, die Vögel tauchen zu sehen, wenn man z. B. ein allmählig sinkendes Stück Speck auswirft, das sie mehrere Fuß tief heraufholen.

Ich vertrieb mir auf diese Weise manche lange Stunde, denn da der

---

<sup>42</sup> Am 22. Juni befand sich das Schiff auf  $41^{\circ}$  südlicher Breite und  $40^{\circ}$  östlicher Länge (Bericht an Falkeisen).

<sup>43</sup> 1 Knoten = 1 Seemeile je Stunde = 1852 m. Der von Sturzenegger verwendete Begriff «Stunde» entspricht folglich 2 Meilen oder 3704 m pro Stunde.



Capitain seine freie Zeit meistens bei seiner immer noch seekranken Frau zubringt, bin ich größtentheils auf mich selbst angewiesen<sup>44</sup>.

Unter 30° Süd wurde das Wetter wieder schöner, so daß man wieder ordentlich aufzuleben anfieng, und bald waren wir in der angenehmen Passatregion<sup>45</sup>. Am 15. Juli sahen wir die ersten Landvögel, was uns nicht wenig freute. — Des Abends brachte uns die Landbrise balsamische Düfte vom Lande herüber, da wir etwa 20 Meilen entfernt Christmass Island passirten, ohne diese Insel in Sicht zu bekommen. Am 16. wurden wir nach Sonnenuntergang des Wetterleuchtens gewahr, des besten Zeichen[s] von der Nähe des Landes, und da wir nach unsern Berechnungen uns bis Mitternacht davon mit den Augen zu überzeugen hofften, so blieb ich bis 12 U[hr] auf Deck, jedoch vergebens. Voll Ungeduld legte ich mich zur Coje, um um 2 U[hr] mit dem Rufe Land geweckt zu werden, dem ich denn auch freudig entgegenjubelte. Mit Sonnenaufgang waren wir Java head ganz nahe; von einer kleinen Insel waren wir nur wenige Schiffslängen ab.

Ich staunte nicht übel beim Anblicke der üppigen tropischen Vegetation; wo irgend ein Baum, Strauch etc. stehen kann, ist Alles bedeckt, und weit über Alles hinweg erheben sich mächtige Palmen. Insel um Insel umsegelten wir in die Sundastraße hinein, doch gegen Mittag wurde Alles still, und drückende Hitze trat ein, denn zwischen Java, Sumatra und den vielen andern Islands hatten wir durchgehends 30° Réaumur im Schatten, so daß wir froh waren, wenn nur ein kleiner Hauch durchkam.

Auf Java fehlt es nicht an hohen Bergen, und auch von den kl[einen] Insel[n] erhebt sich mitunter ein Kegel von etwa 4000' Höhe; dabei sieht man meistens Schiffe in Sicht und kleine malaische Canoes, was zusammen ein recht hübsches Bild macht.

Leider aber mangelt uns die schlanke Brise, und so sind wir heute (den 19. Juli) noch nicht aus der Straße heraus, denn was wir den Tag durch

---

<sup>44</sup> «Ich langweile mich bedeutend und werde jedenfalls freudig dem Lande zujubeln. Unterhaltung habe ich sehr wenig, denn der Cap[itai]n pflegt seine freie Zeit bei seiner seekranken Frau zuzubringen. Wenn ich Seemann wäre, würde ich entweder gar nicht heirathen oder die Frau hübsch zu Hause sitzen lassen, denn sie stets seekrank mitzuschleppen, würde mir gar nicht einleuchten. Abends bleibe ich ein wenig länger auf Deck, wenn der 1. Steuermann seine Wache hat, denn er ist ein gemüthlicher Preusse, mit dem ich ganz gut auskomme. Der Capitain ist übrigens wirklich der artige, freundliche Mann, wie ich ihn in Hamburg kennen gelernt habe, auch auf dem Meere geblieben, und wäre seine Frau wohl, so hätten wir Abends wohl gemüthliche Stunden verlebt; doch wie 's nun steht, bin ich grösstentheils auf mich selbst angewiesen und suche die Zeit so gut es geht zu vertreiben. Ich kann dich jedoch versichern, daß ich bald herzlich genug Seefahrens habe» (Bericht an Falkeisen).

<sup>45</sup> «Von Amsterdam segelten wir bis auf 95° Oestl[icher] Länge bei stets steifer Brise (mitunter nur zu steif), wo wir nach Norden wendeten und innerhalb kurzer Zeit den Südostpassat zu fassen kriegten» (Bericht an Falkeisen).

ersegelten, verloren wir Nachts wieder durch den starken Gegenstrom<sup>46</sup>. Gestern Nachmittag erschien ein Boot auf Seite, und war es für mich eine sonderbare Erscheinung mit seiner Malaischen Besatzung; einer der sich darin befindlichen 7 Malayen kam an Bord, und bald eröffneten wir einen Tauschhandel, indem wir (oder vielmehr der Capitain) ihm Flinten, Pistolen, Ohrenringe, Messer etc. für seine Hühner, Eier, Früchte etc. boten. Der Anführer konnte ein wenig englisch und legte dem Capitain ein Buch vor, wo die Namen der Schiffe, die er bordirt, notirt sind und das er in Anjer abzugeben hat. Die Malayen sind häßliche Geschöpfe, mit platter Stirn und platter Nase und, in Folge fortwährenden Bethelkauens, ganz schwarzen Zähnen. Die Haare sind schwarz; Einige scheeren sie aber ganz ab. Die Haut ist kupferroth und fast überall den neugierigen Blicken des Europäers blosgestellt, denn die Meisten tragen nur einen Fetzen um die Hüfte.

Heute Morgen hatten wir wieder 2 Boote längs dem Schiff; ich kaufte für ein Paar alte Lumpen, zerrissene Montres [= Muster] etc. eine Masse Bananen, Ananas, Kokosnüsse, die mir bestens schmecken. Jetzt leben wir bis Singapore herrlich und in Freuden, indem wir mit Hühnern (12 D[u]tz[en] für 5 Personen), Gemüse und Früchten vollkommen versehen sind, und im günstigen Falle haben wir in ca. 8 Tagen unsere Destination erreicht, doch bei dem unbeständigen Winde und den vielen Stillen in der Sunda-, Banca- und Rhiostraße läßt sich nichts mit Gewißheit voraussetzen<sup>47</sup>.

Bancastraße, den 23. Juli 1860

Ich schreibe Euch heute von der Bancastraße aus, um Euch von gestern erlebten Ereignissen, die ich sobald nicht vergessen werde, zu unterrichten. Langsam mühten wir uns durch die Javasee, die voll Klippen und Untiefen ist, weßhalb fortwährend das Loth geworfen werden mußte. Die Hitze war meist drückend, hauptsächlich während den Stillen, wo der Thermomètre oft 30° Réaumur im Schatten zeigte, doch zu baden wagte ich mich nicht, da in der Javasee viele Wasserschlängen sind, von denen ich selbst Exemplare von ca. 8' Länge gesehen habe.

---

<sup>46</sup> «Leider aber stellte sich immer keine oder nur für kurze Zeit Brise ein, so daß wir volle 3 Tage hatten, bis wir sie hinter uns sahen, obschon sie blos ca. 15 Meilen lang ist, denn oft treibt man mit vollen Segeln durch den starken Gegenstrom rückwärts; ankern kann man nicht bei der Tiefe von ca. 40 Faden» (Bericht an Falkeisen).

<sup>47</sup> «In der Sundastraße trafen wir mit dem dänischen Schiffe ‚Overmann‘, das 1 Tag vor uns Cuxhafen passirt hatte und ebenfalls seine erste Reise macht, zusammen; wir waren noch 2 Tage vor ihm bei Java-head. Ferner waren uns die 2 nach S[ingapore] gehenden Englishmen ‚Orin‘ und ‚Juliette‘ auch so nahe, daß wir uns sprechen konnten, und bin ich nun gespannt zu sehen, welches von den 4 Schiffen zuerst an Ort und Stelle sein wird» (Bericht an Falkeisen).

Gestern Morgen erreichten wir die Bancastraße. Capitain Meincke, der bereits 4 Tage und 4 Nächte nicht mehr in der Coje gewesen war und folglich absolut einiger Ruhe bedurfte, legte sich, da wir die schlimmsten Stellen passirt hatten, ein wenig schlafen, nachdem er dem 1.sten Steuermann seine genauen Instructionen gegeben hatte. Bei schöner Brise segelten wir der Summatrastraße entlang, die gegen Banca zu überall ganz flach ist, aber nirgends abordirt werden kann, denn weit ins Wasser hinaus wachsen eine Masse Schlingpflanzen<sup>48</sup>, und zwar so dicht, daß mit Booten nicht durchzukommen ist; und wollte man bis an die Hüfte im Schlamm durchwaten, so würde man leicht zur Beute der sich in diesen Sümpfen ungestört aufhaltenden Reptile. Gegen 11 U[hr] Vormittags kamen wir dem Lande immer näher; das Loth zeigte noch 5 und 4 Faden (1 Faden gleich 6'), und durch eine stupide Ordre vom Oberstewermann, der sich sonst während der ganzen Reise als tüchtiger Seemann erwiesen hat, giengs dem Lande noch näher. Auf 1 Mal rief der lothwerfende Matrose 2 Faden; der Capitain wurde geweckt, aber schon war es zu spät, denn wir saßen auf Strand, da die Hainan 12' tief geht, und mit vollen Segeln trieb das Schiff noch weiter in den tonigen Grund ein. Der Capitain, der kaum 2 Stunden geruht hatte, um auf so schreckliche Art geweckt zu werden, traf ungesäumt alle möglichen Anstalten, um das Schiff wieder flott zu machen.

Während denselben signalirte ein Schiff «Can we help you» (Können wir Ihnen helfen), worauf mit «Yes» geantwortet wurde. Die «Orin», Cap[itain] Gill, von Liverpool gieng also bei der besten Brise zu Anker, um uns aus freien Stücken angetragene Hülfe zu bringen, ohne vorher unsere Flagge zu sehen, was ich wohl von einem Franzosen, aber nie von einem Engländer erwartet hätte.

Drei Anker wurde[n] vermittelt der Boote ins Fahrwasser gebracht, um das Schiff dahin zu holen; stundenlang arbeiteten beide Mannschaften bei einer Hitze von 40° R[éaumur] im Sonnenschein auf die anstrengendste Weise und endlich, dank des weichen Grundes, mit Erfolg.

Doch uns stand noch weitere Angst vor: Unser Unterstewermann war mit seinem Boote eine halbe englische Meile<sup>49</sup> vom Schiffe ab, um das größte Anker einzuholen. Ein Zweites war glücklich von unserm Koch und einem Englishman geborgen und ein Drittes gekappt worden. Es gelang dem Unterstewermann und seinen 4 Mann jedoch nicht, den Anker ins Boot zu ziehen, weßhalb wir ihm signalirten, zurückzukommen, was er aber nicht verstand; zu ihm rudern konnte man der inzwischen eingetretenen Fluth wegen nicht. Die Nacht trat ein, und wir verloren das Boot aus Sicht, als plötzlich der engl[ische] Unterstewermann rief, es treibe in

---

<sup>48</sup> «... über 1/2 Meile vom festen Lande gehen Sumpfpflanzen und auf diesen gewachsene Bäume und Sträucher ins Wasser hinaus» (Bericht an Falkeisen).

<sup>49</sup> 1 englische oder Londoner Meile = 5000 Fuss = 1523,986 m.

einiger Entfernung an uns vorbei. Augenblicklich wurde das andere Boot an ein ein paar 100' langes Tau gebunden und der Strömung überlassen, und konnten die damit abgesandten 2 Matrosen gerade noch in Zeiten ihren Collegen zu Hilfe kommen, ansonst es um die 5 Mann geschehen gewesen wäre. Der Fehler lag an unserm Steuermann, der die Strömung nicht genugsam beobachtet hatte und so an uns vorbei ins Weite hinausgetrieben wurde.

Nachts hatten wir zum Schluß noch einen Scandal: Der fürchterlich anstrengenden Arbeit wegen mußte den Leuten plenty Schnapps gegeben werden, so daß unser Koch und ein Irrländer Gelegenheit hatten, sich zu betrinken, und Streit anfiengen.

Die beiden Capitaine und ich waren in der Cajüte bei einer Flasche Wein, als der Lärm anfieng; wir eilten hinaus, und sie beide trennten die Streitenden, die schon mit dem Messer an einander waren.

Der Irrländer stürzte sich in der Wuth auf Cap[itain] Gill, wurde aber von diesem und Cap[itain] Meincke bald zahm geschlagen, gebunden und ins Boot geworfen. Cap[itain] Gill hatte seine seidene Jacke und sein Hemd in Stücke zerrissen und voll Blut, und Cap[itain] Meincke bekam einen Schlag ins Gesicht.

Der wundgeschlagene Irrländer fluchte und tobte auf die gräßlichste Weise, und bekam ich keine gute Meinung von einem betrunkenen Goddam.

Ein Glück ist es, daß die beiden Capitaine allein sich hinter die Streitenden machten und nicht unsere Matrosen, indem sonst zweifelsohne ein allgemeiner Kampf entbrannt wäre, da die Meisten eher ein wenig zu viel Gin getrunken hatten.

Den guten Cap[itain] Meincke bedauere ich, da ihm der gestrige Tag wohl einen Schaden von mehreren Tausend Francs gebracht hat<sup>50</sup>. — Wäre der Grund nicht so weich gewesen, so wäre das Schiff nicht mehr flottgeworden, und war bereits mit Cap[itain] Gill Uebereinkunft getroffen, daß ich in diesem Falle mit ihm nach S[inga]pore gehe und von da rasch ein Schiff beordere, um die Ladung der Hainan zu retten.

Heute Morgen um 2 Uhr wurden wir wieder segelfertig, hatten Vormittags Stille und jetzt schlanke Brise.

Eine waldige Insel um die andere steigt auf und verschwindet, und stets haben wir ein Paar Schiffe in Sicht, da diese Straßen hauptsächlich in dieser Jahreszeit sehr belebt sind.

---

<sup>50</sup> «... mit dem er nicht an die Assecuranz Regress nehmen kann, da er die Franchise nicht übersteigt... Die Steuerleute dauern mich auch, denn einen so vortrefflichen Cap[itain] wie H[errn] Meincke finden sie nicht so bald wieder und an ein an Bord bleiben ist auch nicht zu denken» (Bericht an Falkeisen).

Singapore, den 29. Juli 1860

Durch die Banca Straße, China See und Rhiostraße hatten wir fortwährend die schönste Gelegenheit. Letztere hat mir besonders wohl gefallen, indem man das Ufer stets ganz nahe hat und 1 malaisches Dorf nach dem andern zu sehen bekommt. Noch  $\frac{1}{2}$  Tagreise von S[inga]pore weg, kamen schon Boote (Sanpan) von diesem Platze uns entgegen, um dem Cap[itain] diese oder jene Dienste anzubieten.

Am 25. Juli Abends 10 Uhr segelten wir in S[inga]pore ein<sup>51</sup>, und machte die Stadt und Rhede auf mich einen ganz günstigen Eindruck.

Unmittelbar an den eigentlichen Reisebericht, den er erst am 3. August absandte, schliesst Conrad Sturzenegger eine ebenso anschauliche Schilderung seiner mannigfachen Beobachtungen und Empfindungen an, welche ihn nach den ersten Begegnungen mit einer ihm völlig neuen Umgebung erfüllten:

Den folgenden Morgen stellte ich mich im Bureau m[einer] Patrons ein und wurde von diesen ganz freundlich aufgenommen.

Ich blieb den Tag durch im Comptoir, um mich ein wenig umzusehen, und will ich Euch in kurzen Zügen Einiges darüber schreiben.

Die Magazine, Bureaux etc. sind alle am Hafen gelegen, so daß die Waaren von den Schiffen ganz nahe herangebracht werden können. — Die Bureaux selbst sind sehr hoch, mit großen Thüren, die auf die Veranda gehen; fortwährender Zug dämpft die Hitze, so daß wir hier im Comptoir eben so kühl haben als bei Euch zur Sommerzeit. — Neben der Schreibstube sind die Verkaufslocale, wo alle Muster ausgestellt sind, und kommen tagtäglich wohl bei 50 à 100 Chinesen, Malayen, Hindus etc., um ihre Einkäufe zu machen, was für mich ein sehr intressantes Schauspiel war.

Abends  $\frac{1}{2}$ 5 Uhr fuhren wir nach Hause (Campagne, ca.  $\frac{3}{4}$  Stunden zu fahren), und geht der Weg fortwährend längs schönen Alleen, Kokosnußplantagen und prächtigen europäischen Campagnen vorbei.

Unsere Campagne ist eine der weitesten von der Stadt, auf einem schönen Hügel gelegen, von dem man eine ganz schöne Aussicht genießt. — An Gebäulichkeiten sind vorhanden: 1 Wohnhaus für H[errn] Cramer, 1 für H[errn] Schmidt j[unio]r und 1 für die Angestellten, ferner 1 Gartenhaus mit Billardzimmer, große Stallungen und chinesische und malaische Wohnungen. Mein Zimmer ist sehr hoch (ca. 20') und hat 4 große, auf die Veranda gehende Thüren; 1 Fünfte führt in den Salon, der in der Mitte zwischen den Zimmern der Angestellten sich befindet. Für allen möglichen Confort ist bestens gesorgt; die Zimmer sind voll Ruhebetten,

---

<sup>51</sup> «Den 25. ct. Nachts 10 U[hr] ankerten wir in Singapore nach einer Reise von 102 Tagen ab Cuxhaven» (Bericht an Falkeisen).

Lehnstühle etc. Durch eine Treppe gelangt man in das Badezimmer (je eins für einen Jeden), das man täglich 1 Mal benützt<sup>52</sup>.

Jeder Commis hat seinen chinesischen Bedienten, so daß man auch nicht das Geringste selbst zu besorgen hat. Der Junge soignirt die Wäsche, legt mir jeden Morgen alle Kleider parat, denn 1 Rock aus dem Schrank zu nehmen, halten hier die Europäer für zu mühsam; kurz, in einem Wort, wo man steht und geht, ist man bedient.

Morgens 5 à 6 U[hr] stehe ich auf, spaziere dann bis 7 U[hr], bade und mache mich auf das Frühstück bereit. In den Speisesaal im Wohnhaus vom Chef gelangt man von unserm Haus weg durch eine lange Säulengallerie. — Das Frühstück besteht aus Geflügel, Fischen, Früchten etc., und wird dabei Bordeaux, Bier und Eis getrunken. (Café wird Jedem um 6 U[hr] ins Zimmer gebracht.)

Um 1/2 10 U[hr] fahren wir zusammen in 3 Equipagen nach der Stadt. — Im Comptoir habe ich einstweilen wenig zu thun, da Graemiger (von Altstätten), der Verkäufer ist, in ca. 2 Monaten austritt<sup>53</sup> und ich somit so rasch wie möglich malayisch lernen muß, um nachher dem Verkaufe vorstehen zu können; ich bin daher den ganzen Tag im Verkaufszimmer, um mit den verschiedenen Importen vertraut zu werden, und habe ich folglich eine sehr angenehme Stellung in Aussicht.

Zur Zeit, als ich engagirt wurde, wußte man noch nicht, daß Graemiger austrete, ansonst ich mit dem Steamer hätte kommen müssen, und da 2 Schweizer mit den Importen vollauf zu thun haben, so wurde schon vor etwa 8 Wochen nach Hamb[ur]g wegen einem Zweiten geschrieben, und soll es mich sehr freuen, bald einen Landsmann hier zu haben.

Im Comptoir stehen stets kalte Speisen, Früchte und Wein zu unserer Verfügung; geraucht wird den ganzen Tag, und genirt man sich vor den Principalen wirklich in keiner Beziehung.

Abends 1/2 5 U[hr] fährt man wieder nach Hause, dinnirt mit etwa 8 Gängen, und nachher treibt ein Jeder, was ihm einfällt.

Im Ganzen gefällt mir Alles ganz gut; was mir unangenehm ist, ist das große Wesen und die Steifheit, mit der Alles vorgeht und woran ich eben nicht im Geringsten gewöhnt war.

---

<sup>52</sup> «Die Campagne von R[autenberg], Sch[midt] & Co. besteht aus 2 Wohnhäusern, 1 Billardhaus, malaischen und chinesischen Wohnungen, großen Stallungen und schönen Gartenanlagen. Alles steht auf einem Hügel wie die meisten europäischen Sitze in der Umgebung Singapores. Das Haus der Angestellten, das durch eine lange Säulengallerie mit der Wohnung der Principale verbunden ist, ist in 6 Zimmer abgetheilt, die alle wieder auf 2 große Salons abordiren. Nach der Veranda, die ums ganze Gebäude auf Säulen ruht, gehen von jedem Zimmer 3 oder 4 ca. 20' hohe Bogenthüren. Unter jedem Zimmer befindet sich die Badestube, die man alle Morgen besuchen muß» (Bericht an Falkeisen).

<sup>53</sup> «Graemiger von Altstätten leitet den Verkauf, wird jedoch schon in 2 Monaten nach Batavia gehen» (Bericht an Falkeisen).

*Ich befinde mich ordentlich wohl, habe aber das leidige Ohrensausen immer noch; ich glaube indessen, mich ganz gut an hiesiges Klima gewöhnen zu können, das nicht im mindesten ungesund sein soll. — Die Hitze finde ich gar nicht so lästig, da überall Vorsorge getroffen wird, um sie zu mäßigen. Von Mousquitos habe ich bis Dato noch nichts verspürt, hoffe somit, daß es auch damit nicht so gefährlich werde, wie man sich in Europa Vorstellungen macht.*

*Von Singapore habe ich bis zur Stunde noch nicht viel gesehen, denn weiter denn in den Club bin ich noch gar nicht gekommen. Die Stadt besteht übrigens aus fast lauter chinesischen Shops (Laden), denn hier handelt Alles, Perser, Araber, Malayen, Clinks (Hindus), Chinesen und Europäer. Die Haupteinwohnerzahl bilden die Chinesen, deren es ca. 60'000 haben soll.*

*Die hiesigen 8 Schweizer haben mich sehr freundlich aufgenommen, und glaube ich, in deren Gesellschaft manchen angenehmen Abend erleben zu können; schade ist es nur, daß Alle so weit auseinander wohnen, denn bis wir im Clubhause sind, müssen die Meisten 1/2 Stunde weit gehen [...]*

*Meine Reisebeschreibung oder überhaupt m[einen] Brief muß ich bitten, gar nicht aus der Hand zu geben, Herr V[etter] Buff immerhin ausgenommen, der hoffentlich in Anbetracht, daß das Meiste auf See geschrieben wurde, m[ein] schlechtes Geschreibsel und schlechten Styl entschuldigen wird [...]*

*Mit nächster Mail kann ich Euch wahrscheinlich Ausführlicheres über S[inga]pore schreiben<sup>54</sup> und überhaupt eher beurtheilen, wie es mir ergeht und gefällt [...]*

*Schließlich hoffe ich, dieser Brief werde Euch alle gesund und wohl treffen, und verbleibe mit herzlichem Gruß*

*Euer treuer Bruder  
Conrad*

[...]

Zielstrebig und mit grossem Einsatz arbeitete sich Conrad Sturzenegger am neuen Orte innerhalb kurzer Zeit zunächst in den Import, anschliessend auch in den Export ein und avancierte bereits auf 1. Januar 1866 zum Partner der bedeutenden Firma Rautenberg, Schmidt + Co.<sup>55</sup>, die in Singapore und Penang ihre Häuser besass

<sup>54</sup> Vgl. den ausführlichen Brief Sturzenegggers an seine Geschwister vom 18. 8. 1860 (FA Sturzenegger-Morstadt, Fasz. IX).

<sup>55</sup> Einige bis 1848 zurückreichende, vorab die Geschäftsgründung betreffende Dokumente sowie ein Band Etiketten-Kontrolle und verschiedene Muster von Transportsäcken befinden sich im FA Sturzenegger-Morstadt, Fasz. XXIV u. XXV.

und angeblich «ungeheure Geschäfte»<sup>56</sup> machte. Singapore, der zentrale Stapel- und Handelsplatz für den gesamten Malaiischen Archipel, befand sich damals in vollem Aufschwung; der Markt lag noch in den Händen verhältnismässig weniger europäischer Firmen, «die sich, da sie alle sehr gut verdienten, gegenseitig noch keine grosse Konkurrenz machten».<sup>57</sup>

Es ist hier nun freilich nicht der Ort, auf Sturzeneggers Aufenthalt und berufliches Wirken in den Straits Settlements näher einzutreten, obwohl sich auch darüber ein recht umfangreiches Material im Familienarchiv Sturzenegger-Morstadt befindet<sup>58</sup>. Kaum viel weniger gut dokumentiert sind wir übrigens in bezug auf dessen jüngeren Bruder Adolf Sturzenegger (1844—1874), der 1865 nach Ostindien kam, sich ab 1870 als Pflanze in Deli auf Sumatra betätigte und dort 1874 an Cholera gestorben ist<sup>59</sup>.

Anfang 1867 trat Conrad Sturzenegger — diesmal nun allerdings nicht mehr per Segelschiff — seinen verdienten, vorab auch der Brautschau geltenden Heimaturlaub an<sup>60</sup>. Im Hause seines Geschäftsfreundes und engeren Landsmannes Johann Ulrich Niederer-Rumpus (1830—1884), der sich nach seiner Rückkehr aus Batavia in Schaffhausen niedergelassen hatte, lernte er die 22jährige, musikbegabte Adolfine Morstadt, Tochter des damaligen Schaffhauser Gymnasial-

---

<sup>56</sup> FA Sturzenegger-Morstadt, Fasz. XXIV (Auszüge aus Briefen von Jakob Troll an seine Eltern, 26. 5. 1861). Troll kam 1862 als Assistent Sturzeneggers nach Singapore (FA Sturzenegger-Morstadt, Fasz. IX, Briefe Conrad Sturzeneggers an seine Schwester Marie vom 4. 6., 5. 7. u. 5. 9. 1862).

<sup>57</sup> FA Sturzenegger-Morstadt, Fasz. XXVI (Biographische Notizen von Eduard Morstadt).

<sup>58</sup> FA Sturzenegger-Morstadt, Fasz. VIII (15 Briefe von Adolf Sturzenegger an seine Schwester Marie, 1863—1874; 22 Briefe von Adolfine Sturzenegger-Morstadt an die Geschwister Sturzenegger in Trogen, 1868—1872), Fasz. IX (25 Briefe von Conrad Sturzenegger an seine Geschwister, 1860—1867), Fasz. XXIII (Tagebuchnotizen von Adolfine Sturzenegger-Morstadt, 1873/74) u. Fasz. XXIV (Auszüge aus Briefen von Jakob Troll an seine Eltern, 1860 bis 1874).

<sup>59</sup> Vgl. die unter Anmerkung 58 bezeichneten Quellen sowie den kurzen Bericht von Marie Sturzenegger über den Tod ihres Bruders, 1874 (FA Sturzenegger-Morstadt, Fasz. XXIII).

Auch Adolf Sturzenegger gibt eine ausführlichere Beschreibung seiner gar 134 Tage dauernden, an Bord der «Tek-Li» unter Kapitän Kier bewältigten Seereise nach Singapore (FA Sturzenegger-Morstadt, Fasz. VIII, Briefe an seine Schwester Marie vom 7. 6., 22. 6., 1. 9. u. 2. 11. 1865).

<sup>60</sup> FA Sturzenegger-Morstadt, Fasz. XXIV (Auszüge aus Briefen von Jakob Troll an seine Eltern, 1. 12. 1866—19. 1. 1868) u. Fasz. XXVI (Biographische Notizen von Eduard Morstadt).



direktors, kennen, mit der er sich am 9. Januar 1868 verheiratete<sup>61</sup>. Schon wenige Wochen später reiste das junge Paar von Marseille aus auf einem Dampfer der Messageries Maritimes nach Singapore ab<sup>62</sup>, woselbst sich sechs an Arbeit und Erfolg sehr reiche Jahre anschlossen, in denen Sturzenegger die Firma während längerer Zeit alleine führte<sup>63</sup>. Im Februar/März 1874 kehrte dann die Familie — inzwischen war auch ein Sohn, der spätere Schaffhauser Regierungsrat Dr. Fritz Sturzenegger (1870—1955), geboren worden — endgültig in die Heimat zurück<sup>64</sup>; sie wohnte zunächst in Zürich-Enge, wo der zweite Sohn, der nachmalige Kunstmaler Hans Sturzenegger (1875 bis 1943), zur Welt kam, ehe sie im August 1875 nach Schaffhausen ins käuflich erworbene Landgut «Belair» übersiedelte<sup>65</sup>. Von hier aus betrieb Conrad Sturzenegger seine überseeischen Geschäfte mit grossem Geschick noch über lange Jahre hinweg weiter, bis er allmählich von seinem jüngsten Sohne Robert Sturzenegger (1880—1958) abgelöst wurde, der 1906 Teilhaber geworden war<sup>66</sup>, sich Ende 1922 jedoch gezwungen sah, die 1909 ganz übernommene Firma<sup>67</sup> Konkurses halber aus der Hand zu geben<sup>68</sup>. Auf diese Weise wurde denn hinter die beeindruckende Karriere eines Selfmademans, die im Grunde mit jener Seefahrt nach Singapore im Jahre 1860 ihren Anfang genommen hatte, nachträglich noch ein recht unglücklicher und bedauerlicher Schlusspunkt gesetzt.

---

<sup>61</sup> FA Sturzenegger-Morstadt, Fasz. XIII (Auszug aus dem Familienregister).

<sup>62</sup> Kurze Reisebeschreibung von Adolfine Sturzenegger-Morstadt an ihre Schwägerin Marie Sturzenegger vom 16. 3. 1868 (FA Sturzenegger-Morstadt, Fasz. VIII).

<sup>63</sup> Vgl. den Brief von Adolfine Sturzenegger-Morstadt an ihre Schwägerin Marie Sturzenegger vom 29. 3. 1870 (FA Sturzenegger-Morstadt, Fasz. VIII).

<sup>64</sup> Die Reise führte durch den 1869 eröffneten Suezkanal, vgl. die Tagebuchnotizen von Adolfine Sturzenegger-Morstadt (FA Sturzenegger-Morstadt, Fasz. XXIII).

<sup>65</sup> Stadtarchiv Schaffhausen, Fertigungsbuch XXVI, S. 389 ff.; Register der Einwohnerkontrolle, Nr. 4349.

<sup>66</sup> FA Sturzenegger-Morstadt, Fasz. XXIV (Geschäftsdokumente, 1906); vgl. auch die Notizen seiner Mutter bei seiner Abreise nach Singapore, 1901 (Fasz. XXIII).

<sup>67</sup> *Amts-Blatt für den Kanton Schaffhausen* 1909, S. 84 f.

<sup>68</sup> Akten im Stadtarchiv Schaffhausen, E III 02.3.