

Werk

Titel: Der australische Overland-Telegraph. Der Roper Fluss und Maria Island. Das britis...

Autor: Greffrath, Henry

Ort: Berlin

Jahr: 1873

PURL: https://resolver.sub.uni-goettingen.de/purl?391365657_1873_0008|LOG_0012

Kontakt/Contact

[Digizeitschriften e.V.](#)
SUB Göttingen
Platz der Göttinger Sieben 1
37073 Göttingen

✉ info@digizeitschriften.de

III.

Der australische Overland-Telegraph. Der Roper Fluss und Maria Island. Das britisch-australische Cabel.

Mitgetheilt von Henry Greffrath.

Unser Jahrhundert ist reich an grossen Unternehmungen. Auch das jugendliche Australien legt Zeugniß davon ab. Wir brauchen nur an die nunmehr vollendete Eisenbahn zu erinnern, welche von Sydney, Colonie Neu-Süd-Wales, auslaufend, über die Blue Mountains nach Bathurst führt, — eine wahrhaft riesige Arbeit. Ein nicht minder grossartiges Werk repräsentirt sich in dem am 22sten August 1872 beendigten Overland-Telegraphen von Port Augusta, Colonie Süd-Australien, mitten durch den unbekanntem australischen Continent, nach Port Darwin, Nord-Australien, in der Länge von 1,794 englischen Meilen. War es auch schon vor neun Jahren dem berühmten, vor drei Jahren verstorbenen John Mc. Douall Stuart unter grossen Schwierigkeiten endlich gelungen, Australien, von Süd nach Nord und zurück, zum ersten Male zu durchreisen, so war doch damit nichts weiter bekannt geworden, als was eben jene Reiseroute darbot, während Alles zur Rechten und zur Linken davon terra incognita blieb.

Es soll unsere Aufgabe sein, im Nachfolgenden zunächst die Geschichte des australischen Overland-Telegraphen zu erzählen.

Es war im März 1870, als in Australien die Nachricht eintraf, dass die Telegraph Construction and Maintenance Company in London damit umgehe, ein Cabel zwischen Singapore und Normanton legen zu lassen. Letzteres ist ein junges Städtchen mit, nach der Zählung vom 1. September 1871, erst 110 Einwohnern, an der Mündung des in den Gulf of Carpentaria einlaufenden Flusses Norman, im Norden der Colonie Queensland. Der Vorstand obiger Compagnie, Captain Sherard Osborne, richtete ein vom 22. Januar 1870 datirtes Schreiben an den Gouverneur von Süd-Australien, Sir James Ferguson, ihn ersuchend, die Regierung seiner Colonie wolle, für den Fall, dass Port Darwin als Zwischenstation gewählt werde, die Gesellschaft in ihrem Unternehmen möglichst unterstützen.

Die Colonie Süd-Australien hat, wie bekannt ist, vor etlichen Jahren am Port Darwin eine Filial-Colonie gegründet, und hatte

eben deshalb ein besonderes Interesse, dass das, Australien mit Europa verbindende Cabel dort einliefe. So antwortete denn das damalige Ministerium, unter Mr. Strangways als Premier, umgehend, dass man, mit ausserordentlichem Vergnügen, der Compagnie in jeder Beziehung entgegenkommen würde, und deutete gleichzeitig an, wie man eventuell auch bereit wäre, dem Parlamente eine Vorlage zu machen, welche die Herstellung eines Overland-Telegraphen von Port Augusta, an der Spitze des Spencer Gulf, nach Port Darwin bezweckte, entweder auf eigene Kosten oder unter Garantirung einer bestimmten Rente.

Darauf hin ward Commander Noel Osborne von London delegirt und traf im April in Adelaide ein. Verhandlungen zwischen ihm und Mr. Charles Todd, dem General-Postmeister und Telegraphendirector der Colonie Süd-Australien, wurden sofort eingeleitet, und am 18. April legte letzterer der Regierung ein Memorial vor, in welchem die vielfachen Vortheile eines Overland-Telegraphen auseinander gesetzt waren und die Gesamtkosten auf L. 120,000 geschätzt wurden. Es kam eine Einigung, vorbehaltlich einiger Punkte, die noch der Bestätigung in London bedurften, dahin zu Stande, dass Port Darwin, anstatt Normanton, den Endpunkt des Cabels bilden solle, wogegen sich die südaustralische Regierung verpflichtete, den Landtelegraphen bis zu Ende des Jahres 1871 fertig zu stellen.

Eine Vorlage in diesem Sinne ward am 16. Juni vom Parlamente angenommen, und als später die British-Australian Telegraph Company, welche sich von der Telegraph Construction and Maintenance Company mit einem Capitale von L. 600,000 abgezweigt hatte, den Zusatz von verschiedenen bindenden Clauseln verlangte, wurde die Regierung im October vom Parlamente ermächtigt, den Contract dahin zu modificiren und zum Abschlusse zu bringen.

Durch das plötzliche Dazwischentreten der Colonie Süd-Australien scheiterten also die Verhandlungen Queensland's, welche einem günstigen Abschlusse schon so nahe waren, und es darf daher nicht befremden, wenn die Erbitterung über das nachträgliche Fehlschlagen dort gross war und es auch noch heute ist. Queensland glaubte umso mehr seines Erfolges sicher zu sein, als es mit aller Energie damit beschäftigt war, von Cardwell, einem Städtchen in spe an der Ostküste mit 96 Einwohnern, nach Normanton telegraphische Communication einzurichten. Da nun Cardwell bereits mit Brisbane, der Hauptstadt von Queensland, telegraphisch verbunden war, so war damit vom Gulf of Carpentaria aus ein telegraphischer Connex mit allen australischen Colonien, ausgenommen West-Australien, in's Leben gerufen.

Mr. Charles Todd, unter dessen Controlle das grosse Werk, zu dem er die Vaterschaft vertritt und in welches er seine ganze Ehre

setzte, gestellt ward, verlor keine Zeit. So weit die nöthigen Materialien in Süd-Australien und den anderen Colonien angekauft werden konnten, geschah es, während für den übrigen Bedarf Aufträge nach England abgingen. Schon zu Anfang Juli wurden Offerten wegen Einrichtung des Overland-Telegraphen, dessen Länge man damals auf 1700 englische Meilen berechnete, eingefordert. Der Contract für die Northern Territory-Sectionen, bis $19\frac{1}{2}^{\circ}$ S. Br. reichend und 500 Miles lang, fiel an die Herren Darwent and Dalwood in Adelaide. Dieselben verpflichteten sich, die ersten 250 Miles für L. 60 und den Rest für L. 89 pro Mile, oder das Ganze für L. 37,250 herzustellen. Betreffend die übrigen 1200 Miles, so ward zwar das Angebot des Mr. John Rounsevell, d. i. L. 38 pro Mile für die ersten 400, L. 53 pro Mile für die zweiten 400, und L. 76.10 s. für die letzten 400 Miles, acceptirt, kam aber dann nicht zur Unterzeichnung und Gültigkeit. Vielmehr beschloss die Regierung, die Centralsectionen von ihren eigenen Ingenieuren ausführen zu lassen, und vereinbarte im September mit Mr. E. M. Bagot einen Contract, dem gemäss dieser die ersten 512 Miles von Port Augusta aufwärts übernahm.

Am 28. Juli ward Mr. John Ross, ein bewährter Bushman, begleitet von dem Feldmesser Mr. Harvey und sieben Mann, von Beltana aus, einer nördlich von Port Augusta bei Mount Margaret gelegenen Schafstation des Honorable Mr. Thomas Elder, deren Verwalter Mr. Ross bis dahin war, den Norden hinauf beordert, um die Richtung der Telegraphenlinie auf der Länge von 400 Miles zu bestimmen und abzustecken.

Drei Wochen später, am 20. August, verliess das Dampfschiff Omeo Port Adelaide, welches die Herren Darwent und Dalwood gechartert hatten, um 75 Mann, darunter acht Feldmesser und Verwaltungsbeamte, nach Port Darwin, von wo ab ihre Thätigkeit beginnen sollte, überzuführen. Mr. Paqualin hatte die Oberleitung, während von Seiten der südaustralischen Regierung Mr. W. Mc. Minn an erster und Mr. Burton an zweiter Stelle als controllirende Beamte beigegeben waren. Der Dampfer traf, nachdem er in Brisbane, Colonie Queensland, noch Vieh u. s. w. eingenommen hatte, schon am 9. September in Port Darwin ein. Am 15. September wurde daselbst der erste Telegraphenpfahl von Miss Douglas, der Tochter des Government-Resident der jungen Ansiedlung um Port Darwin, unter üblicher Feierlichkeit und allgemeinem Jubel eingesetzt.

Die mittlere Strecke von $19\frac{1}{2}^{\circ}$ bis 27° S. Br., welche, wie bereits angegeben, die Regierung selber ausführen lassen wollte, ward in fünf Sectionen abgetheilt und wurden dieselben einzeln unter die Oberaufsicht der Herren Knuckey, G. Mc. Minn, Mills,

Woods und Harvey gestellt. Sie hatten ein Personal von 200 Mann unter sich, und dazu 800 Pferde und Ochsen, und 100 Kameele zur Verfügung. Da die Ausrüstung mit aller Energie betrieben ward, so konnten drei Partien schon am 29. August, und die beiden andern am 5. September die Reise in das Innere antreten. Die südlichste der fünf Sectionen, dem Mr. Knuckey übergeben, wurde Ende December erreicht, und die Operationen begannen dort sofort. Dagegen traten für das weitere Fortkommen sehr grosse Schwierigkeiten in den Weg, und die Mac Donnell Ranges, ein zerklüftetes und jähes Gebirge, wo man im Februar 1871 anlangte, schienen anfänglich völlig unpassirbar, bis es endlich den Herren Woods und Mills gelang, eine Passage aufzufinden. Mr. Harvey, welchem die oberste Section zugefallen war, traf daselbst erst im Mai 1871 ein.

Mr. Bagot war auf seiner südlichen Linie nicht minder rührig, und am 1. October wurde in Port Augusta der erste Telegraphenpfahl gesetzt. Mr. Bagot hatte seine 512 Miles lange Strecke in zwei Sectionen getheilt, von denen die eine unter Mr. B. H. Babbage und die andere unter Mr. W. H. Abbott stand.

Bis zum Juli liefen von allen Sectionen nur günstige Nachrichten ein, und Mr. Charles Todd war sanguinisch genug, die Fertigstellung des Telegraphen bis zum 31. December als unzweifelhaft anzunehmen. Da traf, zum allgemeinen Erstaunen und Unwillen der Bewohner von Adelaide, am 8. Juli der Schooner Gulnare von Port Darwin in Port Adelaide ein und brachte den Regierungsbevollmächtigten Mr. W. Mc. Minn und 52 Mann, also den grösseren Theil der Darwent and Dalwood-Expedition, zurück. Mr. Mc. Minn hatte am 3. Mai den Contract der Unternehmer für null und nichtig erklärt, angeblich, weil das von ihnen engagirte Personal und die Mittel, welche ihnen zur Verfügung standen, nicht ausreichten, und auch keine Aussicht auf adäquate Verstärkung vorhanden wäre, um die übernommenen Arbeiten bis zum stipulirten Termine zu beendigen. Ob diese Gründe stichhaltig sind und das rasche summarische Verfahren des Regierungsbevollmächtigten rechtfertigen, wird eine Klage auf Entschädigung, welche die Herren Darwent und Dalwood beim Obergerichte in Adelaide gegen die südaustralische Regierung erhoben und die dort nächstens zum Austrage gelangen wird, erweisen. So viel scheint festzustehen, dass, wenn gleich das Personal der Aufgabe auch nicht völlig gewachsen war, doch Mr. Mc. Minn, welcher selber sich ohne Erfolg um den Contract bemüht hatte, von vornherein eine sehr animose Gesinnung gegen die Unternehmer zeigte. Die Herren Darwent und Dalwood hatten gleich zu Anfang auf solch ein mögliches Verhältniss hingewiesen und gegen die Ernennung des Mr. Mc. Minn protestirt, allein die Regierung war nicht darauf eingegangen.

Leider fiel diese Unterbrechung der Arbeiten in den Anfang der trocknen Jahreszeit, die also nun völlig unbenutzt vorüber ging.

Mr. Paqualin hatte bis zum 3. Mai auf der Strecke von 225 Miles Pfähle errichtet, und auf 129 Miles, von Port Darwin aus südlich, den Telegraphendraht gezogen. Mr. Burton, der oben erwähnte zweite Regierungsbevollmächtigte, war in Port Darwin geblieben und hatte aus der Darwent and Dalwood Gesellschaft die brauchbarsten Kräfte engagirt und zurückbehalten, und wenn gleich er mit denselben noch andere Arbeiter vereinigte, so brachte er es doch nur auf ein Corps von nicht mehr als 36 Mann. Allein er war auch mit Materialien und Transportmitteln zu schlecht und zu schwach versehen, als dass sich vor Ankunft der von Adelaide zu erwartenden Supplementirung viel hätte ausrichten lassen.

Unter solchen zerfahrenen Verhältnissen blieb der südaustralischen Regierung natürlich nichts weiter übrig, als die Ausführung der Arbeiten von Port Darwin ab ebenfalls schleunigst in eigene Hand zu nehmen. Keine Kosten und keine Mühen wurden gespart, um eine in jeder Beziehung lebensfähige Expedition auszurüsten. Eine ausgesuchte Mannschaft ward engagirt, Schiffe wurden in den benachbarten Colonien geschartert, um Schlacht- und Zugvieh aus Neu-Süd-Wales und Queensland nach Port Darwin zu transportiren, und Mr. R. D. Ross ward nach Sydney geschickt, um den Ankauf und die Einschiffung von Pferden und Rindvieh daselbst zu überwachen.

Die ganze Expedition wurde unter die Oberaufsicht des Mr. R. C. Patterson gestellt, eines eben so befähigten als energischen Regierungsfeldmessers, welchem für den Fall, dass er den Telegraphen auf der nördlichen Abtheilung bis zu Ende des Jahres 1871 oder doch zu Anfang des nächsten Jahres fertig bringe, ein ansehnlicher Gewinn zugesichert ward. Allein durch einen grossen Fehler, welchen die Regierung dadurch beging, dass sie den Roper River, welcher in den Gulf of Carpentaria mündet, völlig ignorirte, wurde die Ausführung der Aufgabe in der stipulirten Zeit von vornherein zur Unmöglichkeit. Repräsentationen von 3 Seiten Personen, welche mit dem Northern Territory wohl bekannt waren, sowie die dringendsten Vorstellungen des Mr. Charles Todd und des Mr. Patterson, den Roper River zur Operationsbasis für die unteren Sectionen in der Northern Territory-Telegraphenlinie zu bestimmen, scheiterten an dem Eigensinn des damaligen Premier- und Finanzministers, Mr. John Hart. Viele der späteren Schwierigkeiten und Unfälle würden sonst nicht zu Tage gekommen sein, und die Vollendung des Telegraphen bis zu Ende 1871 wäre höchst wahrscheinlich gelungen.

Als Mr. Patterson am 25. August auf dem Dampfer Omeo mit seinem Personal in Port Darwin einlief, befahl ihm ein Missgeschick nach dem andern.

Anstatt Zugvieh und Wagen für den Transport der Materialien u. s. w. im Inneren vorzufinden, hatte Mr. Burton, in der gewissen Annahme, dass der Roper River zur zukünftigen Operationsbasis würde gewählt werden, Alles, was er besass, nach dem Catherine River abgehen lassen. Als dann später die in Neu-Süd-Wales mit Pferden, Ochsen u. s. w. befrachteten Schiffe nachfolgten, ergab sich, dass wenigstens auf den Schiffen „Antipodes“ und „Laju“ (mit „Golden Fleece“ und „Himalaya“ traf hernach besseres Vieh ein) eine bedeutende Anzahl Ochsen, aus Mangel an Wasser und wegen schlechten Futters, zum Theil auch in Folge des zu hohen Alters, während der Seereise gestorben waren. Und unter den gelandeten Thieren befand sich der bei weitem grössere Theil in einem so kläglichen Zustande, dass sie entweder bald nach der Landung crepirten oder doch für schwere Frachten durch wegelose Gegenden sich als ziemlich unbrauchbar erwiesen.

Gleich bei seiner Ankunft in Port Darwin vertheilte Mr. Patterson die ihm übertragene Aufgabe auf vier Sectionen von je 110 Miles. Mr. Burton, wohl der tüchtigste Ingenieur am Overland-Telegraphen, übernahm Nr. 1, d. i. die südlichste Section, und verliess mit seiner Mannschaft am 8. September Port Darwin. No. 2 fiel an Mr. Mc. Lachlan, an dessen Stelle später Mr. Mitchell trat, und begab sich derselbe am 30. September auf seine Abtheilung. No. 3 stand unter Mr. Rutt, der am 8. October von Port Darwin abging. Aus Mangel an Transportmitteln musste dagegen die nördlichste Section einstweilen ganz ausser Acht gelassen werden.

Aber der Transport konnte nur mit grosser Langsamkeit vorwärts gebracht werden und repräsentirte nichts weiter, als eine Kette von Unfällen — ausserordentliche Dürre, Mangel an Wasser, zerbrochene Wagen, Ochsen und Pferde todt oder zum Fortkommen untauglich u. s. w. Unter solchen traurigen Verhältnissen hielt es Mr. Patterson, zu seinem grossen Leidwesen, für geboten, sich zunächst auf die drei oberen Sectionen, also mit Ausschluss von No. 1, zu beschränken, und zu versuchen, wenigstens auf diesen bis Ende 1871 den Draht zu spannen. Die übrig bleibende Lücke musste dann von Courieren beritten werden. Mr. Burton, welcher sich mit Mühe hundert Miles fortbewegt hatte, erhielt also in diesem Sinne Instructionen.

Am 5. October hatte Mr. Patterson den Schooner Gulnare, welcher ihm als Küstenfahrer zur Disposition gestellt war, mit einem Cargo von 220 Tonnen, bestehend aus Rationen und Materialien, von Port Darwin nach dem Roper River abgeschickt, um dort, der grösseren Nähe wegen, an der Telegraphenlinie ein Ergänzungs-Depôt für die Sectionen einzurichten. Allein schon nach vier Tagen lief die Nachricht ein, dass der Schooner nördlich von Vernon Island

gestrandet sei, und obgleich es gelang, mit Hilfe des herbeigerufenen Schiffes Bengal einen Theil der Fracht zu löschen und dadurch den Gulnare wieder flott zu machen und nach Port Darwin zurückzubringen, so musste doch letzterer für völlig seeuntüchtig erklärt werden. Es ward nun einstweilen der Bengal, für den Preis von L. 400 pro Monat, geschartert, um an Stelle des Gulnare zu treten.

Die Hiobsposten, welche von den vorrückenden Gesellschaften unaufhörlich einliefen, veranlassten Mr. Patterson zu einer weiteren Aenderung seines Planes. Er telegraphirte am 21. October an Mr. Mc. Lachlan, Mr. Burton durch einen Boten zu informiren, nicht weiter vorzurücken, sondern die Arbeiten zu beginnen, wo er sich gerade befände. Allein Mr. Mc. Lachlan war nicht in der Lage, die Botschaft an ihre Adresse zu befördern, und so setzte Mr. Burton unter ausserordentlichen Schwierigkeiten und nutzloser Anstrengung die Reise fort.

Mit Bangigkeit sah Mr. Patterson dem Eintritte der nassen Jahreszeit entgegen, denn es war ihm bekannt, dass in den vier Monaten December, Januar, Februar und März des Vorjahres nicht weniger als $52\frac{3}{4}$ Zoll Regenwasser gefallen waren. Träte nun schon im nächsten December ein ebenso heftiger Regenfall ein, so hätte damit jede Verbindung mit Port Darwin aufgehört, und die Expedition, deren Lebensmittel bei weitem nicht auf Monate ausreichten, wäre der grössten Gefahr ausgesetzt gewesen, sofern nicht am Roper River ein Depôt errichtet wurde, aus dem sie verproviantirt werden konnte.

Unter solchen Umständen sah sich Mr. Patterson gezwungen, am 25. October einen kläglichen Bericht an Mr. Charles Todd nach Adelaide abzuschicken, in welchem er ihn beschwor, die südaustralische Regierung zu veranlassen, dreissig Doppeljoch Ochsen oder ebensoviel Gespann Pferde, so wie ein reiches Quantum von Provisionen, Kleidungsstücken u. s. w. schleunigst nach dem Roper River abzusenden, wenn nicht die ganze Expedition zu Grunde gehen sollte.

Diese Nachricht erregte die grösste Bestürzung in Adelaide, und es blieb selbstverständlich nichts weiter übrig, als dem Gesuche die schnellste Folge zu geben. Das Ministerium Hart war mittlerweile gefallen und an dessen Stelle das Blyth Ministerium getreten, welches sofort beschloss, den Roper River als Hauptbasis für die zukünftigen Operationen zu bewilligen und überdies den Mr. Charles Todd selber nicht bloß mit Lebensmitteln und Zugvieh, sondern auch mit einem verstärkten Arbeiterpersonal nach dem Northern Territory abzuschicken. Hiess es doch mit Nachdruck in Mr. Patterson's Bericht: „Success is never possible with Port Darwin, as the base of operations. Had the Roper been selected, not only would the risk of a disastrous retreat have been avoided, but in all proba-

bility I should have been enabled to suspend the wire before the end of the present year.“

Damit gelangen wir ans Ende des Jahres 1871 oder an den Termin, wo der Overland-Telegraph fertig sein sollte. Die London-Telegraph-Company hatte die Legung des Cabels schon am 20. November bewerkstelligt, und von dem Tage an war wenigstens Port Darwin mit Europa in telegraphischer Verbindung.

In der That waren auch die Arbeiten auf den fünf Central-sectionen, welche 90 Miles nördlich vom Peake beginnen und bis zu Tennant's Creek reichen — eine Länge von nahezu 700 Miles —, glücklich zu Ende gebracht, und Mr. Bagot war ebenfalls am dem Punkte, seine 512 Miles zu vollenden. Schon zu Anfang October waren die Operatoren von Port Augusta abgereist, um von den verschiedenen Telegraphenstationen der fertigen Linie Besitz zu nehmen. Leider ereignete sich dabei der traurige Fall, dass einer derselben, Herr C. Kraagen, ein Deutscher, vor Durst und Erschöpfung sein Leben verlor, indem er auf dem Wege von einer Station zur andern sich verirrte und das Wasser verfehlte. Gegen Ende Januar stand Tennant's Creek mit Port Augusta — eine Entfernung von 1,194 Miles — und damit auch mit Adelaide — 1,384 Miles — in telegraphischer Verbindung. Die Gesamtkosten hatten sich auf dieser Strecke, wie wir aus einem Memorandum an das südaustralische Parlament entnehmen, auf L. 112,500, oder durchschnittlich auf L. 94. 4s. 5d. pro Mile belaufen. Davon entfallen auf die fünf Centralsectionen von 682 Miles L. 74,500, und auf Mr. Bagot's Linie von 512 Miles L. 38,000.

Vom Jahre 1872 ab concentrirte sich das Hauptinteresse in der 600 miles langen Northern Territory-Linie. Um, wie schon erwähnt, die Oberleitung daselbst in eigene Hand zu nehmen, verliess Mr. Todd am 4. Januar Port Adelaide in dem Dampfer Omeo. Die Reise ging direct nach dem Roper River. Er nahm, ausser fünf Beamten, ein Arbeiterpersonal von 28 Mann mit sich, sowie 86 Pferde, 17 Wagen und viel Vorräthe und Materialien. Was aus Mangel an Raum zurückbleiben musste, sollte am 30. Januar in dem Dampfer Tararua nachfolgen. Der kleine Dampfer Young Australian war schon am 23. December von Port Adelaide via King George's Sound nach Port Darwin abgegangen, um dort die Stelle des unbrauchbar gewordenen Gulnare einzunehmen. Zunächst sollte derselbe sich ungesäumt von Port Darwin nach der Mündung des Roper River begeben, wo er dem zu erwartenden Dampfer Omeo als Lichterschiff zu dienen hatte, indem man vernahm, dass letzterer bei seiner Grösse und seinem Tiefgange nicht im Stande sein würde, in den Roper River einzulaufen.

Am 27. Januar traf der Omeo an der Mündung des Roper

River ein, aber der Young Australian war nirgends zu sehen. Unter solchen Umständen blieb für Mr. Todd nichts weiter übrig, als indem er im Namen der südaustralischen Regierung, die ganze Verantwortlichkeit für den Fall eines Unglücks auf sich nahm, den Capitain Calder zu veranlassen, mit dem Omeo, welcher einen Tiefgang von 15 Fuss hatte, den völlig unbekanntem Fluss hinaufzuführen. Er hielt sich zu diesem Wagniss umso mehr berechtigt, als die Pferde, von denen schon zwei auf der Reise gestorben waren, sich in einem sehr schwachen Zustande befanden, und eine verzögerte Landung nur Verlust bringen musste. Noch am 27. Januar lief der Omeo, ohne die geringste Schwierigkeit, in die Mündung ein und dampfte den herrlichen Fluss hinauf. In der Höhe von 45 Miles stiess man auf eine schlammige Bank, wo das Wasser von vier auf zwei Faden sank, das weiter hin dann aber wieder die vorige Tiefe annahm. Um über diese Stelle hinweg zu kommen, wurden sämtliche Pferde auf einem gut begrastem Plateau gelandet. Am 3. Februar traf der Young Australian ein und löschte einen beträchtlichen Theil des Cargo's aus dem Omeo. So ward es diesem nun möglich, bis zu einer Höhe zu gelangen, welche sowohl von der Mündung des Roper River, als von einem Punkte des Overland-Telegraphen, der 400 Miles von Port Darwin liegt, 100 Miles entfernt ist. Hier fand man eine Anzahl von Gespannen (teams) vor, welche unter der Leitung von Mr. Stephen King, einem eben so tüchtigen Beamten wie erfahrenen Bushman, die Ingenieure Burton, Mc. Lachlan und Rutt von ihren Sectionen abgeschickt hatten, um aus den zu erwartenden Schiffen Provisionen und andere Vorräthe für sie abzuholen. Dieselben hatten nur unter den grössten Schwierigkeiten und Gefahren die überflutheten Gegenden passiren und den Roper River, wo sie bereits seit dem 19. December vergeblich harrten, erreichen können. Mit ihren Lebensmitteln war es schon so gut wie zu Ende gegangen.

Am Landungsplatze wurde nun ein Telegraphen-Depôt für die unteren Sectionen der Northern Territory-Linie errichtet, und man benannte den Platz „Mason Town“, dem unermüdlichen Zimmermann Mason zu Ehren, welcher dort das erste Gebäude hergestellt hatte.

Wir erlauben uns hier unser Thema zu verlassen, um einige interessante Mittheilungen des Mr. Charles Todd über den wichtigen Roper River, welcher bis dahin sehr wenig bekannt war und dessen Mündung erst im Jahre 1867 von Capitain Francis Cadell auf seiner damaligen Northern Territory-Expedition aufgefunden war, einzuschreiben.

Der Mündung des Roper River gegenüber liegt, in einer Entfernung von 10 Miles, Maria Island, welches, ungefähr 7 Miles lang und 3—4 Miles breit, von Eingeborenen nicht bewohnt wird. Der

Strand ist mit Felsstücken dunkler Farbe, als wäre er damit gepflastert, und die Insel selbst mit Bäumen verkrüppelten Wuchses und mit groben Gräsern bedeckt. Quellen mit frischem Wasser finden sich überall. Eine sehr angenehme Seebrise weht beständig und macht den Aufenthalt auf der Insel sehr gesund.

Der Roper River selbst darf als der schönste Fluss im tropischen Australien gelten und kann von Schiffen, mit einem Tiefgange von 12—14 Fuss, auf 100 Miles ohne irgend welches Risiko befahren werden. Nur in der Entfernung von 45 Miles von der Mündung, oberhalb Bengal Island, befindet sich die bereits oben erwähnte Schlammbank, welche bis jenseit Three Island Reach, 54 Miles vom Ausflusse, reicht.

In der Höhe von 30 Miles erheben sich die Ufer des Flusses, und zu beiden Seiten breiten sich weite Strecken vortrefflichen Alluvialbodens aus, welche aber zum Theil noch den Ueberschwemmungen zur Regenzeit ausgesetzt sind. Auch die Holzarten, unter denen *Paper-Park*, *White Gum*, *Cedar*, *Myrtle*, *Palm* und *Acacia* prädominiren, werden hier besser. Dichte Waldungen erblickt man nicht, vielmehr breiten sich die Bäume parkartig aus, und dazwischen liegen ausgedehnte, mit Blumen und Gras bedeckte Flächen. Das Gras erreicht zum Theil Mannes-Höhe.

Die Weite des Flusses auf den ersten 50 Miles misst 4 bis 500 Yards, und am Landungsplatze, benannt „Mason Town“, noch 120 Yards. Hier zeigt der Fluss eine Tiefe von 25 Fuss, mit einer Steigung von 3 Fuss bei Fluth.

Wilde Enten, Gänse, Goldfasanen, Emus und sogenannte „Native Companions“ waren viel zu sehen, Känguruhs aber seltener. Der Fluss wimmelte von Alligatoren, welche sehr scheu waren und sich eiligst davon machten, so wie man ihnen nahe kam. Die Mosquitos waren eine entsetzliche Plage, und selbst der abgehärtetste Ochsenreiber konnte es ohne Mosquitos-Netze nicht aushalten. Ein Reporter schreibt vom Roper:

Soon as the evening shades prevail
Mosquitoes tell their hungry tale,
And nightly check the teamster's mirth
To drive him swearing to his berth.

Der Roper River besitzt zwei vortreffliche Nebenflüsse, den Hodgson und den Wilson. Ersterer fließt südlich und mündet wenige Miles unterhalb Mason Town in den Roper. Der Dampfer „Young Australian“ lief in denselben ein, konnte aber nur etliche Miles vordringen, weil die vielen überhängenden dicken Aeste der Bäume an den Ufern, mit der Takelage des Dampfers in beständige Collision geriethen. Der Wilson River dagegen nimmt einen nördlichen Lauf und vereinigt sich einige Miles oberhalb Mason Town

mit dem Roper, in einer Breite von 60 Yards. Er ist auf einer langen Strecke schiffbar.

Die Eingeborenen, auf welche man stiess, waren friedlich gesinnt und glichen an Intelligenz denen von Süd-Australien. Sie sind wohlgebaut und von mittlerer Grösse, doch bemerkte man auch etliche, welche bis zu 6 Fuss 4 Zoll maassen. Sie gehen völlig nackt und pflegen ihre Körper sorgfältig zu tätowiren. Es herrscht unter ihnen die Sitte, sich die Vorderzähne auszubrechen. Anfänglich schien es, als ob sie eine grosse Ausnahme von der Regel bildeten und ohne jene bekannte diebische Disposition wären, welche die australischen Eingeborenen sonst durchweg kennzeichnet. Aber man erkannte bald, dass man ihnen mit dieser Vermuthung zu viel Ehre angethan. *)

Man fand an den Ufern des Roper River verschiedene Plätze, welche sich zur Anlage von Städten vortrefflich eignen, und Gegenden genug, wo sich Ansiedlungen mit bestem Erfolge bewerkstelligen liessen, sei es, um das Land mit semitropischen Gewächsen, wie Reis, Zucker, Tabak, Thee u. s. w. zu bebauen, oder um Viehzucht (Schafe scheinen im Northern Territory nicht recht gedeihen zu wollen, desto besser aber Pferde und Rindvieh) zu betreiben.

Als Mr. Todd im Juni wieder auf dem kleinen Dampfer „Young Australian“ von Port Darwin aus am Roper River eintraf, war der Fluss in sein natürliches Bett zurückgetreten und hatte damit seine normale Tiefe angenommen. Die Inland-Wasser herrschten nicht mehr über Ebbe und Fluth, vielmehr übte letztere ihren Einfluss nunmehr bis zu einer Höhe von 150 bis 160 Miles von der Mündung aus. Mr. Todd blieb aber überzeugt, dass der Roper River zu allen Jahreszeiten für Schiffe von beträchtlichem Tiefgange schiffbar sei, was freilich von anderer Seite wieder in Zweifel gezogen wird. Capitain Lowrie ist, im Auftrage der südaustralischen Regierung, gegenwärtig damit beschäftigt, den Roper River aufs sorgfältigste zu vermessen, und wird damit diese Frage zur Lösung gebracht werden.

Als der Overland-Telegraph vollendet war, begaben sich, auf Befehl der Regierung, einige Feldmesser mit Arbeitern, unter der Oberleitung des Government-Resident, Mr. B. Douglas, von Port Darwin nach dem Roper River, um daselbst passende Plätze für

*) Es wird berichtet, dass, als wieder Diebereien beim Depôt am Roper River vorgekommen, man zwei Häuptlinge einfing, um sie festzuhalten, bis deren Genossen die gestohlenen Gegenstände zurücklieferten. Aber diese fassten die Intention anders auf und schickten eine beträchtliche Anzahl schwarzer Frauen und Fräulein ins Lager der Weissen, um damit die Häuptlinge loszukaufen, mit der Erklärung, man würde, sofern die Sendung numerisch nicht genüge, noch mehr derselben einbringen.

Gründung zweier Städte aufzusuchen und auszulegen, sowie auch das Land in deren Nähe zu vermessen. Es ergab sich aber, dass an der Mündung und selbst weiter hinauf, wegen der vorherrschenden Niederung, keine passende Lage für eine Stadt zu finden war, es sei denn, dass man das oben beschriebene Maria Island wählte. So wurde denn vorläufig nur an dem, der Verbindungsstelle des Wilson River mit dem Roper River gegenüberliegenden Ufer eine Stadt, sowie Suburban-Land vermessen. Eine weitere Auslegung von Agriculture Sectionen soll stattfinden, sobald die neue Northern Territory Land Bill *), welche sehr liberale Bestimmungen für Squatters und Pflanzer enthält, vom südaustralischen Parlamente genehmigt, und die nöthigen Geldmittel bewilligt sind.

Am Roper River treffen bereits Viehherden aus Queensland ein. Mr. Dillon Coe war der erste, welcher Ende September von Burketown am Albert River mit einem Rudel Pferde und Rindvieh, nach einer Reise von funfzehn Wochen, glücklich am Roper anlangte, und, wie er berichtet, werden schon in nächster Zeit weitere Viehtransporte nachfolgen. — —

Wir kehren, nach dieser Abschweifung, zur Geschichte des Overland-Telegraph zurück.

Es galt nun vor allen Dingen, die am Roper River gelandeten Lebensmittel, Materialien u. s. w. schleunigst an die Telegraphenlinie, deren nächster Punkt 100 Miles entfernt war, zu schaffen.

Leider musste Mr. Todd erfahren, dass die Wintersaison, während welcher er eingetroffen, eine ungewöhnlich nasse sein sollte. Im December 1871 fielen in 20 Tagen 20.968 englische Zoll Regen — die grösste Menge registrirte man am 7. December mit 2.595, und am 20. December mit 3.524 —, im Januar 1872 in 27 Tagen 20.108 Zoll —, am 14. Januar 2.640 —, und im Februar in 20 Tagen 5.392 Zoll, mithin in drei Monaten ein Total von 46.468. So weit das Auge reichte, sah man sich von Ueberschwemmungen umgeben, aus welchen die Berghöhen wie Inseln hervorragten. Der Transport musste vorläufig selbstverständlich unterbleiben. Man hatte nun dafür zu sorgen, das Vieh und das gelandete Cargo auf den Anhöhen in Sicherheit zu bringen. Wochenlang sah man sich zu

*) Es heisst in der Bill: „Wer Plantagen für Reis, Zucker, Kaffee, Thee, Opium, Tabak oder Baumwolle anlegen will, darf sich ein Areal von nicht weniger als 320 und nicht mehr als 1280 Acres Land auswählen, und muss eine jährliche Rente von 6 d. (5 Sgr.) pro Acre im Voraus zahlen. Hat der Betreffende dann nach Verlauf von fünf Jahren mindestens die Hälfte des übernommenen Landes bepflanzt und das ganze Areal eingehegt, so hört die weitere Rentenzahlung auf. Die geleisteten Einzahlungen sollen als Kaufgeld angesehen, und das Land dem Inhaber als Eigenthum überwiesen werden.“ Diese Bill ist jetzt vom Parlament angenommen und damit zum Gesetz geworden.

der traurigsten Unthätigkeit verurtheilt, und als dann die Wasser sich allmählig verließen, blieb der aufgeweichte Boden noch auf längere Zeit unpassirbar.

Erst am 16. März ward es möglich, dass Mr. Giles sich mit funfzig schwer bepackten Pferden auf den Weg machen konnte. Ihm folgten am 26. März Mr. Patterson und Mr. Mitchell und zahlreiche Mannschaft mit zehn Wagen, gezogen von hundert Ochsen, und vielen Pferden. Wenige Tage darauf verliess dann der Rest der Gesellschaft mit den übrigen Pferden und Ochsen, sowie mit Provisionen u. s. w. den Roper River, um sich ebenfalls nach den Sectionen zu begeben. Nur Mr. Davies blieb mit wenigen Personen zur Ueberwachung des Roper-Depôt in Mason Town zurück, während Mr. Charles Todd sich nunmehr auf dem Dampfer „Young Australian“ nach Port Darwin begab, um von dort aus die Telegraphenlinie zu inspiciern und die ferneren Arbeiten zu dirigiren.

Die Gesellschaften erreichten zwar endlich das Ziel ihrer Reise, aber nicht ohne erhebliche Schwierigkeiten und Gefahren. In manchen Gegenden war das Wasser kaum gewichen, der Boden erwies sich überall für den Transport fast grundlos, und Ochsen und Pferde unterlagen wiederholt den ungeheuersten Anstrengungen. Durchweg machte man die Beobachtung, dass die Wassermarken der früheren Jahre durch die ungewöhnliche Regenmenge der letzten Saison erheblich überschritten waren.

Dass unter solchen Umständen auch die Arbeiten am Telegraphen so gut wie ganz geruht hatten, darf nicht Wunder nehmen. Mr. Burton, welcher bei Daly Waters campirte, konnte vor Beginn der Regenzeit überhaupt erst 15 Miles herstellen. Auf der grossen Lücke, welche zwischen dem nördlichsten Punkte von Mr. Rutt's Station und Mc. Wood's Company bei Tennant's Creek lag, waren bis zum 2. April erst 50 Miles bedrahtet worden. Vor April war es unmöglich, die Arbeiten auf der ganzen Linie wieder aufzunehmen, dann aber geschah es aus allen Kräften. Am 10. Mai reichte der Telegraph bereits von Port Darwin bis zu einem Punkte, 300 Miles südlich. Gleichzeitig arbeiteten die an der vollendeten grossen Central-section beschäftigt gewesenen Ingenieure Mr. Woods und Mr. Harvey von Tennant's Creek aus dem thätigen Mr. Burton entgegen.

Der Gesundheitszustand der drei Gesellschaften unter Mr. Burton, Mr. Mc. Lachlan und Mr. Rutt war während der langen Regenzeit ein sehr schlechter. Scorbut, Fieber und Rheumatismus, hervorgerufen durch die grosse Nässe und den Mangel an Lebensmitteln — Monate lang stand das Personal auf kleine Rationen, da jede Verbindung mit den Depôts abgeschnitten war — herrschten allgemein, und zwei Personen erlagen ihren Leiden. Mr. Rutt war dermaassen von Rheumatismus befallen, dass er an Krücken gehen

musste und Mr. Knuckey seine Stelle temporär zu übernehmen hatte. Die südaustralische Regierung hatte immer, mit ziemlicher Gewissenlosigkeit, darauf gedrungen, dass von Port Darwin vor Allem Telegraphendraht in's Innere geschafft werde, und dabei war denn die Sendung von Proviant vor Eintritt des Regens vernachlässigt worden. Leider fehlte ein Arzt, denn der Dr. Renner, ein Deutscher und Sohn des in Jena verstorbenen Hofrath Dr. Renner, traf erst nach der Regenzeit ein.

Alle diese Leiden wurden, nachdem die trockene Jahreszeit eingetreten, und der reichlich eingegangene Proviant die Gesellschaft wieder gekräftigt, bald vergessen. Der Eifer, den das gesammte Personal an den Tag legte, war ein ausserordentlicher, denn ein Jeder sah es als einen Ehrenpunkt an, dass das grosse Werk nunmehr in kürzester Zeit zu Ende geführt werde. Mr. Charles Todd berichtet über die ihm unterstellte Mannschaft:

„A finer lot of officers and men could not have been selected. From first to last they have devoted themselves heartily to the duties they undertook, and have exhibited an esprit de corps highly creditable to them. Their zealous and infatigable exertions must receive full acknowledgment.“

Bis Mitte Mai war der Overland-Telegraph von Port Augusta bis Tennant's Creek (1200 Miles) und von Palmerston am Port Darwin bis Daly Waters (365 Miles) für die telegraphische Operation fertig. Es verblieb also nur noch eine Lücke von etwa 245 Miles.

Man hatte bereits alle Vorkehrungen getroffen, um, sobald die Arbeiten auf 250 Miles reducirt sein würden, diese fehlende Strecke, welche sich ja von Tag zu Tag schnell verkürzen musste, von Courieren bereiten zu lassen. Zu dem Ende waren vier Stationen für Relais eingerichtet worden. Die nöthigen Rennpferde liess die südaustralische Regierung auf telegraphischem Wege von einem Mr. Lewis ankaufen, welcher Mitte Mai mit einem Rudel Pferde bei Tennant's Creek eingetroffen war, um dieselben nach Port Essington zu treiben. Auch hatte der Honorable Mr. Thomas Elder in Adelaide von seinem Run Beltana, wo er für den Transport der Wolle nach Port Augusta zahlreiche Kameele unterhält, zwanzig dieser Thiere, unter Leitung von Mr. A. G. Burt, nach Tennant's Creek abgehen lassen, um beim Expressdienst Hülfe zu leisten, und wenn auch dieselben für diesen Zweck zu spät eintrafen, so konnten sie doch mit grossem Nutzen noch bei den letzten Arbeiten am Telegraphen verwendet werden.

In dieser Weise gelang es, die telegraphische Verbindung mit Europa schon im Juni zu eröffnen. Es war am 22. Juni, als, nach erfolgter Bekanntmachung in London, daselbst die ersten Depeschen nach den australischen Colonien aufgegeben wurden. Die-

selben trafen am 26. Juni auf der Station Daly Waters, und am 1. Juli per Estafette, unter Führung von Mr. Ray Boucaut, dem Bruder des bekannten südaustralischen Staatsmannes Mr. James P. Boucaut in Adelaide, in Tennant's Creek ein, um von hier ab sofort in die Colonien telegraphirt zu werden.

Der 1. Juli 1872 wird in den Annalen der australischen Colonien für alle Zeiten als einer der für sie glorreichsten und wichtigsten Tage verzeichnet bleiben!

Die erste Depesche, welche, und zwar in Melbourne, überhaupt eintraf und die eben darum ein historisches Interesse hat, war an die Firma Mc. Arthur, Sherrard and Copeland in Melbourne gerichtet und lautete:

We congratulate you, and shake hands with our partners in Melbourne and Sydney.
London, June 22. 1872.

Mc. Arthurs.

Die zweite Depesche war an den „Melbourne Argus“ (die wichtigste Zeitung Australiens) von dessen Agenten in London adressirt und betraf die neuesten politischen und commerciellen Nachrichten.

In Australien selbst wurden am 25. Juni die ersten Depeschen auf Europa angenommen und noch an demselben Tage per Expressen, unter Führung von Mr. Knuckey, von Tennant's Creek nach Daly Waters befördert. Ausser officiellen Gratulationen der Gouverneure der Colonien an die Königin von England, und des deutschen Consuls in Adelaide, von Treuer, an den deutschen Kaiser Wilhelm, im Namen der deutschen Colonisten, wurden im Ganzen dreissig Privatdepeschen aufgegeben. Davon lieferten Victoria zwölf, im Betrage von L. 118. 1 s.; Neu-Süd-Wales zehn mit L. 110. 2 s., und Süd-Australien sieben mit L. 97. 6 s. 6 d. Die erste Einnahme ergab also ein Total von L. 325. 9 s. 6 d., d. i. 2200 Thaler. Am 9. Juli ging eine zweite Sendung von Depeschen für Europa ab. Es waren achtunddreissig, welche L. 423. 11 s. 9 d. einbrachten. Davon entfielen L. 372. 7 s. auf die British-Australian Telegraph-Company, L. 45. auf den südaustralischen Overland-Telegraphen, und L. 6. 4 s. 9 d. auf die Telegraphen der übrigen Colonien.

(Schluss folgt.)
