

Die
Handels - Schiffahrt
dargestellt
nach ihren mannigfaltigen Gegenständen
und Geschäften
insonderheit
die Schiffahrt von Riga
mit
Nachrichten der berühmtesten Seefahrer und
Welt-Umsegler und ihrer merkwürdigsten
Entdeckungen.

Von
H. F. A. Ziling.



Dritter Theil.

Riga 1821,
gedruckt bei W. F. Häcker.

Der Druck dieser Schrift wird unter der Bedingung bewilligt, daß nach Abdruck, und vor dem Debit desselben, ein Exemplar davon für die Censur-Committee, eins für das Ministerium der Aufklärung, zwei für die öffentliche Kaiserl. Bibliothek, und eins für die Kaiserl. Academie der Wissenschaften, an die Censur-Committee eingesandt werden.

Riga, den 14. September 1821.

F. W. Keufler,
Oberlehrer.

Inhalt dieses dritten Theils.

Schiffahrt und Handel

von England	Seite 1
— Holland	14
— Dännemark	19
— Schweden und Norwegen	23
— Hamburg	28
— Bremen	31
— Lübeck	36
— Nord-Amerika	37

Handel in Riga

mit Holzwaaren	41
— Hanfen	52
— Flachsen	57
— Getreide	59
— Saaten	61
— Taback	64
— Pottasche, Weedasche	65. 66
— Talg, Hanföl, Eisen u.	67. 68

Ausländische Getreide-Maassen	Seite 69
— Salz-Maassen	70
— Fuß-Maassen	71.72
— Ellen-Maassen	72.73
Agio- und Wechselcours-Rechnung	73
Reisebeschreibung berühmter Seefahrer	77

Druckfehler im zweiten Theil.

Seite 34, am Schlusse der Havarie-Rechnung, ist eine Null zu wenig gesetzt: der Belauf von Schiff, Fracht und Ladung ist nicht 11,000, sondern 110,000 Rbl.

I.

Kurze Uebersicht

der

Schiffahrt und des Handels

von

England, Holland, Dännemark, Schweden, Ham-
burg, Bremen, Lübeck und Nord = Amerika,
mit einigen geographischen Notizen.

Großbritannien und Irland.

Unter allen Nationen der Erde ist keine, welche, in Betracht der Schiffahrt und des Handels, England nur einigermaßen gleich zu schätzen wäre; ja, man kann wohl sagen, daß diese beiden großen Inseln ein Drittheil des Handels von Europa in Händen haben.

Daher der Reichthum und die Macht

dieses Landes. Seine Schiffe und Flotten bedecken alle Meere der Welt, und es ist zur Beherrscherin derselben geworden.

Schwerlich hat je ein Volk Kunstfleiß, Schiffahrt und Handel auf eine so glänzende Stufe von Vollkommenheit gebracht. Die glückliche Lage dieser Inseln im Mittelpunct von Europa, eine Bevölkerung von mehr als funfzehn Millionen Menschen, gegen Hundert gute Seehäven, worunter London, Liverpool, Hull, Dartmouth, Plymouth, Portsmouth, Newcastle, Norwich, Bristol, Manchester, Leeds, Scheffield, Edinburg, Glasgow, Leith, Dublin, Cork, Limerick, Belfast und mehrere andere, die vorzüglichsten sind; die großen und blühenden Kolonien in allen Welttheilen, insonderheit in Ostindien, die Vollkommenheit und Menge ihrer Manufakturen und Fabriken, die zahlreichen Kaufahrtei- und Kriegs-Flotten und Gewandtheit seiner Seeleute, haben England zur Königin der Meere und des Handels erhoben.

England treibt seinen Handel mit mehr als zwanzig Tausend, fast alle auf eignen Werften erbauten, Rauffahrtschiffen.

London, die erste und größte Handelsstadt der Welt, mit 150,000 Häusern, 8000 Gassen, 54 Marktplätzen, der größten und prächtigsten Börse in Europa, 1 Million und 50,000 Einwohner, hat allein gegen 5000 eigne Rauffahrtschiffe, und überhaupt laufen in London jährlich 12 bis 15,000 eigne und fremde Schiffe ein. Ueberdem hat England ungefähr 9000 Küsten-Fahrer, welche blos beschäftigt sind, Landes-Produkte und andre Bedürfnisse von einem englischen Haven zum andern zu führen. So groß dieser Ort ist, so ungeheuer groß sind auch dessen Lebensbedürfnisse; da in London jährlich 100,000 Ochsen, 600,000 Schafe, 200,000 Kälber, 250,000 Schweine, 20 Millionen Pfund Käse, 16 Millionen Pfund Butter, und ein verhältnißmäßiges Quantum an Geflügel, Fische, Früchte u. s. w. verzehret, und für mehr als 20 Millionen

Thaler an Wein, Bier u. s. w. vertrun-
fen wird.

Die Natur-Produkte Englands beste-
hen hauptsächlich in Salz, Heeringen,
Steinkohlen, Hopfen, Zinn Blei und an-
dere Mineralien, welche in großen Quan-
titäten nach allen Ländern der Welt aus-
geführt werden. Unendlich größer und be-
trächtlicher sind aber die Ausfuhren von
englischen Manufakturen und von Kolo-
nial-Waaren aus Ost- und Westindien,
Nord- und Süd-Amerika und Afrika. Der
Werth aller dieser Ausfuhren wird jährlich
auf 100 Millionen Pfund Sterl. oder auf
circa 600 Millionen Rubel Silber ge-
schätzt.

Die englischen Fabriken beschäftigen
fast die Hälfte aller erwachsenen männli-
chen Einwohner von England. Die Wol-
len = Baumwollen = Seiden = Linnen =
Zits = Cattun = Tuch = Strumpf = Hut =
und andre Fabriken von Manchester, Cre-
ter und Norwich sind besonders berühmt.
Von Instrumenten und harten Fabrikaten,
die von Birmingham, Bristol und Shef-

field; von London und Hull die Fayence, Uhren u. s. w. Alle diese Fabriken werfen jährlich einen reinen Gewinn von mehr als 27 Millionen Pfund Sterl. (162 Millionen Rbl. S.) ab.

Obgleich in Großbritannien und Irland 30 Millionen Schafe gezogen werden, so ist die dadurch erzeugte Wolle zu den Fabriken doch bei weitem nicht hinreichend, und es müssen vom Auslande, besonders aus Spanien und Deutschland, jährlich noch mehrere Millionen Pfund Wolle eingeführt werden; daher die Ausfuhr von Wolle auch aufs strengste verboten ist.

England bestimmt den Preis der westindischen Produkte auf allen Marktplätzen des Continents, besonders von Zuckern und Kaffee; indessen wird es oft selbst so sehr damit übersühret, daß die Preise ansehnlich sinken müssen. Unter den Exporten sind die Artikel: Porter, englische Ale, portugiesische, spanische und Madeira-Weine, Rum und fabricirten Taback auch sehr bedeutend.

Der Handel von England verbreitet sich über alle Länder von Europa. Nach der

Ostsee kommen im Durchschnitt jährlich 1500 Schiffe, wovon oft 5 bis 600 nach Riga gehen. Sie führen obbemeldete Landes-Produkte, Kolonial- und Manufaktur-Waaren dahin, und bringen die ostseeschen Produkte: Hanf, Flachs, Getreide, Leinsaat, Talg, Pottasche, Bauholz &c. von daher zurück. Nach Archangel kommt eine beträchtliche Anzahl großer Schiffe, welche da Getreide, Leinsaat, Hanf, Flachs, Talg, Pottasche, Bretter &c. laden.

Mit Dännemark, Schweden, und hauptsächlich mit Norwegen, ist der englische Handel gleichfalls von großer Wichtigkeit. Aus den beiden letztern Ländern wird vorzüglich Bauholz, Eisen, Kupfer, Marmor und Pelzwerk bezogen. In allen Ländern, in allen bedeutenden Handelsplätzen aller Welttheile, von Lissabon bis nach Petersburg und Archangel, von Norwegen bis nach Smyrna und Konstantinopel, haben die Engländer Faktoreien und Commanditen, welche daselbst den besten Handel an sich ziehen. Sie kommen meistens als arme Leute dahin, kehren aber nach einigen Jah-

ren, von dem Mark der Länder bereichert, nach England zurück.

Den Handel im Mittelländischen Meere und nach der Levante, oder nach Konstantinopel, Smyrna, Salonichi, Morea und den Inseln des griechischen Archipelagus hat England größtentheils in Händen.

Die vielen, zum Theil sehr großen Besitzungen und Kolonien, welche England in allen fremden Welttheilen hat, sind eine Quelle von unermesslichen Reichthum für das Land. In Ostindien haben die Engländer eine Meeres-Küste von mehr als 700 Meilen im Besitz. Ihre wichtigsten Niederlassungen daselbst, sind in Bengalen, Madras, Bombay, Calcutta, Bencolen, Ceylon &c. Im fünften Welttheil, oder Australien, haben sie Süd-Wales, van Diemens Land, Neu-Seeland und andere Inseln. Dahin, sowohl als nach China, schickt die Englisch-Ostindische Compagnie und andere englische Handels-Gesellschaften jährlich 80 bis 100 große Schiffe, zum Theil mit Landesprodukten und Fabrikwaaren, theils auch mit baarem Gelde, (denn die Chinesen brau-

chen wenig europäische Waaren); diese Schiffe kehren mit kostbaren Ladungen von ostindischen Waaren, chinesischen Zeugen und Thee, Gold, Edelsteinen, Perlen, Elfenbein und allen Arten von theuren Gewürzen oder Specereien nach England zurück; und man schätzt den Werth dieser Einfuhr im Durchschnitt jährlich auf 150 Millionen Pfund Sterl. Die Ostindische Compagnie wurde zuerst im Jahre 1600 durch ein Patent oder Handels-Privilegium von der Königin Elisabeth gegründet. Die Gesellschaft gab der Krone ein Darlehen von 3 Mill. und 200,000 Pfund Sterl., welches in 32,000 Actien, jede zu 100 Pfund eingetheilt ist, welche Indische Stocks genannt, und so, wie unsere Pfandbriefe, zu verschiedenen Coursen verkauft, oder als Baarzahlungen angenommen werden.

Die Erhaltung und Beschützung dieser großen und so weit ausgedehnten Kolonien kostet jährlich ungeheure Summen, da zu dem Ende eine Armee von mehr als 150,000 Mann daselbst gehalten werden muß, die jedoch meistens aus unregelmäßigen Truppen

besteht, welche Seapons genannt werden. Auch hat die Englisch-Ostindische Compagnie fast alle andre von Europa verdrängt.

In Westindien besitzt England, nach dem unglücklichen Kriege mit Nord-Amerika, welcher über 120 Millionen Pfund Sterl. kostete, und den Verlust desselben zur Folge hatte, nur noch Canada, Quebek, Newfoundland, die Hudsons-Bay und die westindischen Inseln: Jamaika, Portorico, Barbados, St. Christoph oder St. Kitts und viele andere nicht so wichtige. Nichts desto weniger ist der Handel der Engländer nach Westindien und Nord-Amerika von der äußersten Wichtigkeit. Sie können zwar nur wenig Waaren dahin führen, welche hauptsächlich in Salz, Steinkohlen, Weine, Luxus-Artikel, einige Fabrikate und Kunst-sachen bestehen; weil die westindischen Inseln sich wohlfeiler damit aus den benachbarten vereinigten Nord-Amerikanischen Staaten versorgen können. Aber desto mehr bringen sie von daher zurück, nemlich eine ungeheure Quantität von rohen Zuckern, Kaffee, Taback, Baumwolle, Mahagony-

und Färberholz, Reis, Rum, Indigo, Pelzwerk, Bauholz, Pfeffer, Cacao, Zimmet, Ingber und andre Gewürze, wovon der Werth auf 20 Millionen Pfund Sterl. geschätzt wird.

Der Stockfischfang an der Newfoundlandischen, und der Wallfisch- und Robbenfang an der Grönländischen Küste beschäftigt allein mehrere Hundert Schiffe.

In Süd-Amerika besitzt England die Kolonien von Essequebo, Demerary, Berbice und andere mehr, allwo es große Plantagen von Zuckern, Kaffee, Cacao, Pfeffer, Baumwolle und Taback hat; in Afrika, das Vorgebürge der guten Hoffnung, mit der Capstadt, die durch Bonaparte berühmte und uns bekannter gewordene Insel St. Helena, wichtige Niederlassungen in Guinea und Senegambien; und bringt aus diesen afrikanischen Kolonien Goldstaub, Elfenbein, Gummi, Pfeffer und andere köstliche Specereien.

Die vielen Banken, (es sollen deren gegen 400 in England seyn), besonders aber die berühmte Londner Giro- und Zettel-

Bank, sind große Hülfsmittel, sowohl für den Handel als für den Staat. Letztere schießt den Kaufleuten und der Regierung Gelder vor, und discountirt Wechsel, Obligationen, Schuldscheine 2c.

Sie wurde im Jahre 1694 durch eine Anzahl von Kaufleuten gestiftet, welche zum immerwährenden Fonds 25 Millionen Pfd. Sterl. (150 Millionen Rubel Silber) darin niederlegten. Dieser Fonds ist in Actien vertheilt, welche, so wie andere Stocks und Staatspapiere, durch die Besitzer verkauft werden können. Der Preis derselben steigt und fällt nach Maaßgabe günstiger oder ungünstiger Zeitläufte und Nachrichten für den Staat. Die Bank nimmt Capitalien zur Aufbewahrung an, zahlt aber keine Zinsen dafür. Wer über seine darin niedergelegten Gelder disponiren will, kann sie entweder andern, denen er schuldig ist, in den Bankbüchern zu gut schreiben lassen, oder auch Banknoten dafür bekommen. Die Banknoten gelten überall für baares Geld, und es ist bei Todesstrafe verboten, sie mit Verlust in baares Geld umzusetzen. Von

diesen Banknoten sind wenigstens für 20 Millionen Pfund Sterl. im Umlauf.

Die Bank nützet ihre Fonds dadurch, daß sie dem Staate, gegen 8 Procent Zinsen, Gelder vorstreckt, mit Gold und Silber Handel treibt, und Wechsel, Obligationen und andere Schuldscheine discountirt. Der Gewinn wird unter die Actionairs vertheilt.

Die bekannte englische Navigations-Acte ist auch ein großer Vortheil für den englischen Handel; hingegen sehr nachtheilig für andere Länder. Es ist ein Reichsgesetz, vermöge dessen fremde Produkte und Fabrikate nicht anders als mit englischen, oder doch nur mit Schiffen des Landes, wo sie erzeugt worden, eingeführt werden dürfen. Doch wird diese Acte im Nothfall, z. B. bei Brodmangel, auf eine bestimmte Zeit suspendirt und aufgehoben. Sie rührt noch von Oliver Cromwell, dem Eroberer, her, welcher dieses Gesetz im Jahre 1651 durch eine Parlaments-Acte gründete.

Kein Wunder also, wenn England durch seinen so ungeheuer großen, alles verschlin-

genden Handel, Seemacht und andere große Vortheile, dem Continente von Europa zu mächtig geworden ist, demselben Gesetze vorschreibt, kein Völkerrecht oder Neutralität zur See anerkennt, und alle andere Nationen, besonders in Kriegszeiten, den Druck seiner Macht und Größe nur zu empfindlich fühlen läßt!

Die englischen Landes = Münzen bestehen in Gold aus ganzen und halben Souverains zu 1 Pfund und zu 10 Shilling Sterl. Dieses ist die neu eingeführte Goldmünze, denn die Guineen sind abgeschafft; in Silber aus Kronen und halbe Kronen zu 5 und $2\frac{1}{2}$ Shilling und aus 1 Shillingsstücke, in Kupfer aus halbe Pence (happennie) und Farthings. — Nach jetzigen Wechsel = Coursen beträgt ein Souverain oder Pfd. Sterl. 6 Rbl. 40 Kop. Silber, 1 Shilling 32 Kop., und 1 Penny $2\frac{2}{3}$ Kop. Silber. Doch dieser Cours ist sehr hoch, und man kann zu Durchschnitts = Coursen das Pfund nur zu 6 Rbl. Silber rechnen.

Englands fundirte und unfundirte Staatsschulden sind bis zu der ungeheuren

Summe von acht Hundert Millionen Pfund Sterl. (5000 Millionen Rubel Silber) angewachsen. Aber diese Schuld macht der Regierung nicht viel Sorge, weil sie fast alles nur im Lande schuldig ist und die Zinsen (ungefähr 200 Millionen Rubel Silber) durch Zaren aufgetrieben werden; und so sind also die Unterthanen so gefällig, die Zinsen sich selber zu bezahlen.

H o l l a n d.

Der Handel der vereinigten Niederlande blühte im vorigen Jahrhundert, nach Verhältniß der Größe des Landes, eben so sehr als der von England; wozu die glückliche Lage ihres Küstenlandes, die vielen schiffbaren Ströme und Kanäle, von welchen das Land durchschnitten wird, unter welchen ersteren der Rhein, die Maas, die Waal, die Yssel und die Schelde die vornehmsten sind; und besonders die Nachbarschaft der

andern großen handelnden Nationen das meiste beitrugen.

Holland trieb seinen über alle Meere verbreiteten Handel mit 7 bis 8000 eigenen Schiffen; nachdem es aber in dem langwierigen französischen Revolutions = Kriege, durch die Engländer seiner besten Kolonien in Asien und Süd = Amerika beraubt wurde, das Kap oder Vorgebürge der guten Hoffnung verlor, und mehrere Tausend Schiffe einbüßte, ist sein Handel, so wie der von allen andern Ländern Europa's, sehr gesunken. Indessen ist es wahrscheinlich, daß die Holländer, durch den großen Zuwachs an Länder, den sie durch Friedens = Tractaten unter der jetzigen königlichen Regierung erhalten haben, und durch ihre große Thätigkeit und Industrie, sich bald wieder erholen werden; zumal, wenn es ihren eifersüchtigen Nachbarn, den Engländern, über kurz oder lang, einmal schlimmer ergehen sollte.

Der Hauptsitz des holländischen Handels ist bekanntlich Amsterdam, die reiche und prächtige Handelsstadt an der Amstel, mit 26,000 Häusern, 220,000 Einwoh-

nern, und ungefähr 2000 eigenen Schiffen. Ueberhaupt laufen hier jährlich 4 bis 5000 Schiffe ein und aus. Die übrigen Haupt-handelsplätze und Seehäven sind Rotterdam, Schiedam, Dordrecht, Antwerpen, Mid-delburg, Hoorn, Grönningen, Harlingen, Brüssel, Brügge, Ostende, Gent u. s. w.

Die holländischen Schiffe fahren nach den Häven aller Länder von Europa, doch jetzt meistens nur auf Frachten.

Nach der Ostsee kamen in vorigen Zeiten 800 bis 1000 Schiffe, und oft die Hälfte derselben nach Riga. Seit einigen Jahren sind nur 100 bis 120 nach Riga gekommen.

Der Ausfuhr-Handel wird hauptsächlich mit holländischen Fabrikwaaren, als Tuch, feine Leinwand, baumwollne Zeuge, Taback und Tabackspfeifen, Papier, Del, Genever, raffinirte Zuckern, wie auch mit Rübsaamen, Butter, Käse, Thran, Heering, Stockfisch und einigen andern Artikeln, getrieben. Auch ost- und westindische Produkte werden exportirt.

Von Käse werden jährlich gegen 140 Millionen Pfund gemacht.

Die Heeringsfischerei an der Schottischen Küste, der Stockfischfang bei Island, und der Wallfischfang bei Spitzbergen und Grönland sind sehr beträchtlich. Auf den Heeringsfang werden Anfangs Juny 1000 bis 1200 Küstenfahrer, oder sogenannte Haringbuisen gesandt, welche bei gutem Fang 150 bis 200,000 Tonnen zu Hause bringen. Der holländische Heering hat vor allen andern den Vorzug.

Die Einfuhr = Waaren bestehen aus fast allen ostseeschen und russischen Produkten, wie auch aus Salz, Kaffee, rohen Zuckern, amerikanischen Tabacksblättern, Gewürze, Färberholz und andern ost- und westindischen Waaren.

Die Holländisch = Ostindische Compagnie, welche beinahe 200 Jahre lang florirte, ist durch den Verlust ihrer besten Kolonien, insonderheit des Kaps, fast zu Grunde gegangen. Der Handel dahin brachte sonst einen reinen Gewinn von 8 bis 10 Millionen Gulden ein. Jetzt werden nur noch einzelne Schiffe nach Ost- und Westindien gesandt, und die Handels = Gesellschaft hat Schaden

dabei; denn die Holländer besitzen in Ostindien nur noch Batavia, eine Stadt von 120 bis 130,000 Einwohner, Bantam, auf der Insel Java, von wo sie Gewürze, Reis, Rum, auch Diamanten und Perlen holen, und ein Paar andere unbedeutende Niederlassungen; in Westindien die Inseln St. Eustaz, St. Martin und Curassao, und in Süd-Amerika Surinam, von wo sie Kaffee, rohe Zuckern, Reis, Rum, Indigo, Baumwolle und Specereien bringen.

Die Amsterdamer Asscuranz-Compagnien stehen im höchsten Credit; auch geben viele reiche Particuliers sich mit Versicherungen ab. Der Transit- oder Zwischenhandel ist sehr bedeutend; besonders groß und ausgebreitet aber sind die Wechselgeschäfte, da Amsterdam für die meisten Länder von Europa die Zahlungen leistet; daher man die amsterdamer Kaufleute als die Banquiers fast aller auswärtigen Handelsleute betrachten kann.

Die sonst weltberühmte Amsterdamer Bank hat auch durch den Druck und die Folgen des Krieges, erst vor ungefähr einem

Jahre gänzlich aufgehoben werden müssen, und damit hat auch der Unterschied zwischen Courant und Banco-Geld fast ganz aufgehört.

Das holländische Geld besteht in Silber, aus holländischen Thalern, à 50 Stüber; aus Gulden, à 20 Stüber, und verschiedenen andern Silber-Münzen und Klein Geld; und in Gold, hauptsächlich in Ducaten. Die Bücher und Rechnungen werden aber allezeit in Gulden geführt.

Der holländische Thaler ist dem Alberts- und Species-Thaler fast am Werthe gleich, und 1 Gulden etwas mehr als $\frac{1}{2}$ Rbl. Silber.

D ä n n e m a r k.

Dieses kleine Königreich, welches kaum den fünften Theil so groß als Schweden ist, und fast aus lauter Inseln besteht, hat ebenfalls eine, für den Handel sehr bequeme Lage, da seine Küsten theils an die Nordsee, theils

an die Ostsee, ans Cattegat und an den Sund gränzen; auch erleichtert der holsteinische oder Kieler Kanal, welcher die Ostsee mit der Nordsee verbindet, den Handel; indem den Schiffen, welche sonst durch den Sund gehen müßten, dadurch ein Weg von 100 bis 150 Meilen erspart wird.

Die Schifffahrt und der Handel von Dännemark hat durch den Verlust von Norwegen sehr gelitten. Es trieb seinen Handel vorhin mit mehr als 2000 eigenen Schiffen über alle Meere; nicht nur in Europa, sondern auch nach andern Welttheilen. Jetzt hat es nur etwa 1000 Schiffe.

Kopenhagen, der Hauptsitz des dänischen Handels, an der Ostsee, unweit des Sundes, mit 3500 Häusern und 80 bis 90,000 Einwohnern, hat 350 bis 400 eigene Schiffe, und überhaupt laufen jährlich 4 bis 5000 Schiffe, (alle kleine mitgerechnet) daselbst ein. Die übrigen Häven Dännemarks sind, außer Altona, Flensburg, Kiel, Alborg, Helsingör u. s. w. von keiner großen Bedeutung.

Dännemark hat gute Tuch- Leinwand-

Strumpf = Leder = und Handschuh = Fabriken; wie auch Kattun = und Seiden = Manufakturen; und in Kopenhagen sind eine Menge von Zuckersiedereien.

Der Ausfuhr = Handel besteht aus Getreide, Saat, Hanf, Flachs, Taback, Pferde, Rinder, Schafe, Butter, Käse, Heering, Thran, Fabrikate, als: Leinwand, Leder, raffinirte Zuckern und ost = und westindische Produkte, Marmor, Mühl = und Schleifsteine, Austern u. s. w.; die Einfuhren aus ostseeschen Produkten, Kolonial = Waaren, hauptsächlich rohen Zuckern und Kaffee, Salz, ausländischen Manufaktur = Waaren und Luxus = Artikeln.

Der dänische Handel geht vornehmlich nach den ostseeschen Häven, wohin viele Schiffe auf Frachten fahren; ferner nach Frankreich, Spanien und Portugal, nach dem mittelländischen Meere und der Levante, wo sie vor den afrikanischen Seeräubern sicher sind, da sie Türken = Pässe haben, wofür sie aber jährlich Tribut bezahlen müssen, welcher aus Kriegs = Ammunition besteht, und in Algier geliefert wird.

Die Dänisch = Ostindische Compagnie ist sehr in Verfall gerathen, da England diesen Handel fast ganz monopolisirt hat. Es gingen sonst jährlich 12 große Schiffe von Kopenhagen nach Ostindien und China: jetzt nur noch 2 oder 3, und die Compagnie kann den Actionairen nur selten kleine Dividenden auszahlen.

In Ostindien hat Dänemark nur noch Niederlassungen in Tranquebar, Calicut und wenig andere; in Afrika auf der Küste von Guinea, und in Westindien die Inseln St. Croix, St. Thomas und St. Jean. Auch gehen von Kopenhagen, Flensburg &c. Schiffe nach Spitzbergen und Grönland auf den Wallfisch = und Robbenfang aus. Die dänischen Schiffe sind schön und bequem gebaut, und das Seevolk ist besonders geschickt und activ, daher sie auch bei Befrachtungen vor andern den Vorzug genießen. In Kopenhagen sind verschiedene gute Affecuranz = Compagnien und viele Privat = Affecuradeurs.

Das courante Geld, womit in Dänemark Waaren und Wechsel bezahlt, und

worin die Handlungsbücher geführt werden, sind Banknoten, Reichs-Bancothaler genannt. Dieser Thaler wird eingetheilt in 6 Mark, 1 Mark à 16 Schilling: folglich hat der Thaler 96 Schilling. Nach gewöhnlichen Wechsel-Coursen sind $2\frac{1}{2}$ solcher Thaler nur 1 Rthlr. Hamb. Banco, oder circa 52 Kop. Silber werth. Baares Silbergeld ist rar, und fast nur in kleiner Scheidemünze zu haben. Man zahlet mit Banknoten, welche groß und klein, und selbst von 1 Thaler zu haben sind.

Schweden und Norwegen.

Diese beiden, jetzt unter einer Regierung verbundenen Länder, haben nächst England die günstigste Lage für den Seehandel; da sie fast ringsum von Meeren umgeben sind. Sie haben 35 bis 40 gute See-Häven, wovon aber nur 18 Stapel-Städte sind, und das Recht haben, Waaren zur See aus-

und einzuführen. Die übrigen haben blos die Küstenfahrt. Die Haupt-Stapelstädte sind Stockholm und Gothenburg. Erstere hat ungefähr 6000 Häuser, 80,000 Einwohner, und 150 bis 200 eigene Schiffe; letztere nur 16 bis 18,000 Einwohner, und 120 bis 140 Schiffe. In jede dieser Städte laufen jährlich 7 bis 800 Schiffe ein. Unter den übrigen See-Häven von Schweden sind Carlscrona, Gefle, Udewalla, Marstrand, Norköping und Calmar; und in Norwegen Christiania, Bergen, Drontheim, Mandal und Christiansund die vornehmsten. Ueberhaupt hat Schweden 1000 bis 1200, und Norwegen 700 bis 750 eigene Schiffe. Die Schiffe sind gut und fest gebaut und mit 15 bis 16,000 meist geschickten Matrosen bemannt.

Die Ausfuhr-Artikel bestehen hauptsächlich in Eisen, Kupfer, Stahl, Holz, Heering, Ithran, Pech, Theer, Seegeltuch und andern Fabrikaten.

Von schwedischem Eisen, welches für das beste in Europa gehalten wird, werden jährlich circa 500,000 Schiffspfund, und

von Heering gegen 250,000 Tonnen ausgeschifft. Der Werth dieser Waaren beträgt 7 bis 8 Millionen schwedischer Species-Bankthaler.

Die Waaren, welche eingeführt werden, sind vornehmlich Getreide und Salz; dann Hanf, Flachs, Saat, Taback, Weine, Kolonial- und Fabrik-Waaren, zum Werth von circa 6 Millionen Thaler.

Wenn Schweden Getreide aus Rußland einführt, so genießt die schwedische Krone, laut Traktat, eine Zollfreiheit für 50,000 Czetwert oder 150,000 Loof. Wenn die Krone aber kein Getreide, oder weniger für ihre Magazine braucht, so überläßt sie diese Zollfreiheit den Unterthanen, jedoch mit dem Beding, daß ihr das Getreide, wenn es ankommt, zu den Fakturen-Belauf abgeliefert werde, im Fall sie es alsdann benöthigt seyn sollte, welches aber nicht anders geschiehet, als wenn Krieg oder Mißwachs eintritt. Die Schweden nennen dieses Authorisations-Freiheit. Wenn aber Schweden, wie es seit zwei Jahren der Fall ist, kein Getreide aus Rußland bezieht, so

kann es auch keinen Gebrauch von dieser Zollfreiheit machen.

Schwedens Handel erstreckt sich nicht nur über alle Häven der Ostsee, wohin sie eine starke Frachtfahrt haben; sondern geht auch besonders nach England, Frankreich, Portugall, nach der Levante, Ost- und Westindien. Die Ostindische Handels-Compagnie, welche ihren Sitz in Gothenburg hatte, hat aber gänzlich aufgehört; doch schicken Privat-Kaufleute zuweilen noch ein paar Schiffe dahin.

Um Türken-Pässe zu bekommen, müssen die Schweden, so wie die Dänen, den Barbaren einen jährlichen Tribut an Kriegsbedürfnissen liefern. In fremden Welttheilen hat Schweden keine andere Besizungen als die kleine westindische Insel St. Barthlemi, welche hauptsächlich Baumwolle liefert. Nichts destoweniger gehen mehrere Schiffe nach Amerika und den Antillen, um von da westindische Produkte zu holen.

Das courante Geld in Schweden besteht aus zweierlei Art von Banknoten, nemlich aus Species-Banknoten und Reichs-

schuld-Zetteln. 100 Thaler Species-Banknoten gelten 150 Thaler Reichsschuld-Zetteln. Diese Banknoten hat man von 1 Thaler bis 1000, und darüber; und der Thaler hat 48 Schilling. Die Bücher werden meistens in Species-Banknoten geführt.

Nach dem Hamburger Wechsel-Cours in Stockholm zu 110 Schilling Species-Banknoten pr. 1 Rthlr. Hamburger Banco, und zum hiesigen Hamburger Cours von 9 Schilling und 375 Kop., kann ein schwedischer Spec.-Banco-Thaler also nur für 62 Kop. Silber-Münze gerechnet werden. Harte Thaler in Silber cursiren sehr wenig; große Summen werden mit Banknoten bezahlt, und kleinere Ausgaben mit Scheidemünze oder Kupfergeld, oder auch mit kleinen Banknoten bestritten.

H a m b u r g.

Diese große und reiche Römisch - Kaiserliche freie Reichsstadt behauptet, trotz aller erlittenen Unfälle und Bedrückungen der Franzosen, noch immer den ersten Rang unter allen Handelsstädten von Deutschland. Ihre Lage an der großen schiffbaren Elbe, unfern der Nordsee, und so zu sagen, in der Mitte der Länder von Europa, muß ihren Handel ungemein begünstigen. Hamburg hat gegen 8000 Häuser und 100 bis 110,000 Einwohner. Die Zahl der nachhaftigen zur See handelnden Kaufleute beträgt mehr als Tausend. Es hat zwar nur circa 200 eigene Schiffe; aber es laufen hier jährlich wenigstens 2000 eigene und fremde ein, und der Handel wird meistens mit fremden Schiffen betrieben.

Tuch = Zits = Cattun = Leinwand = Sammet = Gold = und Silber = Treffen, Tabacks = und andere Fabriken sind zahlreich und sehr bedeutend; so wie die großen Bleichereien, Färbereien und Thransiedereien. Der Zucker =

siedereien sind mehr als 300 an der Zahl. Hamburg treibt einen sehr ansehnlichen Handel nach Westindien, meistens mit eigenen Schiffen. Es führt dahin, hauptsächlich Leinwand, Weine, Fabrikwaaren, und Luxus-Artikel, und bringt von da alle amerikanische Produkte, besonders Kaffee, rohe Zuckern, Taback, Reis, Rum und Pelzwerk in großer Menge, und verbreitet diese Waaren über ganz Deutschland und andere nordische Länder. Der Transit- oder Zwischenhandel ist von großem Umfang, da nicht nur von allen Ländern von Europa, aus der Levante, und selbst aus Ost- und Westindien, Güter zur Expedition eingesandt werden; so, daß Hamburg als der Hauptstapelplatz von Europa anzusehen ist. Diese Einfuhren betragen im Jahr 1790, 58 Millionen Mark Banco.

Das mittelländische Meer können die Hamburger mit eigenen Schiffen nicht befahren, weil sie keine Türken-Pässe bekommen. Auf den Wallfisch- und Robbenfang gehen jährlich 25 bis 30 Schiffe aus.

Keine Handelsstadt macht nach Verhält-

nist größere Geld- und Wechselgeschäfte als Hamburg, da es auf alle Haupt-Handelsplätze von Europa, und selbst auf Westindien Wechsel zieht, und die meisten auswärtigen Kaufleute rembourst. Die Asscuranz-Compagnien und Privat-Asscuradeurs in Hamburg zeichnen auf ungeheure Summen, auf ost- und westindische Schiffe, und versichern auch gelagerte Waaren in entfernten Ländern vor Feuer- und Wassergefahr; und selbst Freiheit und Leben der Menschen. Die Hamburger Asscuranz-Ordnung; dessen Seerecht und Wechselrecht sind in den meisten Ländern von Europa geltend, oder werden als Grundlage angenommen.

Die große Hamburger Bank behauptet, aller erlittenen Kriegslasten ungeachtet, ihren Credit, und ist ein treffliches Hülfsmittel der Handlung.

Große Zahlungen geschehen durch ab- und zuschreiben in der Bank; in Banco Mark à 16 Schilling, 1 Schilling à 12 Pf., und in dieser Valuta werden auch die Bücher geführt.

Kleinere Ausgaben werden mit Courant-

geld bestritten, welches, nach den verschiedenen circulirenden Münzsorten, 22 bis 30 Procent schlechter als Bancogeld ist. Es circuliren auch viele ausländische Münzen zu veränderlichen Coursen gegen Banco; als Louisd'ors, Ducaten, englisches, portugiesisches, spanisches, französisches Gold- und Silbergeld, deutsche Silbermünzen, dänische Scheidemünze u. s. w.

Der Species- und Bancothaler hat 48 Schilling oder 3 Mark, 1 Mark also 16 Schilling, und 1 Schilling 12 Pf. Nach unsern Wechsel-Coursen rendirt ein Bancothaler 1 Rbl. 32 bis 33 Kop; 1 Mark also 44 Kop. Silber.

B r e m e n.

Der Handel dieser alten, ansehnlichen, in jeder Hinsicht interessanten Kaiserlichen freien Reichsstadt, ist zwar nicht von so großem Umfang als der von Hamburg; aber bei

besseren Zeitläufen als die jetzigen für alle Länder sind, doch sehr bedeutend. Die Stadt hat 5300 steinerne Häuser und fast 50,000 Einwohner. Sie liegt auf beiden Ufern der Weser, und eine schöne Brücke von 12 Bogen trennt die Altstadt von der Neustadt. Merkwürdig ist es, daß unter jeden Bogen dieser Brücke sich eine Wassermühle befindet, bei welchen viele sogenannte Müller-Kale und Neunaugen, gefangen werden. Vor dem ersten Bogen dieser Brücke ist ein ungeheuer großes Wasserrad, welches, vom Strome getrieben, ohne Beihülfe von Menschen oder Pferden, durch die ganze große Stadt und auf Entfernungen von 2 bis 3 Werste, alle Häuser durch alle Etagen mit Wasser versorgt. Bremen hat von den drei freien Reichsstädten durch den französischen Revolutions-Krieg am wenigsten gelitten; welches die Bürger zum Theil der Klugheit und den weisen Maasregeln des Magistrates zu verdanken haben.

Es hatte sonst mehr als 300 eigene, zum Theil große Schiffe, diese sind aber durch die Stockung des Handels im Kriege

bis auf circa 200 vermindert. Im Haven Begesack, zwei Meilen von Bremen, und auf der Weser überhaupt, laufen jährlich 7 bis 800 Schiffe ein, welche, beladen aber nur bis Brake, vier Meilen von der Stadt, kommen können. Die wichtigsten Handelszweige von Bremen sind Leinwand und Weine. Von ersterem Artikel werden jährlich für 4 bis 5 Millionen Thaler versandt. Der Proper- und Expeditionshandel mit allen Arten von Waaren, besonders von weißen, französischen und Rheinweinen, ist äußerst wichtig. Die Manufakturen und Fabriken sind bedeutend, und bestehen aus leinen und wollene Zeugen, Zits, Cattun, Strümpfe, Hüte, Leder, Färbereien, Glas, schönes Steinzeug, und andere mehr. Die Tabacks-Fabriken sind ansehnlich, und von Zucker-Raffinerien ist eine große Anzahl.

Die bremer Schiffe sind vorzüglich gut, und fahren nach allen Ländern von Europa, die mittelländische See ausgenommen, weil die Reichsstädte keine Turken-Pässe bekommen.

Die Frachtfahrt ist stark, besonders nach

der Ostsee, wohin bei guten Jahren wohl 80 bis 100 Schiffe kommen. Von russischen Produkten zieht Bremen hauptsächlich nur Getreide, Taback und Leinsaat; doch auch zuweilen Flachs, Hanf, Seegeltuch &c.

Der bremer Handel nach Westindien und Nord-Amerika ist sehr wichtig, von woher rohe Zuckern und Kaffee in großen Quantitäten, und alle andere westindische und süd-amerikanische Erzeugnisse angebracht werden. Dorthin werden hauptsächlich Leinwand, Wein, Salz, Manufakturwaaren und Kunstsachen geführt.

Der Transit- oder Speditionshandel ist gleichfalls sehr lebhaft, da die deutschen und nordischen Länder ihre, aus Portugall, Spanien, Frankreich, England, und vom Rhein beordneten Weine und Kolonialwaaren häufig über Bremen kommen lassen. Auf den Wallfisch- und Robbenfang gehen jährlich 8 bis 10 Schiffe aus.

Die Affecuranz-Compagnien stehen in gutem Credit; und auch viele reiche Privatpersonen geben sich mit Versicherungen ab.

Das Geld besteht aus Courant-Thaler:

à 72 Grote, 5 Thaler auf 1 Louisd'or; und darin wird auch Buch und Rechnung geführt. Doch ist dieser Thaler in einem Stücke selten.

Baaren- und Wechselzahlungen werden meistens in baarem Gelde, und zwar in vollwichtigen Louisd'ors geleistet. Uebrigens circuliren Ducaten, Species-Thaler, à 96 Grote, $\frac{1}{3}$ und $\frac{2}{3}$ Stücke, à 24 und 48 Grote, wie auch bremer Scheidemünze in Silber und Kupfer. Auch hat Bremen jetzt eine Bank, ohngefähr nach dem Plane der Hamburger.

Das bremer Geld ist 130 bis 140 Procent schlechter als Hamburger Banco, und ein bremer Thaler rendirt nur circa 97 Kop. Silbermünze.

Die Verhältnisse aller Münzen und Wechsel-Course sind mit mehreren aus dem, 1818 bei Herrn Häcker gedrucktem Buche, betitelt: Wechselverhältnisse zwischen Riga und den hauptsächlichsten auswärtigen Seestädten, zu ersehen.

Der Handel dieser alten Hansestadt, welcher ehemals so blühend war, ist durch den Krieg, und die Wendung, welche der Handel überhaupt genommen hat, ganz in Verfall gerathen, und schränkt sich gegenwärtig fast bloß auf einige Expeditionen, etwas Weinhandel, unbedeutende Fabriken und Krämereien ein. Eigene Schiffe hat Lübeck nur noch 87, welche fast alle bloß mit Frachtfahrten, hauptsächlich nach der Ostsee, beschäftigt sind.

Die Bücher werden in Mark-Courant geführt, 1 Mark à 16 Schilling, 1 Schilling à 12 Pf.; dieses Geld ist 22 bis 24 Procent schlechter als hamburger Banco.

Direct macht Lübeck wenig Wechselgeschäfte, sie werden meistens an der hamburger Börse betrieben.

N o r d = A m e r i k a.

Unter Nord-Amerika werden hier blos die vereinigten achtzehn Provinzen: New-York, Massachusetts, Delaware, Virginien, Pennsylvania, Nord- und Süd-Carolina, Maryland, Neu-Jersey, Georgien, Rhode-Island, Connecticut, Neu-Orleans, Neu-Hampshire, Vermont, Kentuki, Ohio und Tennessee, nebst den übrigen von ihnen abhängigen Länder verstanden.

Der Handel dieses neuen mächtigen Freistaates ist äußerst blühend, und wetteifert mit dem von England. Er treibt seinen ausgebreiteten Handel mit 15,000 eigenen, schön gebauten Schiffen in alle Welttheile. Die größten Handelsstädte sind New-York an der Mündung des Hudson-Flusses mit 4500 Häuser, 80,000 Einwohner und 1500 bis 2000 eigenen Schiffen, Philadelphia mit eben so viel Einwohnern und noch mehr eigenen Schiffen; Baltimore, Boston, Charlestown, Washington und andere mehr.

Nord-Amerika erzeugt nicht nur alle

russischen oder ostseeschen Produkte in großem Ueberfluß, als Getreide, Leinsaat, Hanf, Flachs, Taback, Bauholz, Aschen, Eisen, Kupfer, Zinn, Blei 2c. daher auch nur wenig amerikanische Schiffe nach der Ostsee kommen; sondern auch, die theuern westindischen Waaren, als Zucker, Baumwolle, Indigo, Mahagony- und Färberholz, Häute, das schönste Pelzwerk, Reis, Mais, Rum, kostbare Gewürze und Apotheker-Waaren; in den südlichen Provinzen auch Südfrüchte und etwas Wein. Die Viehzucht von europäischen Hausthieren, als Pferde, Rinder, Schweine, Schafe, ist größer als in irgend einem Lande der Welt, und an Wildpret, Fischen, Schildkröten 2c. ist großer Ueberfluß. Der Stockfischfang bei Neufoundland und Wallfischfang an den grönländischen Küsten, beschäftigt allein viele hundert Schiffe. Der Handel im mittelländischen Meere und nach der Levante ist auch sehr beträchtlich.

Alle obbemeldeten Artikel werden in großer Menge nach Ost- und Westindien, nach Süd-Amerika und nach Europa ausgeführt.

Die Einfuhr = Waaren bestehen in europäischen Salzen, Heering, Steinkohlen, Kaffee, Weinen, Gold, Silber, Edelsteinen, Perlen, Elfenbein, Seegeltüchern, südamerikanischen und ostindischen Produkten, chinesischen Zeugen, Thee, Farben, feinen Oelen, Porcellan, europäischen Fabrikaten, Kunstfachen u. s. w.

Diesen so wichtigen und ausgebreiteten Handel hatten vorhin die Engländer auch fast ganz allein in Besitz; aber diese Quelle von Reichthum ist auf ewig für sie versiegt, seit Nord-Amerika im Jahre 1783 ihr Joch abschüttelte, und unter ihrem großen und weisen Präsidenten und Heerführer Washington sich völlig frei machte; seit der Zeit sich nach und nach zu einem der blühendsten und mächtigsten Staaten der Erde erhoben hat, und noch stets im Steigen ist.

Seine Manufakturen und Fabriken von Wollen = Baumwollen = und Seidenstoffen; von Leinwand, Leder, Hüte; harten Waaren, Branntweinsbrennereien, Zuckerraffinerien, Schiffsbau, und alle Künste und Wissenschaften sind in großem Flor; und man ist

zur See und zu Lande mächtig genug, um den Handel gegen alle feindlichen Eingriffe zu schützen.

In New-York, dem Range nach die erste Handelsstadt des Landes, befindet sich die große Amerikanische Giro- und Zettel-Bank; und von hier aus werden die meisten Wechselgeschäfte nach Großbritannien gemacht, und die Wechsel gewöhnlich auf 30 Tage Sicht gezogen; auch die meisten Absicherungen geschlossen.

Man rechnet in diesem Staat meistens, wie in England, nach £Strl. Die geprägten Münzen, in Silber, sind ganze, halbe und Viertel Dollars, welche dem spanischen Thaler oder Piaster fast an Werth gleich sind, und eingetheilt werden in 10 Dimes, 1 Dimen à 10 Centen; außerdem ganze und halbe Dimes in Silber, und Centen in Kupfer. In Golde aber Eagles (Adler) à 10; halbe à 5, und Viertel à $2\frac{1}{2}$ Dollars.

II.

Der Waarenhandel von Niga.

L a n d e s = P r o d u k t e :

Getreide, Saaten, Hanf, Flachs, Taback, Holz, Aschen, Talg, Del, Eisen &c., wo sie erzeugt, wie sie hergebracht und bearbeitet werden; ihre erforderlichen Eigenschaften und Kennzeichen, nach ihren verschiedenen Braken; wie sie contrahirt werden, wie damit am Markte gehandelt wird u. s. w.

H o l z w a a r e n.

Masten, Boogspreeten, Burtillen, Mühlenruthen, Spieren, Bootsmasten, Balken, Eichenholz, Planken und Bretter, Riffers, Splittholz &c.

M a s t e n.

Sie kommen hauptsächlich aus den großen Wäldern von Volhynien, Podolien, Branske,

Gallizien, Polen, Mohilew, und zuweilen auch aus Kasan.

Der erste Contrahent läßt die Baumstämme im Walde aussuchen, und kauft sie von dem Gutsbesitzer. Sie werden von einer eigenen Art Leute, (meist Russen), welche sich dort aufhalten, oder zu dem Gute gehören, und Baumbesteiger genannt werden, bestiegen. Sie untersuchen die Stämme von der Wurzel bis am Gipfel, und bezeichnen diejenigen, welche sie zu Masten für tauglich halten. Dieses thun sie auf ihr eigenes Risiko; denn wenn welche davon, nachdem sie gefällt worden, dennoch für untauglich befunden werden, und also umsonst gefällt sind, müssen sie sie selbst behalten, oder dem Contrahenten eine Vergütung dafür machen. Sie bekommen von dem Kaufmann für jeden Stamm, den sie besteigen und auswählen, 8 bis 10 Rubel Silber.

Nachdem die Bäume gefällt und im rohen bearbeitet sind, werden sie im Winter an die Ufer des Dnepers und der Düna geführt, und im Frühling und Sommer auf letzteren Strom nach Riga abgestößet. Un-

terwegs sind verschiedene Räume oder Werfte, wo sie wieder aufs Land gezogen und glatt abgepußt werden. Dieses geschieht hauptsächlich in Leppel ohnweit Witepsk. Aus den entlegentsten Gouvernements kommen sie erst nach zwei Jahren in Riga an. Wenn sie endlich hier angekommen sind, werden sie auf den Hölmern aufs Land gezogen, und in Bahnen (Reihen) gelegt; und nachdem sie in vorgeschriebener Zeit gut abgetrocknet sind, damit die Fehler sichtbar seyn mögen, werden sie gewraht und an die hiesigen Käufer abgeliefert.

Bei der Brake werden sie an der Palmstelle, d. h. 12 Fuß vom dicken oder Stammende, mit einem schmalen Bande von Fischbein, worauf die Palme verzeichnet sind, nach der Circumferenz gemessen.

Der schwächste Kron-Mast muß auf dieser Stelle noch 17 Palm im Umfang dick, und 80 Fuß, holländisch Maas, lang seyn. Ein Palm ist fast $3\frac{3}{4}$ Zoll holländisch Maas. Am dünnen oder Toppende wird er ebenfalls gemessen, und hier muß er nur circa $\frac{1}{3}$ von seiner größten Dicke verlieren, d. h. er muß

toppig seyn. Ein 18palmigter Mast sollte also am dünsten Ende noch 12 Palm halten, da aber dieses selten ist, so wird es damit nicht genau genommen.

Der Mast muß übrigens keine Hauptfehler haben, nicht zu krumm oder bergschlâgig, nicht splintig noch zu knastig seyn, und vor allen Dingen keine angefaulte Knasten haben, sonst kann er nicht für einen Kron-Mast gelten, sondern wird als ein Wraf erkannt, oder zu einer andern Sorte reducirt.

Wenn ein Mast dicker als 17 Palm ist, dabei aber einige Fehler hat, welche nicht so bedeutend sind, daß er als Wraf verworfen werden kann, so wird er abgeschlagen; das heißt, er wird um 1 bis 2 Palm herabgesetzt, so, daß ein 18, 19 oder 20palmigter dann in der Wrafe nur für 17, 18 oder 19 Palm angenommen wird.

Bis 20 Palm braucht ein Kron-Mast nur 80 Fuß lang, aber für jeden Palm darüber muß er 2 Fuß länger seyn: 21 Palm also 82, 22, 84 u. s. w. Bis zum 19ten Palm werden halbe Palme dem ersten Lieferanten

nicht vergütet; doch von 20 Palm an, werden sie mitgerechnet; der hiesige Holzhändler berechnet aber alle halbe Palme.

B o o g s p r e e t e n .

Wenn Masten von 17 Palm und darüber, nicht die gehörige Länge von 80 oder mehrere Fuß haben, aber sonst ohne Fehler sind, so werden sie als Kron-Boogspreeten angesehen; denn sie brauchen bis zum 22sten Palm nur 70 Fuß lang zu seyn; aber vom 23sten Palm an, müssen sie 80 Fuß Länge haben; denn ein Mast von dieser Dicke muß 86 Fuß lang seyn.

Die Benennung Kron soll eigentlich nur für untadelhafte Masten gelten; da es aber von Boogspreeten wie von allen andern Sorten Brakken und selbst Braks-Brakken giebt, so nennt man gute Boogspreeten, Burtillen, Mühlenruthen und Spieren auch Kron.

B u r t i l l e n .

Sind noch kürzere Rundhölzer von 17

Palm Dicke und darüber, brauchen aber nur 60 Fuß lang zu seyn.

M ü h l e n r u t h e n.

Sind Hölzer von 17, 18 Palm und darüber. Sie brauchen nicht genau die Proportion der Dicke der Masten am dünnen Ende zu haben, müssen aber wenigstens 80 Fuß lang seyn, weil sie gewöhnlich zu Mühlenflügeln gebraucht werden.

Die Masten werden meistens, bei Partheien, schon ein Jahr im voraus contrahirt; denn es kann nicht eher geschehen, als bis sie auf den Lagerplätzen bearbeitet sind, und bis die Mastenwraker genaue Notizen über die Dimensionen der Parthien geben können.

Beim Kauf der Masten wird der Preis für jeden Palm bis zum 20sten Palm festgesetzt; für jeden Palm darüber wird 40 bis 50 Rubel Silber mehr bezahlt.

Für Boogspreeten wird $\frac{2}{3}$ der Kron-Masten-Preise, für Burtillen nur die Hälfte dieser Preise bezahlt; aber Mühlenruthen werden separat bedungen.

S p i e r e n.

Sind schwächere Masten oder Hölzer, und man hat sie von 16 bis zu 7 Palm herunter. Die stärkeren von 16 bis etwa 14 Palm, müssen 70 Fuß lang seyn, dünnere nur 65 bis 40 Fuß.

Kron = Masten werden bezeichnet mit einem doppelten Schlüssel.

Boogspreeten mit einem Schlüssel.

Burtillen mit einen Stern von sechs Spitzen.

Mühlenruthen mit einem doppelten Kreuz.

Brakken mit W.

und Braks = Brakken mit W.W.

B o o t s = M a s t e n.

Wir haben doppelte und enkelte. Die doppelten sind 8 bis 10 Palm dick, 50 à 60 Fuß lang; die enkelten oder einfachen 6 bis 7 Palm dick, 24 bis 34 Fuß lang, englisch Maaf. Diese Boots = Masten sind von Gränen; Masten, Spieren, Burtillen und Mühlenruthen aber von Fichtenholz. Sie werden Stückweise gekauft.

Balken.

Wir haben davon drei Hauptsorten:

- 1) Brussen oder englische Balken, 12 Daum Quadrat, englisch Maaß, scharfkantig, 3 bis 8 Faden lang. Sie kommen schon fertig bearbeitet, und mehrentheils aus dem Minsk'schen Gouvernement. Sie werden Fadenweise gekauft.
- 2) Holländische Balken haben keine ganz scharfe Kanten, dürfen aber auch nicht zu wahlkantig seyn; auf zwei Seiten halten sie 11, und auf den beiden andern Seiten 13 Daum, holländisch Maaß, sind 18 bis 36 Fuß lang.
- 3) Zimmerbalken. Sie halten nur 11 und 12 Daum, und sind 5 à 6 Faden holländisch Maaß lang, sind auch nicht scharfsektigt.

Die beiden lezt benannten Sorten kommen theils fertig bearbeitet, aus Minsk und andern Gouvernements herab; theils werden sie hier aus runden Balken gehauen. Sie sind theils von Gränen oder weißem Holz, und theils von Fichten oder rothem

Holz. Letztere haben meistens den Vorzug. Sie werden von solchen Mastenwrakerge-
sellen, die sich darauf verstehen, für die Käu-
fer gewrakt und ausgelesen, dürfen nicht
krumm, knastig, splintig und kernrissig
seyn, sonst sind es Wracken. Was Kron
ist, wird mit einem doppelten Schlüssel, die
Wracken mit W. bezeichnet, und die Com-
ptoirs stempeln sie auch mit dem Abschlag-
hammer, mit dem Anfangsbuchstaben ihrer
Firma. Sie werden Fußweise, theils auf
Contract, theils bei der Abkunft gekauft.

Außer obbemeldeten drei Sorten schon
bearbeiteter Balken, kommen noch eine Menge
von runden Balken und sogenannten Kallen
herab, wovon die stärksten hier zu holländi-
sche Balken gehauen, die übrigen aber zu
Bauholz verbraucht werden.

E i c h e n h o l z

Besteht aus Wagenschoß, Faßholz, Hol-
ländischholz, doppeltes und enkelttes Fransch-
holz, Piepenstäbe und Orhofstabe.

K r o n - W a g e n s c h o ß

Sind eichene vierkantige Balken, müssen

nach Vorschrift der Brake, auf einer Seite 12, auf der andern 14 Zoll dick, 14 à 15 Fuß lang seyn; was für Maasß, ist unbestimmt, und kommt auf die Bedingung des Kaufes an.

K r o n = F a ß h o l z.

Gleichfalls vierkantig, 10 Zoll Quadrat dick, 80 Zoll lang.

H o l l ä n d i s c h h o l z

8 Zoll Quadrat dick, 60 Zoll lang.

D o p p e l t e s F r a n s c h h o l z

7 Zoll Quadrat dick, 50 Zoll lang.

E n k e l t e s F r a n s c h h o l z

6 Zoll Quadrat dick, 38 à 40 Zoll lang.

Von den letzt benannten drei Sorten kommt jetzt nur sehr wenig nach Riga.

P i e p e n s t ä b e

$1\frac{1}{2}$ Zoll dick, 4 à 5 Zoll breit, 60 Zoll lang.

D r h o f t s t ä b e.

$\frac{3}{4}$ Zoll dick, 3 à 4 Zoll breit, 38 à 40 Zoll lang.

Eichenholz wird von besondern Brakern, Klapholz-Braker genannt, gewrakt. Es muß das vorgeschriebene Maaß halten, nicht krumm, nicht streifig, knastig oder kernrissig seyn, sonst ist es Brak. Was Kron ist, wird mit einer Krone, Bracken mit W. und Braks-Bracken mit W.W. bezeichnet.

Das schwerere Eichenholz kommt meist aus Smolensk, Mohilew, Minsk, Witepsk und einigen pohlischen Provinzen.

Planken und Bretter.

Kron-Planken sind dicke Dielen oder Bohlen von 2 bis 6 Zoll dick, 11 bis 15 Zoll breit, 24 bis 40 Fuß lang.

Kron-Bretter von $\frac{1}{2}$ bis $1\frac{3}{4}$ Zoll dick, 10 à 12 Zoll breit, 10 bis 36 Fuß lang. Sie sind entweder von rothem oder von weißem Holz. Das rothe hat den Vorzug. Sie werden durch Privat-Bretter-Braker ausgesucht, und nach dem Maaß der Länder, wohin sie gehen sollen, geschnitten; werden Fadenweise verkauft.

Splittholz

Ist 4 und 6 Fuß langes Gränenholz,

aus dünnen, runden Balken oder Kallen gemacht, welche blos in der Mitte durchgespalten sind; es hält 4 bis 6 Zoll im Diameter, und wird nach aufgestapelten, 6 Fuß hohen Faden, verkauft. Es dienet den mit Holz beladenen Schiffen zur Stauung, und wird hier und im Auslande meist zu Schindeln und Bekleidungen der Wände gebraucht.

K i f f e r s

Auch Sparren genannt, sind 18 bis 36 Fuß lange Stangen, am dicken Ende 3 à 4 Zoll Diameter dick. Sie werden Schockweise verkauft.

Von Holzwaaren giebt es sonst nur runde Balken oder Kallen, Schraubplanken, Latten, Brennholz, Klöße und anderes kleines Holz zum Stauen der Schiffe, welche nicht als Handels-Artikel zu betrachten sind.

H a n f e n.

Ein Haupt-Ausfuhr-Artikel. Es werden jährlich 75 bis 100,000 Schiffpfund davon ausgeschifft.

Sie sind unter zwei allgemeine Klassen oder Gattungen zu bringen, nemlich: unter Strusen-Hansen und Drujaner Hansen.

Die Strusen-Hansen zerfallen in drei verschiedene Sorten; nemlich in Reinhanf, Ausschußhanf und Paßhanf.

Die Drujaner Hansen haben nur zwei Sorten, nemlich Kron-Drujaner, oder wie man ihn auch jetzt nennt, Drujaner Reinhanf und Drujaner Paßhanf.

Die Heede von allen Sorten heißt Tors, und wenn sie von Schäben gereinigt und glatt gestrichen ist, gehechelter Tors.

Die obbemeldeten drei Sorten der Strusen-Hansen kommen im Frühjahr und Sommer mit den Strusen aus der Ukraine und andern russischen Gouvernements; wie auch aus verschiedenen Provinzen von Pohlen auf der Duna herab.

Im Monat May, wenn eine Anzahl Hanf-Strusen hier angekommen sind, wird, nach altem herkömmlichen Gebrauch, die Hanf-Brake publik eröffnet. Zu dem Ende werden aus den Strusen, die aus verschiedenen

Gegenden gekommen sind, einige Bündel von allen Sorten Hanf ans Land, und in die sogenannten Hanf-Anbaren oder Hanf-Scheunen gebracht, und da in Gegenwart unsers Weltgerichts, der Hanf-Wraker und einer Deputation von Kaufleuten geöffnet und untersucht, um die Qualität des letzten Hanfgewächses und der angebrachten Hanfen überhaupt beurtheilen zu können.

Hierauf liest der Gerichts-Secretair die gewöhnlichen Vorschriften der Wrake und Verhaltensregeln vor; und das Gericht erklärt sodann, daß nunmehr alle angekommene Hanfen aus den Strusen gelöscht, gewrakt, gebunden, und abgeliefert werden können; denn bevor diese Commission darüber gehalten worden, darf kein Hanf abgeliefert werden. Dieses ist die Procedur bei Eröffnung der Hanf-Wrake.

Die Strusen-Hanfen, (mit Ausnahme der Drujaner Hanfen) kommen meistens schon sortirt und in Bündeln herab; die Bündel werden aber alle beim Abwraken in den Hanf-Scheunen losgemacht, und der Hanf nach Befinden der Qualität in die drei

obbemeldeten Sorten eingetheilt, und in größere Bünde gebunden.

Die erste Sorte, oder Reinhans, in Bünde von $6\frac{1}{2}$ bis 7 Schiffpfund mit 10 Bändern von gedrehtem Hans; die zweite Sorte, oder Ausschußhans, in Bünde von circa $3\frac{1}{2}$ Schiffpfund mit 8, und die dritte, oder Paßhans, in Bünde von gleichem Gewicht mit 7 Bändern umschnürt.

Mit dem Tors wird eben so verfahren; doch sind die Bünde kleiner, und von circa $2\frac{1}{2}$ Schiffpfund, mit 6 Schnüren gebunden, werden auch überdem meistens noch mit Kabelgarn umwickelt.

In die Mitte aller Hans- und Tors-Bünde wird ein Brettchen eingelegt, auf welchem mit rother Kreide die Jahreszahl, der doppelte Schlüssel, der Name des Brakers und Hansbinders verzeichnet ist.

Die Drujaner Hansen kommen zu Lande aus Liv- Est- und Kurland und Litthauen, und zu Wasser aus Rußland und Pohlen in vermischten Sorten. Nachdem sie in diesem Zustande dem hiesigen Hanshändler zugewogen worden, läßt derselbe sie in seinen eige-

nen Speichern von Schäben und Heede reinigen, und sodann los, oder ungebunden, nach den Drujaner Scheunen führen. Hier werden sie nun erst gewraht, sortirt und gebunden; die prima Sorte, oder der Kron-Drujaner Hanf in Bünde von circa $3\frac{1}{2}$ Schiffpfund mit 9 Bändern von demselben Hanf; die zweite Sorte, oder Drujaner Paßhanf, in eben so große Bünde mit 7 Bändern; die ausgefallene Heede, oder der Drujaner Tors, in Bänden von circa $2\frac{1}{2}$ Schiffpfund mit 6 Bändern.

Von den Strusen-Hanf werden zwar die Ukrainischen überhaupt für die besten gehalten; da aber die pohlischen weicher und feiner von Harl sind, und sich daher zu Seegeltuch und andern Fabrikwaaren leichter verarbeiten lassen, so werden sie oft vorgezogen, und sind gewöhnlich auch etwas theurer.

Die Hanfen werden entweder auf Contract per Contant, oder bei der Lieferung zu bezahlen, oder auch in loco liegend, gekauft.

F l a c h s e n.

Die Quantität, welche von allen Sorten Flachsen, Heede mitgerechnet, ausgeschiffet wird, beträgt, im Durchschnitt gerechnet, jährlich 60 bis 70,000 Schiffsfund.

Kron-Sorten sind: Keines Marienburger, Drujaner Rakitscher, Thiesenhausen Rakitscher und Gerechtigkeits-Dreiband.

Wenn man vom Thiesenhausen das beste auswählen läßt, so nennt man das Puck- oder Zins-Thiesenhausen; das übrige aber blos Thiesenhausen, für ersteres wird 3 à 5 Rubel Silber per Schiffsfund mehr bezahlt.

Gerechtigkeits-Dreiband ist das feinste und theuerste Flachs, und so rein gehechelt, daß es gleich gesponnen werden kann; es kommt aber nur eine Kleinigkeit, etwa 40 bis 50 Schiffsfund davon her, fast alles nur aus Livland, und es sind zwei Sorten davon: nemlich Gerechtigkeits- und Leiden-Dreiband.

Außerdem ist noch eine geringe Sorte, Livländisch Dreiband genannt, wovon das beste Hoffs- und das schlechtere ordinair Dreiband genannt wird.

Alle diese Sorten kommen, theils zu Wasser mit den Strusen, aus Rußland und Pohlen, theils zu Lande aus Litthauen, Kurland, Livland und Ehstland in vermischten Sorten an, und werden in den publiken Waagehäusern von den geschwornen Stadts-Brakern gewrakt. Was nun diese nicht für Krongut, erkennen, davon schneiden sie ein Band durch, und werfen es aus. Daher die Benennung geschnitten. Dieser Auswurf sind die Brakken. Sie werden von den Hanffschwengern entweder auf den Wagebodenkammern, oder auch wohl in den Speichern der Flachshändler, doch stets unter Bewahr und Schloß der ersteren, alle auf eine neue Art oder in einen neuen Band umgebunden, welcher Spiegelband genannt wird; denn der Flachshändler bekömmt sie nicht eher zu seiner Disposition, als bis sie so umgebunden worden. Dann werden sie ihm aber übergeben, und er liefert sie unter der Benennung von Badstuben geschnitten an seinen Käufer ab. Dieser läßt sie durch seinen eigenen Privat-Braker untersuchen; was der für Badstuben geschnit-

ten' zu schlecht befindet, das wirft er aus, und dieser Auswurf heißt *Risten Dreiband*, wird aber nicht weiter umgebunden, sondern bleibt in demselben *Spiegelbande*.

Die *Brakken* von *Drujaner* und *Eisenhausen* *Kakitscher* werden *Badstuben* geschnitten und *Risten Dreiband*, *Brakken* von *Marienburger* aber *Marienburger* geschnitten und *Marienburger Risten* genannt.

Letztere brauchen nicht umgebunden zu werden, weil die *Marienburger* *Glachsen* schon mit dem *Spiegelband* herkommen. Was beim umbinden und glatt schlagen herausfällt, ist *Glachsheede*. Die erforderlichen Qualitäten der verschiedenen Sorten *Glachsen* schreibt die *Instruction* der *Braker* vor, und nur des *Brakers* Auge, der täglich damit beschäftigt ist, oder wer sich hinlängliche Kenntniß davon erworben hat, kann sie genau beurtheilen.

G e t r e i d e

Ist einer der wichtigsten Handels-Artikel in *Riga*; da, im Durchschnitt gerechnet,

40 bis 50,000 Last jährlich davon ausgeschifft werden, und wenn im Auslande großer Mangel ist, so steigt dieses Quantum, wie in den Jahren 1805, 1806 und 1807, auf 70 bis 80,000 Last.

Die verschiedenen Sorten sind: Weizen, Gerste, Roggen, Hafer und zuweilen auch Buchweizen. Erbsen werden meistens nur als Schiffs-Provision ausgeschifft.

Die größten Quantitäten kommen mit den Strusen aus Rußland und Pohlen den Strom herab. Doch kommt ein großer Theil auch im Herbst und Winter zu Lande, aus Litthauen, Kurland, Livland und Ehstland. Das beste, reinste und schwerste Korn liefert Litthauen und Kurland.

Dieses Getreide ist alles gedörrt, d. h. in den Rigen oder Dresch-Scheunen, welche durch Defen geheizt werden, getrocknet. Das ungedörrte Getreide, welches bisweilen aus der Ukraine und andern weit entlegenen Gouvernements hergebracht wird, ist nicht zum Verschiffen tauglich, weil es sich

in Schiffen leicht erhitzt und verdirbt; es wird daher nur zur Consumption gebraucht.

Getreide hat keine publicken Braken, weil man die Güte des Kornes an der Reinigkeit von Staub, Drespe, Heusamen u. s. w. wie am Geruch, Farbe, und besonders am Gewicht leicht erkennen kann.

Der beste Weizen muß 128 bis 130 Pfund; gute Gerste 98 à 102 Pfund; Roggen 115 bis 118 Pfund, Haber 75 à 80 Pfund per Loof wiegen. Die verschiedenen Loof-Maassen sind bekannt.

Die Contracte auf Getreide werden zum Theil schon frühzeitig im Herbst, und zum Theil im Winter gemacht, mit und ohne Vorschuß, im May, bei der Abkunft der Strusen, oder auch bei erst offenem Wasser zu liefern. Auch wird vieles, in loco liegend, gekauft.

S a a t e n.

Dieser Artikel ist gleichfalls von großer Importanz; denn es werden von allen Arten, ein Jahr durchs andere gerechnet, 200

bis 250,000 Tonnen davon angebracht und größtentheils ausgeschifft.

Die verschiedenen Sorten sind: Neuer Säleinsaamen, übriggebliebener Säleinsaamen, Drujaner Saat, Schlagfaat, Hanf- und Deddersaat.

Der neue oder frische Säleinsaamen ist einer strengen Brake unterworfen. Die Saat-Braker stehen vor den Stadthoren, und untersuchen jede Fuhr, welche im Herbst nach der Erndte davon angeführt wird. Finden sie es schlecht, verfälscht oder zur Ausfaat untauglich, so wird es nach dem Stadts-Magazin (der Thurm genannt) gebracht. Hier bleibt es, unter dem Bewahr und Schloß des Ober-Saatwrakers oder sogenannten Saatschreibers, so lange liegen, bis der Eigenthümer es als Schlagfaat verkauft und an die Käufer abliefert.

Nur der neue Säleinsaamen darf in Tonnen à 2 Loof, und auch nur bis ultimo May des nächstfolgenden Jahres in Tonnen ausgeschifft werden.

Die übrigen Sorten, nehmlich Uebriggebliebener Säleinsamen, Drujaner-Schlag-

und Hanf-Saat, dürfen nur, entweder in Säcken, à 2 Loof, oder los ins Schiff gestürzt, geladen werden.

Alles, was von Säleinsaamen ultimo May noch übrig ist, muß der Eigenthümer wieder ins Stadt-Magazin, oder nach dem Thurm liefern, und das Wettgericht siehet darauf daß dieses wirklich geschieht. Es wird dann alles als übriggebliebenes Säleinsaat oder Schlagsaat verkauft.

Vom neuen Säleinsaamen werden jährlich 50 bis 60,000 Tonnen in Tonnen ausgeschifft, und die Tonnen durch den Gerichtsdienner mit einem doppelten Schlüssel angebrannt.

Die Güte des Säleinsamens bestimmt sich nach Reinigkeit, dickem Korn, Blankheit, schöne gelbe Farbe, und besonders nach Gewicht, da es bei diesen Eigenschaften 106 bis 118 Pfund wiegen muß. Das beste kommt aus Kurland und Litthauen.

Uebriggebliebener Säleinsaamen ist aller derjenige, welcher von dem, im Herbst und Winter durch die Braker für frischen Säleinsaamen erkannte, nach ultimo

Man noch übrig ist. Man ist zufrieden, wenn er wenigstens 115 Pfund wiegt.

Drujaner Saat ist eine bessere und reinere Sorte, als ordinaires Schlagfaat, es kommt aus Drujen und andern pohlischen Provinzen, 110 à 114 Pfund an Gewicht.

Ordinaires Schlagfaat fällt gewöhnlich viel unreiner, und wiegt meistens nur 108 à 110 Pfund. Es kommen davon große Quantitäten, hauptsächlich aus Rußland, mit den Strusen herab.

Hanf=Saat kommt auch meistens mit den Strusen; es wiegt 80 à 90 Pfund.

Dedder=Saat wird aus dem Sälsamen, womit es vermischt ist, ausgesiebt; es ist ein unbedeutender Artikel.

B l ä t t e r = T a b a c k .

Ukrainischer und polnischer. Der Erstere hat überhaupt den Vorzug. Taback ist einer regelmäßigen Bracke unterworfen. Man packt ihn in Matten zu circa $\frac{1}{2}$ Schiffpfund, oder in Zuckerfässern, welche circa 2 Schiffpfund enthalten.

In den Matten oder Fässern liegt auch ein Brettchen, so wie in den Hanfbündeln, mit einem doppelten Schlüssel, mit dem Namen der Brafer, Wäger, und der Jahreszahl bezeichnet.

In Rußland wird auch Virginischer Taback gebauet, welchen man von den hiesigen russischen Kaufleuten auf Lieferung kaufen kann; da er aber wenig gefragt wird, und doppelt so theuer ist, so kommt er selten nach Riga.

Calcionirte Pottasche.

Wir hatten ehemals zwei Hauptsorten davon, nemlich die hellblaue oder Perlasche, und die dunkelblaue harte in großen Stücken. Von der letzteren kommt jetzt sehr wenig.

Von der ersteren sind drei bis vier Sorten, nemlich prima Sorte oder Kron; enkelt Schlüssel-Asche; Braß, und zuweilen auch Braß-Braß. Die erste Sorte wird mit einem doppelten Schlüssel, die zweite mit einem Schlüssel, und die Braß-Braß mit W. oder W.W. bezeichnet. Sie kommt aus verschiedenen Gegenden von Pohlen und

Rußland, in Tonnen von 2 bis 3 Schiffspfund. Die zweite Sorte oder enkelt Schlüssel-Afche kostet ein Drittel weniger als die erste, die dritte nur halb so viel, und Braks-Brak, welches selten ist, noch weniger.

Pottasche wird durch einen besonders dazu verordneten Braker gewraht.

Die Quantität, welche jährlich von Pottasche hergebracht und ausgeschifft wird, ist sehr ungleich, und beträgt selten über 1500 bis 2000 Schiffspfund.

Weedafche oder Waidafche.

Eine ganz trockene weiße und pulverisirte Art, in großen ganz gleichen Tonnen, 54 Zoll hoch und 24 Zoll Diameter dick.

Sie wird nicht gewogen, sondern Lastweise verkauft: 12 Tonnen auf die Last.

Es sind davon ebenfalls drei Sorten: die erste ist Kron, die zweite wird Bullen genannt, die dritte ist Brak.

Die Marken sind mit der Pottasche gleich; und so ist auch ungefähr die Proportion der Preise. Sie kömmt nur in kleinen

Quantitäten aus Pohlen, ist aber sehr theuer, und die Kron-Sorte kostet 100 bis 120 Rubel Silber die Last. Die Holländer, Hamburger und Bremer brauchen sie vorzüglich zu ihren großen Bleichereien.

Z a l g

Ist auch ein bedeutender Handels-Artikel, da oft 7 bis 8000 Schiffpfund jährlich davon ausgeschifft werden. Im Jahre 1809 stieg das Quantum bis auf 25,000 Schiffpfund. Er kömmt aus Rußland und Pohlen mit den Strusen, in Fässern von verschiedener Größe, wird an der Wage gewrakt und mit einem Stecheisen untersucht. Man hat gelben und weißen Licht-Zalg, wie auch Seifen-Zalg. Der gelbe Licht-Zalg wird für den besten gehalten; Seifen-Zalg ist die schlechteste Sorte.

H a n f = D e l

Ist kein sehr bedeutender Ausfuhr-Artikel, da selten mehr als 1000 Schiffpfund davon ausgeschifft werden. Er wird vorchriftmäßig gewrakt, und bei der Brake in

andere Fässer umgestochen; das Faß wiegt circa $2\frac{1}{2}$ Schiffpfund. Er geht nach mehreren Ländern, vorzüglich aber nach Holland. Von Lein-Del ist die Ausfuhr unbedeutend.

E i s e n.

Davon sind viele Sorten in Stangen von verschiedenen Maassen, theils platt, 2 bis 4 Zoll breit, $\frac{1}{4}$ Zoll dick; theils in kleinen vierkantigen Stangen, welche in Bündeln mit Ringen zusammengeschmiedet sind. Man hat sortirtes und unsortirtes Eisen; ersteres ist theurer. Die beste Sorte ist das Siberische Zobel-Eisen, auf welchem ein Zobel-Thier gestempelt ist. Die Ausländer ziehen das schwedische und amerikanische Eisen vor, weil es reiner und zäher ist.

Die übrigen Ausfuhr-Artikel, welche sämmtlich aus dem Zoll-Tarif zu ersehen, sind nicht so bedeutend, und keiner publiken Brake unterworfen.

Sie bestehen vornehmlich in Wachs, Butter, Seife, Syrup, Branntwein, Tauwerk, Segel- und Radentücher, allerlei russische, leinene und wollene Zeuge, gegor-

benes und ungegorbene Leder, Hasen- und Bocksfelle, etwas Pelzwerk, Hausenblase, Posen, Bettfedern u. s. w.

Die Quantitäten der Hauptausfuhr-Waaren, und nach welchen Ländern sie gehen, ist in dem zweiten Theil dieses Buches Seite 48 bis 53 genauer angegeben.

Die Einfuhr-Waaren, deren Quantitäten und Werth, ist gleichfalls schon im zweiten Theil Seite 54 und 55 angezeigt.

Vergleich ausländischer Getreide-Salz-Fuß- und Ellenmaassen mit den Rigaischen

Getreide-Maassen.

100 Rigaische Last Roggen rendiren gewöhnlich in Amsterdam	100 Last.
100 dito Weizen	106 —
100 Rigaische Last Roggen in Hamburg	88 —
100 dito Weizen	94 —
100 dito Roggen in Bremen	104 —

100 Rigaische Last Roggen in Stockholm	1800 Tonnen.
100 dito in Copenhagen	2250 —
1 Last Weizen in England	11 Quarters Winchester Maaf.
1 dito in Lissabon . . .	236 Alquier.
1 dito in Porto . . .	192 dito.
1 dito in Barcellona . . .	46 Quarteras.
1 dito in Mallaga . . .	52 Fanegas.
1 dito in Bilbao . . .	52 dito.
1 dito in Cadix . . .	55 dito.

S a l z = M a a ß e n.

Eine Rigaische Last von 18 Tonnen ist in
circa gleich:

In Liverpool weißes Salz: mit $2\frac{1}{2}$ Tons oder	100 Bushels.
— — — Stein-Salz	$3\frac{1}{4}$ Tons oder 130 Bushels.
— St. Ubes	$3\frac{2}{3}$ Mojen.
— Lissabon	$4\frac{1}{4}$ dito.
— Cadix	$5\frac{1}{2}$ dito.
— Crosswyf	$\frac{10}{11}$ dito.
— Bannes	$\frac{8}{3}$ dito.
— Seudris und St. Martens	$2\frac{5}{8}$ dito.

In Normantier	$\frac{5}{8}$	Charges.
— Sable d'Olonne	$\frac{1}{3}$	dito.
— Ivica	2	Modin.
— Cagliari	$5\frac{1}{3}$	Salm.
— Trapani	$4\frac{7}{8}$	dito.
— Mesquer	$\frac{3}{4}$	Muid.

NB. Bei einer genaueren Calculation muß man mehrere Verkauf=Rechnungen zum Grunde legen, und die Rendirung nach größeren Quantitäten berechnen.

F u ß = M a a ß e n.

Die Fuß=Maassen werden meistens nach Rheinländischem Fuß=Maass calculirt.

Der Rigaische Fuß kann zu keinem Maassstab angenommen werden, weil die Messungen unsrer Masten, Spieren, Balken und andrer Holzwaaren bei der Wrake meistentheils nach holländischem oder englischem Maass geschehen, und solches, wenn die Ausländer es verlangen, auch zu französischem, spanischem oder anderem Maass reducirt wird.

Zur Vergleichung der hauptsächlichsten,

hier vorkommenden Fuß-Maassen, können folgende Angaben dienen :

- 1 Fuß Rheinländisch von 12 Zoll hält in Riga 1 Fuß $\frac{7}{10}$ Zoll, à 12 Zoll per Fuß.
- 1 Fuß Rheinländisch hält in Amsterdam 1 Fuß $\frac{1}{2}$ Zoll, à 11 Zoll per Fuß.
NB. Der Holländische Fuß hat nur 11 Zoll.
- 100 Fuß Holländisch, à 11 Zoll, sind $92\frac{4}{5}$ Fuß Englisch, à 12 Zoll.
- 114 $\frac{3}{4}$ Fuß Holländisch, à 11 Zoll, sind $87\frac{1}{2}$ Fuß Französisch, à 12 Zoll, oder:
- 57 Fuß Französisch sind 59 Fuß Rheinl.
- 111 Fuß Spanisch sind 100 Fuß Rheinl.
- 105 $\frac{1}{2}$ Fuß Schwedisch sind 100 Fuß Rheinl.
- 100 Fuß Dänisch sind 100 Fuß Rheinl.
folglich ist der Dänische Fuß mit dem Rheinländischen gleich.

E l l e n - M a a ß e n .

- 100 Englische Ellen oder Yards sind 170 à 175 Rig. Ellen.
- 100 Brabanter „ 128 „
- 100 Leipziger „ 106 „

100	Görlitzer Ellen sind	$122\frac{1}{2}$	Rigaische.
100	Berliner „	$122\frac{1}{2}$	„
100	Nachner „	128	„
100	Feidner „	128	„
100	Pariser „	217	„
100	russ. Arschinen sind	$133\frac{1}{3}$	„
100	Hamb. Ellen „	$106\frac{2}{3}$	„
100	Bremer „ „	$105\frac{1}{2}$	„
100	Baseler „ „	104	„

Bemerkungen über unrichtige Berechnung des Agio und der Wechsel-Course welche nach Procenten gerechnet werden, und wie sie berechnet werden müssen.

Ich habe gefunden, daß manche diese Berechnungen nicht richtig machen, und sich dadurch Schaden thun. Das kommt daher, weil sie die Regel, welche bei solchen Rechnungen zum Grunde liegt, nicht recht

beobachten; nehmlich die Regel: daß die Procente allezeit auf die bessere Münze zugeschlagen werden müssen, aber niemals von der schlechteren Münze abgezogen werden dürfen.

Wenn zum Beispiel Silbermünze 1 Procent besser ist als Gold, so sagen sie:

Für 100 Rubel Silber bekommt man 101 Rubel Gold; und da haben sie recht:

Aber umgekehrt, sagen sie auch: wenn Gold 1 Procent schlechter ist als Silber, so bekommt man für 100 Rubel Gold nur 99 Rubel Silber; und da irren sie sich.

Denn wenn der Wechsler mir für 100 Rubel Gold nur 99 Rubel Silber gäbe, so hätte er ja auf 99 Rubel Silber einen ganzen Rubel Agio bekommen, da er doch erst auf 100 Rubel Silber 1 Rubel haben soll; und wenn 100 Rbl. Silber 101 Rubel Gold sind, so sind 101 Rubel Gold auch 100 Rubel Silber; folglich kann nicht von 100 Rubel, sondern erst von 101 Rubel Gold ein ganzer Rubel abgezogen werden; und also können 100 Rubel Gold à 1 Procent Verlust auch nicht 99 Rubel Silber betragen, sondern

müssen etwas mehr ausmachen, wie folgende richtige Rechnung zeigt

101 Rb. Gold - 100 Rb. S. - 100 Rb. Gold?

100

101 | 10000 | sind 99 Rb. u. $\frac{100}{101}$ Rp.

Also betragen 100 Rubel Gold à 1 Procent Verlust, $\frac{100}{101}$ Kop., oder beinahe 1 Kop. mehr als 99 Rbl. Silber.

Das ist nun freilich auf 100 Rubel nur eine Kleinigkeit, aber es ist doch richtig; und richtig soll man doch immer rechnen! Auf größere Summen ist der Unterschied auch größer; und auf 100,000 Rubel differirt es schon 9 Rubel $90\frac{10}{101}$ Kop.

Mit dem Wechsel-Cours auf St. Petersburg und Moskau verhält sichs eben so; und wenn im Laufe eines Jahres, (wie es hier oft geschieht), mehrere Millionen Rubel Banconoten auf diese Plätze trassirt werden, so macht die unrichtige Berechnung einen bedeutenden Unterschied.

Wie viel größer würde aber die Differenz seyn, wenn man die ausländischen Wechsel-Course, welche nach Procenten gerechnet

werden, auch so unrichtig berechnete. Man nehme z. B. den Berliner Cours auf Hamburg, à 48 Procent Verlust, so würden 1000 Thaler Berliner Courant, wenn man 48 Procent, und also von diesen 1000 Thalern 480 abziehen wollte, nur 520 Thaler Hamburger Banco betragen, da sie, richtig berechnet, doch 675 Thaler $32\frac{1}{3}$ Schilling Hamburger Banco ausmachen, wie folgende Berechnung zeigt.

1000 Thlr. Berliner?
148 — 100 Thlr. Hamb. Banco.

148 | 100000 | 675,

Rest 100

48

148 | 4800 | $32\frac{1}{3}$ Schilling.

Hier wäre also der Unterschied auf 1000 Thlr. Berliner schon mehr als 155 Thlr. Hamburger Banco.

Erfahrne Kaufleute verstehen diese Rechnungen eben so gut, und wohl noch besser als ich; aber lernbegierigen jungen Leuten könnten diese Bemerkungen doch wohl nützlich seyn.

Nachrichten von berühmten Seefahrern der ältern und neuern Zeit.

(Beschluß.)

Willem Jzbrand Bontekoe.

Dieser brave, durch seine schrecklichen Schicksale und wundergleiche Rettung berühmte holländische Schiffs-Capitain, commandirte das große, der Holländisch-Ostindischen Compagnie zugehörige Schiff, Neuhorn genannt, 500 Lasten groß, mit 200 Mann Befahrung, nach Batavia in Ostindien bestimmt. Der Super-Cargo oder Disponent der Ladung war ein holländischer Kaufmann, Namens Hein Koll.

Mit allem, was nur zu einer solchen Reise denkbar erforderlich ist, ausgerüstet, segelte Bontekoe im Jahre 1618 den 28sten November aus dem Texel ab. Seine Reiseroute ging, wie es bei ostindischen Reisen gewöhnlich ist, längst der westlichen Küste von

Afrika, um das Vorgebirge der guten Hoffnung, durch den Indischen Ocean, nach den damals noch so bedeutenden holländisch-ostindischen Kolonien, auf den Inseln Java, Sumatra, Borneo und andern indischen Küsten.

Noch im Gesicht der Landspitze von England war das Schiff, durch einen wüthenden Sturm, schon in Gefahr unter zu gehen; der große Mast wurde vom Sturm zerbrochen, und die oberen Räume des Schiffes waren, durch schreckliche Seestürze, dergestalt mit Wasser angefüllt, daß das Schiff dem Untersinken nahe war. Die ganze Besatzung sahe ihren Untergang vor Augen und verlor den Muth; aber Bontekoe kam nicht aus seiner Fassung. Er setzte alle seine Mannschaft, 200 an der Zahl, in Bewegung, um die Wassermassen schnell von den Berdecken und aus den darauf befindlichen Behältnissen weg zu schaffen; der Mast, welcher nur einen starken Riß bekommen hatte, wurde durch eine große daran befestigte Raa wieder hergestellt, und das Schiff setzte nun seinen Lauf mit gutem Winde fort. Schon hatte man die Inseln des grünen Vorgebirges an der afrikanischen Küste weit hinter sich, als eine solche Windstille einfiel, daß das Schiff nicht von der Stelle konnte. Wer dergleichen Windstillen auf der See erfahren hat, weiß, was für ein traurige

und allen Muth niederschlagender Zustand es ist; und in diesem Zustande blieben die armen Menschen drei ganzer Wochen. Hier unter dem heißesten Himmelsstrich der Erde, warf die glühende Sonne ihre versengenden Strahlen immerwährend senkrecht auf ihre Scheitel herab, und da kein Tropfen Regen fiel, so wären sie vor Hitze und Durst beinahe verschmachtet; denn das wenige noch übrige süße Wasser war stinkend und ungenießbar geworden. Endlich erbarnte der Himmel sich ihrer; die Luft kam wieder in Bewegung, und sie eilten dem Kap zu, in der getrostesten Hoffnung, daß sie da würden landen und sich erfrischen können. Aber auch diese Hoffnung schlug fehl. Bei dem Vorgebirge der guten Hoffnung ist es fast immer stürmisch, und jetzt tobte Sturm und Meer wieder so greulich, daß an kein landen zu denken war. Sie mußten nur froh seyn, die hohe See zu erreichen, und flogen nun im Sturm um das Kap herum, der Insel Madagascar zu. Schon lag ein großer Theil der Besatzung krank darnieder und viele starben dahin. Aber ihr Bestreben, auf jene Insel zu landen, war abermals vergebens. Endlich kamen sie bei der französischen Insel Bourbon zu Anker. Alle Kranke, die sich noch bewegen konnten, krochen aus ihren Hängematten aufs Verdeck,

und flehten, ans Land gesetzt zu werden. Aber der Kaufmann Koll, als Super-Cargo und zweiter Befehlshaber des Schiffes, ließ es durchaus nicht zu; aus Furcht, daß das Schiff in die See getrieben werden möchte, und dann die gelandete Mannschaft nicht wieder an Boord gebracht werden könnte. Doch Bontekoe, von dem Jammer dieser unglücklichen Leute tief gerührt, drang mit seiner Autorität durch. Er machte sich für alle Folgen verantwortlich, und auf seinen Befehl wurden nun die Kranken mit allem Nöthigen versorgt, und mit den Schiffsböten ans Land gebracht. Er selbst führte sie dahin.

Die Insel Bourbon war damals noch unbewohnt. Späterhin ist sie von den Franzosen bevölkert worden, und zählt jetzt schon 50 Tausend weiße Einwohner und Neger. Sie liefert unter vielen andern Produkten den besten Kaffee.

Die Schiffsbesatzung fand hier einen Ueberfluß an Geflügel, besonders an Papagaien, wilden Tauben und Fettgänsen (Pinguins). Letztere waren so zahm, daß man sie zu Hunderten mit Händen lebendig greifen konnte; auch gab es da eine Menge von Schildkröten, welche eine stärkende und nährende Kraft haben, und zur Genesung der Kranken sehr viel beitrugen.

Hier konnte man aber, der unsichern Lage des Schiffes halber, nur einen Tag bleiben. Bontekoe segelte also weiter nach der Insel St. Maria. Da wurden sie von den Wilden freundschaftlich aufgenommen, und gegen allerlei Kleinigkeiten, mit Kälbern, Kühen, Schafen und Früchten reichlich versorgt.

Nachdem sie hier neun Tage zugebracht hatten, waren die Kranken alle genesen, das Schiff gereinigt und in guten Stand gesetzt; und voller Muth setzten sie nun ihre Reise quer durch den Indischen Ocean, welcher hier ungefähr 750 geographische Meilen breit ist, mit gutem Winde nach Batavia fort. Man macht diese Fahrt bei günstigem Wetter in zwei bis drei Wochen.

Nun wird der gute Bontekoe nach so vielen überstandenen Widerwärtigkeiten doch wohl, ohne weitere Unglücksfälle, das Ziel seiner Reise erreichen! — Ach ihr armen bedauernswerthen Sterblichen, die ihr heute gesund, glücklich und frohen Muthes send, wisset ihr, ahndet ihr, was morgen euer Schicksal seyn werde?

Sie hatten ungefähr die Hälfte des Weges zurückgelegt, und befanden sich nun mitten im weiten Weltmeere. Da erscholl auf dem Schiffe plötzlich das fürchterliche Geschrei: Feuer! Feuer! — Man stürzte in den Raum, und erblickte mit Entsetzen, daß

die Branntweinfässer in Brand standen, und der Branntwein aus den zersprengten Tonnen; wie ein feuriger Strom sich in die dabei liegenden Steinkohlen ergoß. Der Brand war durch Unvorsichtigkeit mit Licht entstanden. Alles hielt sich jetzt für verloren, alles schrie und lief verzweiflungsvoll und besinnungslos durcheinander. Nur der große Bontekoe behielt seine unerschütterliche Gegenwart des Geistes. — Hier hilft kein Schreien, rief er, seid auf Rettung bedacht, schafft Wasser! In dem Augenblick sind alle Hände beschäftigt; Wasser wird, wie eine Sündfluth, durch die Luken in den Raum hinabgestürzt; das Feuer wird glücklich gelöscht.

Ruhe und Zufriedenheit kehrt in aller Herzen zurück, man frohlockt, man trinkt, man ruht. Eine Stunde dauert dieses Glück. — Feuer! Feuer! schreit es aufs neue durchs Schiff. Bontekoe eilt in den Raum. Die Steinkohlen hatten sich wieder entzündet, und brannten schon in lichten Flammen; auch das Del brannte. Das von neuem darauf gestürzte Wasser verursachte einen so dicken, schwarzen und schweflichten Dampf, daß man sich den Luken nicht nähern durfte. In der Pulverkammer und im Raum lagen gegen 400 Fässer Pulver zu Ammunition für die Forts in Ostindien bestimmt. Mit Gefahr,

zu ersticken, konnte man nur 60 davon über Bord werfen. Noch blieben über 300 Fässer liegen. — Das Feuer nähert sich der Pulverkammer — Wird diese von den Flammen ergriffen, so fliegt das Schiff in die Luft. — Während Bontekoe noch mit Rettung beschäftigt ist, schleicht sich der Kaufmann Koll mit einem Theil der Besatzung nach dem Hintertheil des Schiffes. Sie steigen in die schon längst ausgesetzten Böte hinab, und ohne sich weiter um den Capitain und die übrigen zu bekümmern, entfliehen sie in die offene See.

Da bleibt nun Bontekoe mit der übrigen Mannschaft auf dem Schiffe zurück; ohne Böte, ohne die geringste Hoffnung zur Rettung. Das Schiff brennt fort, an kein Löschen ist mehr zu denken, und so bald das Feuer die Pulverkammer erreicht, ist es mit ihnen allen aus. Man versucht noch, das Schiff anzubohren, um es voll Wasser laufen zu lassen, aber die Bohrer können durch die mit Kupfer beschlagenen Wände nicht durchdringen. Unterdessen sehen sie Koll und seine Begleiter davon rudern. Bontekoe läßt alle Segel ausspannen, um sie einzuholen; aber zu spät, der schreckliche Augenblick ist gekommen. — Mit dem entsetzlichsten Krachen fliegt der obere Theil des Schiffes mit allen darauf befindlichen Men-

schen in die Luft. Bontekoe stürzt in die See herab. Zu seiner Verwunderung hat er seine völlige Besinnung, und fühlt keinen Schmerz. Er liegt mitten unter den Trümmern des Schiffes; aber von seinen Unglücksgefährten, es waren deren noch über hundert gewesen, war keiner zu sehen. Er rettet sich auf einen nahe bei ihm treibenden Mast, er bejammert den Untergang seines schönen Schiffes, und bezieht seine Seele dem allmächtigen Gott im inbrünstigen Gebet. Bald sieht er, nicht weit von sich, einen Menschen, der sich aus den Fluthen hervor arbeitet, und sich auf ein anderes Stück Holz rettet. Er erkennt seinen Freund Hermann van Knipnissen aus Eiderstädt. Lebst du auch noch! ruft er ihm zu; nun, so wollen wir zusammen sterben. Der Mast, auf dem Bontekoe saß, wälzte sich, durch die Bewegung der Wellen, immer von einer Seite zur andern, so, daß er sich nicht länger darauf halten konnte. Nun fühlte er auch, daß er am Rücken und am Kopfe verwundet war, und die Schmerzen wurden immer heftiger. Hermann fand Mittel, auf seinem Holze sich ihm zu nähern. Bontekoe setzte sich zu ihm. — Sie sahen die Böte in der Ferne; aber wie sollten sie zu ihnen kommen? — Hier ist alle Hoffnung verlohren, sagte Bontekoe, es wird schon dunkel, wie können wir

es in diesem Zustande die ganze Nacht aushalten! Laß uns beten und unsere Seelen Gott anbefehlen — und Gott erhörte ihr Gebet. Bald darauf hörten sie den Ruder Schlag der Bote. Man hatte in der großen Schalupe mit einem Fernrohr diese beiden Menschen, auf dem Holze im Meere schwimmend, erblickt und eilte ihnen zu Hülfe. Aber die Bote konnten sich den Trümmern des Schiffes nicht nähern, ohne Gefahr umgeworfen oder zerschlagen zu werden. Ein Matrose schwamm zu den beiden Verlassenen hin, und brachte ihnen Linien. Diese banden sie sich um den Leib, und so wurden sie nach der Schalupe gezogen, und hineingehoben. Die Schalupe war fast überladen, denn es waren nun sechs und vierzig Mann darin. In dem kleinen Bote waren sechs und zwanzig. Diese 76 Menschen waren also vor erste gerettet, die übrigen aber alle umgekommen.

Bontekoe legte sich, vom Wasser triefend, hinter einen Verschlag im Boote, zur Ruhe nieder; aber sein zerschlagener Rücken und seine Kopfwunden fingen nun an ihm so zu schmerzen, daß er zu keinem Schlummer kommen konnte. Der Schiffs-Chirurgus, welcher auch im Boote war, kaute Zwieback und legte es auf seine Wunden, welches ihm einige Linderung verschaffte,

und die Heilung beförderte. Bontekoe rieth der Besatzung, die Nacht in der Nähe des zertrümmerten Schiffes zu bleiben, um den andern Morgen, wo möglich, noch einige Lebensmittel oder einen Compaß aufzufischen; aber sein Rath wurde verachtet, man ruderte frisch drauf los, und wie die Sonne aufging, sah man weder Land noch Schiffstrümmer.

Nun kamen die Leute ganz trostlos zu mir, so erzählt Bontekoe selbst, und sagten: Capitain, was sollen wir machen? Wir sehen kein Land und haben kein Brod, keinen Compaß, keine Charte.

Ihr hättet mir gestern Abend folgen sollen, antwortete ich, da ich euch rieth, bei dem Brak zu bleiben; ich sahe Fleisch, Brod und andere Sachen auf dem Wasser schwimmen, das hätten wir diesen Morgen auffischen können. — Was sollen wir aber nun thun, lieber Capitain, sagten sie, kommt doch heraus, und führt das Boot! — Wie kann ich denn, erwiederte ich; ich bin ja so lahm, daß ich nicht von der Stelle kann — Sie trugen mich aus der Bootsboje heraus. Ich fragte, wie viel Brod sie noch hätten. Der ganze Borrath bestand aus acht bis zehn Pfund Schiffszwieback. Wie lange konnten 46 Menschen sich das Leben damit fristen? Bei der karglichsten

Eintheilung kaum drei Tage. Ich machte die Eintheilung so, daß jeder täglich nur ein kleines Stückchen, von etwa zwei Loth schwer, bekam; und ich selbst nahm nichts mehr an, obgleich man mir etwas mehr zugestehen wollte.

Da die Leute durch immerwährendes Rudern, bei Mangel an hinlänglicher Nahrung, bald ganz entkräftet werden mußten, so befahl ich, mit rudern aufzuhören, und ihre Hemde auszuziehen, um Segel daraus zu machen. Dieses geschah. Aus losgedrehten Stricken bekamen wir Bindfaden, und zugespitzte Holzspäne dienten statt Nähnadeln. Ich wollte mein Hemde auch hergeben; aber meines körperlichen Zustandes halber, ließ man es nicht zu. An die innere Seitenwand der Schalupe malte ich, mit Kreide, eine See-Charte, so gut es möglich war, und bezeichnete darauf die muthmaßliche Meereshöhe, die Inseln Java, Sumatra und andere ostindische Küsten. Ich richtete mich, so viel ich konnte, nach der Sonne und nach den Sternen, nach den Seeströmungen, Passatwinden und einigen andern Bemerkungen. Aller Wahrscheinlichkeit nach befanden wir uns gerade unter dem Aequator; denn die Mittagssonne stand uns gerade über dem Kopfe; des Tages war die Hitze unerträglich, und des Nachts erstarrten wir vor Kälte.

Den ersten Tag, da wir mit Verfertigung der Segel beschäftigt waren, ließen wir uns von Wind und Wellen treiben. Den folgenden Tag wurde gefsegelt, und auf meinen Befehl unser Lauf dahin gerichtet, wo ich Land vermuthete. Nach meiner Hoffnung konnten wir ungefähr nur noch zwanzig Meilen vom Lande seyn; denn wir legten täglich 10 bis 12 Meilen Weges zurück. Aber wer stand mir für die Richtigkeit dieser Muthmaßung, da wir so unvollkommene Hülfsmittel hatten, und ich mich dabei hauptsächlich auf Gedächtniß und auf meine Erfahrungen verlassen mußte.

Da es uns gänzlich an süßem Wasser fehlte, so hätten wir bei der schrecklichen Hitze noch eher vor Durst als vor Hunger umkommen müssen, wenn nicht endlich ein starker Regen gefallen wäre, der uns erquickte und stärkte; denn ich erlaubte den Leuten nicht, Seewasser zu trinken, weil ich aus Erfahrung wußte, daß sie auf der Stelle davon erkranken würden.

Wir fingen mit unsern kleinen Segeln so viel Regenwasser auf, als wir nur konnten, und füllten eine kleine Tonne damit an, woraus wir mit der abgeschnittenen Spitze eines Schuhes schöpften, und wovon ein jeder nur ein paar Schlucke bekam.

Das kleine Boot hatte dasselbe gethan,

und that sein Bestes, uns zu folgen; da es aber Gefahr lief, in die hohe See verschlagen und ganz von uns getrennt zu werden, so mußten wir die Mannschaft, auf ihr flehentliches Bitten, in unsere große Schaluppe aufnehmen, und das Boot im Schlepptau hinter uns her schwimmen lassen. Nach zwei Tagen hatte unsere Noth den höchsten Gipfel erreicht. Der Schiffszwieback war verzehrt, und wir waren von allen Nahrungsmitteln entblößt. Das Schiffsvolk verzweifelte. Meine Versicherung, daß wir nun nicht mehr weit mehr vom Lande seyn könnten, beruhigte sie nicht mehr; sie sagten: ich hätte sie und mich selbst betrogen, und wäre, statt dem Lande zuzusteuern, noch weiter ins offene Meer gefahren. — Aber der allmächtige Gott erhörte mein Gebet; wir wurden vors erste noch von dem grausamsten Hungertode errettet. Eine Menge großer Meeven, welche aus Müdigkeit nicht mehr fliegen konnten, setzten sich zum Theil auf die Böte oder nahe dabei ins Wasser. Einige ließen sich mit Händen greifen, andere wurden mit Rudern todt geschlagen. Aber den folgenden Tag waren auch diese verzehrt, obgleich jedem nur ein Bissen davon zugetheilt wurde; und nie hatte ein Lefkerbissen köstlicher geschmeckt, als diese rohen Seevögel. Indessen ermahnte ich die Leute

zur Geduld, indem ich ihnen versicherte, daß die Erscheinung der Meeven ein Zeichen wäre, daß wir nicht weit vom Lande seyn könnten.

Es wurde mir diesmal auch leichter, sie zu besänftigen, da bald hernach eine Menge fliegender Fische, so groß wie Stockfische, dicht über unsere Böte flogen, und einige davon gefangen wurden. Gierig fiel man darüber her, und jeder schluckte roh hinunter, was ihm zugetheilt wurde. — Aber jetzt erschien der entsetzlichste Zeitpunkt unsers Elendes, — jetzt war nichts mehr zu essen noch zu trinken, und schon tranken wir alle unsern eigenen Urin, welcher nicht ganz so schädlich als Seewasser ist; — da warf der eine, wilde, verstörte Blicke auf den andern, und man las auf ihren blassen Gesichtern, was sie zu thun im Sinne hatten. Endlich sagten einige: hier ist nichts anders mehr übrig als uns selbst zu fressen, wären wir nur am Lande, wie gerne wollten wir, wie die Ochsen, Gras und Blätter fressen! Darüber gerieth ich in ein solches Entsetzen, daß ich fast meine Besinnung verlor. O allmächtiger, barmherziger Gott! rief ich laut mit gen Himmel ausgestreckten Händen, erbarme dich unser, und laß diese Unmenschlichkeit nicht zu! Aber umsonst; zwei Matrosen packten den Schiffsjungen an, und

wollten ihm das Schlachtmesser durch den Hals stechen. Ich stürzte auf die Knie, und schrie ihnen mit donnernder Stimme zu: Wenn ihr diese Unmenschlichkeit begeht, so wird Gott sich Eurer in Eurer höchsten Noth nicht erbarmen! Viel lieber laßt uns alle sterben, so sterben wir doch selig. Laßt ab von dem Menschen! Nur zwei Tage noch, so könnt ihr thun was ihr wollt; ich kanns nicht länger wehren. Seht hier meine Charte! hier müssen wir seyn, und also müssen wir morgen oder übermorgen Land sehen.

Sie stußen, — sie lassen von dem Schiffsjungen ab, — eine Stille erfolgt, — bald fangen sie an sich zu berathschlagen; endlich tritt einer zu mir und sagt: Gut Capitain! noch bis morgen Abend fressen wir Lappen von unsern Wämsen und kauen Leder von unsern Schuhen, dann aber wissen wir, was wir zu thun haben.

Die meisten Matrosen waren so matt, daß sie nicht mehr stehen konnten. Koll lag hingestreckt da, und konnte kein Glied mehr bewegen. Ich hatte noch so viel Kraft, daß ich das Steuer-Ruder regieren konnte. Am Abend dieses entsetzlichen Tages überzog sich der Horizont mit schwarzen Wolken, in der Nacht entstand ein fürchterliches Gewitter, bald waren wir in der dicksten Finsterniß begraben, bald erhellten die Blitze Himmel und

Meer auf eine grausenvolle Art. Der Donner krachte über unsern Häuptern, als wenn das Gewölbe des Himmels einstürzte; der Sturm tobte, die Wellen gingen gewaltig hoch, und schienen unsre Böte verschlingen zu wollen; aber diese hielten sich dennoch, und schöpften wenig Wasser. Endlich stürzte der Regen wie eine Sündfluth auf uns herab, und wir durften nur aus dem Boot schöpfen, um unsere Gefäße zu füllen. Die Noth um Wasser war nun vors Erste wieder gehoben. Es wurde Tag, der Wind legte sich, und wir konnten wieder segeln. Aber der Horizont blieb mit Wolken bedeckt, kein Land war zu sehen, und einer fiel nach dem andern vor Hunger und Kraftlosigkeit hin. Ich selbst war von der Masse so erstarrt, daß ich beim Steuer nicht mehr aushalten konnte, und ein Bootsmann mußte mich ablösen. Dreizehn Tage lang waren wir so in offenen Böten, mit Hunger und Durst und Elend kämpfend, unter immerwährender Erwartung des Todes, auf dem Meere herumgetrieben: da erschien der entsetzliche Tag, an dem die Unmenschlichkeit ausgeübt und der Schiffsjunge geschlachtet werden sollte. Mit Inbrunst flehte ich zu Gott um Abwendung dieser Gräueltthat, der noch mehrern von der Art hätten folgen können.

Unterdessen heiterte der Himmel sich auf,

— noch ein paar Stunden, und die That wäre geschehen; aber kaum war der Bootsmann eine Stunde am Steuer gewesen, so schrie er aus vollem Halse: Land, Land, Land! Schauer und Zittern ergriff alle unsere Gebeine, — natürliche Wirkung eines plötzlichen Ueberganges vom höchsten Jammer zur höchsten Freude! — Der Schwächste bekam Kraft genug, sich aufzuraffen, um sich von der Wahrheit der entzückenden Botschaft zu überzeugen. Alle unsere Segel wurden beigeseht; dreißig Ruder waren in Bewegung; Hoffnung und Freude gab jedem Kraft und Muth, und nach wenig Stunden sprangen oder krochen wir alle, aus unsern Bötten, ans Land. — Man umfaßte meine Füße, man nannte mich seinen Erretter. Ich warf mich an die Erde und dankte Gott laut im inbrünstigen Gebet.

Es war eine kleine unbewohnte, aber mit Kräutern und Bäumen bewachsene Insel, und man fand bald Cocus-Nüsse genug, um den wüthenden Hunger zu stillen. Die Unmäßigkeit des Essens zog vielen ein heftiges Bauchgrimmen zu, wovon sie aber doch bald wieder befreit wurden, indem sie sich in den heißen Sand eingruben.

Die Lage dieser Insel mit der Richtung, die wir nach meiner Charte genommen hatten, ließ mich nicht zweifeln, daß wir in der Nähe

größerer ostindischer Eilande seyn mußten. Nachdem wir uns hier bis den andern Morgen etwas erholt und gestärkt hatten, füllten wir die Böte mit Cocus-Nüssen, und unsere Gefäße mit frischem Quellwasser, und segelten und ruderten nun voller Freude und Muth der Gegend zu, wo meiner Meinung nach das nächste Land liegen mußte. Und Gott sey gepriesen! Ich hatte mich nicht geirrt. Bald sahen wir eine lange Küste vor uns; und noch denselben Abend landeten wir, obgleich der heftigen Brandung wegen mit Lebensgefahr, auf der Insel, welche ich bald für die Insel Sumatra erkannte.

Da wir nun von der Insel Java, auf welcher Batavia liegt, nur noch 15 bis 20 Meilen entfernt seyn konnten, so hoffte ich, daß wir nun endlich, ohne große Schwierigkeiten, das Ziel unserer Reise erreichen würden; aber wir sollten noch mehr Unfälle und Leiden erdulden. Ein Theil der Mannschaft blieb die Nacht am Lande. Um Mitternacht wurden sie von einem Haufen wilder Indianer überfallen, die sie vermuthlich des Abends vorher bemerkt und den Plan gemacht hatten, sie in der Nacht umzubringen. Meine Leute wehrten sich mit zwei Alexten, ein paar Degen und mit Feuerbränden, schlugen die Wilden glücklich in die Flucht und retirirten sich in die Böte. Am frühen Morgen ging

fast die ganze Besatzung ans Land, um sich, wo möglich, zur Fortsetzung der Reise zu verproviantiren. Kaum hatten sie aber einen Theil der Lebensmittel an Bord gebracht, so wurden sie von einer großen Menge, mit Pfeil, Bogen, Speißen und Dolchen bewaffneter, Indianer überfallen, und die Besatzung floh, so schnell sie konnte, zu ihren Böden zurück.

Die Indianer verfolgten sie mit gleicher Schnelle, und ein großer Theil der Mannschaft wurde ein Schlachtopfer ihrer unmenschlichen Grausamkeit. Einigen gelang es, sich einzuschiffen, andere stürzten sich ins Wasser, und schwammen den Böden nach. Wie wir endlich die hohe See wieder erreicht und die Schwimmenden aufgefischt hatten, fanden wir zu unserm größten Herzeleid, daß uns sechzehn Mann fehlten, welche von den Indianern erschlagen, oder was noch schlimmer war, lebendig in ihre Hände gefallen seyn mußten. Die vielleicht noch Lebenden zu retten, war keine Möglichkeit. Es blieb uns also nichts anders übrig, als sie ihrem unglücklichen Schicksal zu überlassen und weiter zu segeln.

Den folgenden Tag kamen wir drei kleinen Inseln vorbei. Wir landeten auf eine derselben, in der Hoffnung, Nahrungsmittel darauf zu finden, fanden aber nichts als Palmbäume und am Strande einige Mustern.

Ich erstieg die Spitze eines hohen, steilen Felsens, von wo ich weit ins offene Meer hinaus sehen konnte. Anfänglich konnte ich keine Spur von Land auspähen, aber endlich erheiterte sich der Horizont, und ich glaubte, ganz deutlich zwei blaue Berge zu sehen, woran die Insel Java von Ferne zu erkennen ist. Voller Freude stieg ich den Felsen hinab, und brachte meinen Gefährten die frohe Botschaft. Alle wurden dadurch neu belebt. Jeder trug

emfig Palmfohl und Wasser in die Schalupen; der Wind war günstig; wir zogen unsere Segel auf, und steuerten in Gottes Namen auf die beiden blauen Berge zu. Den andern Morgen sahen wir die Küste ganz deutlich vor uns, aber was uns noch größere Freude machte, war, daß wir nach und nach, bis drei und zwanzig Schiffe erblickten. Wir nahmen alle Ruder zu Hülfe, und eilten der Flotte zu. Ungefähr noch eine halbe Meile davon entfernt, kam uns schon ein Boot entgegen. Von dem Steuermann desselben erfuhren wir, daß es die Flotte des Admirals Freek Houtmann sey, der zu wissen verlangte, wer wir wären, woher wir kämen, und was wir wollten. Nachdem wir kürzlich unsere Unglücksfälle erzählt hatten, führte er uns sogleich an das Admiral-Schiff von 60 Kanonen, die Dorechter Jungfrau genannt. Der Admiral ließ uns alle auf das Schiff bringen, und mit allem Nöthigen reichlich versorgen. Er nahm herzlich Antheil an unsere traurigen Schicksale, und vertheilte alle meine Leute auf seine Flotte. Nachdem Koll und ich uns ein paar Tage erholt hatten, schickte er uns, mit allem Nothwendigen versehen, mit einem kleinen Cutter nach Batavia, der großen Hauptstadt von Java. Wir wurden zu dem Gouverneur gebracht. Dieser nahm uns als Freunde und Landsleute freundschaftlich auf, und so hatte denn all unser Elend ein Ende.

Binnen kurzer Zeit wurde ich auf ein nach Europa absegelndes Schiff als Kapitain, und Hein Koll als Cargadeur darauf angestellt. Wir segelten ab, und kamen nach einer ziemlich glücklichen Reise von 4 Monaten und 20 Tagen wohlbehalten im Texel an.
