

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. Zilling.



Zweiter Theil.

---

Riga 1820,  
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. Akademie der Wissenschaften, an die Censur-Committee eingesandt werden.

Riga, den 4. Oktober 1820.

Ober-Lehrer Keußler,  
stellvertretender Rig. Gouv.-Schulen-Director.

---

## Inhalt dieses zweiten Theils.

---

### A s s e k u r a n z e n.

Einleitung . . . . .	Seite 1
Unentbehrlichkeit der Asskuranzen . . . . .	2
Police, Prämie etc. . . . .	3
Risiko des Asskurateurs . . . . .	4
Verschiedene Arten der Versicherungen . . . . .	5
Wann der Asskurateur mehr als 100 pCt. bezahlen muß . . . . .	7
Wenn die Tage zu hoch gemacht ist . . . . .	9
Asskuranz-Compagnien und Privat-Asskurateurs . . . . .	9
Wie lange das Risiko des Asskurateurs dauert . . . . .	10
Pflicht des Versicherten . . . . .	11
Wann der Asskurateur zahlt . . . . .	12
Wenn von Schiffen gar keine Nachricht eingehet . . . . .	12
Vom Completiren, Annulliren und Ristorniren . . . . .	13
Vom Steigen und Fallen der Prämien . . . . .	14
Was man alles versichern lassen kann . . . . .	15
Formul einer Police . . . . .	16

### H a v a r i e n.

Einleitung . . . . .	20
Verschiedene Arten von Havarien . . . . .	21
Havarie grosse durch Werfung . . . . .	24
Wo die Dispaschen aufgemacht werden, und Pflichten des Schiffs-Correspondenten . . . . .	26
Pflichten der Einlader . . . . .	26
Von der Havarie grosse und particuliere zugleich . . . . .	27
Pflichten des Schiffers, See-Protest und Verklarung . . . . .	27
Bemerkungen über einige neuere Schriftsteller, welche über Havarien geschrieben haben . . . . .	29

Dispasche über Havarie grosse . . . . .	Seite 31
Dispasche über Havarie grosse und particul. zugleich	32
Weitere Bedeutung des Wortes Havarie . . . . .	35

### B o d e m e r e i e n .

Einleitung . . . . .	36
Gewöhnliche Bodemerei . . . . .	37
Risiko des Bodemereigebers, und Unkosten, welche er rechnet . . . . .	37
Versicherung der Bodemereigelber . . . . .	38
Formul eines Bodemerei-Contractes . . . . .	39
Vorsichtsmaaßregeln des Bodemereigebers . . . . .	41
Wann der Schiffer einen Theil der Ladung verkaufen darf . . . . .	41
Zweite und seltnerer Bodemerei . . . . .	42
Rechte des Bodemereigebers . . . . .	42

### H a n d e l v o n R i g a .

Passiv- und Activ-Handel; Handels-Balanz . . . . .	45
Handels-Verbindung mit dem Auslande . . . . .	46
Durchschnitts-Verkehr mit jedem besonderen Lande, und Vergleich desselben . . . . .	48
Uebersicht der Einfuhrwaaren . . . . .	54
Ursachen der Ab- und Zunahme des Handels . . . . .	57

### N a c h r i c h t e n v o n b e r ü h m t e n S e e f a h r e r n .

Americus Vesputius . . . . .	59
Bartholomäus Diaz . . . . .	60
Vasco de Gama . . . . .	63
Petro Alvarez Cabral . . . . .	66
Franz von Almeida . . . . .	69
Alfons Albuquerque . . . . .	69
Ferdinand Magellan . . . . .	71
James Cook . . . . .	78

Verbesserungen der Fehler im ersten Theil . . . . .	92
---	----

---

## Erstes Kapitel.

### Von Affekuranzen.

---

#### §. 1.

Affekuranzen oder Versicherungen vor Verlust sind ein höchst wichtiger Gegenstand für die Handlung und Handlungsschiffahrt. Die Geseze und Affekuranz=Ordnungen darüber sind mannigfaltig und weitläufig; die Bücher, welche darüber geschrieben worden, voluminös, und die Gegenstände und Fälle darin zum Theil nicht gehörig geordnet. Ich unterfange mich nicht, etwas besseres darüber zu schreiben, aber ich will versuchen, durch einen kurzen und leicht faßlichen Auszug, die nothwendigste Kenntniß davon etwas allgemeiner zu machen; denn daß diese

Kenntniß nicht allgemeiner, und sogar nur selten ist, rührt doch wohl nur daher, daß die darüber vorhandenen Werke zu weitläufig, und, wie gesagt, auch nicht in zusammenhängender Ordnung abgefaßt sind, und es jungen, der Sache unfundigen Leuten darum schwer wird, hinlängliche Kenntniß daraus zu schöpfen.

§. 2.

Wir wollen zuvörderst den großen Nutzen der Affekuranzen erwägen.

Schwer, wo nicht unmöglich, würde es einem Kaufmanne sein, der noch wenig Vermögen erworben hat, zur See zu handeln, wenn die vortreffliche Einrichtung des Affekuranz - Wesens ihn dabei nicht sicher stellte. Wie dürfte er sein Schiff oder seine Waaren in diesem Falle den Gefahren der See, und andern Gefahren aussetzen? Aber vermittelst der Affekuranz kann er nun dreist sein ganzes, und selbst fremdes ihm anvertrautes Vermögen wagen. Sein Affekuradeur übernimmt seine Gefahr, und sagt: Alles was du riskiren müßtest,

will ich riskiren; ich will in Ansehung der See- und anderer Gefahren ganz an deine Stelle treten, wenn du mir dafür einige Procente von dem Werthe deiner Schiffe oder Waaren bezahlest. Dein Schiff, deine Waaren mögen dann untergehen, verbrennen, über Bord geworfen, geraubt oder beschädigt werden, ich ersetze dir den ganzen Verlust.

### §. 3.

Darüber wird mit dem Asssekuradeur ein schriftlicher Kontrakt geschlossen, welcher Police genannt wird, und die Procente, welche dem Asssekuradeur für die Versicherung bezahlt werden, nennt man Prämie.

Die Asssekuranz-Ordnungen, so wie die Formulare der Asssekuranz-Kontrakte oder Policen, sind in allen Ländern und Seestädten verschieden, sind bald kürzer, bald weitläufiger, kommen aber in den Hauptsachen überein. Ein allgemeines Muster davon ist unten im 16. §. enthalten.

## §. 4.

Der Affekuradeur kömmt für allen See-  
 schaden auf, ausgenommen für innere Ver-  
 derblichkeit der Waare. Ein Verlust, der  
 z. B. daraus entsteht, daß frische Früchte  
 verfaulen, Getraide sich auf der Reise er-  
 hitzt und verdirbt, Bier oder andere Ge-  
 tränke sauer werden, Lekkage durch schlechte  
 Beschaffenheit der Fastingen, und derglei-  
 chen Schäden mehr, ersetzt er nicht. Auch  
 macht er zuweilen Exceptionen in der Po-  
 lice. Wenn nämlich eine Waare durch  
 die geringste Masse leicht beschädigt werden  
 kann, wie Flachs, Zucker, oder feine Fa-  
 brikate, so behält er sich vor, daß er nur  
 in dem Fall den Schaden ersetzen wolle,  
 wenn derselbe, nach Beschaffenheit der Waa-  
 re, mehr als 3 bis 10 Procent beträgt.  
 Darum muß jede Art Waare, wie unten  
 angezeigt, in der Police besonders benannt  
 und taxirt werden. Bei einigen Waaren  
 wollen sie nicht anders als frei von Be-  
 schädigung zeichnen, es sei denn, daß eine  
 besondere Bedingung deswegen gemacht  
 wird.

## §. 6.

Assekuranzen werden überhaupt auf zweierlei Art geschlossen, nämlich: entweder in offener oder geschlossener Police. In offener Police versichern lassen, heißt, wenn man den Werth einer Waare nicht aufgiebt, sondern nur eine gewisse Summe darauf versichern läßt. Z. B. auf, in das Schiff Constantia N. N., Schiffer N. N., von Riga nach Amsterdam geladenes oder zu ladendes Saat 10,000 fl. In diesem Falle werden gemeiniglich die Worte: „Tare vorbehalten“ hinzugefügt. Theils darum, damit man die Waare späterhin entweder höher oder niedriger anschlagen könne, und wenn es niedriger ist, die zu viel bezahlte Prämie zurück erhalte; theils und hauptsächlich aber auch darum, damit, wenn nur ein theilweiser Schade entsteht, durch die vorbehaltene Tare erwiesen werden könne, wie viel der Schade beträgt. Diese Tare wird meistentheils, durch Makler, an den Löschplätzen gemacht, welche attestiren, wie viel die Waare werth gewesen sein würde, wenn sie unbeschädigt angekommen wäre.

Was dann, beim Verkauf in der Auktion, weniger dafür fällt, muß der Asssekuradeur nebst den Unkosten vergüten.

In geschlossener Police versichern lassen, heißt, wenn man die Waare unter Marken und Nummern, nebst Betrag, mit Unkosten, angenommenen Zinsen und imaginirten Gewinn in bestimmten Summen aufgibt; dann heißt es z. B. in der Police A. B. 1 à 10, 50 Packen Flachs, taxirt = = = = Holl. Et. fl. — —  
C. D. 1 à 10, 10 Bünde

Reinhanf = = = = — — —

Tritt nun ein Total-Verlust ein, so muß der Asssekuradeur, ohne weitem Beweis des Werthes, diese Summe auszahlen. Falls aber nur ein Theil der Waare gerettet, oder ein Theil beschädigt worden wäre, wird die Taxation des verlorren oder beschädigten Theils eben so, wie bei Versicherungen in offener Police gemacht. Diese Art von Versicherung ist die gewöhnlichste, weil sie bei totalem Verlust keiner Widerrede des Asssekuradeurs, und auch bei Havarien weniger Schwierigkeit unterworfen ist.

Man muß aber die Taxe, wenn mehrere Arten von Gütern da sind, nicht in einer Summe für's Ganze, sondern für jeden Artikel separat aufgeben; denn wenn ein Gut, frei von 10 Procent Beschädigung, versichert ist, kann sich's leicht treffen, daß der Schaden auf die ganze Summe unter 10 pCt.; auf separat aufgegebenen Taxen aber so viel, oder darüber beträgt. Hätte man nun die Taxe in einer Summe gemacht, so würde man keine Schadloshaltung bekommen haben, da man hingegen in letzterem Falle den Schaden ersetzt bekommt.

Es kommen aber bei Havarien noch viele andere Umstände und Fälle vor, welche die Taxation in offener Police verändern. Diese alle nach den Seegesetzen zu kennen und zu beurtheilen, ist die Sache des Dispasschörs, wovon im folgenden Kapitel die Rede sein wird.

#### §. 6.

Man sollte glauben, daß der Affekurateur auf alle Fälle nur den ganzen Werth

der Schiffe und Waaren zu ersetzen braucht. Dieses ist aber nicht der Fall; denn er muß zuweilen mehr als den Werth, ja den doppelten Werth vergüten. Es findet oft statt, sowohl bei Schiffen als bei Waaren. Habe ich z. B. mein Schiff oder ein Theil desselben für 5000 Mk. Banco versichern lassen, und das Schiff muß auf der Reise mehrere Male ausgebessert oder verproviantirt werden, und geht zuletzt doch ganz verlohren; so muß der Asssekuradeur mir nicht nur den ganzen Werth des Schiffes, sondern auch dasjenige, welches ich zu allen vorher daran verwandten Kosten habe beitragen müssen, ersetzen. Geht meine Waare durch über Bord werfen, oder durch andere Unfälle ganz verlohren, und das Schiff und die übrigen Waaren leiden ohnedem noch andern Schaden, so muß das Gut, obgleich es gänzlich verlohren ist, nach den Seegesetzen so, als wenn es noch im Schiffe wäre, und eben so wie die übrigen Güter, zur Havarie grosse beitragen, und mein Asssekuradeur muß mir am Ende auch diesen Verlust vergüten, welches weiter un-

ten in der Rubrik von Havarien ausführlicher erklärt wird.

### §. 7.

Es steht demjenigen, der versichern läßt, zwar frei, zu dem Werth seiner Waare Zoll, Abladungskosten, Prämie, Zinsen des Kapitals nach Gutdünken, und einen imaginirten Gewinn (der aber nicht über 20 pCt. sein darf) zuzuschlagen; wenn er aber die Tare zu hoch gemacht hat, so hilft ihm dieses nur im Fall von totalem Verlust; denn wenn die Waare nur beschädigt ist, so hat der Asssekurateur das Recht, die Tare zu untersuchen, und wenn solche zu hoch befunden wird, sie herabzusetzen, und den wahren Verlust darnach bestimmen zu lassen.

### §. 8.

Die Versicherung geschieht entweder durch Asssekuranz-Compagnieen, oder häufiger durch einzelne Particuliers. Im erstern Fall unterschreibt der Directeur im Namen der Asssekuranz-Compagnie die Po-

lice. Im andern Falle wird ein allgemeiner Affekuranz-Kontrakt aufgesetzt, und jeder einzelne Affekurateur unterschreibt darin die Summe, für welche er bürgen will. In Hamburg, Amsterdam, London und andern großen Seestädten geben viele reiche Privatleute sich mit affekuriren ab, weil große Zinsen dabei zu gewinnen sind; indem die Prämien zuweilen auf 20 bis 30 Procent steigen, und das Risiko, wenn sie auf viele Schiffe und Waaren nur Theilweise zeichnen, nicht groß ist.

Ueberhaupt ist es sicherer, durch Privat-Leute verassekuriren zu lassen, als durch Affekuranz-Compagnieen, die man für große Summen zeichnen läßt, weil die ganze Compagnie zuweilen fallirt, und dann mehr dabei verlohren wird, als wenn einzelne Affekurateurs bankrott werden.

### §. 9.

Die Zeit des Risiko, welches der Affekurateur läuft, ist nicht in allen Ländern gleich. Nach der Amsterdamer Affekuranz-Ordnung fängt sie von dem Augenblicke

an, da das Gut auf der Rane abgelegt ist, um in's Schiff, oder in Lichtern und Borddingen geladen zu werden, und hört nicht eher auf, als bis die Waare an den Bestimmungsort wieder auf der Rane abgelegt ist.

Nach englischen Gesetzen dauert der Risiko nur so lange, als das Gut an Bord befindlich ist; wenn aber der Versicherer auch für die Gefahr von Lichtern aufkommen soll, so muß es besonders angezeigt, und in der Police erwähnt werden.

In Hamburg von dem Augenblicke an, da die Waare das Land verläßt, bis es wieder gelandet ist.

Die holländischen und Hamburger Assuradeurs kommen also auch für alle Unfälle, die sich beim ein- und ausladen ereignen möchten, auf; die englischen aber dafür nicht.

#### §. 10.

Sobald der Versicherte Nachricht von dem, seiner Waare oder seinem Schiffe betroffenen Unfall oder Beschädigung derselben erhält, muß er es dem Assuradeur

anzeigen lassen. Es steht dem Versicherten dann frei, dem Versicherer das Gut gegen Ersatz des bestimmten Werthes gänzlich zu überlassen oder es zu abandonniren; aber wenn das Gut unter seiner Disposition ist, muß er alles anwenden, was er kann, um es zu conserviren, das Unhaltbare für Rechnung des Asskuradeurs bestmöglichst verkaufen, und alles mögliche thun, um dessen Schaden zu vermindern.

§. 11.

Wenn ein totaler oder auch nur partieller Schade durch hinlängliche Attestate bewiesen wird, so zahlt der Asskuradeur diejenige Summe, worüber kein Streit mehr entstehen kann, meistens sogleich aus. Zuweilen auch erst nach zwei Monaten. Wenn aber eine förmliche Dispasche über Havarie grosse aufgemacht werden muß, nicht eher, als bis diese ihm vorgezeigt wird.

§. 12.

Wenn von einem Schiffe in einer so langen Zeit keine Nachricht eingeht, daß

man dessen Untergang als wahrscheinlich annehmen muß, so zahlt der Hamburger Affekuradeur die versicherten Summen aus, wie folgt:

Von Schiffen innerhalb Europa sechs Monat, nach der gewöhnlich längsten Zeit, in der es hätte ankommen können.

Nach und von Westindien, nach einem Jahre.

Nach und von dem östlichen Südamerika bis zur Magellanischen Meerenge, nach achtzehn Monaten, und eben so von den Canarischen Inseln bis zum Vorgebürge der guten Hoffnung.

Nach und von Ostindien bis zur Straße Sunda, nach zwei Jahren, und nach und von der westlichen Küste von Amerika, nach zwei und einem halben Jahre.

### §. 13.

Man kann eine schon besorgte Affekuranz nach Willkühr vermehren oder vermindern, oder wenn noch keine Nachricht von dem Schiffe eingelaufen ist, auch ganz wieder aufheben oder annulliren. Den er-

sten Fall nennt man die Police completiren: dann zahlt man die mehrere Prämie zu. Im zweiten Fall zahlt der Asssekuradeur, nach Abzug von  $\frac{1}{2}$  pCt., die zu viel bezahlte Prämie zurück, welches man ristorniren, und die zurück gezahlte Summe Ristorno nennt. Hebt man aber die Asssekuranz ganz auf, so zahlt der Versicherer auch die ganze Prämie, bis auf  $\frac{1}{2}$  pCt. zurück.

#### §. 14.

Die Asssekuranz-Prämien sind höher oder niedriger, nach Maaßgabe der größeren oder geringeren Gefahr, welche der Asssekuradeur laufen muß. Die Weite der Reise, die Jahreszeit, die Beschaffenheit des Schiffes und der Ladung, der gute Ruf eines Capitäns, die Witterung, die von dem Schiffe gegebenen Nachrichten und mehrere andere Umstände muß der Asssekuradeur dabei in Betracht ziehen, um die Forderung der Prämie darnach zu bestimmen. In den Sommer-Monaten sind sie in großen Handelsstädten, wo viele Asssekuradeurs sind,

wie in London, Amsterdam, Hamburg, Copenhagen 2c. meistens auf gewisse Procenten festgesetzt, doch nur unter gewöhnlichen Umständen; und für Reisen, welche häufig gemacht werden, wie z. B. aus den ostseeschen Häfen nach Holland, England, Frankreich 2c. Mit der sinkenden Jahreszeit steigen sie aber monatlich in gewissem Verhältniß. In Kriegs-Perikeln oder unter andern gefährlichen Umständen müssen sie natürlich am höchsten stehen, und man hat in solchen Fällen zuweilen 50 bis 60 Procent Prämie zahlen müssen.

### §. 15.

Nicht allein Waaren, die über See gesandt werden, sondern auch solche, die in Magazinen, auf Böden und in Kellern liegen; Holzwaaren, welche auf den Hölmern aufgestapelt sind, und andere Besitzlichkeiten, kann man vor Feuers- und Wassergefahr versichern lassen; ferner, die Freiheit des Schiffsvolkes vor Türkengefahr oder barbarischen Seeräubern; da solche, wenn sie in ihre Gefangenschaft gerathen, los ge-

kaufst werden, und die Ranzion der Affekuradeur bezahlen muß. Ferner, auf Bodemerei gegebene, oder andere, einem Capitan zum Schiffsbehuf vorgeschossene Gelder. Ja sogar das Leben eines Menschen kann man auf bestimmte Jahre versichern lassen, wenn zukünftige Revenüen davon abhängen, daß er ein gewisses Alter erreiche; und endlich kann man auch Einsätze in Lotterien versichern lassen; der Affekuradeur prüfet alsdann die größere oder mindere Wahrscheinlichkeit des Erfolges, und fordert darnach die Prämien.

### §. 16.

Die Formulare der Policen oder Affekuranz-Kontrakten lauten im Allgemeinen ungefähr, wie folgt:

„Wir Endesunterschriebenen bekennen für uns und unsere Erben, ein jeder für seine gezeichnete Summe, dem Herrn N. N. versichert zu haben auf funfzig Packen Glachs, Y.Z. Nr. 1 bis 10, Bco-Mk. 9000, und auf 15 Bünde Hanf, W.T. Nr. 1 bis 15, Bco-Mk. 5000, welche, sie mögen mehr

oder weniger gekostet haben, und ohne inskünftige des Werthes halber weitem Beweis, als nur allein diese Police zu fordern, wie oben taxirt und geladen sind, (oder geladen werden sollen), in das holländische Schiff Katharina, Capitain Simon Paaum, von Riga nach Lissabon bestimmt, allwo diese Güter gelöscht werden sollen.

Wir nehmen über uns, gegen Empfang von 5 pCt. Prämie in Banco, das Risiko und die Gefahr dieser Waaren, alles Schadens wegen, welcher denselben zustoßen könnte, und wollen gehalten sein für alle Gefahr der See, Sturm, Ungewitter, Schiffbruch, Strandung, Uebersegelung, Werfung, Feuer, Arresten und Bekümmerungen von Fürsten und Puissanzen, feindlichem Raub, Aufbringung, Confiscationen und Repressalien; auch für gewaltsame Spoliirung der Caper und Seeräuber, und für alle andere Perikeln, so auf dieser Reise diesen Gütern überkommen möchten, es geschehe solches durch Versehen, Versäumniß und Muthwillen des Schif-

fers oder seines Schiffsvolkcs, oder sonst auf irgend eine Art und Weise. Wir setzen uns völlig in den Platz von obbenannten Herrn Affekurirten, um denselben vor allen Schaden sicher zu stellen, und beginnet dieses Risiko von dem Augenblicke an, da das Gut vom Lande geschieden, bis dasselbe in Lissabon wieder ans Land gebracht sein wird.

Und daferne es sich zutragen sollte, daß auf vorhin erwähnte, oder irgend eine andere Weise, diesen Gütern ein Unglück überkäme; daß dieselben ganz oder zum Theil verdorben oder beschädigt würden, so geloben wir, ein Jeder für die von ihm hierunter gezeichnete Summe, allen solchen Schaden und Verlust, nebst allen Extra-Unkosten zu ersetzen, und, nachdem uns von dem geschehenen Unglück gebührende Nachricht gegeben worden, innerhalb zwei Monaten, ein Jeder seine gezeichnete Summe, oder so viel davon zu des Affekurirten völligen Schadloshaltung vonnöthen sein wird, prompt zu bezahlen. Unter Verpfändung

unserer Haabe und Güter, ohne List und  
Gefährde 2c. 2c.

Für Bco=Mk. sechs Tausend, zeichnet N. N.

— — acht Tausend, zeichnet N. N.

Wofür die Prämie in Banco empfangen.

— (N. W., Makler.)

NB. Ueber besondere Fälle und entstehen-  
de Streitigkeiten müssen die Dispaschöre  
und See=Gerichte nach den See=Gesetzen  
entscheiden:

---

## Zweites Kapitel.

### Von Havarien.

---

#### §. 1.

Wenn Schiffe oder Waaren auf der See oder in Flüssen beschädigt werden, wenn Kaufmanns-Güter, um das Schiff zu erleichtern, über Bord geworfen werden, wenn ein Schiff einen Nothhafen suchen muß, um ausgebessert oder aufs neue verproviantirt zu werden: so ist das Schaden und Verlust, den man Havarie oder Averei nennt. Man sagt, das Schiff hat Havarie gehabt; die Waaren sind havarirt. In solchen Fällen bedeutet das Wort Havarie Seeschaden; aber es hat auch noch eine andere Bedeutung, wie weiter unten angeführt wird.

Havarie-Rechnung ist eine Art Durchschnitts-Rechnung, oder Repartition des Schadens nach Procenten, über den Werth

des Schiffes, der Ladung und der Fracht. Diese Rechnung wird gemeiniglich von einem Sachkundigen und geschwornen Mann aufgemacht, den man den Dispaschor, und daher auch die Havarie-Rechnung eine Dispasche nennt.

Havarien und Affekuranzen stehen in genauer Verbindung mit einander, weil der Werth der Waaren zuweilen nach den Taren in der Police bestimmt wird, und nach Umständen darauf Rücksicht genommen werden muß, ob Schiff und Waaren versichert gewesen sind, oder nicht.

### §. 2.

Die Havarien sind überhaupt von zweierlei Art. Ein Schaden, der zufällig, und ohne Vorwissen der Schiffs-Besatzung entsteht, heißt besondere Havarie oder Havarie particuliere. Wenn z. B. Sturm oder Bliz den Mast niederschlägt, Anker-taue, Takelage und Segel zerreißt; wenn Waaren durch Seestürze oder durch einen entstandenen Leck des Schiffes naß werden; kurz, wenn ein Schaden entsteht, wobei

die Besatzung nichts thun konnte, um ihn zu vermeiden oder zu vermindern, so muß ein Jeder, dem dieser Unfall trifft, den Schaden allein tragen, die übrigen Interessenten tragen nichts dazu bei, und er kann, wenn er versichert ist, nur von seinem Assuradeur Ersatz bekommen.

Die andere Art von Havarie oder Havarie grosse findet statt, wenn der Schiffs-Capitain und die Besatzung ein Unglück voraus sehen, und eine willkührliche Aufopferung machen, oder Kosten anwenden, um den Untergang oder die Strandung des Schiffes zu verhindern, oder um den Schaden zu vermindern. Wenn z. B. der Capitain wegen Sturm oder anderer Ursachen sein Anker nicht aufwinden kann, aber doch, um Strandung zu vermeiden, die hohe See zu erreichen suchen muß, so haut er das Ankertau freiwillig ab, und läßt es mit sammt dem Anker verloren gehen, damit er nur fortsegeln, und der Gefahr des Scheiterns entgehen könne. Oder wenn der Sturm das Schiff zu gewaltig auf die Küste treibt, kappt er einen oder

mehrere Masten; oder wenn er schon mit dem Schiffe auf ein Riff, Strand, Sandbank oder Felsen fest sitzt, wirft er einen Theil der Ladung in die See, um das Schiff leichter zu machen, damit es wieder flott werde; oder er läuft in einen fremden Hafen ein, um das beschädigte Schiff auszubessern oder zu verproviantiren; oder er verkauft daselbst einen Theil der Ladung, wenn er anders kein Geld bekommen kann: alles dieses thut er, um noch größeres Unglück und Schaden zu verhüten. Es ge- reicht also allen und jeden Einlader, sowohl wie dem Schiffe selbst zum Nutzen; folglich ist es billig, daß Alle, sowohl der Eigenthümer des Schiffes, als die Eigenthümer der Waaren den Verlust der Aufopferung und die extraordinären Unkosten gemeinschaftlich, und nach Verhältniß des Werthes ihres Schiffes und ihrer Waaren, tragen; und selbst die Fracht muß dazu beitragen.

Dieses ist die sogenannte Havarie grosse, und so wird es damit nach den Seegesetzen aller Länder und Seestädte gehalten;

in dieser Hauptsache stimmen sie alle überein, wenn sie gleich in einigen besondern Vorschriften von einander abweichen.

§. 3.

Um denjenigen, welche der Sache nicht kundig sind, vorläufig einen allgemeinen Begriff von einer solchen Havarie grosse zu geben, wollen wir den Fall annehmen, daß die Waaren, welche mir zugehörten, entweder alle, oder zum Theil über Bord geworfen wären, um das Schiff und die ganze übrige Ladung zu retten.

Gesezt nun, das Schiff, die Ladung und die Fracht wären auf 25000 Rubel geschätzt, und meine verlorne Waaren auf 2500 Rubel, so wären 10 pCt. vom ganzen Werth verlorne. Da nun alle Interessenten des Schiffes und der Ladung diesen Verlust, pro rata des Werthes von ihrem Eigenthum, gemeinschaftlich tragen sollen; so muß ein jeder der übrigen Interessenten mir, der ich 2500 Rubel verlorne habe, 10 pCt. von dem Werthe seines Eigenthums vergüten.

Ihr gesamntes Eigenthum beträgt (meine verlorren 2500 Rbl. ungerechnet) 22500 Rubel. Darauf 10 pCt., macht 2250 Rbl., und diese müssen sie mir vergüten; die übrigen 250 Rubel oder 10 Procent von dem Werth meiner verlorren 2500 Rbl. muß ich, als Mit-Interessent selbst tragen; und folglich werden mir überhaupt nur 90 pCt. für meinem Verlust vergütet.

Sobald nun der Dispaschör die Rechnung oder die sogenannte Dispasche darüber aufgemacht hat, muß der Correspondent des Schiffes, oder derjenige Commissionair, an den das Schiff adressirt ist, die obbemeldeten Beiträge von 10 pCt. von allen Interessenten des Schiffes und der Ladung einkassiren, und mir solche auszahlen, so daß ich den Werth meiner verlorren Waaren, nach Abkürzung der 10 pCt., welche ich, so wie alle andere Interessenten, beitragen muß, oder 2250 Rubel ersetzt bekomme. Ein vollständiges Schema einer solchen Havarie grosse findet man im S. 8.

## §. 4.

Die Havarie = Rechnungen oder sogenannten Dispaschen werden gemeiniglich an dem Löschplazze des Schiffes regulirt und aufgemacht; zuweilen aber auch an solchen Orten, wo Schiff und Ladung oder ein Theil derselben versichert ist. Dieses hängt von mancherlei Umständen ab, welche die Seegesetze bestimmen.

Wo sie nun auch aufgemacht wird, von dem Orte muß der Correspondent des Schiffes sie in Originali und in vidimirter Copie, Ein Exemplar davon nach einem solchen Orte, wo sich Asssekuradeurs auf Schiff oder Ladung befinden, und ein anderes Exemplar an den Rehder des Schiffes hinsenden. Die versicherten Einlader lassen sich dann von dem Correspondenten des Schiffes aufgeben, wohin sie gesandt worden; lassen solches ihrem Asssekuradeur anzeigen, und schicken die quittirten Rechnungen ihrer bezahlten Beiträge an ihren Commissionair, der die Asssekuranz besorgt hat, damit derselbe solche von dem Asssekuradeur einkassire.

## §. 5.

Oft ist es auch der Fall, daß ein Schiff Havarie grosse und particuliere zugleich hat. Dann werden beide gemeiniglich in einer Dispasche aufgemacht, damit die Asssekurateurs daraus sehen können, wie viel sie den Eigenthümern von Schiff und Ladung, sowohl für ihren separaten Schaden, als für deren Beiträge zur Havarie grosse zu bezahlen haben. Eine solche vollständige Dispasche ist in §. 9. enthalten.

## §. 6.

Wenn ein Schiffer mit Havarie auf dem Löschplatz ankommt, oder, weil er in See schweres Wetter gehabt, auf den Grund gestoßen, schwer hat prangen müssen &c., auch nur befürchtet, daß er Havarie habe, und die Ladung unten im Schiffe beschädigt sein könne, so muß er binnen 24 Stunden nach seiner Ankunft vorläufig einen See-Protest machen. Das heißt, er deklarirt vor einem Notarius Publicus (jedoch noch ohne Schwur), von wo er gekommen, was er auf der See ausgestan-

den 2c. Darüber wird ihm ein Certificat gegeben, welches der See-Protest ist. Zugleich zeigt er, dieses allen Einladern an, damit es ihnen nicht unerwartet komme, beschädigtes Gut zu erhalten, oder zu einer Havarie grosse beitragen zu müssen; und dieses nennt man Havarie ankündigen.

Hat der Schiffer nun wirklich Havarie, welches sich bei der Entlöschung ausweist, so muß er die förmliche sogenannte Verklarung machen; das heißt: er deklariert vor einem Notarius Publicus, daß er Havarie gehabt, und producirt das Tagebuch seiner Reise. Daraus macht der Notarius Publicus einen Auszug, und übergibt solchen dem Gerichte. Hierauf kommt der Steuermann mit 2 bis 3 Matrosen vor diesem Gericht, und sie beschwören die Wahrheit der Aussage des Schiffers, laut Inhalt seines Tagebuches. Darüber bekommt er dann ein gerichtliches oder Notarial-Certifikat, welches die Aussage des Schiffers, mit einem Auszuge seines Tagebuches und Zeugniß, daß solches eidlich erhärtet worden, enthält. Dieses ist die

eigentliche sogenannte Verklarung, welche alsdann mit allen and. i. vorhandenen Rechnungen, Dokumenten und Attestaten dem Dispaschör übergeben wird; und darnach macht derselbe die Dispasche auf, und repartirt den Schaden nach den Seegesetzen.

### §. 7.

Die Havarien sind aber unendlich verschieden, weil die Umstände immer anders sind, welches der Dispaschör beurtheilen, und die Dispasche darnach einrichten muß. Was so viele Autoren, und zuletzt Büsch, Benecke, Krüger und andere darüber geschrieben haben, ist meist nur fragmentarisch, nicht gehörig geordnet; ein Irrgarten, wo man oft den Ausgang nicht findet. Zuweilen widersprechen sie sich, zuweilen haben sie Grundsätze angenommen, welche entweder ganz unrichtig oder doch zweifelhaft sind, und wogegen die Erfahrungen streiten. So sagt Krüger z. B. im 2. Theil seines Kaufmanns, S. 408: „Kosten die durch das Einlaufen in einen Nothhafen entstehen, gehören zur Hava-

rie grosse; denn das Schiff, welches ausbessern soll, muß sich vom feindlichen Element (warum denn feindlich??) entfernen, und in Sicherheit begeben; woher auch die Gefahren bei der Entlöschung dahin gehören: Die Kosten aber, welche zur Reparatur des Schiffes selbst verwendet werden, gehören zur Havarie particuliere des Casco."

Dagegen sagen aber mehrere See-Gesetze: Wenn ein Schiffer in einem Nothhafen flüchten muß, so sollen alle Kosten, die daraus entstehen, gemeinschaftlich getragen werden; und wir haben hier viele Fälle gehabt, da die Reparatur-Kosten des Schiffes in einem Nothhafen zur Havarie grosse gezogen wurden, und die Asskura-deurs solches für richtig anerkannten, und den Schaden, laut Dispasche, ohne Widerrede bezahlten. Der Dispaschor bekümmert sich auch wenig um das Raisonnement jener Herren, und verfährt nach den allgemeinen Grundsätzen der See-Gesetze.

## §. 8.

Dispasche über Havarie grosse  
des Schiffes Neptunus, Schiffer Simon Fischer, wel-  
cher den 25. October l. J. unter Desel gestrandet, und  
nachdem er einen Theil der Ladung geworfen, wieder  
abgebracht, und hier eingelaufen, laut Verklarung  
und Beilagen Nr. 1 bis 6, wie folgt:

	Silber-	Rubel	Kv.
Geworfen 16 Kisten Zucker, wovon der Werth, laut Specification nach den Marken und Nummern Ein Ankertau gekappt, ist mit dem Anker zusammen tarirt: Rbl. 343. 40.	1756	40	
Davon ab die Vergü- tung für neu $\frac{1}{8}$ tel — 43. 40.			
	300	—	
Unkosten auf der Insel Desel, laut Beilage . . . . . Nr. 1.	186	40	
Die Verklarung . . . . . Nr. 2.	10	60	
Taxations-Gebühren. . . . . Nr. 3.	24	—	
Fuhrlohn und Waagegeld für das Tau und andere Unko- sten dabei . . . . . Nr. 4.	20	40	
Provision des Corresponden- ten . . . . . Nr. 5.	50	—	
Für die Aufmachung der Dis- pasche . . . . . Nr. 6.	50	—	
Für die Armen . . . . .	2	20	
Summa	2400	—	

## Repartition.

	Silber-	
	Rubel	Kp.
Werth des Schiffes, taxirt: Rbl. 4000. à 24 pCt.	960	—
Werth der Ladung, laut Facturen Nr. 1 à 36. Rbl. 5360. à 24 pCt.	1286	40
Die Fracht . Rbl. 640. à 24 pCt.	153	60
S.M. Rbl. 10000. à 24 pCt.	2400	—

Riga, den 18. November 1814.

§. 9.

### Dispasche über Havarie grosse und particuliere

des Schiffes Eendragt, geführt von Capitain Pieter Voss, mit einer Ladung Stückgut, auf der Reise von Amsterdam nach Riga, mit Repartition des Schadens nach den See-Gesetzen.

Der Inhalt des See-Protestes des Capitains Lit. A., und die beeidigte Verklärung dieses Schiffes Lit. B., zeigt an, daß dasselbe in gutem, festen und sicheren Zustande, mit allem Nöthigen zu der beabsichtigten Reise wohl versehen, mit einer eingenommenen Ladung Stückgut, den 1. Octbr. 1810 von Amsterdam, nach Riga bestimmt, unter Segel gegangen wäre. Den 14ten d. M.

hätte ein Sturm gewehet, wobei eine so schwere See über das Heck des Schiffes gekommen, daß von dem Boote, welches an die beiden Krahnbalken aufgehießt und gut fest gemacht gewesen, die Ringbolzen an dem Hintertheil desselben gebrochen wären, das Boot nur noch in dem Backbordstafel gehangen, und durch die hohe See immerwährend an den Hintertheil des Schiffes geschlagen, die Besatzung sich daher genöthigt gesehen hätte, dieses Tafel, zur Vorbeugung mehrerer Beschädigung, zu kappen, wodurch sowohl das Boot, als auch dessen darin befindliches Steuerruder und Bootshaken verloren gegangen wären. Den 13ten Novbr. wären Deponenten, contrairen Windes wegen, genöthigt gewesen, auf der Rehde von Riga vor Anker zu gehen. Den 14ten d. M. hätten sie Nachmittags, bei sehr dicker Luft und Nordost-Winde, einen Lootsen an Bord erhalten, der sie jedoch denselben Abend nicht einbringen können; es hätte hierauf ein so heftiger Sturm gewehet, daß die Besatzung gezwungen gewesen, ihr zweites Anker fallen zu lassen, und das andere Back-

bords-Anker bis auf das Ende auszustekfen. Am folgenden Tage, den 15. Novbr., hätte es bei N. N. West-Winde so hart gestürmt, daß das Wasser über's Deck gegangen, und beide Anker nicht mehr gehalten hätten, weshalb noch mehr von dem ganz neuen Plichttau hätte ausgesteckt werden müssen; da aber keines von den beiden Ankern mehr gehalten hätte, und das Schiff dem Strande immer näher zugetrieben wäre, so hätte endlich die Besatzung sich in der Nothwendigkeit gesehen, um Leben, Schiff und Ladung zu retten, beide Anker zu kappen, worauf sodann das Schiff weiter gefegelt, und nachdem es einmal gestossen, bei der Stadt Riga angekommen wäre. Durch den schweren Sturm und See- stürze wäre das Schiff sehr beschädigt worden, auch hätte das Tauwerk, so wie das Besaam- und Focksegel, besonders beide letztere, dergestalt gelitten, daß solche ganz unbrauchbar geworden.

In Beziehung auf die hier angeführten Umstände, geschieht demnach die Aufmachung des Schadens, wie folgt:

Werth des Schiffes, zufolge Taxations-Instrument Lit. C. . . . .	S. Rbl. 7500.	
Werth der Fracht, laut Chartepartie Lit. D. . . . .	find à 400 Kop. in B. A. Rbl. 30000.	
	Holl. Et. fl. 4000.	
	à 10 st. pr. 100 Kop. in B. A. Rbl. 8000.	
Davon ab: Heuer des Schiffers und der übrigen Besatzung während der Reise von Amsterdam bis Riga zusammen . . . . .	Holl. Et. fl. 640.	
	à 10 st. pr. 100 Kop. in B. A. Rbl. 1280.	6720
Werth der Ladung, laut Aufgaben der Empfänger Lit. E. . . . .		75280
Zusammen Werth von Schiff, Fracht und Ladung . . . . .	B. A. Rubel	110000

Berechnung des Schadens.

	S. Rbl.	Havarie particuliere des Schiffes.		Havarie grosse des Schiffes.	
		Silber-Rbl.	Kop.	Silber-Rbl.	Kop.
Laut Rechnung des Schiff=Baumeisters Nr. 1. über die Reparatur und Ausbesserung des Schiffes . . . . .	S. Rbl. 650.				
Hiervon:					
Für ein neues Boot, nebst dessen Geräthschaften in Stelle des verlorenen . . . . .	S. Rbl. 102.				
Davon ab: Für den Gebrauch oder den Unterschied zwischen neu und alt $\frac{1}{3}$ . . . . .	— 34.				
Für verschiedene Hölzer, Planken, Bretter, Berg ic., zur Ausbesserung der übrigen Beschädigung des Schiffes geliefert . . . . .	S. Rbl. 548.			68	—
Davon ab: Für den Gebrauch oder neu für alt $\frac{1}{3}$ . . . . .	— 182. 66 Kop.				
Laut Rechnung des Reepschlägers über geliefertes Tauwerk, Nr. 2. . . . .	— 920.				
Hiervon: Für 2 neue Ankertaue, an Gewicht, Stk. 19. 15. 10 Hb.					
Für 2 neue Voyreepen — — — 15. — —					
Stk. 20. 10. 10 Hb.					
à 40 Rbl. pr. Stk. S. Rbl. 821.					
Davon ab: Für den Gebrauch oder neu für alt $\frac{1}{3}$ . . . . .	— 273. 66 Kop.			547	34
Für gelieferte Trosse, Linien mit mehrerem, in Stelle des anderweitigen beschädigten Tauwerks . . . . .	S. Rbl. 99.				
Davon ab: Für den Gebrauch oder neu für alt $\frac{1}{3}$ . . . . .	— 33.				
Laut Rechnung des Segelmachers Nr. 3. über für ein neues Besam- und ein dergl. Stagsegel, in Stelle dieser beiden, durch Sturm beschädigten und ganz unbrauchbar gewordenen Segel, nebst Räußen und Segelgarn . . . . .	S. Rbl. 180.				
Davon ab: Für den Gebrauch oder neu für alt $\frac{1}{3}$ . . . . .	— 60.				
Laut Rechnung des Schmiedes über gelieferte Schiffsanker und übriges Eisenwerk, Nr. 4. . . . .	— 390.				
Hiervon: Für 2 alte Schiffsanker in Stelle der beiden durch Rappen der Taue verlorenen . . . . .	— 300.				
Für 8 neue Ringe zu 2 Ankerstöcken . . . . .	S. Rbl. 10.				
Für 2 neue Ankerboye, nebst Beschlag . . . . .	— 20.				
	S. Rbl. 30.				
Davon ab: Für den Gebrauch oder neu für $\frac{1}{3}$ . . . . .	— 10.				
	— 20.			320	—
Transport		551	34	935	34

	Hav. partie. des Schiffes.		Hav. große des Schiffes.		
	Silber- Rbl.	Rop.	Silber- Rbl.	Rop.	
Transport	551	34	935	34	
Für Spieker, Nägel, Bolzen und übriges Eisenwerk, zum Behuf der Schiffsz- Reparatur geliefert	S. Rbl.	60.			
Davon ab: Für den Gebrauch oder neu für alt $\frac{1}{2}$	—	20.			
Laut Rechnung des Blockmachers, über neue verfertigte Blöcke, in Stelle der beschädigten und untauglichen, Nr. 5.	S. Rbl.	12.			
Davon ab: Für den Gebrauch oder neu für alt $\frac{1}{2}$	—	4.			
	S. Rubel	599	34	935	34
find à 400 Rop. in B. A. Rubel	2397	36	5741	36	
Laut Rechnung des Capitains, Nr. 6., über seine und seiner Besatzung Monatshuer und Kostgelder während der Dauer der Reparatur und Verzimmerung des Schiffes und der Anfertigung der neuen Anfertane und des übrigen, in Stelle des gekappten, als vom 1sten April bis 1. Mai, nämlich:					
Huer des Capitains pr. Monat	Holl. Et. fl.	30.			
do. des Steuermanns do.	—	60.			
do. des Zimmermanns do.	—	50.			
do. des Kochs do.	—	40.			
do. für 6 Matrosen do. à 32 fl.	—	192.			
do. des Kochsjungen do.	—	20.			
zusammen Holl. Et. fl.	442.				
à 10 fl. pr. 100 Rop. in B. A. Rbl.	884.				
Kostgeld des Capitains für 30 Tage à 5 Rubel pr. Tag, B. A. Rbl.	150.				
do. des Steuermanns do. 4 —	120.				
do. der übrigen 9 Mann Besatzung in gleicher Zeit, à $2\frac{1}{2}$ Rbl. —	675.				
	—	945.			
	B. A. Rbl.	1829.			
Hiervon die Hälfte auf Havarie große	—	—	914	50	
dito auf Havarie particuliere	914	50			
Laut Rechnung der Schiffszapfaren über Wardirungskosten des Schiffes Nr. 7.	—	—	130	—	
Laut Rechnung des Hrn. Not. Publ. für Anfertigung des Seeprotestes, der Verklarung und übrige Notariats-Gebühren, Nr. 8.	—	—	120	—	
Laut Rechnung der Herren Correspondenten, für Provision, Bemühungen und Porto dieser Havarie-Sache wegen, Nr. 9.	—	—	444	—	
Dispaschez-Kosten	—	—	150	14	
Ist der Schaden von Havarie particuliere des Schiffes, B. A. Rbl.	3311	86			
Und der Schaden von Havarie große	B. A. Rbl.	5500		—	
Dieser Belauf von B. A. Rbl. 5500. wird vertheilt über's Kapital von Rbl. 11000. B. A. als Werth von Schiff, Fracht und Ladung, beträgt demnach der Schade von Havarie große fünf Procent.					
Folglich haben zu zahlen:					
Das Schiff, von dessen Werth B. A. Rbl. 50000. à 5 pCt.	B. A. Rbl.	1500		—	
Die Fracht	—	336		—	
Die Ladung	—	3664		—	
B. A. Rbl. 11000. à 5 pCt.	B. A. Rbl.	5500		—	

## §. 10.

Das Wort Havarie bedeutet nicht immer Seeschaden, wie oben in §. 1. dieses Kapitels erwähnt worden, sondern auch bestimmte oder zufällige Unkosten, welche jeder Schiffer auf seiner Reise hat, z. B. Hasen = Ungelder, Lootsgelder, Kanegelder; ferner Baaken = Reviergeld 2c. 2c. Diese müssen, nach Billigkeit, auch von Schiff und Ladung gemeinschaftlich getragen werden, und es hängt von der Befrachtung ab, wie viel das Schiff dazu beitragen soll. Da nun diese Kosten sehr verschieden und zum Theil unbestimmt sind, und es nicht des Schiffers Willkühr überlassen werden kann, wie viel er an zufällige oder Extra-Unkosten in Rechnung bringen will, so werden ihm, bei Schließung der Fracht, 10 bis 15 pCt. dafür auf die Fracht zugelegt, und dieses ist es, was man Havarie ordinaire nennt.

---

---

### Drittes Kapitel.

#### Von Bodemeereien.

---

##### §. 1.

Wenn ein Schiffer eine weite Reise macht, z. B. von St. Petersburg nach Spanien, Portugall, Italien, oder von und nach Amerika; und, durch erlittene Unfälle auf der See, sich gezwungen sieht, unterwegs einen Zufluchts-Hafen zu suchen, oder wie man's auch nennt, einen Nothhafen anzuthun, um daselbst sein Schiff wieder in gehörigen Stand zu setzen, so hat er dazu Geld nöthig. Wenn er, oder seine Rehder aber in einem solchen Hafen oder Seestadt nicht bekannt sind, so wird Niemand es wagen, ihm blos auf seine Wechsel Geld vorzustrecken. Er kann sich das nöthige Geld aber meistentheils doch leicht verschaffen, wenn er sein Schiff oder Ladung, oder beides dafür, als Unterpfand

verpfändet und verschreibt. Dieses heißt Bodemerei, oder Geld auf Bodemerei aufnehmen. Das Wort kommt her von Boden oder Schiffsboden, welches in diesem Verstande das ganze Schiff bedeutet; und die Obligation, welche der Schiffer dafür unterschreibt, ist der Bodemerei-Brief.

### §. 2.

Bodemereien sind von verschiedener Art. Die gewöhnlichste Art, da der Schiffer, wie oben beschrieben, Geld aufnimmt, um die Fortsetzung und Beendigung seiner Reise möglich zu machen, ist im Grunde nichts anders, als Havarie grosse, und die aufgenommenen Gelder werden, bei Aufmachung der Dispasche, auch immer zur Havarie grosse geschlagen, weil das Geld zum Besten von Schiff und Ladung aufgenommen und angewandt worden.

### §. 3.

Wer Geld auf Bodemerei giebt, riskirt, daß sein Geld verlohren geht, wenn das Schiff verunglückt, weil alsdann sein

Unterpfand verlohren ist. Denn nach den Seegesetzen kann er sich nur an dieses ihm verschriebene Pfand, und nicht an die Nehder oder Einlader halten, wiewohl gemeiniglich der Schiffer auch sein Vermögen und seine Person verschreibt. Für dieses Risiko, für Zinsen, Provision und alle übrigen Kosten rechnet der Bodemerei-Geber so viel Prämie, als er mit dem Nehmer des Geldes bedingen kann, und selten weniger, aber oft mehr als 12 pCt.

#### §. 4.

Wenn aber der Geber des Geldes dieses Risiko nicht selbst laufen will, so kann er die Bodemerei-Summe, oder so viel davon als er will, versichern lassen, und da dieses fast immer zu einer weit niedrigeren Prämie als er selbst empfangen hat, geschehen kann, so gewinnt er blos den Ueberschuß an Prämie, Zinsen und Provision. Denn die Asssekuradeurs versichern solche Bodemerei-Gelder lieber und zu einer billigeren Prämie, als Schiff und Ladung selbst, und zwar aus dem Grunde,

weil das Schiff schon einen Theil seiner Reise zurückgelegt hatte, und durch Reparatur und Verproviantirung in besserem Stand gesetzt worden war.

### §. 5.

Das Formular eines dergleichen Bodemerei-Contractes lautet, im wesentlichen meistens, wie folgt:

Ich Endesunterschriebener Schiffer, Pieter Biffer, führend das in Middelburg zu Hause gehörende Schiff Katharina, circa 140 Roggenlasten groß, mit Flachs &c. geladen, und jetzt in der Bolderaa fertig liegend, um mit ersten gutem Winde nach Livorno zu segeln, allwo meine rechte Entladung sein soll, bekenne hiemit, daß ich von den Herren N. & Comp. in Riga, zum Behuf meines Schiffes und einhabender Ladung, auf Bodemerei und Avantüre der See, die Summe von Rubel zwei tausend fünf hundert Banknoten, betragend mit 15 pEt. Prämie für Seegefahr, Vorschuß und andre Kosten, zwei Tausend Acht Hundert Fünf und Siebenzig Rubel Bank-

noten, und zu dem heutigen Wechsel=Course von  $9\frac{3}{4}$  fl. Hamb. Bco. pr. 1 Rbl., Mark Ein Tausend Sieben Hundert Ein und Funfzig und 15 fl. Hamb. Bco., welche ich gelobe und verspreche, bei meiner, Gott gebe! glücklichen Ankunft in Livorno, entweder selbst, oder durch meinen Factor allda, an den Einhaber dieses Bodemerei=Briefses, noch ehe die Last des Schiffes gebrochen wird, ohne Aufenthalt oder Abzug, in voller Valuta zu bezahlen.

Verpfände dagegen den obbemeldeten Herrn N. & Comp., als wahren Bodemerei=Gebern, mein Schiff, Ladung und Fracht, oder so viel davon als zur Tilgung dieser Schuld vonnöthen sein wird, und selbst meine Person und Eigenthum, unter Begebung aller erdenklichen Ausflüchte oder Rechtswohlthaten; und wenn, da Gott für sei, meinem Schiffe Unglück überkommen würde, soll alles, was von Schiff und Ladung geborgen wird, den Gebern dieser Bodemerei=Gelder, bis zur vollen Bezahlung der Summe, zu Gute kommen. Urkund dessen, sind hiervon drei gleichlau-

tende, nur für einen geltende Bodemerei-Briefe ausgefertigt, und von mir eigenhändig unterschrieben worden. So geschehen in Riga den 20.

## §. 6.

Ein Bodemerei-Geber hat sich aber wohl vorzusehen, daß er den Bodemerei-Brief, nebst Attest, daß der Schiffer in der Nothwendigkeit gewesen, Geld aufzunehmen, genau nach den Seegesetzen einrichten lasse, weil dieses Geschäft wegen der Verschiedenheit und häufigen Unbestimmtheit derselben, oft weitläufige und kostspielige Prozesse veranlaßt.

Der Bodemerei-Brief wird indossirt, und zur Vorsicht auch wohl noch mit einer Vollmacht begleitet, nach dem Löschplatz gesandt, um daselbst die Einkassirung desselben besorgen zu lassen.

## §. 7.

Wenn ein Schiffer aber in dem Nothhafen, in welchem er eingelaufen ist, auch selbst auf Bodemerei keine Gelder bekommen kann, so steht es ihm frei, so viel

von der Ladung zu verkaufen als nöthig ist, um sich die erforderlichen Gelder zu verschaffen. Solche verkaufte Waaren werden dann, bei Aufmachung der Havarie-Rechnung, so angesehen, als ob der Schiffer sie über Bord geworfen hätte.

### §. 8.

Eine andre, aber seltnerere Bodemerei ist, wenn ein Schiffs-Kapitain oder sein Cargador, auf Speculation Waaren einkauft, und Geld dazu erhebt. Dieses ist die sogenannte grosse Avantüre, welche von der eigentlichen Bodemerei wohl zu unterscheiden ist. In diesem Fall kann und darf der Schiffer oder Cargador nur die angekauften Güter, und was ihm von der übrigen Ladung etwa selbst zugehören mag, verpfänden, das Schiff aber nicht, oder doch nur sein Part in demselben, weil solche, auf Bodemerei aufgenommene Gelder, nicht zur Havarie grosse gehören.

### §. 9.

Nach einigen Seegesetzen hat der Einhaber eines Bodemerei-Briefses, im Wei-

gerungsfall der Zahlung, oder wenn solche zu lange verzögert wird, das Recht, Schiff und Ladung, oder so viel davon nöthig, sogleich in öffentlicher Auction zu verkaufen; nach andern aber kann er beides, bis ausgemachter Sache, nur mit Arrest oder Beschlagnahme belegen, und für die Prozeßkosten seinen Regreß an Schiff und Ladung suchen.

§. 10.

Obiges soll blos allgemeine Begriffe von Bodemereien an die Hand geben; denn es konnte hier der Plan nicht sein, eine Materie zu erschöpfen, worüber so viele Seegesetze und starke Quart-Bände vorhanden sind; und worüber die neuesten Autoren, als: Büsch, Benecke und Krüger, selbst nur Bruchstücke geliefert haben.

Ich muß daher um Nachsicht bitten, wenn Sachkundige hier noch manches von der Sache vermissen, und hoffe wenigstens jungen Comptoir-Leuten dadurch nützlich geworden zu sein.

---

---

 Viertes Kapitel.

Uebersicht des Rigaschen Handels  
und dessen Verbindungen und Ver-  
kehr mit dem Auslande.

---

## §. 1.

Riga ist bisher der wichtigste Markt- und Stapelplatz, sowohl der Landesprodukten, als der ausländischen Waaren, im russischen Reiche gewesen.

Der passive Handel von Riga ist weit beträchtlicher, als der active; daher die Bilanz, nach dem gewöhnlichen Lauf des Handels, auch allemal zum Vortheil von Riga sein muß.

Unter Passiv-Handel versteht man hier diejenigen Handels-Operationen, welche Ausländer für ihre Rechnung mit Riga machen, da sie die russischen Erzeugnisse uns entweder hier zur Stelle, oder wenn wir sie auf ihre Märkte schicken, allda abkaufen.

Der active Handel hingegen ist derjenige, wo wir ihre Waaren, entweder von ihren Märkten für unsre Rechnung abholen, oder wenn sie solche hierher schicken, hier zur Stelle von ihnen kaufen oder für ihre Rechnung verkaufen.

Da nun der Werth der Waaren, welche sie von uns bedürfen und von uns beziehen, den Werth derjenigen, die wir von ihnen nehmen, um ein beträchtliches übersteigt, so muß, auf welche Art es immer sein mag, mehr Geld ins Land kommen, als hinaus geht, und das Land oder die Provinzen, die es trifft, müssen um so viel reicher werden. Dieser Verkehr ist aber so verwickelt, daß eine genaue Berechnung der Balanz desselben, wo nicht unmöglich, doch sehr ungewiß und schwankend sein würde. Nichts desto weniger ist die Wahrheit des Sazes nicht zu leugnen; denn, wenn die Prämissen richtig sind, so muß auch die Folgerung wahr sein; und um dieses einleuchtend zu machen, braucht man nur den Werth der Ausfuhren und

Einführen, von mehreren Jahren zusammen genommen, zu vergleichen.

§. 2.

Der Handelsverkehr von Riga breitet sich nicht nur unmittelbar über fast alle Seestädte von Europa, sondern auch mittelbar oder unmittelbar über Amerika und andre Welttheile aus. In Schweden treibt Riga Handels-Geschäfte mit Stockholm, Carlserona, Gothenburg, Marstrand, Gefle, Calmar, Malmö, Norköping und andre Städte mehr; in Norwegen mit Bergen und Drontheim ꝛc; in Kurland mit Windau und Libau; in Preussen mit Memel, Elbing, Königsberg, Danzig, Stettin; in Pommern mit Stralsund, Wolgast, Barth ꝛc.; in Mecklenburg mit Rostock und Wismar; in Dänemark mit Copenhagen, Helsingör, Flensburg, Alborg, Altona ꝛc.; in Ostfriesland mit Emden und Leer; in Holland mit Amsterdam, Rotterdam, Schiedam, Edam, Middelburg, Dortrecht, Harlingen,

Zaandam 2c.; in den Niederlanden mit Antwerpen, Brüssel, Ostende, Gent, Lille oder Ryssel, Brügge, Dünkirchen 2c.; in Großbritannien hauptsächlich mit London, Liverpool, Hull, Edimburg, Belfast, Limerick, Cork, und vielen andern Englischen, Schottländischen und Irländischen Häfen; in Frankreich mit Havre, Dieppe, St. Malo, l'Orient, Nantes, Brest, Toulon, Marseille, Montpellier, Cette, Bordeaux, Rochefort, Bayonne und andern kleinern Seestädten und Salz-Häfen; in Spanien mit Bilbao, Ribadeo, Ferrol, Cadix, Corunna, St. Sebastian, Malaga, Carthagena, Barzellona 2c.; in Portugal mit Lissabon, St. Ubes, Porto; in den Häfen des Mittelländischen Meeres mit Genua, Livorno, Cagliari, Trapani, Neapel, Venedig, Triest 2c.; ferner, mit den Hanse-Städten Hamburg, Bremen und Lübeck; und endlich auch direkt oder indirekt mit Boston, Charlestown, Newyork, Massaschuset, Baltimore, St. Domingo, St. Croix, Jamaica und andern Antillischen Inseln.

## §. 3.

Aus diesen mannigfaltigen Handels-Verbindungen ersieht man die Wichtigkeit und den großen Umfang des Rigaschen Handels überhaupt. Die Beziehungen und der Verkehr desselben mit den verschiedenen Ländern und Seestädten insbesondre, ist aus nachfolgendem Auszug der Verschiffungen und Haupt-Einfuhren der letzteren vier Jahre zu ersehen. Es werden hier vier Jahre zusammen genommen, damit man den Durchschnitts-Verkehr mit jedem Lande besser bemerken könne; denn oft zieht ein Land in einem Jahre viel, und in einem andern wenig.

Nach England, Schottland  
und Irland

ist in den letzten vier Jahren, nämlich: 1816, 1817, 1818 und 1819 in allem verschifft worden: 158610 Schff. Flachs, 118418 Schff. Hanf, 13198 Schff. Talg, 1686 Schff. Pottasche, 12100 Last Weizen, 8297 Last Gerste, 6427 Last Roggen, 43975 Last Haber, 285838 Tonnen

Lein- und Hanfssaat, 32820 Stück Wagenschoß und Faßholz, 52774 St. Balken, 1583 St. Masten und Spieren, nebst andern wenig bedeutenden Artikeln, wovon der Werth laut Aufgabe des Lizentes betrug:

91 Millionen 411261 Rubel B. N.

### Nach Holland

3523 Last Weizen, 13709 Last Gerste, 68404 Last Roggen, 1024 Last Haber, 416744 Tonnen Lein- Hanf- und Deddersaat, 29381 Schff. Hanf, 188 Schff. Flachs, 987 Schff. Pottasche, 852 Tonnen Weedasche, 4453 Schff. Taback, 2684 Schff. Salg, 747 Schff. Hanföl, 32890 St. Balken, 3414 St. Spieren und Masten ic. Davon war der Werth:

53 Millionen 63239 Rubel B. N.

### Nach Dänne mark

8506 Last Roggen, 1112 Last Gerste, 152 Last Weizen, 964 Last Haber, 14598 Tonnen Saat, 37341 Schff. Hanf, 12970 Schff. Flachs, 9680 Schff. Taback, 690 Schff.

Zalg, 807 Schff. Hanföf, 371 Schff. Pottasche, 2652 St. Balken, 718 St. Masten und Spieren 2c. An Werth:

13 Millionen 191991 Rubel B. N.

Nach Schweden und Norwegen  
351 Last Weizen, 9894 Last Roggen, 2624 Last Gerste, 239 Last Haber, 20646 Tonnen Saat, 16159 Schff. Hanf, 7748 Schff. Flachs, 669 Schff. Hanföf, 304 Schff. Zalg, 4800 St. Segel- und Raventuch 2c. Zum Werth von:

8 Millionen 739880 Rubel B. N.

Nach Spanien  
24481 Schff. Flachs, 4611 Schff. Hanf, 228 Last Weizen, 386 St. Masten und Spieren 2c. Zum Betrag von:

6 Millionen 340248 Rubel B. N.

Nach Bremen  
20763 Tonnen Leinsaat, 9888 Last Roggen, 328 Last Gerste, 79 Last Haber, 9280 Schff. Taback, 2792 Schff. Hanf, 50 Schff. Flachs, 127 Schff. Zalg, 900 St. Segeltücher 2c. Zum Werth von:

5 Millionen 875687 Rubel B. N.

## N a c h P o r t u g a l l

8024 Schff. Flachs, 6853 Schff. Hanf,  
 2763 Last Roggen, 1450 Last Weizen, 233  
 Last Gerste, 894 St. Balken, 212 St.  
 Masten und Spieren ꝛc. An Werth für:  
 5 Millionen 266830 Rubel B. N.

## N a c h F r a n k r e i c h

6292 St. Masten und Spieren, 8285 St.  
 Balken, 21364 Schff. Hanf, 19161 Ton-  
 nen Saat, 1260 Last Getraide, 708 Schff.  
 Taback, 480 Schff. Talg, 155 Schff. Pott-  
 asche, 168 Schff. Hanföl ꝛc. An Werth für:  
 5 Millionen 57783 Rubel B. N.

## N a c h L ü b e c k

55860 Tonnen Leinsaamen, 1691 Last Rog-  
 gen, 108 Last Weizen, 36 Last Haber, 4200  
 Schff. Hanf, 681 Schff. Flachs, 6016  
 Schff. Taback, 566 Schff. Hanföl, 645  
 Schff. Talg, 87 Schff. Pottasche ꝛc. Zum  
 Werth von:

4 Millionen 869578 Rubel B. N.

## N a c h P r e u ß e n

51252 Tonnen Leinsaat, 792 Last Roggen,  
 555 Last Haber, 60 Last Gerste, 7940

Schff. Hanf, 173 Schff. Flachs, 1632  
 Schff. Taback, 1433 Schff. Hanföl, 870  
 Schff. Talg, 90 Schff. Pottasche ic. An  
 Werth:

4 Millionen 18019 Rubel B. N.

### Nach Hamburg

3449 Schff. Taback, 2988 Schff. Hanf,  
 114 Schff. Flachs, 1736 Last Roggen,  
 270 Last Weizen, 281 Last Haber, 3173  
 Tonnen Saat, 250 Schff. Talglichte, 97  
 Schff. Hanföl, 155 Schock Piepenstäbe,  
 1586 St. Segel- und Kaventücher ic. Wo-  
 von der Werth:

1 Million 841039 Rubel B. N.

### Nach K o s t o c k

150 Last Roggen, 200 Schff. Hanf, 31  
 Schff. Hanföl, 2435 Tonnen Leinsaat ic.  
 Werth:

143541 Rubel B. N.

### Nach Italien

883 Schff. Flachs, 261 St. Masten, 217  
 Balken. An Werth:

221429 Rubel B. N.

## Nach Amerika

1518 Schff. Hanf, 330 Schff. Eisen,  
 224 St. Segeltuch. An Werth:  
 226122 Rubel B. N.

Total = Werth: 200 Millionen 266497  
 Rubel Bco. = Noten.

## Vergleich

England . . . . .	B. N. Rbl. 91,411261.
Holland . . . . .	53,063299.
Dännemark . . . . .	13,191991.
Schweden und Norwegen . . . . .	8,739880.
Spanien . . . . .	6,340248.
Bremen . . . . .	5,875687.
Portugall . . . . .	5,266830.
Frankreich . . . . .	5,057783.
Lübeck . . . . .	4,869378.
Preußen . . . . .	4,018019.
Hamburg . . . . .	1,841089.
Amerika . . . . .	226121.
Italien . . . . .	221429.
Kostock . . . . .	143541.

Total = Betrag B. N. Rbl. 200,266497.

Dagegen ist in den bemeldeten 4 letzten Jahren eingeführt:

Aus Liverpool in England, weißes  
Salz . . . . . Last 6782.  
dito rothes Steinsalz . . . . . 1534.

Aus Cadix, St. Ubes, Lissabon,  
Ivica, Ferravechia, Cagliari,  
Trapani 2c. an schweren Sal-  
zen . . . . . 22557.

Aus den Franz. Häfen Croisic,  
St. Martin, Marennnes Ole-  
ron, Noirmoutier, Bannes 2c., 4759.

In Allem: Last 35632.

Und an Heeringen:

Aus Schweden, Norwegen, Dännemark,  
England, Holland 2c. Tonnen 168660.

Die übrigen Einfuhr-Artikel bestehen hauptsächlich aus Manufaktur- und Fabrik-Waaren, allen Arten Französischer, Spanischer, Portugiesischer, Italienischer, Rhein-, Madeira und Ungarischer Weine; rohe Zuckern, Kaffee, Früchte, Steinkohlen, Bley,

Fayance und Porzellan, Material- Gewürz-  
Färber- und Apotheker- Waaren, Dachzie-  
geln, Mauersteine und einer Menge andrer,  
weniger bedeutenden Artikel, welche im Zoll-  
Tarif benannt sind.

Um von den Quantitäten dieser Waa-  
ren eine ungefähre Uebersicht zu haben,  
heben wir nur folgende Artikel aus: an  
Manufaktur- Fabrik- und andern Waaren,  
wofür der Zoll nach dem Werth bezahlt  
wird, sind in den benannten vier Jahren,  
für circa 40 Millionen Rubel; an Weinen  
18000 Orhott; an rohen Zuckern circa 15  
Millionen Pfund; an Kaffee 3 Millionen  
Pfund; an Citronen, Apfelsinen und Po-  
meranzen 3 Millionen Stück, und an Dach-  
ziegeln und Mauersteinen circa 5 Millionen  
Stück eingeführt; und außerdem auch für  
mehrere Millionen Rubel an baarem Gelde  
und Münzsorten.

Der Werth aller dieser Einfuhr- Waa-  
ren ist zwar auf keine Weise zu bestim-  
men, weil die meisten nach dem Tarif  
Taxa- Waaren sind, und das Zoll- Amt  
darum den Werth nicht aufgibt. Will man

aber einen ungefähren Ueberschlag davon machen, so wird man finden, daß der Werth derselben in gewöhnlichen Jahren, weit unter dem Werth der Ausfuhr=Waaren bleibt, und folglich, wie oben erwähnt, die Handels=Balanz, im Durchschnitt gerechnet, immer zu unserm Vorthheil bleibt.

§. 5.

In dieser kurzen Darstellung unsers Handels ist nichts willkührliches, oder blos mutmaßliches angenommen, sondern alles, mit Genauigkeit aus den offiziellen Lizent=Verschlägen zusammengezogen.

Denkt man sich dabei nun noch die mannigfaltigen Handelszweige und Geschäfte, welche aus einen so ausgebreiteten Handels=Verkehr entspringen müssen, den ganzen inländischen Proper=Handel, den Speculations= und Transit=Handel, die großen Wechsel= und Geld=Geschäfte ic.; so hat man eine vollkommene Vorstellung und Uebersicht von dem Umfange unsers Handels überhaupt.

Aber in diesen Handelsbeziehungen, mit so vielen Ländern und Städten, liegt auch der natürliche Grund, warum der Handel so großen Veränderungen unterworfen ist, warum derselbe bald mehr bald weniger florirt; denn er hängt ja blos von den Conjunctionen des Auslandes ab. Wie könnte man sich denn wundern, wenn zuweilen schlechte Jahre eintreten, wenn bei einem lang dauernden Frieden weniger Schiffe kommen, kleinere Ausfuhr ist, und unsre Produkte weniger gelten! Alles dieses muß Abwechselungen unterworfen sein; aber ganz kann der Handel von Riga bei so ausgedehnten Verbindungen, bei den großen mannigfaltigen Bedürfnissen so vieler fremden Länder, bei unserm Reichthum an Landesprodukten nie sinken; er kann nie das Schicksal kleinerer, oder solcher Plätze erfahren, welche eine weniger günstige Lage haben; nie das Schicksal, welches wir jetzt an Reval erleben. Und wird unsre weise, landesväterliche Regierung nicht alle Maaßregeln und Vorkehrungen treffen, um demselben auf alle mögliche weise Erleichterun-

gen und Aufmunterungen zu verschaffen, ihn zu halten und zu heben, wenn er im sinken ist!

---

NB. Die Ausfuhrn aus den Häfen des schwarzen Meeres, welche im ersten Theile dieser Schrift versprochen wurden, können hier nicht geliefert werden, weil solche nicht, oder nur theilweise in den St. Petersburger Journälen enthalten sind, und eine direkte Correspondenz darüber zu langwierig und kostspielig gewesen sein würde; auch kann es, da hier hauptsächlich nur von der Schifffahrt von Riga gehandelt wird, nur Wenige interessiren.

---

---

## Fünftes Kapitel.

Nachrichten von berühmten Seefahrern der älteren und neueren Zeit.

(Fortsetzung.)

---

### Americus Vesputius.

Von diesem Seefahrer hat Amerika, wie wohl mit Unrecht, seinen Namen erhalten, da es, von Rechtswegen, nach dem ersten Entdecker, dem Columbus, Columba hätte genannt werden sollen. Dieses rührte vermuthlich daher, daß Vesputius gleich nach Columbus erster Reise, im Jahr 1497, dahin gesandt wurde, und umständlichere Nachrichten von dem festen Lande des neuen Welttheils lieferte. Uebrigens aber machte er wenig neue merkwürdige Entdeckungen.

---

## Bartholomäus Diaz.

Schon mehrere hundert Jahre vor der Entdeckung von Amerika, hatten die Portugiesen, Spanier, Genueser und Venezianer darauf gesonnen, wie sie einen Weg direkt, und ganz zur See, nach Ostindien finden könnten. Man kannte dieses Land, welches man mit Grund für das Land großer Schätze und Reichthümer hielt, bis dahin nur dem Namen nach. Die Europäer hatten schon über tausend Jahre lang die köstlichsten Produkte, als Gold, Diamanten und andre Edelsteine, orientalische Perlen, Elephanten-Zähne, Seide, Baumwolle, Reis, herrliche Spezereien, prächtige Chinesische Zeuge, und viele andre theure, in Europa nicht einheimische Produkte, von daher erhalten; aber auf einem sehr langen Wege, und die ungeheuren Transport-Kosten mußten diese Waaren unendlich theurer machen, als wozu sie im Lande selbst gekauft werden konnten. Aus den verschiedenen Ländern Indiens mußten sie oft mehr als tausend deutsche Meilen, theils zu Lande mit Caravanen, und

theils auf den indischen Flüssen, den Ganges, Tigris, Euphrat &c., durch's persische und arabische Meer bis nach Aleppo, Alexandrien und andern Häfen des mittelländischen Meeres geführt werden, von wo sie denn endlich in die Hände der Europäer geliefert wurden. Wie langwierig, wie beschwerlich und kostspielig war der Handel auf diesem Wege! Und wie groß wäre der Vortheil gewesen, wenn man mit Schiffen, gerades Weges zur See, nach den reichen orientalischen Ländern hätte hinkommen können! Aber das wußte man, so viele Jahrhunderte durch, nicht zu bewerkstelligen. Ganz Afrika lag dazwischen, und Niemand wußte, wie weit das feste Land dieses Welttheils reichte. Dennoch war kein anderes Mittel, in die ostindischen Meere zu kommen, als um Afrika herum zu fahren. Schon oft war dieses vergebens versucht worden; man segelte die lange Küste von Afrika hinunter, aber das Land nahm ewig kein Ende. Wenn Portugiesen auf die Art 5 bis 600 Meilen längst der Küste gesegelt, und endlich auch

bis unter den Aequator gekommen waren, so hatten sie mit tausend Hindernissen und Beschwerden zu kämpfen. Stürme, versenkende Hitze, Mangel an Lebensmitteln, und Widersetzlichkeit des Schiffsvolks, zwangen sie, ihre Nachforschungen aufzugeben, und nach Europa zurückzukehren. Endlich gelang es dem großen und kühnen Mann, von dem hier die Rede ist, dem Portugiesen Bartholomäus Diaz, im Jahr 1486, bis an die äußerste Spitze von Afrika vorzudringen, und das Ende dieser, mehr als 1400 Seemeilen langen Küste zu erreichen. Aber er erblickte es auch nur. Gerne wäre er herum, und so weiter nach Ostindien gesegelt; allein eine schändliche Meuterei der Seesoldaten, welche er mit hatte, nöthigte ihn nach Lissabon zurückzukehren, allwo er dem König Johann II. von seiner Fahrt und Entdeckung Bericht abstattete. Er hatte das große Vorgebirge an der Spitze von Afrika, das stürmische genannt, aber der König veränderte diese Benennung, und nannte es: das Vorgebirge der guten Hoffnung, weil

er nun die größte Hoffnung hegte, daß der Weg zur See, nach dem Lande der Schätze, nach Indien, so gut wie gefunden sei. Er ließ eine Flotte von vier Schiffen ausrüsten, welche nun um Afrika herum segeln, und dieses Land auffuchen sollten. Der Befehlshaber dieser Flotte war

### Wasco de Gama.

Man trat diese große Reise mit derselben Mängstlichkeit an, womit vorher Columbus und dessen Gefährten, die Entdeckung von Amerika unternommen hatten.

Trotz aller Beschwerden, Lebensgefahren und Empörungen seiner Schiffs-Besatzungen, erreichte er das Vorgebirge der guten Hoffnung, schiffte glücklich herum, segelte die jenseitige, oder östliche Küste von Afrika, durch den Mosambikischen Canal, der das feste Land von der großen Insel Madagascar trennt, fast 500 Seemeilen hinauf, und landete endlich, in dem Königreiche Melinda, auf der afrikanischen Küste, gerade unter der Linie. Er traf daselbst schon fast europäische Cultur, und

einen blühenden Handel an, der von den türkischen und arabischen Einwohnern getrieben wurde. Der König von Melinda nahm ihn freundschaftlich auf, und gab ihm einen treuen Wegweiser mit, der ihn 700 Meilen weit, quer durch den indischen Ocean, nach der großen Halbinsel Indiens, in den Hafen Kalikut auf der Malabarischen Küste, führte. Wer hätte denken können, daß diese afrikanischen und asiatischen Völker es damals schon so weit in der Schifffahrt gebracht hätten, daß sie solche Seereisen machen konnten!

Nun war also dieses, mehrere Jahrhunderte lang von den Europäern nur dem Namen nach gekannte, aber nie gesehene, hochgepriesene reiche Land, endlich wirklich gefunden. Vasco de Gama fand, daß es diesen Ruhm in der That verdiente. Er fand überall einen noch höhern Grad von Ausbildung als in Melinda; er fand überall Wohlhabenheit und Reichthum. Aber das hatte man sich in Portugall nicht vorgestellt; man glaubte, man würde da meist nur rohe heidnische Völker finden,

und man hatte dem de Gama nur allerlei Spielsachen mitgegeben, für welche man glaubte von den vermeinten Wilden Gold und Kostbarkeiten eintauschen zu können; doch darin sah man sich gewaltig betrogen. Der König von Kalikut, Namens Zamorin, war reich und mächtig, hielt einen prächtigen Hofstaat, hatte eine Land- und Seemacht, und die Provinzen seines Reiches waren in dem blühensten Zustande. Was fragte er und seine schon aufgeklärten Unterthanen nach den Schellen, Glasperlen und andern Schnurpfeifereien, die Gama mitgebracht hatte! Die zahlreichen Muhamedaner, welche hier den ganzen indischen Handel in Händen hatten, lachten nur darüber; aber sie argwohnten doch nichts Gutes für ihren Handel, von den ganz neu erschienenen Europäern; sie schmiedeten ein schreckliches Complotte wider de Gama, brachten ihn in die Ungnade des Königs, und er war froh, daß er noch mit dem Leben, und seinen Schiffen entringen konnte. So kam er denn endlich, ohne irgend etwas von den

Kostbarkeiten des Landes mitzubringen, blos mit der Ehre, den Weg nach Ostindien gefunden zu haben, im Jahr 1499 wieder in Lissabon an.

---

Pedro Alvarez Cabral.

Anno 1500 bis 1501.

Jetzt saß Emanuel auf dem Portugiesischen Thron, ein sehr thätiger, einsichtsvoller Regent. Er eilte, von de Gama's Entdeckungen den schnellsten Gebrauch zu machen. Er rüstete eine Flotte von dreizehn Schiffen aus, und wählte einen Mann zum Admiral derselben, der alle Eigenschaften zur Ausführung einer so großen Unternehmung besaß. Dieß war Pedro Alvarez Cabral. Aber er war dennoch wenig glücklicher als sein Vorgänger Vasco de Gama.

Er segelte zuerst nach Brasilien in Amerika, nahm dieses große Land für seinen König in Besitz, sandte eines seiner Schiffe mit dieser erfreulichen Nachricht

nach Lissabon, und mit den übrigen 12 setzte er seine Reise nach dem Vorgebirge der guten Hoffnung fort. Unterwegens ging eines seiner Schiffe, und mit demselben der erste Entdecker dieses Caps, der brave Bartholomäus Diaz verloren. Er langte endlich in Kalikut an, überreichte dem König Zamorin, im Namen seines Königs, ansehnliche Geschenke, und wollte einen Handels-Traktat mit demselben schließen, und um Niederlassung der Portugiesen in dessen Lande bitten. Aber Zamorin wurde von den reichen Muhamedanern abermals umgestimmt, und ließ die Portugiesen mit überlegener Macht feindlich angreifen. Cabral, zum Widerstande zu schwach, mußte Kalikut eiligst verlassen, und alles was er noch thun konnte, war, daß er auf andern Küsten von Indien einige reiche Ladungen von feinen Gewürzen und andern ostindischen Produkten, gegen europäische Waaren eintauschte, womit er dann, ohne weitere Unternehmungen zu machen, im Juli 1501 wieder auf dem Tagus ankam.

Damit war aber der thätige König Emanuel nichts weniger als befriedigt. Er sann auf nichts geringeres als sich zum Herrn von Indien zu machen; er hatte Macht und Reichthum genug dazu, und er führte es auch aus. Nach Cabral's Rückkehr, sandte er 1502 abermals den Vasco de Gama, mit 20 stark bemanneten Schiffen dahin. Diese verschafften sich daselbst bald großen Respekt; sie rächten die Behandlung des Cabral, bombardirten die Hauptstadt Kalikut, und machten eine so reiche Beute an Gold, Perlen, Edelsteinen und kostbaren Waaren, daß sie, zufrieden mit dem Erfolg ihrer Fahrt, nach Portugall zurückkehren konnten, allwo sie auch wohlbehalten im Sept. 1503, wieder anlangten.

Noch vor Gama's Rückkehr waren schon wieder zwei Flotten nach Indien gesandt. Die Portugiesen setzten sich daselbst zwar fest, konnten sich aber doch nicht lange behaupten. Darauf schickte der König 1505 eine große Kriegsflotte von 36 Schiffen, unter Befehl des

## Franz von Almeida

dahin ab. Dieser eroberte die ganze Küste von Malabar, die reiche Insel Ceylon und andre Küsten Indiens, baute mehrere Festungen daselbst, und setzte, durch Ansiedlungen auf allen Punkten, den ostindischen Handel der Portugiesen auf festen Fuß. Sein Herr, der König Emanuel, ernannte ihn zum Vice-König aller seiner eroberten Länder und Städte; aber er genoß diese Vörtheile nur sehr kurze Zeit, und starb wahrscheinlich schon im folgenden Jahre. Denn 1507 folgte ihm

## Alfons Albuquerque

als neuer Unter-König von Indien. Dieser große, bewunderte See-Held brachte die Macht der Portugiesen und ihren Handel in Indien auf den höchsten Gipfel: Er verstärkte und vermehrte die Colonien, machte Goa zum Mittelpunkt seiner Herrschaft und des Handels, drang mit seinen Kriegsschiffen immer weiter vor bis nach Siam, Sumatra, Java, Borneo und den noch viel weiter entfernten Molukken oder Gewürz-Inseln, eroberte

die, durch einen schmalen Strich Landes mit Siam zusammenhängende, Halbinsel Malacca, wobei er, mit dem Degen in der Hand, selbst Batterien erstieg und eroberte, und eine unermessliche Beute machte. Er wurde das Schrecken von Indien; und die Könige von Siam, Pegu, Java, Sumatra und andre mehr, schickten ihm Geschenke, und baten um seine Freundschaft. Damit noch nicht zufrieden, zog er wieder durchs indische Meer, eroberte die Insel und Festung Ormus, und verschloß dadurch den Türken, ihren Seehandel durch den arabischen Meerbusen nach Cairo, Suez und Alexandrien. Aber was war sein Lohn für alle diese große Thaten, und seinem Könige und Vaterlande zugewandten Vortheile? — Der Lohn des Columbus: er bekam seinen Abschied, und starb vor Kummer und Herzeleid in Goa, im Sept. 1515. Erst viele Jahre nach seinem Tode, wurden seine großen Verdienste vom portugiesischen Hofe, oder viel mehr von der portugiesischen Nation geltend gemacht; man verlangte, daß seine

Gebeine nach Lissabon gebracht würden, und nur durch einen Befehl des Papstes konnten die Einwohner von Goa endlich bewogen werden sie auszuliefern.

---

### Ferdinand Magellan.

1519.

Durch die großen Eroberungen der Portugiesen in Indien, wurde der Neid des spanischen Hofes rege gemacht. Man sann darauf, wie man auf einem noch andern, geraderen und kürzeren Weg dahin kommen könnte, um dann auch einen Theil von Indien an sich zu reißen. Dazu war aber kein anders Mittel, als eine Durchfahrt durch Amerika zu finden. Man konnte damals nur erst einen Theil der östlichen Küste dieses neuen Welttheils, welcher Afrika gegenüber liegt. Von der andern westlichen Seite von Amerika wußte man damals noch nichts. Mit der Aufsuchung dieser Durchfahrt durch Amerika ging es den Spaniern eben so, wie den Portugiesen mit ihrer Aufsuchung des

Vorgebirges der guten Hoffnung. Letztere mußten um die Spitze von Afrika, und Erstere, wenn sie keine Durchfahrt fanden, um das Ende von Amerika herum. Die Spanier hatten dieses schon oft vergebens versucht, und die östliche Küste von Amerika nach dem Südpol zu, hinauf geschifft, aber das Land hörte nimmer auf; auch fand sich keine Durchfahrt. Wenn sie nun so 4 bis 500 Meilen längst der Küste gefahren waren, zwangen sie Stürme, Mangel und Meutereien des Schiffs-Volks, unverrichteter Sache zurück zu kehren. — Endlich erschien der portugiesische Seefahrer Ferdinand Magellan, der wegen erlittener Ungerechtigkeiten den portugiesischen Dienst verließ, und dem spanischen Könige Karl versprach, die Durchfahrt durch Amerika und den neuen Weg nach Ostindien zu finden. Es wurden fünf Schiffe für ihn ausgerüstet, welche gegen 250 Mann an Bord hatten. Da er wußte, welche Hindernisse die Widerseßlichkeit und Empörungen der Schiffs-Mannschaften seinen Vorgängern in den Weg

gelegt hatten, so ließ er sich von Karlu unbedingte Vollmacht über Leben und Tod seiner Leute geben; und so ging er denn, wohl gerüstet, im August 1519, von Sevilla unter Segel. Nach einer mühseligen Fahrt von fast acht Monaten, war er schon gegen 1000 Seemeilen längs der amerikanischen Küste gesegelt, aber noch immer zeigte sich keine Durchfahrt. Länger konnte er die See nicht halten, und lief mit seinen Schiffen in eine Bucht, in dem nach ihm genannten Lande, Terra Magellanica ein, wo nachher der Hafen St. Julian angelegt wurde.

Hier entstand ein fürchterlicher Aufstand unter seinen Leuten. Sie wollten durchaus nicht weiter, bemächtigten sich der Anführer der vier, unter Commando des Magellans stehenden Schiffe, und wählten neue, welche sie zwingen wollten, nach Europa zurückzukehren. Nun blieb dem Magellan zur Fortsetzung seiner Reise kein anderes Mittel übrig, als von seiner Vollmacht Gebrauch zu machen. Durch List und Hülfe der ihm Treugebliebenen, ergriff

er die Rädelz = Führer, ließ sie alle an den Masten aufhängen, ihre Körper viertheilen und sie ins Meer werfen. Einen Pfaffen und einen Officier, welche die Haupt = Aufwiegler gewesen waren, ließ er bei seiner Abfahrt in der Wildniß des Landes zurück. Dieses erregte Schrecken unter dem Schiffsvolk, und sie folgten ihm, obgleich murrend, nun weiter.

Endlich wurde die so lang ersehnte Durchfahrt gefunden, aber erst am Ende von Amerika, wo eine lange schmale und gekrümmte Meerenge, das feste Land von der Insel Feuerland trennt. Diese Meerenge ist nun unter dem Namen der Magellanischen Straße bekannt. Unser Seeheld wand sich mit seinen noch übrigen drei Schiffen hindurch, (denn zwei hatte er schon verlohren). Nach einer zwanzigtägigen, äußerst gefährlichen Fahrt in dem engen und krummen Canal, erblickte er nun endlich im November 1520, mit Freuden das größte aller Welt = Meere, den unermesslichen Süd = Ocean, oder das von ihm sogenannte stille Meer, auf welchem

er nun ungehindert nach Ostindien fahren konnte. Aber was für eine ungeheure Wasserstrecke hatte er nun wieder zu durchlaufen, ehe er bis nach Ostindien kam. Ein Weg von mehr als drittehalb tausend deutschen Meilen! Wie mußte seinen Leuten zu Muth sein, nachdem sie nun wieder beinahe vier Monate lang in einemweg gesegelt waren, und noch keine Spur von Land zu sehen bekamen; wie ihr Lebensvorrath fast gänzlich aufgezehrt war; wie sie Seewasser trinken mußten, dabei unter der Linie vor Hitze verschmachteten, fast alle krank waren, und täglich Todte über Bord werfen sahen! Eine entsetzliche Vorstellung, welche Schaudern erregt! — Zum Glück blieb ihr Führer gesund. Widerseßlichkeit und Revoltirung konnte ihnen jetzt auch nicht mehr helfen; denn, wenn sie auch hätten umkehren wollen, so wären sie doch alle verlohren gewesen, denn ehe sie, und vielleicht mit widrigem Winde, zwei tausend Meilen zurück segeln konnten, wären sie alle längst vor Hunger umgekommen. Auch hatte Magellan dafür

gesorgt, daß sie nicht mehr revoltiren konnten. Er hatte Befehl gegeben, daß die beiden übrigen Schiffe sich allezeit, auf eine Schußweite zu ihm halten sollten, mit der Bedrohung, daß er sie in Grund schießen würde, wenn sie ihm nicht folgten; und dieses hatte er auch in seiner Gewalt zu thun, da sein eignes Schiff das größte, mit mehr und schwereren Kanonen besetzt war, und am schnellsten segelte: alles absichtliche Vorkehrungen des entschlossensten und beherztesten Mannes, der je gelebt hat.

Doch ihr Elend hatte nun endlich das Ziel erreicht; sie sahen Land mit eben demjenigen und wohl mit noch größerem Entzücken, als ehemals Columbus bei der ersten Entdeckung von Amerika. Er landeten im März 1521, auf bisher noch unentdeckten Inseln, welche Magellan die Ladronen oder Diebs-Inseln nannte, und welche noch ungefähr 300 Meilen von dem eigentlichen Ostindien entfernt liegen. Er fand daselbst alles in Ueberfluß, was zur Erfrischung seiner Mannschaft und zur

nothdürftigen Verproviantirung seiner Schiffe nöthig war. Dann segelte er weiter, und entdeckte die große Inselgruppe, welche unter dem Namen der Philippinen bekannt ist; aber hier war es, wo dieser große Mann seinen Tod fand. Er fiel in einem Gefechte mit den kriegerischen Wilden, (im April 1521). Bejammernswürdiges Schicksal eines Mannes von einem so unerschütterlichen Muth und Beharrlichkeit, von einer solchen fast übermenschlichen Stärke der Seele, vereint mit so großen Talenten! Ja man kann vielleicht behaupten, daß unter allen großen Seefahrern, die vor ihm und nach ihm gelebt haben, keiner größer und bewundernswerther gewesen sei, als er. —

Von den 5 Schiffen, womit er von Europa absegelte, waren nur zwei übrig geblieben, womit nun die Mannschaft weiter schiffte. Bei den Molukfischen Inseln nahmen die daselbst schon angesiedelten Portugiesen ihnen noch ein Schiff weg. Das letzte, mit einer reichen Ladung von feinen Gewürzen versehen, setzte nun die

Reise nach dem Vorgebirge der guten Hoffnung, und von da nach Europa fort, und kam nach vielen erlittenen Unfällen, endlich nach einer Reise von drei Jahren, den 7ten September 1522, wohlbehalten wieder zu Sevilla in Spanien an.

Dies war die erste Reise, welche rund um die Erdfugel gemacht wurde. Sie hatte zur Folge, daß nun auch die Spanier sich in Indien, und zwar hauptsächlich auf den gewürzreichen Philippinischen Inseln festsetzten, wo sie die wichtige Handels-Stadt Manilla erbauten, und nachdem sie Mexico erobert hatten, aus dem Mexicanischen Hafen Acapulco 300 Jahre lang, nach Manilla einen regelmäßigen und einträglichen Handel trieben, und ihn noch jetzt treiben.

---

### James Cook.

1768 bis 1780.

Unter den neueren Weltumseglern ist dieser der berühmteste. Der Umfang seiner ungeheuren Reisen, welche alle vor

ihm gemachten, weit übertreffen, ist so erstaunlich groß, daß hier, der Einschränkung des Platzes und Raums wegen, nur eine kurze Uebersicht derselben gegeben werden kann.

James Cook wurde Anno 1727, bei Whitby in England, in einem niedrigen Stande geboren. Sein Vater, ein armer Pächter, gab ihn zu einem Dorf-Krämer in die Lehre, wo er es aber nicht lange aushielt, und sich auf ein Kohlenschiff engagirte, auf welchem er neun Jahre lang als Matrose diente. Nachher wurde er auf den englischen Kriegs-Flotten angestellt, that sich bei vielen Gelegenheiten hervor, und wurde endlich von reichen Particuliers auf neue Entdeckungen in die Weltmeere ausgesandt. Er machte in den Jahren 1768 bis 1776 zwei erstaunenswürdige Reisen, in ganz entgegengesetzten Richtungen, um die ganze Erdkugel. Das erste mal von Osten nach Westen durch den atlantischen Ocean, geradesweges nach Amerika; er schiffte die ganze östliche Küste von Südamerika, von

Terrafirma an, bis zur Magellanischen Meerenge hinunter, ging aber nicht durch diese Meerenge, wie Bougainville, Biron, Wallis und andre Weltumsegler, welche es nicht wagten, die Insel Feuerland, welche durch diese Meerenge von der Südspitze von Amerika getrennt wird, zu umschiffen, weil Anson, der es vor ihm gewagt hatte, durch die daselbst herrschenden Stürme, dabei in die größte Lebensgefahr gerieth, und das Cap Horn, auf der äußersten Spitze dieser Insel, seitdem das Schrecken aller Weltumsegler geworden war. Cook, der sich durch keine Gefahren abschrecken ließ, umsegelte dieses furchtbare Cap, und setzte von da seine Reise queer durch das größte aller Weltmeere, den südlichen stillen Ocean, nach Neu-Seeland und Neu-Holland fort; segelte von da durch das indische Weltmeer nach dem Vorgebirge der guten Hoffnung, und kehrte so nach vielen wichtigen Entdeckungen und Berichtigungen der Küsten, auf den Seecharten, die westliche Küste von Afrika heraus, wieder nach England zurück.

Das zweite Mal schiffte er in entgegengesetzter Richtung, von England aus nach Süden, die westliche Küste von Afrika bis ans Vorgebirge der guten Hoffnung hinunter, von da ostwärts nach Ostindien; dann aber, der vorigen Richtung entgegen, durch das südliche stille Weltmeer, abermals um die Spitze von Südamerika und Cap Horn, durch den atlantischen Ocean, die ganze östliche Seite von Südamerika herauf, und so nach Europa zurück.

Man hatte bis hiezu steif und fest behauptet, daß unter der Spitze von Südamerika, nahe am Südpol, noch ein großes festes Land liegen müsse. Cook vernichtete endlich diesen Wahn. Er kreuzte um den Südpol bis zum 71. Grad hinauf, und fand nichts als unabsehbare Eisfelder, welche alles weitere Vordringen verhinderten, und zu beweisen schienen, das da kein bewohnbares Land mehr existire.

Von dieser seiner zweiten Weltreise zurück gekehrt, wollte er sich endlich zur Ruhe begeben, aber die englische Regierung, welche seine großen Verdienste er-

Kannte, forderte ihn auf, für ihre Kosten noch eine Reise durch das stille Meer oder die Südsee, nach der Behringsstraße zu machen, und alle seine Kräfte anzuwenden, um eine Durchfahrt durch diese Meerenge ins Nord- oder Eismeer zu finden, um so über das nördlich asiatische Rußland, über Nova-Zemla und Lapland nach Europa zurück zu kommen.

Diese Entdeckung würde für den englisch-ostindischen Handel von außerordentlich großem Nutzen gewesen sein; da es ein kürzerer und sicherer Weg zu den englisch-ostindischen Colonien, als der um Afrika gewesen wäre. Darum hatte die englische Regierung auch schon lange eine Belohnung von 20 tausend Pfund Sterl. (120 tausend Rubel Silber) darauf gesetzt.

Cook nahm den Auftrag an. Er wählte sich zwei Schiffe von mittlerer Größe, Resolution und Discovery genannt, welche mit allem möglichen, zu einer solchen Reise erforderlichen, ausgerüstet wurden. Die Resolution wurde von dem Capitän Cook geführt, und hatte außer ihm 3 Lieute-

nauts, einige Chirurgen, Gelehrte und Handwerker, 45 Matrosen und zwanzig Seesoldaten, zusammen 112 Mann an Bord. Die Discovery, von Carl Clerke commandirt, hatte überhaupt nur 80 Mann.

Er nahm in diesen Schiffen auch alle Theile eines dritten Schiffes mit, welches im Fall der Noth nur zusammengesetzt zu werden brauchte.

Den 12. Juli 1776 liefen beide Schiffe von Plymouth aus, und erreichten schon am 17. October das Vorgebirge der guten Hoffnung. Von da ging die Reise weiter, queer durch's indische Meer, nach dem sogenannten fünften Welttheil, Australien oder Neuholland, die größte Insel der Welt; dann ins große, stille Weltmeer nach Neuseeland, zwei Inseln, welche fast so groß wie England und Schottland sind; dann dieses große Weltmeer nordwärts hinauf, durch eine unzählbare Menge größerer und kleinerer Inseln; nach den freundschaftlichen Inseln, Neu-Cale-

donien und den Societäts-Inseln, unter welchen Otaheite, die größte ist.

Von dort entdeckte Cook die merkwürdige und zahlreiche Gruppe der Sandwichs-Inseln, welche im stillen Meere, unter dem 20 Grad, mitten zwischen Asien und Amerika liegen, und deren größte, Owaïhi genannt, ungefähr 30 deutsche Meilen im Umfang hat. Diese Insel wählte er zu seinem Haupt-Standquartier, da die Einwohner ihn freundschaftlich aufnahmen, und unermüdet mit frischen Lebensmitteln versorgten, wo er aber doch zuletzt seinen Tod fand. Nachdem er sich hier eine geraume Zeit aufgehalten, seine Schiffe ausgebeßert und reichlich verproviantirt hatte, setzte er seinen Lauf nach der nordwestlichen Küste von Amerika fort, und kam längs Californien, Neu-Albion, Nootka, Sund und Unalaschka ins Kamschatkasche Meer, durch welches er nun zu seiner Hauptbestimmung der Behringsstraße, die Meerenge, welche noch mehr als 300 deutsche Meilen oberwärts Kamschatka, die äußerste Spitze Rußlands von Amerika

scheidet, und gegen 14 Meilen breit ist. Hier sollte nun endlich das große Problem, ob es möglich sei durch diese Meerenge und durch das Nord- oder Eismeer nach Europa schiffen zu können, gelöst werden. Schon waren die Schiffe mehr als 100 Meilen durch die Meerenge an der nördlichen Küste von Amerika vorgedrungen, und man glaubte schon den Preis von zwanzig tausend Pfund Sterl. errungen zu haben, als sich plötzlich ungeheure Eismassen ihnen entgegen stellten, und alles weitere Vordringen unmöglich machten. Nun blieb nichts weiter übrig, als die Durchfahrt nach Westen zu versuchen; aber die Jahreszeit war bereits zu weit vorge-rückt, es war im September, und die Kälte schon unerträglich. Cook mußte umkehren, und in einem wärmeren Klima Winter-Quartier suchen. Er segelte nach Unalaskha, und von da nach Owhai zurück. Er wurde von den Einwohnern dieser Insel, wieder eben so freundschaftlich aufgenommen, wie zuvor, und reichlich mit Lebensmitteln versorgt. Aber es ereignete

sich ein Vorfall, der schreckliche Folgen nach sich zog. Durch Unvorsichtigkeit der Schiffsleute, wurde der Discovery ein Boot gestohlen. Dieser Verlust war ihnen äußerst schmerzlich, und nicht so bald zu ersetzen. Cook konnte es, aller Bitten und Drohungen ungeachtet, nicht wieder habhaft werden. Er faßte den unglücklichen Entschluß, den König der Insel, Terriobu genannt, durch eine freundschaftliche Einladung, auf sein Schiff zu locken, und ihn da so lange als Gefangener zu behalten, bis das Boot ihm ausgeliefert würde. Er ging zu dieser Absicht in einem Boote, mit acht bewaffneten Soldaten selbst ans Land. Der arglose König war auch schon bereit ins Boot zu steigen, als eine seiner Gemahlinnen ihn mit Thränen davon abzuhalten suchte; auch einer seiner obersten Befehlshaber wollte es nicht zugeben. Indem man sich nun darum stritt, erhielt das am Ufer zahlreich versammelte Volk die Nachricht, daß Cooks Leute von der Discovery, eines ihrer beliebtesten Oberhäupter erschossen hätten. Dieses seh-

te sie alle in Wuth, und sie fielen über Cook und seine Leute her, um den Tod ihres Oberhauptes zu rächen. Die Soldaten konnten aber nur einmal schießen; sie wurden umringt und fast alle massacrirt; Cook selbst wurde von hinten erstochen; man zerstückelte seinen Körper und vertheilte die Stücke desselben unter sich. Mit genauer Noth gelang es ein paar Matrosen mit dem Boot wieder ans Schiff zu kommen. — So unglücklich endigte die große Laufbahn des bewunderten Mannes, der in mancher Hinsicht mehr als je ein anderer Weltumsegler geleistet, und seinem Vaterlande, so wie der ganzen cultivirten Welt, so große Dienste geleistet hatte.

Ein zu großes Vertrauen auf seine Macht, und zu viel Stolz hatten ihn zu einer Maafregel verleitet, welche ihm das Leben raubte, und die ganze Reise-Gesellschaft in Bestürzung und Noth versenkte; und es war höchst unrecht und unbesonnen, daß man ihn von diesem Schritt nicht abrieth, oder that man es vielleicht,

auch ohne ihn von seinem Entschluß abbringen zu können? Und wie viel größer und vollkommener würde sein Ruhm gewesen sein, wenn diese einzige schlecht überlegte, zu gewaltthätige Handlung nicht einigen Schatten darauf würfe! --

Der Lieutenant Carl Clerke, folgte ihm im Ober-Commando. Dieser rächte den Tod Cook's dadurch, daß er die, am Strande belegenen Wohnungen, der unschuldigen Insulaner in Brand schoss, und einige von ihnen tödtete. Aber er mußte die Insel, wo sie mehrere Monate lang von den Einwohnern so viele Wohlthaten empfangen hatten, verlassen. Er wollte nun noch einen Versuch machen, den Preis, der auf die Durchfahrt durch die Behringsstraße gesetzt war, zu verdienen, segelte abermals durch diese Meerenge, westlich an der russischen Küste, aber sein Bestreben war fruchtlos, das Eis hemmte alle weitere Fahrt; er mußte ebenfalls umkehren und starb bald darauf. Die Lieutenants Johann Gore und Jakob King übernahmen nun das Commando, und schifften um Kam-

schatka, Peter-Pauls Hafen vorbei, längst Japan und der Küste von China, durch die Straße Sunda, nach dem Vorgebirge der guten Hoffnung, und von da nach England zurück; beide Schiffe kamen nach einer Reise von 4 Jahren und 3 Monaten, den 1. Oktober 1780, in London glücklich und wohlbehalten wieder an.

Cook machte seine drei Reisen um die Welt in den Jahren 1768 bis 1780; aber er war zwischen den beiden ersten, und zwischen der zweiten und dritten, fast zwei Jahre zu Hause; die übrigen 10 Jahre war er beständig auf dem Meere, und seine Schiffe waren in diesem Zeitraum, das viele Kreuzen nach Entdeckungen mit eingerechnet, überhaupt gegen funfzig tausend deutsche Meilen gesegelt, eine Strecke, welche acht bis neun Mal den Umkreis der ganzen Erdkugel gleich kommt, und zusammen genommen von der Erde, bis an den Mond reichen würde; eine fast ungreiflich weite Bahn, von deren Wahrheit wir, seine Zeitgenossen, überzeugt sind, wel-

che die Nachwelt aber vielleicht für unglaublich und fabelhaft halten wird.

Die Haupt-Resultate dieser drei großen Entdeckungs-Reisen waren unter andern:

- 1) Die Berichtigung der Charten von der Ostküste von Südamerika, und der ganzen nordwestlichen Küste desselben, von Californien bis über die Behringsstraße hinaus;
- 2) die zweimalige Umseglung des Caps Horn;
- 3) das Vordringen bis zum 70sten und 75sten Grad am Südpol, wodurch bewiesen wurde, daß da, wie man es bisher geglaubt hatte, kein festes Land mehr sein könne;
- 4) die genauesten Nachrichten von den beiden großen Inseln von Neu-Seeland, und der Meerenge derselben;
- 5) von den Societäts-Inseln und Otaheite;
- 6) die Entdeckung der wichtigen Sandwich-Inseln und Owhai;
- 7) die Umschiffung der ganzen östlichen Küste von Australien, welche fast 300 deutsche Meilen lang ist;
- 8) die Berichtigung und Bestimmung aller Buchten, Baien, Vorgebirge und Ankerplätze daselbst; so wie

9) von Neu-Caledonien, Georgien, Sandwich-Land, den freundschaftlichen und einer unzählbaren Menge anderer Inseln im stillen Ocean; 10) die viermalige Durchfahrt durch die Behringsstraße; das Vordringen, an der nördlichen Küste von Amerika und Asien, bis zum 75sten Grad am Nordpol, wo das Eis von einer Küste zur anderen, eine weitere Fahrt unmöglich machte; und endlich 11) die genauen Beschreibungen und Abbildungen aller dieser Völker, ihrer Sitten, Thiere, Naturprodukte, die vortrefflichen Charten aller entdeckten Länder und Küsten, nebst so vielen andern interessanten Nachrichten, welche Cook selbst, auf eine so einfache und ungekünstelte Art in seinen Tagebüchern aufgezeichnet hat, daß die Wahrheit derselben keinem Zweifel unterworfen ist.

---

Viele andre berühmte See-Capitäne haben früher oder später dergleichen große Welt-Reisen gemacht, unter andern die Spanier Balboa, Cortes, Pizarro; die

Engländer Anson Drake, Wilson, Smith; die Franzosen Bougainville, Furneaux, Marchand, Peyrouse; die Holländer Laßmann, Bontekou etc.; die Russen Sarytschew, Krusenstern, Kozebue; so wie auch mehrere Genueser, Florentiner, Venetianer, Schweden und Dänen; aber der beschränkte Raum dieser kleinen Schrift erlaubt es mir nicht, von allen diesen Nachrichten zu gedenken; welches vielleicht weiterhin, wenn es unserm Publico angenehm sein sollte, und Gott Leben und Gesundheit schenkt, in einem dritten Theile geschehen kann.

Für die so gütige Aufnahme dieser meiner geringen Arbeit, bezeuge ich hiemit meinen gehorsamsten herzlichsten Dank.

### Verbesserungen der Fehler im ersten Theil.

Seite 84, statt  $98\frac{1}{4}$ ,  $98\frac{3}{4}$  Cubit = Fuß.

und statt  $1\frac{4}{8}$ ,  $1\frac{3}{2}$  Last.

Seite 115, statt also wo, a l l wo.