

# W o c h e n b l a t t

3 u m

## N u t z e n u n d V e r g n ü g e n

Nro. 29.

Freitag den 19. July 1816.

### N u t z e n

#### Reise um die Welt.

Das spätere Beginnen in der Laufbahn der Entdeckungen und der großen Seereisen überhaupt, hat keine Nation für sich so ehrenvoll und für die Erdkunde so schätzbar vergütet, als die Engländer.

Seit Dampiers Zeit, fast genau am Schlusse des 17ten Jahrhunderts, dauern ihre Reisen um die Welt beynahe ohne Unterbrechung fort.

Fast zu gleicher Zeit mit diesem berühmten Entdecker mehrerer Theile von Polynesien unternahm (1698 — 1702) der große Astronom Halley seine scientalische Seefahrt. Und wenn sie auch durch den unangenehmen Nebenumstand einer Meuterei des Schiffsvolks nicht den von ihm entworfenen weiten Umfang erreichte, so gewann dennoch die Nautik eben so außerordentlich dadurch, als die Sternkunde.

Diese bereicherte er durch die von ihm in der südlichen Hemisphäre beobachteten Gestirne gleichsam mit einem neuen Himmel; die Nautik ward aber durch seine damals einzige, höchst merkwürdige Variationskarte der Abweichung der Magnetnadel vom Meridian, gleichfalls ungeschaffen.

Sechs Jahre nach Halley (1708) unternahm Wood Rogers eine Reise um die Welt. Sie dauerte drey Jahre. Kein Schiffer hatte sich bis jetzt so weit nach Süden hinab gewagt; er kam beynahe auf 62 Grad südlicher Breite (61°53'); umging mithin alle jene gefährlichen Straßen, welche zum großen Südmeere führen, und stieg sodann nach Juan Fernandez hinauf. Von hier verdankt diesem kühnen Schiffer die heutige Lesewelt manche ihrer angenehmsten Zeitvertreibe.

Er fand nämlich dort den Urheber vieler tausend Romane; den nachmals unter dem Nahmen des Robinson Crusoe versteckten Alexander Selkirk, einen Schottländer, welcher hieselbst von seinem Schiffskapitain wegen Uneinigkeit ausgesetzt war, und fast 5 Jahr dort von allen Menschen verlassen, zugebracht hatte. Rogers führte ihn 1711 über Ostindien nach England

zurück und Defoes arbeitete nach dieses Mannes Angaben jenen berühmten, größtentheils wahren Roman aus, den Vater Hundert ähnlicher aber erdichteter Werke.

Acht Jahre darauf unternahmen abermals zwey Engländer, die Seekapitaine Clipperton und Shelboke ähnliche Reisen ins Südmeer. Sie machten freylich keine Entdeckungen; indefs lehrten sie doch diesen weiten Ocean besser kennen. In der That hatten sie nur Raub und Beute zur Absicht; und wenn gleich der Krieg auch ihrem Nachfolger, dem berühmten Lord Anson, die Hauptveranlassungen seiner Reise um die Welt an die Hand gab, so gewannen dennoch unsere Kenntnisse außerordentlich durch die von dieser Expedition für die Nautik und die gesammte Erdkunde so lehrreich mitgetheilten Nachrichten, Pläne und Karten.

Man darf deshalb von ihm die neuere Epoche der großen Unternehmungen Englands mit Recht anheben.

Georg Anson stammte aus einer alten, ansehnlichen Familie in Staffordshire.

Er ward 1697, den 23ten April, auf dem Erbgute Shugborough seines Vaters William Ansons Esq. als dritter Sohn geboren. Die Mutter, Elisabeth Carrier, war aus einem guten Hause in Derbyshire; und ihre Schwester ward durch ihre Heirath mit Thomas Parker zur Gräfin von Macclesfield erhoben.

Schon früh bemerkte der Vater an unserem Anson eine entschiedene Vorliebe für das Seewesen. Sein Hauptvergnügen bestand nämlich im Lesen der Seereisen und der Leben berühmter Admirale.

Diesen Trieb mußte der Vater zu benutzen, richtete die ganze Erziehung darauf hin, und ließ ihn sehr frühe in die englische Marine eintreten. Denn schon in seinem 19 Jahre finden wir ihn unter den Sekonde-Lieutenants der königlichen

Flotte. Als solcher gieng er nämlich im May des Jahres 1716 auf dem Geschwader des Commandeurs Sr. John Norris nach der Ostsee.

Hierin zeugt sich uns eine von den Hauptquellen jener bewunderten Allgewalt der brittischen Seemacht. Bereits in den frühesten Jahren widmet sich der Britte dem Seedienste; und wes Standes der Jüngling ist, so durchläuft er alle die schweren Arbeiten der untersten Matrosen. Es ist nichts ungewöhnliches zu hören, daß ein Baronet oder Lord als unterster Matrose oder Schiffsjunge von dem höchsten Mastorbe herab gerufen wird; oder daß ihm der Befehlshaber aufträgt, im heftigsten Wetter bey der herbesten Kälte ein Segel fest zu schnüren; kurz, die sauersten oft gefahrvollsten Arbeiten zu übernehmen. Dieß stärkt den Körper, es stärkt den Geist; giebt ihm frühe und genaue Kenntniß des Schiffs und des ganzen Seewesens, und lehrt ihn zugleich Pflicht und Genauigkeit im Gehorsam. Denn wie könnte der mit Verstand nachmals befehlen, der nie vernünftigen Befehlen pünktlich zu gehorchen wußte.

An der dänischen Küste war Anson so glücklich, den größten Mann in Norden kennen zu lernen, Peter den Ersten und dessen Gemahlinn die Kaiserinn Katharine.

In den beyden folgenden Jahren (1717 und 1718) diente er unter dem glücklichen Vater des unglücklichen Admirals Byng. Sr. Georg Byng vernichtete das spanische Eskadren bey Syracuse gänzlich, und Anson wohnte dieser entscheidenden Schlacht ehrenvoll bey.

Drey Jahre darauf ward er Schiffskapitain der Weazel, einer Kriegsschuluppe. Seine Verdienste, und zugleich der bedeutende Einfluß seines nahen Verwandten, des Grafen Macclesfield, damaligen Lord-

kanzlers, erhoben ihn im folgenden Jahre zu der Stelle eines Commandeurs des Linienschiffs Scarborough.

Anson ward beordert mit ihm nach Südcarolina zu gehen. Er blieb auf dieser Station drey Jahre, und verewigte dort sein Andenken durch Anlegung einer Ortschaft, Anson Bourg genannt; noch jetzt heißt von ihm die dortige Gegend Ansons County.

Nach einem Zwischenraume von fast zehn Jahren, in welchen er, außer einer abermahlig-n Reise nach Amerika, sich nicht von den Küsten Englands entfernte, hebt Ansons glorreichste Epoche an.

Durch Muth und Klugheit hatte er sich bisher so ausgezeichnet, daß man ihn bey dem 1739 mit Spanien bevorstehenden Kriege zu einem wichtigen Posten auserseh. Er sollte mit einer Flotte von fünf Kriegsfahrzeugen die Spanier in den bis dahin wenig bekannten, gefährvollen Gewässern des Südmeers beunruhigen, und ihre an den westlichen Küsten von Amerika gelegenen Etablissements angreifen.

Liest man die Nachrichten von der Ausrüstung dieses Geschwaders, dann lernt man mit Bekümmerniß, wie sich fast jedem Manne von anerkannten Verdiensten alles Krankende entgegenstellt, ja, wie der Zufall gleichsam seinem Widersacher die Hand bietet. Freylich erscheint derjenige nur erst dann als großer Mann, welcher die widrigsten Hindernisse siegreich bekämpfend, seine Pläne glücklich beendigt.

Konnte Anson, statt im Herbst des Jahrs 1740 der ersten Einrichtung zufolge, schon im Jänner auslaufen; hätten die Betrügereien der Probianntmeister seiner Eskadre nicht schlechte Nahrungsmittel unterge-

schohen, und selbst diese ihr nicht daneben auf das Kärglichste zugetheilt; wären endlich die ihm versprochenen ausgesuchten Land- und Seetruppen, nicht in Franke oder größtentheils nur so eben genesene Menschen verwandelt, und wäre ihre Anzahl überdieß nicht beträchtlich gemindert worden, dann erschienen nothwendig die die von ihm gegen die Spanier glücklich ausgeführten Unternehmungen, ja seine Umseglung des Erdballs selbst, in einem weit geringeren Licht als jetzt.

So vom Schicksale hintergangen, lief er, am Bord des Centurions von 60 Kanonen, nebst vier andern Kriegsfahrzeugen, einer Schaluppe und zwey Pinaken, zu einer vieljährigen Reise, in die damals unbekanntesten Meere; entgieng auf das glücklichste einem bedeutenden Geschwader, welches Spanien durch Ansons Verzögerung Zeit bekommen hatte, gegen ihn auszurüsten, und erreichte im März 1711 le Mairens Straße am Ende von Südamerika.

Hier erwartete ihn aber vielartiges Ungemach. Die schlechten Karten damaliger Zeit führten irre; und durch die unbekannt-n Meereströmungen ging nebst dem Wege zugleich die kostbarste Zeit verloren. Diese Verzögerung verursachte Mangel an frischem Wasser und an Lebensmitteln. Hiedurch brach denn der Scharbock so heftig hervor, daß in vier Wochen allein auf dem Admirals-schiffe 43 von der Mannschaft dahinstaben.

Stürme und Strömung hatten dabei die Flotte zerstreut; auf der Insel Socorro unter dem 45sten Gr. der Breite, welche zum ersten Versammlungsplaz angewiesen war, fand der Centurion nur sich allein. Juan Fernandez, der zweyte Sammelplaz, ward durch die Unrichtigkeit der Karten beträchtlich verfehlt; auch hatte der Schar-

bock die Hälfte der Mannschaft aufgerieben; und als man sich am 9ten Junius der lang gewünschten Insel näherte, waren von 500 Menschen, die da größtentheils gesund durch le Mairs Straße gesegelt waren, kaum 10 dienstfähige Leute vorhanden. Wie schrecklich bezahlt der Mensch seine Unwissenheit der wahren Erdkunde! wie unschätzbar sind ihm die Fortschritte der ernsthaften Wissenschaften! Dieß zeigte gleich darauf die traurige Lage der übrigen Schiffe noch deutlicher. Nur drey konnten sich, nach langem vergeblichen Ausschuchen des Versammlungsplazes, dort vereinigen. Von der Mannschaft des Gloucesters waren 200 gestorben, und von dem letzten Drittel war kein einziger vollkommen gesund. Die Perle und die Saverne waren gezwungen worden, nach Brasilien zurück zu kehren, und hiedurch auf immer von der Flotte getrennt zu bleiben. Der Wager gieng aber gänzlich verlohren; nur ein Paar Menschen, hierunter der nachmals so berühmte Commodor Byron, entgiengen nach tausend Gefahren dem Tod.

Anson Reise lehrte nun die Strömungen, die Untiefen kennen; Juan Fernandez ward nautisch beschrieben, und es ergab sich jetzt der hohe Werth des dortigen Seehundesfangs; zugleich ward die kleine, ihres Hafens wegen nicht unbedeutende Insel Tachin entdeckt.

Noch wüthete der Scharbock unter dem so sehr verminderten Schwader, als Anson schon ein spanisches Fahrzeug erbeutete. Kaum war aber seine Mannschaft durch die trefflichen Erfrischungen von Juan Fernandez geheilt und gestärkt, so eilte er höher hinauf zur spanischen Küste, und bemerzte sich zweyer bedeutenden Fahrzeuge, des Carmelos und der Santa Theresia. Auf letztere hatte sich unter mehreren Reisenden eine Spanierin vom Stande nebst ihren beiden jungen Töchtern eingeschiff; eine derselben war von großer Schönheit. Als sich diese

in den Händen der Engländer sahen, ihren Begriffen zufolge, Freibeuter und gewissenlose Rezer, zitterten sie nicht sowohl wegen ihres Vermögens, als wegen ihrer Ehre. Sie versteckten sich auf das ängstlichste, und selbst das Zureden und das bescheidenste Betragen der englischen Officiere war nicht im Stande ihre Angst zu mindern. Anson erhielt hievon Nachricht. Er befahl sofort, ihnen auf das ehrerbietigste zu begegnen; sie ungekränkt in den Zimmern ihres eigenen Schiffes zu lassen; die Matrosen durften sich ihnen nicht nähern, und der spanische Steuermann des eroberten Schiffes selbst mußte, als ihre beständige Wache, nicht von ihrer Seite weichen.

(Die Fortsetzung folgt.)

## C h a r a d e .

„Ach!“ sagte die Lisette  
Zu ihrer Schwester Rätthe,  
Die schon verehlicht war,  
Und schluchzend ihr erzählte,  
Wie heut' ihr Mann sie qualte,  
Der eifersüchtige Narr.

„Käm' unter's erste Pärchen  
Nur bald ich armes Märchen,  
Ich stieg es anders an:  
Schon in den Flittertagen  
Wollt ich die Hosen tragen,  
Mein Mann war's Weib, und ich der Mann.“

„Sonst sind zwar unsre Wehrs  
Nur Nägel, Nadeln, Scheere,  
Doch dürft' die dritte nicht  
An meiner Seite fehlen,  
Durch sie wollt' ich befehlen,  
Denn sie nur hat Gewicht.“

„Und sollten junge Herren  
Nicht mit Besuch beehren,  
So würd' ich meinen Mann  
Ins Ganze star verwandeln,  
Um ungenirt zu handeln  
Zu meiner Eh'lands = Bahn.“