

**Jules Verne**

# **Die großen Seefahrer des 18. Jahrhunderts - Erster Band**

**Erstes Capitel.**

**Erstes Capitel.**

*Astronomen und Kartographen.*

I.

Cassini, Picard und La Hire. Das Mittelmeer und die Karte von Frankreich. G. Delisle und D'Anville. Die Gestalt der Erde. Maupertuis in Lappland. La Condamine am Aequator.

Vor der Schilderung der großen, erfolgreichen Reisen im Laufe des 18. Jahrhunderts müssen wir erst der ungeheueren Fortschritte der Wissenschaften gedenken, welche diese in derselben und der kurz vorausgegangenen Periode machten. Sie berichtigten eine Menge tief eingewurzelter Irrthümer und gaben den astronomischen und geographischen Arbeiten überhaupt erst eine sichere Grundlage. Ohne den uns hier beschäftigenden Gegenstand besonders hervorzuheben, veränderten sie die Kartographie von Grund aus und gewährten der Schifffahrt eine bis dahin ungekannte Sicherheit.

Wohl hatte Galilei schon 1620 die Verfinsterungen der Jupitermonde beobachtet, doch blieb diese wichtige Entdeckung in Folge der Gleichgiltigkeit der Regierungen, des Mangels an hinreichend mächtigen Instrumenten und der durch die Schüler des großen italienischen Astronomen begangenen Irrthümer zunächst ohne Resultat.

Giovanni Domenico Cassini veröffentlichte im Jahre 1668 seine verbesserten »Tafeln der Bewegungen der Jupiter-Trabanten«, auf welche ihn Colbert im nächstfolgenden Jahre zur Direction der Pariser Sternwarte berief.

Im Juli 1671 stellte Philipp de la Hire auf Uranienborg auf der Insel Hveen (im Oeresund), und zwar an derselben Stelle wie Tycho de Brahe, seine berühmt gewordenen Beobachtungen an, und bestimmte u. A. mit Hilfe der Cassinischen Tafeln durch Rechnung die Längen-Differenz zwischen Paris und Uranienborg mit früher nie erreichter Genauigkeit.

Im nämlichen Jahre sandte die Akademie der Wissenschaften den Astronomen Johann Richer nach Cayenne, um daselbst die Parallaxen der Sonne und des Mondes zu studieren und dabei die Entfernungen des Mars und der Venus von der Erde zu messen. Diese allseitig gelungene Reise hatte übrigens ganz unerwartete Folgen und wurde Veranlassung zu einer Menge Arbeiten über die genauere Gestalt der Erde. Richer machte nämlich die Beobachtung, daß ein Sekundenpendel aus Paris in Cayenne binnen vierundzwanzig Stunden um zwei Minuten achtundzwanzig Secunden zurückblieb, ein Beweis, daß die Schwerkraft an letzterem Orte offenbar kleiner sein mußte als am erstgenannten. Newton und Huyghens schlossen aus dieser Thatsache weiter, daß die Erde an den Polen abgeplattet sein müsse. Bald darauf aber führten die von Abbé Picard vorgenommenen Messungen eines Erdengrades und die von den Cassinis, Vater und Sohn, betriebenen Arbeiten über die Mittagslinie die genannten Gelehrten zu einer ganz entgegengesetzten Anschauung, nach der sie die Erde vielmehr als ein an den Polen verlängertes Ellipsoid betrachteten. Es wurde das zum Anlaß der leidenschaftlichsten Erörterungen und vieler umfangreicher Arbeiten, aus welchen die astronomische und mathematische Geographie ganz unerwarteten Gewinn zogen.

Picard hatte es unternommen, den Raum zwischen den Breitengraden von Amiens und Malvoisine, eine Strecke von etwa einunddrittel Grad, direct zu messen. Da die Akademie jedoch der Meinung war, daß man durch Vermessung einer längeren Linie noch exactere Resultate erzielen müsse, beschloß sie, eine Messung der ganzen Länge Frankreichs von Nord nach Süd ausführen zu lassen. Als Meridian wählte man hierzu den der Sternwarte von Paris. Diese riesenhafte Triangulierungsarbeit wurde zwanzig Jahre vor Ausgang des 17. Jahrhunderts begonnen, später unterbrochen, wieder aufgenommen und endlich gegen 1720 zu Ende geführt.

Gleichzeitig erließ Ludwig XIV., auf Anregung Colberts, den Befehl, eine neue Karte von Frankreich herzustellen. Verschiedene Gelehrte begaben sich hierzu Zwischen 1679 und 1682 auf Reisen und bestimmten mittelst astronomischer Beobachtungen die Linie der Küsten am Atlantischen Ocean und am Mittelmeere.

Freilich stellte sich bald heraus, daß diese Arbeiten, sowie die durch Picard vollendete Meridian-Messung, die Bestimmung der Längen- und Breitenlage mehrerer größerer Städte Frankreichs und eine Specialkarte der geometrisch aufgenommenen Umgebungen von Paris noch lange nicht hinreichten, eine vollständige Karte von Frankreich zu entwerfen. Man mußte zu dem Ende ebenso zu Werke gehen wie bei der vorausgegangenen Meridian-Messung, mußte nämlich das ganze Land mit einem System einander berührender Dreiecke bedecken. Hierdurch erst wurden die Unterlagen zu der großen Karte von Frankreich gewonnen, welche mit Recht den Namen der Cassinischen trägt.

Schon die ersten Beobachtungen Cassinis und de la Hires führten die beiden Astronomen dahin, die Grenzen Frankreichs als weit beschränkter zu bestimmen, als man jene bisher angenommen hatte.

»Sie raubten dem Lande, sagt Desbourough Cooley in seiner »Geschichte der Reisen«, mehrere Längengrade von der Küste der Bretagne bis zur Bai von Biscaya und rückten ebenso die Küste von Languedoc und der Provence um etwa einen halben Grad herein. Diese Veränderungen gaben Ludwig XIV. Gelegenheit zu einem hübschen Scherze, indem er bei der Begrüßung der heimgekehrten Akademiker wörtlich äußerte: »Ich sehe mit Bedauern, meine Herren, daß Ihre Reise mir ein gutes Stück von meinem Reiche gekostet hat!«

Die Kartenzeichner hatten bisher übrigens auf die Berichtigungen der Astronomen kaum Rücksicht genommen. Schon in der Mitte des 17. Jahrhunderts verbesserten Peirese und Gassendi einen »500

Meilen« betragenden Fehler, der gewöhnlichen Karte des Mittelmeeres, welche die Entfernung zwischen Marseille und Alexandrien um ebensoviel zu hoch angab. Diese doch wahrlich nicht geringfügige Berichtigung wurde vollständig außer Acht gelassen, bis zu der Zeit, da der Hydrograph Jean Mathieu de Chazelles nach der Levante gesendet wurde, um das Gradbuch (Hafenbuch) des Mittelländischen Meeres herzustellen.

»Man hatte allgemein bemerkt, heißt es in den Sitzungsberichten der Akademie der Wissenschaften, daß die Karten alle die Ausdehnung der Landgebiete Europas, Afrikas und Amerikas zu groß angaben und den Pacifischen Ocean zwischen Asien und Amerika um ebensoviel zu klein darstellten. Diese Fehler veranlaßten denn auch mannigfache Irrthümer. Im Vertrauen auf ihre Karten täuschten sich z. B. die Lootsen bei der Reise de Chaumonts, des Gesandten Ludwigs XIV., nach Siam, sowohl bei der Hin- wie bei der Rückfahrt, und legten eine weit größere Strecke zurück, als sie glaubten. Auf der Fahrt vom Cap der Guten Hoffnung nach der Insel Java meinten sie, von der Sundastraße noch weit entfernt zu sein, während sie sich schon sechzig Meilen jenseits derselben befanden und bei günstigem Winde zwei Tage lang zurückfahren mußten, um in dieselbe einzulaufen; bei der Rückreise vom Cap der Guten Hoffnung nach Frankreich aber trafen sie auf die Insel Flores, das westlichste Eiland der Azoren, während sie fünfhundert Meilen östlich desselben zu segeln glaubten, und mußten dann noch zwölf Tage einen östlichen Kurs ein halten, um die Gestade Frankreichs zu erreichen.«

Die Verbesserungen der Karte von Frankreich waren, wie eben erwähnt, ziemlich umfängliche. Man überzeugte sich, daß Perpignan und vorzüglich Collioures weit östlicher lagen, als man bisher annahm. Um eine deutliche Vorstellung hiervon zu gewinnen, genügt es, die dem ersten Theile des 7. Bandes der Memoiren der Akademie der Wissenschaften beigegebene Karte von Frankreich zu betrachten. Diese trägt den astronomischen Beobachtungen, von welchen wir oben sprachen, Rechnung, während das alte, im Jahre 1679 von Sanson veröffentlichte und untergedruckte Kartenbild die hinzugekommenen Veränderungen vor Augen führt.

Cassini sprach mit vollem Rechte öffentlich das Urtheil aus, daß die Kartographie nicht mehr auf der Höhe der Wissenschaft stehe. Sanson z. B. hatte noch blindlings die Längenbestimmungen des Ptolemäus beibehalten, ohne die Fortschritte der Astronomie irgendwie zu berücksichtigen. Seine Söhne und Enkel veranstalteten nur vervollständigte Ausgaben der alten Karten, und die übrigen Geographen folgten demselben Geleise. Erst Wilhelm Delisle entwarf neue Karten unter Benützung der modernen Errungenschaften und verwarf kurz entschlossen Alles, was vor ihm geleistet worden war. Sein Eifer trieb ihn so sehr, daß er die ganze Arbeit binnen fünfundzwanzig Jahren vollendete. Joseph Nikolaus, ein Bruder des Vorigen, lehrte inzwischen Astronomie in Rußland und lieferte Wilhelm zu dessen Karten sehr werthvolles Material. Gleichzeitig besuchte Delisle de la Coyère, der jüngste der drei Brüder, die Küsten des Eismees, bestimmte astronomisch die Lage der wichtigsten Punkte und ging dann mit auf Behrings Schiff an Bord, kam aber bei Kamtschatka ums Leben.

Wenn sich alle drei Delisle verdient machten, so kommt Wilhelm unbestreitbar der Ruhm zu, die Kartographie gründlich umgewandelt zu haben.

»Es gelang ihm, sagt Cooley, die alten und neuen Messungen in Uebereinstimmung zu bringen und aus sehr vielen Unterlagen glücklich zu combiniren; statt seine Verbesserungen ferner nur auf einen Theil der Erde zu beschränken, umfaßte er damit die ganze Erdkugel, weshalb er mit Recht als der Schöpfer der neueren Geographie angesehen wird. Bei einer Reise durch Paris erwies ihm auch Peter der Große dadurch seine Hochachtung, daß er jenem einen Besuch abstattete und über Rußland allen Aufschluß gab, den er nur selbst gewähren konnte.«

Ist dieses Zeugniß eines Ausländers nicht triftig? Und wenn die französischen Geographen heute durch die Deutschlands und Englands überflügelt sind, liegt nicht ein Trost und eine Ermuthigung darin, zu wissen, daß wir uns auch früher schon in einem Fache ausgezeichnet haben, indem wir eben darnach streben, die einstige Ueberlegenheit wieder zu erobern?

Delisle lebte lange genug, um Zeuge der Erfolge seines Schülers J. B. d'Anville zu sein. Wenn der Letztere im Hinblick auf historische Wissenschaften unter Adrien Valois stand, so verdiente er doch seine weite Berühmtheit durch die Correctheit seiner Zeichnung, durch die Deutlichkeit und die künstlerische Erscheinung seiner Karten.

»Nur schwer ist die geringe Anerkennung zu begreifen, äußert sich E. Desjardins in seiner »Geschichte des römischen Galliens«, die man seinen Werken als Geograph, Mathematiker und Zeichner gezollt hat. Vorzüglich die letzteren sichern ihm ein ganz unvergleichliches Verdienst. D'Anville construirte zuerst eine Karte auf streng wissenschaftlicher Methode; das genügt allein zu seinem Ruhme ... Im Gebiete der historischen Geographie hat d'Anville ebenso bei Streitfragen einen seltenen gesunden Menschenverstand, wie einen merkwürdigen topographischen Instinct bei der Bestimmung unklarer Punkte bewiesen; dazu ist noch zu bemerken, daß er weder Gelehrter, noch hinreichend vertraut war mit der classischen Literatur.«

Die schönste Arbeit d'Anvilles ist seine Karte von Italien, dessen nebenbei übertriebener Längendurchmesser nach Anschauung der Alten von Osten nach Westen verlief.

Im Jahre 1735 führte Philipp Luache, dessen Name als Geograph ein wohlverdientes Ansehen genießt, eine neue Methode ein, indem er bei der Karte der Tiefen des Canals (*la Manche*) krumme Linien zur Andeutung der Hebungen und Senkungen des Bodens benützte. Zehn Jahre später veröffentlichte d'Après de Manneville seinen *Neptune oriental*, indem er verbesserte Karten der Küsten von Afrika, China und Indien lieferte. Damit verband er auch eine Art nautischen Leitfadens, der für jene Zeit um so werthvoller war, als man noch kein derartiges Hilfsmittel besaß. Bis an sein Lebensende verbesserte er diese Sammlung von Vorschriften, deren sich bis zum Ende des 18. Jahrhunderts alle französischen Seeofficiere als Führer bedienten.

In England nahm Halley unter den Astronomen und Physikern den ersten Rang ein. Er publicirte eine Theorie der »magnetischen Variationen« und eine »Geschichte der Moussons« (Jahreszeiten-Winde), die ihm den Befehl über ein Schiff einbrachten, um seine Theorie durch die Praxis erproben zu können.

Was d'Après bei den Franzosen gethan, das leistete Alexander Dalrymple in England. Nur konnte er sich niemals von einer Neigung zur Hypothese befreien, und glaubte z. B. stets an das Vorhandensein eines östlichen Continents. Sein Nachfolger war Horsburgh, dessen Name den Seefahrern immer werth und theuer sein wird.

Doch wenden wir uns nun zur Schilderung der zwei hochwichtigen Expeditionen, welche dem leidenschaftlich geführten Streite wegen der Gestalt der Erde ein Ende machen sollten. Die Akademie der Wissenschaften entsendete nämlich eine aus Godin, Bouguer und La Condamine bestehende Commission nach Amerika, um den Meridianbogen eines Grades am Aequator zu messen, während sie Maupertuis, mit einem gleichen Auftrag betraut, nach dem hohen Norden schickte.

»Ist die Abplattung der Erde, sagt dieser Gelehrte, nicht größer als Huyghens sie annimmt, so wird der Unterschied der in Frankreich schon gemessenen Meridiangrade und der ersten Grade in der Nähe des Aequators nicht groß genug sein, um nicht auf mögliche Irrthümer der Beobachter und die Unvollkommenheit der Instrumente zurückgeführt werden zu können. Beobachtet man aber am Pole, so muß die Differenz zwischen dem ersten, der Aequatoriallinie benachbarten Grade und z. B. dem 66. Grade, der den Polarkreis schneidet, selbst entsprechend der Hypothese Huyghens auffallend genug sein, um, trotz der zulässig größten Fehler, zweifellos erkannt zu werden, weil sich diese Differenz ebenso viele Male vervielfältigt, als Meridiangrade zwischen jenen Gegenden liegen.«

Das zu lösende Problem lag also klar vor Augen und sollte am Pole wie am Aequator in Angriff genommen werden, um einen Streit zu beenden, in dem Newton und Huyghens zuletzt Recht behielten.

Die Expedition ging auf einem in Dünkirchen ausgerüsteten Schiffe unter Segel, Es beteiligten sich bei derselben außer Maupertuis noch die Akademiker de Clairaut, Camus und Lemonnier, der Abbé Outhier, Canonicus von Bayeux, der Secretär Sommereux, der Zeichner Herbelot und der gelehrte schwedische Astronom Celsius.

Als der König von Schweden die Mitglieder der Commission in Stockholm empfing, sagte er zu ihnen: »Ich habe den blutigsten Schlachten beigewohnt, würde aber lieber in die mörderischste derselben zurückkehren, als die Reise unternehmen, welche Sie eben vorhaben!«

Natürlich durfte man hier nicht an eine Vergnügungsfahrt denken, wo Schwierigkeiten aller Art, fortwährende Entbehrungen und eine entsetzliche Kälte die gelehrten Naturforscher bedrohen mußten. Doch was sind ihre Leiden im Vergleich zu dem Elende, den Gefahren und schweren Prüfungen, welche die späteren Nordpolarfahrer, wie Roß, Parry, Hall, Payer u. A. zu erdulden hatten?

»In Torneå, im Grunde des Bottnischen Meerbusens und in der Nähe des Polarkreises, fand man die Häuser unter dem Schnee begraben, sagt Damiron in seiner »Lobrede auf Maupertuis«. Wagte man sich ins Freie, so schien die Kälte die Brust zerreißen zu wollen, und es verriethen sich die immer noch zunehmenden Kältegrade durch das Geräusch vom Bersten des Holzes, aus dem hier alle Gebäude errichtet sind. Bei der auf den Straßen herrschenden Einsamkeit kam man auf den Gedanken, daß die Bewohner dieser Stadt ausgestorben sein möchten. Wo man aber Menschen traf, fand man auch Verstümmelte, welche bei so überaus harter Temperatur Arme oder Beine eingebüßt hatten. Und hier in Torneå sollten die Reisenden noch nicht einmal bleiben!«

Heutzutage, wo man diese Oertlichkeiten und die Strenge des arktischen Klimas besser kennt, ist man ja im Stande, sich eine Vorstellung zu machen von den Schwierigkeiten, denen die kühnen Reisenden begegnen mußten.

Im Juli 1736 begannen sie ihre Thätigkeit. Jenseits Torneå fanden sie nur noch unbewohnte Gebiete. Sie waren nur allein auf ihre eigenen Hilfsmittel angewiesen, um die Bergspitzen zu erklimmen, auf denen Signalstangen als Verknüpfungspunkte der langen Dreieckkette errichtet wurden. In zwei unabhängigen Abtheilungen vorgehend, um zwei Messungen statt einer zu erhalten und um unumgängliche Fehler möglichst zu verringern, gelang es den kühnen Naturforschern nach Ueberwindung zahlloser Hindernisse, welche in den Memoiren der Akademie der Wissenschaften vom Jahre 1737 geschildert sind, festzustellen, daß die Länge des Meridianbogenstückes zwischen den Parallelkreisen von Torneå und Kittis  $55.023\frac{1}{2}$

Toisen betrug. Unter dem Polarkreise maß der Meridiangrad demnach etwa 1000 Toisen mehr als Cassini angenommen, und übertraf die Länge des von Picard zwischen Paris und Amiens vermessenen Gradbogens noch um 377 Toisen (1 Toise = 1949 Meter). Die Erde war an den Polen also merklich abgeplattet, eine Tatsache, gegen deren Anerkennung sich die Cassini, Vater und Sohn, lange Zeit sträubten.

Vorkämpfer der Physik, Ihr, neue Argonauten,  
Die Berg erkletterten, den Wogen sich vertrauten,  
Bringt aus den Ländern, die drei Kronen unterthan,  
Die Meßwerkzeuge heim, zwei Lappinnen obendrein,  
Ihr habt bestätigt, dort, wo keiner leben kann,  
Was Newton schon gewußt ohn aus dem Haus zu sein!

So äußerte sich Voltaire, nicht ohne malitiöse Pointe; dann spielt er auf die beiden Schwestern an, die Maupertuis mitbrachte, und deren eine ihn zu verführen wußte, mit den Worten:

Solch Fehler ist zu häufig wohl!  
Genug, daß es der einzige,  
Den man begangen auf dem Weg zum Pol!

»Uebrigens, sagt A. Maury in seiner »Geschichte der Akademie der Wissenschaften«, gab die Leistungsfähigkeit der Instrumente und Methoden, deren sich die nach dem hohen Norden entsendeten Astronomen bedienten, den Vertheidigern der polaren Abplattung der Erde mehr Recht, als sie thatsächlich verdienten; im folgenden Jahrhundert schon führte der schwedische Astronom Svenborg jene unfreiwilligen Überschätzungen in einer schönen, in französischer Sprache veröffentlichten Abhandlung auf ein bescheideneres Maß zurück.«

Inzwischen betrieb auch die, von der Akademie nach Peru gesendete Commission ihre analogen Arbeiten. Zu ihr gehörten La Condamine, Bouguer und Godin, alle Drei Mitglieder der Akademie, Joseph von Jussieu, Decan der medicinischen Facultät, für die botanische Forschung, der Chirurg Seniersgues, der Uhrmacher Godin des Odonais und ein Zeichner. Am 16. Mai 1735 verließ dieselbe La Rochelle. Die Gelehrten kamen zunächst nach St. Domingo, wo einige astronomische Beobachtungen angestellt wurden, dann nach Carthagena, Puerto-Bello, überschritten den Isthmus von Panama und landeten endlich, am 9. März 1736 bei Manta auf peruanischem Boden.

Bouguer und La Condamine trennten sich hier von den Uebrigen, beschäftigten sich vorzugsweise mit der Bewegung des Pendels und erreichten auf verschiedenen Wegen Quito.

La Condamine folgte der Küste bis zum Rio de las Esmeraldas und entwarf die Karte des Gebietes, das er nur unter den größten Schwierigkeiten durchzog.

Bouguer dagegen wendete sich südlich gegen Guayaquil, drang durch sumpfige Urwälder und gelangte nach Caracol, am Fuße der Cordillerenkette, zu deren Ueberschreitung er volle sieben Tage brauchte. Er folgte dabei demselben Wege, wie früher Pater dAlvarado, auf dem siebzig von dessen Leuten umkamen, darunter die drei ersten Spanier, welche in das Land einzudringen versuchten. In Quito kam Bouguer am 10. Juni an. Diese Stadt zahlte damals dreißig- bis vierzigtausend Einwohner, hatte einen Bischof als Gerichtsvorstand

und besaß viele religiöse Körperschaften, nebst zwei Collegien. Das Leben war daselbst sehr billig; nur für fremde Waaren wurden ganz unerhörte Preise gefordert; so kostete ein einfacher Glasbecher beispielsweise achtzehn bis zwanzig Francs.

Die Gelehrten bestiegen den Pichincha, einen Berg in der Nachbarschaft Quitos, dessen Ausbrüche der Stadt wiederholt verderblich wurden; sie sahen aber bald ein, daß es unthunlich war, die Dreiecke ihres Meridians in solcher erstaunlichen Höhe zu construiren, und mußten sich begnügen, die nöthigen Signalstangen auf minder emporragenden Hügeln anzubringen.

»Fast tagtäglich beobachtet man auf den Gipfeln dieser Berge, sagt Bouguer in seiner der Akademie der Wissenschaften vorgelesenen Denkschrift, eine außergewöhnliche Erscheinung, welche gewiß ebenso alt ist wie die Erde, vor uns jedoch noch von Niemand bemerkt worden zu sein scheint. Als wir sie zuerst wahrnahmen, befanden wir uns Alle auf einem Berge Namens Pambamarca. Anfangs umhüllte uns eine dichte Wolke, welche bald vorüberzog, so daß wir die Sonne in vollem Glänze aufsteigen sahen. Die Wolke strich darauf an der anderen Seite des Berges hin. Sie war indeß kaum dreißig Schritte von uns entfernt, als jeder sein Schattenbild über sich, aber auch nur das seinige erblickte, weil die Dunstmasse natürlich eine unebene Oberfläche hatte. Die geringe Entfernung ermöglichte es, alle Einzelheiten des zweiten Bildes genau zu erkennen; man sah z. B. Arme, Beine und den Kopf ganz deutlich. Am meisten verwunderte es uns aber, daß der letztere mit einer Art Heiligenschein, einer aus drei oder vier kleineren, concentrischen und sehr lebhaft gefärbten Kreisen bestehenden Aureole umgeben erschien, von denen jeder in den Farben des Regenbogens, mit dem Roth nach außen, erglänzte. Die Abstände dieser Kreise von einander waren gleich groß; der innerste leuchtete etwas schwächer. In weiter Entfernung zeigte sich dann noch ein großer weißer Ring, der das ganze Bild umrahmte. Das seltsame Phänomen erschien jedem Beobachter wie eine Art Apotheose.« Da die Instrumente jener Zeit weit unvollkommener waren als die heutigen und vorzüglich der Einwirkung jeder Temperaturveränderung unterlagen, so mußten sie mit größter Sorgfalt und peinlichster Aufmerksamkeit auf alle Nebenumstände gebraucht werden, um nicht durch gehäufte kleine Irrthümer zuletzt ein Resultat mit großem Fehler zu ergeben. Bouguer und seine Begleiter vermieden es daher, stets den dritten Winkel eines Dreiecks aus seinen zwei schon bekannten Winkeln zu berechnen, sondern maßen alle drei Winkel.

Nachdem sie nun die Länge der durchmessenen Strecke in Toisen erhalten, galt es noch festzustellen, welchen Theil des äußeren Erdumfanges dieselbe darstellte? Diese Frage ließ sich aber nur mittelst astronomischer Beobachtungen lösen.

Nach Ueberwindung vielfacher Hindernisse, die wir hier nicht eingehend schildern können, und manchen merkwürdigen Beobachtungen, unter anderen der der Abweichungen, welche die Anziehung der Berge auf das Pendel veranlaßt, gelangten die Gelehrten zu einem Endergebnisse, das die Beobachtungen der nach Lappland entsendeten Commission allseitig bestätigte. Nicht Alle kehrten gleichzeitig nach Frankreich zurück. Jussieu setzte seine naturgeschichtlichen Studien noch mehrere Jahre hindurch fort, und La Condamine wählte zur Rückkehr nach Europa den Weg längs des Amazonenstromes, eine bedeutungsvolle Reise, auf die wir später noch zurückkommen werden.

## II.

### **Die Kaperkriege im 18. Jahrhundert.**

Wood-Rodgers Reise. Abenteuer Alexander Selkirks. Die Galopagos-Inseln. Puerto Seguro. Rückkehr

nach England. Georges Ansons Expedition. Staatenland. Die Insel Juan Fernandez. Tinia. Macao. Wegnahme der Gallion. Der Canton-Fluß. Ergebnisse der Kreuzfahrt.

In Spanien tobte der Successionskrieg. Darauf beschlossen mehrere Rheder in Bristol, einige Fahrzeuge auszurüsten, um die spanischen Schiffe im Stillen Ocean anzugreifen und die Küsten Südamerikas zu verheeren und zu plündern. Die beiden hierzu bestimmten Schiffe, die »Duc« und die »Duchesse«, unter Führung der Capitäne Rodgers und Courtney wurden mit aller Sorgfalt ausgerüstet und mit der für eine so weite Reise erforderlichen Provision versehen. Der berühmte Dampier, der sich durch seine abenteuerlichen Fahrten und Seeräubereien einen so hervorragenden Namen erworben hatte, verschmähte es nicht, die Stelle eines Obersteuermannes anzunehmen. Obwohl diese Expedition sich mehr durch materielle Resultate als durch Bereicherung der Erdkunde auszeichnete, enthält die Geschichte derselben doch einige bemerkenswerthe Züge, welche der Ueberlieferung werth sind.

Am 2. August 1708 verließen die »Duc« und die »Duchesse« die königliche Rhede von Bristol. Gleich zu Anfang ist hier zu bemerken, daß für die Mannschaft während der ganzen Dauer der Reise eine Art Tagebuch zum Gebrauch ausgelegt wurde, um alles Vorkommende darin zu verzeichnen, damit die geringsten Irrthümer und die kleinsten Versehen gut gemacht werden könnten, bevor sich die Erinnerung der Thatsachen verwischen konnte. Ueber die Reise selbst ist bis zum 22. December nichts zu sagen. Am genannten Tage kamen die Falklands-Inseln in Sicht, welche nur wenige Seefahrer berührt haben. Rodgers ging jedoch nicht ans Land; er begnügt sich mit der Bemerkung, die Gestade derselben seien denen von Portland ähnlich, nur weniger hoch als diese.

»Alle Hügel, fügt er hinzu, scheinen fruchtbaren Boden zu haben; sie senken sich, mit Bäumen bestanden, allmählig zur Küste, der es nicht an guten Häfen gebricht.«

Diese Inseln besitzen jedoch keinen einzigen Baum und brauchbare Häfen giebt es, wie wir später sehen werden, sehr wenig. Man erkennt hieraus, wie wenig zuverlässig die Angaben Rodgers sind, und daß die Seefahrer gut daran gethan haben, denselben nicht allzu viel Vertrauen zu schenken.

Von genannter Inselgruppe aus steuerten die Schiffer direct nach Süden und drangen bis 60° 58' der Breite vor. Hier ward es gar nicht mehr eigentlich Nacht; die Kälte war sehr streng und der Seegang so schwer, daß die »Duchesse« verschiedene Havarien erlitt. Die zur Berathung versammelten Offiziere beider Fahrzeuge erklärten es für unzweckmäßig, noch weiter nach Süden zu segeln, und man schlug nun einen westlichen Kurs ein. Am 15. Januar 1709 überzeugte man sich, daß das Cap Horn umschiffet und die kleine Flottille in den Stillen Ocean eingelaufen sei.

Jener Zeit enthielten fast sämmtliche Seekarten abweichende Angaben über die Lage der Insel Juan Fernandez. Auch Wood-Rodgers, der daselbst Wasser fassen und sich mit frischem Fleische versorgen wollte, traf auf jene ganz unerwarteter Weise.

Am 1. Februar setzte er ein Boot aus zur Aufsuchung eines geeigneten Ankerplatzes. Während man dessen Rückkehr erwartete, wurde vom Ufer ein großes Feuer sichtbar. Sollten hier spanische oder französische Schiffe ans Land gegangen sein? Würde man sich das Wasser und die so nöthigen Nahrungsmittel erkämpfen müssen? Während der Nacht traf man alle, von der Vorsicht gebotenen Anordnungen, doch zeigte sich auch am folgenden Morgen kein feindliches Schiff. Schon glaubte man, die Gegner hätten sich zurückgezogen, als die Rückkehr der Schaluppe aller Ungewißheit ein Ende machte. Mit dem Boote folgte



ein in Ziegenfelle gehüllter Mann, dessen Gesicht noch verwilderter aussah als seine Kleidung.

Es war das ein schottischer Matrose, mit Namen Alexander Selkirk, der in Folge eines Zerwürfnisses mit seinem Kapitän vor nun vierundeinhalb Jahren auf dieser wüsten Insel ausgesetzt worden war. Dieser hatte auch das wahrgenommene Feuer entzündet.

Während seines Aufenthaltes in Juan Fernandez sah Selkirk zwar viele Schiffe in der Nähe vorübersegeln, doch gingen nur zwei derselben hier vor Anker. Von deren Matrosen entdeckt, die auf ihn Feuer gaben, verdankte Selkirk seine Rettung nur seiner Gewandtheit, indem er schnell auf einen Baum kletterte und sich im Laube zu verbergen wußte.

»Man hatte ihn, heißt es in dem betreffenden Berichte, ans Land gesetzt mit seinen Kleidungsstücken, einem Bett, einer Flinte nebst einem Pfund Pulver und einigem Kugelvorrath, etwas Tabak, einer Hacke, einem Messer, einem kupfernen Kessel, dazu mit einer Bibel und anderen Erbauungsschriften, sowie mit seinen Instrumenten und Büchern. Der arme Selkirk befriedigte seine Bedürfnisse so gut als möglich, hatte während der ersten Monate große Mühe, seine Niedergeschlagenheit zu bekämpfen und das Entsetzen zu überwinden, das ihm die namenlose Verlassenheit einflößte.

Aus dem Holze der Piment-Myrthe erbaute er sich nahe bei einander zwei Hütten, welche er mit den Fellen der Ziegen bedeckte, die er, so lange sein Pulver ausreichte, nach Bedarf erlegte. Als dasselbe zu Ende ging, half er sich, um Feuer anzuzünden, damit, daß er zwei Stücke Pimentholz an einander rieb. Nach völligem Verbrache des Pulvers fing er die Ziegen im Laufe und erlangte durch die fortwährende Uebung eine solche Gewandtheit, daß er mit unglaublicher Schnelligkeit durch die Wälder lief und Hügel und Felsen erkletterte; er übertraf die besten Läufer, sowie einen Hund, den wir an Bord hatten, erhaschte die flüchtigen Ziegen und brachte sie auf dem Rücken herbei. Er erzählte uns auch, wie er eines Tages, in hitziger Verfolgung eines solchen Thieres begriffen, nach einem durch Strauchwerk verborgenen Abhang gelangt und denselben sammt seiner Beute hinabgestürzt sei. Durch den Fall verlor er das Bewußtsein und fand, wieder zu sich gekommen, die Ziege todt neben sich liegen. Vierundzwanzig Stunden lang blieb er damals an der Stelle liegen und vermochte sich auch dann nur mit größter Mühe nach seiner eine Meile entfernten Hütte zu schleppen, die er fernere zehn Tage nicht verlassen konnte.

Seine Nahrung würzte der Verlassene mit Steckrüben, welche jedenfalls die Mannschaft irgend eines Schiffes hier zurückgelassen hatte, mit Palmenkohl, Piment und Jamaika-Pfeffer. Als sein Schuhwerk und seine Kleidung unbrauchbar wurden, was eben nicht lange dauerte, ersetzte er diese durch Ziegenfelle, wobei ihm ein Nagel als Nähadel dienen mußte. An Stelle des bis auf den Rücken abgenützten Messers verfertigte er sich einige neue aus eisernen Faßreifen, die er zufällig am Strande fand. Das Sprechen hatte er wegen Mangels an Uebung so weit verlernt, daß er sich nur mit Mühe verständlich zu machen vermochte. Rodgers nahm den Armen mit an Bord und stellte ihn als Hochbootsmann an.

Selkirk ist nicht der einzige Seemann, der auf Juan-Fernandez allein zurückgelassen wurde. Wir erinnern daran, daß Dampier daselbst einen von 1681 bis 1684 verlassenen Mosquito aufnahm, und man weiß auch aus der Geschichte Sharps und anderer Flibustier, daß der einzige Ueberlebende eines an der Inselküste gestrandeten Fahrzeuges hier fünf volle Jahre zubrachte, bis ihn ein anderes Schiff erlöste. Selkirks Schicksal benützten manche Schriftsteller zum Vorwurfe hübscher Jugendschriften, deren bekannteste in Deutschland Campes »Robinson Crusoe«, in Frankreich Saintines Roman »Seul!« (»Allein!«) geworden sind.

Am 14. Februar verließen die beiden Schiffe Juan Fernandez und begannen ihren Zug gegen die Spanier. Rodgers überfiel Guyaquil, wo er eine große Beute machte, und bemächtigte sich einiger Schiffe, die ihm freilich mehr Gefangene als Geld in die Hände lieferten.

Dieser Theil seiner Fahrt bietet für uns kein Interesse, so daß wir hier nur einige Angaben über die Insel Gorzone anführen, wo er eine Art Affen traf, denen er wegen ihrer langsamen Bewegungen den Namen »Faulthiere« gab; ferner über Tercamez, dessen mit vergifteten Pfeilen und Flinten bewaffnete Einwohner ihn mit Verlust zurückwies, und endlich über die unter 2° nördlicher Breite gelegenen Galapagos-Inseln. Dieser Archipel ist nach Rodgers sehr vielgliedrig, unter seinen etwa fünfzig Inseln fand er aber auf keiner genießbares Süßwasser. Dagegen bemerkte er neben zahllosen Turteltauben sehr viele Land- und Seeschildkröten von außerordentlicher Größe nach denen die Spanier früher die Inselgruppe taufte und furchtbare Seehunde, von denen einer kühn genug war, ihn anzugreifen.

»Ich befand mich am Strande, sagt er, als jener mit geöffnetem Rachen und der Wuth eines entsprungenen Kettenhundes aus dem Wasser auf mich zustürzte. Dreimal holte er zum Angriff aus. Jedesmal stieß ich ihm meine Lanze in die Brust und brachte ihm eine tiefe Wunde bei, die ihn unter entsetzlichem Geschrei zum Rückzuge nöthigte. Auch zuletzt drehte er sich noch einmal um und wies mir brüllend die gewaltigen Zähne. Vor kaum vierundzwanzig Stunden war übrigens auch einer meiner Leute in höchster Gefahr gewesen, von einem solchen Ungethüme getödtet zu werden.«

Im December zog sich Rodgers auf einer Gallion aus Manilla, die er gelegentlich eroberte, nach Puerto-Seguro an der Küste Kaliforniens zurück. Von seiner Mannschaft drangen Einige in das Innere des Landes ein. Sie fanden daselbst dichte Wälder von hochstämmigen Bäumen, zwar kein Anzeichen von Bodencultur, wohl aber an vielen Stellen aufsteigende Rauchsäulen, als Beweis, daß die Gegend doch bewohnt war.

»Die Eingeborenen, sagt Abbé Prévost in seiner »Geschichte der Reisen«, sind von hoher starker Gestalt, aber weit schwärzer als irgend einer der Indianer, die er in der Südsee gesehen. Sie trugen lange schwarze, schlichte Haare, die ihnen bis auf die Schenkel herabfielen. Die Männer gingen meist ganz nackt, die Frauen dagegen bedeckten sich theilweise mit Blättern oder einem scheinbar aus solchen hergestellten Stück Stoff, oder endlich mit Thierfellen, Vogelbälgen u. dgl. ... Einzelne erschienen geschmückt mit Hals- und Armبändern aus Holzstäbchen und Muschelschalen; andere trugen um den Hals rothe Beeren und Perlen, deren Durchbohrung sie offenbar nicht verstanden, denn letztere erwiesen sich nur ringsum eingeschnitten und durch einen herumgeschlungenen Faden verbunden. Sie fanden diesen Schmuck so schön, daß sie die Glashalsbänder der Engländer verächtlich zurückwies. Nur für Messer und Arbeitsgeräthe zeigten sie lebhaftes Vorliebe.«

Die »Duc« und die »Duchesse« verließen Puerto-Seguro am 12. Januar 1710 und landeten zwei Monate später bei der Insel Guaham, einer der Mariannen. Hier nahmen sie Lebensmittel ein und erreichten dann, durch die Straßen von Butan und Saleyer segelnd, Batavia, Nach längerem, unfreiwilligem Aufenthalt in dieser Stadt und am Cap der Guten Hoffnung ankerte Rodgers am 1. October bei Dunes.

Obwohl er sich nicht des Näheren über die heimgebrachten Schätze ausläßt, kann man sich von denselben doch eine hinlängliche Vorstellung machen, wenn man Rodgers von den Barren und Speisegeschirren aus Gold und Silber reden hört, über die er seinen glücklichen Rhedern Rechnung ablegt. -

Auch die Fahrt des Admiral Anson, welche wir im Nachfolgenden schildern, gehört zu der Kategorie der Kaperzüge; sie beschließt aber die Reihe jener Seeräuber-Expeditionen, welche die Sieger entehren, ohne die Besiegten zu vernichten. Bereichert auch der Genannte die Erdkunde selbst nach keiner Seite, so enthält sein Bericht doch viele verständige Betrachtungen und interessante Beobachtungen aus sehr wenig bekannten Gebieten. Dieselben rühren übrigens nicht, wie der Titel meldet, von Richard Walter, dem Caplan der Expedition, sonder nach Nichols » *Literary anecdotes*« von Benjamin Robins her.

Georges Anson ward im Jahre 1697 in Staffordshire geboren. Seemann von Kindheit auf, wußte er sich bald bemerkbar zu machen. Er genoß den Ruf eines geschickten und glücklichen Schiffsführers, als er 1739 den Befehl über ein, aus der »Centurion« mit 60 Kanonen, der »Glocester« mit 50, der »Severe« mit gleichviel, der »Perle« mit 40, der »Wager« mit 28 Kanonen, der Schaluppe »Trial« und zwei Transportschiffen für Lebensmittel und Schießbedarf bestehendes Geschwader übernahm. Außer einer Mannschaft von 1460 Köpfen führte diese Flotte noch 470 Invaliden oder Marinesoldaten mit sich.

Am 18. September 1740 verließ die Expedition England und ging über Madeira, die Insel Santa Katharina nahe der Küste Brasiliens, ferner über den Hafen St. Julien durch die Lemaire-Straße.

»Wie abschreckend auch der Anblick von Feuerland wirken mag, sagt der Bericht, der von Staatenland übertrifft ihn doch noch bedeutend. Hier besteht die Küste nur aus einer Reihe unübersteiglicher Felsen, über welche noch scharfe Spitzen hinausragen und die bei ihrer außerordentlichen Höhe unter einer Decke ewigen Schnees verborgen liegen. Nur schauerliche Schlünde unterbrechen zuweilen die Steinmauer. Kaum vermag man sich etwas Traurigeres und Wilderes vorzustellen als diese Küste.«

Kaum traten die letzten Schiffe aus der Meerenge heraus, als das Geschwader von häufigen Böen, Windstößen und Stürmen überfallen wurde, so daß die erfahrensten Matrosen gestanden, noch niemals derartige Orkane erlebt zu haben. Dieses abscheuliche Wetter hielt sieben Wochen ohne Unterlaß an. Es bedarf wohl kaum einer Erwähnung, daß die Flotte dabei namhafte Havarien erlitt und eine Menge Matrosen verlor, welche theils durch die Wellen über Bord gespült, theils von Krankheiten dahingerafft wurden, die sich in Folge fortwährender Feuchtigkeit, wie der ungesunden Nahrung entwickelten.

Zwei Schiffe, die »Severe« und die »Perle«, versanken, vier andere wurden außer Sicht verschlagen. Anson konnte in Valdivia, das im Fall einer Trennung als Sammelplatz bestimmt war, nicht einlaufen. Weit darüber hinaus verschlagen, gelang es ihm erst bei Juan Fernandez, wo er am 9. Juni eintraf, ans Land zu gehen. Die »Centurion« bedurfte eines Zufluchtsortes am nöthigsten. Vierundzwanzig Mann von ihrer Besatzung waren umgekommen, sie entbehrte des Trinkwassers und der Scorbut wüthete dermaßen unter ihrer Mannschaft, daß kaum zehn Mann zum Beziehen der Wachen fähig waren. Drei andere Fahrzeuge in nicht minder schlechtem Zustande trafen ebenfalls bald hier ein.

Jetzt galt es zuerst den erschöpften Leuten Erholung zu gönnen und die empfindlichsten Schäden der Schiffe auszubessern. Anson führte die Kranken ans Land und brachte sie an einer wohlgeschützten Stelle in freier Luft unter; dann durchstreifte er, gefolgt von den kräftigsten Matrosen, die Insel in allen Richtungen, um deren Rheden und Küsten aufzunehmen. Der beste Ankerplatz wäre, nach Anson, die Cumberland-Bai. Der südöstliche Theil von Juan Fernandez eine kleine Insel von beiläufig fünf Meilen Länge auf zwei der Breite ist trocken, steinicht und baumlos, das Land tiefliegend und im Verhältniß zur Westküste sehr eben. Kresse, Portulak, Orseille, Steckrüben, sicilische Rüben u. dgl. wucherten hier in Ueberfluß, ebenso wie Hafer und Klee. Anson ließ Möhren und Lattich säen, auch Pflaumen-, Aprikosen- und Pfirsichkerne stecken. Er überzeugte sich, daß die vielen Böcke und Ziegen, welche frühere Büffeljäger hier zurückgelassen und die

sich erst stark vermehrt hatten, jetzt nur weit minderzählig vorhanden waren. Die Spanier hatten nämlich, um ihren Feinden diese schätzbare Hilfsquelle versiegen zu machen, hier eine Menge halbverhungertes Hunde ausgesetzt, welche auf die Ziegen Jagd machten und deren eine solche Anzahl verzehrten, daß zu jener Zeit kaum noch zweihundert vorhanden waren.

Der Chef des Geschwaders – denn so wird Anson in dem Berichte stets bezeichnet – ließ auch die etwa fünfundsiebzig Meilen von Juan Fernandez entfernte Insel Mas-a-fuero untersuchen. Kleiner als jene ist sie doch waldreicher, besser bewässert und beherbergt weit mehr Ziegen.

Gegen Anfang December hatten sich die Mannschaften so weit erholt, daß Anson daran dachte, nun seinem eigentlichen Ziele, dem Kaperkrieg gegen die Spanier, näher zu treten. Er erbeutete zuerst etliche Schiffe mit kostbaren Waaren und Goldbarren und legte die Stadt Pacta in Asche. Die Spanier selbst schätzten ihren hierdurch erlittenen Verlust auf anderthalb Millionen Piaster.

Nun begab sich Anson nach der Bai von Quiba, in der Nähe von Panama, um der Gallion aufzulauern, welche die Schätze der Philippinen alljährlich nach Acapulco überbringt. Begegneten die Engländer hier auch keinem einzigen Bewohner, so fanden sie doch, neben einigen elenden Hütten, große Haufen von Muscheln und schöner Perlmutter, welche die Fischer von Panama den Sommer über hier liegen zu lassen pflegen. Unter den reichlichen, an diesem Orte vorhandenen Nahrungsmitteln verdienen besonders die Riesenschildkröten hervorgehoben zu werden, welche gewöhnlich zweihundert Pfund wiegen und die man auf höchst eigentümliche Weise einfängt. Zeigt sich nämlich eine solche schlafend auf der Wasseroberfläche, so taucht ein geübter Schwimmer unfern derselben unter, erfaßt beim Wiederauftauchen deren Schale nahe dem Schwanz und sucht sie herabzuziehen. Dadurch erwacht jene und beginnt sich zu wehren, hält aber ebendabei den Menschen so lange über Wasser, bis Boote herankommen, um beide aufzunehmen.

Nach ziemlich fruchtloser Kreuzfahrt sah sich Anson genöthigt, drei spanische Schiffe, die er genommen und bemannt hatte, zu verbrennen. Nach Vertheilung ihrer Besatzung und Ladung auf die »Centurion« und »Glocester«, die beiden einzigen noch übrigen Schiffe des Geschwaders, beschloß Anson am 5. Mai 1742, nach China zu segeln, wo er Verstärkung und Proviant zu finden hoffte. Zu dieser vorher auf etwa sechzig Tage berechneten Ueberfahrt brauchte er aber volle vier Monate. In Folge eines heftigen Sturmes sprang die »Glocester« leck und mußte, bei der Unmöglichkeit, das Schiff mit der stark verminderten und geschwächten Mannschaft länger zu halten, verbrannt werden. Nur Geld und Lebensmittel wurden von derselben noch übergeführt nach der »Centurion«, dem letzten Ueberbleibsel der stolzen, vor kaum zwei Jahren von Englands Gestaden absegelten Flotte.

Anson kam, weit aus seiner Route verschlagen, hoch nach Norden, wo er am 26. August die Inseln Atanaron und Serigan auffand; am folgenden Tage entdeckte er Saypan, Tinian und Agnigan, welche zu dem Archipel der Mariannen gehören. Ein spanischer Sergeant, den er in dieser Gegend auf einer kleinen Schaluppe gefangen nahm, theilte ihm mit, daß die Insel Tinian unbewohnt sei, aber Ueberfluß besitze an Rinderheerden, Geflügel und herrlichen Früchten, wie Orangen, Limonen, Citronen, Cocospalmen, Brotfrucht bäumen u.s.w. Natürlich kam diese Nachricht der »Centurion« sehr gelegen, denn ihre Besatzung belief sich nur noch auf 71, durch Entbehrungen und Krankheiten tief erschöpfte Leute, dem Reste von 2000 Matrosen, welche die Flotte bei der Abfahrt mit sich führte.

»Der Boden ist hier trocken und etwas sandig, lautet der Bericht, wobei auf Wiesen und in Wäldern ein zarterer und gleichmäßigerer Rasen gedeiht, als man ihn sonst im Tropenklima zu finden pflegt; das Land steigt von dem Ankerplatze der Engländer bis zur Mitte der Insel allmählig an; bevor es aber seine größte

Höhe erreicht, unterbrechen dasselbe mehrere Niederungen mit trefflichem Klee und verschiedenen Blumen, und umrahmt von schönen Wäldern, deren Bäume köstliche Früchte erzeugen. Die Thiere, während des größten Theiles des Jahres die einzigen Herren dieser prächtigen Gefilde, erhöhen nur die romantischen Reize dieser Stellen und tragen nicht wenig dazu bei, ihnen ein wahrhaft entzückendes Aussehen zu verleihen. Nicht selten sieht man Tausende von Rindern friedlich auf einer solchen großen Prairie weiden, ein um so merkwürdigerer Anblick, weil dieselben bis auf die meist schwarzen Ohren alle von milchweißer Farbe sind. Trotz der Verlassenheit der Insel erweckt das fortwährende Brüllen und der Anblick so zahlreicher Haustiere, welche sich auch in den Wäldern tummeln, doch unwillkürlich die Gedanken an Farmen und Dörfer.«

Wirklich ein bezauberndes Bild! Sollte ihm der Verfasser aber nicht einige Reize nachsagen, welche nur in seiner Einbildung vorhanden waren? Nach so langer Seefahrt mit vielen Stürmen ist es wohl nicht zu verwundern, wenn die grünenden Urwälder, die Ueppigkeit der Pflanzenwelt, der Reichthum an thierischem Leben auf den Geist der Begleiter des Lord Anson einen überwältigenden Eindruck hervorbrachten. Wir werden übrigens bald erfahren, ob seine Nachfolger von Tinian ebenso entzückt gewesen sind wie er.

Anson konnte sich trotz alledem einer gewissen Unruhe nicht entschlagen. Wohl fand er Gelegenheit, sein Schiff gut auszubessern, auf dem Lande lagen aber doch noch viele Kranke in Erwartung gänzlicher Wiedergenesung, und an Bord blieb nur eine kleine Anzahl Matrosen zurück. Der Ankergrund bestand aus Korallen und man hatte alle Vorsicht nöthig, ein Zerschneiden der Kabel zu verhüten. Da erhob sich zur Zeit des Neumondes ein heftiger Wind und brachte das Schiff zum Treiben. Die Anker bewährten sich wohl, nicht aber die Taue, und so schwankte die »Centurion« auf das offene Meer hinaus. Ohne Unterlaß grollte der Donner und der Regen stürzte in solchen Strömen herab, daß man auf dem Lande nicht einmal die von dem Schiffe ausgehenden Nothsignale hörte. Anson, die meisten Officiere und ein großer Theil der Mannschaften, zusammen 113 Köpfe, waren auf dem Lande zurückgeblieben und sahen sich nun des einzigen Hilfsmittels beraubt, von Tinian fortzukommen.

Die Verzweiflung war entsetzlich, die Bestürzung unaussprechlich. Anson aber, ein energischer und um Auskunftsmittel nie verlegener Mann, wußte seine Leute bald umzustimmen. Noch blieb ihnen eine den Spaniern abgenommene Barke übrig, und diese wollten sie verlängern, um alle Menschen und die nöthigen Nahrungsmittel zur Ueberfahrt bis China aufnehmen zu können. Neunzehn Tage später kehrte die »Centurion« zurück, die Engländer schifften sich am 21. October ein und erreichten bald glücklich Macao. Seit zwei Jahren, d. h. seit ihrer Abreise aus England, ankerten sie zum ersten Male in einem befreundeten Hafen!

»Macao, sagt Anson, das früher sehr reich, stark bevölkert und im Stande war, sich gegen seine chinesischen Grenznachbarn zu vertheidigen, hat von seinem ehemaligen Glanze viel verloren. Obwohl es noch immer von Portugiesen bewohnt und durch einen, vom Könige von Portugal ernannten Gouverneur verwaltet wird, zehrt es doch gewissermaßen von der Gnade der Chinesen, die es leicht aushungern und überwältigen könnten; der Gouverneur hütet sich auch sorgsam, jene zu reizen.«

Anson mußte sogar an den nächsten chinesischen Gouverneur einen Drohbrief ablassen, um nur die Erlaubniß auszuwirken, noch dazu gegen sehr hohe Preise, Nahrungsmittel und die nöthigste Ausrüstungs-Reserve aufkaufen zu dürfen. Dann machte er öffentlich bekannt, daß er nach Batavia abfahre, und ging am 19. April 1743 unter Segel. Anstatt aber nach den holländischen Besitzungen zu steuern, wendete er sich nach den Philippinen und lauerte daselbst auf die von Acapulco zurückkehrende Gallion, welche ihre Ladung dort gewöhnlich sehr theuer verkaufte. Gewöhnlich führten diese Schiffe 44 Kanonen und 500 Mann Besatzung. Anson zählte bloß 200 Matrosen, darunter etwa nur 30 Schiffsjungen; dennoch

erschien ihm das Mißverhältnis der Kräfte kein Hinderniß, denn ihn reizte die Hoffnung auf reiche Beute, und die Habgier seiner Leute erschien ihm als hinlängliches Unterpfand für deren Kampfesmuth.

»Warum, so fragte Anson eines Tages den Küchenmeister, warum bringen Sie nichts mehr von den Lämmern, die wir in China kauften, auf die Tafel? Wären diese alle aufgezehrt? Der Herr Geschwader-Chef möge gütigst entschuldigen, erwiderte der Gefragte, noch sind zwei vorhanden, aber ich dachte sie aufzubewahren, um damit den Kapitän der Gallione zu bewirthen.«

Niemand, nicht einmal der Küchenmeister zweifelte also an dem erhofften Ausgang. Anson traf übrigens seine Anstalten sehr geschickt und wußte die kleine Zahl seiner Leute durch leichtere Beweglichkeit besser auszunützen. Es entspann sich wirklich ein lebhafter Kampf mit der Gallione; die Matten, mit denen die Schanzkleidung derselben geschützt war, fingen Feuer und die Flammen leckten bald am Fockmast empor. Zwei Feinde auf einmal zu bekämpfen, ward den Spaniern zu schwer. Sie ergaben sich nach zweistündigem Kampfe, der ihnen 77 Tode und 84 Verwundete gekostet hatte.

Die Beute war sehr beträchtlich: »1,313.843 Achter und 35.682 Unzen Silber in Barren, außer einer Quantität Cochenille und einigen anderen, im Vergleich zu dem Silberfange minder werthvollen Waaren. Unter Hinzurechnung des früheren Raubes belief sich die gesammte Beute nun nahezu auf 600 000 Pf. Sterling, ohne die Schiffe, Waaren u. s. w. zu rechnen, welche die Engländer den Spaniern verbrannt oder zerstört hatten und die wohl einen ebenso hohen Werth erreichen mochten.«

Nach seinem Raubzuge lief Anson das Ufer von Canton an, verkaufte dort die ganze übrige Beute weit unter ihrem Werthe für 6000 Piaster und kehrte nach einer Abwesenheit von drei Jahren und neun Monaten am 15. Juni 1744 nach Spithead zurück. Sein Einzug in London glich einem Triumphzuge. Unter Trommelwirbel und Trompetenton und unter lautem Jubelruf der Volksmenge brachten 32 Lastwagen die auf 10 Millionen geschätzte Beute, welche unter den Officieren und Matrosen getheilt wurde, ohne daß selbst der König zu einem Anspruch dabei berechtigt war.

Bald nach seiner Rückkehr nach England erhielt Anson die Ernennung zum Contre-Admiral und übernahm mehrere wichtige Kommandos. Im Jahre 1747 gelang es ihm, nach heldenhaftem Ringen den Marquis La Jonquière-Taffanel gefangen zu nehmen. Nach diesem Erfolge zum ersten Lord der Admiralität und zum Admiral befördert, unterstützte er 1758 den Versuch einer Landung der Engländer bei St. Malo und starb in London bald nach seiner Heimkehr.