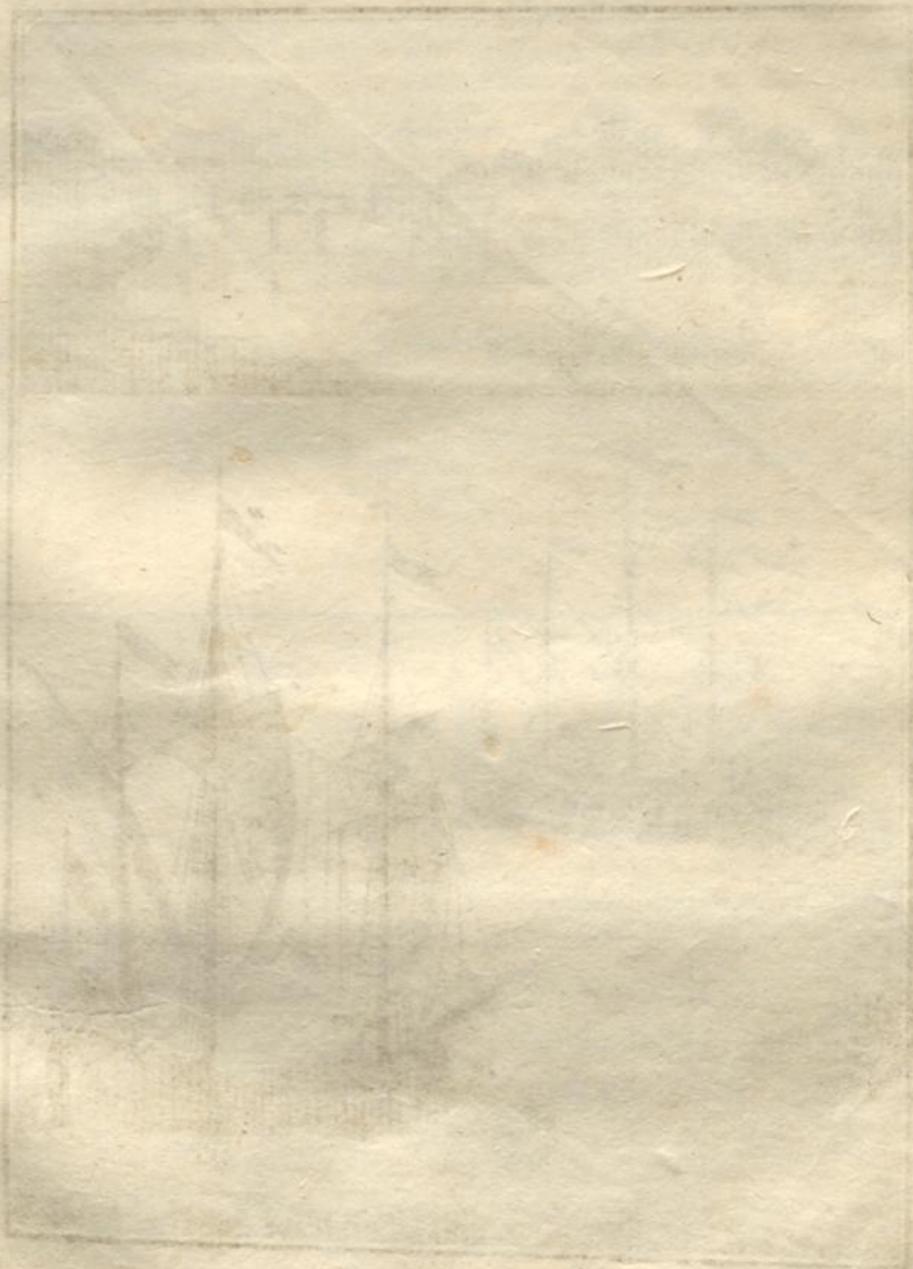


hem
sche
im-
or-

18 24



m-



Sollner del.

A. Nahl sculp.

N^{ro} 31.

1 Das Schiff	navis, is, f.	la nave	le navire	the schip (schipp)
2 der Ruderknecht	remex, igis, m.	il vogatore, rema- tore	le rameur	the rower (roher)
3 das Ruder	remus, i.	il reme	la rame	the oar (ohr)
4 das Last- und Kriegs- schiff	navigium, ii.	il vascello	le vaisseau	the man (männ)
5 der Vordertheil	prora, æ.	la proda	la proue	the prow (proh)
6 der Hintertheil	puppis, is, f.	la poppa	la poupe	the poop (puhp)
7 das Steuerruder	clavus, i.	il timone	le gouver- nail	the rudder, helm (ruddy, hellm)
8 der Mastbaum	malus, i.	l'álbero	le mat	the mast (masse)
9 die Segelstangen	antennæ.	le corde	les états	the stays (stähs)
10 die Segel	vela.	le vela	les voiles	the veils (vehle)
11 die Flagge	aplustre, is, n.	la bandiera	le pavillon	the flag (flägf)
12 der Anker	anchora, æ.	l'ancora	l'ancre	the anchor (änker)
13 der Bootsknecht, Matrose	nauta, æ.	il marinaio	le matelot	the seaman (sibmänn)

Die Schiffahrt.

Da wir in dem vorigen Blatte von den verschiedenen Fahrzeugen gehandelt haben, deren sich die Menschen bedienen, um Lasten auf dem festen Lande von einem Ort zu dem andern zu bringen, so wollen wir in diesem Stücke die verschiedenen Fahrzeugen betrachten, wovon die Menschen in eben dieser Absicht auf dem Wasser Gebrauch machen.

Unstreitig muß derjenige viel Verwegenheit gehabt haben, der sich zuerst auf einem schwachen Brette der stürmischen See überlassen hat. Schwimmendes Holz, das ihm ins Gesicht fiel, kann ihn leicht auf den Gedanken gebracht haben, vermittelst desselben auf dem Wasser zu fahren. Es ist aber mit dieser Fahrt, mit der Schiffahrt, wie mit andern Erfindungen gegangen. Sie ist erst nach und nach zur Vollkommenheit gebracht worden, und hat mehr als 1000 Jahre gebraucht, ehe sie in den Zustand gekommen ist, worin wir sie jetzt sehen.

Die ersten Wasserfahrzeuge bestanden aus Baumrinden, aus ausgehöhlten Bäumen, aus Schaalen von großen Schildkröten, oder wohl gar aus Thierfellen. Es gibt noch jetzt viele wilde und arme Völker in allen Welttheilen, welche keine andere Schiffe haben. Solche armselige Fahrzeuge sind freylich nur auf Flüssen, und höchstens nur an den Ufern hin brauchbar, und weiter erstreckte sich auch die Schifffahrt eine geraume Zeit nicht. Selbst da, als die Phönizier, Griechen und andere handelnde Völker anfangen große Schiffe zu bauen, that man mit denselben zwar weite Reisen; allein man fuhr doch immer nur längst den Küsten hin, damit man bey dem geringsten Ansehe eines Sturmes in einen Hafen einlaufen konnte.

Erst im fünfzehnten Jahrhunderte wurde die Schifffahrt durch den Compaß um vieles erleichtert. Es ist derselbe eine in einer Büchse verwahrte, auf einem Stifte von Messing im Gleichgewicht schwebende Stahlnadel, deren Spitze mit dem Magnetsteine bestrichen ist. Indem sich nun dieselbe beständig gegen den Nordpol wendet, so werden die Schiffer dadurch unterrichtet, welchen Weg sie auf dem Meere machen müssen. Vor dieser Erfindung richteten sie sich allein nach dem Gestirne, und hatten, wenn Nacht und Ungewitter dieselben verbergen, immer lebendige Vögel bey der Hand, davon sie nach und nach einen fliegen ließen, und dessen Fluge sie folgten, in Meinung, daß sie aus natürlicher Empfindung die Gegend des Landes zu finden wissen. Durch den Compaß aber, den sichersten Wegweiser, bekamen auch die Schiffe ein ganz anderes Ansehen. Da man nunmehr sehr weite und große Reisen unternehmen konnte, so mußten die Schiffe viel größer und stärker gebaut werden, als bisher; welches auch um des Geschützes willen nöthig war, mit welchem man die Schiffe besetzte, und welches man vorher gleichfalls nicht gekannt hatte.

Ein Wasserfahrzeug wird bewegt, entweder durch Stangen oder durch Ruder, oder durch den in den Segeln aufgefangenen Wind, oder durch dem Strom, oder auf mehr Arten zugleich.

Ein hohles Fahrzeug auf dem Wasser mit einem vertieften Boden heißt in der gewöhnlichsten Bedeutung ein Schiff, zum Unterschiede von einem Wasserfahrzeuge, mit einem flachen Boden, oder einer Prahme, einem Floße.

Ehedem, da unsere heutigen großen Schiffe noch unbekannt waren, hieß ein jeder kleiner Kahn oder Rachen schon ein Schiff. Jetzt ist dieses Wort nur noch die allgemeine Benennung aller großen Fahrzeuge dieser Art, um sie von den kleinern zu unterscheiden.

Man bauet vornehmlich zwey Arten von Schiffen: Kauffareyschiffe und Kriegsschiffe. Jene werden blos zur Handlung gebraucht, und haben wenige oder gar keine Ka-

nonen, und nur so viel Leute, als zum Dienst des Schiffes nothwendig sind. Ihre Größe wird nach der Zahl der Tonnen berechnet, die sie führen können. Eine Tonne hält 2000 Pfund. Ein Schiff von 40 Tonnen kann also eine Last von 80000 Pfund tragen.

Die Kriegs- oder Orlogschiffe sind weit größer und stärker als die Kauffartheschiffe. Da sie zum Kriege gebraucht werden, so werden sie auch mit Kanonen und Soldaten besetzt. Die größten derselben, welche auch Schiffe vom ersten Range heißen, führen gemeiniglich hundert Kanonen und tausend Mann Soldaten. Die kleinsten nur 16 Kanonen und 150 Mann. Ein großes Kriegsschiff ist 162 Fuß lang, 44 Fuß breit, und 20 Fuß tief. Sein großes Segel erfordert 363 Ellen Leinwand; zu allen Segeln zusammen genommen aber, sind 1404 Ellen nöthig. Es kostet ungefähr 2 Tonnen Goldes zu bauen *), und kann, wenn es gut gebaut ist, und nicht verunglückt, 40 bis 50 Jahre gebraucht werden. Alle Kriegsschiffe, welche so groß sind, daß sie bey einem Seetreffen mit in die Linie gestellt werden können, werden auch Schiffe von der Linie genennet, und alle Kauffartheschiffe und Kriegsschiffe, weil ihr Bord oder Rand hoch über dem Wasser hervor raget, Schiffe vom hohen Borde.

*) Hr. Büsching theilt im 6. Thl. S. 445 seiner Lebensbeschreibung folgende Rechnung von den Bau- und Ausrüstungskosten einiger Kriegsschiffe von 70 und 60 Kanonen mit, welche in Schweden neu erbauet und ausgerüstet worden sind. Ein Kriegsschiff von 70 Kanonen hat 153,114 fl. und ein Kriegsschiff von 60 Kanonen 97845 fl. sächsischen Geldes zu bauen gekostet. Hier ist aber von bloßen Schiffen ohne Equipage und Mannschaft, ohne Besütz und Kriegsbedarf und ohne Lebensmittel die Rede. In England rechnet man die Kosten eines Schiffes:

von 100 Kanonen	85,558	Pfund	Sterling	zu 9 fl.	819,957
— 90	29,885	—	—	oder	258,947
— 80	23,638	—	—	—	212,472
— 70	17,785	—	—	—	158,855
— 60	14,197	—	—	—	125,773
— 50	—	—	—	—	95,454
— 40	—	—	—	—	63,022
— 30	—	—	—	—	52,614
— 20	—	—	—	—	33,390

Die gewöhnlichen Seeoffiziere und Schiffsbediente, welche sich vornehmlich auf einem großen Kriegsschiffe befinden, sind folgende: 1) der Schiffs-Capitän, welcher über alle Offiziere, Soldaten und Matrosen das Commando führt; 2) der Schiffs-Lieutenant, welcher die Geschäfte und Befehle des Capitäns ausrichtet; 3) der Schiffs-Commendeur, der stets die Soldaten in guter Ordnung erhalten muß; 4) der Schiffs-Prediger; 5) der Schiffer, der die Aufsicht über die Segel und alle Equipage hat; 6) der Steuermann; 7) der Hoch- oder Hauptbootsmann, der hauptsächlich über die Anker und deren Gebrauch gesetzt ist; 8) der Schreiber; 9) der Barbier; 10) der Schiffszimmerman; 11) der Constabler; 12) zehn bis

zwölf Büchschiffer; 13) der Schiemann, oder Quartiermeister, welcher insonderheit die Aufsicht über die Pompen hat; 14) der Proviantmeister, nebst seiner Maat oder Gehülffen; 15) der Mundkoch; 16) der Schiffskoch; 17) der Bootsmann, oder Wegweiser in den Hasen; 18) der Segelmacher; 19) der Tischler; 20) der Schmied; 21) der Feuerwerker; 22) der Profos; 23) Bootskleute oder Matrosen; 24) Soldaten, deren bis 300, und mehr gezehlet werden.

Eine beträchtliche Anzahl von Kriegsschiffen heißt eine Flotte, und eine kleinere eine Eskadre oder ein Geschwader. Was die Festungen auf dem Lande sind, eben das sind die Kriegsschiffe auf dem Lande.

Ausser den Last- und Kriegsschiffen gibt es noch mehrere Schiffe: 1) Transportschiffe, deren man sich bedient, um Truppen von einem Lande in das andere über zu setzen; 2) Branders, die man mit brennbaren Materien angefüllet, anstecket, und in die Mitte der feindlichen Schiffe treibet; 3) Galeeren, mit niedrigem Borde, die man sowohl mit Segeln als mit Rudern regieren kann. Zu Ruderknechten werden Missethäter genommen, deren oft gegen 300 auf einer einzigen Galeere, zu beyden Seiten derselben, Tag und Nacht arbeiten müssen. Die größte Art derselben heißt Galeosen, und die kleinste, Galioten; 4) Chalupen, lange, und spitze Fahrzeuge, welche nebst den 5) Booten, an die grossen Schiffe angehängt werden; 6) die Jagt, ein leichtes, zu Schnellsegeln eingerichtetes Fahrzeug; 7) Gondeln, eine Art Chalupen, deren man sich vornehmlich zu Venedig bedienet; und endlich 8) große Rähne oder Schuten, und kleine Rähne.