



This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

- + *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
- + *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
- + *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
- + *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at <http://books.google.com/>

US
2337
15



U. S. 2337.15



Harvard College Library

FROM THE

BRIGHT LEGACY.

Descendants of Henry Bright, jr., who died at Watertown, Mass., in 1686, are entitled to hold scholarships in Harvard College, established in 1830 under the will of

JONATHAN BROWN BRIGHT of Waltham, Mass., with one half the income of this Legacy. Such descendants failing, other persons are eligible to the scholarships. The will requires that this announcement shall be made in every book added to the Library under its provisions.

Received *22 Dec., 1892.*

SITZUNGSBERICHTE

DER

KAIS. AKADEMIE DER WISSENSCHAFTEN IN WIEN

PHILOSOPHISCH-HISTORISCHE CLASSE.

BAND CXXI.

0

IV.

COLUMBUS'

FAHRT NACH TUNIS.

VON

HUGO SCHMIDT,

K. UND K. LINIENSCHIFFSLEUTNANT

(MIT EINER TAFEL.)

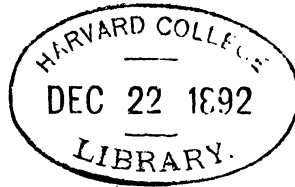
2
WIEN, 1890.

IN COMMISSION BEI F. TEMPSKY

BUCHHÄNDLER DER KAIS. AKADEMIE DER WISSENSCHAFTEN

US 2337.15-

~~1373.32~~



Bright funds

Druck von Adolf Holzhausen,
k. und k. Hof- und Universitäts-Buchdrucker in Wien.

Sowohl in den ‚Historie‘,¹ in denen Fernando Colombo seinem Vater ein biographisches Denkmal gesetzt hat, als auch in der ‚Historia de las Indias‘,² bei deren Niederschrift dem ehrwürdigen Verfasser die Urschrift der eben genannten ‚Historie‘ vorgelegen, wird eine Fahrt Christoph Columbus' erwähnt, die er von der Insel San Pietro bei Sardinien nach dem ‚Cap Carthagine‘ unternahm.

Zum leichteren Verständniss der später folgenden Besprechung möge hier die Erzählung über diese Fahrt folgen.

Bei Las Casas schreibt Admiral Columbus in einem Briefe an die katholischen Majestäten:

A me acaeció que il Re Reynel, que Dios tiene, me envió a Tunez para prender la galeaza Fernandina, y estando ya sobre la isla de San Pedro in Cerdegna me dijo

In fast wörtlicher Uebereinstimmung haben die von Ulloa übersetzten ‚Historie‘:

A me avvenne che il Rè Reynel, il quale Dio a appresso di se, mi mandò a Tunigi perch'io prendessi la galeazza Fernandina, e giunto presso all'isola di San Pietro in Sar-

¹ Historie del S. D. Fernando Colombo . . . tradotte nel Italiano dal S. Alfonso Ulloa. In Venetia 1571. Appresso Francescho de Franceschi Saneese. c. 3, fol. 8^b.

² Historia de las Indias por Fr. Bartholomé de las Casas publicada ahora por vez primera conforme à los originales del autor. Coleccion de doc. ined. p. la hist. de España l. I, c. 3, t. LXII, p. 48.

una saetía, que estaban con la dicha galeaza Fernandina dos naos y una carraca, por lo qual se alteró la gente, que iba commigo, y determinaron de non seguir el viaje salvo de se volver á Marsella por otro nao y mas gente. Yo visto que non podia sin algun arte forzar su voluntad ortogué su demanda y mudando el cebo del aguja, di la vela al tiempo que anochecía y otro dia al salir del sol estábamos dentro del cabo de Carthagine teniendo todos ellos pro cierto que íbamos a Marsella.

degnà mi fu detto, che erano con detta galeazza due navi ed una carraca per la qual cosa si turbo la gente, che era meco, e deliberarono de non passar piú innanzi, ma di tornar indietro a Marsiglia per un' altra nave e piu gente. Ed io vedendo che non poteva senza alcuna arte sforzar la lor volontà, concessi loro quel, che volevano, e mutando la punta del bussolo, feci spiegar le vele al vento essendo gia sera; ed il di seguente al apparir del Sole ci ritrovammo dentro al capo di Carthagina credendo tutti per cosa certa, che a Marsiglia n'andassimo.

Columbus' Fahrt ist in der Abhandlung des Herrn Directors Dr. A. Breusing ‚Zur Geschichte der Kartographie‘¹ besprochen und aus technisch-nautischen Gründen als schwer möglich hingestellt worden. ‚Columbus,‘ sagt Director Dr. Breusing, ‚hätte die Mannschaft auch über die Richtung des Windes täuschen und ihnen erklären müssen, wie es möglich sei, dass der Wind gerade aus der entgegengesetzten Richtung wehe, ohne dass Jemand gerade von diesem Umsprunge etwas bemerkt hätte. Das konnte er aber nicht, denn auf nichts wird an Bord so sehr Acht gegeben als auf die Richtung des Windes, und schon aus der Vergleichung der Windrichtung mit dem herrschenden Seegange, d. h. der Richtung der Wellenbewegung, hätte sich die Täuschung ergeben.‘

Diese Folgerung Director Dr. Breusing's ist jedoch nur auf den einen Fall bezogen, dass sich Columbus bereits unter Segel befand und einen bestimmten Curs (etwa den auf Marseille) steuerte. Das ist jedoch in der ganzen, allerdings sehr knapp gehaltenen Erzählung nicht gesagt.

¹ S. Kettler's Zeitschrift für wissenschaftliche Geographie 1881, II, p. 186.

Im Folgenden mögen nun mehrere Fälle angeführt werden, wie Columbus unter gewissen Voraussetzungen seine Mannschaft über die Richtung der Fahrt wohl täuschen konnte.

Zunächst muss angenommen werden, was ja auch Director Dr. Breusing als nothwendig voraussetzt, dass die Nacht ganz dunkel war. Nimmt man nun weiter an, dass Columbus wegen eintretender Windstille sich im Südwesten San Pietro's auf etwa eine oder anderthalb Seemeilen Entfernung vor Anker gelegt habe, um hier die Windstille abzuwarten — wie dies in der Nähe der Küste von Segelfahrzeugen häufig gethan wird, damit bei frisch einsetzender Brise die Fahrt fortgesetzt werde — nimmt man dann an, dass kurz nach Eintritt der Dunkelheit wirklich günstige Brise aufgesprungen sei, dass Columbus dies bemerkt und den Compass entsprechend verstellt habe, so muss es ihm ein Leichtes gewesen sein, die Mannschaft über die Richtung der Fahrt zu täuschen.

Eine zweite Annahme ist: Columbus befand sich in See unter Segel; das Schiff hatte bei Windstille die Steuerfähigkeit verloren und lag in einem beliebigen Curse. Columbus bemerkte an vereinzelt leichten Windstößen, dass günstige Brise einsetzen werde, und änderte nun die Einstellung der Rose über der Nadel.

Noch eine dritte Annahme wäre möglich, nämlich die, dass Columbus sich auf einer Galeazze befand; fuhr er doch aus, um eine solche zu nehmen. Solche Fahrzeuge bedienten sich ausser der Segel auch noch der Riemen (Ruder) zur Vorwärtsbewegung.¹ Wenn nun Columbus — auch diesmal Windstille vorausgesetzt — die Verstellung der Compassrose vornahm, während das Schiff unter Riemen fuhr, so konnte er einen Curswechsel um 180° durch einen leichten Druck auf das Steuerruder bewerkstelligen, ohne dass es die rojende (rundernde) Mannschaft merkte. Als dann später günstiger Wind einsetzte, benützte er diesen zur raschen Fahrt nach dem Cap Carthago.

Von diesen drei Annahmen scheint aus folgenden Gründen die erste die grösste, die zweite die geringste Wahrscheinlichkeit zu besitzen. Zunächst sagt Columbus ausdrücklich: 'ich setzte Segel, als es Nacht wurde'; es waren also vorher keine

¹ S. John Charnock, *History of Marine Architecture*, vol. II, p. 22.

Segel beigesetzt. Dann liess sich im Hafen bei der in diesem Falle herrschenden geringeren Aufmerksamkeit der Mannschaft die Verstellung der Compassrose bequem und unbemerkt durchführen. Eine weitere Erwägung spricht für die erste und gegen die dritte Annahme: Columbus musste, als er den Plan der Täuschung fasste, bereits einige Aussicht haben, im Dunkel der Nacht die Reise bis in die Nähe der tunesischen Küste zu vollenden. Diese Aussicht erlangte Columbus erst, sobald der aufspringende Wind sich als genügend stark und stetig gezeigt hatte. Es ist daher unwahrscheinlich, dass Columbus unter Riemen gegen Marseille fahrend, den Curswechsel vorgenommen und es bleibt als das Wahrscheinlichste übrig, dass er vor Anker sein Manöver mit der Compassnadel ausführte.

Man kann sich den Vorgang etwa folgendermassen vorstellen: Columbus erhielt spät am Nachmittage die Nachricht, dass die Galeazze ‚Fernandina‘ nicht allein segle. Als er seine Genossen zur Weiterfahrt nicht überreden konnte, legte er sich bei eintretender Windstille um Sonnenuntergang, etwa im Südwesten San Pietro's vor Anker. Bis zum Eintritt vollständiger Dunkelheit mag nun immerhin eine volle Stunde verflossen sein. Inzwischen sprang Brise auf, die im Verlaufe der nächsten Stunde so auffrischte, dass das Gelingen von Columbus' Plan gesichert schien. Jetzt verstellte er die Rose über der Nadel und liess von der getäuschten Mannschaft Segel setzen. Befand sich Columbus wirklich im Südwesten von San Pietro, so hatte er nach dem Verlassen des Ankerplatzes sowohl zur Fahrt nach Marseille als zu der an die tunesische Küste freies Fahrwasser, und es war kein weiterer Curswechsel zur Umsteuerung von Schiffahrtshindernissen nothwendig, der bei vollständiger Dunkelheit gefahrvoll gewesen wäre und vielleicht auch der Mannschaft die eben vollzogene Täuschung geoffenbart hätte.

Damit aber die rasche Fahrt an die Küste von Tunis wahrscheinlich werde, ist es nothwendig, dieselbe in eine December- oder Jännernacht zu verlegen. In 38° Breite dauert die Winternacht höchstens $14^h 38^m$; für die Dauer der Fahrt müssen wir aber, wie sich gleich zeigen wird, wenigstens zwölf Stunden rechnen. Wenn sich Columbus aus den früher angeführten Gründen erst etwa zwei Stunden nach Sonnenunter-

gang zur Fahrt entschloss, so blieben ihm im December oder Jänner immer noch zwölf Stunden dazu übrig.

Konnte aber Columbus innerhalb zwölf Stunden das von San Pietro etwa 180 Seemeilen entfernte Cap Carthago erreichen? Director Breusing sagt, ‚dass es zwar möglich, aber höchst unwahrscheinlich sei‘. In der That gehört eine Segelfahrt von 180 Seemeilen in zwölf Stunden — auch ein ganz vorzügliches Segelschiff vorausgesetzt — zu den grössten Seltenheiten.

Nun aber hat Herr Prof. M. Büdinger in seinen ‚Acten zur Columbusgeschichte‘¹ zuerst darauf hingewiesen, dass die Lage Carthago's im Mittelalter nicht allen Kartographen und Seeleuten genau bekannt war. Auf Fra Mauro's Weltkarte,² welche für die hier in Betracht kommende Zeit als die getreueste Wiedergabe der besten Portulane des Mittelmeeres gelten kann, ist Carthago so eingezeichnet, dass man als Cap Carthago irgend eine zwischen Cap Farina und Cap Serrat gelegene Landspitze bezeichnen kann. Allerdings sind andere ältere und auch jüngere Karten in Bezug auf Carthago genauer, so die Karte Visconti's aus dem Jahre 1318 (das Original ist in der Wiener Hofbibliothek), dann die sogenannte pisanische Seekarte aus dem 14. Jahrhundert³ und ganz besonders die trefflich ausgeführte des Gratosus Benincasa aus dem Jahre 1480. (Original ebenfalls in der Wiener Hofbibliothek.) Diese drei geben Carthago an die richtige Stelle. Die im Folgenden aufgezählten Karten des 16. Jahrhunderts schliessen sich mehr an Fra Mauro an: die für König Heinrich II. von Frankreich verfertigte Karte,³ die etwa gleichzeitig entstandene Sebastian Cabot's, die Diego Ribeiro's⁴ (1529) und die Juan de la Cosa's³ (1500).⁵

¹ p. 32 des Separatabdruckes, p. 664 der Sitzungsberichte der kais. Akademie der Wissenschaften, Jahrgang 1886. Siehe überdies ‚Zur Columbus-Literatur‘ desselben Autors p. 15 und 16; Separatabdruck aus ‚Mittheilungen der k. k. Geographischen Gesellschaft‘ Heft 8 und 9, 1889.

² Photographische Wiedergabe von Th. Fischer; Ongania, Venedig 1877.

³ In M. Jomard's *Monuments de la Géographie*, Paris (ohne Jahreszahl), Bl. 17—22, 23—26, 37—38.

⁴ In Lelewel's *Géographie du moyen-âge*, Atlas Bl. 42.

⁵ Befremdend ist es, sogar noch in der Karte der *Geographia Blaviana* (Amsterdam 1662), im Bande, der über Africa handelt, Carthago an der

Diese so verschiedenen Angaben machen es wahrscheinlich, dass Columbus irgend ein Cap der tunesischen Nordküste am ehesten wohl das am weitesten gegen Norden vorspringende Cap Bianco, für Cap Carthago hielt. Dafür spricht auch noch der Umstand, dass zur Erreichung des wirklichen Cap Carthago die Umsegelung des gefährlichen inselumlagerten Cap Farina nothwendig gewesen wäre. Ein Kurswechsel unter diesem Cap aber wäre bei vollständiger Dunkelheit und bei rascher Fahrt zu gefährlich gewesen.

Cap Bianco ist aber von San Pietro etwa 130 Seemeilen entfernt und konnte von Columbus bei einer Durchschnittsfahrt von nicht ganz elf Seemeilen in der Stunde erreicht werden. Eine solche Geschwindigkeit pflegt zwar unter Segel nicht sehr oft vorzukommen, hat aber durchaus nicht mehr den Charakter des Unwahrscheinlichen. So legte z. B. S. M. Corvette ‚Dandolo‘ auf der Reise vom La Plata nach Capstadt im April 1870 innerhalb 24 Stunden 243 Seemeilen zurück; ebenso machte S. M. Schiff ‚Nautilus‘ am 6. October 1885 auf der Reise von Kobé nach Hongkong 130 Seemeilen und am 13. December 1886 im rothen Meere über 120 Seemeilen in zwölf Stunden.¹ Diese Beispiele liessen sich leicht aus den Tagebüchern von nur auf Segelschiffahrt angewiesenen Handelsfahrzeugen vermehren.

Absichtlich wurde hier die Entfernung von San Pietro bis zum Cap Bianco selbst in Rechnung gezogen und nicht die bis in Sicht dieses Caps. Herr Professor Büdinger hat in der früher erwähnten Schrift ‚wie hoffentlich nach spanischem Seegebrauche zulässig‘ die Worte ‚dentro del cabo de Carthagine‘ als ‚in Sicht des Cap Carthago‘ gefasst. Dadurch würde aller-

Medscherdamündung eingezeichnet zu finden, obwohl im Texte des Werkes der Verfasser sich auf seine Kenntniss der Lage Carthagos viel zu Gute thut. (Qui autem Tunetum ac Carthaginem eodem prorsus situ confundunt, vehementer mihi errare videntur‘; p. 26 b. ‚Quidquid autem hoc de nomine sit, ea (sc. Carthago) nihilominus aut saltem promontorium ejus veteris nominis est retinens‘; p. 28 b. Dann folgt im Texte eine richtige, in der Zeichnung jedoch nicht berücksichtigte Angabe: ‚Sinui ea (sc. urbs Tunetum) adsidet, qui lacum Goletanum efficit, distatque Carthagine veteri leucis quinque, p. 26 b.

¹ Diese Angaben wurden mir von Herrn k. und k. Fregattencapitän C. Spetzler zur Verfügung gestellt.

dings die Nachtfahrt auf etwa 100 Seemeilen und die stündliche Fahrt auf 8·3 Seemeilen abgekürzt werden. Nach italienischem Seemannsbrauche heisst aber ‚stare dentro al capo di Carthagine‘ (wie Ulloa übersetzt hat) soviel als ‚sich innerhalb des Cap Carthago befinden, es erreicht, es umschiffen haben‘. Es liegt nahe, dass diese Fügung mit dem spanischen Seemannsbrauche übereinstimmt, da doch Ulloa den Sinn der spanischen Fügung richtig übertragen hat. Columbus' Fahrt erstreckte sich also bis an das Cap Carthago selbst.

Nach dem Gesagten scheint also Columbus' Fahrt von San Pietro nach dem falschen Cap Carthago wohl möglich. Ob Columbus dieselbe wirklich unternommen oder vielleicht nur beabsichtigt habe, bleibe dahingestellt.

Auf der dieser Schrift angeschlossenen Tafel ist im mittleren Theile die Nordküste von Tunis und die Südküste Sardinien mit der Insel San Pietro nach der Darstellung der englischen Segelkarte des Mittelmeeres, Ausgabe 1880, gegeben. Auf den punktierten Linien von einem Punkte nahe bei San Pietro bis zum Cap Serrat, Cap Bianco und Cap Farina sind die entsprechenden Entfernungen in Seemeilen verzeichnet. Die Schwierigkeit, bei dunkler Nacht, bloss auf den Compass angewiesen, Cap Farina zu umsteuern und dann Cap Carthago anzulaufen, ergibt sich beim ersten Blick auf die Karte.

Die übrigen um diese Skizze angeordneten Kärtchen zeigen die Lage Carthago's, wie sie von den Kartographen des 14.—17. Jahrhunderts dargestellt wurde. Man könnte fast behaupten, wenn man von der Karte des Gratius Benincasa absieht, dass mit der fortschreitenden Zeit die Kenntniss der Lage Carthago's und der benachbarten Küste ungenauer wurde.

Die bei Lelewel¹ erwähnte ‚Carta marina Portugalensium‘ aus der Zeit zwischen 1501—1504 enthält zwar die Lage Carthago's; Lelewel musste jedoch bei dem kleinen Massstabe seiner Reproduktionen die Lage einer Anzahl von Orten (darunter Carthago) weglassen, um die Uebersichtlichkeit nicht zu zerstören. Die ‚Carta marina‘ konnte daher in Bezug auf die vorliegende Frage nicht zu Rathe gezogen werden.

¹ Géographie du moyen-âge. Atlas, Bl. 43.

Schliesslich sei bemerkt, dass auf der sogenannten catalanischen Seekarte¹ (aus dem Jahre 1378), auf der Karte der Brüder Pizzighani² (aus dem Jahre 1367) und auf der Andrea Bianco's³ (aus dem Jahre 1436) die Lage Carthago's nicht angegeben ist.

¹ Géographie du moyen-âge. Atlas, Bl. 29.

² Jomard, Monuments de la Géographie, Bl. 45.

³ Der Atlas des Andrea Bianco vom Jahre 1436, herausgegeben von M. Münster mit einer Einleitung von Oscar Peschel.

Ausgegeben am 11. Juli 1890.



STALL STUDY
CHARGE

US 2337.15
Columbus' Fahrt nach Tunis.
Widener Library 006547796



3 2044 086 252 772