

Reichs den holländischen Kaufleuten während dieser Reise mit allen Zeichen der tiefsten Ehrfurcht begegneten, während in Desima die städtischen Behörden und die Polizeibeamten es unter ihrer Würde hielten, mit ihnen in direkten mündlichen Verkehr zu treten, der vielmehr stets selbst dann durch einen Dolmetscher vermittelt wurde, wenn die Holländer sich der japanischen Sprache bedienten. In Desima waren die Holländer Kaufleute, die auf der streng gegliederten sozialen Stufenleiter der Japaner eine ziemlich tiefe Stellung einnehmen — auf der Reise waren sie Gesandte und als solche Gäste des Herrschers von der vornehmsten Rangstufe. —

So blieben die Verhältnisse unverändert bis auf die neueste Zeit herauf. Vergeblich versuchten die Russen, nachdem sie im Laufe des vorigen Jahrhunderts von Kamtschatka und von den Kurilen Besitz ergriffen und den Pelzhandel in diesen nördlichen Gegenden organisiert hatten, mit den neuen Nachbarn in Handelsverbindung zu treten. Die Expeditionen des Schiffslieutenants Lajmann 1792, des Gesandten Resanow 1803—1805, des Kapitäns Golownin 1811—1813 waren ohne jeden Erfolg. Ebenso scheiterten die wiederholten Versuche der Nordamerikaner und Engländer, selbst nachdem letztere im Jahre 1811 vorübergehend von den asiatischen Besitzungen Hollands Besitz ergriffen hatten. Der Versuch des englischen Statthalters von Java, Sir Stamford Raffles, durch Absendung eines neuen Handelsvorstehers in der Person des Holländers Cassa mit den

für den Zwischenhandel bestimmten beiden Schiffen im Jahre 1813 sich an die Stelle der Holländer in Desima zu setzen, wurde durch die Klugheit und Festigkeit des bisherigen Handelsvorstehers Doeff vereitelt.

Erst nach Beendigung des Krieges der Engländer gegen China durch den Frieden von Nanjing (29. August 1842) mochte die Demüthigung des mächtigen Nachbarstaats durch die fremden Barbaren auch der Japanischen Regierung die Augen über die Machtstellung der letzteren geöffnet haben. Wenigstens datirt von jenem Jahre eine mildere Gesetzgebung bezüglich der Behandlung der fremden Schiffe, die durch Sturm oder durch Mangel an Lebensmitteln gezwungen wurden, an den japanischen Küsten zu landen. Diese mildere Praxis erschien um so mehr geboten, da der Hauptschauplatz des Walfischfangs, der früher vorzugsweise in den nordatlantischen Gewässern getrieben wurde, infolge der dortigen Verminderung der Walthiere zunächst in die antarktischen Regionen und von da allmählich in die nördlichen Theile des Stillen Ozeans, namentlich in das Schotische Meer, verlegt worden war, was eine häufigere, nicht immer sehr freundschaftliche Berührung zwischen den japanischen Küstenbewohnern und den rauhen Matrosen der Walfischfänger, die sich wenig um das japanische Verkehrsverbot kümmerten, zur nothwendigen Folge hatte.

(Fortsetzung folgt.)



Ansicht der Insel Kapa, S. O. von Tahiti, im Großen Ozean.

Von England über Panama und Neu-Seeland nach Australien.

Wie rasch eine Reise von Europa nach Australien mit Hilfe der Verbindungsbahn über die Landenge von Panama heutzutage von statten geht, dafür gibt der nachstehende Reisebericht, der auch sonst nicht ohne Interesse sein dürfte, vollgil- tiges Zeugniß.

Am 3. August 1869 verließ der Dampfer „Atrato“ von 3500 Tonnen unter Kapitain Rivett die Docks von Southampton mit etwa 150 Passagieren, deren Reiseziel größtentheils eine oder die andere der westindischen Inseln, Central-Amerika oder die Südsee war. Sechsenddreißig Stunden nach der Ab- fahrt, in etwa 300 Seemeilen Entfernung vom Kap Lizard, brach die Hauptwelle der Maschine. Jetzt galt es vor allen Dingen, dieselbe in Ruh zu setzen, um zu verhüten, daß sie den Schiffsrumpf durchbohre, was unser aller Untergang gewesen wäre. Segelwerk war wenig vorhanden, die Masten in so schlechtem Zustande, daß sie nicht einmal das Wenige tragen konnten. Unter dem Aufhissen brach der Besan-Mast und fiel

auf das Deck. So war das Schiff fast vollständig ein Spiel der Wellen. In vierundzwanzig Stunden wurde es ungefähr 30 Seemeilen vorwärts getrieben. Da kam glücklicher Weise ein französisches Schiff in Sicht, das nach Nantes steuerte. Mit ihm schickte der Kapitain der „Atrato“ einen Offizier zurück, um der Kompagnie, der das Schiff gehörte, den Unglücksfall zu melden und von der Admiralität telegraphisch Hilfe zu erbitten. Vier und eine halbe Stunde, nachdem letztere die Depesche erhalten, stach der „Terrible“ (Kriegsdampfer von 21 Kanonen) in See, um uns aufzusuchen. Da ihm die geographische Länge und Breite des „Atrato“ zur Zeit, als der Offizier uns verließ, sowie der Kurs, den wir zu steuern versuchten, bekannt war, so fand er uns am 10. und hatte uns bald im Schlepptau. Ungefähr 10 Stunden später erschien auch der Kompagnie- Dampfer „Dneide“, begleitete uns bis Plymouth, wo der „Terrible“ uns verließ und bugsierte uns von da nach South- hampton zurück, wo wir am 12. bald nach Tagesanbruch an-