

## Werk

**Titel:** Neuere Literatur

**Ort:** Berlin

**Jahr:** 1865

**PURL:** [https://resolver.sub.uni-goettingen.de/purl?391365622\\_1865\\_0018|log33](https://resolver.sub.uni-goettingen.de/purl?391365622_1865_0018|log33)

## Kontakt/Contact

[Digizeitschriften e.V.](#)  
SUB Göttingen  
Platz der Göttinger Sieben 1  
37073 Göttingen

✉ [info@digizeitschriften.de](mailto:info@digizeitschriften.de)

des Barometers der Sturm nachläßt. Im Interesse der Strandbewohner hat das *National Life-Boat Institution* auf etwa 100 Rettungsboots-Stationen Barometer aufgestellt und eine fast gleiche Zahl die *Board of Trade* an anderen Plätzen. Durch eine genaue Beobachtung der Instrumente, welche überdies in gegenseitigem Rapport stehen, kann der Fischer sich über das zu erwartende Wetter in Kenntniß setzen, und würde eine genaue Beobachtung von Seiten der Seeleute jedesfalls die Zahl der Schiffbrüche wesentlich vermindern. Von 1096 Schiffen, von denen 882 durch Stürme, 214 aus noch nicht ermittelten Ursachen zu Grunde gingen, hätten gewiß so manche gerettet werden können, wenn man die Sturm-signale gehörig beobachtet hätte. Andere 237 Schiffe gingen theils durch Schadhaftheit, Unzulänglichkeit in der Ausrüstung oder durch schlechte Führung zu Grunde. Die Zahl der Zusammenstöße von Schiffen betrug 331 (die Durchschnittssumme für die letzten 7 Jahre ist 317), von denen 216 bei Nacht und 115 bei Tage stattfanden. — Von der Gesamtsumme der im Jahre 1863 verunglückten Schiffe trugen 1649 die englische, 272 fremdländische Flaggen; bei 80 Schiffen war die Nationalität nicht bekannt. Die Zahl der auf diesen Schiffen verunglückten Personen betrug 620 (1862 690). In dem Zeitraume von 1854 bis 1863 verloren 7780 Menschen durch Schiffbrüche ihr Leben. 5096 Menschenleben wurden im Jahre 1863 durch die Rettungsapparate gerettet, in den letzten 8 Jahren zusammen 25,254 Personen.

Interessant ist die dieser Zusammenstellung beigegebene Wrack-Karte. In der Umgegend der Scilly-Insel sind etwa 40 Schiffbrüche verzeichnet, an der Südküste von England nur verhältnißmäßig wenige, mit Ausnahme an der Küste der Insel Wight. Zahlreicher finden sich die Aufzeichnungen östlich von Brighton bis zum Canal von Dover, und von da ab an der Ostküste Englands bis zum 56. Breitengrade in steigender Menge, besonders in dem Themse-Busen zwischen Ramsgate und Ipswich und von da ab nördlich bis zum 53. Breitengrade. An der schottischen Ostküste nördlich vom 56. Breitengrade sind 50 Schiffbrüche, an der Westküste Schottlands nur sehr wenige verzeichnet; hingegen vergrößert sich ihre Zahl im Firth of Clyde und an der Insel Man, während bei Liverpool und von Anglesey südlich bis in den Bristol Channel die Zahl der Schiffbrüche sich auf circa 280 beläuft. An der Ostküste Irlands sind etwa 60, an der Westküste etwa 20 verzeichnet.

— r.

---

## Neuere Literatur.

Die Preussische Expedition nach Ost-Asien. Nach amtlichen Quellen. I. Band. Mit XI Illustrationen und II Karten. Berlin (v. Decker) 1864. XXII, 252 S. roy. 8.

Nachdem bereits vor längerer Zeit von mehreren Mitgliedern unserer Ostasiatischen Expedition eine Reihe höchst anziehender Schilderungen über die Er-

lebnisse des Expeditionsgeschwaders während seines Aufenthalts in den indischen und chinesischen Gewässern und an den Küsten Japans der Oeffentlichkeit übergeben worden war, hat nun endlich der erste Band der amtlichen Publicationen, welche die Erlebnisse, Bestrebungen und Leistungen, sowie die gewonnenen Erfolge und Erfahrungen enthalten sollen, die Presse verlassen. Den zweiten Band werden die von den der Gesandtschaft beigegebenen Fachgelehrten angestellten wissenschaftlichen Beobachtungen füllen, von denen, nach der ausgezeichneten Tüchtigkeit dieser Gelehrten zu schließsen, nur Ausgezeichnetes zu erwarten steht; der dritte Band endlich, von dem bereits vor einem halben Jahre das erste Heft unter dem Titel: „Ansichten aus Japan, China und Siam“ erschienen ist und dessen wir im XVI. Bde der N. F. dieser Zeitschrift S. 537 bereits rühmend gedacht haben, soll landschaftliche Darstellungen aus den ostasiatischen Reichen enthalten. Der vorliegende erste Theil hat den Maler Herrn Berg zum Verfasser, den wir bereits als einen mit der Feder wie mit dem Stift gleichgewandten Darsteller in seinen lycischen und rhodischen Skizzen kennen gelernt haben. Freilich fürchteten wir anfänglich, daß, nachdem das deutsche Publicum durch so manche recht gediegenen Schilderungen mit den Hauptmomenten unserer Expedition bereits vertraut gemacht worden war, dadurch das Interesse für eine amtliche Publication sich abschwächen möchte; es hat jedoch die meisterhafte Kunst der Darstellung des Herrn Berg jede derartige Besorgniß verschleucht, und glauben wir schon jetzt versichern zu können, daß das Werk in Form und Inhalt den vorzüglichsten Expeditionswerken zur Seite gestellt werden kann. — Mit richtigem Tact hat man als Einleitung in die Erlebnisse der Expedition einen umfassenden Abschnitt über die geographische Lage und Beschaffenheit, Mythologie und Geschichte Japans von den ältesten Zeiten bis zur Gegenwart vorausgeschickt, wodurch der Leser von vorn herein mit den politischen und socialen Zuständen des Inselreichs vertraut wird, spätere, diese Verhältnisse berührende und den Zusammenhang der Erzählung vielleicht störende historische Einschreibungen mithin unnöthig werden. Nach einer kurzen geographischen und mythologischen Einleitung geht der Verfasser zur Landesgeschichte über, welche, was die ältesten Zeiten (die ältesten Nachrichten reichen bis in das Jahr 600 n. Chr. zurück) betrifft, theils auf die von Professor Hoffmann in Leyden übersetzten Geschichtstabellen Wa Nen Kei, theils auf die von Klaproth durchgesehene und herausgegebene Uebertragung der im Jahre 1652 erschienenen Kaiserannalen Nippon O Dai Itsi Ran sich gründen. Für die Zustände Japans im 16. und im Anfange des 17. Jahrhunderts liefern die Berichte und Briefe der katholischen Missionare ein reichhaltiges Material, während für die letzten zwei Jahrhunderte unsere Kenntnisse japanesischer Verhältnisse sich auf die Nachrichten beschränkt, welche die Holländer bei ihren Hofreisen und auf Desima sammelten, da nach dem Jahre 1652 in Japan kein Geschichtswerk mehr veröffentlicht werden durfte. Die japanesischen Manuscripte, welche die Neuzeit behandeln, und im Geheimen cursiren, wurden theilweise in Nangasaki benutzt, obgleich sie, ohne Belang für die inneren staatlichen Verhältnisse, eigentlich nur eine Sammlung von Hofgeschichten und Anecdoten bilden. Gerade auf diese Abschnitte über die Geschichte Japans, welche bis zum Jahre 1857 reicht und ihre Ergänzung von da ab bis zur Zeit der Ankunft des preussischen Geschwaders auf S. 273 ff. findet, möchten wir vor-

zugsweise den Leser aufmerksam machen. Sie sind zum Verständniß der gegenwärtigen Verhältnisse durchaus nothwendig, und so unerquicklich auch sonst diese, in der Geschichte aller ostasiatischen Reiche in ähnlicher Weise wiederkehrenden Bestrebungen der europäischen Nationen, einmal dem Christenthume in Japan Eingang zu verschaffen, dann aber Handelsbeziehungen mit diesem Inselreich anzubahnen, sein mögen, so wird der Leser ohne Zweifel durch die geschickte Darstellungsweise diesem Theile ostasiatischer Geschichte bald ein Interesse abgewinnen. — Die eigentliche Beschreibung der Reise beginnt mit einer Schilderung von Singapore, dem Rendezvous des Expeditionsgeschwaders, und wir müssen gestehen, daß die Schilderungen dieses in neuester Zeit so vielfach beschriebenen Eilandes eine höchst anziehende ist. Neben schon Bekanntem und oft Gelesenem, erhalten wir auch hier und da einiges Neue, wie z. B. über die Einrichtung der zur Aufnahme vorderindischer Verbrecher bestimmten Strafanstalt, sowie die humoristische Beschreibung eines chinesischen Schauspiels. Am 12. August verließen die Thetis, am 13. August die Arkona und der Schooner Frauenlob den Hafen von Singapore, während die Elbe noch dort verblieb. Der folgende Abschnitt bringt zunächst eine Schilderung der Fahrt der Thetis vom 12. August bis zum 14. September, wo dieselbe in Yeddo eintraf. Wir werden hier an Bord eines Kriegsschiffes versetzt und zunächst mit der Ausrüstung des Schiffes, dem Leben auf demselben, der Eintheilung des Tages, der Vertheilung der Arbeit zur Tag- und Nachtzeit u. s. w. vertraut gemacht, und wenn auch eine solche detailirte Beschreibung einem Engländer vielleicht überflüssig erscheinen möchte, so dürfte doch uns Preußen, die wir bis jetzt noch wenig mit der Disciplin an Bord eines Kriegsschiffes bekannt sind, eine solche Schilderung eine höchst willkommene sein, und zugleich das Zeugniß dafür ablegen, daß unsere junge Marine, deren Gedeihen wir alle so lebhaft wünschen, in ihrer kriegstüchtigen Einrichtung der anderer seefahrenden Mächte bereits vollkommen ebenbürtig ist. Eine kleine unblutige Piratenjagd in der Fukianstrafe brachte in der ziemlich eintönigen Fahrt der Thetis einige Abwechslung. Der dritte Abschnitt bringt die Fahrt der Arkona und des Frauenlob von Singapore nach Yeddo, welche freilich weniger günstig war als die der Thetis, indem beide Schiffe am 2. September vom Taifün erfaßt wurden, welchem die Arkona, freilich mit bedeutender Havarie, glücklich entrann, während der schöne Schooner Frauenlob, von der Cyclone erfaßt, spurlos verschwand. Das Personal der Gesandtschaft war somit in Yeddo vereinigt; man begann sich hier häuslich niederzulassen. In lebendiger Schilderung bringen uns nun die folgenden Capitel eine Beschreibung des Empfanges der Gesandtschaft, der Einrichtung des Hafens, der Entwicklung der japanischen Verhältnisse und des Verkehrs des Inselreiches mit dem Auslande seit der Ankunft der diplomatischen Vertreter desselben im Jahre 1859, nämlich des englischen Gesandten Mr. Alcock, des amerikanischen Minister-Residenten Townsend Harris und des russischen Bevollmächtigten Grafen Murawieff bis zur Zeit der Ankunft des Grafen Eulenburg, ferner die Schilderung des Ceremoniels bei dem ersten Empfang der preussischen Gesandtschaft im Palaste des Ministers der auswärtigen Angelegenheiten, endlich eine Reihe höchst interessanter Schilderungen des Strafsenverkehrs in Yeddo, der Einrichtung der Häuser, der zahlreichen Läden und des Handwerksbetriebes, welche sämmtlich von der scharfen Beobachtungsgabe des

Verfassers zeugen, die sich nicht blos damit begnügt hat, oberflächliche Studien anzustellen, sondern tiefer in die Verhältnisse einzudringen versteht. Die Beschreibung einiger Ausflüge in der nächsten Umgebung der Hauptstadt bilden den Schlufs des ersten Theiles des Werkes. Dafs auch die äufsere Ausstattung in Druck und Papier dem Inhalt entspricht, darf bei einem aus der v. Decker'schen Officin hervorgegangenen Werke als selbstverständlich vorausgesetzt werden. Zur besonderen Zierde aber gereichen diesem Theile 12 photolithographisch hergestellte Ansichten, welche namentlich da, wo es darauf ankommt, die Charakteristik der verschiedenen Baumarten wiederzugeben, meisterhaft gezeichnet sind, und möchten wir als besonders ansprechend auf die Ansicht einer Gegend bei Singapore, einer Theebude bei Yeddo und eines Buddabildes inmitten einer Bambuspflanzung aufmerksam machen.

— r.

Der Telegraph um die Erde. Zur Verbindung der östlichen und westlichen Halbkugel in der Richtung über Moskau, den Amur, die Behringsstraße, Britisch-Columbia und Californien. Nach officiellen Original-Documenten des Sir W. H. Seward, Secretär der Vereinigten Staaten-Regierung, zusammengestellt. Aus dem Englischen übersetzt von Cl. Gerke. Mit einer Weltkarte. Hamburg (Meißner) 1865. 60 S. 8.

Im Jahre 1861 überreichte Mr. D. Collins dem Congress eine Denkschrift über eine projectirte Telegraphen-Verbindung Asiens mit Amerika. Dieselbe sollte sich einerseits dem Endpunkt der im Bau begriffenen großen Sibirischen Linie in Nikolajewsk (vergl. diese Zeitschrift. N. F. XVIII. S. 327) anschließen, von da ab längs der Küste des Ochotsky'schen Meerbusens durch das nördliche Kamtschatka bis zur Behringsstraße geführt werden, diese Meerenge, deren Tiefe ungefähr 180 Fufs beträgt, unterseeisch durchschneiden und endlich, durch Russisch-Amerika, Britisch-Columbia geleitet, mit dem in S. Francisco endenden Telephonnetz der Vereinigten Staaten in Verbindung gesetzt werden. Die niedrigen Temperaturgrade der Gegenden, welche die Linie theilweise zu durchschneiden haben würde, dürften der Ausführung keine Hindernisse entgegensetzen, zumal nach Morse's Zeugniß die Isolation in jenen Klimaten leichter herzustellen ist, und das Holz viel länger den Einflüssen der Witterung widersteht, als in warmen Gegenden. Selbst die für die Anlage einer solchen Linie an manchen Punkten sehr ungünstige Beschaffenheit des Terrains würde sich überwinden lassen.

Für die Herstellung dieser Telegraphenlinie hatte Mr. Collins bereits im Jahre 1861 die ausschließliche Concession der russischen und englischen Regierungen erhalten, und es war außer Zweifel, dafs in Folge der dringenden Fürsprache, welche das Project in der Person des Secretärs der Vereinigten Staaten, Sir W. H. Seward's, beim Congress fand, auch die Vereinigten Staaten sich zur Unterstützung des Unternehmens bereit erklären würden. Durch eine Congressakte vom 1. Juli 1864 ist denn auch vom Congress dem Mr. Collins das Privilegium ertheilt worden. Alle dahin einschlagenden Actenstücke liegen uns hier in der Uebersetzung vor, wobei wir nur gewünscht hätten, dafs die Correctur,