hatte nur 800 Tonnen Gehalt, außerdem nur leichte Ladung und schwankte deshalb wie ein Schilfrohr im Sturme, obgleich die See ziemlich ruhig war.

Wir hatten während der Fahrt ungewöhnlich dichten Nebel, so daß es oft unmöglich war, 20 Schritte weit zu sehen. Unaufhörlich tönten die Signalpfeifen, trotzdem hätte der Dampfer bald eine Schifferbarke in den Grund gebohrt. Wurde es etwas heller, so sah man rechts und links die spitzigen und kantigen Klippen über die See ragen und es bedurfte wirklich vieler localer Erfahrung, um ein Schiff in solchem Wetter ohne Unfall zu lenken. Wir passirten beispielsweise die Insel Lukone, an deren Strandriffen vor Kurzem ein eiserner Dampfer mit der an 500.000 Dollars bewertheten Ladung zu Grunde gegangen war.

Die plötzliche Veränderung der Farbe des Meeres kündigte uns schon am Abende des 12. April die Nähe der Mündung des blauen Stromes an, dessen Gewässer die See auf mehrere Meilen hin schmutziggelb färben. Am Morgen des nächsten Tages durchfurchte der Kiel unseres Schiffes bereits die Fluthen des Yang-tse-kiang, des großen Stromes, wie ihn die Chinesen auch mit Recht nennen. Die Nähe Schanghai's verräth das lebendige Treiben auf dem Flusse, dessen nördliches Ufer unsichtbar bleibt, während nach Süden hin sich die allen landschaftlichen Reizes bare Ebene von Kiangsu ausdehnt. Handelsschiffe aller Art und Größen, auf deren Mehrzahl die britische Flagge weht, eine ganze Flotte von chinesischen Dschunken wiegen sich auf den Fluthen des Stromes. An den Wusung-Forts, den Docks und Werften der amerikanischen Gesellschaft vorüberdampfend, erreichen wir nach einigen Stunden unter strömendem Regen den Flußhafen von Schanghai.