

der Umstand, dass sie praktisch für die regierenden Kreise nicht benutzbar war, war für ihren Werth entscheidend.

Seitdem ist zwar unter zwei Regenten der gegenwärtigen Dynastie das Bestreben nach Machterweiterung, und damit nach ausgedehnterem Verkehr zu Land, wieder erwacht, und gleichzeitig wurde auch das Interesse nach der Ausdehnung der Kenntniss einigermaassen belebt. Aber selbst wenn dasselbe dem Grade nach nicht viel geringer gewesen sein sollte, als in jenen längst vergangenen Glanzperioden der Dynastien der HAN und der TANG, von denen wir oben ausführlich sprachen, so ist es doch verschwindend gegen die Thätigkeit, welche die Europäer in China ausübten. Die Chinesen waren nicht mehr die Herren der Umstände, und die Phasen des Verkehrs hingen nur wenig von den Grenzen ihrer Herrschaft ab. Die Europäer lenkten die Verkehrsbeziehungen, und ihre active Rolle dabei überragt so ausserordentlich weit diejenige der Chinesen, dass wir die Ereignisse in der Geschichte der Letzteren jetzt nicht mehr, wie früher, unsrer Betrachtung zu Grunde zu legen haben. Sie sind nur noch den Aenderungen der Staffage und den Verschiebungen der Coulissen vergleichbar; die handelnden Personen auf der Bühne sind europäische Kaufleute, Missionare und Gesandte. Diese bringen einen mächtigen Umschwung hervor, erschliessen der Kenntniss in kurzer Frist das volkreichste Land der Welt, und zwingen den Chinesen das unwillkommene Interesse an europäischer Cultur auf. Der Umfang des Stoffes verbietet uns, an dieser Stelle ihre Thätigkeit nach allen Richtungen in's Auge zu fassen; wir beschränken uns, zur Vervollständigung der in diesem Capitel gegebenen historischen Uebersicht, auf eine kurze, und lediglich nur andeutende Darstellung der Gesandtschaften, des Handels, welchem dieselben Eingang verschafften, und des allgemeinen Ganges der Missionen, um wesentlich die Art und die Richtungen zu betrachten, in welchen die Kenntniss von China fortgeschritten ist.

Schiffverkehrsverkehr und Gesandtschaftsreisen.

Als die Portugiesen Goa in Besitz genommen und im Jahr 1511 unter dem grausamen ALPHONSO Malakka gestürmt hatten, war für sie nur noch ein Schritt nach China. Im Jahr 1514 kam zum ersten Mal eines ihrer Schiffe in Sicht der chinesischen Küste, durfte aber nicht landen. Dies gelang erst 1517, als vier portugiesische und vier malaiische Schiffe, unter Führung von FERNAO PEREZ DE ANDRADE, an den Inseln vor der Mündung des Perlflusses anlangten. ANDRADE ging mit zwei Schiffen nach Canton, musste aber bald umkehren, da die anderen sechs von Piraten genommen worden waren. Im folgenden Jahr traf sein Bruder SIMON DE ANDRADE, ein grausamer und herrschsüchtiger Mann, ein. Er setzte sich auf der Insel *San-tshwan*, die die Portugiesen *Sancian* oder *Tamao* (das St. Johns I. der Seekarten) nannten, fest und baute ein Fort, musste aber 1521 wegen seines unbesonnenen Benehmens weichen. Mit ihm war GEORG MASCARENHAS gekommen. Dieser fand in Tamao ein Schiff von den Liukiu-Inseln, fuhr mit demselben an der Küste nordwärts hinauf und bereitete den Weg für die folgenden Unternehmungen.