Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Verbinden der Erdtheile durch Dampfschifffahrt

Visual Library

wie sie nur in kleinen Kreisen walten können, wo sich der Einzelne dem Einzelnen und zugleich Allen leichter und näher und inniger anschließen kann, nennen wir die in Brühl verlebten Stunden die herzlichsten und gemüthlichsten des Festes. Im Schatten des frischen Buchenwaldes hatten sich die Sänger gelagert um eine aus den Bannern verschiedener Vereine gebildeten Trophäe. Hier klangen die schönsten Lieder und Männer-Weisen, und die Gefühle, die sie erweckten und belebten, sprachen sich in ernsten und inhaltschweren Worten aus. Bis spät in die Nacht währte das muntere Treiben der Menge, erschallte von allen Enden, aus traulichem Halbdunkel und aus den verschiedenen Gartenanlagen Lust und Lied. Heiter und vergnügt schieden alle. Und hätte im ganzen Drama des Festes auch Manches Anders sein können, so verrückt dies, wie wir oben schon ausgesprochen, keineswegs seine Tendenz — diese war eine schöne, eine hohe, und das war auch die Feier. Mag sich auch noch so viel Geschrei dagegen erheben, uns wird es die gehabten Genüsse nicht verkümmern, und daß viele deutsche Ehrenmänner derselben Meinung sind, haben sie frei und offen ausgesprochen. Der Himmel gebe dem deutsch-flämischen Sängerbunde seinen Segen, auf daß die Knospen, welche er am Baume germanischer Volksthümlichkeit getrieben, sich zur schönen Blüthe entfalte und zu kräftiger Frucht, dem Vaterlande und Allen, die es wohl und treu um dasselbe meinen, zum Heil — gedeihe! Amen! —

Z.

Verbindung der Erdtheile durch Dampfschifffahrt.

Von Karl Andree.

Welch ein Gegensatz zwischen den Zeiten des Alterthums, in welchen auch die kühnsten Schiffer sich nicht freiwillig aus dem Angesichte der Küste wagten, und der Gegenwart, in welcher der Seemann allen Stürmen auch der unwirthlichsten Meere keck die Stirne bietet! Die Griechen fuhren nicht über die Säulen des Herkules hinaus und beschränkten ihre Seefahrt auf das Becken des Mittelmeeres; die Phönizier steuerten schon in den atlantischen Ocean und

bis in die Nordsee, unternahmen also nach den Ansichten jener Zeit ein außerodentliches Wagstück, das lange nur wenige Nachfolger fand. Es waren nordische Seefahrer germanischen Stammes, die zuerst furchtlos alle Meere durchkreuzten, und schon fünfhundert Jahre vor Kolumbus das amerikanische Festland besuchten. Auch die Araber haben einst Seegeltung gehabt, gleich der deutschen Hansa und den Italienern des Mittelalters, aber im funfzehnten und sechszehnten Jahrhundert ärnteten die Portugiesen und Spanier den meisten Ruhm; später wurden die Meere von den Holländern beherrscht, jetzt sind Engländer die Gebieter der Wogen.

Die Schifffahrt ist eine Hauptträgerin des Welthandels; je mehr Handelsverkehr ein Volk hat, um so wohlhabender pflegt es zu sein, und mit der Entwickelung desselben steht gewöhnlich seine politische Macht im engsten Zusammenhange. Venedig, Spanien, Portugal, Holland, England liefern dafür den Beweis; alle diese Staaten haben darum großes Gewicht auf überseeische Besitzungen gelegt, welche für sie eine Quelle des Wohlstandes wurden. Ein Hauptaugenmerk hielten sie stets auf das reiche Indien gerichtet, dessen mannichfache und werthvolle Erzeugnisse seit den ältesten Zeiten Hauptgegenstände des Handels bildeten. Alle Seemächte trachteten dahin, an diesem indischen Handel einen möglichst großen Antheil zu erwerben, und die indischen Waaren nach Vorderasien und Europa zu befördern. Dieser Waarenzug ging entweder über das rothe Meer und Ägypten nach den Häfen des Mittelmeeres, oder durch Persien über das kaspische Meer nach Nordosteuropa, oder über das schwarze Meer. Seine Hauptniederlagen waren Alexandria, Konstantinopel, Venedig und Genua. Aber er war vorzugsweise ein Landweg, nahm viel Zeit in Anspruch und vertheuerte wegen der Länge des Weges die Waaren um ein Beträchtliches. Man suchte daher kürzere Wege. Columbus entdeckte auf einer Fahrt, die er zu diesem Zwecke unternommen hatte, Amerika oder die westliche Erdhälfte, die Portugiesen fanden fast zu gleicher Zeit den Seeweg nach Ostindien um Afrika herum. Dadurch erhielt der Welthandel eine ganz neue Richtung; die alten Landstraßen des ostindischen Handels nahmen allmälig an Bedeutung ab und verödeten endlich fast ganz. Als in Amerika von Europäern Ackerbaukolonien gegründet waren, die eine Menge werthvoller Erzeugnisse in den Verkehr brachten, stieg die Wichtigkeit der neuen Welt von Jahr zu Jahr. Der indische Handel blieb darum doch von großem Belang; aber er hatte neue Kanäle gefunden, seit er mehr See- als Landhandel geworden und von den Völkern am Mittelmeere vorzugsweise in die Hände der Völker am atlantischen Oceane übergegangen war. Jene sanken dadurch in Macht und Wohlstand, diese erhoben sich.

Durch die Dampfschifffahrt und die Eisenbahnen werden die Entfernungen abgekürzt, wird der Verkehr in einem früher nicht

geahnten Maße belebt. Es giebt kaum noch Entfernungen, und gegen sonst ist die Zeitersparniß, auf die im Handel fast eben so viel ankommt als auf Regelmäßigkeit, ganz ungeheuer. Die großartige Entwickelung der technischen Wissenschaften giebt eben jetzt dem Welthandel abermals neue Richtungen und eröffnet ihm theils neue Bahnen, theils bringt sie die alten, seit dreihundert Jahren verlassenen Handelswege wieder zu der Bedeutung, welche sie einst hatten. Jetzt erscheint der Seeweg um Afrika seinerseits zu lang und zu zeitraubend, und man zieht den alten Weg über Ägypten wieder vor; in der neuen Welt möchte man die langwierige und gefährliche Fahrt um das Kap Horn vermeiden, und durch Mittelamerika eine Verbindung mit dem stillen Weltmeere eröffnen. Zu diesem Zwecke fehlt es weder an Kanalprojekten, noch an Eisenbahnplänen, deren Verwirklichung allerdings den Verkehr ungemein beschleunigen und erleichtern würden. Wir wollen in den folgenden Zeilen und in allgemeinen Umrissen den gegenwärtigen Stand dieser Verbindungen und Verbindungsmittel schildern.

Zunächst war es für England von Wichtigkeit mit seiner bedeutenden Besitzung in fremden Erdtheilen, mit Ostindien, in möglichst rasche Verbindung zu treten. Auf die frühere Weise war eine solche nicht zu erlangen, wohl aber durch eine Einrichtung, welche zu den großartigsten Erscheinungen der neuen Zeit gehört, durch die englisch-ostindische Überlandpost. Der Schöpfer und Gründer dieser Überlandpost ist Lieutenant Waghorn, einer jener ausgezeichneten Leute, die durch Umsicht, Willenskraft und vor Allem durch Ausdauer auch die schwierigsten Hindernisse besiegen, welche sich vor ihnen aufthürmen, und die man, wie neuerdings wieder Cobden's Beispiel beweist, vorzugsweise im freien England findet. Waghorn war früher Officier im Dienste der englisch-ostindischen Compagnie, für welche er in mancher Schlacht gekämpft und Wunden davon getragen hat. In amtlichen Aufträgen mußte er mehrmals die Reise von Indien nach England machen. Einem Manne, der den Werth der kostbaren Zeit zu würdigen verstand, mußte die Fahrt um das Vorgebirge der guten Hoffnung herum, die gewöhnlich vier volle Monate dauert, im höchsten Grade peinlich sein. Er beschloß dem Übelstande abzuhelfen, und ließ den einmal gefaßten Plan nicht wieder fallen, obschon man ihn hier kalt abwies und dort laut verhöhnte. Ihm ist es gegangen, wie den meisten anderen bedeutenden Köpfen, welche wichtige, das Gesammtleben der Völker tief berührende Verbesserungen durchsetzen wollten. Sieben Jahre lang waren alle seine Bemühungen vergeblich; aber der Widerstand, auf den er traf, vermehrte nur seinen Eifer. Waghorn wußte, daß sein Plan durchaus von dem guten Willen eines einzigen Mannes abhängig war, und diesen Mann, Mehemed Ali, den Vicekönig von Ägypten, wollte er um jeden Preis für sich gewinnen. Darum trat er in ägyptische Dienste, und er-

warb sich durch Eifer und Fleiß die Achtung seines neuen Gebieters. Dann knüpfte er Handelsverbindungen mit den Beduinen an, welche die Wüste der Landenge von Suez durchstreifen. Mehemed Ali ernannte ihn zu seinem Agenten bei den Arabern, und er wagte sich allein unter sie, ohne auch nur von einem Diener begleitet zu sein. Binnen wenigen Wochen hatte er Freundschaft mit jenen Ismaeliten geschlossen und konnte, nachdem er sich ihrer Treue versichert, eine Herberge in Suez und in der Wüste Karawanserai's errichten. Auch in Kairo und Alexandria legte er Stationen an, und so sehr hatte er den Vicekönig von der Bedeutung seines Planes zu überzeugen gewußt, daß selbst während des Kriegs in Syrien, als England sich im höchsten Grade feindselig gegen Mehemed Ali zeigte, den Reisenden aus und nach Ostindien jeder Vorschub geleistet wurde. Es war nur eine Schuldigkeit, wenn später der englische Handelsstand ihm dafür ein Dankschreiben und ein Ehrengeschenk übersandte.

Um Waghorn's Verdienste und Ausdauer recht zu würdigen, muß man wissen, welche Mühe es kostete, seinem Projekte überhaupt Eingang zu verschaffen. Gerade die Direktoren der ostindischen Compagnie waren es, welche einem Plane zur Herstellung einer Dampfschifffahrt nach Europa besonders feindlich entgegentraten; sie betrachteten dieselbe als ein Unglück, legten überall Schwierigkeiten in den Weg, und erklärten endlich gerade heraus, sie wünschten auch darum nicht, daß viele Europäer nach Indien gingen, weil sie dann häufiger mit Beschwerden belästigt würden! Allein der Nutzen jener Dampfschifffahrt lag so sehr auf flacher Hand, daß der eigensüchtige Widerstand der Compagnie-Direktoren bald gebrochen wurde. Schon im Birmanenkriege (1826) machten Officiere auf die großen Dienste aufmerksam, welche die Dampfschifffahrt dem Feinde gegenüber geleistet. Die Fahrt von und nach Europa wird für Segelschiffe durch die Wechselwinde (die Monsuns) schwierig gemacht, da diese Winde Monate lang aus einer Richtung wehen; zugleich sind Dampfschiffe geeigneter, die Seeräuber, welche in den Gewässern Hinterindiens die Fahrt nach China unsicher machen, zu Paaren zu treiben.

An eine Dampfschifffahrt nach Europa durch das rothe Meer dachte man anfangs in Ostindien nicht. Man hielt das rothe Meer für eine solche nicht geeignet, besorgte Hindernisse von Seiten Mehemed Ali's und der die Wüste durchstreifenden Araber, fürchtete Seeräuber, möglicherweise auch die Pest, und zog daher die Straße um das Vorgebirge der guten Hoffnung vor. Dem kühnen Manne, welcher zuerst eine unmittelbare Dampfverbindung nach Indien als möglich herausstellen würde, beschloß man eine Belohnung von zehntausend Pfund Sterling zu geben, falls er die Fahrt von London nach Kalkutta binnen siebenzig Tage zurücklege. Ein Kapitän Johnston unternahm das Wagstück. Er ging nach Lon-

don, brachte dort eine Aktiengesellschaft zu Stande, welche ein Fahrzeug von 470 Tonnen und 120 Pferdekraft, die Enterprise, kaufte, das zugleich als Dampf- und Segelschiff benutzt werden konnte. Auf dem Kap war eine Kohlenniederlage errichtet worden. Da man aber den Fehler machte, das Schiff gleich in England mit Kohlen auf vierzig Tage zu beschweren, so ging es zu tief im Wasser und kam nur langsam vorwärts; und als es im December 1825 in Kalkutta anlangte, war es statt 70 volle 113 Tage unterwegs gewesen. Die Reise hatte keinen andern Nutzen gehabt, als daß nun der Beweis hergestellt war, daß die direkte Dampfschifffahrt von und nach Indien ausführbar sei. Man benutzte die Enterprise im eben erwähnten birmanischen Kriege, wo sie so treffliche Dienste that, daß in den nächsten Jahren eine Menge anderer Dampfboote in Indien gebaut wurde. Dann trat Waghorn auf, befuhr zur Probe fünfmal das rothe Meer, ohne von der ostindischen Compagnie auch nur im Geringsten dabei gefördert zu werden; erst im Jahre 1837 wurde er Oberaufseher der Postverbindung in Alexandria und erhielt eine sehr unbedeutende Vergütung für seine vielen Bemühungen und Geldauslagen. Auch er hatte sich Anfangs für die Fahrt um's Kap herum entschieden, die er in höchstens achtzig Tagen machen zu können glaubte; aber er überzeugte sich schon 1830, daß die Fahrt durch das rothe Meer und die Straße über Ägypten nicht nur keine Gefahren, sondern entschiedene Vorzüge darbot. Als er eine Berechnung aufstellte, der zufolge er sich vermaß, die Reise von England nach Indien binnen funfzig bis höchstens fünf und funfzig Tagen zurückzulegen, schrie man über Großprahlerei; aber nachdem das Dampfboot Hugh Lindsay die Reise von Bombay nach Suez, eine Strecke von etwa 3000 Seemeilen, wirklich in zwanzig Tagen Fahrt (und dreizehn Tagen Aufenthalt, um Kohlen einzunehmen) gemacht hatte, war Waghorn Sieger in der öffentlichen Meinung, besonders da auch die folgenden Fahrten nicht minder günstig ausfielen und mehre angesehene Männer in England und in Indien sich laut und nachdrücklich für die Überlandpost erklärten.

Seinen Bemühungen war es also endlich gelungen, den Weg von Indien nach England, über Ägypten und Marseille, auf die Zeitdauer von 35 Tagen abzukürzen. Unbegreiflicher Weise wußten die Franzosen lange die Bedeutung nicht zu schätzen, welche diese Verbindung auch für ihr Land haben mußte; sie haben ihr sogar Anfangs mancherlei Hindernisse in den Weg gelegt. Um alle Plackereien zu vermeiden, noch mehr Zeit zu sparen, zugleich für den Fall eines Krieges die Überlandpost gegen jedwede Störung von französischer Seite sicher zu stellen, faßte Waghorn einen neuen Plan, den er nicht weniger glücklich ausführte, wie den ersten. Er hatte richtig berechnet, daß der gerade Weg von Alexandria nach Triest um volle 240 englische Seemeilen kürzer sei, als der über Marseille.

Diesen Weg versuchte er. Im Herbst 1845 ging er nach Alexandria, um dort die Post aus Bombay vom ersten Oktober zu erwarten. Von Suez wurde sie, vermittelst arabischer Eilboten, durch die Wüste nach Kairo und von dort auf dem Nil und dem Kanale nach Alexandria befördert. Am zwanzigsten Tage nach dem Abgange von Bombay war sie in Waghorn's Händen, der mit dem Triester Dampfboote, trotz stürmischen Wetters, für die Fahrt nach Duino unweit Triest, nur sechs Tage und dreizehn Stunden Zeit gebraucht. Von Duine eilte er über Innspruck und Ulm bis Bruchsal mit Extrapost, von dort benutzte er die Eisenbahn bis Mannheim, von dieser Stadt bis Bingen ein Dampfschiff auf dem Rhein; wegen nebeligen Wetters mußte er dann bis Köln sich abermals der Post bedienen, bis Ostende fuhr er dann wieder auf der Eisenbahn. Ein Dampfer brachte ihn nach Dover und die Eisenbahn nach London; den Weg von der Nordspitze des adriatischen Meeres bis an die Themse hatte er auf diese Weise in neun und neunzig Stunden und vierzig Minuten zurückgelegt! Eine andere außerordentliche ostindische Post, die gleichfalls am 1. Oktober Bombay verlassen hatte, und über Marseille befördert wurde, kam volle acht und vierzig Stunden später an; und so war denn festgestellt, daß der Weg durch Deutschland auch im Winter jenem durch Frankreich vorzuziehen ist.

Diesen Versuch, die indische Post durch Deutschland zu befördern, unternahm Waghorn abermals auf eigenen Antrieb, ohne Unterstützung von Seiten des Staats. Die Eigenthümer der großen Londoner Zeitung »Times« gaben die Geldmittel her; aber besonders müssen wir hervorheben, daß die mit Recht geachtete Anstalt des »Österreichischen Lloyd« in Triest von vornherein begriff, von welcher unendlichen Bedeutung für Österreich und das gesammte Deutschland dies Unternehmen sei, um das es sich handelte, darum traf es von Alexandria bis Ostende alle erforderlichen Einleitungen auf seine Kosten, bestritt das Geld für die Fahrt nach Alexandria und ließ Waghorn durch einen seiner Beamten, Hrn. Scheuer, begleiten. Wenn die Ehre des Plans auch hier Hrn. Waghorn allein gebührt, so hat an jener der Ausführung auch das Triester Lloyd seinen gebührenden Antheil. Man fährt also schon jetzt trotz Sturm, Schnee und Überschwemmungen, in 275 Stunden von Alexandria nach London. Diese Zeit wird noch bedeutend abgekürzt werden. Die österreichische Regierung, welche sich dem Unternehmen in jeder Weise förderlich zeigt, hat versprochen, binnen drei Jahren die Eisenbahn nach Salzburg vollenden zu lassen.

Jetzt, aber hoffentlich zu spät, bietet nun Frankreich Alles auf, den Durchzug der Überlandpost zu erleichtern, und an Marseille zu fesseln. Deshalb sucht es den Postdienst von und nach dem Morgenlande möglichst zu beschleunigen. Es sandte eine eigene Kom-

mission nach Suez, um dort die nöthigen Erfahrungen zu sammeln und Vorkehrungen zu treffen. Sie verließ Suez am 12. Juni 1846 1½ Uhr Mittags und kam am 21. Juni Morgens acht Uhr in Marseille an, hatte also die Fahrt in noch nicht neun Tagen vollendet; also dauerte diese drittehalb Tage länger, als jene Waghorn's nach Triest.

Für Deutschland wird die indische Überlandpost von der allergrößten Bedeutung. Der ganze Zug der Zeit geht darauf hin, die alten, während der letzten drei Jahrhunderte zum Theil verlassenen Verbindungs- und Verkehrswege wieder zu ihrer frühern Bedeutung zu bringen. Der ostindische Handel, der über das Mittelmeer nach Deutschland ging, war es hauptsächlich, welcher Venedig und die Städte Oberdeutschlands zu hoher Blüthe brachte, deren sie Jahrhunderte sich erfreueten. Seit der Seeweg um Afrika und mit demselben gleichzeitig Amerika entdeckt wurde, eröffnete sich der Handel neue Kanäle. Diese werden auch künftig bleiben und ihre bisherige Wichtigkeit ferner behaupten; aber der alte Landweg wird in erfolgreiche Mitbewerbung treten, wobei gerade Dampfschifffahrt und Eisenbahnen ihm ganz besonders zu Statten kommen. Ein Theil der indischen Waaren, besonders jener, die nicht schwer ins Gewicht fallen, wird in Zukunft über Ägypten und das Mittelmeer nach Deutschland kommen, und im schlimmsten Falle dreißig bis funfzig Tage Zeit gebrauchen (— die Zeit für den Personentransport wird künftig nur noch drei und zwanzig Tage dauern —), während die Sendungen ums Vorgebirge der guten Hoffnung volle vier Monate Zeit in Anspruch nehmen. Triest, der einzige Hafen von Bedeutung, den Deutschland am Mittelmeere (adriatischen Meere) besitzt, gewinnt die hohe Bedeutung als Welthandelsplatz, welche einst Venedig hatte; binnen zwei Jahren wird es durch Eisenbahnen mit den Haupthäfen der Nord- und Ostsee verbunden und seine Kaufleute hoffen, daß von den Erzeugnissen des heißen Erdgürtels die feinen Gewürze, Thee, Seidenwaaren, Indigo und dergleichen mehr künftig ohne Vermittelung Englands auf geradem Wege zu ihnen kommen. Wären Suez und Alexandria durch einen Kanal oder eine Eisenbahn verbunden, so ist kein Zweifel, daß der Verkehr Triests, der rheinischen und niederdeutschen Handelsstädte einen ganz außerordentlichen Aufschwung erhalten würde. Schon jetzt führen Deutschland und der österreichische Kaiserstaat für mehr als zwanzig Millionen Thaler ostindische Erzeugnisse ein, die uns meist um Afrika herum durch englische Vermittelung zukommen. Im Süden und Norden werden sich für den ostindischen Handel neue, natürliche Stapelplätze bilden, neue Gegenstände der Einfuhr und Ausfuhr den Markt und somit die deutsche Gewerbsamkeit beleben. »Viele deutsche Waaren,« bemerkt das Journal des österreichischen Lloyd, »z. B. Glas und Quincaillerien, Wollenstoffe,

chemische Erzeugnisse, Stahl- und Eisenwaaren 2c. eignen sich schon jetzt vortrefflich zur Versorgung der afrikanischen und asiatischen Völker, aber die Unregelmäßigkeit des Absatzes und die allzugroße Entfernung standen bisher einer größern Ausbreitung dieser Erzeugnisse entgegen. Werden diese Hindernisse gehoben, durchschneiden Reisende dreier Welttheile in allen Richtungen unser Vaterland, lernen sie die Gegenstände unsrer Production kennen, und befreunden wir uns andererseits mit ihren Forderungen und Eigenheiten, fallen endlich noch viele, den Fortschritt der Industrie hemmenden Schranken, — dann werden auch Österreich und andre deutsche Binnenländer von ihrer glücklichen Nähe an dem großen Handelsweg und von der wechselsvollen Thätigkeit des großen Weltverkehrs mehr ergriffen werden; die angeborene Scheu vor dem Meere wird schwinden und die Beurtheilung großer, die ganze Menschheit umfassende Angelegenheiten nicht mehr von dem beschränkten Standpunkte der heimathlichen Berge und Flüsse ausgehen. Dann wird die in der Überlandpost liegende commercielle und staatswirthschaftliche Idee in das allgemeine Bewußtsein treten und Österreich und ganz Deutschland wird den Moment segnen, der die Lenker seiner Schicksale zur rechten Zeit die volle Bedeutung der deutsch-ägyptischen Überlandpost erkennen und sie danach handeln ließ.« —

Zu den wichtigen Folgen, welche der neue Verkehrsweg nothwendig äußern muß, wenn er seine Bestimmung erfüllen soll, rechnen wir unsrerseits hauptsächlich den Umstand, daß das bisherige, weder vor der Vernunft noch vor der Erfahrung zu rechtfertigende Paßwesen fallen muß.

In Betreff der politischen Bedeutung dieser Überlandpost durch Deutschland hat man mit Recht hervorgehoben, daß sie das natürliche Bündniß zwischen England und Österreich fester knüpfe, und eine Übermacht Frankreichs im Mittelmeere, das man in Paris gern zu einem »französischen See« machen möchte, eben so wenig aufkommen lassen wird, wie ein russisches Übergewicht. Für England ist die Weltstraße über die Landenge, welche das rothe Meer vom Mittelmeere scheidet, von der größten Erheblichkeit, und es muß, im Hinblick auf seine indischen Besitzungen, Alles aufbieten, um dieselbe sämmtlichen Nationen zu öffnen. Der mehrfach wiederholte Antrag, die Landengen von Suez und Panama durch völkerrechtliche Übereinkunft aller Mächte auf immer für neutral zu erklären, wird ohne Zweifel einmal die Zustimmung der Kabinette erhalten, da es für alle Staaten und Völker ohne Ausnahme, vom höchsten Belang bleibt, den Frieden dieser Weltverbindungswege ungestört zu lassen. Sie werden den Segen der höhern Gesittung in Ländern verbreiten helfen, die jetzt gleichsam starr da liegen; denn an den Handel knüpft sich seit den ältesten Tagen die Ausbreitung der Kultur. In Ägypten wird das drückende Monopolsystem zu Ende gehen und dieses jetzt bis aufs

Blut ausgesaugte Land sich endlich wieder erholen, um wenigstens annähernd zu werden, was es einst Jahrtausende hindurch gewesen, eins der wohlhabendsten Länder des Erdballs.

Soll aber die neue Verbindung für Morgenland und Abendland ihre volle Wirkung äußern, so muß wie bemerkt, über die Landenge von Suez, von Alexandria bis zum rothen Meere, eine Eisenbahn gelegt werden, oder man muß von Kairo ab einen Kanal bauen, oder am besten gleichzeitig einen Kanal graben und einen Schienenweg durch die Wüste legen. Die Anlage einer Eisenbahn bietet verhältnißmäßig geringe Schwierigkeiten dar; der Grund und Boden ist eben, hart, und kostet nichts. Mehmed Ali soll neuerdings der Anlage wieder geneigt sein; er war es schon früher einmal, und die erforderlichen Schienen liegen zum Theil seit Jahren in Ägypten; nur in Folge dringender Vorstellungen Frankreichs unterblieb das nützliche Werk. Die Franzosen, von kleinlicher Eifersucht getrieben, wußten damals dem ägyptischen Vicekönig die Überzeugung beizubringen, daß er in der Eisenbahn sich eine Fessel der Abhängigkeit von England schmiede; das letztere, sagten sie, erobere nicht mehr mit dem Schwerte, sondern mit Eisenschienen und Dampfwagen. Jetzt aber scheint man auch in Paris die vernünftige Ansicht zu hegen, daß eine Bahn nach Suez von Allen für Alle gemeinsam gebaut werden müsse. England würde freilich den größten Vortheil haben, aber dieser schädigte doch kein anderes Interesse; der Gedanke, den Briten Indien zu rauben, wäre ein allzuluftiger, als daß ein politischer Kopf im Ernst denselben hegen könnte. Der Durchzug englischer Truppen welche künftig von Europa nach Indien in anderthalb oder zwei Monaten befördert werden sollen, würde im Nothfalle von den Engländern auch erzwungen werden können; diese haben sich in den letzten Jahren mit dem Beherrscher Ägyptens, nachdem sie seine Macht gebrochen, auf freundlichen Fuß gestellt, und die alte Politik der Venetianer aufgenommen, welche den ägyptischen Sultanen allen möglichen Vorschub leisteten. Ägypten kann nur gewinnen, wenn es Hauptdurchgangspunkt und Stapelland für den ostindischen Handel wird, und Alexandria tritt wieder in die Reihe der ersten Weltplätze. Ohnehin hat sich England durch den Besitz von Aden die Herrschaft über das rothe Meer gesichert, wie durch Malta jene über das Mittelmeer, und wird durch nichts gehindert auch den Handel der arabischen, abyssinischen und ostafrikanischen Küste mehr oder weniger an sich zu ziehen.

Je rascher man einen Kanal vollendete, um so eher würde auch für schwer ins Gewicht fallende Waaren der Weg durch Ägypten gewählt werden, und der Handel aller Länder am Mittelmeer neu emporblühen, am meisten Ägypten selbst. Zu den Zeiten der Phönizier, Karthager, Griechen und Römer nahmen die afrikanischen und levantischen Küstenländer an Wohlstand zu; die Eroberungszüge

der Saracenen versetzten ihm den ersten Schlag; als die Venetianer, Genuesen und Catalanen das Mittelmeer beherrschten, steigerte er sich wieder, ward dann von den rohen und plumpen Türken abermals zu Boden getreten, und beginnt erst jetzt allmälig wieder aufzukeimen. Sein Emporwachsen und stetiges Gedeihen hängt aber von einer Eisenbahn und einem Kanale zum rothen Meere ab. Ein Kanal war schon im siebenten Jahrhundert vor unserer Zeitrechnung vorhanden; König Necho hatte eine Verbindung zwischen dem Nil und dem rothen Meere hergestellt und denselben hauptsächlich zur Bewässerung des Landes benutzt; er mündete in den pelusischen Arm der Nilmündungen aus. Er soll dreißig Fuß tief und so breit gewesen sein, daß zwei dreiruderige Galeeren in ihm neben einander fahren konnten. Nach den Zeiten der römischen Herrschaft ward er vernachlässigt, unter den Kalifen stellte Amru auf Omars Befehl ihn wieder her, um Arabien mit Getreide zu versorgen. Dann füllte er sich wieder mit Sand und Schlamm; Napoleons Plan ihn wieder zu eröffnen, wurde nicht ausgeführt. Das großartige Werk ist unserer Zeit vorbehalten; es würde abermals bei Pelusium beginnen müssen. Die Kosten sind auf zwanzig Millionen Thaler veranschlagt worden. Es leuchtet ein, daß ein schiffbarer Kanal für den Waarenhandel weit belangreicher sein wird, als eine Eisenbahn, weil er den directen Bezug auch von solchen indischen Erzeugnissen möglich macht, die sehr schwer ins Gewicht fallen und deren Beförderung auf der Eisenbahn zu theuer wäre. Veröden würde aber der Weg um die Südspitze Afrikas herum dennoch nicht; beide Straßen würden belebt sein, da die Erfahrung lehrt, daß Vermehrung der Verkehrsmittel den Verkehr allemal steigert.

Hier mag die Schilderung einer Fahrt aus dem indischen Ocean nach Alexandria und Marseille Platz finden. Dieselbe geht von Bombay nach Aden an der Südküste Arabiens, wohin jetzt auch häufig die Reisenden von den, im Osten Madagaskars liegenden maskarenischen Insel Mauritius (Isle de France) und Bourbon sich begeben, wenn sie nach Europa wollen. Die Fahrt zwischen beiden Punkten wird von Segelschiffen binnen vierzehn bis zwanzig Tagen zurückgelegt, und künftig soll eine regelmäßige Verbindung durch Segelschiffe und zwar allmonatlich hergestellt werden; ein Dampfschiff würde höchstens zehn Tage Zeit nöthig haben. Die Dampfboote der ostindischen Kompagnie, die von Bombay kommen, legen dort am 30., die der orientalischen Kompagnie, welche von Calcutta aus über Ceylon fahren, am 16. jeden Monats an. Die der letztern Gesellschaft sind größer als jene der ostindischen, und werden von den Reisenden vorgezogen. Es fehlt auf ihnen an keinerlei Art von Luxus oder Bequemlichkeit: prächtige Gesellschaftszimmer, bequeme Wohnstuben, Sophas, Betten und sogar Badstuben sind vorhanden, der Tisch ist vortrefflich, die Bibliothek ausgesucht; die Dienerschaft zahl-

reich und die Reisegesellschaft insgemein sehr ansprechend. In Aden wird ein sehr guter Gasthof von einem Feueranbeter gehalten, der an der steinigen Küste Arabiens den von der Seereise Ermüdeten alle Pflege angedeihen läßt, und bei dem sie jedenfalls besser wohnen, als in einem der gewöhnlichen Karavanserai's, wie sie sonst im Morgenlande vorkommen.

Von Aden nach Suez fahren die Dampfboote gewöhnlich acht Tage. Zuerst steuern sie durch die Straße Babel-Mandeb, und haben Abyssinien zur linken, Arabien zur rechten Hand; sie gehen Mokka vorbei, und fahren im Angesicht der Küste, so daß die Reisenden die Oase Thor mit ihren grünen Dattelbäumen, und wenn sie bald am Ziele sind, den Gipfel des Berges Sinai auf der Halbinsel Akaba erblicken, froh, die unwirthbaren Küsten Nubiens und Ägyptens hinter sich zu haben. Schon in Suez tritt ihnen europäische Gesittung entgegen; sie wohnen in demselben Gasthofe, der einst zur Zeit des Feldzugs der Franzosen in Ägypten den General Bonaparte beherbergte, dessen Schlafzimmer jetzt in einen Speisesaal umgewandelt ist. Vom Fenster hat man eine großartige Aussicht auf das Meer, und die Bewohner von Suez zeigen dem Fremden mit großer Zuversicht die Stelle, wo König Pharao im rothen Meere umgekommen sein soll. In Suez übernimmt die von spekulativen Engländern gegründete Transit-Kompagnie die Reisenden, um sie nach Alexandria zu schaffen. Gewöhnlich werden dieselben in drei Karawanen getheilt, die je zwei Stunden nach einander, die Fahrt durch die Wüste antreten. Es steht denselben frei, sich der Pferde oder der Esel, der Kameele oder der Wägen zu bedienen, die freilich Manches zu wünschen übrig lassen, aber doch allen bescheidenen Ansprüchen genügen, die man an eine Wüstenpost stellen darf. Jeder Wagen hat zwei Räder, Sitze für sechs Personen und wird von vier starken Pferden gezogen. In Federn, die auf dem holperigen Wege leicht zerbrechen würden, hängen diese Karren nicht. Die Strecke, welche man in ihnen zurückzulegen hat, beträgt etwa achtzehn bis zwanzig deutsche Meilen. In der Wüste sind acht Halteplätze; davon sind fünf bloß für das Umspannen der Pferde bestimmt, die drei andern haben Speisesäle und Schlafzimmer, in denen man freilich nur einige Stunden der Ruhe pflegen kann. Ein Lieblingsgetränk in der Wüste ist unser deutsches Seltzerwasser; auch für treffliche Weine aller Art ist in diesen Gasthäusern gesorgt; das Nilwasser, dem kein anderes gleichkommt, ist in Menge vorhanden, obgleich es auf Kameelen weithergeschafft werden muß.

Endlich erblickt der Reisende, von den Mokattamhügeln herab die schönen Gärten, welche die berühmte Hauptstadt Ägyptens, Groß Kahira oder Kairo, umgeben. Aus dem prangenden Grün erheben sich die schlanken Minarets, im Hintergrunde sieht man die

Octadello, weiterhin die halbverfallenen Grabmäler der Kalifen, und am andern Ufer des Nils die viertausendjährigen Pyramiden.

In Kairo wird gewöhnlich vier und zwanzig Stunden Rast gehalten; man kann zur Herberge den orientalischen Hof oder das British-Hotel wählen; das erstere liegt am Esbekieh-Platze, wo noch der Garten gezeigt wird, in welchem der französische General Kleber unter der Hand von Meuchelmördern fiel. Ein türkisches Bad giebt den müden Gliedern die sehr nöthige Erquickung. Am andern Tage wird der Reisende von der Transit-Kompagnie auf ein Dampfschiff geliefert, das ihn in etwa achtzehn Stunden nach Atfeh, am Eingange des Mamudieh-Kanals bringt. Während der Fahrt erblickt er häufig Pyramiden und andere Denkmäler des alten Ägyptens, die ihn an Sesostris und Cambyses, an Alexander und die Ptolemäer, an Cleopatra oder an Saladin erinnern. Der Strom ist von Barken belebt, am Ufer liegen viele Dörfer, deren schwer gedrückte Einwohner, die arabischen Fellachs, bessern Tagen entgegenseufzen. Auf den Mamudiehkanal gelangt man in etwa zwanzig Stunden nach Alexandria, wo das englische Dampfpacketboot bereit liegt, das in sechs und neunzig Stunden nach Malta und dann in vierzehn Tagen nach Southampton führt. Doch mag der Reisende sich die ihm passende Gelegenheit zur Heimkehr nach Europa nach Belieben wählen, da in jedem Monate von Alexandria sechs französische Dampfboote nach Marseille, zwei englische nach Malta, Gibraltar und Southampton, zwei deutsche nach Triest, im Ganzen also zehn abgehen. Von den nach Marseille bestimmten gebrauchen drei im Durchschnitt sieben Tage Zeit für die direkte Fahrt; die Überfahrt mit Beköstigung beträgt einhundert Fünffrankenthaler; die andern drei fahren über Syra und Malta, wo in dem bequem eingerichteten Lazareth Quarantaine gehalten wird. Ist dieselbe abgelaufen, so fährt man von Malta in zwei Tagen nach Neapel, der Küste Siciliens entlang, und erblickt von Ferne Syrakus, Messina, die aus dem Aetna emporwirbelnde Rauchsäule, die Scylla und Charybdis, bleibt in Neapel einen halben Tag oder wenn man Zeit hat zehn Tage, um mit dem nächsten Boote weiter an Sardinien und Corsika vorüber, der Küste der Provence entgegen zu steuern. Die, welche von Malta nach Southampton zur See wollen, und nicht den Landweg durch Frankreich, von Marseille nach Calais oder Boulogne vorziehen, brauchen wegen der Fahrt ins atlantische Meer, durch den Busen von Biscaya (den die Schiffer »spanische See« nennen) und dem Kanal längere Zeit; den ganzen Weg von Aden in Arabien bis Marseille legt man also bequem in neunzehn Tagen zurück; und die Reise kostet für den, welcher sich keinerlei Bequemlichkeit versagt, etwa 350 Thaler.

So lange die Reise nach und von Indien mehrere hundert Pfund Sterling in Anspruch nimmt, kann natürlich die Dampfschifffahrt

nach der Levante und Indien nur von eigentlich reichen Leuten benutzt werden. Es soll wieder Waghorn sein, der es übernommen hat, den Überlandweg auch minder Begüterten zu eröffnen. Wenn öffentliche Blätter gut berichtet sind, so ist es ihm gelungen, die Anregung zur Gründung einer Actiengesellschaft zu geben, die in Zukunft jeden Reisenden für eine feste Summe, freie Fahrt, anständige Beköstigung und Wohnung zu verschaffen. Sie will in jeder bedeutenden Stadt Agenturen errichten, welche für die Reisenden sorgen. *)

---

*) Die Blätter geben für den Tag 11 Franken an, was offenbar ein Irrthum ist; es wird sich wohl um ein Pfund Sterling handeln. Dreißig Pfund für eine Reise nach Indien wäre ein Spottgeld. Wir fügen hier nachstehenden Bericht bei, welchen ein süddeutsches Blatt zu Ende Juli über den Plan der Fest- und morgenländischen Transit-Kompagnie erstattet: „Der Gedanke ist eben so neu als großartig. Es hat sich nämlich unter dem Namen „Transitgesellschaft für das Fest- und Morgenland“ (**Continental and Oriental Transit Company**) in London eine Gesellschaft gebildet, welche für gewisse Routen das Reisen gleichsam auf Abonnirung herstellt, d. h. gegen festgesetzte Beträge einen Reisenden zu befördern, zu beköstigen und zu beherbergen unternimmt, so daß er unterweges lediglich für nichts zu sorgen hat. Etwas entfernt Ähnliches kommt bei den italienischen Vetturini vor; allein das englische Unternehmen ragt weit über eine solche Vergleichung hinaus, und erstreckt sich in das Riesenhafte. Von Ostende bis Alexandria, so wie für alle bedeutenden Zwischenplätze auf den in den Plan aufgenommenen verschiedenen Routen, schließt die Gesellschaft mit Gasthöfen und Eisenbahnen, mit Postenlauf und Dampfschifffahrt Verträge ab, welche die Beförderung und Verpflegung ihrer Reisenden nach festen Normen sicherstellen; auf diesem ganzen Wege bedarf der von der Gesellschaft übernommene Passagier keines baaren Geldes, wenn er nicht Extraausgaben machen will, sondern kehrt in den durch Vertrag gebundenen Gasthöfen ein und zahlt Frühstück, Mittagtisch, Abendessen oder Nachtlager mit Anweisungen oder Zetteln (Koupons), die er aus einem zu diesem Zweck von der Gesellschaft erhaltenen Buche ausschneidet. Alles ist vorgekehrt, an Alles ist gedacht. Sogar die Trinkgelder sind in den Zetteln, welche er abgiebt, mitbegriffen, so daß ihm eine der wesentlichsten Belästigungen, die sich heutzutage an den Reisenden hängen, erspart bleibt. Desgleichen findet er in seinem Buche Papiere, die sich in Fahrscheine und Passagierbillete auf Dampfschiffen, Eisenbahnen oder Postwagen umsetzen; aus dem Wagen oder Schiff in den Gasthof oder umgekehrt wird sein Gepäck auf Kosten der Gesellschaft transportirt. Auch diese Einrichtung überhebt ihn mannichfacher Weitläufigkeiten. Für das Buch nun, aus dem er alle diese Reisemittel entnimmt, erlegt er allerdings den entsprechenden Betrag beim Antritt der Reise zum voraus; allein er ist darum nicht gebunden, sondern kann jederzeit, sei es am Ziel seiner Reise oder unterwegs, bei den Agenturen der Gesellschaft den Rest seines Zettelbuchs wieder gegen den Geldbetrag eintauschen, wobei ihm nur ein halbes Procent als Schreibgebühr oder Provision abgezogen wird. Dies sind die Grundzüge des Planes, welcher der „fest- und morgenländischen Transitgesellschaft“ zu Grunde liegt. Der erste Gedanke, wie es scheint, war, den Verkehr zwischen England und Ostindien zu erleichtern, d. h. englische Reisende zu festen Preisen und zwar wohlfeiler als bisher von London nach Alexandrien zu befördern; war aber diese Einrichtung einmal festgestellt, so ergab es sich von selbst, daß die Gesellschaft eben so gut auch von und nach jedem der zwischenliegenden Punkte

Nun sind sämmtliche indische Gewässer von Dampfschiffer durchfurcht. Alle vierzehn Tage geht die Post von und nach Indien, entweder von Bombay oder von Kalkutta nach Suez; die letztere berührt Madras und die Insel Ceylon. Aber auch von Kalkutta nach Singapore, dem herrlich emporblühenden Handelsplatze vor der Spitze Hinterindiens, geht eine regelmäßige Dampfschifffahrt, die man schon bis Batavia und Hongkong in China ausgedehnt hat. Die Fahrt von Hongkong hat früher bis London neun und achtzig Tage Zeit erfordert; seit der Mitte vorigen Jahres ist dieselbe jedoch auf neun und funfzig Tage verkürzt worden, weil seitdem Kalkutta nicht mehr berührt wird. Man steuert jetzt von Hongkong nach Pulo Labuan 7 Tage 12 Stunden, nach Singapore 4 Tage 18 Stunden, nach Malacca 1 Tag, Pulo Pinang 2 Tage, nach Ceylon 8 Tage 18 Stunden, Aden 11 Tage, Suez 8, Alexandria 3, Malta 4, Marseille 4 und von da bis London 5 Tage, — legt also in 8 Wochen den Weg um die halbe Erde zurück.

Bald wird auch Australien in diese Dampfschifffahrts-Verbindung hineingezogen werden, und hier ist es abermals Waghorn,

---

auf ihren Routen zu denselben Bedingungen Reisende übernehmen konnte. Dies Alles ist nun in der Ausführung begriffen. Für zwei Routen, nämlich von London über Marseille nach Alexandrien, sei es von Ostende und Brüssel über Paris und Orleans oder den Rhein herauf nach Baden, über Straßburg, Basel, Lyon ꝛc., sind dem Vernehmen nach die betreffenden Verträge bereits abgeschlossen; für eine dritte Route, von Ostende den Rhein herauf und sodann durch Würtemberg und Baiern über Wien nach Triest ꝛc., ist noch im Laufe dieses Sommers der Abschluß und die Eröffnung beabsichtigt. Man rechnet (abgesehen von dem Verkehr der Zwischenstationen), von London aus in regelmäßigen Zügen monatlich 300 Reisende nach Alexandrien befördern zu können. Diesen regelmäßigen Zügen oder Karawanen wird von Seite der Gesellschaft jedesmal ein Zugmeister mitgegeben, welcher für Alles zu sorgen und die Erfüllung der eingegangenen Vertragspflichten zu überwachen hat. Dabei ist vorgesehen, daß der Reisende an den interessantesten Punkten verweilen kann, indem die Wahl der Zwischenstationen darnach eingerichtet ist; wünscht er irgendwo einen noch längern Aufenthalt, so kann er dies nach Belieben thun, ohne darum die Vortheile seines Zettelbuches einzubüßen, und schließt sich eben so beliebig wieder dem nächstkommenden Zuge oder auch einer andern Route an. Man sieht, die Plane der „Transitgesellschaft“ sind verwandt mit den Bestrebungen, welche Herr Waghorn verfolgt; daher auch wohl die Verwechselung, welche ihn irrthümlich an die Spitze dieser gesonderten Angelegenheit setzte. Daß für Deutschland ein natürliches Interesse vorliegt, den wachsenden Verkehr, der sich hier zu entwickeln verspricht, zu begünstigen, d. h. ihn vorzugsweise an sich zu ziehen, bedarf keiner weitern Ausführung. In welcher Art die englische Gesellschaft ihrerseits der übernommenen Aufgabe nachkommt, muß die nächste Zukunft lehren; denn, wie ich höre, soll binnen Kurzem unter flatternden Wimpeln und mit klingendem Spiel an Bord der erste Zug nach Alexandrien den Rhein herauf kommen. Es ist ein Anfang wie ein Samenkorn, allein es sieht darnach aus, daß ein weitverzweigter Baum daraus erwachsen wird.“

der den Plan entworfen hat und sich zur Ausführung bereit zeigt; er verlangt für die von ihm projektirte Linie um Nordaustralien herum nach Van Diemens Land von der englischen Regierung einen jährlichen Zuschuß von 100,000 Pfund Sterling, und glaubt diese Summe mit um so größern Rechte ansprechen zu können, da die Regierung für die Dampfschiffahrt nach Westindien 240,000, für die nach Singapore und China 190,000, und für die nach Nordamerika gleichfalls ein Beträchtliches zahlt. Es sind übrigens zwei Wege nach Australien in Vorschlag gebracht worden; für Beide soll Singapore den Ausgangspunkt bilden. Waghorn's Plan ist auf die östliche Fahrt gegründet, die durch die Torresstraße gehen würde. Einen Halteplatz böte die neue Niederlassung Port Essington, von wo man nach Sidney in Ostaustralien ginge und eine Verbindung mit Neuseeland unterhielte. Von Singapore bis Batavia sind 550 englische Seemeilen; von da bis Port Essington 1600, bis zur Wednesday-Insel in der Torresstraße, wo wieder Kohlen eingenommen werden, 600, von da nach Sidney 1700 Meilen. Aber uns scheint die westliche Fahrt den Vorzug zu verdienen. Sie würde den neuen Niederlassungen in Westaustralien ganz ungemein nützen, namentlich den Peels-Hafen am Warmbro-Sunde in Westaustralien, der schönen Kolonie Adelaide in Südaustralien und der der Insel van Diemensland, ohne Sydney und Neuseeland, welche in die Linie hineingezogen werden müßten, zu beeinträchtigen.

Außer der Weltstraße über Suez nach Indien, welche nun den Sieg davon getragen, giebt es noch einige andere, deren wir kurz erwähnen müssen. Der eine Weg geht über Malta und Konstantinopel nach Trapezunt, von dort zu Lande nach Teheran und Buschir am persischen Meerbusen, und zu Schiffe nach Bombay; er läßt sich in etwa sechszig Tagen zurücklegen. Der zweite Weg geht rheinaufwärts, donauabwärts über Trapezunt, Teheran und Buschir; er ist um sechs Tage kürzer, aber im Winter nicht praktikabel, weil dann die Donau wegen des Eises sich nicht in fahrbarem Zustände befindet. Ein dritter Weg ist vor wenigen Wochen von einem Deutschen, Dr. Plate, in London in Vorschlag gebracht worden. Indem er darauf hinweist, daß die Eisenbahnen durch Deutschland nach Pesth und Ungarn bald in völligem Zusammenhange stehen werden, hält er es für eben so nützlich als wahrscheinlich, daß man sie von Pesth nach Belgrad und Saloniki fortsetzen werde. Von London nach Ostende rechnet er 9 Stunden, von Ostende nach Saloniki auf geradem Wege 1280 englische Meilen, die Krümmungen mitgerechnet aber 1440. Fährt der Dampfwagen 17 englische oder 4 deutsche Meilen in der Stunde, was auf den österreichischen und den übrigen deutschen Bahnen allerdings der Fall ist, so würde man den Weg bis Saloniki in 85 Stunden oder 3 Tagen und 13 Stunden

machen, mit einem Extrazuge aber in 72 Stunden. Die Strecke zwischen Saloniki und Alexandria berechnet er auf 770 Seemeilen, von denen ein gutes Dampfboot 11 in der Stunde, die ganze Entfernung also in 70 Stunden oder etwa drei Tagen zurücklegt, so daß der Zeitaufwand für die Schnellreise von London nach Alexandria nur 6 Tage und 22 Stunden oder, im allergünstigsten Falle nur 5 Tage und 19 Stunden betrüge!

Es giebt aber auch noch einen vierten Weg, und dieser hat eine gewisse Bedeutung erlangt. Wir meinen den über Syrien nach dem Euphrat zum persischen Meerbusen. Auf diesen lenkte vor nun zwölf Jahren die allgemeine Aufmerksamkeit der englische Kapitän Chesney, der schon früher die Reise von Trapezunt nach dem obern Euphrat gemacht hatte. Am Ende des Jahres 1834 beschloß die englische Regierung, ihn an die Spitze einer Expedition zu stellen, welche den Versuch einer Dampfschifffahrt auf den Euphrat machen solle. Chesney, nun zum Obersten ernannt, verließ, begleitet von 14 Officieren und 48 Mann, am 1. Februar 1835 Liverpool, und führte alles zum Bau von zwei eisernen Dampfschiffen Nöthige mit sich. Im Anfang April landete er an der syrischen Küste unweit Antiochia, von wo er unter großen Mühseligkeiten alle Materialien zu Land durch die syrische Wüste nach Bir am Euphrat schaffen lassen mußte. Fast ein Jahr verging, ehe die Dampfboote vollendet und alle Vorkehrungen zur Abfahrt getroffen waren. Am 16. März 1836 waren sie endlich flott und die Reise begann. Aber sie war nicht glücklich: nach zwei Monaten hatte man noch nicht den halben Weg zurückgelegt; eines der Boote litt während eines fürchterlichen Orkanes Schiffbruch; das andere gelangte erst am 19. Juli nach Bassora. Es ist hier nicht der Ort, in die Geschichte dieser merkwürdigen Euphrat-Expedition näher einzugehen; wir wollen nur andeuten, daß sie einen Kostenaufwand von nahe zu 300,000 Thalern erforderte. Als Ergebniß derselben stellte sich heraus, daß der Euphrat von Bir abwärts von zweckmäßig gebaueten Dampfschiffen das ganze Jahr hindurch befahren werden kann; daß es nur zwei unbequeme Strecken in demselben giebt, daß Brennstoff am Ufer nicht fehlt, mit den Einwohnern Handelsverbindungen anzuknüpfen sind, daß auch der Tigris schiffbar ist; aber, alles wohl erwogen, der Weg über Suez für die Verbindung Europas mit Indien unter allen Umständen der geeignetste bleibt.

Bei dem von Jahr zu Jahr wachsenden Verkehr und den in einer früher ungeahnten Weise sich vermehrenden Beziehungen zwischen der alten und neuen Welt, machte sich das Bedürfniß einer möglichst geregelten Verbindung immer fühlbarer. Eine lange Reihe von Jahren hindurch wurde dieselbe hauptsächlich von Segelpaket-

booten, sogenannten Liners, besorgt, die z. B. von Havre nach Neuyork, von London, von Liverpool ꝛc. nach und von amerikanischen Häfen fuhren. Sie gehörten und gehören noch zu den besten Fahrzeugen, die auf See schwimmen, aber sie sind von Wind und Wetter abhängig, und die Zeitdauer ihrer Fahrten kann namentlich während der Wintermonate gar nicht bestimmt werden. Dem Handel, dessen Seele Regelmäßigkeit ist, erwuchsen aus den häufigen Ungewißheiten und Zögerungen empfindliche Nachtheile. In dem stürmischen Winter von 1836 auf 1837 zum Beispiel weheten Westwinde so stark und anhaltend, daß sechs Wochen lang sämmtliche Schiffe aus England und Deutschland nicht nach Amerika fahren konnten, und in Neuyork nicht weniger als achtzehn europäische Posten auf einmal fehlten. Als das Schiff Diamant im Februar 1837 in Neuyork ankam, war es von Liverpool her nicht weniger als einhundert Tage unterwegs gewesen, und von den 180 Reisenden, die es am Bord hatte, waren siebenzehn Hungers gestorben; denn daß eine solche Fahrt auch nur sechszig Tag dauert, ist beinahe unerhört, und für längere Zeit werden selten Lebensmittel an Bord genommen. Die widrigen Winde in jenem Winter äußerten auf den Handel den nachtheiligsten Einfluß, und in London mußte lediglich wegen unterbrochenen und verzögerten Verkehrs eine nicht geringe Zahl amerikanischer Kaufleute die Zahlungen einstellen.

Von der Wichtigkeit des Handels zwischen den Vereinigten Staaten und Großbritannien mag der einzige Umstand zeugen, daß eben in jenem Jahre 1836 von der auf 53,368,572 Pfund Sterling geschätzten Gesammtausfuhr des letztern, 23 Procent oder für beinahe zwölf und eine halbe Million nach den Vereinigten Staaten ging. Man fragte sich daher, ob es nicht thunlich und ausführbar sei, die beiden Küsten des atlantischen Weltmeeres durch Dampfschifffahrt näher an einander zu rücken und in die Verbindung Regelmäßigkeit zu bringen. Die Männer der Wissenschaft, auf ihre Theorien sich stützend, erklärten die transatlantische Dampfschifffahrt für unmöglich; sie berechneten, daß für jede Pferdekraft Dampf eine Tonne Kohlen auf je 1425 Meilen erforderlich sei; (die Fahrt beträgt etwa 3000 Meilen). Auf Grund dieser Berechnung hin stellten sie Folgendes auf. Für jede Pferdekraft muß für unvorgesehene Fälle eine Viertel-Tonne Kohle als Reserve da sein; für jede Pferdekraft hat man 3·70 Tonnen Kohlen nöthig, also für ein Schiff von vierhundert Pferdekraft 1480 Tonnen Kohlen. Da nun, folgerten sie, das Schiff, welches für die Fahrt im Bau, nur 1200 Tonnen Gehalt haben soll, so ist die Fahrt nach Amerika mit einem solchen ein Ding der Unmöglichkeit. Die Kaufleute setzten indeß in den praktischen Verstand der Maschinen- und Schiffsbauer und auf den Rath der Seeleute mehr Vertrauen, als auf die papiernen Berechnungen der Gelehrten, und sie thaten wohl daran. Ihr Schiff hatte

auf dem Deck eine Länge von 230 Fuß, die Breite betrug, mit Einschluß der Radkasten, 58 Fuß 4 Zoll, die Tiefe des Raums 23 Fuß; wenn es beladen war, ging es sechszehn Fuß tief im Wasser. Die Räder hatten 28 Fuß im Durchmesser, jedes Ruderbrett war 10 Fuß lang. Die beiden Maschinen, jede von 225 Pferdekraft, wogen zusammen 200 Tonnen (zu 2000 Pfund), die vier Kessel 100 Pfund. Der Tonnengehalt betrug statt der Anfangs angenommenen 1200 nur 1340, und das fertig ausgerüstete Schiff kostete 63,000 Pfund Sterling.

Am 8. April 1838 ging der Great Western von Bristol in See nach Neuyork. Als er drei Tage aus dem Hafen war, überholte er ein schnellsegelndes Packetboot, das sieben Tage vor ihm denselben verlassen hatte; und nach 15 Tagen und 10 Stunden warf er seine Anker im Hafen von Neuyork aus. Die wichtige Frage war beantwortet, die überseeische Dampfschifffahrt kein Hirngespinnst und die glückliche Fahrt des Great Western nicht etwa ein glücklicher Zufall. Denn drei Tage vor ihm war ein anderes Dampfboot in See gegangen, — der Sirius, welcher früher zwischen London und Cork fuhr, — und an demselben Tage, den 23. April, in Neuyork einige Stunden früher angelangt. Und was die Berechnungen der Gelehrten anbelangt, so brauchten die Dampfschiffe nicht vier Tonnen Kohlen auf jede Pferdekraft; der Sirius hatte nur 453 Tonnen Kohlen und 43 Fässer Harz am Bord, die etwa so viel Feuerungsstoff enthielten, wie 21 Tonnen Kohlen; in Neuyork hatte er noch 22 der letztern in Vorrath; der Great Western hatte nicht 1480 Tonnen Kohlen gebraucht, wie die Gelehrten wollten, sondern er nahm überhaupt nur 660 Tonnen mit, und verbrauchte davon auf seiner Fahrt von 3111 englischen Seemeilen nur 450 Tonnen.

Am 7. Mai lichtete er, unter lautem Jubel von wenigstens hundert tausend Menschen zu Neuyork seine Anker, um mit sechs und sechszig Reisenden am Bord nach Bristol zurückzukehren, wo er am 22. Mai glücklich ankam. Er brachte frische Blumen aus der neuen Welt mit, und auf einem Gastmahle, das am 24. Mai veranstaltet wurde, zeigte man leinenes und baumwollenes Garn vor, das sich vor achtzehn Tagen in Amerika noch in rohem Zustande befunden hatte. Seitdem setzt der Great Western seine Fahrten bis auf den heutigen Tag fort, und hat seit dem April 1838 einen Raum von mehr als dreimalhunderttausend englischen Meilen durchmessen, ohne daß ihm irgend ein Unfall von einiger Erheblichkeit begegnet wäre. In England wurden nun mehre Schiffe gebaut, mit denen man nicht so glücklich war; z. B. die British Queen, ein Riesenschiff von 2016 Tonnen, das sich bald als unbrauchbar auswies, und thörichter Weise von der belgischen Regierung angekauft wurde, die es bald auf den Abbruch ausbot; und dann der wegen seines

spurlosen Verschwindens so viel besprochene Präsident von 2000 Tonnen, der seine letzte Fahrt von Neuyork im April 1841 angetreten hatte. Die transatlantische Dampfschifffahrts-Gesellschaft zu Liverpool (die Cunard'sche) hat die trefflichen Fahrzeuge, welche sie in Clyde erbauen ließ, die Columbia, Hibernia, Acadia, Britannia und Caledonia sämmtlich kleiner bauen lassen; sie halten 1200 Tonnen und haben 500 Pferdekraft; befördern die Post nach Kanada und den Vereinigten Staaten und erhalten von der englischen Regierung einen jährlichen Zuschuß von 145,000 Pfund Sterling. Von Anfang April bis November kommt und geht alle vierzehn Tage eins dieser Boote von und nach Amerika; in den vier Wintermonaten aber nur alle vier Wochen.

Von eben so großem Belange, wie die Verbindung mit Nordamerika, ist für England der regelmäßige Verkehr mit seinen westindischen Pflanzungen, und deshalb sind auch sie durch eine Dampfschifffahrtslinie dem Mutterlande möglichst nahe gerückt worden. Am 2ten und 17ten Tage eines jeden Monats wird in London die westindische Post auf der Eisenbahn bis Southampton befördert und dort an Bord des Schiffes gebracht, welches die »Royal Mail Steam Packet Company« bereit hält. Diese westindische Dampf-Packetboot-Linie ist ein mächtiges Unternehmen. Die Gesellschaft hat achtzehn der größten Dampfschiffe, die theilweise zweitausend Tonnen halten, in fortwährender Thätigkeit. Sie sind für wenigstens hundert Reisende eingerichtet; jeder hat seine besondere Schlafstätte, und für alle möglichen Bequemlichkeiten ist aufs allerbeste gesorgt.

Wir ersuchen den Leser eine Landtafel von Amerika zur Hand zu nehmen, und auf ihr den Lauf der westindischen Dampfschiffe zu verfolgen. Er wird mit uns die sinnreiche Einrichtung dieser Postverbindung bewundern. Das Boot steuert von Southampton nach Funchal auf Madeira, 1287 engl. Seemeilen, in sieben Tagen, setzt Reisende ans Land, nimmt andere ein, und versieht sich mit frischen Vorräthen. Dann peitschen seine Schaufelräder das Weltmeer, und das Schiff geht seines Weges, gleichviel ob Wind und Wellen ihm günstig oder zuwider sind, und erreicht in vierzehn Tagen die Insel Barbadoes, wo es einen Tag anhält, und dann weiter nach Grenada fährt, wohin es nach etwa 15 Stunden gelangt. Die Fahrt von Southampton dorthin wird als Route № I bezeichnet, und beträgt 4037 englische Seemeilen, welche, die Anhaltezeit mitgerechnet, in drei und zwanzig Tagen zurückgelegt werden. Grenada ist die Hauptstation, wo die Posten vertheilt und Kohlen und Lebensmittel eingenommen werden. Auf der Route № II geht alle vierzehn Tage ein Packetboot nach Barbadoes mit der Hinpost (aus Europa) nach Tabago und Demerara, wo es eine Woche liegen bleibt; dann geht es mit der Herpost (nach Eu-

ropa) nach Tabago, Grenada und Barbadoes zurück. Auf Route № III geht alle vierzehn Tage ein Boot mit der Hinpost nach Trinidad, bleibt dort neun Tage, und kommt nach Grenada zurück. Auf Route № IV geht gleichfalls alle vierzehn Tage ein Boot mit der Hinpost nach St. Vincent, St. Lucia, der französischen Insel Martinique, Dominica, Guadeloupe (französisch), Antigua, Montserrat, Nevis, St. Kitts, Tortola, St. Thomas (dänisch) und Portorico (spanisch). Hier hält es nur ein Paar Stunden an, eilt nach St. Thomas zurück, um Kohlen einzunehmen, und legt auf der Rückfahrt nach Grenada noch einmal der Reihe nach bei allen den genannten Inseln an. Auf Route V geht alle vierzehn Tage ein Boot von Grenada mit der Hinpost nach Jacmel auf Haiti, Jamaica und St. Jago da Cuba, wo es zwei Tage anhält; über Jamaica fährt es zurück nach Jacmel, Portorico und St. Thomas.

Auf Route № VI geht monatlich ein Dampfer mit der Hinpost von Jamaica aus nach Havana, nimmt dort Kohlen ein, fährt nach Vera Cruz und Tampico in Mexiko, nimmt dort häufig baares Geld ein, und fährt zurück über Vera Cruz und Havana. Nachdem er an letzterem Orte Kohlen eingenommen, steuert er nach Nassau (Bahama-Inseln) und den Bermudas, wo er sich mit Brennstoff für die Heimreise nach Europa versieht. Er kommt am 7ten jeden Monats zu Southampton an. — Auf Route № VII geht monatlich ein Schiff sowohl mit der Hin- als Herpost nach Bermuda, giebt dort die Hinpost ab, liefert die Herpost an das eben genannte Boot ab, nimmt Kohlen ein und fährt zurück über Nassau und Havana nach Jamaica. — Route № VIII. Monatlich fährt ein Boot von St. Thomas mit der gesammten Herpost über Fayal (Azoren) nach Southampton, wo es am 22sten jeden Monats eintrifft. — Auf Route № IX geht monatlich ein Boot von Grenada mit der Hinpost nach La Guayra und Puerto Cabello, wo es zwei Tage anhält, nach La Guayra zurückgeht und dann nach St. Thomas und Granada steuert. — Auf Route № X geht monatlich ein Boot von Jamaica mit der Hinpost nach Santa Martha, Cartagena, Chagres und San Juan de Nicaragua (Mittel-Amerika), wo die Engländer eine Niederlassung gegründet haben, um den Übergang nach dem stillen Weltmeere dort in ihrer Gewalt zu haben, wozu eben jenes San Juan den Schlüssel bildete. Der Dampfer hält hier einen Tag an, geht mit der Herpost nach England, nachdem er die genannten Zwischenstationen wieder berührt hat. — Auf Route № XI geht monatlich die Hinpost von Havana nach Belize in Honduras.

Alle diese elf Routen stehen unter einander im Zusammenhange, und geben sämmtlichen westindischen Inseln und den Küstenplätzen von Mittelamerika, Venezuela, Mexiko und Guyana zweimal oder

doch wenigstens einmal im Monate Postgelegenheit aus und nach Europa und untereinander. Sie können sämmtlich den Tag und in der Regel auch die Stunde der Ankunft berechnen, da die Verbindung eben so regelmäßig als rasch unterhalten wird. Auf Briefe, die am 2ten oder 17ten jeden Monats nach Westindien abgehen, kann nach Ablauf von sieben Wochen Antwort zurück sein aus Barbadoes, Granada, St. Thomas und Bermuda; aus Neugranada und Guatemala in 80, aus Mexiko und Honduras in 95, von allen übrigen Punkten in 65 Tagen. Die Überfahrtskosten betragen nach Madeira 22 oder 30 Pfund Sterling, nach Barbadoes 32 oder 42, nach Jamaica 40 oder 50, und nach anderen Punkten im Verhältniß der Entfernung. So sicher ist die Fahrt, daß die Dampfschiffe der westindischen Linie in den letzten drei Jahren 154 Reisen (hin und her) machten, manche von ihnen einen Weg von 115,000 Seemeilen (was mehr als viermal um die Erde beträgt) zurücklegten, und zwar ohne daß irgend ein Unfall oder auch nur ein Nagel losgegangen wäre.

Die Folgen dieser Verbindung mit Nordamerika, Westindien, Mittelamerika und der Nordküste Südamerikas sind in moralischer, politischer, commercieller und überhaupt staatswirthschaftlicher Beziehung ganz unberechenbar. Barbadoes liegt jetzt näher bei London als z. B. Danzig, wenigstens ist die direkte Fahrt dorthin weniger schwierig. Der Einfluß dieses raschen Verkehrs macht sich bis zum Londoner Speise- und Gemüsemarkt herunter fühlbar. Lebendige Schildkröten und Ananas sind dort ein Handelsartikel geworden, wie Butter oder Fleisch; von den Bermudas kommen neue Kartoffeln schon im April, feine Gemüse gleichfalls, und neben süßen Trauben aus Madeira werden amerikanisches Eis und westindische Orangen feilgeboten.

Die Dampfschifffahrt äußert aber auch auf die ganze Ostküste Südamerikas ihren belebenden Einfluß. Die brasilianischen Häfen stehen von Para bis nach Porto Alegro hinab in einer, wenn auch noch nicht ganz regelmäßigen Verbindung untereinander. Eben jetzt lesen wir, daß man in Liverpool mit dem Plane umgeht, eine Dampfschifffahrtslinie nach Para einzurichten. Für den Orinoko und den Amazonenstrom ist eine solche bereits gesichert, und so wird in den nächsten Jahren das Innere Südamerikas ebensowohl durch den Dampf erschlossen werden, wie es mit Nordamerika schon längst der Fall ist. Auch der La Platastrom und die ihn bildenden Flüsse Parana und Paraguay stellen den Dampfschiffen kein Hinderniß entgegen, und man wird mit ihnen vom atlantischen Weltmeere bis in die Nähe der Cordilleren gelangen, welche sich an der Westküste Amerikas erheben.

Bisher genoß England die nächsten und größten Vortheile einer unmittelbaren Verbindung mit Amerika. Im Jahre 1847

wird auch Deutschland mit Neuyork in eine solche treten. Es liegt Deutschland und noch mehr den Vereinigten Staaten daran, den Verkehr mit Europa auch unabhängig von England unterhalten zu können, und zu diesem Behufe wurde eine Dampfschifffahrtslinie direkt nach dem europäischen Festlande beantragt. Die Wahl schwankte zwischen Havre, Antwerpen und Bremen; da dieser letztere Platz eine Menge natürlicher Vortheile darbietet, welche den beiden andern fehlen, und mit den Vereinigten Staaten im lebhaftesten Verkehr steht, so entschied der amerikanische Kongreß für Bremen, und bewilligte den Unternehmern einen jährlichen Zuschuß von 400,000 Dollars. Vorläufig sollen vom 1. März 1847 bis dahin 1848 nach einander vier Schiffe in den Dienst treten, denen die Bedingung auferlegt ist, rascher zu fahren, als die oben erwähnten Liverpooler; darum sollen sie, obwohl nur 1400 Tonnen haltend, weit stärkere und größere Maschinen bekommen als jene. Anfangs werden sie einmal im Monate, später, wenn Alles geregelt ist, alle vierzehn Tage fahren, und auf der Hin- und Rückreise bei Cowes auf der Insel Wight anlegen, um auch die englische Post zu befördern. Diese Verbindung scheint, nach Allem, was wir erfahren, jetzt gesichert zu sein; ihre große Bedeutung wird sich bald herausstellen, da sie dem ganzen nordöstlichen Europa nützlich und von demselben benutzt werden wird und die Eröffnung dieser Dampfschifffahrtslinie zusammenfällt mit der Vollendung des Eisenbahnnetzes, welches Nord- und Ostsee mit dem adriatischen Meere und der untern Donau verbindet.

Der Nutzen einer Dampfschifffahrt zwischen Hamburg und Westindien ist nicht minder augenscheinlich, und der zur Herstellung einer solchen entworfene Plan des unternehmenden und energischen Hamburger Rheders Sloman ist eben so trefflich gefaßt und verdient die lebhafteste Unterstützung. Demzufolge sollen zwei Dampfer gebaut werden, mit Raum für 40 Reisende für die erste und 20 für die zweite Kajüte; sie sollen 800 Tonnen halten, und Maschinen von 250 Pferdekraft. Man nimmt an, daß sie die Hamburger westindische Post und die dänischen und schwedischen Regierungsdepeschen befördern. In Southampton sollen sie anlaufen, um Reisende und Kohlen einzunehmen; das Ziel ist St. Thomas. Der Fahrpreis soll für den Reisenden nach St. Thomas, ohne Beköstigung, von Hamburg aus 30 Pfund Sterling für die erste, 10 Pfund Sterling für die zweite Kajüte betragen; in Madeira werden sie anlegen und auf der Rückreise von St. Michel auf den Azoren Waaren mitbringen. Die Schiffe sollen wo möglich zehn englische Meilen in der Stunde zurücklegen, mindestens aber neuntehalb. Sie haben bis St. Thomas 4350 englische Meilen zu machen und zwar, mit 18 Stunden Aufenthalt in Southampton und Madeira, die ganze Fahrt in 22 Tagen. Für die völlige Ausrüstung

eines jeden Schiffes ist die Summe von 325,000 Mark Banko, das Gesammtkapital auf 700,000 Mark Banko angeschlagen. Am Ende Juli 1846, wo wir diese Zeilen schreiben, hatte der Plan noch nicht den lebhaften Anklang gefunden, den er verdient, es waren erst etwa 300,000 Mark unterzeichnet worden. Wahrscheinlich tragen die ungünstigen Geldverhältnisse der letzten Monate davon die Schuld; jedenfalls verdient Hr. Sloman rühmliche Anerkennung, daß er seinen großartigen Plan mit Eifer entwarf und dessen Verwirklichung mit Nachdruck betreibt. Der Nutzen für den Verkehr ist so einleuchtend, daß die Unternehmung über kurz oder lang doch ausgeführt werden wird, wenn sie jetzt auch unterbleiben sollte. Aber immer gebührt die Ehre dem, welcher den Plan entwarf.

Während das ferne Morgenland mit Europa in eine leichte und schnelle Verbindung gebracht worden ist, hat man sich bemüht, unserm Erdtheile auch die Westküste Amerikas und die Inseln der Südsee näher zu rücken. Jetzt wird dieselbe durch das dazwischen liegende amerikanische Festland sehr erschwert, für Schiffe ist sie unmöglich; und doch wäre sie für die seefahrenden Völker Europas und Amerikas vom augenscheinlichsten Nutzen. Ein Schiff z. B., das von Bremen oder Hamburg nach Guayaquil (etwa unter dem Äquator an der Westküste Amerikas) steuert, muß die Fahrt um das Kap Horn (die Südspitze von Amerika) machen, und hat eine Strecke von wenigstens 2600 geographischen Meilen zurückzulegen; wäre aber eine Durchfahrt durch Mittelamerika hergestellt, so würde die Entfernung nur 1400 Meilen betragen. Natürlich wäre dann zugleich der Verkehr mit der Südsee und mit ganz Australien bedeutend erleichtert, und es würden für die Fahrt nach Neu-Südwales, die jetzt ums Vorgebirge der guten Hoffnung und durch den indischen Ocean geht, wenigstens tausend oder zwölfhundert Stunden erspart werden, während sie zugleich bei weitem sicherer wäre. Für die Vereinigten Staaten liegt der Vortheil gleich klar da, besonders in Betracht des Verkehrs mit China. Der Seeweg von Neuyork nach Kanton beträgt, um das Vorgebirge der guten Hoffnung herum, beinahe 3500 geographische Meilen, um das Kap Horn mehr als viertausend Meilen; wäre in Mittelamerika eine Durchfahrt, so würde er höchstens 2900 Meilen betragen und bei weitem gefahrloser sein.

Die Vortheile einer solchen Verbindung liegen so sehr auf der flachen Hand, daß es an Plänen, ein solche Durchfahrt herzustellen, gar nicht fehlen konnte. Es fragt sich nur, wo die passendste Örtlichkeit dafür sich darbietet. Ein Blick auf die Karte zeigt, daß das amerikanische Festland vom zwanzigsten Grade nördlicher Breite nach Süden zu immer schmaler wird, so daß die Strecke, welche zwischen

beiden Weltmeeren als Landveste liegt, auf der eigentlichen Landenge von Panama nur funfzehn spanische Meilen beträgt. Im Ganzen giebt es in Mittelamerika, wie durch Alexander von Humboldt nachgewiesen worden ist, fünf Punkte, wo eine Verbindung zwischen dem atlantischen Meere und dem stillen Ocean ausführbar erscheint. Der erste Punkt wäre die Landenge von Tehuantepec in Mexico (im Staate Oajaca), zwischen 16. und 18. Grad nördlicher Breite, zwischen den Quellen des Rio Chimalapa und des Rio del Passo; dieser letztere fällt in Goazacoalco, welcher in den mexikanischen Meerbusen mündet. Der höchste Punkt der Wasserscheide beträgt noch keine 1300 Fuß. Von einem Kanale, den große Seeschiffe benutzen könnten, wird aber dennoch hier nie die Rede sein können. Die Einfahrt zum Goazacoalco ist gefährlich wegen der Untiefen und Sandbänke, der Fluß selbst vielfach seicht, an der Westküste ist überdies kein passender Hafen, und die Kanalprojekte lassen sich nur mit ungeheuerm Aufwande an Geld und Menschenleben verwirklichen. Dagegen würde die Anlage einer guten Landstraße oder noch besser einer Eisenbahn von unberechenbarem Vortheile sein, sowohl für Vera Cruz wie für Acapulco, ganz Texas und die übrigen Staaten der Nordamerikanischen Union und für Westindien gleichfalls. Doch ist das Land stellenweise sehr ungesund, und der Befehl Santa Anna's, eine Eisenbahn anzulegen, unterblieb aus Mangel an Geld und wegen der bürgerlichen Zerrüttung Mexicos.

Die zweite, weit mehr geeignete Örtlichkeit bietet der Isthmus von Nicaragua in Mittelamerika unter dem zehnten und zwölften Grade nördlicher Breite, zwischen dem Hafen San Juan de Nicaragua an der Mündung des Johannesstroms (San Juan) und der Küste der Meeresbucht von Papagayo im stillen Ocean. Mehrfache Untersuchungen haben aufs klarste herausgestellt, daß hier eine Wasserverbindung sich verhältnißmäßig leicht herstellen ließe. Etwa unter dem elften Grade liegt der schöne Nicaraguasee in einem weiten Thalbecken, nur 128 Fuß über dem stillen und 120 Fuß über dem atlantischen Meere. Er ist für die größten Schiffe zu befahren und bildet ein reiches Wasserbecken, das einen Kanal nach beiden Seiten hin speisen kann. Der Abfluß aus dem See, eben der San Juanfluß, ist breit, kann auch an seichten Stellen fahrbar gemacht werden, und besitzt an seiner Mündung in den mexikanischen Meerbusen den sehr guten gleichnamigen Hafen, welchen, wie schon oben bemerkt wurde, vor einigen Jahren in aller Stille die Engländer in Besitz nahmen. Zwischen dem Nicaraguasee und dem stillen Meere liegt eine Landstrecke von nur neun Meilen; hier hätte aber ein Kanal einen Bergrücken von 615 Fuß Höhe über dem genannten Meere zu übersteigen; doch ist diese Landhöhe schmal und das übrige Land bietet gar keine Schwierigkeiten mehr.

Die Kosten des Baues sind von Einigen auf nur zwölf Millionen Dollars, von Ingenieur Gacelli aber auf etwa 120 Millionen Franks veranschlagt worden. Freilich hat dieser in seine Berechnungen auch einen ungeheuren Stollen (Tunnel) gezogen, der so breit und so tief sein soll, daß dreimastige Schiffe im Gebirge selbst fahren können! Daß hier ein Kanal früher oder später zu Stande kommt, ist nicht zu bezweifeln; europäische und amerikanische Bankhäuser haben sich mehrfach bereit erklärt, ihn zu bauen; aber die politische Lage auch der mittelamerikanischen Staaten ist bis auf den heutigen Tag so ungünstig, daß der Beginn des Werkes immer unterblieben ist. Und doch zeigt die mächtige Gebirgskette der Anden zwischen den Seen von Nicaragua und Leon an zwei Stellen eine völlige Unterbrechung, welche eben eine Verbindung möglich macht. Die bedeutenden Geldkosten dürfen nicht abschrecken, wo es sich darum handelt, die Westküste Amerikas und die Inseln des stillen Oceans in den allgemeinen Verkehr zu ziehen, und einen um zwei Drittheile kürzern Weg nach dem Oregongebiete und dem schönen Kalifornien zu gewinnen. Die Menge der erforderlichen Kanäle, Seitenkanäle und Wasserleitungen bilden für die gegenwärtig so weit vorgeschrittene Wasserbaukunst keinerlei Art von Hinderniß mehr. Die Verbindung des großen Sees von Nicaragua mit dem kleinern von Leon würde durch einen Kanal von einigen wenigen Meilen hergestellt werden können, und zwischen dem Leonsee und Stillen Meere ist die Landenge nur drittehalb Stunden breit.

Eine dritte Verbindung läßt sich auf der Landenge von Panama, zwischen 8 Grad 15 Minuten und 6 Grad 36 Minuten nördlicher Breite, zwischen den Häfen Portobello und Panama bewerkstelligen. Aber hier haben sich für einen Kanal so viele Schwierigkeiten gezeigt, daß der Plan zur Anlage eines solchen längst aufgegeben worden ist. Man hat sich dagegen überzeugt, daß ein Eisenbahnbau leicht herzustellen ist, da die bedeutendste Erhebung die Höhe von 558 Fuß nicht übersteigt. Die Breite des amerikanischen Festlandes verengt sich hier auf etwa zwanzig Wegstunden, und darum war schon seit den frühesten Zeiten der spanischen Besitznahme diese Landenge eine Hauptstraße zwischen beiden Meeren, und die beiden Städte Porto bello am Moskitogolf und Panama im stillen Meere erfreueten sich einst einer hohen Blüthe, von welcher freilich jetzt in diesen zu armseligen Ortschaften herabgesunkenen Städten nur noch wenige Spuren vorhanden sind. Die oben erwähnten westindischen Dampfschiffe fahren wie schon gesagt bis zur Stadt Chagres am Isthmus, die aus einer Masse von schlechten Hütten besteht. Sie liegt in der Nähe von Porto bello, westlich von dieser Stadt, und man macht in der trockenen Jahreszeit die Reise von Chagres nach Panama in vier und zwanzig, umgekehrt aber in vierzehn Stunden, wovon vier auf die Landreise kommen. An Be-

quemlichkeiten, wie man sie in der ägyptischen Wüste findet, ist freilich dort nicht zu denken. Der erste Theil der Reise wird nämlich in sogenannten Cayucas, Böten, die aus einem langen Baumstamme gezimmert sind, zurückgelegt; der hintere Theil derselben ist mit Palmen- und Bananenblätter gedeckt, welche Schutz gegen die Sonnenstrahlen gewähren. Sie werden den Chagresfluß, der wegen der vielen Baumstämme sehr gefährlich ist, hinaufgerudert. Die Anwohner desselben leben in elenden Häusern; es sind kräftige und intelligente Neger. In Cruces steigt der Reisende aus, um die Weiterreise auf Maulthieren zu machen. Sie führt durch einen dichten Wald, in welchem der Weg so schmal ist, daß eben ein Maulthier hindurch kann; häufig hat er durch Felsen gesprengt oder gehauen werden müssen, und der Reiter ist in steter Gefahr, sich die Knie zu zerschlagen, und schwebt in Lebensgefahr, wenn das Thier etwa einen Fehltritt macht. Streckenweise ist er freilich besser, und dann entschädigt die wunderbar herrliche Natur für die überstandenen Mühseligkeiten. Die Einsenkung der Andes ist hier sehr bedeutend, und auf der Landenge erhebt sich keiner ihrer Gipfel über achtzehnhundert Fuß. In den letzten Jahren ist eine englische Gesellschaft zusammengetreten, um eine macadamisirte Straße über die Landenge zu bauen; bei der Anlage nimmt sie zugleich Rücksicht darauf, diesen Weg bei günstiger Gelegenheit in eine Eisenbahn zu verwandeln. Diese Straße soll von Panama nach dem Chagresflusse geführt werden, bis an die Stelle, wo der Trinidad, etwa 15 Stunden vom atlantischen Ocean, sich mit dem Chagres vereinigt, der dort für Dampfboote von einigen hundert Tonnen schiffbar wird und den Gütertransport möglich macht. Eine ebene Landstrecke ist vorhanden; aber für den Bau eines Kanales ist vorerst keine Aussicht.

Die vierte Stelle zu einer Verbindung beider Meere gewährt die Landenge von Darien oder Cupica, unter dem sechsten und siebenten Grade nördlicher Breite, zwischen den Flüssen Napipi und Atrato, und eine fünfte Verbindung bildet der Kanal von Raspadura zwischen dem Atrato und dem Rio San Juan de Choco, unter dem vierten und fünften Breitengrade. Dieser Kanal bildet eine natürliche Wasserverbindung in der Regenzeit, die von Negern und Indianern benutzt wird, aber für größere Fahrzeuge nicht tauglich ist.

Wir haben diese amerikanischen Örtlichkeiten nur kurz erwähnt, weil sie für den Augenblick noch ohne practische Bedeutung sind. Aber in Zukunft werden einige derselben, namentlich die Gegenden am Nicaragua-See eine hohe Wichtigkeit erlangen. Sobald die politischen Zustände jener Länder sich befriedigend gestalten und ewig können dort die Zuckungen nicht dauern, so wird das nordamerikanische wie das europäische Interesse, das politische sowohl wie das commercielle, gebietrisch erfordern, daß endlich das große Werk vol-

lendet werde, zu welchem es weder an Plänen noch an Geldmitteln fehlt. Die gesammte Westküste Amerikas vom Columbiastrome und dem Nutkasunde bis zur Südgrenze von Chile herab, wird, wie wir schon sagten, erst zu neuem Leben erwachen, wenn sie in nahe und unmittelbare Berührung mit dem gesammten amerikanischen Osten und mit Europa kommt. Jetzt ist dieser Westen vom übrigen America durch die zwanzigtausend Fuß hohe Scheidewand der gewaltigen Kordillere, welche auf einer Strecke von zweitausend Meilen der Länge nach durch die neue Welt zieht, völlig getrennt. Man reiste von Bremen nach China hin und zurück in derselben Zeit, deren man jetzt bedarf, um zu Lande von Neuyork bis an die Mündung des Kolumbiastroms oder nach Kalifornien zu gelangen. Von Buenos Ayres nach Chile führt der Weg erst hunderte von Meilen durch Grasebenen, die sogenannten Pampas, und dann durch die gefährlichen Schluchten der Andes, die man im Winter nicht zu passiren wagt; und vom nördlichen Brasilien aus bietet der Weg durch die ganze Breite des Festlandes, nicht geringere Schwierigkeiten dar. Ein für Dampfboote schiffbarer Kanal oder eine Eisenbahn an einer der oben bezeichneten Stelle, Mittelamerikas würde, wie mit einem Schlage, Alles anders und besser gestalten. Übrigens zeigen sich Fortschritte in Betreff des Verkehrs in jedem Jahre; sowohl die Ostküste wie die Westküste Süd-Amerikas werden schon von Dampfbooten befahren; für den Orinoco wird eine Dampfbootlinie im Jahre 1847 eingerichtet, von Liverpol nach Para und den Amazonenstrom aufwärts bis ins wahre Herz des Festlandes hinein, gleichfalls eine solche vorbereitet, nach Bolivia. Auf kleineren Flüssen Brasiliens und auf dem la Plata sind die Anfänge vorhanden; freilich erst Anfänge; aber gerade in Betreff der Communicationsmittel befinden wir uns in einer Zeit der großartigsten Entwickelung, an welcher beide Erdhälften Theil nehmen, und welche auch die fernsten Eilande der Südsee in den Bereich der Wellenschläge europäischer Civilisation ziehen wird.

Die Preßfreiheit in Belgien.

Die Vertheidiger der Censur in Deutschland führen unter den sogenannten Gründen, mit welchen sie den Druck und die Gewalt, welche auf dem geistigen Eigenthume in unserm Vaterlande lasten, zu beschönigen suchen, vorzüglich den an, Preßfreiheit würde zur »Preßfrechheit« führen, eine zügellose Presse würde entstehen und den Staat, die Religion »in ihren Grundvesten erschüttern.«

Die Fürsten und Staatsmänner, welche Deutschland die Bundesacte gaben, dachten freilich anders von der Freiheit der Presse. In dem Artikel 18 der Bundesakte ist unter den Rechten, welche den