

zahlreiche der gegenwärtigen Culturstaaten der nordamerikanischen Union ihre Entwicklung und ihren dermaligen Blühezustand verdanken, gingen mit ihrer Arbeits- und Steuerkraft für die Heimath und den Nationalwohlstand des Vaterlandes verloren. Die Erwerbskraft des Arbeiters im Durchschnitt nur zu 1000 Thaler und dessen mitgeführte Baarschaft zu 25 Thaler gerechnet, ergiebt die ungeheuerliche Summe von 12,300,000,000 Mark an wirthschaftlichem Verlust.

Durch eine wohlorganisirte, mit Verständniss, Energie und hinreichenden Mitteln nach dem einen oder andern der aufgezählten Gebiete geleitete Auswanderung würde, wie an anderer Stelle ausführlicher nachzuweisen versucht werden soll, der dreifache Zweck erreicht werden: dass viele der wichtigsten Colonialpflanzen durch deutsche Ansiedler ohne Nächstheil für ihre Gesundheit gebaut, auf deutschen Schiffen nach deutschen Seehäfen geführt und dort für deutsche Waaren und Manufakte umgetauscht werden könnten. In solcher Weise entstehende Niederlassungen wären für Deutschland nicht länger mehr ein nationaler Verlust, sie wären vielmehr eine Erweiterung der Grenzen des deutschen Reiches, eine Vermehrung der Abzugsquellen für seine Fabrikate, neu erworbene Stapelplätze für seinen Handel. Und darum wünsche und hoffe ich, dass jener Segen, welchen bisher die deutsche Auswanderung durch ihre culturfördernden Wirkungen über fremde Länder und fremde Völker ausstrahlte, künftighin auch über das eigene Land heilbringend ergiessen sich möge! —

Kurzer Bericht über den Pariser Congress zur Durchstechung der mittelamerikanischen Landenge

von

Berghauptmann Dr. A. Huyssen.

Das Problem einer Canalisirung der mittelamerikanischen Landenge behufs einer Abkürzung des Weltverkehrs zwischen den Ländern des Atlantischen und denjenigen des Stillen Oceans ist kein erst neuerdings aufgetauchtes. Die Menschheit hat sich in Gedanken mit ihm beschäftigt schon seit der Entdeckung der neuen Welt und arbeitet an seiner praktischen Lösung schon seit mehreren Jahrzehnten. So lange eine solche Durchstechung jener Landenge nicht ausgeführt

ist, ist der gesammte Schiffahrtsverkehr zwischen der Westküste Amerikas und dem alten Continent zu einem immensen Umwege verurtheilt; eine nördliche Durchfahrt durch die fast immer vom Polareis verriegelten Sunde des arktischen Amerika ist für den regelmässigen Verkehr völlig unausführbar, und die südliche (durch die Magellanstrasse) bietet auch bei weitem nicht die nöthigen Vortheile dar.

Das Project eines Canaldurchstiches durch die mittelamerikanische Landenge kann uns heut zu Tage nicht mehr als ein unmögliches erscheinen; denn abgesehen davon, dass sich seine technischen Schwierigkeiten, in der Nähe besehen, einigermaßen geringer herausstellen, als sie uns wohl bei einer nur oberflächlichen Betrachtung vorkommen, so ist ja der Canal von Suez seit einer Reihe von Jahren der beste Beweis und das glänzendste Beispiel dafür, wie Bedeutendes unsere heutige Technik in der fraglichen Richtung zu leisten vermag, wie grossartige Erfolge sich durch eine derartige Abkürzung von Seewegen für die gesammte Schiffahrt erzielen lassen und endlich auch, wie finanziell aussichtsvoll solche Canäle sind. Geben doch die Actien der Suez-Canal-Gesellschaft zur Zeit eine Dividende von 6, 6½ ja 7 %, und doch, wie viele Zweifler und Gegner hatte anfangs und sogar noch nach seiner Durchführung dieses Project!

Die Idee der Anlegung eines Canals durch die Landenge von Mittelamerika ist ganz besonders in den Vordergrund gerückt worden durch den internationalen Geographen-Congress zu Paris vom Jahre 1875; denn auf diesem wurde beschlossen, eine wissenschaftliche Versammlung zum Zwecke einer eingehenden Erörterung derselben einzuberufen und einem besonderen Comité die hierzu nöthigen Vorbereitungen zu übertragen. Dieses Comité unterwarf nun innerhalb der nächsten drei Jahre die verschiedenen, im Laufe von Jahrzehnten von den verschiedensten Technikern aufgestellten Projecte, sowie das gesammte einschlägige, nach und nach angehäuften technische Material überhaupt einer eingehenden Prüfung und Sichtung, und berief sodann den in Aussicht genommenen Congress auf den 15. Mai 1879 nach Paris ein. Es erhielten zu demselben Einladungen einmal sämmtliche geographische Vereine der Welt, zum Andern aber überhaupt (wenn auch, in so fern sie nicht Abgesandte einer solchen gelehrten Gesellschaft waren, ohne Stimme) alle Diejenigen, welche die vorliegende Frage studirt hatten. Der Congress wies 118 Theilnehmer auf. Von diesen stellte natürlich das Hauptcontingent, nämlich 57 (und zwar 50 für das Mutterland, 3 für Algier und 4 für die westindischen Besitzungen) Frankreich. Von den übrigen 61 kamen, abgesehen von dem einen Vertreter Deutschlands, u. A. 6 auf England, 2 auf Oesterreich,

6 auf Belgien, 5 auf Spanien, 11 auf die Vereinigten Staaten, 6 auf Holland, 4 auf Italien, eben so viele auf die Schweiz, je 2 auf Portugal und Russland, 3 auf Columbien, je ein Mitglied auf China, Guatemala, Hawaii etc. Aus dem Deutschen Reich war nur der Verfasser anwesend, und zwar im Auftrage des Vereins für Erdkunde zu Halle. Uebrigens nahmen manche Congressmitglieder nicht regelmässig, einzelne nur für einige Tage an den Sitzungen Theil.

An der Spitze der geschäftlichen Vorbereitung und Leitung des Congresses standen die beiden pariser geographischen Gesellschaften, die für Erdkunde im Allgemeinen und die für Handelsgeographie. Der Vorsitz in den allgemeinen Versammlungen wurde naturgemäss dem sachkundigen und verdienstvollen Erbauer des Suezkanals, Herrn v. Lesseps, übertragen. Ausser diesen allgemeinen Sitzungen wurden noch eine grosse Menge von Sitzungen in den einzelnen fünf Abtheilungen abgehalten, auf welche sich die Versammlung alsbald vertheilte. Diese fünf Commissionen befassten im Einzelnen: 1) die statistischen, 2) die Handelsfragen, 3) die Fragen der Schifffahrt, 4) die technischen Fragen und endlich 5) diejenigen von finanzieller Natur. Die wichtigste Stelle unter allen nahm begreiflicher Weise die technische Abtheilung ein, und in ihr, wo sich die Tunnél- und die Schleusenmänner aufs schroffste gegenübertraten, gab es deshalb nicht nur die häufigsten Sitzungen, sondern auch die lebhaftesten Verhandlungen. Zu allen seinen Abtheilungs- wie Plenarsitzungen und sonstigen Arbeiten war dem Congress von der pariser geographischen Gesellschaft das derselben gehörige neue, vorzüglich gut eingerichtete Hotel eingeräumt worden.

Als der Congress am 15. Mai zusammentrat, wurden seiner Prüfung und Beschlussfassung seitens des Comités 7 verschiedene Projecte unterbreitet. Ursprünglich hatten dem Comité deren nicht weniger als 22 vorgelegen; es war demselben aber gelungen, diese grosse Anzahl auf dem Wege theils der völligen Verwerfung, theils der Combination auf jene 7 zu reduciren. Trotzdem hat der Congress noch Arbeit und Schwierigkeiten genug, alle die zum Theil sehr ausführlichen und gründlich bearbeiteten, zum Theil freilich auch recht flüchtigen Vorlagen zu prüfen und sich für eine definitive Wahl zu einigen. Auch die vom Comité verworfenen Pläne wurden nicht unberücksichtigt gelassen. Insbesondere beschäftigte die technische Commission sich noch sehr eingehend mit dem Project eines Canals durch die Landenge von Tehuantepec, einem ganz besonders von den Vertretern Nordamerikas verfochtenen Project; man war indessen schliesslich der Meinung, dasselbe (einstheils, weil es eine gar zu bedeutende Länge und nicht weniger als 120 Schleusen für den Canal beanspruchte, und anderntheils,

weil ihm seitens seiner Urheber gar keine Kostenanschläge beigelegt waren) bei Seite zu legen.

Was nun die ausser diesem Plane noch in Frage kommenden 7 Projecte im Einzelnen anlangt, so sollte zunächst in den ersten 3 (mit geringfügigen Modificationen) der Canal seinen Anfang im Golfe von Darien nehmen und in möglichst kurzer directer Trace (aber mit verschiedenen Endpunkten) nach dem Grossen oder Stillen Ocean hinüberführen, während das IV. Project vom Golfe von San Blas nach dem Golfe von Panama, das V. und VI. Project ferner von der Bai von Limon aus entweder nach der Rhede von Panama oder nach einer andern nicht weit von dieser abliegenden Stelle, das VII. Project endlich von Briton aus nach Greytown bauen wollte, während der Plan Nr. VIII den Canal sehr viel weiter nach Norden verlegt hatte. Die Länge des Canals sollte nach den 7 Projecten der obigen Reihenfolge gemäss betragen: 291, 225, 125, 53, 72, 75 und 292 km und an Schleusen und Tunnels erforderte das Project Nr. I: 22 Schleusen und 1 Tunnel von 6 km Länge, Nr. II: 22 Schleusen und 1 Tunnel von 1 km Länge, Nr. III: keine Schleusen, aber 1 Tunnel von 17 km Länge, Nr. IV: keine Schleusen und 1 Tunnel von 6 km Länge, Nr. V: 5 Schleusen und keinen Tunnel, Nr. VI: keine Schleusen und 1 Tunnel von 6 km Länge, Nr. VII: 21 Schleusen und keinen Tunnel.

Die wenigsten Anhänger und die geringste Aussicht auf Annahme fand begreiflicherweise, wegen seines 17 km langen Tunnels gleich von vorn herein das Project Nr. III. Was es sagen würde, einen derartigen, der See-Schiffahrt genügenden Tunnel ins Leben zu rufen, das wird uns erst anschaulich, wenn wir uns vergegenwärtigen, dass derselbe eine genügende Höhe und Breite erhalten müsste, um Seeschiffe mit vollständigem Takelwerke hindurch fahren zu lassen. Die Ungeheuerlichkeit eines solchen Baues hatten die gegnerischen Techniker sehr drastisch dadurch veranschaulicht, dass sie in den Aufriss eines Tunnels, wie er bei jedem hier in Frage kommenden Canal-Projecte erforderlich ist, einen im gleichen Massstabe gehaltenen Aufriss des neuen Pariser Opernhauses hineinzeichneten, wobei sich dann ergab, dass dieser grosse majestätische Bau die Durchschnittsmaasse eines solchen Canals noch nicht ausfüllt.

Hinsichtlich der Territorien, welche nach den einzelnen Projecten von dem Canale durchschnitten werden sollten, unterschied sich Nr. VII in so fern von allen übrigen, als hier der Canal das Gebiet zweier Staaten berühren sollte, während bei dem Project von Tehuantepec nur Mexiko und auch bei Nr. I—VI überall nur ein einziger Staat,

Columbien, in Frage kam; von letzterem hatte sich übrigens eine pariser Actiengesellschaft bereits eine Concession auf 99 Jahre dahin verschafft, dass das Unternehmen selbst vollständig abgabe- und steuerfrei ausgeführt und betrieben und nur von jeder Tonne den Canal passirender Waare eine bestimmte Abgabe an den Staat entrichtet werden solle. Dieser soll allen erforderlichen Grund und Boden unentgeltlich hergeben, aber nach Ablauf der Concessionszeit Eigenthümer des Canals werden.

Der Congress prüfte und prüfte, berieth und berieth und gelangte so zunächst zu einer engeren Wahl zwischen 3, dann aber zu einer engsten zwischen 2 Projecten, nämlich zwischen Nr. VI und VII oder mit anderen Worten zwischen dem Panama- und dem Nicaragua-Projecte. In diesem Wettstreite trug denn schliesslich sowohl in der technischen Section wie nachher im Plenum das erstere den Sieg davon. Es waren hierbei unter anderen auch die geologischen Gründe von grossem Gewicht, welche von dem französischen General-Bergwerks-Inspector Daubree und von dem Verfasser hervorgehoben wurden, indem der letztere auf die Gefahren hinwies, welche einem Nicaragua-Canal aus dem allzu nahen Vorüberführen desselben an einer Anzahl zwar zur Zeit nicht thätiger, aber doch auch nicht als erloschen zu betrachtender Vulcane drohen könnten und welche eventuell geeignet sein würden, den Betrieb der Schifffahrt im Canale zeitweise sehr empfindlich zu stören, wenn nicht die ganze Existenz des letzteren in Frage zu stellen. Auch wird die Gegend des Nicaragua-Sees von Erdbeben heimgesucht, in Folge deren, auch wenn sie nur von sehr geringer Wirkung sein sollten, die Sohle des Canals durch Erdrisse undicht, der gesammte Schleusen-Apparat aber unbrauchbar werden würde. — Der Kostenpunkt schien sich zwar bei dem Nicaragua-Projecte günstiger zu stellen als bei dem definitiv gewählten, denn es sollte sich schon mit 743 Millionen Frs. durchführen lassen, während für das letztere 1043 Millionen Frs. veranschlagt sind; allein dafür bietet dieses den Vortheil, dass bei ihm sich der Betrieb bedeutend billiger stellen wird, als dort. Ausserdem aber ist das Panama-Project noch durch drei ganz besondere Vorzüge ausgezeichnet, denn erstens wird bei ihm der 6 km lange Tunnel in Folge der dort grade geringen Höhenverhältnisse theilweise zu blossen „Einschnitten“ werden können; zweitens aber ist sein ganzer Plan so geartet, dass man unter Umständen, nämlich wenn die volle Bausumme von 1043 Millionen nicht zusammenkommen sollte, zunächst auf halbem Wege stehen bleiben, d. h. vorläufig nur einen Canal mit 12 Schleusen, der nur etwa 568 Millionen kosten würde, anlegen, später aber doch noch diesen Interimsbau in den definitiven Hauptcanal (der ohne

Schleusen, also ein Niveaucanal ist) umwandeln könnte, und endlich drittens kommt der Herbeischaffung des Baumaterials für dieses Project bereits das nahe Vorhandensein einer Eisenbahn zu Statten. Schliesslich dürfte noch die richtigstellende Bemerkung am Platze sein, dass, wenn und so weit (im scheinbaren Gegensatze zu dem oben Gesagten) auch bei dem Panama-Projecte von einer Schleuse die Rede ist, dies immer dahin verstanden werden muss, dass diese eine Schleuse nicht sowohl die Aufgabe hat, verschieden hohe Wasserstände im Canal auszugleichen, als vielmehr nur die, die von dem Stillen Ocean her anströmende Flut aufzuhalten.

Mit der definitiven Beschlussfassung über die Auswahl unter den verschiedenen Projecten hatte der Congress seine eigentliche Aufgabe erfüllt und es blieb ihm nur noch übrig, die Frage nach der Art und Form der finanziellen Durchführung des gewählten Planes zu erledigen. Da es sich hierbei schliesslich nur um ein Actienunternehmen handeln konnte, so erklärte sich Herr v. Lesseps sofort bereit, sich an die Spitze einer hierauf bezüglichen Gesellschaft zu stellen, wobei er gleichzeitig mit aller Entschiedenheit das im Hintergrunde auftauchende Ansinnen der Inhaber der vorerwähnten Concession zurückwies, eine Art Gründergewinn für sich dabei einzuheimsen. Es wird diesen demgemäss lediglich eine Vergütung für die sehr werthvollen Untersuchungsarbeiten, welche sie haben ausführen lassen, und für ihre sonstigen Selbstkosten zu Theil werden. Eine ganz besondere Förderung und Erleichterung dürfte der Bau des neuen internationalen Canals noch dadurch erfahren, dass für denselben seitens der Suezcanalgesellschaft alle Bureaus so wie das gesammte Personal zur Verfügung gestellt wurden.

Schiller und die Weser

von

Geheimem Bergrath E. Dunker.

„Leider von mir ist gar nichts zu sagen; auch zu dem kleinsten Epigramme, bedenkt, geb' ich der Muse nicht Stoff.“

So lautet unter den Epigrammen, in denen Schiller deutsche Flüsse redend einführt, das über die Weser.

Daniel findet in seiner Geographie Deutschlands dieses Epigramm ungerechtfertigt und zum Beweise dafür, dass Andere nicht so gering von der Weser gedacht hätten, wie Schiller, theilt er die Huldigung