

Fern sei es von uns, Holland die Früchte seiner Bemühungen nicht gönnen zu wollen, aber was seine ausserjavanischen Besitzungen angeht, die reichen dicht bevölkerten Inseln Sumatra, Borneo, Celebes, so zeigt uns die Colonialgeschichte denn doch, dass dafür Hollands Kraft viel zu gering ist, und dass es sich vergebens abmüht, dort ähnliche Erfolge wie in Java zu erreichen. Wohl sind in letzter Zeit verschiedene Expeditionen ausgezogen zur Erforschung jener Inseln, aber man muss billig fragen: wie ist das erst jetzt der Fall, nachdem die Holländer schon an 200 Jahre dort die Herren sind?

Und auch hier wäre noch reichlich Platz für ein deutsches Indien. Ein deutsches Indien! Welches Herz schlägt nicht höher bei dem Gedanken! Der Staatsmann, der uns solches verschafft, könnte sich dem Gründer des Reichs würdig an die Seite stellen. Aber freilich die europäischen Völker sind missgünstig gegen einander, und lieber möchten sie Europa den Segen der Erschliessung solcher Gegenden ganz vorenthalten, ehe sie diese Aufgabe einem andern Staate überliessen. Wahrscheinlich werden die genannten Inseln, nachdem Holland vergebliche Anstrengungen gemacht hat sie zu unterwerfen, einmal dem englischen Weltreich einverleibt werden, und das wäre dem jetzigen Zustand immer noch vorzuziehen.

Wenn es uns also auch versagt sein sollte, die Geschieke fremder Bevölkerungen zu leiten, so müssen wir uns darüber zu trösten suchen. Schon hat unsere Industrie unter schwierigeren Absatzverhältnissen als andere ihren ganzen Scharfsinn anstrengen müssen billig zu produciren, und dieser Vortheil verbleibt uns. Die aussereuropäischen Bevölkerungen entwickeln sich verhältnissmässig rascher und nehmen rascher zu an Reichthum und Kaufkraft als das alte Europa. Im Export unserer Waaren zu diesen ist auch für uns noch Reichthum zu finden. Wir müssen und werden endlich die Waaren so herstellen, wie sie in Qualität, Form und Packung gewünscht werden, und das Studium der Amsterdamer Ausstellung kann, wie gesagt, mächtig dazu beitragen.

Der Durchstich des Isthmus von Korinth.

Aus einem Briefe des corresp. Vereinsmitglieds Generalarzt Dr. B. Ornstein.

Die Kanalbauten betreffend, so rücken dieselben zwar langsam, doch stätig vorwärts. Die Ursache hiervon liegt in der Ungunst der Witterung, in den schwer zu beschaffenden, theilweise

kolossalen Maschinen, in dem Mangel eines gut geschulten Beamtenpersonals, sowie in der künstlichen Hafenanlage, in der sorgfältigen Prüfung der Leistungsfähigkeit der je nach der Terrainbeschaffenheit erforderlichen Sprengstoffe und in den vielen zur Unterbringung von Menschen und grossen Quantitäten Materials nothwendigen Bauten. Vor 18 Monaten war hier nichts, was an die alte irthmische Herrlichkeit erinnerte, höchstens durcheilte ein Bewohner der nächstgelegenen Dörfer die traurige, nur Nachts von hunderten Schakalen belebte Einöde, um sich in Kalamaki nach dem Piräus einzuschiffen oder zu Lande über Megara nach Athen zu gehen. Es bedurfte der ungewöhnlichen, vor keinem Hinderniss zurückschreckenden Energie des Mannes, der als Generaldirector an der Spitze der Unternehmung steht, um angesichts der der Durchführung des Werks entgegenstehenden Schwierigkeiten nicht entmuthigt zu werden. Dieser Mann, der im vollen Sinne des Worts ein solcher ist, heisst Stephan Kauser; er ist im Verein mit dem General Thür der Erbauer des ungarischen Franzenskanals. Der Durchstich des Isthmus hat unter der technischen Leitung des durch die Ausführung des Panama-Kanals bekannt gewordenen Ober-Ingenieurs Béla Gerster (Bruder der berühmten ungarischen Sängerin Etelka Gerster) auf der Ostseite an der schmalsten Stelle desselben begonnen, in der Entfernung von etwa $1\frac{1}{2}$ km von dem alten Hafenplatze Schönus und $3\frac{1}{2}$ km von Kenchreä. Die Richtung desselben gegen Lutraki — das alte Lechäon am korinthischen Meerbusen — ist genau die der deutlich erkennbaren Spuren der schon unter den Auspicien des Kaisers Nero angefangenen und vor stellenweisen Einlagerungen harten Kalksteins in's Stocken gerathenen Durchstichsarbeiten. Die Kanallänge wird auf 6343 m veranschlagt, die Breite des Wasserspiegels auf 28 m, die der Kanalsohle auf 22 m und die Tiefe auf 8 m. Zwei Brücken sollen planmässig über die neue, in fünf Jahren dem Betrieb zu übergebende Wasserstrasse führen. Die unweit der östlichen Mündung derselben zu bauende wird das Niveau des Kanals um 54 m überragen, während die Höhe der ungefähr $1\frac{1}{2}$ km von dem Westrande des Isthmus anzulegenden 45 m betragen wird. Beide dienen dazu, die Strassenverbindung zwischen Korinth und Kalamaki und zwischen letzterem Orte und Lutraki zu vermitteln, welche durch die Construction des Kanals aufgehoben werden wird.

Kalamaki, den 14. Februar 1883.
