

X.

Die Verbindungswege durch den mittelamerikanischen Isthmus.

Durch Californiens und Australiens staunenswerthes Emporblühen während der letztverfloffenen Jahre und die außerordentliche Zunahme des europäischen und nordamerikanischen Handels mit China in Folge des von den Briten mit diesem Reiche am 29. August 1842 abgeschlossenen Friedens wurde ein geraderer Verbindungsweg Europa's und der östlichen Gebiete der Vereinigten Staaten nach den Inseln und Ländern im fernen Westen zum immer dringenderen Bedürfnisse. Wie sehr nämlich in Folge von Californiens Erwerbung der Handel der Vereinigten Staaten mit China zugenommen hat, ergiebt schon der Umstand, daß im Jahre 1851, also nur 4 Jahre nach Californiens Erwerbung, bereits 8 Schiffe, darunter 6 Klippers, eine regelmäßige Verbindung dieses Landes mit China unterhielten, und daß in den ersten 4 Monaten des Jahres 1852 nicht weniger als 8,723,692 Pfund Thee, etwa die Hälfte von dem, was England von diesem Artikel in demselben Zeitraum consumirte, aus China nach den Vereinigten Staaten gelangten¹⁾. Das Streben, eine solche Verbindung zu entdecken, ist bekanntlich nicht neu, da sogar schon vor Columbus erster Entdeckungreise der Plan, einen kürzesten Weg nach Indien aufzufinden, die damaligen Geister und namentlich den unternehmungslustigen König von Portugal, Alphons den V., den Afrikaner, bewegte, wie ein von Columbus Sohn Ferdinand in der Lebensbeschreibung seines Vaters uns erhaltener

¹⁾ Annales du commerce extérieur No. 596, S. 16.

Brief des damals hoch berühmten Physikers Paolo Toscanelli an den Canonicus Fernando Martinez aus Florenz vom 25. Juni 1474 auf das Bestimmteste erweist ¹⁾. Selbst Columbus Entdeckungsfahrten gingen von dem nämlichen Gesichtspunkte aus, und als dem beharrlichen Manne endlich die Ausführung seines Wunsches, mit einer Expedition von Europa aus in westlicher Richtung eine Entdeckungsfahrt nach Indien zu unternehmen, gelang, und derselbe dabei das heutige Amerika erreichte, glaubte er seine Aufgabe nicht vollständig gelöst zu haben, sondern er ging noch bei seiner vierten und letzten Reise ausdrücklich mit dem Vorsatze aus, eine Meeresstraße durch das neu entdeckte Land zu ermitteln, um so Indiens Spezereiländer in dem geradesten Wege zu erreichen. Wohl 20 Jahre hindurch hatte Columbus diesen Plan vor dem Beginn seiner ersten Reise unverrückt im Auge behalten, wie ein zweiter Brief Toscanelli's an ihn in seines Sohnes Lebensbeschreibung darthut. Daß der Entdecker Amerika's bei dem endlichen Zustandekommen seiner Expedition allein von der Absicht befeelt war, nach Indien zu gelangen, spricht auch der von seinem Freunde, dem bekannten Bischof B. de las Casas muthmaßlich nach Columbus eigenen Aufzeichnungen verfaßte Bericht über dessen erste Expedition auf das Bestimmteste aus ²⁾, ja für so dringlich hielt Columbus die Entdeckung Indiens auf dem Wege nach Westen hin, daß, als er von dem Dasein noch anderer benachbarter Inseln, als der von ihm zuerst entdeckten, Kunde erhielt, er sich mit deren Auffindung nicht aufhalten wollte, weil er, wie las Casas sagt ³⁾, dies für Thorheit hielt. Als es ihm aber gelungen war, noch einige der kleineren westindischen Inseln und Cuba aufzufinden, glaubte er sich seinem großen

¹⁾ Historie del S. D. Fernando Colon, nelle quali s'ha particolare e vera relatione della vita e de' fatti dell' Ammiraglio D. Christoforo Colombo, tradotte dal S. A. Ulloa. Venetia 1671. Fol. 16—18. Dieser Brief wurde später auch in einem Werke des Jesuiten B. Jimenez: *Del vecchio e nuovo Gnomone Fiorentino* u. s. w. und zuletzt von Buache in den *Mémoires de l'Institut des Sciences, Lettres et Arts. Sc. mathématiques et physiques*. 1806. VI, 7—9, sowie daraus in den *Allg. Geogr. Ephemeriden* 1807, XXIV, 136—139 mitgetheilt.

²⁾ „Da es sein Ziel war, nach Indien zu gelangen“ (Pues su fin era pasar á las Indias) heißt es z. B. in demselben (Fr. Navarrete, *Coleccion de los viages y descubrimientos, que hicieron por mar los Españoles etc.* Madrid 1825—1837. I, 16.

³⁾ Navarrete I, 16.

Ziele schon so nahe gerückt, daß er das neu entdeckte Land für asiatisches, namentlich für M. Polo's Cipango (Japan), Catai (China) und sogar für das Gebiet des mongolischen Groß-Chans ansah. Dies ergibt sich nicht allein aus las Casas Angaben, sondern auch aus Columbus eigenen, von ihm unmittelbar nach seiner ersten Rückkehr nach Europa an zwei damals am spanischen Hofe hochgestellte Männer, den königlichen Staatssecretair für die Finanzen, Don Luis de Santangel ¹⁾, der ihm immer sehr wohlgevolmente hatte, und an den königlichen Schatzmeister, D. Raphael Sanchez am 14. März 1493 zu Lissabon ²⁾ geschriebenen Briefen, ja so sehr hielt Columbus an der Ansicht fest, daß seine Entdeckungen zu Asien gehörten, und so wenig hatte er selbst von seiner Auffindung eines ganzen neuen Continents eine Ahnung, daß er noch fast 10 Jahre später, nach Vollendung seiner dritten Reise, im Jahre 1502 dem Papste Alexander VI. erklärte, daß er 1400 Inseln und 333 Leguas des Festlandes von Asien entdeckt habe ³⁾, sowie auch der von ihm während seiner letzten Reise am 7. Juli 1503 in Jamaica verfaßte Bericht an seine beiden Monarchen, Ferdinand den Katholischen und Isabella, ausdrücklich versichert, daß er nahe an Catai gewesen sei ⁴⁾. Als seine Entdeckungen fortschritten, glaubte jedoch Columbus nicht allein Asien, sondern wirklich Indien erreicht zu haben, wie mehrere Stellen seiner Briefe und Berichte erweisen. So äußerte er in einem im Jahre 1502 an eine am damaligen spanischen Hofe sehr einflußreiche Dame geschriebenen Briefe wörtlich: „Nachdem ich in Indien bin“ ⁵⁾ und in dem erwähnten amtlichen Berichte heißt es ebenfalls ausdrücklich: „Und von hier (d. h. von der Küste von Veragua, wo sich Columbus Ende October des Jahres 1502 befand) ist der Ganges 10 Tagereisen entfernt“ ⁶⁾. Columbus Ansicht von seinem Erreichen Indiens theilten viele seiner Zeitgenossen, wie denn sogar schon die Ueberschrift der im Jahre 1493 zu Rom gedruckten und von Leonard Cosco verfaßten

¹⁾ Navarrete, Coleccion I, 168, 172.

²⁾ Ebendort I, 178, 180.

³⁾ Ebendort II, 280.

⁴⁾ Ebendort II, 304, 308.

⁵⁾ Despues que estoy en Indias. Navarrete I, 271.

⁶⁾ Y de allí á diez jornadas es el rio de Gangucs. Navarrete I, 299.

lateinischen Uebersetzung des Briefes an D. Rafael Sanchez die von Columbus entdeckten Inseln ausdrücklich Inseln Indiens oberhalb des Ganges nennt ¹⁾, und so sprach sich übereinstimmend damit Columbus bekannter Freund, der geist- und kenntnißreiche Staatsmann und Historiograph Peter Martyr d'Anghiera in seinen vertraulichen Briefen aus. Gleich nach Columbus Rückkehr von seiner ersten Reise im J. 1496 berichtete nämlich P. Martyr d'Anghiera einem Freunde, daß ein gewisser Columbus bis zu den Ufern Indiens und, wie er selbst glaube, bis zu den Antipoden geschifft sei ²⁾, und bald darauf meldete derselbe in einem anderen Briefe, daß Columbus den goldenen Chersonesus ³⁾, der von Osten her das äußerste Ende des bewohnten Erdkreises bilde, erreicht habe. Nicht minder heißt es in einem Schreiben vom Jahre 1495, daß Columbus jenen Landsrich als in unmittelbarer Verbindung mit dem Gangeslande Indiens zu stehen behaupte ⁴⁾, und endlich im Jahre 1496 bemerkte derselbe noch einmal: Colon glaube, jene Gegenden hingen unmittelbar mit Cuba und dem Gangeslande zusammen ⁵⁾. So war es ganz natürlich, daß Columbus die neu entdeckten Länder und deren Bewohner stets Indien und Indier nannte, indem, wie schon der alte spanische Historiker Gomara ausdrücklich bemerkte, dies wegen des östlichen Indiens geschah ⁶⁾, daß Columbus gleich nach seiner ersten Rückkehr in königlichen Ordres oft geradezu Admiral von Indien genannt wurde ⁷⁾ und endlich daß alle officiellen Documente aus jener Zeit, wie

¹⁾ In der Ueberschrift heißt es nämlich: *Epistola Christofori Coloni, cui actas nostra plurimum debet, de Insulis Indiae supra Gangem nuper inventis.* Navarrete I, 178.

²⁾ *Colonus quidam occidentos adnavigavit ad littus usque Indicum, ut ipse credit, antipodes.* Opus epistolarum Petri Martyris Angleri Mediolanensis. Lib. VI. Epist. CXXXV. Ed. Elzevirii. Amstelodami 1670. S. 74.

³⁾ *Ut auream fere Chersonesum ab Oriente cogniti orbis termini ultimi attingerit.* Lib. VII. Epist. CXLII. S. 78.

⁴⁾ *Indiae Gangetidis continentem eam esse plagam contendit.* Lib. VIII. Epist. CLXIV. S. 93.

⁵⁾ *Putat regiones has esse Cubae continuas et adhaerentes, ita quod utraeque sint India Gangetidis continens ipsum.* Lib. IX. Epist. CLXVIII. S. 96.

⁶⁾ Los, que tienen por gran Cosmógrafo à Colon, piensan, que las llamó Indias por la India oriental, creyendo, que quando descubrió las Indias yva buscando la isla Cipango, que cae a par de la China ó Cataio. Historia de las Indias. En Caragoça 1553. Fol. XII, b.

⁷⁾ Navarrete II, 54, 78, 93, 170. Selbst Columbus Sohn Diego erhielt

die zahlreichen von Navarrete mitgetheilten erweisen, sich nur des Namens Indien zur Bezeichnung der neu entdeckten Landstriche bedienen, ja daß die spanische Regierung sogar bis in die neueste Zeit officiell dieselben nie anders, als Indien, genannt hat ¹⁾.

Columbus war von der Möglichkeit und Wahrscheinlichkeit des Vorhandenseins einer natürlichen Oeffnung in den neu entdeckten Gegenden so überzeugt, daß nicht allein spätere Historiker, wie Gomara, ihm die Absicht, eine solche zu entdecken, beilegte ²⁾, und auch dessen Sohn Fernando an mehreren Stellen seiner bereits erwähnten Lebensbeschreibung dasselbe versicherte ³⁾, sondern daß auch Columbus Secretrait, Diego de Borras, in dem von ihm unmittelbar bei des Admirals Rückkehr von seiner vierten Expedition zu San Lucar am 7. November 1504 verfaßten amtlichen Berichte diesen Wunsch ihm zuschrieb ⁴⁾, ja daß Columbus selbst nach der Angabe des alten Historikers Ant. de Herrera ⁵⁾ seinen Monarchen, Ferdinand dem Katholischen und Isabella, geradezu verheißt hatte, eine solche in der heutigen Landschaft Panamá, in der Gegend des Hafens von Retrete (jetzt Puerto Escribanos) bei Nombre de Dios zu entdecken, was muthmaßlich geschah, um Unterstützung für die von ihm beabsichtigte vierte Fahrt zu erhalten. Auch hierin theilten des Admirals Zeitgenossen dessen An-

im Jahre 1506 in einem königlichen Schreiben den Titel eines Admirals von Indien. Navarrete II, 319.

¹⁾ Navarrete I, Einleitung CXXXV; III, Einl. V.

²⁾ Gomara sagt nämlich ausdrücklich, daß Columbus bei seiner vierten Expedition mit vier Caravellen ausging, die Meerenge an der Küste (des heutigen Costa Rica) zu suchen, um nach dem Südmeere zu gelangen (a. a. D. Fol. XXVIII a) und an einer anderen Stelle heißt es: „Und von da beabsichtigte er die Stelle zu suchen, wo sie auf die andere Seite des Aequinoctiums gelangen könnten, wie er den Königen (Ferdinand dem Katholischen und Isabella) zu versiehn gegeben habe“ (Fol. XV a).

³⁾ So heißt es hier z. B.: ... Ma seguì il suo disegno di scoprir lo stretto di terra firma, per aprir la navigazione del Mare del Mezodi di cui v'haveva gran bisogno (a. a. D. Fol. 201, a); und unmittelbar darauf sagt derselbe Verfasser: E così tentone deliberò, di seguir la via dell' Oriente verso Beragua (d. h. das heutige Veragua) e il Nome di Dio, ove s'imaginava e credeva giacesse il sopra-detto stretto. S. auch Fol. 195, a.

⁴⁾ Navarrete I, 284.

⁵⁾ Historia general de las Indias occidentales. Decas I, lib. V, c. 1. (Ed. Amberes 1728. I, S. 104). Dasselbe sagte früher schon Gomara, Historia Fol. XV, a.

sichten noch lange, obgleich Diego de Borras unumwunden eingestanden hatte, daß die vierte Expedition wenigstens für diesen Zweck völlig nutzlos ausgefallen war¹⁾. Sie erhielt sich überhaupt noch durch das ganze erste Drittel des 16. Jahrhunderts in den Köpfen der damaligen unternehmungslustigen Seefahrer so lebendig, daß ihr vorzüglich die ungemein rasche Entdeckung der Ostküsten Amerika's von da an, wo die Natur den Untersuchungen Grenzen setzte, bis zur Südspitze des Continents zu danken ist. So findet sich in noch vorhandenen officiellen Schriftstücken aus den Jahren 1505, 1507 und besonders 1517 die zu entdeckende natürliche Oeffnung (abertura) und der Paß (passo) oftmals angedeutet²⁾, während andere Berichte aus jener Zeit dieselbe einfach als Meerenge (Estrecho) oder emphatischer als das Geheimniß der Meerenge (Secreto del Estrecho) oder auch als das Geheimniß des Festlandes (Secreto de Tierra firme) bezeichneten. Eine Uebersicht der zahlreichen zu dem Zwecke unternommenen Forschungsreisen lieferten Navarrete (III, Einl. I—III, 4—74; IV, Einl. IV—VII) und M. v. Humboldt (Examen critique de la Géographie du Nouveau Continent IV, 217—230). So eifrig wurde damals das große Ziel verfolgt, daß der ebengenannte spanische Autor nicht mit Unrecht sagen konnte, daß trotz des Mißlingens der früheren Versuche die Möglichkeit einer Auffindung der Meeresstraße niemals aus den Augen verloren worden war und daß, als die Regierung diese Unternehmungen wegen des Ruhmes der Nation und der daraus für den Schatz und die Krone zu hoffenden Vortheile unterstützte³⁾ und den Seefahrern solche Untersuchungen sogar zur Pflicht machte, dieselben mit so großem Eifer und solcher Aufmerksamkeit ausgeführt wurden, daß man jeden wasserreichen Strom, jeden Einschnitt, jede nur etwas geräumige Bucht und jede Inselgruppe für eine Wasserstraße hielt, und daß die Regierung sich dadurch lange Zeit mit zahlreichen Vorschlägen und Ansichten über den Gegenstand belästigt sah⁴⁾. In ehe Columbus selbst auf seiner letzten Reise die Ostküste des Isthmus von

¹⁾ Columbus ging längs der ganzen Küste von Veraguas, ohne das Geheimniß kennen zu lernen (El Colon pasó à la ida por toda esta costa de Veragua sin saber el secreto). Navarrete I, 285.

²⁾ M. v. Humboldt, Ansichten der Natur. 3. Aufl. II, 389.

³⁾ Navarrete III, 25; f. auch Herrera Dec. I, lib. VI, c. 16 (Ed. Ambers I, 142).

⁴⁾ Coleccion IV, Einl. VII.

Honduras an bis Darien untersucht und der großen Admiralitätsbai oder der Boca del Toro ¹⁾, wo er den Eingang zu einer Durchfahrt zu finden geglaubt, besondere Aufmerksamkeit geschenkt hatte ²⁾, benutzten schon mehrere spanische Seefahrer die am 25. December 1495 allgemein ertheilte königliche Erlaubniß, Entdeckungen in den neu aufgefundenen Gegenden zu machen und da Handel zu treiben ³⁾, wie es unter Anderen von Alonso Hojeda und Amer. Vespucci im J. 1499, dann fast gleichzeitig mit Alonso Niño und Christóbal Guerra und fast ebenso gleichzeitig mit Vicente Yañez, einem der Männer dieser Familie, welche Gomara nicht mit Unrecht die größten Entdecker nannte ⁴⁾, endlich im J. 1500 von Rodrigo de Bastidas, sowie im J. 1501 von Amerigo Vespucci geschah, der durch den König Emmanuel den Großen von Portugal nach der unmittelbar vorher entdeckten Küste von Brasilien auch mit dem ausdrücklichen Auftrage, eine Meeresstraße nach den Molukken und dem Specereilande zu suchen, ausgesandt worden war ⁵⁾. Als Columbus letzte Fahrt fruchtlos ausfiel, fehlte es nicht an Männern, die seine Pläne rücksichtlich der zu findenden Durchfahrt mit Eifer fortsetzten. So wandten sich Juan Diaz Solis, welchen der Historiker Ant. de Herrera bereits den trefflichsten Mann seiner Zeit und seiner Kunst nannte, nebst dem schon erwähnten Pinzon im Jahre 1506 der Küste von Honduras zu und untersuchten hier den von Columbus noch nicht gekannten Meerbusen dieses Namens nebst dessen Fortsetzung, den Golfo Dulce, um abermals einen natürlichen Canal zu ermitteln, sehr genau ⁶⁾. So sandte ferner König Ferdinand noch einmal, im J. 1508, den Vicente Pinzon und Solis nach der Küste von Brasilien zu gleichem Zwecke, den zu erreichen zwar auch nicht gelang, wobei aber beide Seefahrer bis zum 40° südl. Br. gelangten ⁷⁾; so fand Juan Ponce de Leon im Jahre 1512 Florida auf, und so wollte Lope Hurtado de Mendoza im Jahre 1514 im Namen der spanischen Regierung die Küste eines Theils des heutigen

1) Zeitschrift VI, 6, 14.

2) Navarrete I, 284.

3) Ebendort II, 166.

4) N. a. D. Fol. XXVIII, a.

5) Gomara Fol. XLIX, a.

6) Herrera Dec. I, lib. VI, c. 17 (I, 142); Navarrete III, 46.

7) Herrera Dec. I, lib. VII, c. 9 (I, 158); Navarrete III, 46.

Darien, Beráguas und Nicaragua, d. h. die Küste der damaligen Landschaft Castilla del oro wegen einer Meeresstraße erforschen lassen ¹⁾, was jedoch nicht erfolgte, und so wurde endlich Solís im J. 1515 wiederum gegen Süden zur Erforschung der Südostküste des Continents behufs Auffindung der in der Meinung der damaligen Cosmographen nach Herrera's Angabe ²⁾ daselbst existirenden Passage nach den Specereiländern gesandt, was demselben nicht minder mißlang, wobei er aber doch als der erste europäische Seefahrer die Mündung des großen La Plata=Stromes erreichte, sowie endlich Francisco Garay im J. 1519 8 bis 9 Monate darauf verwenden ließ, die nordöstlichen Ränder des mittelamerikanischen Isthmus bis in die Nähe des heutigen Vera Cruz zu untersuchen, weil demselben auch hier das Geheimniß, wie der neuere Berichtersteller sagt, oder die Auffindung einer Meeresstraße ³⁾ möglich schien. Ja man scheute sich nicht, bis nach den nördlicheren Regionen der Ostküste zu gleichen Zwecken vorzudringen, indem Sebastian Cabot bereits im J. 1497 von England aus nach Newfoundland und der Stockfischbai, dann Caspar de Corte Real im Jahre 1500 bis zur Mündung des Lorenzo=Stromes und bis zu noch nördlicheren Ländern, welche das Labradorland (Tierra di Labrador) genannt wurden, gelangten. Andere folgten dem Beispiele und so sagte schon Gomara über den Zweck dieser Untersuchungen im Norden: „Viele waren damals bis Labrador gegangen, um zu wissen, ob sich da eine Meeresstraße finde, wodurch man zu den Molukken und dem Specereilande gelangen könne, weil sie, wenn sie die Straße hätten, dadurch den Weg sehr abzukürzen glaubten“ ⁴⁾. Aber alle Untersuchungen zu dem Zwecke längs der ganzen amerikanischen Ostküste fielen fruchtlos aus, bis es erst im Jahre 1519 bei Erforschung der äußersten Südspitze des Continents gelang, in der Entdeckung der Magelhäes=Straße das lang ersehnte Ziel einer geraderen Durchfahrt nach Indien zu finden. Damit begnügte sich der damalige Unternehmungsgeist noch nicht, nur wandte er sich zunächst Regionen von beschränkterem Umfange und zwar

¹⁾ Gomara, Fol. XLIX, a; Navarrete III, 49.

²⁾ Dec. II, lib. I, c. 7 (I, 258).

³⁾ Navarrete III, 64.

⁴⁾ Fol. XX, a.

dem mittelamerikanischen Isthmus zu, wo er durch Nuñez Balboa's Zug quer durch den letzten im Jahre 1513, durch F. Cortez Eindringen in Mexico im Jahre 1519, endlich durch das zwei Male vollkommen gelungene Ueberschreiten des Isthmus in der Richtung von Panamá, wie dasselbe der Capit. Fr. Oviedo im Jahre 1521 bewerkstelligte, neue Nahrung erhielt. Namentlich, nachdem Balboa das Südmeer erreicht hatte, glaubte man besonders ernstlich an die Möglichkeit einer natürlichen Wasserstraße durch den Isthmus ¹⁾. Es schien der damaligen Zeit in der That völlig unmöglich, sich an den Gedanken zu gewöhnen, daß die Natur durch einen so schmalen Damm, wie der Isthmus im Ganzen ist, die unmittelbare Verbindung der beiden Weltmeere völlig ausgeschlossen haben sollte. Von der Ansicht ging auch Mexico's Eroberer Ferdinand Cortez aus, und darum sehen wir unmittelbar nach der Unterwerfung dieses Landes den thatkräftigen und scharfblickenden Mann unaufhörlich damit beschäftigt, quer durch den Isthmus eine solche natürliche Wasserstraße aufzufinden, die außer dem allgemeinen Vortheile nun auch ein specielleres Interesse dadurch gewann, daß es im höchsten Grade wünschenswerth sein mußte, die Ost- und Westküste Mexico's durch eine Wasserstraße in unmittelbare Verbindung zu bringen. Schon in seinem dritten amtlichen Berichte vom 15. Mai 1522 hatte Cortez von seinen Versuchen, bis zum Südmeere vorzudringen, dem Kaiser Karl V. Mittheilung gemacht ²⁾, der ihm in seinem aus Valladolid vom 6. Juni 1523 datirten Befehl ³⁾ speciell die sorgfältige Untersuchung der Küsten von Neu-Spanien zur Auffindung des Geheimnisses, wie der Zweck genannt wurde, aufgab. Cortez wies selbst in seinem vierten Bericht vom 15. October 1524 auf diesen Auftrag mit folgenden Worten hin: „Aber da ich von dem Wunsche Ew. Majestät, das Geheimniß der Meerenge zu erfahren und von dem großen Ihrer Königlichen Krone dadurch erwachsenden Nutzen unterrichtet wurde, so lasse ich alle andern

¹⁾ Gomara, Cronica de la Nueva España in dem Werke: Historiadores primitivos de las Indias occidentales, que juntó, traduxo en parte y sacó à luz D. Andres Gonzalez Barcia. Madrid 1719. II, 171.

²⁾ Cortez Berichte bei Barcia I, 119, 120, 122, 125, 126.

³⁾ Gomara, Cronica bei Barcia II, 165.

Angelegenheiten und Vortheile bei Seite“ ¹⁾. Bei einem Manne von Cortez Thatkraft bedurfte es nicht eines solchen Sporns, indem Cortez selbst die Wichtigkeit des Gegenstandes einsah, und wirklich hatte derselbe schon ziemlich gleichzeitig mit der Abfassung seines dritten Berichts an den Kaiser sehr ausgedehnte Maßregeln ergriffen, um die Angelegenheit zur Ausführung zu bringen. Der eben erwähnte Bericht giebt über seine Ansichten bei diesen Unternehmungen Aufschluß: „Indem ich sah,“ heißt es darin, „daß mir zu diesem Zwecke nichts übrig blieb, als das Geheimniß der zwischen dem Pánuco ²⁾ und dem von dem Adelantado Juan Ponce de Leon entdeckten Florida liegenden Küste und dann die Küste dieses Florida bis zu der Stockfischbank zu erforschen, weil man für sicher hält, daß sich an dieser Küste die zum Südmeere gehende Meerenge findet, so kann man annehmen, wenn dieselbe vorhanden ist, wie es zufolge einer in meinem Besitze befindlichen Zeichnung des durch Magellanes auf Ew. Majestät Befehl entdeckten Archipels scheint, daß der Ausgang desselben sehr nahe von hier liegen muß und also, wenn sich dort die gemeinte Meerenge findet, daß die Schifffahrt von dem Specereilande nach Ew. Majestät Reichen sehr gut und sehr kurz sein dürfte, dergestalt, daß sie zwei Drittel weniger betragen wird, als man jetzt zur Schifffahrt bedarf und zwar dies ohne alles Risiko und ohne Gefahr für die Schiffe auf deren Hin- und Herwege“ ³⁾. Bald darauf an einer anderen Stelle desselben Berichts spricht sich Cortez ähnlich also aus: „Ich beschloß, diesen Dienst den anderen von mir schon geleisteten hinzuzufügen, weil ich ihn für sehr groß halte, wenn, wie ich sage, die Meerenge sich ermitteln läßt, und gesetzt, sie fände sich nicht, so wäre jedenfalls die Möglichkeit vorhanden, sehr große und reiche Länder zu entdecken.“ Endlich an einer dritten Stelle heißt es ebendort: „Ich bitte Gott unsern Herrn, daß die Expedition den Zweck erreicht, der damit beabsichtigt wird, den nämlich, die Meerenge zu entdecken, welches das Beste sein würde, und ich bin überzeugt, daß dies gelingen wird, weil vor Ew. Majestät Glück nichts verborgen

¹⁾ Barcia, Berichte von Cortez I, 152.

²⁾ Der Pánuco ist der bei dem jetzigen Orte Tampico in den mexicanischen Meerbusen mündende lange Fluß.

³⁾ Barcia, Berichte von Cortez I, 151.

bleibt“¹⁾. Um nun diese Untersuchung zu einem glücklichen Resultate zu führen, richtete Cortez seine Aufmerksamkeit vor Allem auf den Honduraspfand, wie es früher Columbus mit der Admiralitätsbai gethan, indem diese beiden Meeresbildungen die größten ihrer Art längs der ganzen Ostküste des Isthmus sind und durch ihre Bedeutendheit allerdings am ersten die Hoffnung zur Auffindung einer Meeresstraße in diesen Gegenden erwecken konnten. So beabsichtigte er bereits im Jahre 1523 einen seiner höheren Offiziere Christóbal de Olid nach der Ascensionsbai und dem 60 Leguas davon entfernten Cap Honduras zu senden, damit derselbe dann weiter bis Darien segle und die Küste untersuche²⁾, indem, wie er in seinem Berichte sagt, es die Meinung vieler Piloten sei, daß von der Ascensionsbai eine Meerenge zum jenseitigen Ocean führe, wozu Cortez noch hinzufügt: „Und von allen Dingen in der Welt möchte ich wegen des großen Dienstes, der Erw. Kaiserlichen Majestät meiner Ansicht nach dadurch geleistet wird, keines lieber entdecken, als dieses“³⁾. Dazwischen getretene Umstände bewirkten einen Aufschub des Plans bis zum folgenden Jahre (1524), in welchem außer Olid noch ein anderer von Cortez höheren Anführern, D. Pedro de Alvarado, nach Guatemala ging, wobei es Cortez nach seinen Karten und Zeichnungen dieser Länder für gewiß hielt, daß beide zusammentreffen würden, wenn sie nicht eine Enge (Estrecho) trennte. Endlich sandte derselbe noch einen dritten Unteranführer Diego Hurtado de Mendoza nebst einer Flotte nach der Ascensionsbai mit dem gemessenen Auftrage, die ganze Küste bis Darien entlang zu fahren und nicht eher zurückzukehren, bis nichts unerforscht geblieben sei⁴⁾. Zu derselben Zeit gingen zwei seiner Schiffe mit dem nämlichen Zweck nach Florida und endlich hatte Cortez Schiffe im Südmeere bauen lassen, welche dort nach einer Meerenge suchen sollten. „Eristirt sie, bemerkt Cortez in seinem vierten Berichte, so wird sie gewiß weder den im Südmeere, noch den im Nordmeere forschenden Schiffen verborgen bleiben, und so kann es weder auf der einen, noch der andern Seite fehlen, daß man

1) Barcía, Berichte von Cortez I, 151.

2) Barcía I, 138; Ferrera, Dec. III, lib. 5, c. 7 (II, 138); Gomara, Cronica de las Indias bei Barcía II, 165.

3) Barcía I, 138.

4) Cortez bei Barcía I. 145—146; Gomara Cronica bei Barcía II, 165.

das Geheimniß erfährt“¹⁾. Als diese wohlcombinirten Pläne zur Ausführung gelangten, bediente sich Cortez dazu im Südmeere des Beistandes des Gil Gonzalez de Avila oder Davila, eines klugen und beharrlichen Mannes, der schon im Jahre 1518 nebst dem Ober-Piloten Andreas Niño in die dortigen Gegenden mit dem königlichen Auftrage, „einen Weg nach den (als spanisches Eigenthum angesprochenen) Specereinseln zu finden“ gekommen war²⁾. Viele hatten nämlich damals nach dem Ausspruche der Piloten dem Könige verkündet, daß es einen solchen Weg gäbe, und da sich gerade wieder ein Streit mit den Portugiesen erhoben hatte, so war es wünschenswerth, diesen Weg nach den Molukken zu entdecken, um nicht mit den Portugiesen in Händel zu gerathen³⁾. Davila ließ dazu Schiffe auf der Nordseite des Isthmus bauen und sie mit sehr großer Mühe über das Gebirge nach der Südseite bis zur großen Fonsecabai schaffen. Als Cortez von dem Kaiser den Befehl zu seinen Expeditionen erhielt, hatte der Statthalter von Nicaragua, Panamá und Darien, Pedrarias de Avila, gleichzeitig einen ähnlichen, nämlich die Nordküste des Isthmus von Veraguas bis Ducatan zu erforschen, vom Kaiser erhalten, indessen geschah von demselben fast gar nichts dafür⁴⁾. Bei der damals von Cortez angeordneten Untersuchungs-Expedition nahm nun außer Davila auch Niño Theil⁵⁾, und jener hielt sich dabei nebst den Piloten seiner Zeit von dem Vorhandensein einer kürzeren und den Weg der Portugiesen nach dem Specereilande nicht berührenden Straße für so überzeugt, daß er den König im Voraus um die Ermächtigung bat, die Länder am Golf von Hibueras (Honduras) bevölkern zu dürfen⁶⁾, weil nach dem, was er gesehen und erfahren, dort der Eingang sein müsse, um in das Weltmeer zu gelangen. Aber von allen diesen Unternehmungen erreichte keine einzige ihr Ziel, dennoch gab Cortez seine Hoffnungen nicht auf, und noch im Jahre 1532 sprach sich derselbe in dem letzten

1) Barcia I, 152; s. auch Gomara Cronica bei Barcia II, 171.

2) Herrera, Dec. II, lib. IV, c. 1 (I, 323); Dec. III, lib. IV, c. 6 (II, 102).

3) Gomara, Historia Fol. CVIII 1a, und Cronica de las Indias, Barcia II, 171; Herrera I, 323; Dec. III, lib. III, c. 17 (II, 90) und lib. IV, c. 6 (II, 102).

4) Gomara Cronica. Barcia II, 171.

5) Herrera, Dec. III, lib. IV, c. 6 (II, 100).

6) Herrera, Dec. III, lib. V, c. 11 (II, 145).

fünften, über seine Unternehmungen in Honduras von ihm abgestatteten amtlichen und vor einigen Jahren erst zum ersten Male durch Navarrete veröffentlichten Berichte, worin er dem Kaiser seine Bestrebungen, den stillen Ocean zu erforschen, schildert, den Wunsch aus, die Geheimnisse des Meeres kennen zu lernen. Denn noch war die große Zeit der Entdeckungen und Unternehmungen aller Art, welche die Thatkraft des spanischen Volks auf den höchsten Gipfel gespannt hatte, nicht verflossen, und nicht die Sucht zur Bereicherung erfüllte damals die Gemüther in Spanien allein, sondern Beweggründe noch anderer, höherer Art trieb dies Volk in der Verfolgung großartiger Pläne rastlos vorwärts. Viele zogen nämlich aus ihrer Heimath in dem guten Glauben, Gott und der Religion zu dienen und dem Vaterlande durch ihre Thaten Ruhm und Macht zu erwerben. So sehr z. B. Columbus selbst die aus seinen Entdeckungen zu ziehenden materiellen Vortheile bedachte, und so enthusiastisch er den Werth des Goldes pries, weil es das Trefflichste sei, man damit Schätze mache, und weil derjenige, der es besitze, Alles mit ihm in der Welt auszurichten vermöge ¹⁾, so ließ er doch auch nie die für die Religion daraus etwa zu erwartenden höheren Vortheile aus den Augen. Deshalb sprach derselbe nicht allein in den amtlichen Berichten an seinen Monarchen solche Ansichten aus, sondern auch in seinen Privatbriefen finden sich ganz ähnliche vor. So heißt es in Columbus erstem Berichte, daß das Ende und der Anfang seiner Unternehmung zur Erweiterung und zur Glorie der Christlichen Religion gewesen sei ²⁾, ferner in dem Berichte über die dritte Reise: Durch diese Unternehmung muß Spanien zu hoher Größe erwachsen, und die Christen dürften viel Trost und Freude erwerben, weil sich hier der Name unseres Herrn verbreiten wird u. s. w. ³⁾, endlich in dem Schreiben an D. Rafael Sanchez sagt Columbus übereinstimmend damit: Christus auf Erden möge jauchzen, wie er im Himmel jauchzt, wenn er so viele früher verlorene

¹⁾ El oro es excellentissimo; del oro se hace tesoro y con él, quien lo tiene, hace quanto quiere en el Mundo y llega à que echa las animas al paraiso. Navarrete I, 309.

²⁾ Navarrete I, 72.

³⁾ Ebendort I, 262.

Seelen gerettet sieht. So wollen auch wir uns freuen, sowohl wegen der Erhöhung unseres Glaubens, als auch wegen des Zuwachses zeitlicher Güter, woran nicht allein Spanien, sondern die ganze Christenheit Theil haben wird (Exsultat Christus in terris, quemadmodum in coelis exsultat, quum tot populorum perditas antehac animas salvatum iri praevidet. Laetemur et nos, cum propter exaltationem nostrae fidei tum propter rerum temporalium incrementa, quorum non solum Hispania, sed universa Christianitas est futura particeps) ¹⁾. Selbst die rohesten unter den damaligen spanischen Abenteurern wurden nicht allein durch die Sucht nach Gewinn, wie heute die Abenteurer in Californien, Australien und Nicaragua, sondern zugleich durch höhere Motive geleitet. Sehr richtig war deshalb für den Charakter eines großen Theils der Entdecker und Eroberer Amerika's die Antwort, welche die Begleiter Nuñez Balboa's den Eingeborenen Panamä's gaben, als diese sie fragten, wer sie wären, was sie suchten, und wohin sie gingen. Die Conquistadoren erwiederten nämlich hierauf einfach und bezeichnend: Wir sind Christen und aus Spanien gekommen, um eine neue Religion zu predigen und Gold zu suchen ²⁾. Bei einem solchen das ganze Volk ergreifenden Aufschwung konnte die spanische Regierung unmöglich zurückbleiben und daß sie mit Spenden und anderweitigen Unterstützungen gern die Unternehmungen förderte, zeigen die zahlreichen von Navarrete mitgetheilten Documente. Auch sie wurde dabei zum Theil vom religiösen Gesichtspunkte geleitet, indem sie nicht allein Columbus gleich bei dem Antritt seiner ersten Reise aufgab, an die Mittel zu denken, auf welche Weise sich die Bekehrung der neu aufzufindenden Völker bewerkstelligen lassen dürfte ³⁾, sondern auch noch später fanden sich oft Beispiele dieser religiösen Fürsorge bei den spanischen Monarchen vor, wie z. B. König Ferdinand noch im Jahre 1516 die Hoffnung aussprach, daß die Seelen des großen Volks in jenen neu entdeckten Ländern zum heiligen katholischen Glauben geführt werden würden ⁴⁾, sowie derselbe seine

¹⁾ Navarrete I, 194.

²⁾ Gomara, Historia Fol. XXXIII b.

³⁾ Navarrete I, 2; damit stimmt ebendert I, 187.

⁴⁾ Ebendort II, 353.

Zustimmung dazu erklärte, daß die Seelen der Indianer Amerika's sich zu unserm Herrn bekehrten ¹⁾, und sowie endlich auch Kaiser Karl V. durch seinen Befehl aus Valladolid vom 15. October 1522 die Befeh- rung der Indier anordnete.

Als aber endlich alle misslungenen Versuche die Ueberzeugung her- vorriefen, daß es im Bereiche des mittelamerikanischen Isthmus keine natürliche Wasserstraße zur Verbindung beider Oceane giebt, mußte man sich allmählig dem Gedanken nähern, die an sich geringe und an vielen Stellen noch durch Einschnitte verminderte Breite des Isthmus, sowie die zahlreichen, beiden Meeren zugehenden Flüsse zur Anlegung einer künst- lichen Wasser- oder Landstraße zu benutzen. Der gut unterrichtete und mit den Terrainverhältnissen dieser Gegenden, wie schon erwähnt, zum Theil sehr wohl bekannte Historiker Capt. Ferd. Oviedo sprach sich namentlich über das Fehlen einer natürlichen Wasserstraße schon im Jahre 1547 sehr entschieden in seinem bekannten lehrreichen Werke *Historia natural de las Indias* also aus: „Es ist die Meinung unter den Cosmographen und neueren Piloten, welche vom Meere einige Kenntniß haben, daß es an der Tierra firme eine Wasserstraße (*Estrecho de agua*) gebe, aber man hat sie bisher weder gesehen, noch gefunden“ ²⁾. Die Möglichkeit einer künstlichen Verbindung schien besonders in den südlichsten Theilen des Isthmus, in Nicaragua, Veráguas, Panamá und Darien, sehr deutlich hervorzutreten, und zwar theils in Folge der Entdeckung der großen Süßwasserseen in Nicaragua und des großen San Juanstromes, theils in Folge der hier besonders großen Enge des Isthmus. So sagte schon Oviedo, daß der Isthmus hier sehr schmal sei ³⁾ und in den (jetzt die westlicheren Theile der heutigen Landschaft Panamá bildenden Provinzen) Urraca und Esquegua sogar bis zu dem Grade, daß ein Mensch auf dem Gipfel der Berge in den letzten, wenn er seinen Blick nach Norden wendet, das Meer nördlich von Veráguas, umgekehrt aber nach Süden sich wendend, das Südmeer und die an Urraca und Esquegua anstoßenden Küstenprovinzen sehe. Sehr wohl

¹⁾ Navarrete II, 352.

²⁾ Barcia I, 55.

³⁾ Porque en algunas partes es muy estrecha. Barcia I, 55.

⁴⁾ Der ehemalige Schifffahrtsdirector Baleato bestätigte diese Angabe. Nach ihm liegt die Stelle bei dem Dorfe Penonomé zwischen Panamá und Santjago de Veráguas. Navarrete in v. Zach's *Correspondance astronomique* 1825. XIII, 550.

glaube ich, fügt der Berichterstatter hinzu, daß dies, wie die Indianer sagen, die schmalste Stelle des Landes ist ¹⁾, doch sei diese Gegend sehr mit Bergketten erfüllt, weshalb er den Weg daselbst nicht für den besten und auch nicht einmal für einen so kurzen, als den zwischen Nombre de Dios, erachte, obgleich auch dieser wegen der Berge schwierig sei. Oviedo lieferte von diesem Panamáwege nach seinen eigenen bei einer, wie früher erwähnt, im Jahre 1521 zurückgelegten doppelten Fußwanderung gesammelten Erfahrungen eine sehr ausführliche Schilderung und gab dessen Länge zu 20 guten Leguas an; zugleich empfahl er denselben angelegentlichst als den geeignetsten dieser Gegenden ²⁾ für den Verkehr mit den Specereiländern, wobei er vorzüglich auf die Erleichterung des Weges in Folge der Breite, Tiefe, Fahrbarkeit und übrigen Geeignetheit des Rio de Chagre oder Alligatorenlusses (Rio de los Lagartos) hinwies ³⁾, indem von Panamá bis zum Chagres nur 4 Leguas eines sehr guten Weges seien, die man mit Lastwagen zurücklegen könnte. Außer dem Panamáwege fanden bald auch andere Stellen des Isthmus Empfehlungen als zur Eröffnung des zwischenmexicanischen Verkehrs geeignet. So brachte Gomara in seiner im Jahre 1553 zuerst erschienenen *Historia de las Indias* wegen der Schwierigkeit und Länge des üblichen Weges von Spanien nach den Molukken durch die Magellhaënsstraße, wie er ausdrücklich sagt, noch drei in Vorschlag, nämlich den durch den Nicaragua=See und die Schiffbarkeit seines Abflusses (des San Juan=Stromes) erleichterten Weg durch Nicaragua, dann den in Mexico zwischen dem Flusse von Vera Cruz und Tehuantepec, auf dem schon damals Barken von einem Meere zum andern gingen und geschleppt wurden, endlich den in der südlichsten Region des Isthmus zwischen dem Urrabá= oder Darien=Golf und dem Golf von S. Miguel in Vorschlag, alles Localitäten, die bis in die neueste Zeit Gegenstand vielfacher Untersuchungen und Vorschläge für den Zweck gewesen sind. Gomara meinte dabei, daß ein solcher

¹⁾ Bien creo, que si esto es así como los Indios dicen, que de lo que hasta el presente se sabe, esto es el mas estrecho de Tierra. Barcia I, 55.

²⁾ Pero ai maravillosa disposicion i facilidad para se andar y pasar la dicha Especeria. Barcia I, 55.

³⁾ Este Rio es mui ancho i podoroso i hondable i tan apropiado para lo, que es dicho, que no se podria decir, ni imaginar, ni desear cosa semejante, tan al proposito para el efecto, que he dicho. Barcia I, 55.

Beg nicht allein vortheilhaft, sondern auch ehrenvoll für den, der ihn unternähme, sein würde. Die Breite des Isthmus zwischen Nombre de Dios und Panamá nahm Gomara etwas höher als Oviedo, nämlich zu 27 Leguas, die zwischen dem Urrabá- und San Miguelgolf aber nur zu 25 Leguas an. Die Schwierigkeiten in der Herstellung von Straßenzügen, die sich in den 4 Localitäten finden dürften, hielt übrigens Gomara im Verhältnisse zu den sich nach der Vollendung ergebenden Vortheilten nur für gering. „Berge giebt es,“ fügt er emphatisch hinzu, „aber auch Menschenhände; gebt mir Jemand, der das Werk unternehmen will, so wird er es ausführen können; mangelt nur nicht der Muth, so wird auch das Geld nicht fehlen: Indien (d. h. Amerika), wo das Werk zur Ausführung kommen soll, wird das Geld dazu liefern; für den Specereihandel, Indiens Reichthümer und für einen König von Castilien bedeutet eine solche Unternehmung nur wenig“¹⁾. Gomara's Angaben über das Vorhandensein von 4 für einen abgekürzten Weg nach Indien geeigneten Localitäten des Isthmus nahm später Herrera fast wörtlich in sein Geschichtswerk auf²⁾.

Die spanische Regierung, zu ihrer Ehre muß es gesagt sein, ließ diese Vorschläge nicht ganz unbeachtet, indem sie deren Wichtigkeit begriff. Denn noch war sie nicht in den Stumpfsinn versunken, der sie später so unvortheilhaft charakterisirte, und noch herrschten damals nicht solche abergläubische Ansichten am spanischen Hofe und in der höheren spanischen Administration vor, wie sie später sonst wohl unterrichtete Männer, unter Anderen der sogenannte spanische Plinius, der Jesuit d'Alcosta, öffentlich zu verkünden keinen Anstand nahmen. In seinem am Schlusse des 16. Jahrhunderts (Sevilla 1590) zum ersten Male erschienenen sehr inhaltsreichen Werke: *Historia natural de las Indias* sagte nämlich dieser Autor³⁾, nachdem er völlig anerkannt hatte, daß der nach ihm gar nur 18 Leguas lange Weg zwischen Nombre de Dios und Panamá mehr Kosten und Mühe verursache, als

¹⁾ Sierras son, pero manos ai. Dadme, quien lo quiere hacer, que hacer se puede; no falte animo, que no fallerá dinero i las Indias, donde se ha de hacer, lo dan. Para la contratacion de la Especeria, para la riqueza de las Indias i para un Rey de Castilla poco es lo possible. Gomara, *Historia* Fol. LVIII, b.

²⁾ Dec. IV, lib. III, c. 2 (II, 288).

³⁾ Ed. Madrid 1749 I, 137.

die 2300 Leguas lange Seereise nach Peru, daß seiner Ansicht nach keine menschliche Macht vermögen würde, das von Gott zwischen beiden Meeren aufgerichtete gewaltige und undurchdringliche Gebirge und die härtesten Felsen, welche die Furie beider Meere aufhalten, niederzureißen und, fügt er wörtlich hinzu, gelänge dies den Menschen, so wäre es seiner Meinung nach ganz recht, daß sie die Strafe des Himmels für das Unternehmen, die von dem Schöpfer nach seinem Urtheil und seiner Vorsehung in der Anordnung des Weltalls errichteten Werke verbessern zu wollen, zu fürchten hätten. Daß übrigens selbst späterhin Ansichten der Art in Spanien nicht die vereinzelter machtloser Individuen waren, sondern in größere Staatsverhältnisse maßgebend eingriffen, erwies unter Anderem der bekannte Fall aus dem Schlusse des 18. Jahrhunderts mit der Schiffbarmachung des Tajo, der noch heute nach dem Verlaufe zweier weiterer Jahrhunderte seiner Erledigung harret. Genau zu derselben Zeit, nämlich, wo im Nachbarstaat unter Ludwigs XIV. Regierung der großartige Bau des Canals von Languedoc zur Verbindung des Mittelmeeres mit dem atlantischen Ocean ausgeführt wurde, nämlich unter der Regierung Carls II. schlug ein patriotischer Spanier, Balthasar Sarmiento, um Tausenden, die damals Hungers starben, eine lohnende Arbeit zu verschaffen, der Regierung vor, die Schiffbarmachung des genannten Stromes auszuführen. Die Antwort der obersten Junta in ihrer erhabenen Weisheit war, daß wenn es Gott gefallen hätte, dem Tajo, wie anderen Flüssen, einen ungehinderten Lauf in das Meer zu geben, er es selbst gethan haben würde, und hiernach verbot die Junta sogar förmlich die Ausführung des Project's.

Am frühesten gelangten aus Nicaragua und Panamá Forderungen zur Erschaffung zwischenmeerischer Communicationswege innerhalb dieser Landschaften an die Regierung des Mutterlandes. So kam schon im Jahre 1524 Andreas de Cereceda, Schatzmeister des unter dem früher erwähnten Gil Gonzalez Davila in Nicaragua stehenden Truppcorps nach Spanien mit Karten und Plänen der 2 Jahre vorher erst entdeckten und unterworfenen dortigen Gegenden und berichtete dem Hofe und der Regierung von der Existenz eines großen Süßwassersee's (Mar dulce), des jetzigen See's von Nicaragua, von dem man schon

damals glaubte, daß er mit dem Nordmeere (Mar del Norte), d. h. dem Antillenmeere, in Verbindung stehe. Cereceda gab an, daß der See nur 3 Leguas von der Küste entfernt sei, und daß von dieser Strecke bereits 2 Leguas wegen der Ebenheit des Bodens (terra llana) für Fuhrwerke gangbar seien, und daß auch die dritte Legua sich leicht dazu einrichten lasse. Wäre nun festzustellen, fügte der Berichterstatter hinzu, daß der Abfluß des See's wirklich in das Nordmeer geht, so ließe sich der Weg von Spanien nach den Specereiländern dadurch bedeutend abkürzen und erleichtern ¹⁾, weil es auch an der Südsee zwei gute Häfen gäbe. Das Vorhandensein eines Abflusses des See's in das Antillenmeer durch den heutigen San Juansfluß wurde nun fast gleichzeitig mit Cereceda's Anwesenheit in Europa ermittelt, obgleich wegen der sehr großen Schwierigkeiten es den ersten Entdeckern und Eroberern des Landes nicht gelungen war, den Strom hinab zu fahren und das Nordmeer zu erreichen ²⁾. In Folge dessen ordnete die Regierung des Mutterlandes bereits im Jahre 1527 Terrainuntersuchungen in Nicaragua und über die Möglichkeit, den Abfluß des Nicaraguasee's bis zum Nordmeere zu befahren, an, wobei man glaubte, mit Hilfe desselben vom Nord- nach dem Südmeere zu Wasser zu gelangen, und daß sich hier der von den Monarchen gewünschte Weg nach den Specereiländern würde einrichten lassen ³⁾. Aber diese Befehle blieben ohne Erfolg, da die spanischen Eroberer des Landes, die sich in dasselbe getheilt hatten, viel zu sehr mit ihren Privatangelegenheiten beschäftigt waren, als daß Befehle der Krone bei ihnen Eingang gefunden hätten oder mit Gewalt hätten durchgesetzt werden können. Es geschah deshalb hier zunächst nichts, und später, im Jahre 1534, fanden die Vorstellungen einiger Provinzialbehörden, welche auf die von der Natur hier gebotenen Vortheile hinwiesen, und selbst Melchior Verdugo's im Jahre 1546 gelungener Versuch, auf 4 Barken den Abfluß des Nicaraguasee's bis zu dessen Ausmündung zu befahren ⁴⁾, wobei Verdugo bis Nombre de Dios gelangte, selbst bei dem Hofe keine Berücksichtigung mehr. Nur einige Male später verlangte noch der hohe Rath

¹⁾ Navarrete IV, Einleitung VIII.

²⁾ Herrera, Dec. III, lib. V, c. 12 (II, 147).

³⁾ Herrera, Dec. IV, lib. I, c. 8 (II, 264).

⁴⁾ Gomara, Historia Fol. CX, b.

von Indien Informationen über den Gegenstand, die jedoch erfolglos blieben, indem die eingegangenen Documente nur zur ewigen Ruhe in den Archiven gelangten ¹⁾. Etwas mehr that man in Panamá. Hier hatte nämlich der Gouverneur Pedro de los Rios, als er sich im Jahre 1527 nach Nicaragua begab, im Einverständniß mit dem Licentiaten Juan Salmeron, der damals Ober=Alcalde der Statthaltertschaft von Panamá war, dem Capitain Hernando de la Serna und dem Piloten Gorgo aufgegeben, den Alligatoren= oder Chagres=Fluß zu untersuchen und die Forschungen an dem etwa 6 Leguas von Panamá entfernten Punkte, wo sich der Fluß dieser Stadt am meisten nähert, zu beginnen ²⁾. Dies geschah von Cruces aus, das damals nur eine ländliche Besetzung mit einem Wirthshause war. Bei diesen Erforschungen, denen außer la Serna und Gorgo zwei Regidoren der Stadt Panamá beiwohnten, weil die Angelegenheit diese Stadt am meisten interessiren mußte, vermochte die Commission den Strom 26 Leguas abwärts bequem bis zu dessen Ausmündung in die See zu befahren, wobei sie sich noch überzeugte, daß Seeschiffe den Chagres 12 Leguas weit aufwärts gehen könnten, ferner daß sich ein 9 Leguas langer ebener Fahrweg von dem Hasenplage am stillen Ocean bis zu dem Einschiffungspunkte der Commission am Chagres oder bis zu dem Punkte, wo die Barken die für die an der Mündung dieses Flusses ankernden Seeschiffe bestimmten Waaren einnehmen könnten, anlegen lasse ³⁾. Gorgo verfaßte schon im J. 1527 einen Bericht über die Resultate dieser Untersuchungen und schlug darin Mittel vor, die Schiffbarkeit des Stroms zu erleichtern, wie Navarrete berichtet ⁴⁾, aber sein Bericht scheint ungedruckt geblieben zu sein. In Folge dieser Ermittlungen geschahen nun Vorstellungen bei den Monarchen, um die Passage nach dem Specereilande über Nombre de Dios und Panamá zu leiten. Zunächst erfolgte nur die Antwort, daß der König den Gegenstand überlegen und dann seinen Entschluß kundgeben würde ⁵⁾. Aber bald darauf, am 12. März 1532, befahl Carl des V. Gemahlin, welche in seiner Abwesenheit die Staatsgeschäfte

¹⁾ Marure, Memoria sobre el Canal de Nicaragua. En Guatemala 1845. S. 4.

²⁾ Ferrera, Dec. IV, lib. I, c. 9 (II, 265).

³⁾ Ferrera, Dec. IV, lib. I, c. 9 (II, 266).

⁴⁾ Navarrete IV, Einleitung X.

⁵⁾ Ferrera, Dec. IV, lib. I, c. 9 (II, 266).

leitete, durch ein zu Medina el Campo erlassenes Handbillet, daß dem Gouverneur von Panamá, Licentiat Lagama, drei erfahrene Männer zur Verbesserung der den Lebensmittel- und Wassertransport zwischen Panamá und Nombre de Dios vertheuernden bösen Wege, zur Reinigung und Schiffbarmachung des Chagres bis zu dessen nächstem Punkte an Panamá, endlich zur Erbauung einer Fahrstraße zwischen diesem Orte und dem Flusse, sowie zur Erbauung von Waarenmagazinen an beiden Enden des schiffbaren Theils des Chagres zugesandt werden sollten ¹⁾, doch blieb es bei der Ertheilung so gut gemeinter Verordnungen, die auch später niemals vollständig zur Ausführung gelangten, obgleich Carl V. selbst am 20. Februar 1534 die Befehle seiner Gemahlin von Toledo aus bestätigt hatte. An demselben Tage erhielt noch der Gouverneur der Tierra firme von dem Kaiser den Befehl, durch Sachverständige das Terrain zwischen dem Chagres bis zur Südsee behufs Anlage einer schiffbaren Wasserstraße untersuchen zu lassen und ihm über den Erfolg der Untersuchung, die Schwierigkeiten, die sich bei der Ausführung des Werks vorfinden könnten, das Niveau des Terrains, die Differenz der Meere während der Ebbe und Fluth, die nöthigen Kosten und die zur Vollendung erforderliche Zeit Bericht abzustatten ²⁾. Als diese Befehle zu Panamá anlangten, hatte das Gouvernement der Tierra firme gewechselt und ein neuer Statthalter, Pascal de Andagoya, Visitador de las Indias, wie ihn Herrera nannte, war an die Spitze der dortigen Verwaltung getreten. Dieser, ein sonst rechtschaffener Mann, aber sehr beschränkten Geistes ³⁾, begriff des Kaisers Ideen nicht und wies deren Ausführung sogar völlig zurück. In seinem Bericht vom 22. October 1534 äußerte er sich nämlich in den bestimmtesten Ausdrücken dahin, daß nur ein Mann von geringen Fähigkeiten und der mit dem Lande sehr unbekannt sei, ein solches Project angerathen haben könne, weil kein Fürst der Welt, und wäre er der mächtigste und fehlte ihm

¹⁾ Navarrete IV, Einl. X—XI und in v. Zach's Correspondance astronomique 1825. XIII, 220.

²⁾ Navarrete IV, Einl. X—XI und bei v. Zach XIII, 220.

³⁾ Era Pascal de Andagoya, hombre de noble conversacion é virtuosa persona, pero falto de ventura ó falto de conocimiento. Oviedo, Historia general de las Indias. Lib. VI. Manuscr. bei Herrera; Navarrete III, 459.

auch nicht die Unterstüzung der Landesbewohner, die Verbindung beider Meere zu Stande bringen und die Kosten der Unternehmung erschwingen würde. Selbst die Herstellung des Landweges glaubte Pedro de Andagoya nicht mit den ihm im Lande zu Gebot stehenden Kräften unternehmen zu können, indem er dazu 50 Neger nebst ihren Familien vom Cabo Verde verlangte ¹⁾. Die Erklärung dieses Mannes in seiner hohen amtlichen Stellung fand bei der obersten Behörde des Mutterlandes Glauben, und sie wurde Veranlassung, daß in der letzten Regierungszeit Carls V. nichts mehr in Bezug auf die Panamalinie geschah. Doch war das Bedürfnis einer abgekürzten Passage nach Indien zu groß, als daß nicht wieder unter Philipp II. neue Versuche für den Zweck gemacht worden wären. So ließ dieser König zwei flandrische Ingenieure nach Panamá abgehen, um hier Ermittlungen zur Auffindung der besten Localität für eine Canallinie anzustellen, und ebenso erhielt der bei den Bauten zu Porto Bello beschäftigt gewesene Ingenieur Bautista Antonelli, wie schon früher hier berichtet war ²⁾, den Auftrag, den Isthmus in seiner ganzen Breite in Honduras vom Puerto Caballos im Norden ³⁾ bis zur großen Bai von Fonseca, also in einer Gegend zu untersuchen, die in neuester Zeit wieder der Schauplatz von Squier's Thätigkeit gewesen war, indem Viele, wie Herrera versichert, hartnäckig behaupteten, daß daselbst eine Meeresstraße vorhanden sei. Aber auch diese Unternehmungen blieben erfolglos. Die flandrischen Ingenieure fanden die Hindernisse unübersteiglich und als der hohe Rath von Indien in seiner Beschränktheit oder vielleicht aus ähnlichen religiösen Gründen, wie Acosta ausgesprochen, dem Könige die Nachtheile vorstellte, welche sich aus der Durchführung einer solchen Maßregel für die Monarchie ergeben müßten, befahl Philipp II. sogar, daß Niemand bei Todesstrafe sich unterfangen sollte, das Project noch einmal vorzuschlagen ⁴⁾. Selbst Antonelli's vom 15.

¹⁾ Navarrete IV, Einl. XI; v. Sach a. a. O. XIII, 220.

²⁾ Zeitschrift VI, 181; Navarrete IV, Einl. VII.

³⁾ Zeitschrift VI, 184.

⁴⁾ Per cuya razon mandó aquel Monarca, que nadie propusiese ò tratase de ello en adelante, pena de la vida. Alcedo, Diccionario II, 464. Der sonst so genaue und ausführliche Navarrete erwähnt dies Verbot nicht; sicher war aber ein

Mai 1595 datirter Vorschlag zu einer einfachen Verbesserung des Weges zwischen Porto Bello und Panamá scheint unbeachtet geblieben zu sein ¹⁾, indem trotz des lebhaften Handels, der zwei Jahrhunderte lang in diesen Gegenden über den Isthmus betrieben wurde, so wenig zur Erleichterung des Verkehrs geschehen war, daß, wie Capt. Fitzroy vor wenigen Jahren berichtete, die Handelsleute noch am Ende des vorigen Jahrhunderts mit ihren Waaren nicht einmal einer zusammenhängenden Straße von einem Meere zum anderen folgen konnten ²⁾, und daß selbst die neuesten Localuntersuchungen nur Bruchstücke eines Kiesweges auffanden, der vielleicht nie ausgebaut wurde.

Bei dem Argwohn und der Indolenz der spanischen Regierung, die beinahe zwei Jahrhunderte hindurch bis auf des thätigen und einsechtvollen Carl des III. Zeit fast unabänderlich dem ihr von Philipp des II. Politik vorgezeichneten Wege folgte, darf man sich nicht wundern, daß von derselben in der ganzen langen Zeit gar nichts für Herstellung irgend einer der Isthmuspässagen gethan wurde. Bei der Schwäche, in die der Staat unter den letzten Habsburgern versunken war, mußte die Regierung wohl fühlen, daß eine Erleichterung der Passage über den Isthmus zugleich für ihre Feinde eine Erleichterung des Zutritts zu ihren Besitzungen am Südmeere, namentlich zu dem reichen Peru sein würde, und da der Uebergang der Filibustier durch Darien nach dem stillen Meere häufig genug ohne wirkliche Straße erfolgt war, so hatte die Regierung in ihrer damaligen Lage vielleicht nicht so ganz Unrecht, mit der Ausführung dieser Unternehmungen Anstand zu nehmen.

Die erste Anregung zur Wiederaufnahme der alten Projecte ging in den spanischen Colonien erst wieder nach 1½-hundertjähriger Unterbrechung von Mexico aus, indem im J. 1745 dem damaligen Vizekönig dieses Landes, D. Pedro Cebrian y Augustin Conde de Fuenteclara, ein von Einwohnern der Provinz Naraca verfaßtes Memoir vorgelegt wurde, das die unermesslichen Vorzüge des Austritts des großen, in das Antillenmeer mündenden Coazacoalcosflusses als Ein- und Ausgangspunkt

solches ergangen, weil Alcedo bei seiner Stellung in Madrid es kaum gewagt haben würde, ohne bestimmte Beweise seine Angabe niederzuschreiben.

¹⁾ Navarrete IV, Einl. IX.

²⁾ Journal of the Geographical Society of London XX, 162.

des maritimen Verkehrs vor der schlechten Rade von Vera Cruz ¹⁾, sowie die Zweckmäßigkeit der Anlage eines zwischenmeerischen Canals zwischen dem Coahuacoalcos und der Tehuantepechai darzulegen, bestimmt war. Das Memoir lieferte eine Beschreibung des Isthmus in diesen Gegenden und sprach die Ansicht aus, daß ein Schifffahrts canal hier möglich sei. Sollten aber politische Gründe, setzte das Document vorsichtiger Weise hinzu, gegen die Anlage eines solchen sprechen, so werde die Bitte von den Antragstellern wenigstens dahin gerichtet, daß die Regierung eine Fahrstraße in der angegebenen Richtung bauen liesse. Das Memoir ist nach dem Urtheile des mit den dortigen Verhältnissen sehr genau bekannten Geschichtsschreibers der neueren mericanischen Revolution, Robinson, der eine Abschrift davon im J. 1816 zu Oaxaca erhielt, mit so großer Einsicht und Liberalität, wie man sie nicht von in politischer und commercieller Dunkelheit erzogenen Männern hätte erwarten dürfen, verfaßt und enthält so viel interessante Belehrungen und lichtvolle Erörterungen, daß es bei jedem anderen Gouvernement seinen Zweck erreicht haben würde. Der Eigennutz und die despotische Indolenz der spanischen Regierung traten aber auch hier hindernd in den Weg. Sobald die großen Handelsleute von Vera Cruz, Acapulco und den Philippinen Kunde von der Existenz des Memoirs erhalten hatten, schlugen sie in gerechter Besorgniß, daß mit der Ausführung der Vorschläge ihr Monopolhandel ruinirt werden würde, Lärm und intriguirten sogar dagegen, daß das Memoir nach Madrid käme. Dies konnten sie zwar nicht hindern, doch erlangten sie im Wesentlichen, was sie wünschten, indem das Document in Madrid zu den Acten gelegt wurde und den Antragstellern unter Androhung des königlichen Mißfallens der calmirende Befehl zuging, niemals mehr an ein solches Project zu denken, wobei sie zugleich als feste Neuerungsüchtige, welche die festgestellte Regulirung des Handels ändern wollten, einen Verweis erhielten ²⁾. Erst Schritte von England aus, wo man die Bedeutung des mittelamerikanischen Isthmus früh zu würdigen begonnen hatte, weckten die Spanier auf kurze Zeit aus ihrem Schlummer, wie einige während Carls III. Zeit ergriffene Maß-

¹⁾ Zeitschrift VI, 191.

²⁾ W. D Robinson, *Memoirs of the Mexican revolution*. 2 Vol. London 1821. II, 299.

regeln erwiesen. In England war man nämlich, angeregt unzweifelhaft durch die glücklichen Züge der Ilibustier quer durch den Isthmus nach Panamá, Peru, der Westküste Mexico's und der Südsee, früh auf die Bedeutung dieser Gegenden für den Welthandel aufmerksam geworden. Schon die am Schlusse des 17. Jahrhunderts auf der Nordseite der Landenge von Darien gegründete schottische Colonie New-Caledonia hatte nach den großartigen Absichten ihres Stifters, des Schotten Paterson, des Begründers der großen londoner Bank, den Zweck, den Isthmus zum Communicationswege eines Weltverkehrs zu machen ¹⁾, sowie fast ein halbes Jahrhundert später im Jahre 1740 des General Handyse, des ersten Superintendenten der britischen Besitzungen auf der Mosquitoküste, Plan, den Hafen von Realejo zu besetzen, und dann der Einbruch einer englischen Streitmacht in Nicaragua im Frühjahr 1780 ²⁾ unzweifelhaft von demselben Gedanken geleitet wurden. Die damals immer größer gewordene Bedeutung der britischen Besitzungen in Amerika rückte in England die Bedeutung des Isthmus natürlich fortwährend mehr in den Vordergrund, und es geschahen Schritte mancherlei Art sowohl von der Regierung, als von Privaten, um ernstliche Pläne auf den Isthmus zur Ausführung zu bringen. So machten schon im J. 1779 die Obersten Hodgson und Lee die ersten Aufnahmen von Nicaragua und seinen großen See'n ³⁾, sowie von dem bekannten Verfasser der trefflichen Geschichte von Westindien, Bryan Edwards, in einem Memoir bereits damals der Rath gegeben wurde, sich des Isthmus mit Gewalt zu bemächtigen oder ihn durch Unterhandlungen zu erlangen, um hier eine schiffbare Verbindung zwischen beiden Meeren, von deren Möglichkeit der Verfasser überzeugt war, zu eröffnen ⁴⁾. Vielsache Vorschläge gingen damals und später auch W. Pitt zu, die alle auf die Möglichkeit der Erbauung eines für Seeschiffe der größten Art hinlänglich tiefen und weiten Canals hinwiesen, und Pitt selbst war angeblich so sehr von dem Plane eingenommen, daß er oft darüber gegen seine Freunde mit Entzücken gesprochen haben soll, und daß der Ausbau des Canals den Ausgangs-

¹⁾ Dr. Cullen, Isthmus of Darien. Ship Canal. 2. Ed. London 1853. S. 154.

²⁾ Marure 5.

³⁾ Marure 5.

⁴⁾ Robinson II, 283.

punkt für seine Pläne in Bezug auf die von ihm selbst nicht mehr erlebte Emancipation der spanischen Colonien bildete ¹⁾.

Durch solche Pläne, Ereignisse und Handlungen aufgeregt, begann also auch die spanische Regierung wieder an die Isthmuspassage zu denken und es erhielt im Jahre 1779 der damalige Commandant des Forts Omoa in Honduras, Maestre, mit Zuordnung der beiden Ingenieure Yfasi und Alejandro den Auftrag, das Terrain in Nicaragua behufs der Möglichkeit einer dortigen Canalanlage zu erforschen ²⁾. Bald darauf im J. 1781 erging eine ähnliche Ordre an D. Manuel Galisteo, und endlich führte noch in dem letztgenannten Jahre der damalige General-Capitain Nicaragua's, General Galvez, zum dritten Male die Untersuchung aus. Ueber die Resultate aller dieser Arbeiten wurde nichts Ausführliches bekannt gemacht, und wir kennen nur deren Hauptresultate, theils durch Herrn M. v. Humboldt über Maestre's, Yfasi's und Alejandro's Forschungen, theils durch Thompson ³⁾ über die von Galvez, theils endlich durch Baily, der Galisteo's Papiere in den Archiven von Leon, der Hauptstadt Nicaragua's, auffand. Doch waren die Resultate nicht zufriedenstellend. Die erste Expedition wurde in einer ungünstigen Richtungslinie gemacht, und es ergab sich dabei die größte Tiefe des Bodens des Nicaraguasee's noch in 33 bis 44 span. Fuß, ja Galisteo und Galvez fanden dieselbe Erhebung sogar zu 55 Fuß und die Oberfläche des See's zu 135 span. Fuß über dem Meerespiegel. Genau in derselben Zeit und zu dem nämlichen Zwecke wurden Terrainaufnahmen in Mexico gemacht, wo der Vicekönig Ant. Mar. Bucareli y Ursua kurz vor seinem im Jahre 1779 erfolgten Tode zwei geschickten Ingenieuren, dem Commandanten des Forts von Vera Cruz D. Augustin Gramer und dem D. Miguel de Corral den Auftrag gab, an der schmalsten zu Mexico gehörenden Stelle des Isthmus, nämlich auf dem Isthmus von Tehuantepec, zwischen den etwa unter dem 16° n. Br. gelegenen Quellen des großen Coahuacoalcos- und des Chimalapaflusses genaue Aufnahmen zu machen ⁴⁾. Dies geschah also nur 34 Jahre später, als die Bewohner der Provinz Daraca mit

¹⁾ Walton im Colonial Magazine 1817. V, 86—101.

²⁾ M. v. Humboldt, Essai II, 363.

³⁾ Narrative of an official visit to Guatemala. London 1829. S. 512—520.

⁴⁾ M. v. Humboldt, Essai IV, 53.

ihren Anträgen vom Madrider Hofe so ungnädig abgewiesen worden waren. Obgleich die Commissaire sehr günstige Resultate zu finden geglaubt hatten, indem Cramer nach Herrn v. Humboldts Angabe ¹⁾ sogar der Ansicht war, daß auf dem Isthmus von Tehuantepec ein schleusenfreier zwischenmeeriſcher Canal herzustellen ſei, und obwohl noch ſpäter Pacheco de Padilla, Graf von Revillagigedo, ein geborener patriotiſcher Mexicaner, der von 1789 bis 1797 die vicekönigliche Stelle bekleidete, und der Vicekönig Joſé de Iturrigaray, welcher von 1803 bis 1808 im Amte war, ſich für die Ausföhrung eines zwiſchenmeeriſchen Canals ſehr intereſſirten, ſo geſchah doch nichts für die Ausföhrung, und die beiden letztgenannten hohen Beamten, welche das Project angelegentlichſt in Madrid unterſtützt hatten, zogen ſich dadurch fogar eine Mißbilligung in den höheren Regionen zu, von wo aus die Entſcheidung erfolgen mußte ²⁾. Ungeſähr zehn Jahre ſpäter fand ſich eine neue Veranlaſſung für den ſpaniſchen Hof, an die alten Projecte zu denken; dieſesmal betraf dieſelbe excluſivlich Nicaragua, aber auch ſie blieb erfolglos, indem ſie von Fremden, nämlich von Franzoſen, ausging, was ſelbſt für den aufgeklärten König Carl III. und ſeine Regierung Grund genug war, die Pläne zurückzuweiſen, indem man damals ſchon mit Mißgunſt und Mißtrauen die wachſende Zahl der Fremden in den ſpaniſchen Beſitzungen von Amerika und die Thätigkeit dieſer Ausländer bei größeren Unternehmungen im Gegenſatze zu den Einheimiſchen ſah ³⁾. Es iſt aber dieſes Project, worüber der bekannte franzöſiſche Schriftſteller Bourgoing, einſt Geſandter Ludwigs des XVI. in Madrid, in ſeinem unten angeführten werthvollen Werke Kunde gab, unzweifelhaft daſſelbe mit demjenigen, worüber ein franzöſiſcher Autor, Martin de la Baſtide, zu Paris bei F. Didot im Jahre 1791 eine eigene Schrift unter dem Titel: *Mémoire sur un nouveau passage de la Mer du Nord à la Mer du Sud*, herausgegeben hatte. In dieſer Schrift ſoll nämlich der Verfaſſer ſeine dem ſpaniſchen Hofe vorher erfolglos vorgelegten Pläne und Ideen über die mit verhältnißmäßig geringen Koſten verbundene Möglichkeit der Ausföhrung einer zwiſchenmeeriſchen Verbin-

¹⁾ M. v. Humboldt, Essai IV, 53.

²⁾ M. v. Humboldt, Essai I, 203; Robinſon II, 302.

³⁾ Bourgoing, Tableau de l'Espagne moderne. Paris 1803. II, 275.

ding in Nicaragua behandeln ¹⁾. Wahrscheinlich ist dieses französische Project wiederum das nämliche, wovon D. Manuel Godoy, der sogenannte Friedensfürst, in seinen Memoiren spricht. In ihnen versichert Godoy nämlich, daß während er an der Spitze der Geschäfte gestanden, der spanischen Regierung ein Plan zur Verbindung beider Oceane in Nicaragua vorgelegt worden sei und daß man ihn geprüft habe. Wenn derselbe aber hinzufügt, daß die Unternehmung, die er im Sinne gehabt, und die nicht chimärisch, sondern ausführbar sei, die der Eröffnung einer Wasserstraße zwischen dem mericanischen Golfe und dem Südmeere nämlich, allein darum nicht ihre Ausführung erlangte, weil ihm selbst eine Reihe ruhiger Jahre, wie sie später eingetreten, gefehlt hätten ²⁾, und daß ihn zugleich von der Ausführung die Besorgniß abgehalten, den damals mit Spanien im Kriege begriffenen Engländern einen leichteren Eingang in die spanischen Besitzungen in Amerika zu eröffnen, so ist dies bei der bekannten Schlassheit und Charakterlosigkeit des einst so hoch gestellt gewesenen Günstlings schwerlich glaubhaft. Einzig die Ausführung einer brauchbaren Landstraße auf dem Isthmus von Tehuantepec zur Verbindung beider Meere erfolgte damals im J. 1799 ³⁾, aber auch sie ging nicht von der obersten Verwaltung im Mutterlande, sondern von der mericanischen Provinzialregierung aus. Erst in den letzten Jahren der spanischen Herrschaft und zwar in der allerletzten Epoche des Bestehens der älteren spanischen Cortes, nämlich am 30. April 1814, nur wenige Tage vor der gewaltsamen Auflösung der Cortes, beschloffen diese auf den Betrieb eines in der späteren Geschichte seines Vaterlandes mit hoher Auszeichnung als Staatsmann und Geschichtschreiber genannten Mannes, des mericanischen Deputirten Lucas Alamán, den Bau eines kurzen Canals durch die zwischen den Quellen des Coahuacoalcos- und des Chimalapafusses gelegene Hochfläche von Tarifa, wozu das Consulado von Guadalarara

¹⁾ Ét. Marchand, Voyage autour du monde. Paris An VI. S. 566.

²⁾ Una de las empresas que yo tenía en mi corazón . . . no químerica, sino factible . . . era la abertura da un paso al mar del Sud desde el Golfo mejicano. Para darle principio no me faltó otra cosa, que una succession de años pacíficos de los, que despues se han visto. Memorias del Principe de la Paz. Paris 1836. III, 390—391.

³⁾ H. v. Humboldt, Essai. 2. Ausg. I, 211.

den Auftrag erhielt. Dies beabsichtigte, zu dem Zwecke sich an die finanziellen Kräfte der Capitalisten Europa's zu wenden, aber die zerrütteten Verhältnisse Spaniens und der damals in Mexico wüthende Bürgerkrieg ließen den Plan unausgeführt.

Im übrigen Europa und namentlich in England hatte mittlerweile mit vollem Rechte die Ansicht Platz gegriffen, daß der Isthmus erst mit dem Sturze der spanischen Herrschaft in Amerika seine Bedeutung für den Welthandel erlangen und daß dessen Benutzung als Passage=land erst dann die bedeutendsten Ergebnisse für den friedlichen Verkehr der Nationen zur Folge haben werde. Bei Spaniens zerrütteter Finanzlage, den engherzigen Ansichten der Regierung dieses Landes in Bezug auf dessen Handelsverbindungen mit den Colonien und bei dem öfters hier schon erwähnten Mißtrauen der spanischen Regierung gegen alle Fremde, welches so weit ging, daß in dem für die Colonien gegebenen Gesetzbuche (*Leyes de las Indias*) Todesstrafe auf das Betreten derselben ohne ausdrückliche königliche Erlaubniß gesetzt war, war natürlich nicht zu erwarten, daß der Isthmus sich je zu einer Communicationsstraße für den Welthandel erheben dürfte. Es bedurfte demnach der großartigen politischen Ereignisse während der ersten napoleonischen Zeit, um in diesem Zustande der Dinge eine völlige Veränderung hervorzurufen. Als nun die Unruhen im spanischen Amerika ausbrachen, war es natürlich, daß man in Europa den Gang der dortigen Begebenheiten mit gespannter Aufmerksamkeit verfolgte. Aber noch fehlte den Urtheilen eine gründliche Kenntniß der Localverhältnisse, und daß diese endlich erlangt wurde, war eines der wichtigsten praktischen Resultate von A. v. Humboldt's amerikanischer Reise. Durch den staunenswerthen Reichthum der Werke des berühmten Forschers an Thatfachen, namentlich gleich eines der ersten derselben, dessen Anfang gerade zur gelegnensten Zeit in den Jahren 1808 und 1809 erschien, nämlich des Werkes über Neu=Spanien, erhielt das damalige wissenschaftliche und politische Publikum sofort eine gründliche Basis für seine Urtheile, und durch die scharfsinnigen Betrachtungen, welche der Verfasser an seine Darstellung der geeignetsten Localitäten für die irthmischen Communicationswege knüpfte ¹⁾, wurde zugleich der Gegenstand auf den Stand=

¹⁾ Essai sur la Nouvelle Espagne. 1. Ansg. I, 226 — 261; IV, 351 — 354.

punkt seiner welthistorischen Bedeutung erhoben. Aber A. v. Humboldt hatte nicht allein das Verdienst, die wichtige Angelegenheit von Neuem angeregt und begründet, sondern sie auch während seines langen ruhmreichen Lebens kräftigst gefördert und endlich stets den einzigen Weg, wodurch die Isthmuspassage eine Bedeutung für den Weltverkehr erlangen kann, unabänderlich im Auge behalten zu haben. Aber auch den neuen Staaten des Isthmus kann das Zeugniß nicht versagt werden, daß sie inmitten der politischen Verwirrungen, von denen sie heimge sucht wurden, stets auf die Pläne A. v. Humboldt's zurückkamen und sich seines bewährten Rathes bedienten ¹⁾. Vierzehn Jahre später, im J. 1825, behandelte Herr v. Humboldt den Gegenstand bekanntlich noch einmal und noch umfassender, als zuvor ²⁾. Im Ganzen waren es 9 vorgeschlagene Communicationslinien im Bereiche des ganzen Continents, die er der Prüfung unterwarf, wovon 3 in den Isthmus selbst fielen, eine vierte aber dem Süden des Isthmus sehr nahe lag. Die vierte Tafel zu dem Atlas über Neu-Spanien zeigte zum ersten Male die Lage von 8 Linien nach den von dem Verfasser selbst in Amerika gesammelten Materialien auf das Vollständigste. Eine solche Stimme konnte nicht ungehört verhallen, und sie fand in der That sofort in Europa und überall Gehör. So wurde schon im Januar des J. 1810 bei der Anzeige der ersten Hefte des Werkes über Neu-Spanien im Edinburgh Review die ganze Wichtigkeit des Gegenstandes hervorgehoben ³⁾, und so finden wir wieder im J. 1817 den ersten Ausländer, der in neuerer Zeit aus eigener Anschauung urtheilen konnte, den Engländer Walton, die Panamalinie schildern ⁴⁾, sowie bald darauf der öfters hier genannte Robinson in seinem Werke über Mexico die sämtlichen Isthmuslinien nebst der nächsten auf dem südamerikanischen Festlande ausführlich behandelte, wobei derselbe besonders der Tehuantepeclinie, die er genauer würdigen konnte, seine Aufmerksamkeit schenkte ⁵⁾. Aber Robinson irrte sich, wie früher Cramer, darin, daß er einen zwischenmeeri-

¹⁾ Voyage. Ausg. in 4. 1825. III, 141; Ansichten der Natur. 3. Ausg. II, 389.

²⁾ Voyage. Ausg. in 4. III, 118—149; Essai. 2. Ausg. I, 205—243; IV, 53—54.

³⁾ B. XVI, S. 92—93; noch ausführlicher geschah dies ebendort im J. 1809 (XIII, 282).

⁴⁾ Colonial Magazine V, 86, 92—101.

⁵⁾ Robinson II, 264—376.

sehen Canal in Mexico für möglich erachtete, wozu ihn wahrscheinlich die mit Gomara's fast 300 Jahre früheren Mittheilung ¹⁾ übereinstimmende Angabe der Indianer, daß dieselben mit ihren Canoes von einem Meere zum andern gelangen könnten ²⁾, bestimmte. Solche Irrthümer wären bei vorgenommenen genauen Untersuchungen des Terrains und hypsometrischen Messungen unmöglich gewesen, und deshalb drang Herr v. Humboldt fortwährend darauf, daß jeder etwaigen Unternehmung zur Verbindung beider Meere ein genaues Nivellement vorangehen müsse ³⁾, sowie er beständig sich dahin aussprach, daß nur der Bau eines so hinlänglich breiten und tiefen Canals, daß große Seeschiffe aus einem Meere zum andern ohne Umladen gelangen könnten, dem Bedürfnisse des Welt Handels zu genügen vermöge ⁴⁾. Aber obwohl Herr v. Humboldt überall, wo es ihm möglich war, die Vornahme genauer Untersuchungen auf dem Isthmus veranlaßte, so fehlte es doch noch in der neueren Zeit gar sehr an zuverlässigen Daten in der Hinsicht, so daß Guizot noch am 10. Juni 1843 in der französischen Deputirtenkammer erwähnen konnte, daß Herr v. Humboldt diesen Mangel gar sehr beklage ⁵⁾. Doch waren schon damals wenigstens einige ausführliche und zuverlässige Untersuchungen vorhanden. So hatte auf Anordnung des ersten Präsidenten der Republik Mexico, Don Guadalupe Victoria, eine Commission unter dem Ingenieuroberst, späteren General D. Juan Orbegoso, bereits im Jahre 1827 den Isthmus von Tehuantepec bezüglich seiner geographischen Lage und seiner naturhistorischen, geognostischen und Terrainverhältnisse erforscht, und fast um dieselbe Zeit geschah auf M. v. Humboldt's Empfehlung und Bolivia's Befehl wieder eine genaue Untersuchung des Isthmus von Panamá durch zwei in columbischem Dienst befindliche Ingenieure, dem Capt. Lloyd, einem Engländer, welcher im vorigen Jahre als britischer Oberstlieutenant in der Krim fiel, und dem Schweden Falmarc. Hierauf folgten in den Jahren 1837 bis 1838 Lieut. Baily's Arbeiten in Nicaragua, etwas später die Aufnahmen der beiden

¹⁾ Siehe hier S. 436.

²⁾ Robinson II, 288.

³⁾ Voyage III, 117; Ansichten der Natur. 3. Ausg. II, 390—391.

⁴⁾ Essai. 2. Ausg. I, 237; Voyage III, 131; Ansichten der Natur. 3. Ausg. II, 394.

⁵⁾ Der von Guizot mitgetheilte Brief M. v. Humboldt's, worin sich dessen Aeußerungen finden, ist im Moniteur vom 11. Juni 1843 vollständig abgedruckt.

Franzosen Morel und Salomon auf dem Isthmus von Panamá, in den Jahren 1842 bis 1843 eine wiederholte, auf Kosten eines reichen mericanischen Speculanten Don José Garay durch mericanische Offiziere unter der Leitung des geschickten italiänischen Ingenieurs Gaetano Moro ausgeführte Untersuchung des Tehuantepecgolfs, und endlich auf Veranlassung der französischen Regierung sogar eine nochmalige Aufnahme des Panamá-Isthmus durch den Ingenieur Napoleon Garella. Aber durch alle diese sorgfältigen und umfassenden Arbeiten stellte sich mit Evidenz das Ergebnis heraus, daß wenigstens auf drei der bis dahin vorgeschlagenen Hauptlinien des Isthmus, nämlich in Mexico, Nicaragua und Panamá, die Herstellung eines zwischenmeerischen Canals, wie ihn Al. v. Humboldt und nach ihm alle Autoritäten von Fach, namentlich auch Michael Chevalier ¹⁾, welcher der in Rede stehenden Angelegenheit seit vielen Jahren ein sorgfältiges Studium gewidmet und mehrere ausführliche Arbeiten darüber geliefert hatte, verlangten, nur mit den äußersten Schwierigkeiten und Kosten verknüpft sein würde, die Ausführung eines schleusenfreien sogar völlig unmöglich wäre. Deshalb konnten die nächsten Untersuchungen in den hiesigen Gegenden nur auf die Ermittlung gerichtet sein, in wie weit das Terrain für den Bau von Eisenbahnen sich eigne, oder ob es andere für einen Canalbau geeignete Linien gebe. Forschungen der ersten Art fanden zuerst auf dem Panamá-Isthmus und zwar auf Veranlassung einer Gesellschaft newyorker Kaufleute durch eine Ingenieur-Commission, an der auch Mr. Wm. H. Aspinwall Theil nahm, unter Leitung des nordamerikanischen Titular-Oberstlieutenants Hughes statt. Nach dem aus den Studien der Commission hervorgegangenen Plane wurden sehr bald Arbeiten zur Ausführung begonnen und dieselben bereits mit dem Schlusse des Jahres 1854 vollendet, so daß am 28. Januar 1855 eine Locomotive zum ersten Male den ganzen Isthmus in einer Länge von 75 englischen Meilen oder 80 Kilometer in 6 Stunden 20 Minuten durchfuhr, und die Bahn auch sofort zur Benutzung des Publikums gelangte. Die benutzte Linie geht im Westen vom Antillenmeere und zwar von der östlich von der Mündung des Chagres in der Lemon-

¹⁾ Toute la communication, qui exigerait des transbordements, serait pour le commerce général, si comme elle n'existait pas. *S.* auch *Revue des deux mondes.* 1844. V, 26.

oder Navy-Bai gelegenen Manzanilla-Insel aus und durchschneidet anfänglich eine Sumpfstrecke längs dem Gatunflusse, überschreitet diesen und folgt dann im Chagresthale dem Fuße des Bohe Soldado-Bergzuges. Einige englische Meilen unterhalb des Dertchens Gorgona wird der Chagres von der Bahn übersezt. Die Linie folgt hierauf dem Thale des Obispogrun des und erreicht endlich ihren höchsten Punkt in 275 englische Fuß über dem Meerespiegel, worauf sie in dem Thale des Rio Grande abwärts bis Panamá geht, und hier noch einige unbedeutende Ströme passirt. Schon vor der Vollendung erfreute sich die Bahn eines lebhaften Passagierverkehrs, wie früher hier mitgetheilt war (Zeitschrift V, 325), so daß nach ihrer Vollendung der bisherige zwischenmeerische Verkehr in Nicaragua (Zeitschrift VI, 364) seine wesentliche Basis wohl verloren haben dürfte. Durch sie wird übrigens der treffende Ausdruck eines neueren kundigen Forschers, des Dr. Scherzer in der Sitzung der geographischen Gesellschaft zu Wien vom 5. April d. J., daß das Getöse der durch die Urwälder brausenden Locomotive nicht das letzte, sondern das erste Wort der Civilisation sein werde, wie es sich schon oft in Nordamerika ereignet habe, zur Wahrheit werden, und sich zugleich die vor mehr als 20 Jahren und zwar damals schon mit nicht geringerem Anschein von Wahrscheinlichkeit durch einen Bewohner Panamá's verkündeten Worte bestätigen. Im Jahre 1834 sagte nämlich Justus Paredes, daß von allen Projecten, welche dieses Jahrhundert erzeugt habe, keines von größerer Wichtigkeit, als die Eröffnung eines Communicationsweges (in Panamá) zwischen dem atlantischen und stillen Meere sei ¹⁾. Hiermit meinte derselbe nicht mehr einen Canal, da ihm bekannt war, daß schon Lloyd nach seinen Messungen die Anlage einer Eisenbahn in diesen Gegenden für viel zweckmäßiger, als die eines Canals erachtet hatte ²⁾, indem der britische Ingenieur die Schwierigkeiten für einen Canalbau im Innern des Landes für zu groß gehalten und zugleich darauf aufmerksam gemacht hatte, daß die mehrere Meilen weit von der Küste in das Meer reichenden Untiefen das Herannahen großer Seeschiffe bei der

¹⁾ Bulletin de la Soc. de Géogr. de Fr. 2^me Sér. II, 189.

²⁾ Journal of the Geogr. Soc. of London. II, 81.

Stadt Panamá hinderten. Gleich nach Lloyd's Aufnahmen hatte die Legislatur von Granada die Executivgewalt des Staats zur Eröffnung einer Communication zwischen beiden Meeren aufgefodert ¹⁾, indessen erfolgte nichts für den Zweck. Deshalb machte nun Paredes der Provinzialkammer von Panamá erneute Vorschläge dafür, die von ihr gut aufgenommen wurden, und er selbst erhielt den Auftrag, seine Pläne zur Ausführung zu bringen, indem der neugranadische Congress die Beschlüsse der Provinzialkammer bestätigte. Paredes faßte übrigens bei seinen Schritten sehr richtig nicht allein den Nutzen in das Auge, welcher sich für den Welthandel aus dem Baue einer Eisenbahn in Panamá ergeben werde, sondern er erkannte auch die näher liegenden Vortheile, die seine Landschaft und der Isthmus überhaupt daraus haben könnten, indem er ausdrücklich sagte, daß der Isthmus dem Decret, welches den Bau der Eisenbahn anordne, seinen Wohlstand zu verdanken haben würde. Es enthielt dieser Ausspruch freilich nichts neues, doch wußte Paredes wahrscheinlich nicht, daß schon einige Jahre vor ihm Alex. v. Humboldt genau dasselbe geäußert hatte, indem der berühmte Forscher bereits im Jahre 1826 auf die näheren Vortheile, die der Isthmus aus der Anlage von Communicationswegen durch seine ganze Breite ziehen müßte, hingewiesen und wörtlich gesagt hatte: Daß höchste Staatsinteresse ist, den schön gebauten westlichen Theil Central=Amerika's mit der östlichen Küste durch Erleichterung der Fluß- und Canalschiffahrt in nähere Verbindung zu setzen ²⁾. Ja so lebendig ist seitdem die Ueberzeugung von der Wichtigkeit solcher Werke für die Wohlfahrt des Isthmus geworden, daß sie sogar in amerikanischen Schulbüchern Platz gefunden hat, indem ein venezuelascher Geograph Montenegro sich hierüber in folgender Weise äußerte: Nur in dem Falle einer Communication zwischen beiden Meeren kann Central=Amerika rasch die große Wichtigkeit erlangen, die ihm unter den das Meer Colons umgebenden Ländern gebührt ³⁾. Aber auch

¹⁾ Bulletin de la Soc. de Géogr. de France 1814. 2^{me} Sér. II, 188.

²⁾ Hertha von Berghaus 1826. VI, 161.

³⁾ Solo en el caso de abrirse la communication entre los dos mares puede Centro-América adquirir rápidamente la gran importancia, que le pertenece entre las, que circueyen el mar de Colon. Geografia general para el uso de la juventud venezolana II, 260 bei Martre 3.

Paredes Pläne hatten keinen Erfolg, obgleich sich damals eine Gesellschaft im Isthmus mit einem Fond von 500,000 Francs zur Ausführung einer Landcommunication zwischen Porto Bello und Panamá gebildet hatte. Eben so wenig geschah etwas, als nur 2 Jahre nach Paredes Anträgen der neugranadische Congress dem Oberst Charles Biddle, den die nordamerikanische Regierung nach Panamá gesandt, die Ermächtigung zum Bau einer Eisenbahn von da nach Chagres und ein Privilegium für den Waarentransport erteilt hatte. Dadurch aber, daß Bürger der Vereinigten Staaten es waren, die das große Werk zu Stande brachten, erfüllte sich vollständig ein mehr als 50 Jahre früher prophetisch ausgesprochenes Wort Bourgoings, welcher die Herstellung eines Communicationsweges durch den Isthmus zu höheren, als zu lokalen Zwecken nicht von den Spaniern, sondern von Fremden und ausdrücklich von Nord-Amerikanern erwartet hatte. So wenig hielt schon der mit den damaligen spanischen Zuständen sehr vertraute Bourgoing die Spanier und ihre Regierung für die Ausführung eines großartigen Unternehmens der angegebenen Art für geeignet, daß er im J. 1803 in Bezug auf das früher erwähnte Canalisationsproject in Nicaragua sagte: Das Project wird unzweifelhaft ausgeführt werden, und zwar durch ein benachbartes, durch ein neues Volk, das in dem ersten Auslodern der Freiheit und des Handelsgenius die Landengen, welche einige Berglein der Schifffahrt entgegenstellen könnten, zu zerbrechen wissen wird. Die Spanier, die bereits für große Unternehmungen abgenutzt sind und die furchtsame Vorsicht, das argwöhnische Mißtrauen von Greisen haben, vermöchten schwer einen so kühnen Gedanken zu fassen ¹⁾. Ganz ähnlich, wie Bourgoing über die Untauglichkeit der Spanier in Bezug auf das in Rede stehende Unternehmen, urtheilte bereits etwa 10 Jahre früher der französische Weltumsegler Et. Marchand ²⁾.

¹⁾ Le projet sera indubitablement exécuté quelque jour par un peuple voisin, par un peuple nouveau, qui dans la première effervescence de la liberté et du génie commercial saura briser les Isthmes, qu'opposeraient quelques monticules à la navigation. Les Espagnols, qui sont déjà usés pour les grandes entreprises et qui ont la timide circonspection, la méfiance soupçonneuse des vieillards, pouvaient difficilement penser à une conception aussi hardie. Tableau de l'Espagne moderne III, 277—278.

²⁾ La politique ombrageuse de la puissance, qui possède exclusivement les

So war endlich im Beginn des vorigen Jahres der erste annähernde Schritt geschehen zur Lösung des welthistorisch wichtigen Problems, welches 4 Jahrhunderte hindurch die ausgezeichnetsten Geister aller civilisirten Völker Europa's eifrigst beschäftigt hatte, und was bei der Ausführung wohl beachtenswerth erscheint, nicht Einheimische, Weiße oder Farbige, waren es, welche den Bau ausführten, sondern meist weiße Fremde, freie Neger aus Jamaica und Hindus (Kulis), also Bewohner und Abkömmlinge von Bewohnern dreier anderer Welttheile, als gerade desjenigen, worin das Werk zur Vollendung gelangte, neben nur wenigen Eingeborenen. Nicht minder bemerkenswerth ist dabei, daß gegen die gewöhnliche Ansicht über die Unfähigkeit von Weißen, im tropischen Klima schwere Arbeiten zu verrichten, und gegen die Vermuthung, daß dies vorzüglich der Fall sein würde auf dem Isthmus von Panamá, welcher in Folge eines 6 Monate hindurch dauernden heftigen Regenfalls und der Bedeckung des Bodens durch dichte Urwälder nach dem Urtheil aller Berichterstatter von Gomara ¹⁾ an 4 Jahrhunderte hindurch für das Leben der Weißen als äußerst ungünstig galt ²⁾, gerade die weißen Arbeiter verhältnißmäßig vortrefflich dem Klima widerstanden. Denn nach dem im vorigen Jahre erstatteten Berichte des Hauptingenieurs der Bahn war die Sterblichkeit unter den weißen Werkleuten vergleichungsweise gering, indem in 5 Jahren von 6000 beständig bei dem Bau der Bahn beschäftigten weißen Arbeitern nur 293 starben ³⁾. Die Kulis kamen viel schlechter davon, besser noch die Jamaicaneger und die Eingeborenen des Isthmus. Die Anwendung vorherrschend fremder Arbeitskräfte zur Ausführung

mines du Mexique et du Pérou ne permettra jamais, que le commerce des colonies s'ouvre un jour un chemin à travers des possessions, dont elle voudroit dérober la connaissance au monde entier. La présance d'un étranger est regardé dans ces pays comme un danger de la patrie. Voyage S. 566.

¹⁾ Panamá elico pueblo, mal asentado, mal sano. Historia de las Indias. Fol. CVIII, a. Lloyd spricht sich noch ziemlich günstig über die Gesundheitsverhältnisse von Panamá aus, obwohl er die zuweilen große Sterblichkeit an diesem Orte nicht läugnete. Journal II, 79.

²⁾ Wunderbar ist übrigens, daß auch Paredes gegen die allgemeine Ansicht, welche Porto Bello gerade für eine der ungesundesten aller Isthmusortschaften hält (die Spanier nennen Porto Bello das Grab der Europäer [Sepultura de los Europeanos], Lloyd 87), den Ort nicht für ungesund erklärte. A. a. D. 191.

³⁾ New-York Times vom 23. August 1855.

der Eisenbahn jetzt noch nach dem Verlaufe von über 300 Jahren, daß Weiße in diesen Gegenden herrschen, und die geringe Unterstützung, welche die Unternehmung durch die Arbeitskräfte der farbigen Einheimischen erhielt, rechtfertigt übrigens in merkwürdiger Weise das Verlangen des ersten spanischen Statthalters in diesen Gegenden, Pedro de Andagoya, der, wie früher berichtet war, nicht mit den Landesbewohnern den ihm aufgegebenen Bau der Communicationsstraße zwischen dem Chagres und Panamá glaubte ausführen zu können ¹⁾, sondern dazu die Herbeischaffung von Negerarbeitern verlangte.

Gumprecht.

(Schluß folgt.)

Neuere Literatur.

Die geographischen Verhältnisse der Krankheiten oder Grundzüge der Nosographie von Dr. Mührly, königl. hannövr'schen Sanitätsrathe. 2 Theile. Mit einer Karte. XII u. 276 S. VI u. 283 S. Leipzig und Heidelberg. Winter'sche Verlagsbuchhandlung. 1856.

Daß das Klima und die Bodenbeschaffenheit einen wesentlichen Einfluß auf den Gesundheitszustand eines Volkes ausüben und Veränderungen in der Atmosphäre am meisten zur Erzeugung von Krankheiten beitragen, wird wohl Niemand bestreiten; schon der Vater der Arzneiwissenschaft, Hippocrates, hat in dem Capitel: „De aëre, aqua et locis“ die atmosphärischen und terrestrischen Einwirkungen auf den menschlichen Organismus zu würdigen gewußt, und von jeher hat die Klimatologie die Aufmerksamkeit der Aerzte auf sich gezogen. Die Verschiedenheit der klimatischen Zustände erfordert schon an und für sich, daß in jeder Zone unseres Erdballs eigenthümliche Formen von Krankheiten und Krankheitsgruppen vorherrschend auftreten, und die Erfahrung lehrt, daß nur bestimmte Krankheiten über die ganze Oberfläche des Planeten verbreitet sind. Hieraus ergibt sich, daß, wie die Thiere und Pflanzen je nach den klimatischen Verhältnissen einen besonderen Verbreitungsbezirk besitzen, auch den Krankheiten ein solcher zukommen muß und die medicinische Geographie eben sowohl einen Zweig der physikalischen Erdbeschreibung bildet, wie die Thier- und Pflanzengeographie.

Obwohl eine große Menge von Beobachtungen und Untersuchungen über die Verbreitung der Krankheiten vorliegen, so waren sie doch als vereinzelte

¹⁾ S. hier VI, 442.

Druckfehler und Verbesserungen.

Im fünften Bande:

- S. 132 Zeile 7 v. o. statt *Atlixco*, *Tochimilco* lies *Atlixco*, *Xochimilco*.
= 137 = 11 v. o. statt *fumeroles* lies *sumaroles*.
= 138 = 7 v. u. desgl.
= 196 = 16 v. o. statt *Cascada de Plano del Negro* lies *Cascada del Plano de Negro*.
= 196 = 17 v. o. statt *Agua es condida* lies *Agua escondida*.
= 199 = 18 v. o. desgl.
= 199 = 5 v. u. statt *Toluco* lies *Toluca*.
= 371 = 19 v. o. statt: „und 1854 wurde dem Bureau die Herausgabe des Staatskalenders übertragen“ muß es heißen: „und 1854 wurde die Kalenderverwaltung dem statistischen Bureau untergeben“.

Im sechsten Bande:

- S. 15 Zeile 22 v. o. statt *Caragoça* lies *Çaragoça*.
= 81 = 8 v. u. statt I, 85 lies I, 185.
= 174. Der Bericht des Herrn W. Rose ist dahin zu ändern, daß derselbe nicht die Straße von *Stora* nach *Constantine* in so verwahrlostem Zustande fand, daß er sie nur zu Maulthier in Begleitung eines Arabers zurücklegen konnte, sondern die von *Constantine* über *Annah* (nicht *Annah*) und *Hannan Meskutin* nach *Guelma*, wogegen die Straße von *Stora* nach *Constantine* in gutem Zustande ist, so daß darauf täglich ein Giltwagen geht. Ebenso ist der Weg von *Guelma* nach *Bona* fahrbar. Mit einem längeren Aufenthalte in *Tunis* beschloß Herr W. Rose seine Reise in *Nord-Afrika*.
S. 363 Zeile 19 v. o. statt *Angelos* lies *Angeles*.
= 454 = 6 v. u. statt 1814 lies 1844.
-

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Zeitschrift für allgemeine Erdkunde](#)

Jahr/Year: 1856

Band/Volume: [6](#)

Autor(en)/Author(s): Gumprecht Thaddäus Eduard

Artikel/Article: [Die Verbindungswege durch den mittelamerikanischen Isthmus 421-457](#)