

X.

Die Verbindungswege durch den mittelamerikanischen Isthmus.

Durch Californiens und Australiens staunenswerthes Emporblühen während der jetztverslossenen 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 Entdeckungsreise der Plan, einen kürzesten Weg nach Indien aufzufinden, die damaligen Geister und namentlich den unternahmungslustigen König von Portugal, Alphons den V., den Afrikander, bewegte, wie ein von Columbus Sohn Ferdinand in der Lebensbeschreibung seines Vaters uns erhalten

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 erweist¹⁾). 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 Vorsatz 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 beseelt war, nach Indien zu gelangen, spricht auch der von seinem Freunde, dem bekannten Bischof B. de las Casas mutthäflich nach Columbus eigenen Aufzeichnungen verfasste Bericht über dessen erste Expedition auf das Bestimmteste aus²⁾), 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 Aufsindung nicht aufhalten wollte, weil er, wie las Casas sagt³⁾, 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 P. Ximenes: 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, Colección 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 ergiebt 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 Santangel¹⁾, der ihm immer sehr wohlgewollt hatte, und an den königlichen Schatzmeister, D. Raphael Sanchez am 14. März 1493 zu Lissabon²⁾ 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 Aufzündung 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 habe³⁾, 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 sei⁴⁾. 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 Veráguas, 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⁾ Ebendorf I, 178, 180.

³⁾ Ebendorf II, 280.

⁴⁾ Ebendorf II, 304, 308.

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

⁶⁾ Y de allí á diez jornadas es el río de Gangas. Navarrete I, 299.

lateinischen Uebersetzung des Briefes an D. Rafael Sanchez die von Columbus entdeckten Inseln ausdrücklich Inseln Indiens oberhalb des Ganges nennt¹⁾), und so sprach sich übereinstimmend damit Columbus bekannter Freund, der geist- und kennnißreiche 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 geschiffet sei²⁾), und bald darauf meldete derselbe in einem anderen Briefe, daß Columbus den goldenen Chersonesus³⁾), 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 Landsirich als in unmittelbarer Verbindung mit dem Gangeslande Indiens zu stehen behauptete⁴⁾), und endlich im Jahre 1496 bemerkte derselbe noch einmal: Colon glaube, jene Gegenden hingen unmittelbar mit Cuba und dem Gangeslande zusammen⁵⁾). 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 geschah⁶⁾), daß Columbus gleich nach seiner ersten Rückkehr in königlichen Ordres oft geradezu Admiral von Indien genannt wurde⁷⁾ und endlich daß alle officiellen Documente aus jener Zeit, wie

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

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

³⁾ *Ut auream fere Chersonesum ab Oriente cogniti orbis termini ultimi attigerit.* 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 Cosmografo à Colon, piensan, que las llamò 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 Çaragoça 1553. Fol. XII, b.

⁷⁾ Navarrete II, 54, 78, 93, 95, 170. Selbst Columbus Sohn Diego erhielt

die zahlreichen von Navarrete mitgetheilten erweisen, sich nur des Namens Indien zur Bezeichnung der neu entdeckten Landstriche bedienten, ja daß die spanische Regierung sogar bis in die neueste Zeit offiziell dieselben nie anders, als Indien, genannt hat¹⁾.

Columbus war von der Möglichkeit und Wahrscheinlichkeit des Vorhandenseins einer natürlichen Öffnung in den neu entdeckten Gegenden so überzeugt, daß nicht allein etwas spätere Historiker, wie Gomara, ihm die Absicht, eine solche zu entdecken, beilegten²⁾, und auch dessen Sohn Fernando an mehreren Stellen seiner bereits erwähnten Lebensbeschreibung dasselbe versicherte³⁾, sondern daß auch Columbus Secretair, Diego de Porras, 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 zuschrieb⁴⁾, ja daß Columbus selbst nach der Angabe des alten Historikers Ant. de Herrera⁵⁾ seinen Monarchen, Ferdinand dem Katholischen und Isabella, geradezu verheißen hatte, eine solche in der heutigen Landschaft Panamá, in der Gegend des Hafens von Retrete (jetzt Puerto Eceribanos) bei Nombre de Dios zu entdecken, was mutmaßlich 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 Meeresenge an der Küste (des heutigen Costa Rica) zu suchen, um nach dem Südmere 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 Äquinoctiums gelangen könnten, wie er den Königen (Ferdinand dem Katholischen und Isabella) zu verstehen 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 Marc 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 Veraguas) e il Nome di Dio, ove s'imaginava e credeva giacesse il sopradetto stretto. S. auch Fol. 195, a.

⁴⁾ Navarrete I, 284.

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

sichten noch lange, obgleich Diego de Porras 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 offiziellen Schriften aus den Jahren 1505, 1507 und besonders 1517 die zu entdeckende natürliche Öffnung (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 Übersicht der zahlreichen zu dem Zwecke unternommenen Forschungsreisen lieferten Navarrete (III, Einl. I—III, 4—74; IV, Einl. IV—VII) und Al. v. Humboldt (Examen critique de la Géographie du Nouveau Continent IV, 217—230). So eifrig wurde damals das große Ziel verfolgt, daß der eben genannte 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 mache, 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⁾. Ja ehe Columbus selbst auf seiner letzten Reise die Ostküste des Isthmus von

¹⁾ Columbus ging längs der ganzen Küste von Veráguas, 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⁾ Al. v. Humboldt, Ansichten der Natur. 3. Aufl. II, 389.

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

⁴⁾ Coleccion IV, Einl. VII.

Honduras an bis Darien untersucht und der großen Admiralitätsbai oder der Boca del Toro¹⁾, wo er den Eingang zu einer Durchfahrt zu finden geglaubt, besondere Aufmerksamkeit geschenkt hatte²⁾, benützten 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 treiben³⁾, 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 Yáñez, einem der Männer dieser Familie, welche Gomara nicht mit Unrecht die größten Entdecker nannte⁴⁾, 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 Aufräge, eine Meeresstraße nach den Molukken und dem Specereiland zu suchen, ausgesandt worden war⁵⁾. 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 bekannten Meerbusen dieses Namens nebst dessen Fortsetzung, den Golfo Dulce, um abermals einen natürlichen Canal zu ermitteln, sehr genau⁶⁾. 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. gelangten⁷⁾; 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⁾ Ebendorf II, 166.

⁴⁾ A. a. O. 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, Veraguas und Nicaragua, d. h. die Küste der damaligen Landschaft Castilla del oro wegen einer Meeresstraße erforschen lassen¹⁾), was jedoch nicht erfolgte, und so wurde endlich Solis im J. 1515 wiederum gegen Süden zur Erforschung der Südostküste des Continents behufs Auffindung der in der Meinung der damaligen Cosmographen nach Herrera's Angabe²⁾ 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 Berichterstatter sagt, oder die Auffindung einer Meeresstraße³⁾ möglich schien. Da 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 Gaspar 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 Meeressstraße finde, wodurch man zu den Molukken und dem Specereiland 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 Magelhæs-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 Isthmus¹⁾). 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 Großerer Ferdinand Cortez aus, und darum sehen wir unmittelbar nach der Unterwerfung dieses Landes den thatkräftigen und scharfsinnenden Mann unaufhörlich damit beschäftigt, quer durch den Isthmus eine solche natürliche Wasserstraße aufzufinden, die außer dem allgemeinen Vortheile nun auch ein specielles Interesse dadurch gewann, daß es im höchsten Grade wünschenswerth sein mußte, die Ost- und Westküste Merico'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 gemacht²⁾), der ihm in seinem aus Valladolid vom 6. Juni 1523 datirten Befehl³⁾ speziell 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 Meere unge 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 Pánuco²⁾ 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 Schiffahrt von dem Specereiland nach Ew. Majestät Reichen sehr gut und sehr kurz sein dürfte, dergestalt, daß sie zwei Drittel weniger betragen wird, als man jetzt zur Schiffahrt bedarf und zwar dies ohne alles Risico 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⁾ Varcia, Berichte von Cortez I, 152.

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

³⁾ Varcia, 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 Hondurasgolf, 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 Bedeutenheit 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 Ew. 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 zusammen treffen würden, wenn sie nicht eine Enge (Estrecho) trennte. Endlich sandte derselbe noch einen dritten Unterführer 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. „Erstirbt 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⁾ Barcia, Berichte von Cortez I, 151.

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

³⁾ Barcia I, 138.

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

das Geheimniß erfährt“¹⁾). Als diese wohlcombinirten Pläne zur Ausführung gelangten, bediente sich Cortez dazu im Südmeere des Beistandes des Gil González 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) Specereiinseln zu finden“ gekommen war²⁾). Viele hatten nämlich damals nach dem Ausspruch 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 Veráguas bis Yucatan zu erforschen, vom Kaiser erhalten, indessen geschah von demselben fast gar nichts dafür⁴⁾). Bei der damals von Cortez angeordneten Untersuchungsexpedition 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 Specereiland 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⁾) Varcia I, 152; s. auch Gomara Cronica bei Varcia 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, Varcia II, 171; Herrera I, 323; Dec. III, lib. III, c. 17 (II, 90) und lib. IV, c. 6 (II, 102).

⁴⁾) Gomara Cronica. Varcia 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 raschlos 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 Vorteile bedachte, und so entthusiastisch 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 vermöge¹⁾, so ließ er doch auch nie die für die Religion daraus etwa zu erwartenden höheren Vorteile 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 sei²⁾, 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 jaucht, wenn er so viele früher verlorene

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

²⁾ Navarrete I, 72.

³⁾ Ebendorf 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 (Exsultet 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 particeps¹⁾). 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 Panamá'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 suchen²⁾. 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 dürfte³⁾, 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 würden⁴⁾, sowie derselbe seine

¹⁾ Navarrete I, 194.

²⁾ Gomara, Historia Fol. XXXIII b.

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

⁴⁾ Ebendorf II, 353.

Zustimmung dazu erklärte, daß die Seelen der Indianer Amerika's sich zu unserm Herrn bekehrten¹⁾), und sowie endlich auch Kaiser Karl V. durch seinen Befehl aus Valladolid vom 15. October 1522 die Bekämpfung der Indier anordnete.

Als aber endlich alle mißlungenen Versuche die Überzeugung hervorriefen, 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 künstlichen 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 *História 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 sei³⁾ und in den (jetzt die westlicheren Theile der heutigen Landschaft Panamá bildenden Provinzen) Urraca und Esquequa 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 Esquequa anstoßenden Küstenvorprovinzen sehe. Sehr wohl

¹⁾ Navarrete II, 352.

²⁾ Bæcia I, 55.

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

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

glaube ich, fügt der Berichterstatter hinzu, daß dies, wie die Indianer sagen, die schmalste Stelle des Landes ist¹⁾, 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 angelegenst als den geeignetsten dieser Gegend²⁾ 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 Alligatorenflusses (Rio de los Lagartos) hinwies³⁾), 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 zwischenmerischen 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 Magelhaësstraße, 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 bondable i tan apropiado para lo, que es dicho, que no se podria decir, ni imaginar, ni desejar cosa semejante, tan al proposito para el efecto, que he dicho. Barcia I, 55.

Weg 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 Vortheilen nur für gering. „Berge giebt es,“ fügt er emphatisch hinzu, „aber auch Menschenhände; gibt miremand, 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 abgesetzten 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 Stumpf Finn versunken, der sie später so unworthelhaft charakterisierte, 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'Acosta, 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 falterá 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 possibile. 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 Turie 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 Projects.

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 Truppenkorps nach Spanien mit Karten und Plänen der 2 Jahre vorher erst entdeckten und unterworfsenen 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 lässe. 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 erleichtern¹⁾, weil es auch an der Südsee zwei gute Häfen gäbe. Das Vorhandensein eines Abflusses des See's in das Antillenmeer durch den heutigen San Juanabfluß wurde nun fast gleichzeitig mit Cereceda's Anwesenheit in Europa ermittelt, obgleich wegen der sehr großen Schwierigkeiten es den ersten Entdeckern und Eröberern des Landes nicht gelungen war, den Strom hinab zu fahren und das Nordmeer zu erreichen²⁾. 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 lassen³⁾. Aber diese Befehle blieben ohne Erfolg, da die spanischen Eröberer 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 Mündung zu befahren⁴⁾, 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 gelangten¹⁾). Etwas mehr that man in Panamá. Hier hatte nämlich der Gouverneur Pedro de los Ríos, als er sich im Jahre 1527 nach Nicaragua begab, im Einverständniß mit dem Licentiaten Juan Salmeron, der damals Ober-Alcalde der Statthalterschaft von Panamá war, dem Capitain Hernando de la Serna und dem Piloten Corço 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 beginnen²⁾). Dies geschah von Cruces aus, das damals nur eine ländliche Besitzung mit einem Wirthshause war. Bei diesen Erforschungen, denen außer la Serna und Corço zwei Regidores 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 Mündung 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 Hafenplatze 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 lasse³⁾). Corço 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 berichtet⁴⁾), aber sein Bericht scheint ungedruckt geblieben zu sein. In Folge dieser Ermittelungen geschahen nun Vorstellungen bei den Monarchen, um die Passage nach dem Specereiland über Nombre de Dios und Panamá zu leiten. Zunächst erfolgte nur die Antwort, daß der König den Gegenstand überlegen und dann seinen Entschluß kundgeben würde⁵⁾). 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⁾ Herrera, Dec. IV, lib. I, c. 9 (II, 265).

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

⁴⁾ Navarrete IV, Einleitung X.

⁵⁾ Herrera, 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 sollten¹⁾), doch blieb es bei der Ertheilung so gut gemeinter Verordnungen, die auch später niemals vollständig zur Ausführung gelangten, obgleich Karl 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 abzustatten²⁾. 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 Geistes³⁾, 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, Einsl. X—XI und in v. Bach's Correspondance astronomique 1825. XIII, 220.

²⁾ Navarrete IV, Einsl. X—XI und bei v. Bach 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. Manuser. bei Herrera; Navarrete III, 459.

auch nicht die Unterstützung 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 Lände zu Gebot stehenden Kräften unternehmen zu können, indem er dazu 50 Neger nebst ihren Familien vom Cabo Verde verlangte¹⁾. 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 Bedürfniß 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 Ermittelungen zur Ausfindung 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 war²⁾, den Auftrag, den Isthmus in seiner ganzen Breite in Honduras vom Puerto Caballos im Norden³⁾ 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 vorstelle, welche sich aus der Durchführung einer solchen Maßregel für die Monarchie ergeben müßten, befahl Philipp II. sogar, daß Niemand bei Todesstrafe sich untersangen sollte, das Project noch einmal vorzuschlagen⁴⁾. Selbst Antonelli's vom 15.

¹⁾ Navarrete IV, Einsl. XI; v. Bach a. a. D. XIII, 220.

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

³⁾ Zeitschrift VI, 184.

⁴⁾ Per cuya razon mandó aquél Monarca, que nadie propusiese ó 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 We-
ges 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 zusammen-
hängenden 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 ein-
sichtsvollen Carl des III. Zeit fast unabänderlich dem ihr von Philipp
des II. Politik vorgezeichneten Wege folgte, darf man sich nicht wun-
dern, daß von derselben in der ganzen langen Zeit gar nichts für Her-
stellung irgend einer der Isthmuspassagen 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 Übergang der Flibustier durch
Darien nach dem stillen Meere häufig genug ohne wirkliche Strafe er-
folgt war, so hatte die Regierung in ihrer damaligen Lage vielleicht
nicht so ganz Unrecht, mit der Ausführung dieser Unternehmungen
Ainstand zu nehmen.

Die erste Anregung zur Wiederaufnahme der alten Projecte ging
in den spanischen Colonien erst wieder nach $1\frac{1}{2}$ -hundertjähriger Unterbre-
chung von Merico aus, indem im J. 1745 dem damaligen Bicekönig
dieses Landes, D. Pedro Cebrian y Agustín Conde de Fuenteclaro, ein von
Einwohnern der Provinz Daraca verfaßtes Memoir vorgelegt wurde,
das die unermesslichen Vorzüge des Austritts des großen, in das An-
tillenmeer mündenden Coatzacoalcosflusses als Ein- und Ausgangspunkt

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

¹⁾ Navarrete IV, Eins. IX.

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

des maritimen Verkehrs vor der schlechten Rhede von Vera Cruz¹⁾), sowie die Zweckmäßigkeit der Anlage eines zwischenmeerischen Canals zwischen dem Coahacoalcos und der Tehuanatepechai darzulegen, bestimmt war. Das Memoir lieferte eine Beschreibung des Isthmus in diesen Gegenden und sprach die Ansicht aus, daß ein Schiffahrtcanal 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 Saraca erhielt, mit so großer Einsicht und Liberalität, wie man sie nicht von in politischer und kommerzieller 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, schlossen 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 kecke Neuerungssüchtige, welche die festgestellte Regulirung des Handels ändern wollten, einen Verweis erhielten²⁾. 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 Flibustier quer durch den Isthmus nach Panamá, Peru, der Westküste Merico'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 machen¹⁾, sowie fast ein halbes Jahrhundert später im Jahre 1740 des General Handysse, 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 1780²⁾ 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'n³⁾, 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 eröffnen⁴⁾. Vielfache 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 hinzwiesen, 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 bildete¹⁾.

Durch solche Pläne, Ereignisse und Handlungen aufgereggt, begann also auch die spanische Regierung wieder an die Isthmusfrage zu denken und es erhielt im Jahre 1779 der damalige Commandant des Forts Omoa in Honduras, Maestre, mit Zuordnung der beiden Ingenieure Ysasi und Alerandro den Auftrag, das Terrain in Nicaragua behufs der Möglichkeit einer dortigen Canalanlage zu erforschen²⁾. Bald darauf im J. 1781 erging eine ähnliche Ordre an D. Manuel Galisteo, und endlich führte noch in dem letzten genannten 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 Al. v. Humboldt über Maestre's, Ysasi's und Alerandro's Forschungen, theils durch Thompson³⁾ 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 Meeresspiegel. 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 Cramer 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 Coatzacoalcos- und des Chimalapaflusses genaue Aufnahmen zu machen⁴⁾. Dies geschah also nur 34 Jahre später, als die Bewohner der Provinz Oaraca mit

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

²⁾ Al. v. Humboldt, Essai II, 363.

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

⁴⁾ Al. 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 Angabe¹⁾ 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 Amt war, sich für die Ausführung eines zwischenmeerischen Canals sehr interessirten, so geschah doch nichts für die Ausführung, und die beiden lebtden genannten hohen Beamten, welche das Project angelegentlichst in Madrid unterstützten, zogen sich dadurch sogar eine Missbilligung in den höheren Regionen zu, von wo aus die Entscheidung erfolgen mußte²⁾. Ungefähr zehn Jahre später fand sich eine neue Veranlassung für den spanischen Hof, an die alten Projecte zu denken; diesmal betraf dieselbe ausschließlich 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 Misgunst und Misstrauen die wachsende Zahl der Fremden in den spanischen Besitzungen von Amerika und die Thätigkeit dieser Ausländer bei größeren Unternehmungen im Gegensahe zu den Einheimischen sah³⁾. 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 J. 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 verhältnismäßig geringen Kosten verbundene Möglichkeit der Ausführung einer zwischenmeerischen Verbin-

¹⁾ Al. v. Humboldt, Essai IV, 53.

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

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

dung in Nicaragua behandeln¹⁾). Wahrscheinlich ist dieses französische Project wiederum das nämliche, wovon D. Manuel Godoy, der so genannte 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 Oceans 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 Größung 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 hätten²⁾, 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 Schlaffheit und Charakterlosigkeit des einst so hoch gestellten gewesenen Günstlings schwerlich glaubhaft. Einzig die Ausführung einer brauchbaren Landstraße auf dem Isthmus von Tehuantepec zur Verbindung beider Meere erfolgte damals im J. 1799³⁾, 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, beschlossen diese auf den Betrieb eines in der späteren Geschichte seines Vaterlandes mit hoher Auszeichnung als Staatsmann und Geschichtsschreiber genannten Mannes, des mericanischen Deputirten Lucas Alaman, den Bau eines kurzen Canals durch die zwischen den Quellen des Coahacoalcos- und des Chimalapaflusses gelegene Hochfläche von Tarifa, wozu das Consulado von Guadalajara

¹⁾ Et. 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 successión de años pacíficos de los, que después se han visto. Memorias del Príncipe de la Paz. Paris 1836. III, 390—391.

³⁾ M. 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 zerstütteten Verhältnisse Spaniens und der damals in Mexico wütende 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 Passagierland erst dann die bedeutendsten Ergebnisse für den friedlichen Verkehr der Nationen zur Folge haben werde. Bei Spaniens zerstütteter Finanzlage, den engherzigen Ansichten der Regierung dieses Landes in Bezug auf dessen Handelsverbindungen mit den Colonien und bei dem öfters hier schon erwähnten Mistrauen 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 Al. v. Humboldt's amerikanischer Reise. Durch den stauenswerthen Reichthum der Werke des berühmten Forschers an Thatfachen, namentlich gleich eines der ersten derselben, dessen Anfang gerade zur gelegensten 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 isthmischen Communicationswege knüpfte¹⁾, wurde zugleich der Gegenstand auf den Stand-

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

punkt seiner welthistorischen Bedeutung erhoben. Aber Al. v. Humboldt hatte nicht allein das Verdienst, die wichtige Angelegenheit von Neuem angeregt und begründet, sondern sie auch während seines langen ruhmi-reichen 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 heim-gesucht wurden, stets auf die Pläne Al. v. Humboldt's zurückkamen und sich seines bewährten Ratthes bedienten¹⁾. Vierzehn Jahre später, im J. 1825, behandelte Herr v. Humboldt den Gegenstand bekanntlich noch einmal und noch umfassender, als zuvor²⁾. 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 Südende 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 hervorgehoben³⁾, und so finden wir wieder im J. 1817 den ersten Ausländer, der in neuerer Zeit aus eigener Anschauung urtheilen konnte, den Engländer Walton, die Panamálinie schildern⁴⁾, sowie bald darauf der öfters hier genannte Robinson in seinem Werke über Mexico die sämmlichen Isth-muslinien nebst der nächsten auf dem südamerikanischen Festlande aus-fürlich behandelte, wobei derselbe besonders der Tehuantepeclinie, die er genauer würdigen konnte, seine Aufmerksamkeit schenkte⁵⁾. Aber Ro-binson irrte sich, wie früher Cramer, darin, daß er einen zwischenmeeri-

¹⁾ Voyage. Ausg. in 4. 1825. III, 141; Aufsätze 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.

schen Canal in Merico für möglich erachtete, wozu ihn wahrscheinlich die mit Gomara's fast 300 Jahre früheren Mittheilung¹⁾ übereinstimmende Angabe der Indianer, daß dieselben mit ihren Canoes von einem Meere zum andern gelangen könnten²⁾, 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 müsse³⁾, 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 Welthandels zu genügen vermöge⁴⁾. 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 beklage⁵⁾. Doch waren schon damals wenigstens einige ausführliche und zuverlässige Untersuchungen vorhanden. So hatte auf Anordnung des ersten Präsidenten der Republik Merico, 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 Al. 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 Al. 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 mexicanische 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 Ergebniß heraus, daß wenigstens auf drei der bis dahin vorgeschlagenen Hauptlinien des Isthmus, nämlich in Merico, Nicaragua und Panamá, die Herstellung eines zwischenmeerischen Canals, wie ihn Al. v. Humboldt und nach ihm alle Autoritäten von Fach, namentlich auch Michael Chevalier¹⁾, 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 Ermittelung gerichtet sein, in wie weit das Terrain für den Bau von Eisenbahnen sich eigne, oder ob es andere für einen Canalsbau 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'existe pas. S. auch Revue des deux mondes, 1844. V, 26.

oder Navío-Bai gelegenen Manzanilla-Insel aus und durchschneidet anfänglich eine Sumpfstrecke längs dem Gatunflusse, überschreitet diesen und folgt dann im Chagresthale dem Fuße des Cerro Soldado-Bergzuges. Einige englische Meilen unterhalb des Dertchens Gorgona wird der Chagres von der Bahn übersezt. Die Linie folgt hierauf dem Thale des Obispogrundes und erreicht endlich ihren höchsten Punkt in 275 englische Fuß über dem Meeresspiegel, 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 dürste. Durch sie wird übrigens der treffende Ausspruch eines neueren fundigen 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 Nord-Amerika 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 sei¹⁾. 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 hatte²⁾, 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 Executivegewalt des Staats zur Eröffnung einer Communication zwischen beiden Meeren aufgesordert¹⁾, 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 Banne 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: Das 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 sehen²⁾. Ja so lebendig ist seitdem die Überzeugung 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 gebührt³⁾. 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 circuyen el mar de Colón. Geografía general para el uso de la juventud venezolana II, 260 bei Marure 3.

Paredes Pläne hatten keinen Erfolg, obgleich sich damals eine Gesellschaft im Isthmus mit einem Fonds 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 Congres 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 ertheilt 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 Aufblodern 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 fassen¹⁾. 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. Marchand²⁾.

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 an nähernde Schritt geschehen zur Lösung des welthistorisch wichtigen Problems, welches 4 Jahrhunderte hindurch die ausgezeichnetsten Geister aller civilisierten 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 dessenigen, 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 Gomara¹⁾ an 4 Jahrhunderte hindurch für das Leben der Weißen als äußerst ungünstig galt²⁾, gerade die weißen Arbeiter verhältnismäßig 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 starben³⁾. Die Kulis kamen viel schlechter davon, besser noch die Jamaicaneiger 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 présence 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 ungesündesten 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 Altagoya, der, wie früher berichtet war, nicht mit den Landesbewohnern den ihm ausgegebenen Bau der Communicationsstraße zwischen dem Chagres und Panamá glaubte ausführen zu können¹⁾, sondern dazu die Herbeischaffung von Negerarbeitern verlangte.

Gumprecht.

(Schluß folgt.)

Neuere Literatur.

Die geographischen Verhältnisse der Krankheiten oder Grundzüge der Nosogeographie von Dr. Mühr, königl. hannöver'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 Ärzte auf sich gezogen. Die Verschiedenheit der klimatischen Zustände erfordert schon an und für sich, dass in jeder Zone unseres Erdalls 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 ergiebt sich, dass, wie die Thiere und Pflanzen je nach den klimatischen Verhältnissen einen besonderen Verbreitungsbereich 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 Atlireo, Tochimilco lies Atlisco, Xochimilco.
= 137 = 11 v. o. statt sumeroles lies sumaroles.
= 138 = 7 v. u. desgl.
= 196 = 16 v. o. statt Cascada de Elano del Negro lies Cascada del Elano de Negro.
= 196 = 17 v. o. statt Agua es condida lies Agua escondida.
= 199 = 18 v. o. desgl.
= 199 = 5 v. n. statt Toloco 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 Garagoça lies Çaragoça.
= 81 = 8 v. u. statt I, 85 lies I, 185.
= 174. Der Bericht des Herrn W. Nose ist dahin zu ändern, daß derselbe nicht die Straße von Stora nach Constantine in so verwahrlostem Zustande fand, daß er sie nur zu Maultier in Begleitung eines Arabers zurücklegen konnte, sondern die von Constantine über Annah (nicht Annah) und Hammam Meskutin nach Guelma, wogegen die Straße von Stora nach Constantine in gutem Zustande ist, so daß darauf täglich ein Gilwagen geht. Ebenso ist der Weg von Guelma nach Bona fahrbar. Mit einem längeren Aufenthalte in Tunis beschloß Herr W. Nose 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](#)