

XII.

Die Verbindungswege durch den mittelamerikanischen Isthmus ¹⁾).

(Schluß.)

Mit der Vollendung der Panamá-Eisenbahn war also ein neues und überaus wichtiges Glied in der großen Kette von Handelsverbindungen entstanden, die sich in Folge der Erwerbung und Cultivirung Californiens und Oregons durch die Nord-Amerikaner und in Folge der Entdeckung der australischen Mineralschätze, sowie der Eröffnung der ostasiatischen Länder, namentlich China's und Japans, für den Weltverkehr im ungeahntesten Maßstabe entwickelt hatten. Lag schon früher die Herstellung eines zwischenmeerischen Verbindungsweges innerhalb des mittelamerikanischen Isthmus im Interesse aller civilisirten Nationen der Erde, so hatte sich nun durch die gänzliche Veränderung der Handelsverhältnisse in jenen Gegenden die ungesäumte Ausführung eines solchen Unternehmens für die Vereinigten Staaten zum unabweislichen Bedürfnisse gestaltet. Im Verlaufe weniger Jahre war nämlich deren Handel durch die geistige und körperliche Energie ihrer Bewohner aus seinen alten umwegreichen Canälen in andere und kürzere Wege geleitet worden, und man begriff dort bald im vollen Umfange die Bedeutung der neuen Verhältnisse, welche voraussichtlich nicht allein dazu führen mußten, den Bewohnern der Vereinigten Staaten die mannigfachen Schätze der neu aufgeschlossenen Länder zuzuführen, sondern auch vorzüglich geeignet waren, die Bevölkerung des unermess-

¹⁾ S. den ersten Theil dieses Aufsatzes S. 421—457.

lichen Staatenlandes inniger zu einer großen Nation zu verbinden ¹⁾. Deshalb sprach sich in Bezug auf die Vortheile, welche sein Land von den neuen Zuständen ziehen würde, ein amerikanischer Schriftsteller bald nach der Entwicklung der letzten mit hohem Selbstgefühl in folgender Weise aus: Wenige Jahre nur werden verfließen, und wir werden dann jeden Theil des stillen Oceans durch die Segel unserer Schiffe weiß erblicken und sehen, wie jede Welle unser Volk und unsere Lebensweise nach den ferneren, bisher einzig dem Namen nach bekannten Regionen führt ²⁾. Diese Zukunft des Landes lag aber schon den älteren Staatsmännern der Vereinigten Staaten klar vor Augen, und wir dürfen uns deshalb nicht über das Interesse wundern, welches diese von jeher an dem Zustandekommen eines Verbindungsweges durch den Isthmus genommen haben. Schon in den Jahren 1787—1788, als Jefferson die Interessen seines Vaterlandes am pariser Hofe vertrat, hatte der Gegenstand die Aufmerksamkeit des erleuchteten und thätigen Staatsmannes auf sich gezogen, und da er von dem früher hier schon erwähnten Bourgoing (VI, 455) gehört hatte, daß auf Veranlassung der spanischen Regierung eine Aufnahme des Isthmus von Panamá nebst einem Plane zum Durchstiche desselben gemacht worden sei, und daß Bourgoing den von dem spanischen Gouvernement unterdrückten Plan gesehen und speciell geprüft habe, so trat er in Correspondenz mit dem damaligen Gesandten der Vereinigten Staaten zu Madrid, Carmichael, um das betreffende Document zu erhalten. In seinem Schreiben Paris

¹⁾ So heißt es unter Andern in einem officiellen, dem nordamerikanischen Repräsentantenhause am 20. Februar 1849 erstatteten Bericht: The means of an easy and rapid communication between the two oceans has heretofore been a subject of great interest to the United States in common with all civilized nations. It has now become a matter of the most practical importance, and the duty and necessity of uniting the remote and extended possessions of the country is most obvious and undeniable. House Reports of the American Congr. 30 Congr. 2 Sess. No. 145. S. 1.

²⁾ „A few years only will elapse, ere we shall witness every part of the Pacific whitered by the sails of our ships and every wave in its broad expanse bearing to distant lands hitherto unknown to us, except by name, the people and the commodities of our country.“ Williams in dem Werke: The Isthmus of Tehuantepec being the results of a survey for a railroad to connect the Atlantic and Pacific Oceans, made by the scientific commission under the direction of Major J. G. Barnard U. S. Engineers. New York 1852. S. 4.

d. d. 27. Mai 1788 sagte derselbe in Bezug hierauf ferner: „Dieser Bericht ist für mich aus politischen und philosophischen Gründen ein außerordentliches Bedürfnis“¹⁾). Noch war aber damals die Zeit für die Vereinigten Staaten nicht gekommen, diesen Verhältnissen eine ernstere Aufmerksamkeit zu widmen; es bedurfte erst des Besizes des unermesslichen Mississippibeckens und der Cultivirung desselben, um die Nothwendigkeit der Herstellung einer Isthmuspassage allgemein fühlbar zu machen, und wir finden deshalb auch erst etwa vom Jahre 1825 an, daß die ausgezeichnetsten Staatsmänner des Landes, wie Adams, Clay, Jackson, van Buren, Livingston, Forsyth und viele andere ein lebhafteres Interesse an der Angelegenheit nahmen und sie zum Gegenstande diplomatischer Verhandlungen mit den betreffenden Regierungen des Isthmus machten. Die nächste Anregung dazu gaben die letzten selbst, indem sie fast unmittelbar nach dem Sturze der spanischen Herrschaft in ihren Ländern, wie früher bereits erwähnt war (VI, 459), der Eröffnung zwischenmeerischer Verbindungswege ihre Aufmerksamkeit schenkten und den nordamerikanischen Staatenbund dafür zu interessiren suchten. Solche Anregungen gaben dann auch Veranlassung, daß im Jahre 1849 ein ganzer Band der Verhandlungen des nordamerikanischen Repräsentantenhauses von nicht weniger als 678 Seiten Umfang ausschließlich mit Documenten und Excerpten aus verschiedenen, diesen Gegenstand betreffenden Werken gefüllt wurde. Denn schon im Jahre 1825 hatte der centralamerikanische Republikerverein einen außerordentlichen Gesandten in der Person des D. Ant. J. Cañas nach den Vereinigten Staaten geschickt, um deren Central-Regierung für die beabsichtigten Unternehmungen zu gewinnen und vorzugsweise deren Hilfe vor der anderer Staaten in Anspruch zu nehmen. Es wurde dabei von Cañas ausdrücklich auf die Eröffnung eines Schifffahrtscanals in Nicaragua hingewiesen und der nordamerikanischen Regierung die Abschließung eines Vertrages vorgeschlagen, um beiden Nationen die Vortheile bei einer künftigen Ausführung des Unternehmens zu sichern²⁾). Die letztgenannte Regierung ging hierauf bereitwilligst

¹⁾ This report is to me a vast desideratum for reasons political and philosophical. House Reports of the American Congr. 30 Congr. 2 Sess. No. 145. S. 332.

²⁾ House Rep. of the Americ. Congr. 30 Congr. 2 Sess. No. 145. S. 245—246.

ein ¹⁾, denn nicht allein, daß ihre Bevollmächtigten bei dem auf Bolivar's Veranlassung im Jahre 1826 zu Panamá zusammengetretenen Congresse der neuen amerikanischen Staaten den Auftrag erhielten, in allgemeinen Redensarten das Interesse auszusprechen, welches sie an dem Zustandekommen der die ganze civilisirte Welt, besonders aber Amerika betreffenden Unternehmung nehme, wobei der Verfasser der Instruction, der berühmte Clay, damals Secretair für die auswärtigen Angelegenheiten, in richtiger staatsmännischer und philanthropischer Einsicht die Nothwendigkeit hervorhob, daß wenn ein für Seeschiffe passirbarer Canal gebaut werde, derselbe allen Nationen der Welt gleichmäßig gegen einen mäßigen Zoll geöffnet sein müsse ²⁾, so hatte die Regierung auch sofort in der Person des Mr. Williams einen Geschäftsträger nach Central-Amerika mit dem Befehl gesandt, über die beste Linie in Nicaragua für einen zwischenmeerischen Verbindungsweg Nachforschungen anzustellen und darüber zu berichten ³⁾. Aber ungeachtet so bestimmter Instructionen geschah für den Zweck merkwürdiger Weise nichts, da weder Williams, noch einer seiner Nachfolger, bis auf E. G. Squier, es für nöthig erachtet zu haben scheint, sich nach den Gegenden zu begeben, wo das Unternehmen zur Ausführung kommen sollte ⁴⁾. Doch ruhte deshalb die Angelegenheit in den Vereinigten Staaten nicht, indem fast gleichzeitig mit den diplomatischen Schritten eine Bittschrift von Privatpersonen behufs Erwirkung von Unterstützung für die von denselben beabsichtigte Erbauung eines Schiffahrtscanals in dem Repräsentantenhause einging und ein Bericht darüber von einem Comité des letzten abgestattet wurde. Es hatte sich nämlich damals zu New-York zu dem Zwecke und unter dem Titel: Atlantische und Stille Meer = Compagnie von Central-Amerika und den Vereinigten Staaten (Central American and United States Atlantic and Pacific Company) eine Gesellschaft gebildet, an welcher mehrere der ausgezeichnetsten Männer in den Vereinigten Staaten, wie Aaron Palmer, Dewitt Clinton und der Gouver-

¹⁾ S. das officiële Antwortschreiben an Cañaz House Reports a. a. O. S. 246.

²⁾ Ebendort S. 330—331.

³⁾ Ebendort S. 244.

⁴⁾ Incidents of travels in Central America, Chiapas and Yucatan by J. L. Stephens. New York 1841. I, 415.

verneur des Staats New-York, S. van Rensselaar, Theil genommen, und die durch ihren Agenten Carl Beneke, ehemals Lieutenant im preussischen 1. Leib-Husaren-Regiment, später unter dem Namen Don Carlos de Beneski mexicanischer Oberst, Adjutant und Leidensgefährte Sturzbides, mit dem Finanzminister der centralamerikanischen Regierung Don F. Gomez de Arguello am 14. Juni 1826 zu Guatemala einen Vertrag abgeschlossen hatte ¹⁾. Der Plan der Gesellschaft kam jedoch nicht zur Ausführung, denn, wie der bekannte amerikanische Reisende J. L. Stephens bezüglich Central-Amerika's, welches damals und lange Zeit später der Schauplatz politischer Zerrüttung gewesen war und es bekanntlich noch heute ist, mit vollem Recht sagte: Capitalisten wöhlen ihr Geld in einem ungeordneten und revolutionären Lande nicht wagen ²⁾. Im Jahre 1835 kam der Gegenstand in den Vereinigten Staaten abermals zur Sprache, indem am 3. März dieses Jahres der Senat hier den Beschluß faßte, den Präsidenten General Jackson zu ersuchen, die Zulässigkeit von Verhandlungen mit anderen Staaten, besonders aber den centralamerikanischen Behufs Ertheilung eines wirksamen Schutzes an solche Individuen oder Gesellschaften, welche einen zwischenmeerischen Canal anlegen wollten, in Betracht zu ziehen, wobei demselben in der Weise, wie früher Clay die Angelegenheit aufgefaßt, empfohlen wurde, die Beschiffung des Canals für alle Nationen ohne Unterschied durch Verträge zu erwirken. In Folge hiervon sandte Jackson sofort einen Agenten, den schon genannten Oberst Charles Biddle (VI, 455) nach den Isthmusländern, welche derselbe nach seiner Instruction ³⁾ in Panamá und Nicaragua genau untersuchen sollte, der aber statt seinen Auftrag zu vollziehen, sich nur zu Bogotá und Panamá längere Zeit aufhielt, hier einzig seine Privat Zwecke verfolgte und dann, ohne irgend einen anderen Theil der Isthmusländer kennen gelernt zu haben, nach den Vereinigten Staaten heimkehrte, wo er unmittelbar darauf starb, so daß der von der gesetzgebenden und administrativen Gewalt der Vereinigten Staaten bei der Sendung beabsichtigte Zweck zum Theil unerfüllt blieb, doch beendigte Biddle seinen

¹⁾ House Reports 1848—49. No. 145. S. 365—367.

²⁾ Capitalists will not risk their money in an unsettled and revolutionary country. I, 417.

³⁾ House Reports 1848—49. No. 145. S. 242—243, 270.

an den Staatssecretair für die auswärtigen Angelegenheiten, Mr. Forsyth, gerichteten Bericht über Panamá noch vor seinem Tode. Derselbe ist in den House Reports No. 145 S. 271 — 277 enthalten, liefert jedoch nichts Bemerkenswerthes zu dem, was wir früher durch Lloyd und andere Forscher in Panamá gewußt hatten. Wäre Biddle aber länger am Leben geblieben, so ist bei der sonstigen Energie und Thätigkeit des Mannes, wie sie in den officiellen nordamerikanischen Documenten wiederholt gerühmt wird ¹⁾, und da derselbe auch mit so hinlänglichen Mitteln versehen war ²⁾, daß er der Regierung von Neu-Granada eine Sicherheit von 1 Mill. Dollars als Bürgschaft und Sühne für den Fall anbot, daß die von ihm projectirte Panamá-Eisenbahn nicht zu Stande käme, fast kein Zweifel, daß ein derartiges Unternehmen einige Jahre früher in das Leben getreten wäre. Sowohl zu Panamá, als zu Bogotá, hatte übrigens Biddle die bereitwilligste Unterstützung der Behörden und Privaten gefunden, indem man an beiden Orten seit Jahren bemüht gewesen war, ähnliche Unternehmungen durch geeignete Maßregeln zu fördern und besonders Fremde dazu zu ermuntern. Dies war sogar vor Paredes Anträgen (Zeitschr. VI, 453) bereits zwei Male durch Decrete der Provinzialkammern von Panamá am 16. Juni 1831 und am 13. October 1833, dann durch Beschlüsse der beiden gesetzgebenden Versammlungen der Republik Granada, nämlich durch den vom 12. Mai 1834, welcher auf Veranlassung einer Botschaft der Executivgewalt vom 6. April 1833 erfolgte, dann durch den vom 22. Mai 1835 geschehen, sowie endlich Biddle selbst und die mit ihm in Verein getretene Gesellschaft bogotaer Capitalisten einen ihren Wünschen ganz entsprechenden Beschluß der gesetzgebenden Gewalt von Neu-Granada vom 29. Mai 1836 erhielten ³⁾. Im Jahre 1838 kamen wiederum Anträge der nämlichen Art, wie die früheren, begleitet von einem sehr reichhaltigen Memoir an das nordamerikanische Repräsentantenhaus Seitens einer durch den Mayor von New-York, Aaron Clark, und mehrere andere angesehene Männer der Stadt Philadelphia vertretenen Gesellschaft, welche das Gouvernement der Vereinigten Staaten bei der von ihr beabsichtigten Ausführung

¹⁾ Ebendort S. 265, 268, 270.

²⁾ Ebendort S. 268.

³⁾ Ebendort S. 274, 280 — 283, 349.

eines isthmischen Schiffahrts-Canals gleichfalls um Beistand ersuchte, worauf am 3. März 1839 der Bericht eines Comités ¹⁾ mit dem Antrage erfolgte, daß das Repräsentantenhaus eine mit dem Beschlusse des Senats von 1835 übereinstimmende Resolution fassen möchte. Endlich sandte noch im Jahre 1845 der damalige nordamerikanische Gesandte zu Berlin H. Wheaton ein ausführliches Memoir über die Isthmuspässagen an den Staatssecretair für die auswärtigen Angelegenheiten J. Buchanan ein ²⁾, das aber nur bekannten Quellen entlehnt war. Aus diesem Hergange ergiebt sich sehr deutlich, wie richtig die nordamerikanischen Staatsmänner und das nordamerikanische Volk die Nothwendigkeit des Zustandekommens zwischenmeerischer Verbindungswege irgend einer Art im mittelamerikanischen Isthmus erkannt, und wie sie sich unablässig bemüht hatten, das große Unternehmen, so weit sie es vermochten, zu fördern. Die folgende Darstellung der Verhandlungen in Bezug auf den Tehuantepec-Isthmus erweist, daß diese Aufmerksamkeit nicht auf den Panamá-Isthmus allein beschränkt war, sondern daß sie sich gleichzeitig auch anderen Punkten des Isthmus zugewandt hatte.

Durch die Unruhen, welche Mexico seit der Zeit, wo das schöne Land von der spanischen Herrschaft frei geworden war, unaufhörlich bewegten, war es lange Zeit hindurch Einheimischen und Fremden völlig unmöglich gewesen, sich mit der Ausführung eines isthmischen Communicationsweges auf dem Isthmus von Tehuantepec, über den schon Herr v. Humboldt genauere Mittheilungen gemacht hatte ³⁾, zu befassen. Erst als unter der Dictatorgewalt Santa Anna's Mexico etwas Ruhe zu genießen begann, that der früher schon genannte Don José Garay (VI, 452) einen entschiedenen und folgenreichen Schritt, um ein solches Unternehmen zu Stande zu bringen. Er erwirkte sich dazu ein Privilegium Santa Anna's vom 1. März 1842, wobei ihm aufgegeben wurde ⁴⁾, auf seine Kosten einen Canal oder da, wo dies unmöglich

¹⁾ Ebendort Nr. 145, S. 230—239.

²⁾ Ebendort S. 422—454.

³⁾ Essai I, 209—211; II, 362—363; IV, 51—55.

⁴⁾ Das Decret Santa Anna's ist wiederholt abgedruckt worden. So in der Schrift: Survey of the Isthmus of Tehuantepec executed in the years 1842 and 1843. London 1844. S. 161—163; dann in der hier S. 534 citirten des Ingenieurs J. J. Williams S. 263—267 und endlich in dem weitläufigen Werke des

wäre, eine Eisenbahn zu erbauen (§. 2), die für alle Nationen ohne Unterschied nutzbar sein sollte. Die Ausnahme des Terrains sollte ebenfalls auf Garay's Kosten in 18 Monaten, der Beginn der Ausführung des Werks innerhalb weiterer 10 Monate erfolgen. Erfüllte Garay in diesen Terminen seine Verpflichtungen nicht, so verlor das Privilegium seine Gültigkeit (§. 4. 1). Die Statthaftigkeit der Uebertragung der Rechte des Unternehmers an andere Personen bei Uebernahme gleicher Verpflichtungen ergab der §. 5 des Privilegiums ¹⁾. Es war dieses letzte ein Punkt, der später viel unnütze Streitigkeiten zur Folge gehabt hat. Die Ausnahme des Terrains fand wirklich in der angegebenen Zeit statt, nicht so war es mit dem Beginn des Baues, indem dem Unternehmer das von seinem Hauptingenieur Moro auf 16 Millionen Piaſter veranschlagte Capital fehlte. Garay hatte zwar seine Hoffnungen auf europäische Capitalisten, namentlich auf englische gesetzt, weshalb er zu London zwei Schriften ²⁾ über seine Pläne veröffentlichte und im Jahre 1846 sogar persönlich Schritte in England that, aber auch dies schlug ihm fehl. So war er gezwungen, bei der mexikanischen Regierung um eine Verlängerung der ihm gesetzten Frist zu ersuchen. Diese wurde ihm zuerst am 28. December 1843 durch den damaligen interimistischen Präsidenten des Staats auf 1 Jahr und sodann durch ein späteres Decret des Generals D. José Mariano de Salas, welcher in Folge einer Militärrevolution an die Spitze der Executivgewalt trat, am 5. November 1846 abermals auf 2 Jahre bewilligt ³⁾. Dessen ungeachtet geschah mehrere Jahre hindurch nichts, und erst im Jahre 1847 wurde ein Straßenbau untergeordneter Art begonnen, um die Herbeischaffung von Arbeitern, Maschinen und Materialien möglich zu

ehemaligen mexicanischen Ministers der auswärtigen Angelegenheiten D. José F. Ramirez: *Memorias, Negociaciones y Documentos para servir a la Historias de las diferencias, que han suscitado entre Mexico e los Estados Unidos os tenedores del antiguo privilegio etc.* Mexico 1853. S. 4—7.

¹⁾ Los indemnificaciones, que se acuerdan al empresario y à los, que tras-pase sus derechos ó acciones, son las siguientes. Ramirez 6.

²⁾ Es geschah dies außer in der nächst vorhergegangenen angeführten ersten Schrift auch in einer zweiten, die unter dem Titel: *An account of the Isthmus of Tehuantepec in the Republic of Mexico with proposals for establishing a communication between the Atlantic and Pacific Oceans* zu London im Jahre 1846 erschien.

³⁾ Ramirez 38.

machen ¹⁾). Endlich trat Garay ganz zurück, indem er am 28. September 1848 alle seine aus dem Privilegium abgeleiteten Rechte an das Handlungshaus zweier in Mexico ansässigen Engländer, Manning und Macintosh, abtrat. Diese thaten bald darauf (nämlich schon am 5. Februar 1849) dasselbe und cedirten ihre Eigenthumsrechte an einen zu New-York ansässigen und mit den mericanischen Verhältnissen genau bekannten Bürger der Vereinigten Staaten, Namens P. A. Hargous. Während aber dies geschah, hatten auch die Vereinigten Staaten bei dem Abschlusse des Friedens von Guadalupe Victoria, wodurch Californien an sie kam, directe Schritte bei dem mericanischen Gouvernement gethan, um das Recht zur Erbauung eines Communicationsweges durch den Isthmus von Tehuantepec zu erwerben, indem der damalige Präsident Polk durch den Mr. Trist, seinen Bevollmächtigten, bei den Friedensverhandlungen 15 Millionen Dollars, welche derselbe im Nothfalle auf 30 Millionen zu erhöhen Vollmacht hatte, als Entschädigung bot, was aber von den mericanischen Bevollmächtigten sofort abgelehnt wurde ²⁾).

Für New-Orleans und die Landschaften am Mississippi war die Ausführung der Tehuantepec-Eisenbahn gewissermaßen eine Lebensfrage, wenn die Panamábahn, welche damals vorbereitet wurde, zu Stande kam. Es bildete sich deshalb auch, wie der nordamerikanische Gesandte zu Mexico, Robert Letcher, selbst den mericanischen Behörden am 30. December 1850 erklärte ³⁾, eine gewisse eifersüchtige Spannung einerseits zwischen den westlichen und südwestlichen und andererseits den östlichen und nordöstlichen Theilen der Union, deren resp. Interessen durch New-Orleans und New-York vertreten wurden, aus. Zu New-Orleans, der zweiten Handelsstadt des Landes, fühlte man sehr wohl, daß der mächtige Einfluß, welchen eine Panamá-Eisenbahn auf die Handelsverhältnisse der Vereinigten Staaten ausüben mußte, größtentheils New-York zu Gute kommen würde, und man säumte deshalb nicht, der bedenklichen Concurrnz nach Möglichkeit zu begegnen. Die Acquisition des Hargous'schen Privilegiums schien

¹⁾ Ramirez 61.

²⁾ Williams 290; Ramirez 54—55.

³⁾ Ramirez 169.

dazu den besten Weg zu eröffnen, und es bildete sich bald zu New-Orleans ein Actien-Verein unter dem Namen der Tehuantepec-Eisenbahn-Gesellschaft, welche die Angelegenheit in die Hand nahm. Die Aussichten auf einen directen finanziellen Erfolg der Bahn waren allerdings sehr günstig. Denn nicht allein, daß dieselbe auf dem Isthmus von Tehuantepec durch ein höchst gesundes, productenreiches, ziemlich cultivirtes und bevölkertes Land zu gehen hatte, wogegen die Panamábahn nur ein sehr ungesundes, völlig uncultivirtes und menschenleeres Terrain benutzen konnte, mußte auch der Weg nach dem Westen durch den Tehuantepec-Isthmus den Bewohnern der Mißißippi-Gegenden, ja denen aller westlichen Theile der Union wegen seiner bedeutenderen Kürze, die natürliche Folge der um 1200 engl. M. nördlicheren Lage der Bahn, viel passender, als die Panamálinie, erscheinen. Denn während der Weg nach San Francisco über den Tehuantepec-Isthmus von New-Orleans aus nur zu 3300, von New-York aus nur zu 4744 engl. Meilen Länge veranschlagt wurde, berechnete man die Routen über den Panamá-Isthmus ebendort hin von den nämlichen Anfangspunkten aus gar zu resp. 5000 und 5858 engl. Meilen, und es ergab sich also für die Reisenden nach San Francisco über Tehuantepec eine Wegersparniß von nicht weniger, als resp. 1700 und 1114 engl. Meilen ¹⁾, was wohl beachtungswerth war ²⁾. In Folge solcher Erwägungen erwarb nun die neue Gesellschaft durch eine Cessionssurkunde vom 18. April 1850 ³⁾ alle P. A. Hargous aus dem ihm von Manning und Mackintosh abgetretenen Privilegium Garays eigen gewesene Rechte, aber deren Benutzung wurde ihr von den mericanischen Behörden streitig gemacht, indem diese ihren Widerstand gegen sie, wie gegen die früheren Cessionarien ⁴⁾, darauf gründeten, daß Salas als unrechtmäßiger Besitzer

¹⁾ Williams 132.

²⁾ Bei dieser Berechnung scheint jedoch nur der gerade Weg in Rechnung gebracht worden zu sein, während es doch, wie besonders Fitzroy hervorhob (Journ. of the Geogr. Soc. of London XX, 168), bekannt ist, daß Schiffe, die sich von New-York nach dem Tehuantepec-Isthmus begeben wollen, nicht den graden Seeweg nehmen können, sondern einen großen Umweg zu machen haben, indem sie zuvörderst weit südwärts bis zum caraisischen Meere gehen und sich dann noch rückwärts nach dem mericanischen Meerbusen wenden müssen.

³⁾ Ramirez 172 — 175, wo das übersetzte Document vollständig abgedruckt ist.

⁴⁾ Ramirez 82, 84.

der obersten Gewalt nicht berechtigt gewesen sei, die Prolongation des Privilegiums zu bewilligen ¹⁾, und daß Garay selbst 6 Jahre hindurch bis zum Jahre 1848 gar nichts für den Beginn des Bahnbaues gethan habe ²⁾, weshalb sie auch schon am 8. März 1849 auf Grund der Bedingungen des Privilegiums dasselbe für erloschen erklärt und Garay davon sofort in Kenntniß gesetzt hätten ³⁾. Habe also die New-Orleans=Gesellschaft ein verfallenes Privilegium von Manners und Mackintosh acquirirt, argumentirte die Regierung weiter, so müsse sie sich selbst die Folgen eines solchen Schrittes beimessen. Der mericanische Congress billigte den Schritt der Regierung und erklärte gleichfalls durch seinen Beschluß vom 22. Mai 1851 ⁴⁾ das Privilegium für erloschen, wozu er nach Lage der Verhältnisse wohl berechtigt erschien, wenn auch die anderen Gründe, womit das mericanische Gouvernement sich zu rechtfertigen suchte, weniger stichhaltig waren. Die Regierung der Vereinigten Staaten nahm sich dagegen ihrer Angehörigen eifrigst an, bemühte sich, das Unternehmen auf alle Weise zu fördern und die mericanische Regierung und den mericanischen Congress zur Anerkennung der Rechte der New-Orleans=Gesellschaft zu bestimmen. Es entspann sich in Folge dessen eine lange und animose Correspondenz zwischen beiden Staaten, doch ohne Resultat, da man in Mexico beharrlich blieb. Nur das erlangten die Vereinigten Staaten, daß nach vielen Verhandlungen am 25. Januar 1851 ein Vertrag zwischen beiden Staaten zur Beförderung des Projectes eines Tehuantepec=Transitweges abgeschlossen wurde ⁵⁾, und daß die mericanischen Behörden die Untersuchung des Isthmus und seiner Küsten durch eine Commission nordamerikanischer Ingenieure unter Leitung des Majors J. G. Barnard U. S. Engineer gestatteten. Dieselbe langte am 15. December 1850 an der Mündung des Coacacoalcos an und setzte ihre Arbeiten bis zum 5. Juni 1851 fort, wo sie durch einen Befehl des mericanischen Gouvernements

¹⁾ Este decreto fué dado por el General Salas, que por resultado de un motin militar se habia abrogado el poder público, heißt es in der Hinsicht in einem amtlichen, von dem mericanischen Gesandten zu Washington an den Staatssecretair Dan. Webster gerichteten Schreiben. Ramirez 337.

²⁾ Ramirez 336.

³⁾ Ebendort 82, 85, 336.

⁴⁾ Ebendort 269, 579.

⁵⁾ Ebendort 221 — 228.

vom 23. Mai darin unterbrochen wurde ¹⁾. Ein höchst wichtiges und wohl das einzige wesentliche Ergebnis der Arbeiten der Commission war das Werk von Williams, der die Expedition als Ingenieur begleitete, indem es nur wenige so reichhaltige Schriften über Mexico, wie dieses ist, giebt. Wiederholte räuberische Einbrüche von Angehörigen der Vereinigten Staaten in das mexicanische Gebiet und die Leidenhaftlichkeit, womit der schon genannte nordamerikanische Gesandte, Rob. Petcher, seine amtliche Correspondenz mit den mexicanischen Behörden führte, sowie die Furcht, daß die Nordamerikaner in Folge des letzten Vertrages zwischen beiden Staaten sich allmählig ebenso auf dem Isthmus von Tehuantepec festsetzen würden, wie sie es früher in Texas gethan hatten, reizte die Gemüther in Mexico in sehr hohem Grade ²⁾, wie Petcher zuletzt selbst einsah, und veranlaßte, daß der Congress des Landes den Vertrag am 8. April 1852 fast einstimmig verwarf ³⁾. Auch hierbei offenbarte sich die Eifersucht der östlichen Landschaften der Vereinigten Staaten gegen die westlichen, indem der Präsident von Mexico, Arista, und die dortigen Behörden von New-York und anderen Orten schriftlich zum Widerstande gegen die nordamerikanischen Schritte ermuntert wurden, damit die gefürchtete Tehuantepecbahn nur nicht zu Stande käme ⁴⁾. Zur Milderung des Eindrucks, den die Verwerfung des Vertrages in den Vereinigten Staaten machen könnte, wurde unmittelbar darauf von dem mexicanischen Congress dem Präsidenten die Vollmacht übertragen, mit einer nationalen Gesellschaft zur Ausführung irgend eines zwischenmeerischen Verbindungsweges einen Vertrag zu schließen ⁵⁾, der aber dem Congress noch zur Prüfung vorgelegt werden sollte. Neue Verwickelungen folgten dem Schritte, bis endlich am 11. Januar 1853 dem interimistischen Präsidenten P. Ceбалlos während seiner kurzen Amtsführung volle Gewalt vom Congress erteilt wurde, in allen die Constitution nicht alterirenden Angelegenheiten nach eigenem Ermessen Beschlüsse zu fassen ⁶⁾. Ceбалlos benutzte

¹⁾ Williams 283 — 284.

²⁾ Ramirez 396, 506, 568.

³⁾ Ebdort 568.

⁴⁾ Ebdort 391, 396, 500.

⁵⁾ Ebdort 607.

⁶⁾ Ebdort 832.

dies sofort, und da sich schon bei seinem Vorgänger Arista verschiedene Gesellschaften zur Ausführung des Projectes gemeldet hatten, von denen eine aus Nationalen und Fremden unter der Firma von A. G. Sloop gebildete die annehmlichsten Vorschläge machte, so wurde dieser am 5. Februar 1853 durch ein Decret das Privilegium übertragen ¹⁾. Nach dem am nämlichen Tage abgeschlossenen Vertrage mit der Gesellschaft sollte die Bahn innerhalb 4 Jahren von dem Punkte an, wo der Coahuacoalcos für Seeschiffe fahrbar zu sein aufhört, nämlich von Minatitlan oder, wie es auch sonst heißt, von Fabrica an quer durch den Isthmus bis zu dem Hafenorte Ventosa am stillen Ocean auf eine Länge von 30 geogr. Meilen durch die Gesellschaft auf ihre Kosten erbaut werden, und die letzte 50 Jahre lang im ausschließlichen Besitze des Privilegiums für den zwischenmeerischen Transport von Personen und Waaren verbleiben ²⁾. Die festgestellten Bedingungen waren für beide contrahirende Theile gleich vortheilhaft, doch zur Ausführung des Vertrages kam es abermals nicht. Denn obwohl das Unternehmen in Mexico selbst so viel Theilnahme fand, daß dortige Banquiers nicht allein die vertragsweise als Garantie an das mericanische Gouvernement gegen Zusicherung der Rückzahlung abzuführenden 300,000 Dollars zahlten ³⁾, sondern auch 6 weitere monatliche Posten von je 50,000 Dollars, im Ganzen also 300,000 Dollars, unter Verpfändung des Privilegiums und der künftigen Bahn für Rechnung der Gesellschaft an das Gouvernement abzuführen sich bereit erklärt hatten, scheinen doch die Erwartungen, die man auf die finanzielle Unterstützung des Auslandes gesetzt hatte, getäuscht worden zu sein, da die von den Vertretern der Gesellschaft gezogenen Wechsel mit Protest zurückkamen. Ebenso wenig war es später der Gesellschaft möglich, ihren übernommenen Verpflichtungen nachzukommen. Zufolge der neuesten aus Mexico eingezogenen Nachrichten ist nun auch dieses Privilegium für erloschen erklärt worden, und da zugleich etwas Weiteres in der Angelegenheit bisher nicht geschah, so entbehrt Mexico abermals, nachdem das Ga-

¹⁾ Archivo Mexicano. Actas de las Sesiones de las Camaras etc. Mexico 1853. II, 31 — 32; Ramirez 851 — 852.

²⁾ Im Archivo Mexicano II, 11 — 21 und bei Ramirez 852 — 857 findet sich der Vertrag vollständig.

³⁾ Archivo Mexicano II, 172.

ray'sche Privilegium 6 Jahre lang eine furchtbare Waffe in den Händen der Regierung der Vereinigten Staaten gewesen war, das unglückliche Land in steter Unruhe zu erhalten, den Vortheil, einer der großen Passagewege für den Welthandel zu sein, und es wird dies wahrscheinlich noch lange Zeit der Fall bleiben, bis Mexico endlich das Glück einer umsichtigen, starken und gerechten Regierung erlangt ¹⁾.

Der Plan der jetzt projectirten Bahn wich nach dem durch die mexicanische Regierung abgeschlossenen Staatsvertrage von den Vorschlägen Barnards darin ab, daß dieser die Schifffahrt auf dem Coatzacoalcos nicht benutzen, sondern die Bahn gleich am mexicanischen Meerbusen und zwar an der westlich von der Mündung des eben genannten Stromes gelegenen Bai la Barilla beginnen und durch den ganzen Isthmus führen wollte. In dieser Richtung hatte man unter nicht weniger, als 6 Pässen, welche hier die Cordilleren durchschneiden und sich bis auf etwa 684 engl. Fuß über den Spiegel des stillen Meeres erniedrigen ²⁾, zu wählen gehabt. Geht man nämlich von Westen nach Osten, so findet sich hier:

- | | |
|--|----------------------------|
| 1) der Paß La Chivela, der westlichste, | in 780 engl. F. abs. Höhe, |
| 2) = = von Masalua | = 843 = = = = |
| 3) = = westl. von der Piedra Parada = | 800 = = = = |
| 4) = = östl. von der Piedra Parada = | 825 = = = = |
| 5) = = von Tarifa (Portillo de Tarifa) = | 684 = = = = |
| 6) = = des Convento | = 750 = = = = |

Von diesen 6 Pässen ist einzig die Höhe des ersten und zweiten durch Barnards Expedition mittelst Messung bestimmt worden, während die des dritten früher schon durch G. Moro bekannt war. Die Zahlen für die Erhebung des 4., 5. und 6. PASSES nahm Williams allein nach Schätzungen an. Vergleicht man nun die Höhe der beiden ersten Gebirgseinschnitte mit der Erhebung der Wasserscheide auf der Landenge von Panamá, welche nach den älteren Bestimmungen 196^m, 39 d. h. 644 engl. Fuß über dem mittleren Meerespiegel zu Panamá und 197^m, 76 d. h. 678 engl. Fuß über dem von Chagres beträgt, so

¹⁾ Eine auf Ramirez gegründete Darstellung des langen Kampfes um die Bahn findet sich in dem reichhaltigen neueren Werke des preussischen Gesandten in Mexico, Freiherrn v. Nictthofen, das unter dem Titel: Die äusseren und inneren Zustände der Republik Mexico zu Berlin im Jahre 1854 erschien, S 385 – 396.

²⁾ Williams 81.

folgt daraus, daß die Eisenbahn in Mexico möglicher Weise ein 180 bis 200 F. höheres Niveau, als es in Panamá der Fall gewesen zu sein scheint, hätte übersteigen müssen. War dies auch mit Schwierigkeiten verknüpft, so mußte der Bau einer Eisenbahn doch schon der weit geringeren Kosten wegen jedenfalls zweckmäßiger, als ein Canalbau sein, wie dies auch in neuerer Zeit ein nordamerikanischer Ingenieur Alexander mit Bestimmtheit ausgesprochen hatte ¹⁾. Außerdem ist der Mangel des zur Speisung eines Canals nöthigen Wassers sogar ein triftiger Grund, Cramers und Corrales Ansichten ²⁾, sowie die neueren von Moro über die Möglichkeit eines zwischenmeerischen Canals ³⁾ als richtig zu bezweifeln, doch bleibt unter jeden Umständen M. v. Humboldts Ausspruch wahr, daß dieser Punkt der Erde Seitens der Regierung keine geringere Aufmerksamkeit, als andere Passagegegenden, z. B. als der Chamuluzonfluß (d. h. der Uluá), der Nicaraguasee, der Panamáisthmus, die Bai von Cupicá und der Ráspaduracinschnitt in Chocó verdiene ⁴⁾.

In den älteren Vorschlägen Gomara's fand sich, wie wir früher sahen, Honduras nicht als ein solcher Theil des Isthmus verzeichnet, dessen Terrainverhältnisse die leichte Anlage eines zwischenmeerischen Passageweges gestatten würde. Eben so wenig geschah dies in Alex. v. Humboldts Aufzählung der verschiedenen, hier möglichen Passagewege, indem, wie früher bemerkt (Zeitschr. VI, 177), Honduras damals und bis zur neuesten Zeit stets einer der unbekanntesten Theile von Central-Amerika geblieben war ⁵⁾. Doch hatte bereits Martin de la

¹⁾ House Reports of the American Congress 1848. 30. Congr. 2. Sess. No. 145. S. 45.

²⁾ M. v. Humboldt, Essai IV, 54.

³⁾ Survey of the Isthmus of Tehuantepec, wo es aus Cramers Bericht in der Uebersetzung wörtlich heißt (S. 9—10): The river-courses with the mountain-chain interrupted between Santa Maria Petapa and San Miguel Chimalapa and the evenness of the grounds plainly indicate, that it would not be a work of great difficulty, nor excessively costly to effect a communication between the two seas across the Isthmus.

⁴⁾ Essai IV, 58.

⁵⁾ Von Honduras kann nämlich vorzugsweise mit gelten, was Suarez im Allgemeinen von der Unbekanntheit mit dem damaligen Vicekönigreich Guatemala im J. 1809 ausspricht: Pero venos con la mayor admiracion, que despues de tres siglos de descubierto do este vasto continente se encuentran en él Reinos y Provincias tan poco conocidas, como si ahora se acabase de los conquistar. I, 3. Ganz übereinstimmend heißt es ferner ebendasselbst (I, 4): Mas como será conocido este Reyno, mientras no se haga una descripción puntual y veridica de sus provincias.

Vastide im Jahre 1791 in seinem vortrefflichen Memoir (Zeitschr. VI, 447) die Benutzung des Uluu zur Herstellung eines Canals bis zur Fonssecabai in Vorschlag gebracht, aber erst durch des um die Kenntniß einiger Theile des Isthmus viel verdienten Oberst Galindo im J. 1836 erschienene Darstellung der hiesigen Terrainverhältnisse ließ sich mit Bestimmtheit folgern, daß die Natur auch in Honduras die Gelegenheit zu einer leichten Ausführung eines zwischenmeerischen Passageweges getroffen habe, was dann in der neuesten Zeit durch Squiers beide kleine Schriften und später in dessen öfters schon erwähntem Werke: *Notes on Central America, particularly the States of Honduras and San Salvador, their geography, climat, population, ressources, production etc., and the proposed interoceanic railway by J. G. Squier*, im ganzen Umfange bestätigt wurde. Da die Terrainverhältnisse von Honduras in dieser Zeitschrift bereits Gegenstand einer ausführlichen Mittheilung gewesen sind (VI, 177—207), so bedarf es hier nur weniger Worte zur Ergänzung des Früheren. Daß nämlich das lange und breite Thal des Uluuastromes quer durch die Cordilleren setze, muthmaßte bereits Herr v. Humboldt im Jahre 1825 ¹⁾, und Oberst Galindo sprach sich in Bezug hierauf im Ganzen ebenso aus, wenn er auch seinem Berichte hinzufügte, daß die Durchbrechung der Cordilleren durch das Thal von Comayagua nur eine scheinbare sei, indem es in dem Thale eine Terrainerhöhung gebe (central eminence), von welcher aus die Gewässer nach beiden Meeren ihren Abfluß nähmen ²⁾.

Eine zweite eben so günstige Localität für die Errichtung eines zwischenmeerischen Passageweges, wie die in Honduras, giebt es schwerlich in dem langen Striche von Tehuantepec bis Nicaragua, doch bieten sich in dem östlichen Theile des Staates von Guatemala allerdings einige Localitäten dar, welche für die Möglichkeit der Herstellung noch mehrerer leichter Verbindungswege zwischen beiden Oceanen zu sprechen scheinen, bisher aber sehr wenig untersucht worden sind, wahrscheinlich jedoch in der Zukunft, wenn größere Civilisation in diese schönen Länder eingedrungen ist, eine große Hilfe für die Erleichterung des Verkehrs gewähren werden ³⁾.

¹⁾ Voyage Éd. 8. IX, 349.

²⁾ Journal of the Geographical Society of London VI, 122.

³⁾ Schon vor mehr als 30 Jahren hatte sich der Canonicus Dighero zu Guatemala viel mit dem Projecte der Herstellung eines solchen Weges oder Canals in wissenschaftlicher Weise beschäftigt gehabt (Thompson 236).

Der Art ist z. B. die Localität der westlich von der Hauptstadt Guatemala in einem schönen Thale des Departemens Sacatepeques gelegenen Stadt Santa Anna de Chimaltenango, indem in dieser Stadt selbst eine entschiedene Wasserscheide liegt, von der nach Zuarros (I, 70) die in einem Theile der Stadt entspringenden Wasser nach dem caraischen Meere, die Quellen eines anderen Theils nach dem stillen Ocean abfließen. Al. v. Humboldt hat diese merkwürdige Angabe bei Zuarros wohl in das Auge gefaßt und ihre Bedeutung hervorgehoben (Voyage. Ausg. in 8. IX, 349), dennoch findet sich bei keinem einzigen Reisenden nach den dortigen Gegenden eine Aufklärung hierüber, indem keiner derselben nach Chimaltenango gekommen zu sein scheint. Dies gilt besonders von Thompson, Dunlop, Stephens, d'Arlach und Baily, doch scheint Baily's Karte zu Gunsten von Zuarros Angaben zu sprechen. Dieselbe zeigt nämlich, daß zu oder bei Chimaltenango ein nordwärts laufender Zufluß des Biscayaflusses, der sich seinerseits in den Montagua ergießt, entsteht, und daß hier zugleich die Quelle noch eines zweiten fließenden Wassers, des Guacalate, liegt, das seinen Lauf nach Süden nimmt und endlich in den stillen Ocean mündet. Nächstdem dürfte in den nämlichen Gegenden das große Thal des Rio Dulce und Polochicstromes, sowie das des östlich davon gelegenen Montagua zu einer künftigen bedeutenden Erleichterung der Communication zwischen beiden Meeren beitragen. An der Südostecke der ganz mit Bergen erfüllten Halbinsel Ducatan schneidet nämlich die große und tiefe Hondurabai in den Isthmus ein und verringert dadurch dessen Breite bis auf wenigstens 94 Leguas (70 geogr. Meilen). Von Belize im Norden bis gegenüber der Insel Utila im Süden bilden deren Ränder eine lange Reihe aus dem unermesslich tiefen Meeresgrunde aufsteigender und bis 2000 Meter über den Spiegel des caraischen Meeres meist senkrecht sich erhebender Felswände, die zwischen der Südwestspitze des Golfs und Omoa an zwei Stellen durch die Thäler des Rio Dulce oder Augusturastromes und des Montagua durchbrochen sind. Der erstgenannte, unter $15^{\circ} 50'$ n. Br. und $88^{\circ} 45'$ w. L. Gr. in den Golf von Honduras mündende, 4 Leguas lange ¹⁾ und prächtige Strom ist aber eigentlich nur der Abfluß eines großen Süßwassersees, des Sees

¹⁾ d'Arlach S. 43 — 45.

von Dzabal oder sogenannten Golfo Dulce, welcher von Norden nach Süden 10 Leguas Länge und von Westen nach Osten 4 bis 5 Leguas Breite hat ¹⁾ und in seinem Laufe noch einen Binnensee, den Golfete, von nur 3 Leguas Länge und 1 Leguas Breite ²⁾ durchströmt. Kleinere Fahrzeuge vermögen so von der See aus wenigstens 24 Leguas weit in das Binnenland einzudringen. Würde die Barre von der Mündung des Rio Dulce weggeräumt, so könnten bei der Tiefe und Breite des Stromes Seeschiffe von 150 bis 200 Tonnen Gehalt bis an das Südende des Sees von Dzabal ungehindert gelangen ³⁾. Damit kann aber die Möglichkeit der Herstellung einer directen Wasser-Verbindung der Binnenlandschaften des Isthmus mit dem westlichen Meere noch nicht für abgeschlossen gelten, indem der am Südende des Golfo Dulce mit demselben sich vereinigende Polochic die Aussicht eröffnet, daß nach Ausführung einiger Arbeiten an dessen Mündung sich die Wasserfahrt weiter in das Innere wird fortführen lassen. Der Polochic ist nämlich von da an, wo er den gleichfalls großen Cajabonfluß aufnimmt, was einige Leguas oberhalb des Ortes Teleman in Guatemala stattfindet, ein ansehnlicher, 80 bis 100 Meter breiter, meist $1\frac{1}{2}$ Meter tiefer und 15 bis 20 Leguas weit ein für die Dampfschiffahrt sehr wohl geeigneter Strom. Würde nun die Barre an dessen Ausflusse in den Golfo Dulce, gleichwie die an der Mündung des Dulcestromes in das Meer, hinweggeräumt, so ließe sich eine wenigstens 45 engl. Meilen lange Flußschiffahrt bis in das Innere des

¹⁾ de Puydt, *Exploration de l'Amérique centrale* S. 94; d'Arlach (S. 45) nimmt die Länge nur zu 8, die Breite zu 4 Leguas, Thompson jene dagegen zu 30, diese zu 20 engl. Meilen an (S. 395).

²⁾ de Puydt S. 94. d'Arlach giebt dem Golfete nur 2 Leguas Länge und $\frac{1}{2}$ Leguas Breite. S. 45.

³⁾ Aus den obigen Daten wurde zum Theil die vorhin angegebene Breite des Isthmus in diesen Gegenden abgeleitet. Setzt man nämlich die Länge des Rio Dulce zu 4, die des Golfo Dulce bis Dzabal etwa zu 7, Dzabals Entfernung von Guatemala mit Dunlop (S. 77) zu 70, endlich die Entfernung Guatemala's von der Südsee auch mit Dunlop zu 23, so betrüge die ganze Länge des Weges zwischen beiden Meeren 104 Leguas oder die Breite des Isthmus in grader Linie 94 Leguas, wenn man auf den Umweg über Guatemala 10 Leguas rechnet. Sind diese Zahlen richtig, so dürfte Herrn v. Humboldts Angabe der Entfernung Zacapa's vom stillen Meere zu 21 Lienes (Essai I, 237; Voyage. Ausgabe in 8. IX, 349) zu gering sein. Auch Thompson (S. 528) setzt Zacapa's Entfernung von Guatemala zu 45 L., was die vom stillen Meere immer zu 68 L. ergäbe.

Isthmus herstellen. Auch der zweite große Fluß dieser Gegenden, der Montagua, stellt ähnliche Vortheile für eine leichtere zwischenmeerische Verbindung in Aussicht, indem derselbe meist 10 Fuß Wassertiefe hat, die sich in der Regenzeit noch bedeutend vermehrt. Von dem Südwestrande des Golfo Dulce, namentlich zunächst von dem Dorfe Nabal aus, führt jetzt der Hauptweg nach der im Süden des Montagua befindlichen Hochfläche der Hauptstadt des Landes Guatemala und zwar zuvörderst 5 bis 6 Leguas weit bis zu dem im Thale des Stromes gelegenen kleinen Orte Encuentros, indem dabei ein offener Einschnitt (picadura) am Mocoberge überschritten wird; von dem letztgenannten Orte folgt dann der Weg dem Thale des Montagua aufwärts bis Chimalapa, worauf endlich ein sehr beschwerlicher Weg südwärts nach der genannten Hochfläche führt. Der letzte Theil des Straßenzuges nach dem stillen Ocean wäre dagegen mit weniger Umständen verknüpft, indem man nur einem der beiden in der Nähe Guatemala's entstehenden Thälern, entweder dem des Guacalatesflusses, welcher sich bei Chipilapa in die Südsee ergießt, oder dem des Michetoyaflusses, der im Iztapahafen endet, folgt. Beide Thäler scheinen jedoch den Europäern noch fast gar nicht genauer bekannt geworden zu sein ¹⁾, obwohl sie natürliche Richtungslinien anweisen. Die alte spanische Regierung hatte übrigens schon die Wichtigkeit des Polochic und Montagua für den Verkehr dieser Gegenden klar erkannt gehabt, indem der Ingenieur Porta im Jahre 1792 von ihr den Auftrag erhielt, den Montagua zu untersuchen und in Folge seiner Arbeiten Vorschläge zu Verbesserungen in der Beschiffung des Stromes zu machen. Porta führte den Auftrag vom 11. Mai bis 15. Juni 1792 aus ²⁾ und reichte auch ein Memoir darüber der Regierung ein, die angeblich am 30. Mai 1795 die Schiffbarmachung des Montagua, welcher auch eine Barre an seiner Mündung hat, und des Polochic befohlen haben soll ³⁾, worauf aber, wie es in solchen Fällen gewöhnlich in den spanischen Colonien der Fall war, nichts geschah. Eine im Jahre 1796 zu Guatemala mit 50,000 Pesos Capital gebildete Compagnie soll sich zwar gegen die Regierung erboten haben, gegen eine 12jährige Gestattung

¹⁾ Nur Stephens ging auf seinem Wege von Guatemala nach der Südsee einen Theil des Michetoyathals abwärts (I, 287).

²⁾ de Buydt S. 92; d'Arlach 41.

³⁾ Thompson S. 443; de Buydt sagt jedoch von einem solchen Befehle nichts.

der Erhebung eines Flußzollcs auf ihre Kosten die Hindernisse im Montagua hinweg zu räumen, indessen so langsam war der damalige Geschäftsgang, daß als 10 bis 12 Jahre darauf die Unruhen im Mutterlande ausbrachen, die spanische Regierung noch immer keinen Entschluß gefaßt hatte. Auch später, ja bis auf den heutigen Tag ist nichts der Art geschehen, um die hier von der Natur reichlich gebotenen Terrainvorthcile zu benutzen, obwohl M. v. Humboldt deren Bedeutung sehr wohl erkannt und ausdrücklich auf sie hingewiesen hatte, indem er schon im Jahre 1825 die Hoffnung aussprach, daß Dampfschiffe einst beide Ströme beleben würden ¹⁾. Eben so richtig würdigte der centralamerikanische Staatenbund und später die Regierung von Guatemala die Wichtigkeit der Einführung von Dampfschiffen, da der erste bereits am 22. Juni 1824 eine Depesche nach den Vereinigten Staaten gesandt hatte, um von hier aus Beistand zur Einführung einer Dampfschiffahrt auf dem Montagua zu erhalten, was jedoch erfolglos gewesen zu sein scheint, und die zweite durch §. 36 des Concessionsdocuments vom 4. Mai 1842 der belgischen Colonisations-Gesellschaft von St. Thomas aufgegeben hatte, innerhalb 3 Jahren vom 1. Januar 1843 an gerechnet, auf ihre eigenen Kosten eine Dampfschiffahrt auf dem Montagua bis Gualan aufwärts einzurichten. Das vollständige Scheitern der Colonisationsprojecte ließ diese Stipulation unerfüllt. Wie sehr man aber in Guatemala selbst die Nothwendigkeit der Herstellung einer Dampfbootfahrt auf dem Polochic fühlte, ergibt die in dem Congreß des Landes am 4. Mai 1842 gehaltene Rede des jetzigen Ministers des Innern Padre Nychimena, eines der ausgezeichnetsten heutigen Staatsmänner von Central-Amerika, indem derselbe bei Gelegenheit der Debaten über das belgische Colonisationsproject ausdrücklich sagte, daß wenn die Befahrung mit Dampfern zu Stande käme, dies ein Keim unberechenbarer Reichthümer für das Land sein würde ²⁾.

Weiter südwärts zwischen dem $12\frac{1}{2}^{\circ}$ und $11\frac{1}{2}^{\circ}$ nördl. Breite folgt hierauf im Bereiche des Staates Nicaragua ein klassisches Terrain in Bezug auf Projecte zur Anlage zwischenmeerischer Communicationswege,

¹⁾ Essai I, 238; Voyage, Ausg. in 8., IX, 349.

²⁾ L'Amérique centrale. Colonisation du district de Santo Thomas de Guatemala. Paris 1844. S. 31.

indem hier nicht weniger, als 7 verschiedene Richtungslinien in Vorschlag gekommen sind. Seit Gomara galt Nicaragua überhaupt zu jeder Zeit als einer der hoffnungsvollsten Theile des amerikanischen Isthmus für die Errichtung eines zwischenmeerischen Canals, und dennoch ist bis heute nichts von allen Projecten zur Ausführung gekommen, und bei der jetzigen politischen Zerrüttung des Landes dürfte noch lange Zeit vergehen, ehe eines davon zur Vollziehung gelangt. Die verhältnißmäßig geringe Breite des hiesigen Isthmus, welche nach Messungen von dem Hafen von San Juan de Nicaragua an nur 250 Kilometer oder 34 geogr. Meilen beträgt, das vortreffliche Klima in den höher gelegenen Theilen des Landes ¹⁾, die Güte des Bodens und dessen zahlreiche Producte, alles Vorzüge, von denen schon die ersten spanischen Eroberer entzückt waren ²⁾, endlich der Umstand, daß der Isthmus hier durch das Auftreten zweier großen und tiefen Binnenseen noch bedeutend verschmälert wird, und daß von einem dieser Wasserbecken ein schiffbarer Abzugscanal, der San Juan-Fluß, bis in die caraimische See führt, gab den verschiedenen Plänen die wesentlichste Stütze ³⁾. Von den beiden auf dem Plateau von Nicaragua gelegenen Seen ist nämlich der, welcher vorzugsweise der See von Nicaragua oder auch wohl See von Granada genannt wird, einer der größten und schönsten Seen des amerikanischen Continents. Derselbe bildet einen der Hauptzüge des Terraincharacters von Nicaragua und wird in Erhabenheit und Schönheit seiner Umgebungen von keinem anderen übertroffen. Dies ist nicht allein das Urtheil aller neueren Berichterstatter über diese Gegenden ⁴⁾,

¹⁾ The valley of San Juan once passed, the climate is unsurpassed in salubrity by any equal extent of territory under the tropic and perhaps in the world. Squier, Nicaragua I, 30. Ganz ebenso urtheilt Baily 115.

²⁾ Bolvieron tan contentos los Españoles, que fueron con Gil Gonzales (Zeitschrift VI, 432) de la frescura, bondad y riqueza de aquella tierra de Nicaragua. Gomara, Historia de las Indias. Fol. CX, b, und an einer zweiten Stelle heißt es ebendort (Fol. CXI, a): La Provincia de Nicaragua es grande y mas sana y fertil, que rica.

³⁾ Nicht mit Unrecht sagte deshalb der sachkundige Baily bezüglich dieser Länien (S. 127): The State of Nicaragua is particularly distinguished from all others of Central America and is remarkable in the portion of the American continent north of the equator by the suitability of its geographical position for carrying on the vast and important enterprise of opening a passage for ships between the Atlantic and Pacific Oceans.

⁴⁾ Squier, Nicaragua I, 25—26, 130; Stephens I, 405; Baily 129.

sondern sogar schon das der ältesten spanischen Geschichtsschreiber, namentlich das von Gomara ¹⁾. Die Gestalt des Sees nähert sich der einer Ellipse mit N.N.W. — S.S.O.-Richtung, und die Longitudinalare desselben geht ziemlich der Küste des stillen Oceans parallel. Die Länge und Breite wird sehr verschieden angegeben. Nach den von Baily selbst mitgetheilten Resultaten seiner in den Jahren 1837 — 38 angestellten Messungen, fast den einzigen zuverlässigen der Art, die wir besitzen, beträgt nämlich die Längenausdehnung des Sees 90 engl. Meilen, die Breite in westöstlicher Richtung 30 engl. Meilen ²⁾, doch steige das Maximum der Breite bis auf 40 engl. Meilen. Abweichend davon sagt Stephens nach Baily's von ihm benutzten Papieren, daß die Länge 95 engl. Meilen betrage, während zwei neuere französische Reisende in diesen Gegenden, Rouhaud und Dumartray, dieselbe zu 250 Kilometer oder etwa 135 engl. M., die Breite zu 137 Kilometer oder 75 engl. Meilen angaben ³⁾. Auch Squier hält Baily's Bestimmung der Länge des Sees für zu gering und glaubt, daß die Annahme von 120 M. Länge und 50 — 60 M. Breite der Wahrheit näher steht ⁴⁾. Nach einem englischen Berichterstatter, George Lawrence, Assistent des K. Schiffes Thunder, welcher im Jahre 1840 Nicaragua besucht hatte, beträgt die ganze Oberfläche des Sees nahe an 3150 engl. □ M. ⁵⁾. Die Tiefe in 100 Yards Entfernung von den Ufern ist nach Baily durchschnittlich 2, gegen die Mitte 5 bis 15 Klafter, nach Rouhaud und Dumartray 75 franz. Fuß, wogegen Squier sie gar zu 8, 20 — 40 Klafter setzt, und die Sondirungen eines von Squier als sehr zuverlässig gerühmten Capitains N. G*** die Tiefe in der Mitte des Sees auch zu 45 Klafter oder 270 engl. Fuß fanden ⁶⁾. Die Erhebung

¹⁾ Es cosa notable, la laguna de Nicaragua por la grandeza poblacion y islas, que tiene. Ed. Caragoça 1551. Fol. CX, b. Fast wörtlich stimmt damit Herrera überein (Dec. III, lib. 3, c. 6). Die erste Untersuchung des Sees fand schon im Jahre 1529 durch den Capitain Diego Machuca aus Granada, wie dessen Freund, der bekannte Historiker Fr. Oviedo in dem erst im Jahre 1840 gedruckten Theile seiner Geschichte berichtet, statt (Squier I, 192). Oviedo lieferte auch die erste ausführliche Beschreibung des See's, die Squier übersetzt mittheilt (I, 193 — 195).

²⁾ N. a. O. 129.

³⁾ Michael Chevalier in den Annales des ponts et chaussées 1844. VII, 283.

⁴⁾ Nicaragua I, 26.

⁵⁾ Nautical Magazine V, 187.

⁶⁾ Nach den Mittheilungen des jetzigen Kaisers der Franzosen in seiner inhalt-

über dem caraischen Meere zur Ebbezeit fanden die neueren nordamerikanischen Aufnahmen unter Col. Childs nur zu 105 F. 24 Z., während Bailly dieselbe zur Ebbezeit zu 121 F. 9 Z. bestimmt hatte ¹⁾, was 3 Fuß weniger ist, als sich aus Galvez und Galisteo's Messungen derselben Höhe zu 135 span. Fuß oder 125 F. 9 Z. engl. Maßes ergibt ²⁾; über dem stillen Ocean beträgt die Höhe nach Bailly 128 Fuß 3 Zoll. Durch den etwa 16 bis 18 engl. Meilen langen Panaloya- oder Tipitapafluß steht nun der See von Nicaragua, dem von allen Seiten aus den Gebirgen, besonders aus denen im Osten, fließende Gewässer zu gehen, indem fast jede Bucht, jeder Einschnitt einen Wasserlauf aufnimmt, so daß derselbe zu einem großen Reservoir für die Aufnahme der Gewässer eines sehr bedeutenden Landstriches wird ³⁾, mit dem nördlicheren See, dem von Leon oder Managua, in unmittelbarer Verbindung. Der letzte ergießt nämlich seine Wasser durch den Panaloya unter dem 12° 10' nördl. Br. in den Nicaraguasee. Er ist zwar auch ziemlich groß, doch lange nicht so bedeutend, als sein südlicher Nachbar, da er nach Squier's Schätzung nur etwa 50 — 60 engl. Meilen Länge von Norden nach Süden und 35 Meilen Breite von Westen nach Osten ⁴⁾, nach Bailly sogar nur etwa 38 Meilen Länge, nach Lawrence endlich etwa 16 Leagues (Leguas) Länge und 12 — 15 Leagues Breite hat. Auch von seiner Schönheit war Squier höchst entzückt ⁵⁾. Ueber die Tiefe sind die Angaben ebenfalls verschieden. Nach Lawrence ist sie nicht so bedeutend, als die des Nicaragua-Sees, nach Capt. A. G*** sogar noch bedeutender ⁶⁾. Die Höhe über dem Spiegel des Nicaragua-Sees setzt Bailly zu 28 Fuß; hiernach betrüge dieselbe über dem caraischen Meere zur Ebbezeit 149 F. 9 Z. und über dem stillen Ocean 156 F. 3 Z. Eine Flußschiffahrt zwischen beiden Seen kann aber im Augenblick nicht stattfinden, indem das Gefälle des Panaloya nicht gleichmäßig vertheilt ist. Während dasselbe nämlich in

reichen Schrift: Canal of Nicaragua or a project to connect the Atlantic and Pacific Oceans by the means of a canal by N. L. B. London 1846. S. 18.

¹⁾ S. 131.

²⁾ Zeitschrift VI, 446.

³⁾ Squier I, 24; Bailly 129—130; Lawrence a. a. D. V, 187.

⁴⁾ Squier I, 24.

⁵⁾ I, 24, 235.

⁶⁾ A canal 20.

den ersten 12 engl. Meilen sehr unbedeutend erscheint, zeigt es sich in den letzten 4 sehr stark, da sich hier bei dem Dorfe Xipitapa ein 13 Fuß hoher Cataract befindet ¹⁾, der bei einer beabsichtigten Herstellung einer Schiffahrt zwischen beiden Seen durch Sprengen der Felsen weggeschafft werden müßte, zöge man nicht einen seitlichen Canal vor. Die Gewässer beider Seen führt der 70 ²⁾, 79 ³⁾, 104 ⁴⁾ oder 109 engl. Meilen ⁵⁾ lange San Juan, ein prächtiger Strom ⁶⁾, in das Meer, weshalb schon die spanischen Entdecker denselben einen Desaguadero nannten ⁷⁾. Er fließt die ersten Meilen nach seinem Austritte aus dem Nicaraguasee ganz ruhig, dann folgen 4 Stromschnellen (caudales), Toro, Castillo viejo, las Balas und die Machuca, die schwierigste von allen, welche die Befahrung jetzt ungemein erschweren. Nach Squier kann man überhaupt von der ganzen Länge des Stroms 24 Meilen auf dessen oberste ruhige Strecke, 15 auf die Ausdehnung der Stromschnellen, 35 auf den unteren Lauf von der Machuca an bis zur Theilung, endlich noch 14 auf die Länge des Delta bis zur Mündung des San Juan ⁸⁾ rechnen. Nimmt man nun mit Baily die Höhe des Nicaraguasees über dem caraischen Meere zu 121 Fuß 9 Zoll an, so ergibt sich ein mittleres Gefälle des San Juan von 1 Fuß 9 Zoll auf die englische Meile. Jetzt können nur die flachen Fahrzeuge der Eingeborenen (hongos) den Fluß auf- und abwärts und besonders aufwärts nur mit Mühe befahren. Würden aber die natürlichen Hindernisse weggeräumt, so vermöchten vielleicht noch jetzt größere Seeschiffe bis in den Nicaraguasee zu gelangen. Im Beginne des 17. Jahrhun-

¹⁾ Baily 148; Lawrence V, 187; Squier I. 420.

²⁾ Baily 132.

³⁾ Stephens I, 411.

⁴⁾ Lawrence, Nautical Magazine V, 39.

⁵⁾ Nach den neueren nordamerikanischen Vermessungen unter Col. Childs.

⁶⁾ Squier I, 27.

⁷⁾ Gomara, Fol. CX, b; Herrera, Description de las Indias 37. Der Capitain D. Machuca war es wieder, der im Jahre 1529 nach Oviedo diesen Abfluß aus dem Nicaraguasee auffand und auch sogleich benutzte, indem er denselben abwärts bis zur Mündung besuhr und bis Nombre de Dios gelangte (Squier I, 82, 193). Hiernach fällt die Kenntniß des ganzen San Juanlaufs in eine 21 Jahre ältere Zeitperiode, und es ist Gomara's Bericht über Verbugo's gleiche Fahrt im Jahre 1546 zu berichtigen (Zeitschr. VI, 439).

⁸⁾ Squier nimmt nämlich die Länge des Stroms zu 88 Meilen an. II, 228.

verts war dies möglich, indem nach Ausweis zu Granada vorhandener Acten spanische Brigantinen damals bis dahin gelangten. Dies geschah selbst noch im Jahre 1648 ¹⁾, aber die Rückkehr vermochte eine der Brigantinen nicht mehr zu machen, was der englische Berichterstatter vulkanischen Hebungen zuschreibt ²⁾. Rouhaud und Dumartray bestätigten dies, indem auch sie aus Documenten in den Archiven von Granada sich überzeugten, daß früher Handelsschiffe von Cadix den Fluß hinauf hatten gehen können, um die jährlichen Messen von Granada zu besuchen, nachdem sie zu Porto Bello und Cartagena angelegt waren. So sollen um die Mitte des 17. Jahrhunderts sogar Dreimaster den Ankerplatz von Granada besucht haben. Einige solcher Documente brachten die französischen Reisenden nach Europa; Michael Chevalier sah dergleichen aus den Jahren 1647 und 1648 stammende bei Rouhaud und überzeugte sich von der Richtigkeit der Angabe ³⁾. Erst im Jahre 1685 wurde die Befahrung des San Juan durch Seeschiffe unmöglich, indem die spanische Regierung aus Furcht vor den Flibustiern $2\frac{1}{2}$ engl. Meilen oberhalb der Mündung des Stromes mit Steinen beladene Schiffe versenken ließ ⁴⁾. Dadurch kam die Möglichkeit der Befahrung des Stromes so in Vergessenheit, daß man sie bis in die neuere Zeit selbst für unmöglich hielt ⁵⁾, besonders da die spanische Regierung gar kein Interesse hatte, dem Auslande die Wahrheit zu enthüllen, und es Fremden sogar bei Todesstrafe verboten war, den Fluß zu beschiffen. Die Versperrung hatte die Folge, daß der San Juan sich einen neuen Lauf, den sogenannten Rio Colorado schuf ⁶⁾. Es ist dies jetzt der Hauptcanal des San Juan, der etwa zwei Drittel der Gewässer des Flusses in das Meer führt ⁷⁾. Würde derselbe aber verbarrt, so dürften dessen mächtige Gewässer unzweifelhaft bald in ihre

¹⁾ Bailly 137.

²⁾ Zeitschrift VI, 513.

³⁾ Annales des ponts et des chaussées VII, 284. Es werden dies wahrscheinlich amtliche Listen von Schiffen gewesen sein, welche aus den spanischen Häfen nach Granada clarirten. Dieselben reichen nach Squier (II, 83) sogar bis zum J. 1665 zurück.

⁴⁾ Ebendort XXII, 285.

⁵⁾ American Quarterly Review nach House Reports of the Americ. Congress. 30. Congr. 2. Sess. No. 145. S. 226.

⁶⁾ Squier stellt dagegen die Ansicht auf, daß das Delta in seiner jetzigen Gestalt Jahrhunderte hindurch bestanden habe, was auch Vieles für sich hat (II, 222).

⁷⁾ Squier I, 80; II, 221.

alte grade Mündung zurückkehren und die Sandbänke, die sich an derselben aufgehäuft, durch eigene Kraft hinwegräumen ¹⁾).

Der zwischen den beiden Seen einerseits und dem stillen Ocean andererseits gelegene Theil des Isthmus ist so lang und schmal, daß er eine streifenartige Beschaffenheit hat. Dadurch, sowie durch seine im Ganzen niedrige Erhebung über dem Meeresspiegel erscheint derselbe für einen Durchstich sehr geeignet. Nach Baily's Aufnahme beträgt nämlich die Breite zwischen dem westlichen Rande des Nicaragua-sees, da, wo der zur Schiffahrt theilweise zu benutzende Lajasfluß in den See sich ergießt, und dem Hafenplatz San Juan del Sur am stillen Ocean 28,408 Yards, d. h. etwa 16 engl. oder $3\frac{1}{2}$ geogr. Meilen, ja vielleicht noch $1 - 1\frac{1}{4}$ engl. Meile weniger und nach Squier gar nur 14 Meilen an der engsten Stelle ²⁾, sowie man vom Managua nach der nächsten Stelle am stillen Ocean gleichfalls nur 4—5 Leagues (Leguas) rechnet ³⁾. Für die künftige Herstellung von Communicationslinien durch den schmalen Landstreifen ist es ein weiterer günstiger Umstand, daß kein Ast der Cordilleren durch ihn hindurch geht, weil dies Gebirge gänzlich östlich von den Seen bleibt, und daß nur vereinzelte vulkanische Berge, wie z. B. der Masaya-Vulkan, sich hier zu bedeutender Höhe erheben ⁴⁾. So fand Baily auf der von ihm nivellirten Linie zwischen dem Nicaragua-see und dem Hafen von San Juan del

¹⁾ Der San Juan wurde oft beschrieben, da er die gewöhnliche Passage der Fremden nach Nicaragua und Costa Rica ist. Die beste Darstellung desselben soll nach dem Urtheile erfahrener Reisender ein gewisser Mr. Roberts in Constable Miscellany geliefert haben (Nautical Mag. 1840. IV, 857). Auch eine spanische Schilderung des Stromes giebt es, die in dem 5. und 6. Kapitel eines, wie es scheint, wenig bekannt gewordenen Werkes eines Capitains Gomez de Lara enthalten ist (House Reports. 30. Congr. 2. Sess. No. 145. S. 340). Squier lieferte endlich die erste genaue Karte des San Juan.

²⁾ Squier II, 220.

³⁾ Squier I, 24. Dies ist sicherlich richtiger, als die Angabe von Lawrence, der nicht aus eigener Anschauung urtheilen konnte, daß die Entfernung 10 Leguas betrage (a. a. D. V, 187).

⁴⁾ Between the great bassin of Nicaragua, in which are the lakes Managua and Nicaragua, that is to say between the western extremity of Lake Managua and the Pacific the Cordilleras are wholly interrupted, and we have only the great plains of Leon and Conejo rising to a elevation of about sixty feet above the lake and two hundred above the sea. Squier II, 220.

Sur den höchsten Punkt nur bis 615 engl. Fuß über den stillen Ocean ansteigend ¹⁾).

Bei allen alten und neuen Projecten wurde immer die Möglichkeit der Beschiffung des San Juan, sowie die der Seen mittelst größerer Fahrzeuge vorausgesetzt, so daß der Unterschied der einzelnen Pläne wesentlich darin lag, wie weit die Wasserstraße benutzt werden sollte. Bei vier solchen Projecten sollte nämlich ein Canal oder eine Eisenbahn gleich vom Nicaraguasee nach dem stillen Ocean geführt werden und zwar nach den Häfen Brito und San Juan del Sur oder nach den südlicher gelegenen Baien Salinas und Nicoya, während bei drei andern auch die Benutzung des Managua beabsichtigt wurde. Die eine dieser letzten Communicationslinien sollte nach der großen Fonsecabai ²⁾, die zweite etwas südlicher nach dem Hafen von Nealejo, die dritte und südlichste nach dem Tamarindahafen geführt werden. Von diesen verschiedenen Linien war nun die nördlichste, die nach dem Fonsecaagolf führende, bisher eine der am wenigsten berücksichtigten gewesen, obwohl sie, wenn sie sich als practicabel erweist, was Squier selbst in Bezug auf einen Canalbau nicht bezweifelt, als Communicationsweg ganz vorzüglich geeignet wäre. Sie geht von der großen nordöstlichen Bucht des Managua aus und durchschneidet die ausgedehnte und fruchtbare Conejo-Ebene bis zu etwa zwei Drittel ihrer Länge, wo sie auf einen weit in das Land eingreifenden, schmalen, flußähnlichen Einschnitt, den Estero Real, trifft ³⁾, welcher in dem Fonsecaagolf endet und sich südwärts bis auf 15—20 Meilen dem Managua nähert. Der Estero ist im größten Theile seines Laufes tief genug, indem Capt. Belcher im J. 1838 ihn von der Fonsecabai 30 M. aufwärts mit einem 10 Fuß tief gehenden Fahrzeuge untersuchen konnte ⁴⁾. Mit Leichtigkeit wäre Belcher noch weiter gekommen, hätten nicht heftige Gegenwinde das Ziehen seines Bootes zu sehr erschwert. Wie er hörte, soll der Estero 60 (30? G.) Meilen weit fahrbar sein; ist dies der Fall, fügt der Bericht hinzu, so muß derselbe bis nahe an den Managua selbst reichen. Auch

¹⁾ S. 146.

²⁾ Zeitschrift VI, 191.

³⁾ The Estero is one of the most beautiful natural channels, that can be imagined. Squier II, 244.

⁴⁾ Voyage round the world. London 1843. I, 236—237.

Welcher erklärte die Fonseca-Linie für die allervortheilhafteste für eine Canalanlage, und es bedürfte nach Squier hier nur eines 20 engl. Meilen langen Durchstichs, um das große Werk einer zwischenmeerrischen Wasserstraße zu Stande zu bringen, ja erhöhe sich diese Wasserstraße auch nicht zu der Höhe einer Weltcommunication, so wäre sie immer von dem allergrößten Vortheile für den Handel der inneren Theile von Honduras und Nicaragua und für die Abfuhr der Fülle ihrer Producte. Die Trefflichkeit des Foscagolfs wäre ein weiterer großer Vortheil für die Linie, die überdies durch eine der fruchtbarsten Regionen der Erde gehen würde ¹⁾. Rechnet man nun die Länge des San Juan zu etwa 90, die des Nicaraguasees gleichfalls zu 90, die des Panaloya zu 15, die des Managua zu 50, die des Plano del Conejo auch zu 50 engl. Meilen Länge, so betrüge die ganze Linie ungefähr 295 engl. oder fast 74 geogr. Meilen ²⁾.

Die zweite, unmittelbar darauf gegen Süden zu folgende Linie, die von dem Managua nach dem unter $12^{\circ} 29' 50''$ nördl. Br. und $87^{\circ} 6' 32''$ westl. L. Gr. gelegenen Südseehafen Realejo führt, geht von der großen nordwestlichen Bucht des Managua aus und folgt fast genau einer westlichen Richtung; sie ist es, auf welcher eine Buccanierhorde im J. 1685 verwüstend in den Isthmus eindrang und die damals in voller Blüthe stehende Stadt Leon, die Hauptstadt der heutigen Republik Nicaragua, einnahm und verbrannte. Auf sie machte zuerst Martin de la Bastide aufmerksam, indem er auf der Karte zu seinem Memoir eine Canallinie vom Managua nach dem gleich weiter zu erwähnenden Tostaflusse bereits verzeichnete. Dampier, der an dem Zuge der Buccaniers Theil nahm und eine Schilderung des Terrains in den Umgebungen Leons gab, wurde durch seine Darstellung auch Veranlassung, daß Herr v. Humboldt diesen Theil des Isthmus als einen zur Herstellung eines zwischenmeerrischen Communicationsweges vorzüglich geeigneten empfahl ³⁾. Später that dies noch Varella, der geneigt war, der Realejo-Linie sogar vor anderen den Vorzug zu geben ⁴⁾;

¹⁾ Squier II, 243.

²⁾ Squier rechnet den ganzen Weg nur zu 254 engl. Meilen (II, 246).

³⁾ Essai I, 213.

⁴⁾ Projet d'un canal de jonction de l'Océan pacifique et l'Océan atlantique à travers l'isthme de Panama. Paris 1845. S. 187.

aber am lebendigsten geschah dasselbe durch den jetzigen Kaiser der Franzosen in seiner bereits angeführten Schrift. Die große Ebenheit des Terrains zwischen dem Montagua und Realejo, dessen trefflicher Boden, die günstigen Gesundheitsverhältnisse von Leon und seiner Umgebungen, der Productenreichthum dieser Gegenden, endlich der Umstand, daß Realejo einen sehr guten Hafen besitzt, alles das zusammengefaßt, rechtfertigte es, gerade dieser Linie besondere Aufmerksamkeit zu schenken. So sprach sich z. B. schon Pedro de Andagoya ¹⁾ in seinem amtlichen Berichte vom J. 1534 in sehr günstigen Ausdrücken über die Verhältnisse dieses Theils des Isthmus aus ²⁾, sowie von demselben, dem einzigen Theile Nicaragua's, den er gesehen, fast 100 Jahre später der irische Dominicanermönch Th. Gage Veranlassung nahm, zu sagen, daß Nicaragua mit gutem Rechte das Paradies Amerika's genannt werde, sowie daß die Spanier selbst das Land Muhameds Paradies nannten ³⁾. Uebereinstimmend hiermit erscheinen Dampiers und Raveneau de Luffan's ⁴⁾ Schilderungen, indem der erstgenannte Berichterstatter den Weg von Realejo bis Leon 20 Meilen weit ganz eben und aus Savannen bestehend ⁵⁾ und zugleich die Lage des Orts sehr gesund fand ⁶⁾. So lernte ferner Stephens Leon's Umgebungen als eine schöne Ebene kennen, zu schön, setzt er hinzu, für das undankbare Volk, dem es die Güte der Natur verlieh ⁷⁾. Aehnliche Erfahrungen machten nach Chevaliers Angabe Rouhaud und Dumartrey über die Ebenheit des Isthmus zwischen Realejo und Tamazinda ⁸⁾, und endlich meinte noch Squier, daß Alle, welche die Ebene

¹⁾ Zeitschrift VI, 441.

²⁾ Esta era tierra muy poblada y muy fertil de todos mantenimientos de maiz y uvas i muchas gallinas de aquella tierra y unos perritos muy pequeños, que tambien los comian y muchos venados y pesquerías; tierra muy sana. Navarrete, Coleccion de los viages etc. III, 413. Siehe auch vorhin S. 553.

³⁾ Reisebeschreibung nach Neu-Spanien. Leipzig 1693. S. 408 und 409.

⁴⁾ Voyage fait au mer du Sud avec les Flibustiers de l'Amérique. Paris 1705. I, 115.

⁵⁾ The city of Leon is 20 miles up in the country. The way to it is plain and even thro' a Champion country of long grass Savannahs and spots of high woods. This city stands in a plain . . . It is incompassed with Savannahs etc. A new voyage round the world. London 1729. I, 218.

⁶⁾ Ebendort I, 221.

⁷⁾ II, 27.

⁸⁾ Annales des ponts et des chaussées 1844. VII, 237.

von Leon passirt hätten, darin übereinstimmten, daß hier die Cordilleren gänzlich aufhörten, und daß die weiten Ebenen der auf der Hälfte des Weges zwischen dem Managua und dem Meere, 15 — 18 engl. Meilen nur von dem ersten gelegenen Stadt Leon so ununterbrochen seien, daß man von dem flachen Dache der Kathedrale Leons aus das Südmeer sehe, und daß Gleiches wahrscheinlich mit dem Managua der Fall sein würde, hinderten dies nicht die zwischenliegenden Wälder ¹⁾. Noch ist aber das schon vor 6 Jahren durch Baily vorgeschlagene Nivellement dieses Weges nicht gemacht worden ²⁾, und nur allein das wissen wir über das Niveau der hiesigen Gegenden aus Belchers Aufnahmen, daß das flache Dach der Kathedrale Leons 240 Fuß über dem Meeresspiegel liegt, woraus dann wieder der letztgenannte Forscher die Höhe der Ebene selbst zu 140 Fuß schätzungsweise ableitete ³⁾. Noch viel geringer sind andere Bestimmungen, da A. G*** nach seinen genauen Untersuchungen im J. 1842 dem Prinzen N. L. Bonaparte mittheilte ⁴⁾, daß das Terrain von dem westlichen, 26 Fuß über dem Spiegel des Managua erhabenen Rande des letzten 2725 Yards weit allmählig bis 55 Fuß 6 Zoll, seinem Culminationspunkte in diesen Gegenden, aufsteige, worauf es sich bis nach dem Ocean allmählig wieder senke. Squier bemerkte hierzu, daß andere Berichterstatter den höchsten Punkt bis 49 Fuß erniedrigten, womit eine zu Boston im J. 1833 unter dem Titel: Mexico and Guatemala II, 285 erschienene Schrift sehr wohl übereinstimmt, indem auch sie die Höhe nur zu 51 Fuß angiebt ⁵⁾. Nicht minder günstig sind die hydrographischen Verhältnisse. Denn nicht allein, daß der Hafen von Realcjo vermöge seiner guten Beschaffenheit ⁶⁾ (Zuarros rühmt ihn als so vorzüglich, daß das spanische Vicekönigreich Guatemala keinen besseren und bequemeren besitze ⁷⁾) einen vortrefflichen Endpunkt der Linien abgiebt, so würden auch die in ihn tretenden Flüsse der Anlage einer Wasserstraße in hohem Grade förderlich sein. In dem Hafen münden näm-

¹⁾ II, 241 — 242.

²⁾ S. 149.

³⁾ I, 166.

⁴⁾ A canal 23.

⁵⁾ M. Chevalier in der Revue des deux mondes 1844. V, 47.

⁶⁾ Funnell bei Dampier IV, 81.

⁷⁾ I, 47; Belchers Urtheil über den Hafen lautet nicht so günstig (I, 28).

lich nicht allein im Norden der Realejosfluß oder der Rio Leja, ein sehr schöner Fluß nach des Buccanier-Geschichtsschreibers Ringrose ¹⁾ Angabe, sondern auch weiter im Süden noch ein zweiter Fluß, der Quiesalquaque oder Telica ²⁾, dessen unterer Lauf, der Estero Doña Paula, bei seiner Breite von 150—200 Yards und 60—80 Fuß Tiefe mehr die Natur eines ungeheuren marinen Canals hat, und der bis 3 Stunden von der Stadt Leon schiffbar ist. Nur das ist der Anlage einer Communicationslinie in diesen Gegenden hinderlich, daß Realejo durch seine sumpfige Umgebung ein überaus ungesunder Platz ist, wie schon Dampier versicherte ³⁾. Die Länge der Linie zwischen der Moabitabai des Managua und Realejo gab Michael Chevalier nach einem jungen französischen Forscher Léon Leconte zu 30 engl. Meilen an ⁴⁾, was viel zu wenig ist, da dieselbe, wie Squier bemerkt, 45 engl. Meilen beträgt. Die Länge des ganzen Weges durch Centralamerika nach Realejo hin würde hiernach etwa 90+90+15+50+45 d. h. 290 Meilen betragen, wofür Squier nur 254 setzt ⁵⁾. Die auf Herstellung des ganzen Weges zu verwendenden Kosten veranschlagte Prinz N. L. Bonaparte auf ungefähr 4 Millionen Liv. Sterling ⁶⁾, wovon 860,808 auf die Rectification des San Juan kämen.

Die dritte und südlichste Linie vom Managua aus würde durch den schmalsten, hier nur 18 englische Meilen breiten Theil des Landstreifens nach dem kleinen und wohlgeschützten Südseehafen von Tamarinda führen, der noch vor wenigen Jahren so unbekannt war, daß Chevalier ihn auf keiner ihm in Frankreich zu Gebote stehenden Karte finden konnte ⁷⁾, und dessen Stelle erst Squiers Karte von Nicaragua nachgewiesen zu haben scheint. Das Terrain für die Anlage eines Communicationsweges wäre hier günstig, indem Squier es ganz

¹⁾ The history of the Buccaniers. 4. Ausg. London 1741. II, 190.

²⁾ Squier II, 241. Prinz N. L. Bonaparte nannte den Telica Costa, welcher Name schon in dem Berichte von Dampiers Steuermann Junell vorkommt (IV, 82). Auffallend ist es deshalb, daß Squier versichert, daß ein Costafluß in dieser Gegend ganz unbekannt sei.

³⁾ This is a very sickly place sagt Dampier von Realejo I, 221.

⁴⁾ Revue des deux mondes V, 47.

⁵⁾ II, 246.

⁶⁾ Canal 30—32.

⁷⁾ Revue des deux mondes V, 42.

eben fand, doch ist es völlig unbewohnt und mit Wäldern bedeckt. Ein freilich nicht unübersteigliches Hinderniß wäre die Seichtheit des Managua, indem die Bai von Moabita in dieser Gegend bis eine Meile weit vom Westrande nicht 5 Klafter Wassertiefe hat ¹⁾.

Ergab sich aus dem bisher Gesagten, daß das Terrain für die 3 ersten hier erwähnten Linien sehr günstig ²⁾ und selbst für eine Canalanlage geeignet ist, so zeigt sich dasselbe in 3 folgenden Linien zwischen dem Nicaraguasee und dem stillen Ocean viel weniger eben und also auch für einen Canal in bedeutend geringerem Maße günstig. Dahin gehören namentlich die Linien nach der San Juan del Sur-Bai und nach der Salinas- oder Bolaños- und der Nicoya-Bai; nur eine vierte Linie gewährt nach den neueren Aufnahmen für das Gelingen eines Canalbaues Ausichten.

Die Linie nach der San Juan del Sur-Bai ist diejenige Nicaragua-Linie, auf welche man früher am meisten die Aufmerksamkeit gerichtet hatte, und auf welcher auch am frühesten Vermessungen angestellt worden sind. Letztes geschah schon im Auftrage der spanischen Regierung im Jahre 1781 durch Galisteo und durch den Gouverneur General Mathias de Galvez oder wenigstens durch einen von demselben beauftragten Offizier (Zeitschrift VI, 446). Von den Resultaten dieser Aufnahmen wurde damals in Europa nichts, wenigstens nichts außerhalb Spanien bekannt. Um so anerkennenswerther ist es, daß der gründliche französische Forscher M. de la Bastide aus dem Studium des geringen Materials, welches man damals in Europa über die spanischen Besitzungen in Amerika besaß, auf diese Linie neben der von Realejo als eine höchst geeignete zur Herstellung eines zwischenmeerischen Canals in Nicaragua, hinwies, wie dessen treffliche Abhandlung über die Nützlichkeit, ja Nothwendigkeit der Herstellung solcher Communicationswege ³⁾ in diesen Gegenden, und dessen Karte, auf welcher die Canallinie bereits verzeichnet ist, erweisen. De la Bastide schlug zur Erleichterung des Canalbaues die Benutzung eines

¹⁾ Esquier II, 239—240.

²⁾ Esquiers Specialkärtchen der Landschaft zwischen dem Fonsecagolfe und dem Managua zeigt die Lage der 3 Linien sehr anschaulich und ist überhaupt ein sehr werthvoller Beitrag zur Kenntniß eines der interessantesten Theile von Central-Amerika.

³⁾ De Laborde, Histoire abrégée de la mer du Sud. Paris 1791. 3 Vol. 8. II. App. 7—9.

Flusses, des Rio Partido, vor, der nach älteren spanischen Karten aus dem Süden kommen und in die San Juan del Sur-Bai, Bastide's Estero de Briro, münden sollte ¹⁾. Dies war freilich ein Irrthum, indem kein solcher der genannten Bai zugehender Fluß in diesen Gegenden sich befindet. Im Jahre 1838 erfolgte eine dritte Aufnahme dieser Gegenden auf Veranlassung des damaligen Präsidenten des centralamerikanischen Staatenbundes, des patriotischen und einsichtsvollen General Morazan, bekanntlich eines der ehrenwerthesten und bedeutendsten Persönlichkeiten, deren sich Central-Amerika in neuerer Zeit zu rühmen gehabt hat, durch den außer Dienst befindlichen britischen Marine-Lieutenant J. Baily, welcher über die Ergebnisse seiner Arbeiten zuerst einen kurzen Bericht in der Zeitschrift der londoner geographischen Gesellschaft ²⁾ und einen zweiten in seinem oft angeführten Werke über Central-Amerika veröffentlichte, nachdem Stephens bereits die Hauptzüge der Resultate von Baily's Arbeiten aus dessen ihm zur Einsicht gestatteten Papieren bekannt gemacht und dazu eine von dem Nord-Amerikaner Horatio Allen auf Grund von Baily's Daten angefertigte Profilzeichnung des projectirten Canals nach San Juan del Sur seinem Berichte hinzugefügt hatte. Endlich erfolgte in der Nähe dieser Linie in der zweiten Hälfte des Jahres 1850 noch eine vierte geometrische Aufnahme durch eine Gesellschaft nordamerikanischer Ingenieure unter Col. Childs, sowie genau um dieselbe Zeit der französische Ingenieur Myionnet-Dupuis Recognoscirungen hier und auf den anderen projectirten Communicationslinien in Nicaragua vorgenommen hat ³⁾, nach welchen derselbe im Jahre 1855 eine detaillirte Karte des Landes mit der Verzeichnung der Canallinien und der übrigen projectirten Verbindungswege herausgab ⁴⁾.

Durch die eben erwähnten verschiedenen Arbeiten und Squiers

¹⁾ Nach Bastide's Karte scheint man früher sogar geglaubt zu haben, daß der Rio Partido sich in seinem unteren Laufe bei der Stadt Nicaragua theile und daß ein Ast desselben in das stille Meer, der andere in den Nicaraguasee gehe.

²⁾ XIV, 127.

³⁾ Bulletin de la Soc. de Géogr. de Fr. 4^me Sér. IX, 101.

⁴⁾ Union des deux océans Atlantique et Pacifique par le transit ouvert à travers la république de Nicaragua, carte détaillée des cinq departements avec indication des principaux tracés du canal interocéanique approuvé par le gouvernement de Nicaragua, levée par M. Aug. Myionnet-Dupuys. Paris 1855.

ausführlichere Mittheilungen ¹⁾ ist die San Juan del Sur-Linie besser bekannt worden, als irgend eine andere in Nicaragua, doch scheinen die Untersuchungen von Galisteo, Galvez und Baily nicht ganz genau in derselben Richtung stattgefunden zu haben, obwohl sie alle drei wohl an dem nämlichen Punkte endeten. Dies scheint sich nämlich theils aus der verschiedenen Länge der nivellirten Linien, theils auch aus der Differenz in der Erhebung der durch die Nivellementslinien überschrittenen höchsten Punkte zu ergeben. Denn nach einem in den Archiven von Leon aufbewahrten, durch Thompson mitgetheilten, aber, wie es scheint, fehlerhaft copirten Nivellement, welches das von Galisteo sein soll, beträgt die Länge der nivellirten Linie 32,687 Yards ²⁾, wogegen die durch Baily nivellirte Linie nur 28,409 Yards Länge hatte ³⁾; ebenso stieg der höchste Punkt auf der letzterwähnten Linie bis 615 engl. Fuß auf, wogegen dies nur bis 272 Fuß bei den Galisteo'schen Vermessungen der Fall gewesen soll ⁴⁾. Ist dies richtig, so wäre Baily einer viel ungünstigeren Linie, als Galisteo, gefolgt, was besonders bei der Anlage eines Canals, wie ihn Baily vorschlug, zu berücksichtigen war.

¹⁾ Squier II, 230 — 236.

²⁾ Thompson 520.

³⁾ Squier II, 231.

⁴⁾ Squier II, 231. Ueber die beiden spanischen Nivellements existiren so spärliche Nachrichten, daß es nicht einmal mit Bestimmtheit feststeht, daß sie verschieden sind, wie das letzte namentlich Marure, der als geborener Guatemalauer mit der Geschichte dieser Arbeiten wohl bekannt sein konnte, mit Entschiedenheit behauptete (S. 8), wogegen Andere beide Nivellements als identisch ansahen, da sie nicht allein fast in dieselbe Zeit fielen, sondern auch Galisteo von dem Gouverneur Galvez zu seiner Arbeit ausdrücklich befehligt wurde. Wären aber die beiden Arbeiten wirklich verschieden, so würden wir in der That von den Ergebnissen der Galvez'schen gar nichts wissen und von der Galisteo'schen nur das Wenige mit Zuverlässigkeit, was Herr v. Humboldt nach einer durch den berühmten spanischen Geo- und Hydrographen D. Fel. Banzá erhaltenen Notiz mittheilte (Voyage IX, 129; Essai II, 362; Berghaus Hertha VI, 155). Es betrifft dieselbe die Höhe der Oberfläche und des Bodens des Nicaraguaasees, die resp. mit 134° 7' 11" und 46' span. gesetzt wird, während Marure, dem wir hier gefolgt waren (Zeitschrift VI, 446), angeblich auch nach Galisteo dafür resp. 135 und 55 span. Fuß hat, weshalb, wenn die letzte Zahl richtig ist, der Nicaraguasee etwas weniger tief sein müßte, als sich aus den Zahlen bei Herrn v. Humboldt ergibt. Nach dem hier Gesagten erscheint zugleich die früher gegebene Notiz (VI, 446), daß Thompson die Resultate von Galvez, Baily die von Galisteo mitgetheilt hätte, nicht genau. Das von Thompson veröffentlichte Nivellement wird allerdings von Squier (Nicaragua II, 231) für verschieden von dem Galisteo'schen gehalten, aber Baily, der die Papiere über das letzte auffand, hat selbst nichts darüber veröffentlicht.

Nächst einigen guten Eigenschaften, welche diese Linie besitzt und die besonders in ihrer Kürze (der Isthmusstreifen hat hier, wie angegeben, nur 17 engl. Meilen Breite) und der Möglichkeit der Benutzung der kleinen, aber ziemlich geschlossenen und 3, 6—9 Klafter tiefen San Juan del Sur-Bai als Hafen bestehen ¹⁾, hat dieselbe auch einige nicht vortheilhafte Eigenthümlichkeiten. So ginge sie durch ein weniger ebenes Terrain, als die drei ersten Linien, indem nur bis 14,420 Yards von den Rändern des Nicaraguasees sich ein günstiges, ebenes, waldloses und fruchtbares Terrain befindet, und ebenso hätte dieselbe von der Meeresküste her 7—8 Leguas weit bis zu der Stadt Nicaragua eine völlige Einöde zu passieren, in der sich nicht eine menschliche Wohnung befindet, wogegen die Hügelzüge auf der Wasserscheide dicht bewaldet sind. In Folge dieser Menschenleerheit findet jetzt nur ein sehr geringer Verkehr von der Bai aus seewärts statt. Auch das ist ein großer Uebelstand für die Linie, daß hier 5 Monate des Jahres hindurch sehr heftige Winde an der Küste wehen, im Januar und Februar wüthende Nordostwinde und drei weitere Monate vom August bis September längs der 200 engl. Meilen langen Erstreckung der Küste von Punta Desolada im Norden an bis Cabo Belo im Süden, wo der Küstenrand zurücktritt und einen großen Golf, den Papagayengolf (Goloso de Papagayos) ²⁾ bildet, die fürchterlichen, unter dem Namen der Nortes, Tapayaguas oder Papagayos bekannten, von Norden nach Südwesten wehenden Winde, welche das Einlaufen der Schiffe in die San Juan del Sur-Bai und die übrigen, dem See von Nicaragua gegenüberliegenden Südseebaiern gar sehr erschweren. Sollte auf dieser Linie, wie wenig wahrscheinlich, noch ein Canal zu Stande kommen, so würde auf der ersten, 8 engl. Meilen langen ebenen Strecke zunächst dem See eine einzige Schleuse zureichen, aber auf der folgenden, nur eine Meile langen, der Bau von 6—7 Schleusen wegen eines 64 Fuß betragenden Ansteigens des Terrains erforderlich sein, auf der dritten Strecke von 3 engl. Meilen Länge, welche den höchsten Theil der Linie auf einem ebenen Plateau, dem

¹⁾ Squier giebt einen Plan des Hafens.

²⁾ M. v. Humboldt, Essai I, 217; Alexander in den House Reports. 30. Congress. 2. Sess. No. 145. S. 44. Schon Gomara kannte den Golf unter diesem Namen (Historia de las Indias Fol. CVIII, a).

Cumbre de la Palma, umfaßt, ein unterirdischer Canal ausgeführt und endlich noch die letzte 3 Meilen lange Strecke von 200 Fuß Gefälle bis zum stillen Meere abermals durch Schleusen ausgeglichen werden müssen ¹⁾. Zu dem Bau des Canals ließe sich endlich auf 6792 Yards Länge der Lajasfluß mit Vortheil benutzen, wenn man ihn canalisirte. Freilich liegt derselbe, der eine Breite von 50, 60 bis 100 Yards hat und stellenweise bis auf 30 Yards sich verschmälert ²⁾, einen Theil des Jahres trocken. Die Kosten eines Canals auf dieser Linie berechnet Garella zu 148,255,000 Francs.

Die zweite südlichere von dem Nicaraguasee nach dem stillen Ocean projectirte Linie, die nach der Salinas- oder Bolaños-Bai, besitzt in Bezug auf Kürze noch einen Vorzug vor der eben erwähnten, indem sie bei dem tiefen, zwischen dem 11° — 11° 6' stattfindenden Einschneiden der genannten Bai, die selbst, gleich der San Juan del Sur-Bai, ein Theil des großen Papagayosgolfs ist, nur 13½ engl. Meile lang und also die kürzeste von allen auf dem Isthmus projectirten Linien sein würde. Bisher war jedoch die Gegend, wodurch dieselbe führen sollte, sehr wenig bekannt, da sie erst im Jahre 1848 zum ersten Male durch den Naturforscher N. Dersted aus Kopenhagen und den Dr. Guttieriz auf Veranlassung des Ministers D. B. Calvos von Costa Rica untersucht worden ist, indem die Gegend schon von diesem Staate in Anspruch genommen wird. Dersted veröffentlichte einen Auszug aus dem amtlichen, an den Minister durch ihn abgestatteten Berichte in der Zeitschrift der londoner geogr. Gesellschaft 1851, XXI, 96—98, sowie der Bericht selbst vollständig schon früher in dem Colonial Magazine 1850, XIX, 474—477 erschienen war. Daraus ergibt sich nun, daß die Salinas-Linie nur bis 130 engl. Fuß über den See und auf das Doppelte etwa, nämlich bis 258 Fuß, über den Meeresspiegel anzusteigen hätte, ferner, daß der in den See fallende Sapoafluß einen Canalbau, freilich immer mit Schleusen, gar sehr erleichtern würde, da er einer der größten, dem See zugehenden Flüsse ist, der schon jetzt 1 Legua weit von der Mündung mit den größten Barken beschrift werden kann, 200 Yards breit und 2—3 Yards tief gefunden wurde, und da

¹⁾ Stephens I, 413. Auch Squier giebt, wie Stephens, ein Profil der projectirten Canallinie.

²⁾ Bailly 140; Squier II, 234.

die Breite des Flusses in $\frac{1}{4}$ Legua Entfernung vom See noch bis auf 10 Yards steigt, sich dann aber wieder verringert. In etwa $1\frac{1}{2}$ L. vom Ufer erschweren zwar augenblicklich Stromschnellen die Fahrt, doch ließe sich nach Dersted's Angabe dieser Theil des Stromlaufes leicht reguliren. Geschähe dies überhaupt auf $1\frac{3}{4}$ Leguas der Länge des Sapoa, wo dieser nicht unmittelbar schiffbar ist, so wäre nur ein 14,500 Yards langer Canal zu erbauen, was nicht schwierig sein soll, da das hier überall anstehende Gestein, eine Porphyrart, ziemlich mürbe ist und sich leicht brechen läßt. So günstig aber auch Dersted die Linie schilderte, zeigte sie sich doch bei einer späteren Untersuchung, nachdem eine englische Gesellschaft von der Costa Rica-Regierung ein Privilegium erhalten hatte, als unpracticabel, wie wenigstens ein von dem britischen Viceconsul in Nicaragua an Lord Palmerston geschriebener Brief versicherte ¹⁾. Von dem Terrain dieser Gegend gaben Dersted und nach dessen Ergebnissen Squier eine Zeichnung, sowie beide auch eine Profilzeichnung des projectirt gewesenen Canals.

Außer den eben erwähnten beiden Linien wurde vor etwa 30 Jahren im Bereiche Nicaragua's nach seinen alten Grenzen noch eine dritte in Betracht gezogen, die von dem Nicaraguasee nach dem 12 Leguas langen, 6 Leguas breiten, durchschnittlich 60 Fuß tiefen und 25 — 30 Meilen davon entfernten Nicoyagolf, in welchem der Entdecker Nicaraguas, Gil Gonzales de Avila, im Jahre 1520 landete, führen sollte. Es war eine niederländische Gesellschaft, welche auf diese jetzt schon in dem nordwestlichsten Theile von Costa Rica gelegene Linie ihr Augenmerk richtete ²⁾, wohl aber mit Unrecht, da nicht allein gar keine Terrainuntersuchung vorangegangen war, sondern auch die zuverlässigeren Karten dieser Gegenden darauf hinzuweisen scheinen, daß die Herstellung eines Canals in der angegebenen Richtung eine Unmöglichkeit sein möchte. Von dem im Süden des Nicaraguasees gelegenen 5200 Fuß hohen Drossivulkan geht nämlich eine Bergkette aus, die ihre Richtung nach Südosten fortsetzt und für jede Wasserverbindung ein unübersteigliches Hinderniß bilden dürfte.

Die Geschichte des Communicationsweges durch Nicaragua hat in den letzten 30 — 35 Jahren mancherlei Phasen erlebt. Wenige

¹⁾ Squier II, 230.

²⁾ House Reports No. 145, S. 377, 440.

Jahre nur nach der erlangten Unabhängigkeit dieser Gegenden von der spanischen Herrschaft, schon im Jahre 1823, brachte nämlich Señor Manuel Antonio de la Cerda, der später Gouverneur von Nicaragua wurde, die Angelegenheit bei dem centralamerikanischen Congresse erfolglos vor ¹⁾, worauf sich auf den Betrieb des stark bei dem Handel nach Guatemala betheiligten Hauses Barclay in England eine Gesellschaft zur Ausführung eines Canals bildete ²⁾, in deren Vertretung Baily am 18. Septbr. 1824 der centralamerikanischen Regierung Vorschläge machte. Schon am 2. Febr. 1825 folgten Vorschläge auch von Nord-Amerika aus, die von dem Col. Charles Bourke und M. Mathew Vlanos unterzeichnet waren. Beide Anträge fanden aber aus unbekanntem Gründen keine Erledigung, obwohl besonders die letzterwähnte Gesellschaft nicht unvortheilhafte Anerbietungen gemacht hatte ³⁾, doch faßten die centralamerikanischen beiden gesetzgebenden Versammlungen am 16. Juni und 11. Juni 1825 den Beschluß, daß die Regierung allen Unternehmern des Project's Schutz gewähren solle, daß ferner der centralamerikanische Staatenbund die auf das Unternehmen verwandten Fonds als seine eigene Schuld ansehen, daß die Einnahme von den Passagiergeldern nach Abzug der Unterhaltungskosten des Canals ausschließlich zur Bezahlung der Zinsen und zur Amortisation des Capitals dienen sollte, endlich daß die Schifffahrt auf dem Canal allen Nationen ohne Unterschied freistehet. Es war die letzte Bedingung dieselbe, auf die, wie wir gesehen haben (VI, 537), auch der nordamerikanische Staatssecretair als eine nothwendige bei Concessionirung von Unternehmungen solcher Art in Central-Amerika gedrungen, und die in der That seitdem in allen Documenten für den Zweck ihren Platz gefunden hat; so in der Concession, welche Garay ertheilt wurde ⁴⁾ und ebenso in den beiden neuesten, die das Nicaragua-Gouvernement, dann das neugranadische verliehen, das letzte der Atrato-Cupicá'schen Canalgesellschaft. Kurze Zeit vorher (8. Febr. 1825) hatte auch der Geschäftsträger der centralamerikanischen Staaten, Don A. J. Cañas, die früher erwähnten Schritte in Nord-Amerika

¹⁾ Squier II, 251.

²⁾ Thompson 193, 197; Squier II, 251.

³⁾ Squier II, 252.

⁴⁾ El transito abierto en el istmo será neutral y comun à todas las naciones, que se hallen en paz con la Republica mexicana (§. 3). Ramirez 5.

zur Förderung des Unternehmens gethan. Auf Grund der von dem centralamerikanischen Congress gestellten Bedingungen meldeten sich sofort zwei Unternehmer, nämlich wieder das englische, durch den unermüdlischen Baily vertretene Handlungshaus Barclay u. Comp., dann die new-yorker Gesellschaft, als deren Agent C. Beneke thätig war (s. hier 536). Trozdem daß die letzte die Concession am 14. Juni 1826 erhielt, vermochte sie doch das Unternehmen nicht auszuführen, da ihr die Geldmittel fehlten, indem die Betheiligung britischer Capitalisten, welche Aaron H. Palmer das Jahr darauf in England persönlich für das Unternehmen zu gewinnen suchte, ausblieb. Im Herbst 1827 ¹⁾ gab die nordamerikanische Gesellschaft das Unternehmen sogar ganz auf. Nun ruhten die Projecte einige Zeit, bis unter der speciellen Protection des Königs Wilhelm I. im October 1828 in den Niederlanden eine Gesellschaft für den Zweck zusammentrat. In Folge dessen kam im März 1829 der General Verweer als Bevollmächtigter des Königs nach Guatemala, aber die in Central-Amerika inzwischen ausgebrochenen Unruhen traten den Verhandlungen hindernd in den Weg ²⁾, so daß erst am 21. September und 18. December das Decret des centralamerikanischen Congresses erfolgte, wodurch der niederländischen Gesellschaft der Bau des Canals gestattet wurde. Ein Paragraph desselben bestimmte, daß dieser, wenn es die Möglichkeit gestattete, weit und tief genug sein sollte, um Schiffe der größten Art aufzunehmen ³⁾. Ein anderer legte der Gesellschaft die Pflicht auf, dem centralamerikanischen Gouvernement sofort 3 Millionen Dollars vorschußweise zu zahlen. Von dem Actien-Capital übernahm der König der Niederlande die Hälfte. Der Abschluß dieser Verträge fiel aber mitten in die politischen Verwirrungen in den Niederlanden, welche auf die damalige Abtrennung Belgiens folgten; das Project mußte deshalb unausgeführt bleiben, was man in Central-Amerika sehr schmerzlich empfand ⁴⁾. Neue Versuche von hier aus im Jahre 1832, die Verhandlungen mit den Niederländern wieder anzuknüpfen, und dahin zielende Beschlüsse

¹⁾ Equier II, 255.

²⁾ House Reports. 30. Congr. 2. Sess. No. 145. S. 248.

³⁾ Das sehr weitläufige Decret steht vollständig in den House Reports No. 145, S. 251—264; einen Auszug daraus giebt Equier II, 257.

⁴⁾ Equier II, 258.

des Staats von Nicaragua hatten keinen besseren Erfolg ¹⁾, so daß man in Central=Amerika die Augen wieder vorzugsweise nach den Vereinigten Staaten richten mußte ²⁾, indem diese, wie M. de la Bastide schon vor 60 ³⁾ und Bourgoing vor fast 50 Jahren ⁴⁾ bestimmt vorausgesehen, das größte Interesse an dem Zustandekommen des Verbindungsweges haben mußten. Wirklich fehlte es auch in den Vereinigten Staaten nicht an wiederholten Bestrebungen, die Angelegenheit zur Ausführung zu bringen, indem im Jahre 1837 eine Gesellschaft zu New=Orleans und New=York für den Zweck sich bildete, an welcher der Senator von Louisiana, Pierre Soulé, der bekannte spätere nordamerikanische Gesandte zu Madrid, Theil nahm, die aber in Folge der damaligen Unruhen in Central=Amerika, wodurch die völlige Auflösung des centralamerikanischen Staatenbundes vorbereitet wurde, ihre Absicht wiederum verfehlte. Aaron Clark und die ihm verbündete Gesellschaft ⁵⁾ erreichten in demselben Jahre keinen besseren Erfolg, wie es endlich auch im Jahre 1849 geschah, als ein Mr. Brown im Namen einiger Einwohner von New=York mit dem Bevollmächtigten des Staats Nicaragua, General Muñoz, am 14. März 1849 einen Vertrag

¹⁾ Squier II, 258.

²⁾ All concur and every one seems tacitly to look forward to the United States for the completion of this grand project. Depesche des nordamerikanischen Consuls H. Savage an van Buren vom 3. December 1830. House Reports. 30. Congr. 2. Sess. No. 145. S. 249.

³⁾ de la Bastide sah nämlich das Interesse, welches die Bewohner der Vereinigten Staaten an dem Zustandekommen des Communicationsweges in Nicaragua haben würden, und die vorzügliche Geeignetheit dieses Landes für den Zweck sehr klar ein, wie folgende Worte desselben erweisen: *Aucun point de l'Amérique ne présente autant de possibilité et d'avantages réunis, que le lac de Nicaragua. . . . Outre la brieveté de trajet dans cet isthme et la commodité du terrain très uni, sans asperités et formant une plaine, le lac de Nicaragua offriroit les inappréciables avantages d'un port dans le centre de la terre ferme, inaccessible aux ennemis (de Laborde, Histoire abrégée de la mer de Sud II, 10); und ferner: Ici au contraire les fertilités et les avantages, sur tout celui de la proximité se trouveroient tous du côté des États-Unis (II, 27) und endlich sagte der Autor schon damals sehr prophetisch, wie die neuesten Ereignisse in Nicaragua bestätigten: *Il résulte de cet exposé, que le voisinage les plus dangereux pour les possessions espagnoles, soit par terre, soit par mer, est celui des États-Unis (II, 33).**

⁴⁾ Zeitschrift VI, 455.

⁵⁾ Ebend. S. 538.

abgeschlossen hatte. Die Bedingungen desselben erhielten nämlich weder die Genehmigung des Nicaragua=Gouvernements, noch die der Gesellschaft ¹⁾. Bei dem Fehlschlagen so mannigfacher Versuche, mit Hilfe der Bewohner der Vereinigten Staaten das gewünschte Ziel zu erreichen, durfte man in Central=Amerika natürlich andere Wege, die sich zu eröffnen schienen, nicht ganz außer Acht lassen. Auch sie gelangten nicht besser. Dazu gehörte der von den beiden Staaten von Nicaragua und Honduras mit dem schon erwähnten Pierre Rouhaud im Jahre 1838 eingegangene Vertrag, um in Frankreich eine Gesellschaft zu einem Canalbau zu Stande zu bringen ²⁾, dahin strebten die Bemühungen des vorzugsweise zur Regelung der kirchlichen Angelegenheiten dieser Gegenden nach Rom gesandten Prälaten D. George Biteri, ferner die Schritte des damaligen Gesandten von Nicaragua in Frankreich D. Francisco Castellon bei der französischen Regierung und dann in Belgien, wo es Castellon sogar gelungen war, mit einer unter dem Patronat des Königs der Belgier stehenden Gesellschaft einen Vertrag zu schließen. Auch kam noch ein Vertrag der Art im April 1846 zwischen dem nicaraguaischen, bei den neuesten diplomatischen Verhandlungen seines Gouvernements mit den Vereinigten Staaten zu Washington wiederum thätig gewesenen Diplomaten D. Marcoleta, welcher damals als Geschäftsträger in Brüssel fungirte, mit dem jetzigen Kaiser der Franzosen zu Stande ³⁾, indem man von der Mitwirkung des Prinzen große Hoffnungen für das Gelingen des Unternehmens hegte. Aber nachdem alle diese Versuche völlig fehlgeschlagen waren, wurde das Nicaragua=Gouvernement zuletzt entmuthigt, und es ist deshalb in der That nicht zu verwundern, daß, als demselben im J. 1849 noch einmal Vorschläge durch einen nordamerikanischen Bürger, den Hr. Cornelius Vanderbilt, in seinem und mehrerer New=Yorker Namen gemacht wurden, es nicht geneigt war, darauf einzugehen, bis Squier im amtlichen Auftrage die Versicherung gab, daß die Central=Regierung der Vereinigten Staaten an dem Gelingen der Vorschläge eifrigen Antheil nehme und geneigt sei, ihren Angehörigen eine Charte zu ertheilen. In Folge dessen ging die Regierung Nicaragua's willig

¹⁾ Squier II, 262.

²⁾ Ebendort II, 259.

³⁾ Ebendort II, 261.

auf das Anerbieten ein und ertheilte den Unternehmern, die sich als amerikanische atlantische und stille Meer = Schiffahrts = Canal = Gesellschaft (American Atlantic and Pacific Ship Canal Company) constituirte hatten, am 27. August des genannten Jahres eine vortheilhafte Concession behufs Herstellung eines Schiffahrts = Canals von der Mündung des San Juansflusses oder eines anderen besser geeigneten Punktes am atlantischen Ocean bis zum Hafen von Realejo oder bis zu einem passenderen Orte am stillen Ocean ¹⁾. Das Privilegium wurde auf 28 Jahre von dem Augenblicke der Vollendung des Canalbaues an ertheilt; der Beginn des letzten sollte innerhalb 12 Monaten, die Vollendung in 12 Jahren erfolgen, wenn nicht außerordentliche Naturereignisse, wie Erdbeben, Hindernisse verursachten. Nach 28 Jahren hätte der Canal kostenfrei in die Hände des Staats von Nicaragua zurückzufallen, doch wurden der Gesellschaft auf weitere 10 Jahre 15 pCt. Zinsen von dem verwandten Capital aus den reinen Ergebnissen des Betriebs zugestanden, falls die Baukosten nicht 20 Mill. Dollars überstiegen; träte dieser Fall ein, so wurde den Capitalisten ein weiterer 20jähriger Zinsgenuß garantirt. Auch durch dieses Document erhielten die Individuen, Waaren und Schiffe aller Nationen das Recht, den Canal zu passiren, indem Squier von seiner Regierung den bestimmten Auftrag erhalten hatte, auf die Aufnahme der Bestimmung zu dringen. Der Vertrag erregte aber in England sofort Anstoß, weil man in ihm einen Eingriff Nicaragua's in die Rechte des von England protectionirten sogenannten Mosquitokönigs sehen wollte, für den England die Herrschaft über den ganzen Lauf des San Juan und über den an der Mündung desselben gelegenen Ort San Juan del Norte oder San Juan de Nicaragua, in neuerer Zeit Greytown genannt, in Anspruch nahm. Deshalb bestrebte sich die britische Diplomatie mit allen Kräften, die Ratification des Vertrags durch die Legislatur Nicaragua's zu hintertreiben, jedoch unsonst, indem die letzte durch ihren Beschluß vom 23. September 1849 dem Vertrage einstimmig ihre Zustimmung ertheilte ²⁾, wogegen die Anerkennung desselben

¹⁾ Squier II, 268 — 272, wo sich das Document fast vollständig abgedruckt findet.

²⁾ Squier II, 273.

durch die nordamerikanische Regierung auf sich warten ließ. Auch der am 19. April 1850 zwischen Großbritannien und den Vereinigten Staaten abgeschlossene, in der neuesten Zeit viel besprochene Clayton-Bulwer'sche Vertrag, durch welchen sich beide Mächte verpflichteten, den Bau eines zwischenmeerischen Canals (§. 3) und jedes anderen practicablen durch den Continent führenden Weges (§. 7) vor ungerechten Angriffen zu schützen und dessen Zustandekommen zu fördern, übte wegen der über die Auslegung der klaren Worte anderer Bestimmungen des Vertrags durch England erhobenen Differenzen keine praktische günstige Wirkung aus. Dennoch und inmitten der abermals in Nicaragua entstandenen politischen Wirren, welche im Jahre 1851 sogar zum Zerfallen dieses Staats in zwei kleinere führte, an deren Spitze die stets rivalisirenden Städte Leon und Granada standen, ließ sich die amerikanische Schiffahrts-Gesellschaft in ihren Unternehmungen nicht stören, indem sie im Herbst 1850 eine Gesellschaft von Ingenieuren unter der Leitung des Hauptingenieurs Col. Orville W. Childs und dessen ersten Gehilfen J. D. Fay zur Untersuchung des Terrains nach Nicaragua sandte und im J. 1851, als die Auswanderung nach Californien sich auch Nicaragua mächtig zuwandte, den Director, einen kleinen Dampfer, auf dem San Juan aufwärts fahren ließ, um eine regelmäßige Schiffahrt auf dem Nicaraguasee behufs des Passageverkehrs bis zur Vollendung des Canals herzustellen. Letztes gelang vollständig, und seitdem besteht eine ununterbrochene Schiffahrt mittelst 5 Dampfern auf dem San Juan und dem See, doch fahren die Dampfer auf dem Strome von dessen Mündung an nur 85 engl. Meilen weit, wozu sie 20 Stunden bedürfen, während in der übrigen geringen Strecke einheimische Fahrzeuge (bongos) Personen und Waaren befördern müssen. Ueber die Arbeiten der Ingenieur-Commission erschien bereits im Jahre 1852 ein Bericht zu New-York unter dem Titel: Report of the survey and estimation of the coast of constructing the interoceanic ships canal from the harbour of San Juan del Norte (Greytown) on the Atlantic to the harbour of Brito on the Pacific in the state of Central America, made for the Atlantic and Pacific Ship Canal Company in the year 1850, 1851, 1852 by Orville W. Childs Chief Engineer and J. D. Fay, Principal Assistant. Da ich diesen Bericht leider nicht benutzen kann, so vermag ich nur aus anderweitigen

Quellen ¹⁾ anzugeben, daß die Commission eine von den bisher bekannten abweichende und so günstige Linie zwischen dem Nicaraguasee und dem stillen Ocean gefunden hat, daß man selbst nicht mehr an die bisher günstigsten nach dem Fonseca Golf und nach Realejo zu denken nöthig hat. Auf dieser Linie läßt sich nämlich, wie versichert wird, ein künstlicher Canal für Handelsschiffe mit viel geringeren Schwierigkeiten und Kosten, als auf der alten Baily'schen Linie zwischen dem Lajas und dem stillen Ocean, erbauen. Die von der Commission vorgeschlagene Linie würde die Reisenden zuerst von San Juan del Nicaragua durch einige Lagunen, dann bei Juanillo in das Thal des San Juan führen; hierauf hätte dieselbe entweder in dem Flusse aufwärts zu gehen, wozu es einiger Dämme und Schleusenanlagen bedürfte, oder einem seitlichen, mit 14 Schleusen versehenen offenen Canal bis auf die Höhe bei San Carlos, dem Austrittspunkte des San Juan aus dem Nicaraguasee, zu folgen. Letzter wäre sodann bis zu der an seinem Westrande und südlich von der Mündung des Lajas gelegenen, einzig auf Squier's Karte von Nicaragua genannten Virginbai zu überschiffen. Von der Virginbai ist der stille Ocean nur 12 engl. Meilen entfernt, aber man beabsichtigt den Canal nicht direct nach der nächsten Bai, der San Juan del Sur-Bai zu bauen, weil dieselbe als zu klein erscheint, sondern in nordwestlicher Richtung nach der nördlich davon gelegenen Brito-Bai, welche auf Baily's Karte viel deutlicher, als auf der von Squier verzeichnet ist und zur Anlegung eines Hafens vorzüglichlicher geeignet sein soll ²⁾. So würde der neue Canal die alte Baily'sche Route schneiden. Im Jahre 1852 legte man den Weg von der Virginbai nach dem stillen Ocean noch mit Maulsefeln zurück. Um dieses zu vermeiden, erbaute man damals eine Holzbahn, wie dergleichen in den holzreichen Gegenden der Vereinigten Staaten häufig sind. Kämen Childs Pläne zur Ausführung, so müßten, da der Canal einen beträchtlichen Bergrücken zu durchschneiden hätte, hier gleichfalls 14 Schleusen erbaut werden. Die

¹⁾ Emil Chevalier in den *Annales du commerce extérieur* 1853, No. 611, S. 7 und in *Bull. de la soc. de Géogr. de Fr.* 4^{me} Sér. 1852. IV, 66—69. The practicability and importance of a ship canal to connect the Atlantic and Pacific Oceans (vom Ing. Kelley). New York 1855.

²⁾ Bei der Aufzählung der neueren ishmischen Passageprojecte widmete Capt. Fitzroy diesem neuen amerikanischen keine besondere Aufmerksamkeit. *Journal of the Geogr. Soc. of London.* XXIII, 172—173.

ganze Länge der Isthmuspassage setzt übrigens Childs zu 203 engl. M. wovon 119 auf die Strecke von San Juan de Nicaragua bis San Carlos, also mehr, als frühere Berichtersteller angenommen haben, weitere 65½ auf die Fahrt von San Carlos bis zur Virginbai, endlich 18½ auf den Canal bis Brito fallen. Die Kosten des ganzen Unternehmens veranschlagte Childs auf 31,538,319 Doll. 55 C.; mit seinen Ansichten und Vorschlägen erklärten sich zwei andere ausgezeichnete Ingenieure, M. James Walker und Col. Ed. Aldright, welche auf Bitte der Gesellschaft vom britischen Gouvernement bestimmt gewesen waren, sie zu prüfen, im Wesentlichen einverstanden ¹⁾. Schon seit einigen Jahren befördern regelmäßige Dampfbootfahrten von New-York nach San Juan del Norte, sowie von San Juan del Sur nach San Francisco die californischen Reisenden. Von den späteren Schicksalen des Canalbaues ist uns hier nichts bekannt geworden; käme er zu Stande, so würde er also auf der 7., in Nicaragua projectirten Communicationslinie liegen.

Das Gebiet der im Süden Nicaragua's gelegenen Republik Costa Rica war bei den Untersuchungen über zwischenmeerische Communicationswege wegen seiner meist bedeutenden Erhebung über den Meerespiegel bisher nur wenig in Betracht gezogen worden, dennoch hat man hier in neuerer Zeit eine für den Bau einer Eisenbahn geeignete Linie, die im südlicheren Theile des Staats sich befinden soll, wiederholt in Vorschlag gebracht, aber noch fehlt jede genauere Kenntniß derselben. Der erste, der davon Erwähnung that, war der Nord-Amerikaner J. H. Alexander, welcher in seinem öfters schon erwähnten Memoir über die Communicationswege zwischen dem atlantischen und stillen Decan ²⁾ mit wenigen Worten darauf aufmerksam machte, daß zwischen dem Chiriquigolfe (Admiralitätsbai oder Chiriquilagune, Zeitschrift VI, S. 5) im Norden und dem Golfo dulce (Chiriquibai, ebend. S. 5) im Süden der Isthmus bis auf 35 engl. Meilen sich verschmälere, und daß ein Mr. Wheelwright von den Landesbewohnern gehört habe, es fände sich hier eine tiefe, den westlichen Gebirgszug durchbrechende Schlucht, aber er fügt hinzu, daß selbst Wheelwright bei dem Anblicke der Localität an der Richtigkeit der Angabe zweifelte. Wenige Jahre darauf,

¹⁾ The practibility 53.

²⁾ House Reports of the Americ. Congr. 30 Congr. 2 Sess. No. 145. S. 43.

im Jahre 1853, berichtete wieder Capt. Fitzroy ¹⁾, daß ein Civil-Ingenieur aus Philadelphia, Namens Norris, in einer dort unter dem Titel: *Description of a road across Central America* erschienenen Druckschrift behauptete, die Cordilleren erniedrigten sich hier zwischen den beiden Bergen gar bis auf 160 Fuß, doch wäre diese Angabe nur nach dem Augenmaße gemacht. Norris stützte sich dabei auf das aus verschiedenen Zeiten herrührende übereinstimmende Zeugniß dreier von ihm namentlich aufgeführten Männer, sowie auf ein ferneres von noch fünf zuverlässigen Bewohnern der Stadt David, des Hauptorts der zu dem jetzigen Staat Isthmus gehörenden Provinz Chiriquí. So sehr war Norris überhaupt von dieser Entdeckung eingenommen, daß er am 1. Dec. 1851 den Unternehmern der Panamá-Eisenbahn, in deren Diensten er gestanden hatte, zu dem Besitze eines Privilegiums Glück wünschte und hinzufügte, daß dasselbe mehr Werth, als die Panamá-, Nicaragua- oder Tehuantepecbahn habe, indem er eine Chiriquíbahn selbst der über Panamá vorziehe. Indessen stehen diese Behauptungen nur isolirt da, indem schon bei den allgemeinen Terrainuntersuchungen, zu denen in Folge der geringen Breite des Isthmus und behufs Anlage einer zwischenmeerischen Canalverbindung der englische Unternehmungsgeist vor einigen Jahren sich bestimmen ließ, die Schwierigkeiten und Kosten so groß gefunden wurden, daß man den Plan bald wieder aufgab ²⁾. Daß ein Durchbruch der Cordilleren hier vorhanden ist, wenn auch nicht so günstiger Art, wie Norris annimmt, scheint sich auch aus einem neueren französischen Berichte zu ergeben. Als nämlich der costaricanische General-Consul zu Paris, Gabriel Lafond, im Jahre 1849 von der Republik Costa Rica ein sehr großes, aber fast menschenleeres Terrain rund um den Golfo Dulce zum Geschenke erhielt, um es mit europäischen Colonisten zu besetzen und zu cultiviren, mußte sofort an die Möglichkeit der Auffindung eines leichten Communicationsweges gedacht werden. Capt. Colombel, der im Auftrage Lafonds und in Gemeinschaft mit dem Capt. Lallier den Golf untersuchte, fand dessen Ränder zwar fast durchaus von hohen Bergen gebildet, aber doch an einigen Stellen durch die Thäler meist kleiner Flüsse durchbrochen. Einer der letzten, der Esquinas, war von seiner

¹⁾ Journal of the Geogr. Soc. of London XXIII, 173.

²⁾ Die Republik Costa Rica in Central-Amerika von Moritz Wagner und Carl Scherzer. Leipzig 1856. S. 570—571; Zeitschrift VI, 5.

Mündung an 3 Lieues weit mit kleinen Schiffen zu befahren; noch höher hinauf, etwa eben so weit, trug derselbe nur Boote. Seine Richtung geht nach D. N. O. ¹⁾. Von dem Ursprunge des Esquinas an senken sich nun die Cordilleren gegen Nordost nach dem unter dem Namen Boca del Toro bekannten Theile des Chiriquigolfs. Steigt man gegen die Spitze San José hinab ²⁾, so finden sich schöne, reiche und von zahlreichen Wasserläufen durchzogene Thäler. Ausdrücklich bemerkt Colombel's Bericht, daß Arbeiten, um hier einen zwischenmeeriſchen Weg anzulegen, keine großen Schwierigkeiten finden möchten, und es sei zweifellos, daß von dem Esquinas aus einst eine Communicationslinie zwischen beiden Meeren würde gebaut werden. Auf einer G. Lafond gewidmeten neuen kleinen französischen Karte von Costa Rica, die zur Veranschaulichung des demselben verliehenen Terrains dient, findet sich ein solches Wegeproject sogar schon angegeben (jetzt führt nur ein schmaler Indianerpfad von einem Golfe zum andern). Die Linie führt nämlich durch einen großen Theil des Thals des Flusses Bananas, welcher mitten in den Cordilleren zwischen dem Pico Blanco und Pico de Ravallo entspringt und in dem nördlicheren Theile der Chiriqui-Lagune münden soll. Aber da einzig auf dieser Karte der Lauf des Bananas verzeichnet ist, weder Molina's und Scherzers, noch Baily's Karten davon Notiz nehmen, und Europäer überhaupt höchst selten das Innere der Landschaften an der Lagune betreten haben, so kann die Existenz des Flusses noch einigermaßen für problematisch gelten. Einige Nachrichten über die gefundenen Terrainverhältnisse zwischen beiden Golfen theilte bereits der bei den englischen Aufnahmen theilhaftig gewesene Mr. J. Cook in dieser Zeitschrift mit (VI, 5—13). Die vermessene Linie war aber wohl nicht die günstigste für den Zweck, indem sie nach Cook bis 3000 engl. Fuß über den Meerespiegel anzusteigen hatte.

Gumprecht.

Da die Forschungen nach neuen Communicationslinien in Darien und in dem benachbarten Festlande Süd-Amerika's zum Theil erst in die letzten Jahre fallen, so sollen sie später in einem besonderen Artikel behandelt werden.

¹⁾ Colombel in den *Nouv. annales de la marine*. Paris 1851. II, 214—215.

²⁾ Sie findet sich nicht auf dem durch den Commander Barnett R. N. im J. 1839 aufgenommenen Plane der Chiriqui-Lagune angegeben.

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 533-579](#)