

anpassen, treten hier weit schärfer hervor, als zwischen den Wendekreisen. In der Polarzone ist der Angriff unmittelbar und plötzlich, er übt seine Einwirkungen rasch und offen, nicht unheilvoll versteckt, wie in heißen Ländern. Es bedarf kaum eines einzelnen Winters, um zu sagen, ob ein Mann acclimatisirt sei. Petersen z. B., der zwei Jahre lang in Uppernavik gewesen, geht selten in einen geheizten Raum; Georg Riley, ein kräftiger Mann von heiterem Temperament, und gewohnt, sich der freien Luft auszusetzen, ist demassen an die Kälte gewöhnt, daß er Tage lang auf unserem Schlitten schläft, ohne eine Decke, lediglich in seiner gewöhnlichen Reisekleidung, bei 30° unter Null. Die nordbritischen Seelente, welche nach Grönland auf den Walfischfang und Robbenschlag fahren, vermögen meiner Meinung nach dem nordischen Klima zu widerstehen.“

„Ich kann nicht glauben, daß die ganze Schiffsmannschaft Franklin's zu Grunde gegangen und verloren sei. Ich denke mir, daß sie in einzelne Abtheilungen sich zerstreut habe, und daß eine kleine Gruppe, etwa von dreißig Mann, irgend eine Meeresstelle gefunden habe, wo die Einwirkung von Ebbe und Fluth das Wasser offen erhält. Unter Anleitung einiger Eskimos oder Grönlandsfahrer haben sie dann wacker gearbeitet, Fallen für die Füchse aufgestellt, Bären mit der Lanze getödtet, Seehunde und Walrosse geschlagen und Walfische harpunirt. Ich habe Hoffnung, wenn ich ihrer gedenke, und verzweifle nicht daran, sie aufzufinden. Heute vor einem Jahre fuhren wir von New-York ab. Ich bin nicht mehr so sanguinisch als damals, denn Zeit und Erfahrung haben mich abgekühlt; meine ganze Umgebung ist geeignet, den Enthusiasmus zu dämpfen und meine Hoffnungen zu mäfsigen. Ich befinde mich hier in einer aufgezwungenen Unthätigkeit als ein niedergeborener Mann, den Sorgen drücken; ich habe viele Gefahren vor mir, und stehe noch unter dem Schatten eines harten Winters, der mich stark mitnahm (*hard wearing winter*) und zwei meiner besten Gefährten zu Grunde gerichtet hat. Aber hier auf dieser Stelle, und nach zwei fruchtlosen Expeditionen, beharre ich unveränderlich auf meiner Meinung, und ich schreibe sie pflichtgemäß nieder, damit das Manuscript die Wahrheit spricht, wenn ich selber es etwa nicht mehr kann.“ —

Diese Ansichten Kane's über die Fähigkeit der Europäer, sich im hohen Norden leicht zu acclimatisiren, werden Widerspruch finden. Sie entsprechen den Bemerkungen anderer Reisenden nicht. Schon der zweite Winter wirkt auf die meisten in hohem Grade abspannend, noch mehr der dritte. Uebrigens soll die Möglichkeit nicht in Abrede gestellt werden, daß noch einzelne Gefährten Franklin's irgendwo bei den Eskimos ihr trauriges Leben fristen. A.

Die Gefahren der sogenannten Nicaragua-Route.

Die seit dem Januar 1855 vollendete Panamá-Eisenbahn scheint den ganzen Transit vom atlantischen nach dem stillen Meere an sich zu ziehen. Die Passagiere von Californien oder Nord-Amerika gehen unmittelbar von dem Schiff in den Eisenbahn-Waggon und überschreiten den Isthmus bequem und gefahrlos in 4 Stunden. Aber auch auf der Nicaragua-Route von San Juan del Norte

(Greytown) nach San Juan del Sur findet zur Zeit noch ein starker Verkehr statt, weil die nordamerikanische Transit-Compagnie ihre Preise viel niedriger stellt und nicht müde wird, diese Route, namentlich auch wegen der Salubrität des Klima's, anzupreisen. Aber solche Anpreisungen stoßen auf lebhaften Widerspruch. Uns gehen unter anderen von kundiger Seite folgende Bemerkungen über die Nicaragua-Route zu:

... „Ich selbst passirte den San Juan-Strom und Nicaragua mit kleinen Dampfbooten, die wegen verschiedener Wassertiefe mehrmals gewechselt werden müssen. Die Strecke von der Küste des Nicaragua-Sees bis San Juan del Sur an der Küste des stillen Meeres muß auf Maulthieren zurückgelegt werden, und selbst während der Flußreise müssen die Passagiere mehrmals aussteigen und einige Stellen zu Fuß passiren, da vier Stromschnellen zu überwinden sind. Der ganze Uebergang dauert in der Regel 2 — 3 Tage; wir sahen am Ufer des San Juan mehrere Wracks von Dampfbooten, welche die Unsicherheit der Flußschiffahrt beweisen. Außerdem ist der Raum der Dampfboote so beschränkt, daß die Passagiere nicht sitzen können, sondern in der tropischen Sonnengluth die unbequemste Stellung haben, da die Boote übermächtig besetzt zu sein pflegen.

Was das Klima betrifft, so bemerken wir, daß dort klimatische Fieber endemisch sind und auch die Cholera bedeutende Verheerungen anrichtet. Im August 1855 starben 19 Passagiere, die von Greytown auf dem Dampfboote sich nach San Juan del Sur eingeschiff hatten.

Endlich muß die Unsicherheit der politischen Zustände in dem von Bürgerkriegen und Abenteurerbanden schwer heimgesuchten Nicaragua in Betracht gezogen werden. Colonel Walker hatte sich im vorigen Jahre mit seiner Bande des Dampfschiffs der Transit-Compagnie „*Virgin of the Lake*“ bemächtigt, die Stadt Granada am Nicaragua-See überrumpelt und den 15,000 Einwohnern derselben große Contributionen abgepreßt. Man erzählte, daß es die Absicht dieser Räuberbande sei, auch die Passagiere der Transit-Compagnie zu brandschatzen.

Die Gefahren für die California-Reisenden sind also auf dieser Route groß, und es scheint rathsamer, daß sie die minder gefahrvolle Tour von Aspinwall nach Panamá einschlagen.

Die Lebhaftigkeit der Dampfschiffahrt auf der Nicaragua-Route erhellt daraus, daß von Greytown nach New-York 5 Dampfboote, auf dem stillen Meere von San Francisco nach San Juan del Sur 4 Dampfer, auf dem Nicaragua-See 4 Dampfer, auf dem San Juan-Strom 10 Dampfer hin und herfahren.

Für die ganze Reise zahlt man auf einem Platze erster Klasse 225 Dollars (à 1 Thlr. 12 Sgr. 6 Pf.), zweiter Klasse 200 D., dritter Klasse (*steerage*) 100 D. Aber die Compagnie hat sich für alle Reisen und Linien bei Ueberfüllung der Schiffe (*any excess of Passengers*) eine Erhöhung der Preise um 75, 50, 25 Doll. für die drei verschiedenen Klassen vorbehalten, und es ist nicht zu verwundern, daß dieser Zuschlag unter dem erwähnten Vorwande fast immer erhoben wird. Außerdem muß jede Reisetasche besonders bezahlt werden, und jeder Passagier auf dem Isthmus sich auf eigene Hand beköstigen.“

C. R.



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: [NS_1](#)

Autor(en)/Author(s): Ritter Carl (Karl)

Artikel/Article: [Die Gefahren der sogenannten Nicaragua-Route 177-178](#)