zu Wasser zurücklegen, da der untere Rio Frio, der beide Lagunen verbindet, nach der Ansicht der Expedition ebenfalls schiffbar ist, wenn er von den hineingefallenen Bäumen gereinigt wird. Der ganze Weg von Puerto Montt bis zum Naguelhuapi würde also 36 Leguas weit sein.

Die Bodenbeschaffenheit des erforschten Terrains ist nach der Ansicht beider Expeditionen nur an wenigen Stellen für den Ackerbau geeignet; auf dem gröfseren Theile des Weges ist die Decke von Pflanzenerde sehr dünn, und beträchtliche Strecken scheinen den Winterüberschwemmungen ausgesetzt zu sein. Die Thäler sind meistens enge; was nicht von den Flufsbetten eingenommen ist, besteht aus Sandstrichen oder Sumpfland. Am Ufer der Laguna Fria wachsen Alerces, die zum Schiffsbau benutzt werden können.

Zur Verdeutlichung der Reiseroute haben wir versucht, sie zu verzeichnen, und dabei die Karte von Gillifs zu Grunde gelegt, welche den in dem Bericht erwähnten Einzelnheiten genauer entspricht, als die von Philippi und Gay, namentlich in Bezug auf die Seen Llanquihue und Todos los Santos; der letztere hat einen „schmalen, von N.W. nach S.O. gerichteten Theil", auf welchem die zweite Expedition sowol bei der Hin- wie bei der Rückreise mit Stürmen zu kämpfen hatte. Gay hat dagegen in Bezug auf die drei westlichen Buchten des Naguelhuapi Nachrichten besessen, die sich jetzt als zuverlässig erweisen und von Gillifs mit Unrecht beanstandet sind. Ueber Puerto Montt habe ich keine genauere Nachricht, als dafs es am Golf von Reloncavi liegt; aber die Angabe des Berichts von 1856, dafs es nur 4½ Leguas vom See Llanquihue entfernt ist, zeigt, dafs es am innersten Recefs des Golfes liegen mufs. Es ist zu wünschen, dafs die von der letzten Expedition ausgeführte Terrain-Aufnahme bald veröffentlicht werde. —n.

Die Beschiffung des Rio Salado in der argentinischen Conföderation.

Ueber die Beschiffung des Rio Salado durch den Dampfer Waterwitch unter Befehl des Lieut. Th. J. Page ist unseren Lesern bereits im 6. Bande der Zeitschrift (S. 364) eine vorläufige Mittheilung gemacht worden. Durch die Güte des preufs. Geschäftsträgers in den La Plata-Staaten, Herrn v. Gülich, dessen Namen wir schon mehrmals mit Dank zu nennen Gelegenheit hatten, sind uns jetzt ausführlichere Berichte über dieses für die Entwickelung der argentinischen Staaten höchst folgenreiche Unternehmen zugegangen, welche deutlich zeigen, dafs man an Ort und Stelle die Bedeutung der dadurch constatirten Thatsache vollkommen würdigt. Sie bestehen aus einem Schreiben des Führers der Expedition, Th. J. Page, an Don Juan Maria Gutierrez, den argentinischen Minister der auswärtigen Angelegenheiten, datirt aus Buenos Aires 26. December 1855, und aus zwei ausführlichen Briefen, die unter dem 8. und 14. December in Tucuman abgefafst sind.

Nach Page's Untersuchungen ist der Rio Salado während einer Zeit von 6 Monaten im Jahre sicher von Santa Fé aufwärts bis Sepulturas (unter 27°

10′ S. Br.), wahrscheinlich aber bis San Miguel an der Grenze von Salta (unter 26° 15′ S. Br.), und vielleicht sogar noch weiter für kleine Dampfboote schiffbar. Das regelmäfsige Anschwellen des Stromes in Folge der tropischen Regen macht sich nicht blofs bis Sepulturas, sondern viel weiter abwärts bis Sandia Paso, unterhalb Matará (27° 55′) bemerkbar. Um nun den Flufs bis San Miguel, auf einer Strecke, die einem Landwege von 300 Leguas entspricht, für die Schifffahrt nutzbar zu machen, sind nur zwei Hindernisse zu beseitigen.

Das erste besteht in den Baumstämmen, die in den Strom gefallen sind, und in Verbindung mit einer Wasserpflanze Namens Totora das Fahrwasser in der Provinz Santiago auf eine Strecke versperren. Th. Page ist der Meinung, dafs dieses Hindernifs, sobald es einmal beseitigt wäre, sich nicht wie Sandbänke und Untiefen von Neuem wieder bilden und dafs seine Wegräumung nicht mehr als 10,000 Piaster Kosten verursachen würde; in Tucuman glaubte man, dafs 50 Menschen in zwei Monaten mit der Arbeit fertig werden könnten. In Santiago befänden sich einsichtsvolle Personen, welche unentgeltlich die Leitung der Arbeiten übernehmen würden, namentlich habe der Gouverneur Taboada, der schon im Jahre 1852 den Strom in Bezug auf seine Schiffbarkeit untersuchte, ein so lebhaftes Interesse für die Angelegenheit, dafs man seiner eifrigsten Mitwirkung gewifs sein könne. Auch an Arbeitern selbst würde in Santiago kein Mangel sein; aber man würde sie dingen müssen, und Th. Page empfiehlt, dafs die National-Regierung die Ausgabe dafür übernehmen möge, da das Werk nicht einer Provinz, sondern der gesammten Conföderation zu Gute komme.

Bedenklicher ist das zweite Hindernifs: die von den Indianern des Gran Chaco drohende Gefahr. „Wahrhaft betrübend“, heifst es in dem Bericht Page's, „waren die Scenen, die wir häufig erblicken mufsten, als wir den Salado durch die Provinz Santiago abwärts fuhren. Die Indianer hatten dort das Land vor einigen Jahren verwüstet und ihre Einfälle bis über den Flufs und längs seiner Ufer ausgedehnt. An verschiedenen Punkten sahen wir Männer, Weiber, Kinder beim Einbruch der Nacht ihre Wohnungen verlassen und sich mit ihren kleinen Heerden in dichte Wälder flüchten, um sich in diesen vor den wilden Indianern zu verbergen. Die gegenwärtige Regierung thut, was in ihren Kräften steht, um die Provinz zu vertheidigen und zu schützen: aber man begreift leicht, wie unzulänglich diese Vertheidigung ist, so lange die Unterhaltung der dazu erforderlichen militärischen Kräfte von den eigenen Hilfsquellen des Gouvernements und denen seiner Freunde abhängt. In den letzten Jahren haben sich die Raubzüge der Indianer auch häufiger wiederholt, als es früher der Fall war, obgleich die Thätigkeit und Energie des Gouverneurs und seines Bruders D. Antonio viel dazu beigetragen haben, das bei zwei derartigen Ereignissen geraubte Eigenthum wieder zu gewinnen; die Plünderungssucht der Indianer hat ihren Gipfel erreicht; die Bevölkerung der Grenzlandschaften wird ihrem Heerde entrissen, ihr Hab' und Gut von den Räubern früher in Sicherheit gebracht, als die Regierung eine Kunde von dem Einfalle erhält. Die Folge davon ist, dafs die Bevölkerung sich in einem Zustande fortwährenden Alarms befindet und weder den Acker bestellt noch für die Heerden sorgt.“

Um diesem Leiden abzuhelfen, die verödeten Ländereien der Cultur wiederzugeben und zugleich die Stromschifffahrt sicher zu stellen, schlägt Th. Page die

Errichtung einer Reihe militärischer Posten vor. Als denjenigen Punkt, der unter allen Umständen festgehalten werden müsse, bezeichnet er die Laguna del Tostado, die an der Stelle des Salado liegt, wo dieser 33 Leguas in gerader Richtung (von O. nach W.) vom Paraná entfernt ist [1]). Die Indianer des Gran Chaco dirigiren nämlich ihre Plünderungszüge immer nach diesem Uebergangspunkte, weil sie auf anderen Strafsen kein Wasser finden, der Tostado hingegen ein Süfswassersee und von guten Weiden umgeben ist, und weil sich nordwestlich von ihm längs des Salado ein dichtes Gehölz ausdehnt, durch welches die räuberischen Horden ihre Beute nicht rasch genug fortbringen können. Der Tostado ist regelmäfsig der Punkt, an dem sie sich nach einem viertägigen Marsche durch wasserarme Einöden erholen, und von dem sie ihre Kundschafter aussenden, um die vortheilhafteste Gelegenheit zu einem Ueberfall zu erspähen. Um nun ihren Angriffen auf das Gebiet des Salado ein Ende zu machen und sie auf die wasserlose Ebene zu beschränken, würden 6 Militärposten genügen, die in einer geraden Linie vom Tostado ostwärts nach Caraguatay am Paraná, 3 Leguas südlich von Goya, errichtet, den unteren Lauf des Salado vollständig decken würden. Da der Paraná sich unter dieser Breite in zahlreiche Arme trennt und aufserdem mehrere Flüfschen aufnimmt, hält Page es für möglich, dafs sich die Vertheidigungslinie von 33 Leguas durch Benutzung dieser natürlichen Verhältnisse noch verringern und durch weniger Militärposten halten liefse. Ein solches Vertheidigungssystem würde die beträchtlichen und bis jetzt doch ziemlich fruchtlos gebliebenen Ausgaben der Staaten Santa Fé, Córdoba und Santiago für ihre Vertheidigung überflüssig machen, man könnte die militärischen Detachements dieser Staaten auf die neue Defensionslinie verpflanzen und hier Militär-Colonien begründen, die nach einigen Jahren durch Ackerbau und Viehzucht für sich selbst zu sorgen und die Landescultur zum allgemeinen Besten weiter nordwärts auszudehnen im Stande sein würden.

Aus einem der von Tucuman datirten Briefe ersehen wir, dafs man sich in Santiago mit einem ähnlichen Vertheidigungsproject getragen hat, nämlich eine Linie östlich von Matará militärisch zu colonisiren, welche eben deshalb, weil sie nördlicher als die von Page vorgeschlagene liegt, auch die viel beträchtlichere Ausdehnung von 70 Leguas besitzt. Aber der Wassermangel und der Salzgehalt des Bodens unter dieser Breite standen dem Project entgegen, und es ist keine Frage, dafs der Plan Page's schon seiner geringeren Kostspieligkeit wegen den Vorzug verdient, wenn er anders dem Zweck, die Schifffahrt auf dem Salado zu sichern, vollständig entspricht. Ein anderer Berichterstatter schlägt vor, am Salado selbst, und zwar am Fort Bracho, am Tostado und bei Monte Aguará, drei Forts zu errichten, deren Besatzung das Holz in Bereitschaft halten könnte, dessen die Dampfschiffe bedürften; aber der militärische Gesichtspunkt ist hier natürlich von entscheidender Wichtigkeit.

Die Vortheile, welche sich an die Eröffnung einer Dampfschifffahrt auf dem

---

[1]) Ueber die Lage dieses Punktes besitzen wir noch die Angaben, dafs er 120 Leguas OSO. von Santiago und 90 Leguas ONO. von Córdoba entfernt ist und ungefähr unter gleicher Breite mit Abipones (am Rio Dulce) liegt, also etwa unter 29° 55′. Die Entfernung von Santiago bezieht sich natürlich nicht auf die gerade Richtung, sondern auf den Landweg über Matará.

Salado knüpfen würden, sind höchst beträchtlich. Die westlichen Provinzen, Santiago, Tucuman, Catamarca, sahen sich bisher für ihren Verkehr mit dem Littoral auf den beschwerlichen, zeitraubenden und kostspieligen Landtransport verwiesen, und zogen es zum Theil sogar vor, jenseits der hohen Andes-Pässe chilenische Häfen aufzusuchen. Selbst für die Provinz Salta ist der Salado von gröfserer Wichtigkeit als der Vermejo, dessen Schiffbarkeit jetzt ebenfalls festgestellt ist; denn der Wasserweg auf dem letzteren nach Buenos Aires ist in Folge seines südöstlichen Laufes um ein Beträchtliches weiter, als der auf dem südsüdöstlich fliefsenden Salado, und aufserdem führt der Vermejo auf eine viel gröfsere Strecke durch die von räuberischen und unbezwungenen Indianerstämmen bewohnten Wüstenei en des Gran Chaco. Ueber den materiellen Gewinn, der dem Handel Salta's aus einer Dampfschifffahrt auf dem Salado erwachsen würde, liefert einer der uns vorliegenden Berichte eine interessante Berechnung. Er veranschlagt die Kosten eines 18 Zoll tiefgehenden Dampfbootes von 100 Tonnen Last und 40 Pferdekraft an Ort und Stelle auf 22,000 Piaster, den jährlichen Sold einer Mannschaft von 6 Personen auf 1520 Piaster, und die jährlichen Ausgaben für Feuerungsmaterial nur auf 500 Piaster, — sämmtliche Einrichtungs- und die Betriebskosten des ersten Jahres also auf 24,020 Piaster. Ein solches Dampfschiff würde die Reise von Miraflores nach Buenos Aires in 45 Tagen zurücklegen, also selbst dann, wenn man 60 Tage auf eine Reise rechnen wollte, während der Zeit der Schifffahrt drei Reisen zurücklegen und auf der Hin- und Rückfahrt jedesmal eine Fracht von 8000 Arroba's befördern können. Wenn das Dampfschiff nun den Frachtsatz für die Beförderung einer Arroba von Salta nach Buenos Aires auf 8 Realen feststellte — jetzt mufs man 12 zahlen — würde es bei jeder Hin- und Rückfahrt eine Einnahme von 16,000 Piastern erzielen, also schon im ersten Jahre die Einrichtungs- und Betriebskosten doppelt ersetzt erhalten. Es ergiebt sich daraus, dafs selbst bei einem Frachtsatz von 4 Realen für die Arroba — genau so viel mufs man jetzt für die Beförderung von Salta nach Miraflores zahlen — der Gewinn ein sehr beträchtlicher sein würde. Den Waarenumsatz zwischen Salta und Buenos Aires veranschlagt der Berichterstatter auf 500,000 Arroba's jährlich; an Fracht fehlt es also nicht. Salta kann jetzt Bauholz, Baumwolle, Reis, Weizen, Kartoffeln, Zucker, Leder und Häute ausführen, und es ist keine Frage, dafs die beträchtliche Verminderung der Transportkosten die Production für den Export heben und ein für diese Landschaften höchst wichtiges Capital, die Arbeitskraft der zahlreichen jetzt als Maulthiertreiber beschäftigten Menschenklasse, in ergiebigerer Weise für landwirthschaftliche und industrielle Unternehmungen verwendbar machen würde.

In weiterer Perspective zeigt sich die Ausdehnung der Colonisation längs des Salado, die eine natürliche Folge des belebteren Verkehrs sein und im Falle eines wirksamen militärischen Schutzes sicherlich nicht ausbleiben würde. Das Land in der Umgegend des Flusses soll für den Anbau von Reis, Baumwolle, Flachs und Hanf, Zuckerrohr u. s. f. vorzüglich geeignet sein; die amerikanische Indigopflanze wächst hier wild. In früheren Zeiten wurde am Salado in den Niederlassungen der Jesuiten eine so ausgedehnte Viehzucht betrieben, dafs von hier nach alten Documenten jährlich 40,000 Häute in den Handel kamen. Die Spuren dieser altspanischen Ansiedelungen sind noch vorhanden. —n.

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): Anonymus

Artikel/Article: Die Beschiffung des Rio Salado in der argentinischen Conföderation 186-189