

Die Insel Pitcairn.

Wir erlauben uns, die Leser der Zeitschrift auf die anziehende kleine Schrift aufmerksam zu machen, welche Herr Director C. E. Meinicke in Prenzlau unter dem Titel: „Die Insel Pitcairn. Von Carl E. Meinicke, Director des Königl. Gymnasiums zu Prenzlau. Prenzlau 1858“ herausgegeben hat. Sie liefert eine mit Wärme geschriebene; kritische Darstellung der merkwürdigen Schicksale der auf diesem entlegenen Gebirgseilande entstandenen Colonie, von der ersten Ankunft eines Theiles der meuterischen Matrosen des Schiffes *Bounty* mit 12 tahitischen Frauen und 6 tahitischen Männern im Jahre 1790, bis zur Uebersiedelung der von diesen Leuten und einigen späteren Ankömmlingen entsprossenen Generation nach der Insel Norfolk im Jahre 1856. Die Entwicklung der merkwürdigen Thatsache, dafs sich die Spröfslinge einer blutbefleckten und grofsentheils rohen Bande, unter der Einwirkung des seine Gefährten überlebenden Adams, eines ungebildeten Matrosen, der sich in seinem Alter sittlich und religiös zusammenfafste, zu einer friedlichen, durch grofse Sittenreinheit eben so ausgezeichneten, wie durch schlichte Einfachheit und Redlichkeit anziehenden Gemeinde heranbildeten, ist von dem Verfasser so trefflich und lebendig geschildert worden, dafs wir uns einen Auszug aus der gerundeten und in sich geschlossenen Darstellung, dessen die leicht zugängliche Schrift auch nicht bedarf, versagen müssen. Die Uebersiedelung nach Norfolk erfolgte, weil die Insel Pitcairn, die übrigens nicht einmal eine halbe deutsche Meile lang ist, auf ihrem gebirgigen Boden kaum 300 Morgen anbaufähigen Landes besitzt, die für die inzwischen auf 194 Seelen herangewachsene Colonie bald nicht mehr ausgereicht hätten, und weil sich die Bewohner bei dem absoluten Mangel an Quellen und Bächen auf die Benutzung des in natürlichen und künstlichen Höhlungen sich ansammelnden Regenwassers verwiesen sahen, das nicht überall gut ist und auch mit der fortschreitenden Ausrottung der Wälder immer spärlicher wird. Die Insel Norfolk, der neue Wohnsitz dieser von englischen Vätern und tahitischen Müttern entsprossenen Bevölkerung, ist viel gröfser, durchweg culturfähig, fruchtbar, wohlbewässert, und erfreut sich derselben Abgeschiedenheit und nicht leichten Zugänglichkeit, die sich für die sittliche Entwicklung der Colonie auf Pitcairn als so heilsam erwiesen haben. Die englische Regierung hat die auf Norfolk begründete Verbrecher-Colonie, die sich aus den gefährlichsten Subjecten von Neu-Süd-Wales rekrutirte, aufgehoben, und die hier errichteten soliden Gebäude, die Felder und Heerden, nebst Lebensmitteln für sechs Monate den Pitcairn-Ansiedlern überwiesen, die im Juni 1856 von Capt. Mathers ihrer neuen Heimath zugeführt wurden. Die Insel Pitcairn ist seitdem unbewohnt und wird schwerlich neue Ansiedler anlocken. — n.

Commodore Paulding's Bericht über die Ausführbarkeit eines Panamá-Canals.

Im verflossenen Jahre erhielt Commodore Paulding von der Regierung der Vereinigten Staaten den Auftrag, Untersuchungen über die Möglichkeit einer Durchstechung des Isthmus von Panamá auszuführen. Er hat sich dieses Auftrages im August entledigt und der in Washington erscheinende National Intelli-

gencer veröffentlicht Paulding's Bericht an das Marine-Ministerium mit der hoffnungserregenden Einleitung, daß wohl selten in ein so kurzes Actenstück eine solche Fülle lehrreichen und werthvollen Materials zusammengedrängt sei. Kurz ist der Bericht, — das springt in die Augen; aber — wir bedauern, es sagen zu müssen, auch so inhaltleer, daß der Leser nicht die allerentfernteste Idee davon erhält, wie Comm. Paulding einen Panamá-Canal sich ausgeführt denkt. Heben wir die zuversichtliche Behauptung hervor, daß die Ausführung eines Canals von 200 Fufs Breite und 30 Fufs Tiefe auf der Route der Eisenbahn mit keiner erheblichen Schwierigkeit zu kämpfen hat, und daß er von den Flüssen Chagres und Obispo gespeist werden könne; ferner die bekannte Thatsache, daß die Bay von Panamá ganz flach ist, und der Canal demgemäß eine weite Strecke in die See hineingeführt werden müßte, daß eine ähnliche Arbeit auch in der Bucht von Aspinwall ausgeführt werden müßte, — so haben wir nahezu das gesammte thatsächliche Material, welches der Bericht enthält, zusammengestellt. Mehr war in der That nicht zu erwarten, wenn es wahr ist, was wir in einem amerikanischen Blatt gelesen zu haben uns erinnern, daß Comm. Paulding die Untersuchung des Terrains auf einer Eisenbahnfahrt ausgeführt hat, freilich nicht mit dem gewöhnlichen Zuge, mit dem man den Isthmus in 6 Stunden durchschneidet, sondern behufs größerer Gründlichkeit mit einem Extrazuge, der die doppelte Zeit auf diese Fahrt verwendete!

Von wirklichem Werth sind aber ein paar Zeilen, die der Erbauer der Panamá-Bahn, Colonel Totten, dem Bericht beigelegt hat. Sie verstatten einen Einblick in die Natur des Canalproject's, welches dieser mit dem Terrain sehr bekannte Mann für ausführbar hält, und wir müssen leider sagen, daß es weder frei von Bedenken noch an sich sehr empfehlungswerth ist. Wir theilen Totten's Notiz hier mit und begleiten sie mit einigen erläuternden Bemerkungen.

„Länge von Küste zu Küste $45\frac{3}{4}$ Miles. Länge von 5 Faden Wasser in Navy Bay am Atlantischen Meere bis 3 Faden Wasser in der Panamá Bay am Stillen Ocean $48\frac{3}{4}$ Miles. Breite des Canals am Boden 150 Fufs, im Wasserspiegel 270 Fufs; Tiefe 31 Fufs. Länge der Schleusenammern im Lichten 400 Fufs, Breite derselben 90 Fufs. Höhe des Scheitelbeckens 150 Fufs über mittlerer Fluthhöhe der beiden Meere. Länge des Durchstichs durch die Wasserscheide 4 Miles; tiefster Einschnitt bei diesem Durchstich 136 Fufs, mittlere Tiefe der Excavation bei demselben 49 Fufs. Der Fluß Chagres liefert zu allen Jahreszeiten eine hinlängliche Wassermenge zur Speisung des Canals. Das Scheitelbecken wird gespeist durch ein Rinnsal von 24 Miles Länge, welches vom Chagres 21 Miles oberhalb Cruces, wo das Niveau des Flusses 185 Fufs über dem mittlern Wasserstande beider Meere und 35 Fufs über dem Niveau des Scheitelbeckens liegt, abgeleitet wird. Die Kosten dieses Canals werden mit Einschluß der Verbesserungen an beiden Häfen 80 Millionen Dollars nicht überschreiten.“

Es handelt sich hier also um einen Schleusencanal ohne Tunnel. Da das Scheitelbecken 150 Fufs hoch liegen soll, werden nicht weniger als 30 Schleusen erforderlich sein, über deren Vertheilung Nichts bemerkt wird; sie werden sich namentlich auf dem südlichen Abhange hart an einander drängen müssen. Schon die Schleusenzahl allein wirkt abschreckend; daß aber das Scheitelbecken vom Flusse Chagres aus während des ganzen Jahres mit Wasser versehen werden

könne, ist eine Behauptung, die sehr eines Beweises bedarf. Unseres Wissens hat noch kein wissenschaftlich gebildeter Europäer den Chagres 21 Miles oberhalb Cruces gesehen, und wenn Col. Totten das Niveau des Flusses an dieser Stelle auf 185 Fufs angiebt, so beruht die Angabe vermuthlich auf bloßer Schätzung; wir wissen, dafs nach Lloyds Beobachtungen das Niveau des Chagres $19\frac{1}{4}$ Miles oberhalb Cruces $152\frac{1}{4}$ Fufs beträgt und müssen es für durchaus zweifelhaft halten, dafs dieser Fluß noch etwas weiter aufwärts, also in seinem Quellgebiet, die zur Speisung eines Schleusencanals von den oben angegebenen Dimensionen erforderliche Wassermasse zu liefern im Stande ist. Außerdem tritt in Totten's Project die Unzulänglichkeit der Häfen, namentlich der Bay von Panamá, recht deutlich hervor: der Canal soll im Ganzen 3 Miles weit in die See geführt werden, von denen etwa $\frac{3}{4}$ Miles auf die Bucht von Aspinwall, $2\frac{1}{4}$ Miles auf die von Panamá fallen werden; und so weit in die See fortgesetzte Baggerarbeiten führen hier doch nur zu einer Meerestiefe von 3 Faden, während Totten dem Canal selbst eine Tiefe von 31 Fufs geben will! Unter solchen Umständen glauben wir, das Ergebnifs dieser letzten Untersuchungen als ein dem Project des Panamá-Canals ungünstiges bezeichnen zu müssen, bedauern aber sehr, dafs Colonel Totten seine Ansichten über einige wichtige Punkte, namentlich über das zur Speisung des Scheitelbeckens erforderliche Wasser-Volumen und die Herbeischaffung desselben unter Berücksichtigung des in dieser Breite sehr starken Verdunstungsprocesses, nicht ausführlicher auseinander gesetzt hat. Sie werden sicherlich zum Theil auf Beobachtungen beruhen, zu denen ihn sein längerer Aufenthalt auf dem Isthmus in den Stand gesetzt hat, und deshalb ohne Frage viel Lehrreiches enthalten.

Valparaiso.

(Aus einem Schreiben d. d. Valparaiso 15. März 1858.)

— Je länger ich hier bin, desto weniger begreife ich, weshalb man diese Stadt „das Thal des Paradieses“ genannt hat. Denn erstens liegt sie gar nicht in einem Thale, sondern auf einem schmalen, von Felsen eingeschlossenen Strande, der zwischen die Bay und die Felsen eingekellt ist; und zweitens ist sie kein Paradies, sondern ein vegetationsloser, von nackten Bergen umgebener Küstenstrich. Der Hafen ist weit und selbst für Linienschiffe tief genug; regelmäfsig stationiren hier einige englische und französische Kriegsschiffe. Er ist auch ziemlich gut geschützt, ausgenommen gegen Nordwestwinde, die namentlich während des Winters mit grofser Heftigkeit wehen und die Schiffe oft gegen einander und auf den Strand treiben. Die Stadt zieht sich längs des innern Theiles der Bay von West nach Ost in zwei bis vier Strafsen Breite hin; die Strafsen sind zuweilen aus den dahinterliegenden Felsen gesprengt, die Häuser der besonders im Winter häufigen Erdbeben wegen leicht und wackelig gebaut. Am Westende der Stadt liegen die grofsen Douane-Gebäude, über ihnen auf dem Felsen das Castillo, ebenfalls ein ganz unbedeutendes Bauwerk, davor ein Dutzend Kanonen, die den Hafen beherrschen. Am Nordostende schliesst die Stadt mit dem Bahnhofgebäude; die Eisenbahn selbst, welche die Stadt mit Santiago verbinden soll, ist erst zu einem Drittel fertig, bis Quillota, etwa 7 deutsche Meilen weit.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

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

Jahr/Year: 1858

Band/Volume: [NS 4](#)

Autor(en)/Author(s): Neumann Karl

Artikel/Article: [Commodore Paulding's Bericht über die Ausführbarkeit eines Panama -Canals 513-515](#)