	Kältester Monat	Wärmster Monat	Unterschied
Hawai-Inseln . . .	16 0	22.7	6.7
Hawai	17.8	22.7	4.9
Neu-Holland.			
Port Jackson . . .	10.2	17.3	6.9
Hobarton	8.0	12.4	4.4
Bay of Islands (Neu-Seeland)	9.8	15.6	5.8
King George Sound	11.6	16.0	4.4

II.

Verkehrs- und Handelsverhältnisse des südamerikanischen Freistaates Neu-Granada.

Mitgetheilt von dem Königlichen Geschäftsträger bei den Regierungen von Central-Amerika und Neu-Granada, Geh. Finanzrath Dr. Hesse.

Der nachstehende Ueberblick der neugranadinischen Verkehrs- und Handelsverhältnisse, dessen Veröffentlichung die Herren Minister des Auswärtigen und des Handels gestattet haben, ist von einem intelligenten, dem neugranadinischen Handelsstande angehörigen Eingeborenen, Dr. Miguel Samper in Bogotá, entworfen, und bildete die Anlage eines umfassenden Berichts über die politischen und merkantilen Zustände des Landes, welchen der genannte Königl. Geschäftsträger im Jahre 1854 von dort aus hierher erstattete. Seit jener Zeit haben die politischen Verhältnisse dieses südamerikanischen Freistaates eine durchgreifende Umgestaltung durch das neue Staats-Grundgesetz vom 15. Juni 1858 erfahren, welches dem nordamerikanischen Föderativ-System auf neugranadinischem Boden Eingang verschafft hat. Auf die thatsächlichen Zustände des Landes und seine Handelsverhältnisse hat die Neugestaltung der einstigen Provinzen zu unabhängigen Einzelstaaten begreiflicherweise keinen Einfluſs üben können, daher die hier gegebene Darstellung, an deren ursprünglicher Form absichtlich wenig geändert ist, auch heute noch in demselben Umfange Gültigkeit besitzt als zur Zeit, wo sie von dem Verfasser entworfen wurde. Doch mag der neuen politischen Eintheilung im Zusammenhange mit der früheren, welche im Laufe der Darstellung selbst festgehalten ist, hier einleitungsweise in aller Kürze gedacht werden.

Der Freistaat Columbien, gegründet am 17. December 1819 und befestigt durch das Fundamental-Gesetz vom 22. Juli 1821, vereinigte das spanische Vice-Königreich Neu-Granada, wozu damals die Provinz Quito gehörte, mit der General-Capitanerie Neu-Granada. Venezuela trennte sich im November 1829, Quito oder Ecuador im Mai 1830, und auch das nunmehr sich selbst überlassene Neu-Granada sicherte seine Unabhängigkeit durch eine selbstständige Verfassung vom 21. November 1831. Der Flächen-Inhalt dieses Landes wird von Humboldt, einschliefslich von Quito, auf 38,300 spanische Quadrat-Leguas (16,64 Leguas = 1 Grad des Aequators), von Mosquera in dessen neuester Schrift über die physische und politische Geographie Neu-Granada's auf 394,664 Quadratmeilen (60 auf 1 Grad) angegeben. Berghaus endlich veranschlagt den Flächenraum von ganz Columbien auf 51,740 deutsche Quadratmeilen, wovon 15,385 auf Equador, 18,960 auf Venezuela, 17,395 auf Neu-Granada kommen. Dieses Gebiet zerfiel nun bis zum Jahre 1857 in 36 Provinzen, welche sich in folgende Gruppen ordnen: es kommen auf den Isthmus von Panamá und Darien die Provinzen Azuero, Chiriqui, Panamá, Veraguas; auf den Süden, zwischen der Central-Cordillere und dem Stillen Meere, die Provinzen Barbacoas, Buenaventura, Cauca, Pasto, Popayan, Tuquerres; auf den Westen, zwischen dem Magdalenenstrom, dem Stillen Meer und dem Golf von Darien, die Provinzen Antióquia, Chocó, Córdoba, Medellin; auf das Innere, östlich an Venezuela grenzend, die Provinzen Bogotá, Cundinamarca, Mariquita, Neiva, Tequendama, Zipaquirá; auf den Nordosten, an Venezuela grenzend, die Provinzen Casanare, Tundama, Tunja, Velez; auf den Norden, gleichfalls an Venezuela grenzend, die Provinzen Ocaña, Pamplona, Santander, Socorro, Soto; auf die atlantische Küste die Provinzen Cartagena, Mompox, Rio Hacha, Sabanilla, Santa Marta, Valle Dupar; endlich das Territorio Mocoa. Durch das Eingangs erwähnte neue Staats-Grundgesetz sind diese 36 Provinzen zu 8 gröfseren Staatsgebieten vereinigt worden [1]), welche nahezu mit den vorstehend unterschiedenen Gruppen übereinstimmen und als unabhängige, nur durch das lose Band der Central-Regierung in Bogotá zusammengehaltene, souveraine Einzelstaaten in ihrer Gesammtheit das neugranadinische Bundesgebiet ausmachen. Diese neuen Bundesstaaten heifsen beziehungsweise: Antioquia (nach dem Census von 1851 mit 244,442 Einwohnern), Bolívar (182,157 Einw.), Boyaca (379,682 E.), Cauca (330,331 E.), Cundimarca (517,648 E.), Magdalena (73,093 E.), Panamá (138,108 E.), Santander (378,376 E.).

[1]) Vergl. diese Zeitschrift N. F. Bd. IV, S. 70 ff. und die jenem Hefte beigegebene Karte von Neu-Granada.

Für die Betrachtung der Handelsverhältnisse unterscheidet man am Besten den Süden des Landes, die atlantische Küste mit dem Innern, den Norden und das Gebiet der Isthmen. Von den oben genannten Provinzen des Südens bildeten Tuquerres, Pasto und Barbacoas früher eine einzige unter dem Namen Pasto, deren Bevölkerung als die am meisten kriegerisch gesinnte, fanatische und in der Cultur zurückgebliebene des Freistaates angesehen werden kann. Sie besteht aus Indianern, die von Mönchen beherrscht werden, und beschäftigt sich mit Ackerbau und der Fabrication grober, aber im Lande sehr geschätzter Baumwollenstoffe. Auch unterhält die Provinz einigen Handel mit den Grenzorten von Ecuador. Es ist dies der Verkehrsweg, auf welchem Neu-Granada alles seit Gründung der Republik Columbia bis zum Jahre 1847 vollwichtig geprägte Geld ausführt. In dem gedachten Jahre hat ein Gesetz die Circulation fremden Geldes gestattet und den Gehalt des neugranadinischen Peso auf 0,099 einer feinen Mark festgestellt. Eine charakteristische Erscheinung für jene Ortschaften ist, dafs daselbst die Piaster, welche Chinos genannt werden und wovon viele zum dritten Theile Kupfer enthalten, mit einer Prämie von 8 Procent circuliren, während sie den spanischen harten Thalern keine Prämie zugestehen [1]).

Die Provinz Barbacoas hat einen Ueberflufs an Goldminen und exportirt beträchtliche Summen dieses Metalls nach Guayaquil und anderen Häfen von Ecuador. Die Provinz ist berufen zu einer glänzenden Zukunft durch ihre vortheilhafte Lage am Stillen Meer, durch ihre guten Häfen und ihre Landesproducte, unter denen, wenn auch in kleiner Quantität, der ausgezeichnete Taback von Esmeraldas sich befindet.

Die Provinzen Popayan, Cauca und Buenaventura bilden eine der schönsten und fruchtbarsten Gegenden; durchströmt vom Cauca, haben sie einen Ueberflufs an ausgezeichneten Pferden und Rindvieh; sie besitzen sehr reiche Goldminen, wovon indefs einige aus Mangel an Arbeitern aufgegeben sind, seit im Jahre 1851 ein Gesetz die Sclaverei

---

[1]) Durch ein Gesetz vom 30. Mai 1853 ist der Peso dem nordamerikanischen Dollar gleichgestellt worden. Er besteht aus 10 Realen oder Decimos, welche gleich sind 100 nordamerikanischen Cents. Solche Pesos sollen neu geschlagen werden. Die circulirenden einheimischen enthalten nur 8 Decimos oder 8 Realen; ein solcher Peso wird Piaster genannt.

Als Goldmünze hat das Gesetz den Condor gleich 10 Dollars in ganzen, halben und Fünftel-Stücken creirt. In der Wirklichkeit gesteht man hier allen ausländischen Geldmünzen den Cours nach ihrem Gehalte zu. Jeder Frank gilt 2 Realen, wird also über den Werth bezahlt. Diese Münze circulirt am häufigsten und an Goldmünzen sind die spanischen und mexicanischen Onzen am geschätztesten. Für nordamerikanisches Gold erhält man an der Küste eine Prämie von 3 Procent.

in der Republik aufgehoben hat. Von den reichen Naturproducten, welche ihr fruchtbarer Boden gewährt, nenne ich vor allen den Cacao und den Taback. Der Cacao wird in grofsen Quantitäten in die reiche Provinz Antioquia gesendet, und der Taback, den man hauptsächlich in dem District von Palmyra (c. 3° 35′ N. Br.) producirt, ist so schön und von so guter Farbe wie der beste im Flufsthale des Lagunilla bei Ambalema. Der Taback von Palmyra wird in kleinen Quantitäten nach Deutschland gesendet, der gröfseren Menge nach geht derselbe nach Peru.

Die grofsen Schwierigkeiten, welche die Central- und die östlichen Cordilleren dem Verkehr entgegenstellen, Gebirge, die jenes fruchtbare Gebiet gleichsam einschliefsen, haben die Entwickelung des Anbaues und des Handels in diesem Erzeugnifs von Palmyra verhindert, aber der Tagelohn ist so wohlfeil, dafs der Preis des Palmyra-Tabacks, wenn derselbe in Zurronen bis zu 1 Centner die Central-Cordillere passirt hat, in Ambalema den Preis des dort selbst producirten Tabacks nicht übersteigt.

Der gesellschaftliche Zustand jener Provinzen, wo zu aristokratischen Gewohnheiten sich die Fehler gesellen, welche von der Haus-Sclaverei unzertrennlich sind, bedroht ihre Bewohner noch einige Zeit mit mehr oder weniger gewaltsamen politischen Convulsionen; andern-theils hat die Scheidewand, welche die Andes der Verbindung mit La Buenaventura, dem Freihafen am Stillen Meere, entgegenstellen, dem Handel eine Richtung angewiesen, welche seiner Entwickelung schädlich ist. Die Kosten, die Verzögerung und die Risico's sind so grofs, dafs die Geschäfte in der Hand von zwei oder drei starken Häusern sich befinden, die sich darauf beschränken, jährlich ein oder zwei Schiffe zu befrachten, welche von Europa mit Waaren kommen. Dieser in der Oertlichkeit liegende Mangel an Concurrenz wird dort die Preise immer sehr hoch halten und den Consum beschränken müssen. Zu verschiedenen Malen sind Privilegien bewilligt zum Ausbau einer Fahrstrafse zwischen der schönen und wichtigen Stadt Cali, südwestlich von Palmyra, dem Emporium des südlichen Handels, und dem Hafen von Buenaventura. Die Projecte sind immer gescheitert an dem Mangel von Kapitalien und Ausdauer; aber es ist nicht zweifelhaft, dafs der Bau den Unternehmern viel Vortheil bringen würde, zumal die Verbindung grofsentheils ein Gebiet fruchtbarer Staatsländereien durchschneiden würde, welche die Regierung zu überweisen geneigt ist. Cali würde einer der vortheilhaftesten Punkte für die Filiale einer Bank sein, welche in Bogotá gegründet werden soll.

Hier mag beiläufig bemerkt werden, dafs über den Hafen von Buenaventura jetzt die berühmte Chinarinde von Pitajo (nordnordöst-

lich von Popayan) exportirt wird, deren Handel seit zwei Jahren eine bemerkenswerthe Zunahme gewonnen hat.

Die Provinzen der Atlantischen Küste verbrauchen, obgleich ihre Bevölkerung geringer ist als die der inneren Provinzen, dennoch verhältnifsmäfsig mehr auswärtige Waaren. Diese Thatsache beruht darauf:

1) dafs in den Provinzen des Innern (Antioquia, Mariquita, Neiva, Bogotá, Zipaquirá und Tequendama) die ärmeren Klassen eine besondere Vorliebe für einige ordinäre baumwollene und wollene Gewebe haben, welche im Lande selbst, nämlich in Socorro, Tunja und Tundama, verfertigt werden;

2) dafs man in den Küstenprovinzen viele sogenannte Provisions-Artikel consumirt, wie Mehl, Kartoffeln, Käse, welche in den Vereinigten Staaten gekauft werden. Allerdings werden diese Artikel auch in den kalten Landstrichen des Innern in guter Qualität producirt, gelangen indefs wegen der grofsen Transportkosten von dort nicht an die Küste.

Von den hierher gehörigen Provinzen ist Rio Hacha mit kaum 20,000 Einwohnern verhältnifsmäfsig die am meisten merkantile der Republik. Die Ausfuhr-Artikel sind hauptsächlich Brasilholz von ausgezeichneter Qualität, Thierhäute und Dividiviholz. Die Indianer von Goajirá, etwa 30,000 Seelen, welche sich den Gesetzen der Republik nicht unterworfen haben, tragen zum Handel in Rio Hacha mit Brasilholz und Thierhäuten einen grofsen Theil bei, treiben aber auch directen Handel mit den Engländern, besonders seit die Regierung von Neu-Granada den Küstenhandel ganz freigegeben hat. Diese Indianer besitzen grofse Heerden von Rindvieh und Pferden, letztere von einer sehr geschätzten Race. Man schätzt die Ausfuhr von Rio Hacha auf 500,000 Piaster; die Einfuhren bestehen in fremden Waaren und werden fast ganz in der Provinz Rio Hacha, im Thal von Dupar und im Indianer-Bezirk von Goajirá consumirt.

Die Provinz des Thales Dupar besitzt ungeheure Wälder, in denen sich viel Brasilholz findet. Das Holz wird auf Maulthieren und Eseln bis zum Hafen von Rio Hacha gebracht und man zahlt dafür sehr hohe Frachten und sehr theuren Tagelohn; aber fast das ganze Terrain ist sehr eben und es würde nicht schwer sein, einen Fahrweg zu bauen bis zu den Ufern des Flusses Cesar, welcher selbst im Sommer fast ganz schiffbar ist. Man hat deshalb auch die Idee gefafst, eine Verbindung anzulegen zwischen der Hauptstadt Hacha und dem Magdalenen-Strom, in welchen der Cesar einmündet. Diese Provinz ist sehr reich an Rindviehheerden und zu einer grofsen Zukunft berufen. Schon jetzt nimmt der Verkehr des Hafens Hacha einen bemerkens-

werthen Aufschwung; auch sind die Einwohner dieses Districts diejenigen, welche im Lande am wenigsten zu Revolutionen und politischen Störungen incliniren.

Santa Marta ist eine an Producten arme Provinz, deren Bedeutung allein von dem Transit der Waaren abhängt, welche man dort für das Innere des Landes einführt. In Santa Marta sind die wichtigsten Commissionshäuser des Landes, auch residirt dort eine respectable Compagnie, welche die bis jetzt solideste Dampfbootlinie auf dem Magdalenen-Strome geschaffen hat. Ein sehr wichtiger Umstand für den Handelsweg über Santa Marta ist, dafs die Stadt durch Seen mit dem Magdalena in Verbindung steht, so dafs die Frachten hier wohlfeiler als auf andern Wegen zu stehen kommen.

Sabanilla ist eine sehr handelsfleifsige Provinz, ihr Centrum ist die Stadt Barranquilla, die bevölkertste und lebhafteste der Küste, am Ufer des Magdalena, etwa 5 spanische Meilen vom Hafen von Sabanilla entfernt belegen.

Barranquilla ist der Haupt-Ausfuhr-Hafen; dorthin gelangt der gröfseste Theil der Taback- und China-Ladungen, welche in kleinen Bongos oder Piraguas auf dem Canal von Piña aus dem Magdalena nach dem Verschiffungsplatz Sabanilla gebracht werden. Der genannte Canal enthält viel Baumwurzeln und andere Hindernisse, deren Beseitigung man mit einem, die Summe von 200,000 Pesos nicht übersteigenden Kostenaufwand bewirken könnte. Sobald dies Unternehmen verwirklicht ist, können die Flufs-Dampfboote in Sabanilla laden und löschen und von dort unmittelbar die Reise nach Honda antreten. Damit würden sich die Transport-, Lager- und anderen, jetzt unvermeidlichen Kosten ermäfsigen. Es ist sehr wahrscheinlich, dafs eine Gesellschaft, welche den Canal öffnete und eine Dampfbootlinie anlegte, Gewinne von grofser Erheblichkeit machen und dazu beitragen würde, dafs sich der Handel und die Production im Innern des Landes und an der Küste ungemein erweiterten. Barranquilla ist der einzige Schiffswerft am Magdalenen-Strom; dort reparirt man die Dampfboote, und erbaut Boote und Champanen von 25 bis zu 80 Toneladas [1]). Die Handarbeit, das Holz [2]) und die übrigen Erfordernisse sind so theuer, dafs ein solches Boot bis zu 3000 Piaster zu stehen kommt. Der Platz

---

[1]) Eine Tonelada ist eine Schiffslast von 20 Centnern.

[2]) Es wird befremden, dafs das Bauholz in Barranquilla sehr theuer sei. Die Ursache liegt in dem Mangel an Sägemaschinen, welche durch Wasser bewegt werden, so dafs man sich der rohesten Instrumente dazu bedient. Die Bretter kommen gröfsesten Theils von Nare (c. 6° 15′), wo in den unermefslichen Urwäldern an den Ufern des Magdalenen-Stromes ausgezeichnetes Cederholz wächst, Holz so fein und schön wie das beste Mahagonyholz von Honduras.

Barranquilla spedirt auch Ladungen von Gelbholz, Brasil- und Dividivi-Holz, Thierhäute, Kaffee, vegetabiles Elfenbein (Tagua) und andere Exporte nach Europa, ferner etwas Reis, Mais und Geflügel nach dem Isthmus von Panamá, Rio Hacha und den Antillen. Fast alle Schiffe, welche von Europa nach Santa Marta und Cartagena kommen, legen auch in Sabanilla an, um ihre Rückfracht zu vervollständigen. Diese und die Schiffe, welche ihren Ballast im Hafen nehmen, haben zum Theil aus mangelnder Fürsorge der Behörden zuweilen Schaden gelitten, wenn sie eine grofse Strecke vom Lande ankern und sich kleiner Boote zum Laden und Löschen bedienen müssen, was Kosten und Risico verursacht. Jüngsthin hat man in dieser Provinz und in Cartagena einige Tabackspflanzungen angelegt; aber der Tagelohn ist so hoch und die Arbeiter sind so selten, dafs ein guter Erfolg für die nächsten Jahre unwahrscheinlich ist. Die Eisenbahn von Panamá ist es, die den Tagelohn und die Lebensmittel aufserordentlich vertheuert hat, indem das Unternehmen unzählige Arbeiter und grofse Quantitäten Lebensmittel jener Provinzen absorbirt [1]).

---

[1]) Ein Deutscher, der seit Jahren in Barranquilla wohnt, hat mir über die commerciellen Verhältnisse dieses Platzes eine Schilderung zugehen lassen, die hier wörtlich aufgeführt ist, weil sie zur Ergänzung des oben Gesagten dienen kann:

„Barranquilla, Hauptstadt der Provinz Sabanilla, liegt am linken Ufer des Magdalenen-Stromes, ist jedoch durch eine, in der Richtung des Flusses sich ausdehnende, verhältnifsmäfsig schmale Strecke angeschwemmten Landes vom wirklichen Strome getrennt. Mit diesem steht die Stadt aber durch zwei natürliche Canäle (Caño de arriba und Caño de abajo; nur der letztere ist für Dampfschiffe passirbar) in Verbindung, welche mit dem vor ihr sich erstreckenden Gewässer (Cienega genannt) ein Nebenärmchen des Magdalenenflusses bilden. Während einer gewissen Zeit des Jahres wird die erwähnte Landstrecke überschwemmt; die beim Fallen des Wassers zurückbleibenden Sümpfe und Pfützen sind der Heerd der epidemischen Krankheiten: die bei ihrer Verdunstung sich bildenden Miasmen beschenken uns jedes Jahr mit Ruhr und Wechselfieber; letztere sind indefs nicht besonders bösartig. Die Constitution der Atmosphäre bessert sich vom December bis März inclusive; ein wohlthätiger Nordostwind von der Sierra Nevada reinigt die mit schädlichen Dünsten geschwängerte Luft. Die hiesige Durchschnitts-Temperatur ist 86° Fahrenheit. Die verschiedenen Mündungen unseres grofsen Flusses liegen ungefähr 4 Leguas von hier. Der sichere, aber etwas flache Hafen Sabanilla liegt circa 5 Leguas von hier. Kleine Fahrzeuge wie die Champanen und Boote gelangen aus ihm ebenfalls durch einen natürlichen Canal (Caño de la Piña) in den Flufs. Das hiesige Gouvernement oder vielmehr der Congrefs decretirte vor ein Paar Jahren 110,000 Pesos, um diesen Caño für Dampfschiffe befahrbar zu machen. Es haben sich aber bisher noch keine Unternehmer dafür gefunden, obgleich allgemein von Sachverständigen behauptet wird, dafs obige Summe hinreichend ist.

Der hiesige Einfuhrhandel ist sehr beschränkt, denn Barranquilla ist kein Stapelplatz. Der hiesige Import bezweckt nur, unsern Platz und wenig umliegende, zu unserer Provinz und der von Santa Marta gehörende Flecken zu versorgen. Nur für die drei Mefs-Epochen wird die Einfuhr etwas bedeutender. Hauptsächlich werden bezogen: von England ordinaires und mittelfeines Steingut, ord. baumwollene Manufacturwaaren, ord. und mittelfeine leinene Manufacturwaaren, ord. wollene Waaren, Eisen- und Stahlwaaren, Quincailleriewaaren etc., die vier letzten meist deutschen

Die Stadt Cartagena war, wie allgemein bekannt, während der spanischen Herrschaft das Emporium des granadinischen Handels und sein Haupt-Waffenplatz. Sie ist bedeutend gefallen, seit ihre Privilegien aufgehört haben und seit man dem Wege über Santa Marta für die Geschäfte des Inlandes den Vorzug giebt.

Das hauptsächliche Hindernifs für die Wohlfahrt Cartagena's ist seine Entfernung vom Magdalenen-Strom und der Mangel einer leichten Communication mit demselben. Die Stadt hat auf den Bau eines Canals, genannt el Dique, von Calamar, einem Hafenorte des Magdalenen-Stromes, nach der schönen Bai von Cartagena jüngsthin grofse Summen verschwendet. Augenblicklich sind die Inconvenienzen sehr grofs, denen man begegnet, um Ladungen von Cartagena nach dem Magdalenen-Strom oder umgekehrt zu bringen. Abgesehen von den

---

Ursprungs; von Frankreich ordinaire Weine und andere Spirituosen, als Cognac, Brandy, *trois six*, Liqueure, aufserdem eingemachte und getrocknete Früchte, Olivenöl, Sardines à l'huile, feinere und leichte Baumwollenzeuge, als Mousselins etc., Seiden- und Modewaaren, leichte Kasimirs, Arzneien und Parfümerien, Papier und Quincaillerie etc.; von Nord-Amerika Weizenmehl in Fässern von 200 und 100 Pfund, mailänd. Stahl, ord. Steingut, Tauwerk, ord. ungebleichte baumwollene Zeuge (*domestic* genannt), ord. spanische Weine und ostindische Gewürze, als Zimmet etc., chinesische Crape-Shawls, Schinken, Käse und andere Provisions-Artikel, Talg- und Stearin-Lichte, Glaswaaren, Nürnberger Tand (deutsche Artikel), Arzneien etc. — Der hiesige Ausfuhrhandel steht mit dem Importationsgeschäft im Verhältnifs. Hauptsächlich werden ausgeführt: Gelbholz oder Santa Marta-Farbeholz (*morus tinctorea*), Häute, Dividivi-Holz, Balsam Tolu, Corozos de Tagua (*Ivory nuts*).

Als Transitplatz ist Barranquilla bedeutender. Sehr viele inländische Importeure introduciren ihre Güter durch das Zollhaus von Sabanilla. Aller aus dem Innern kommende Taback und Chinarinde wird durch diesen Hafen ausgeführt.

Aus Provinzial-Eifersucht war die Haupt-Agentur der Santa Marta-Dampfschiff-Compagnie in Remolino etablirt. Durch das Zollhaus von Santa Marta wurden die Importationen für das Innere gemacht, die Güter von jenem Platze in kleinen Fahrzeugen nach Remolino transportirt und von da in den Dampfbooten nach dem Innern befördert. Santa Marta glaubte dieses durchsetzen zu können mit Benachtheiligung des durch seine Lage begünstigten Barranquilla, hat sich aber überzeugt, dafs es schwer ist, gegen den gewaltigen Strom der Naturgesetze anzuschwimmen, und ihre *Steamboat Agency* nach hier verlegt. Die vorzüglichsten Commissionshäuser von Santa Marta haben hier aus demselben Grunde Commanditen etablirt. Sechs Dampfboote haben hier jetzt ihren Lagerplatz, aber ihre Abfahrt ist bisher noch nicht geregelt gewesen.

Pflegt man den Magdalenen-Strom die Hauptarterie von Neu-Granada zu nennen, so gebührt Barranquilla sicher, das Herz (im physiologischen Sinne des Worts) genannt zu werden. Das einzige, was dieser Stadt fehlt, die bedeutenden Functionen eines so wichtigen Organs zu bewerkstelligen, ist ihre Verbindung mit ihrem Hafen durch einen für Dampfboote fahrbaren Canal! Dann könnte Barranquilla ja ein Stapelplatz für den gröfsesten Theil von Neu-Granada werden, wenn zu gleicher Zeit durch Concurrenz die so hohen Frachten und vorzüglich die Passagen erniedrigt würden, um die Reisen zu erleichtern. — Was sich aber durch die oben erwähnte Verbindung des Hafens mit dem Flusse wohl ereignen könnte, wäre, dafs die hiesigen Handlungshäuser sich nach Sabanilla zu verlegen genöthigt sehen würden. Dieses würde nur ein Vortheil sein, denn die Hitze ist dort erträglicher als hier."

Beschädigungen, welchen die Waaren ausgesetzt sind, bleiben die Kosten nicht unter 6 bis 8 Franken für jeden Bulto von 50 Kilogramm. Der Canal ist nämlich so schlecht erbaut, dafs der Strom seine Wände zerstört und das Canalbett mit Sand angefüllt hat; daher kommt es, dafs auf dem Raume von einigen Meilen alle Waaren auf Esel geladen und selbst im Winter durch ein sumpfiges Terrain getragen werden müssen, bis sie zu den Booten gelangen, welche sie nach dem Meerbusen von Cartagena überführen. Cartagena producirt gegenwärtig Lebensmittel, welche nach Colon oder Aspinwall gesendet werden, ferner den berühmten Balsam von Tolú, einige Baumwollen-Manufacte, welche im Innern verbraucht werden, und andere Producte von geringer Erheblichkeit.

Einige Nord-Amerikaner haben jüngsthin das Unternehmen gegründet, Kautschuk zu sammeln, wovon die Wälder in dieser Provinz Ueberflufs haben. Das Territorium leidet übrigens sehr an Wassermangel.

Die westlich angrenzende Provinz Chocó ist wenig bevölkert und in der Bevölkerung herrscht die schwarze Race vor. Im Allgemeinen sind es die Küsten, wo viele Schwarze wohnen, die sich indefs mit der weifsen Race mannichfach gekreuzt haben.

Chocó ist ein überwiegend goldhaltiges Land und auf den Gewinn und den Export dieses Minerals beschränkt sich fast der ganze Handel. Der Atrato, welcher diesen Handel vermittelt, ist schiffbar, aber wenn man auch daran gedacht hat, auf ihm eine Dampfboot-Linie zu errichten, so ist es doch unwahrscheinlich, dafs dieses Project schon in den nächsten Jahren verwirklicht wird. Mit der Zeit wird der Handel der reichen Provinz Antioquia sich dem Atrato zuwenden, vorausgesetzt nämlich, dafs eine Strafse nach dem Strom hin geöffnet wird, ein Werk, was begonnen worden ist, aber jetzt aufgegeben zu sein scheint [1]).

Neu-Granada setzt seine gröfsesten Hoffnungen auf das Gebiet von Chocó und Darien. Eines Tages werden die Staatsgüter, welche sich dort befinden, das Mittel werden, die ungeheure auswärtige Staatsschuld zu bezahlen. Es liegt deshalb im Interesse der Staatsgläubiger, die nothwendigen Terrain-Untersuchungen zu ermuntern und die Anlage eines interoceanischen Canals durch jene Territorien zu unterstützen, um ihr Kapital wieder zu erlangen.

Die Provinz Mompox war ehemals ein Theil von Cartagena. Die Stadt Mompox hat keine andere Bedeutung als die eines Waaren-Depots für einige Ortschaften des Innern, und als ein Punkt, an wel-

---

[1]) Chocó ist es, wo man die grofse Menge Platina findet, die Neu-Granada jährlich ausführt.

chem Ruderer zu haben sind, schwarze, halbwilde Gesellen, welche die Champanes mittelst grofser Ruderstangen den Strom heraufbringen.

Zu der Provinz Mompox gehört das Dorf Magangué an den Ufern des Cauca, einige Meilen von seiner Mündung in den Magdalena. In Magangué sind jährlich zwei Messen, eine, die besuchteste, am 2. Februar, die andere am 13. Juni. Beide dauern etwa eine Woche und sind die berühmtesten und besuchtesten der Republik. Kaufleute von Neyva, Bogotá, Mariquita, Antioquia, Ocaña, Pamplona, Socorro, Velez treffen dort mit denen der Küstenprovinzen zusammen. Der Taback von Ambalema, Giron und Socorro, der Kaffee von Ocaña, welcher von der besten Qualität ist, der Zucker von Guaduas und Ocaña, gegerbte Häute und Strohhüte aus den nördlichen Provinzen, und viele andere Producte concurriren im Ueberflufs und werden vertauscht gegen fremde Waaren aus den Vereinigten Staaten, England und dem dänischen St. Thomas [1]). Die Provinz Antioquia pflegt in der Regel

[1]) Von einem Augenzeugen, der die letzte Messe in Magangué besucht, habe ich eine Darstellung der Frequenz erhalten, die ich hier wörtlich folgen lasse. In Magangué, am Cauca-Flufs gelegen, 5 Leguas oberhalb der Confluenz dieses Flusses mit dem Magdalena-Strom, werden jährlich zwei Messen (am 2. Februar de la Candelaria und am 13. Juni de St. Antonio) und in Tacasuan (San Benito Abad, Provinz Cartagena) eine dritte (am 14. September, del Cristo) gehalten, welche gewöhnlich acht Tage dauern. Der Ursprung dieser Messen ist in den an besagten Tagen gehaltenen Kirchenfesten zu suchen. Der gröfseste Zusammenflufs von Menschen findet vorzüglich am 2. Februar statt, weil man die Virgin de la Candelaria für eine wundersame, gütige und einflufsreiche Vermittlerin bei dem katholischen Gotte hielt und theilweise noch hält. Gebrauch, Gewohnheit und ich glaube auch die gesunde Jahreszeit, in welche sie fällt, haben dieser Messe die Priorität über die beiden anderen erhalten. Magangué ist sehr vortheilhaft für diese Messen placirt. Durch seine Lage am linken Cauca-Ufer mit der grofsen und industriellen Provinz Cartagena in Verbindung, ist dieser Ort auch von der Flufsseite für fast alle übrigen Provinzen zugänglich. Die 4 bis 6000 Menschen, die sich hier vereinigen, bringen fast alle Etwas zum Verkauf. Von den Sabañas de Corozal kommen: Weber-Arbeiten (vorzüglich baumwollene Hängematten), Strohmatten und Thiere; von Cartagena, Barranquilla, Santa Marta und Mompox: ausländische Waaren, aus dem oben in der Anmerkung über Barranquilla S. 18, 19 aufgezeichneten Sortiment bestehend; von Honda und Ambalema: Taback, Zucker, Häute und wollene inländ. Decken (Mantas, Cabos genannt), Sohlleder; von Jiron, Velez und anderen Nord-Provinzen: etwas Goldstaub, Kaffee, Zucker, Taback, Jipijapa, Strohhüte und baumwollene Zeuge; von Ocaña: Zucker, Kaffee, geflochtene Stricke und Fufsbedeckungen.

Der Artikel, der in diesen Messen die Hauptrolle spielt, ist aber der von allen Theilen Antioquia's kommende Goldstaub. Ich rechne, dafs ungefähr 8 bis 12 Centner davon nach jeder Messe kommen. Der Durchschnittsgehalt des aus den Flüssen gewonnenen Waschgoldes ist 21 Karat. Das in Goldgruben aus dem quarzigen Gestein ausgestampfte hält nur von 13 bis 17 Karat. Der gewöhnliche Preis des Flufsgoldes ist 300 Pesos (à 8 Realen) pro Pfund.

Seit September 1853 ist ein neuer Artikel auf den Mefsschauplatz getreten: das Federharz (Gummi elasticum). Früher wurde dieser interessante Artikel in diesem Lande nicht gewonnen. In Cartagena und Magangué etablirten sich zu diesem Zweck Nord-Amerikaner, welche 6 bis 800 Pesos für 2000 Pfund bezahlten.

Vor 10 Jahren wurden noch alle Geschäfte in den Messen p. comptant abgeschlossen, doch seit einigen Jahren wird auf 6, 8, 10 bis 12 Monat Credit gegeben.

mehrere Centner Gold dorthin zu senden. Der Gesammtumsatz an Waaren auf der Februar-Messe, welche die wichtigere ist, übersteigt eine Million spanischer Thaler.

Die Provinz Ocaña ist wesentlich ackerbautreibend. Sie producirt etwas mehr als 2500 Centner Kaffee, viel Zucker, Anis, Sohlleder, vegetabiles Elfenbein und andere weniger bedeutende Artikel; ihr fruchtbares Gebiet hat ein angenehmes Klima, ganz geeignet für europäische Colonisten. Es ist sehr leicht, mit dem See von Maracaibo durch den Catatumbo-Flufs, welcher gröfsestentheils schiffbar ist, eine Verbindung herzustellen. Eine Gesellschaft hat dieses Unternehmen in Angriff genommen.

Die Bewohner dieses Theils der atlantischen Küste und des untern Magdalena verbrauchen wenig Wollenzeuge, aber ordinäre Baumwollen, viel Leinen und Hanf. Der Handel an der Küste wird hauptsächlich von den Vereinigten Staaten und St. Thomas aus betrieben. Da die in St. Thomas gekauften Waaren zum Theil deutsche sind, so ist klar, dafs ein unmittelbarer Handel mit Deutschland die Beziehungen in wenigen Jahren sehr beleben müfste. Einmal würden dann die Waaren viel wohlfeiler zu liefern sein, und aufserdem würde der Uebelstand wegfallen, dafs (wie die Kaufleute in St. Thomas jetzt beanspruchen) nur in Gold oder in Wechseln auf die Vereinigten Staaten und England bezahlt werden mufs. Es liegt auf der Hand, dafs unter den jetzigen Verhältnissen die Kaufleute der Küste viele Schwierigkeiten finden, ihre Zahlungen zu machen; für beide Theile würde es daher vortheilhafter sein, wenn die Zahlungen in Landesproducten geleistet werden. Aber die directen Beziehungen zu Deutschland sind sehr selten in Neu-Granada, und die wenigen Häuser, welche dergleichen haben, suchen sich dieselben um jeden Preis ausschliefslich zu bewahren.

Die Plätze Santa Marta und Barranquilla haben für das Innere ein Depot von Waaren, womit sie den Taback und andere Landeserzeugnisse zu bezahlen pflegen. Die hauptsächlichsten jener Waaren sind: Eisen, Stahl, Steingut, Blei, Munition, ord. französische und spanische Weine, Pulver, Ackergeräthschaften, Spaten, Hacken, Macheten, ord. Feuergewehre, Hanfgewebe, Nudeln und andere gesuchte Artikel. Honda (äufserste Dampfschiffs-Station am obern Magdalena) hat auch ein solches Waarendepot und verkauft jährlich für 200,000 Piaster.

Nach der neugranadinischen Gesetzgebung sind alle fremden Flaggen den nationalen gleichgestellt und diese Gleichstellung gilt auch für die Waaren, welche die Schiffe bringen. Eben so frei ist der Küstenhandel, und ein Gesetz von 1852 erlaubt allen fremden Dampfbooten, auf gleichem Fufse wie die nationalen Schiffe alle Flüsse der Republik zu befahren. Der Zolltarif ist vielleicht der gemäfsigtste und freieste

in Süd-Amerika; er erklärt viele Artikel für steuerfrei und unter ihnen alle Ackerbau- und Bergwerks-Maschinen und Instrumente und gedruckte Bücher. Droguen zahlen 25 Procent *ad valorem*. Mit Ausnahme derjenigen Zölle, welche zum Vortheil der inländischen Schuhmacher, Schneider, Tischler und Sattler einige Manufacte belasten, ist keine Spur eines schutzzöllnerischen Geistes im neugranadinischen Tarif zu entdecken. Ungeachtet jener ausnahmsweisen Schutzzölle sind die betreffenden ausländischen Manufacte doch noch wohlfeiler als die inländischen, und es ist sehr wahrscheinlich, dafs in einigen Jahren auch diese Bedingungen wegfallen werden, schon weil dies die öffentliche Meinung fordert uud man die Handwerker von Bogotá züchtigen will, die den Melo'schen Aufstand wider die legitime Regierung am meisten begünstigt haben [1]). Wenn die zu zahlenden Steuern mehr als 50 Piaster betragen, so verwilligt die Douane auf Grund einer Bürgschaft zwei Zahlungstermine, den einen von 6, den andern von 12 Monat, in denen jedesmal die Hälfte bezahlt wird. Die Douane nimmt auch zum Nominalwerth Staatspapiere an, welche mit einem starken Disconto circuliren, wodurch die Kaufleute bei der Steuerzahlung mehr als 10 Procent ersparen. Die Commissionshäuser der Küste leihen ihre Garantie den Importhäusern gegen eine Vergütigung von 1 Frank für jeden Waarenballen und zuweilen erlangen sie auch 2 Procent.

Da der Staat kein Schiff unterhält, um über die Contrebande zu wachen, auch seine Beamten schlecht bezahlt, so kommt bei der Waareneinführung und Zollabfertigung viel Betrug vor. Daher wirft die Douane jährlich nur eine Rente von 1 Million Piaster ab, während sie das Doppelte einbringen müfste. Die Douane öffnet von 10 Ballen immer nur einen, um ihren Gehalt zu untersuchen, und läfst die übrigen ohne Prüfung passiren, es sei denn, dafs sich in dem geöffneten Ballen einige Widersprüche mit der Factura vorfinden, welches die Oeffnung der übrigen zur Folge hat. Der Grund, weshalb nicht alle Ballen geöffnet werden, ist, um Zeit zu ersparen und weil die geöffneten Ballen hier nicht mit derselben Sorgfalt wie in Europa wieder verpackt werden können und die zerbrechlichen Waaren sehr viel leiden. Die Packkosten an der Küste sind aufserordentlich hoch. Der Commissionair erhält einen Peso für jeden Ballen, und hat dafür die Waaren zu empfangen, sie in der Douane anerkennen zu lassen und ihrer weiteren Bestimmung zuzuführen. Da das Personal der Steuerbeamten sehr reducirt ist und nicht viele Häfen sind, so verbleiben die Ladun-

---

[1]) Die Tarifbestimmungen, welche zur Protection der inländischen Handwerker dienten, sind so eben durch ein Gesetz vom 18. October c., welches der in Hague vollzählig versammelte Congrefs decretirt hat, aufgehoben und durch bedeutende Zoll-Ermäfsigungen und Befreiungen ersetzt worden.

gen viele Tage in der Douane, bevor sie ihre Abfertigung erhalten. Dieser Verzug pflegt oft mehr als einen Monat zu betragen, wenn viele Waaren auf einmal zusammentreffen. Von den Entscheidungen der Douanenbeamten, welche der Kaufmann für ungerecht hält, findet Berufung an den Provinzial-Gouverneur oder an den Präsidenten der Republik statt. Die Zollerträge könnten genügen, die gesammten Kosten der Verwaltung zu decken, aber man hat es unglücklicher Weise noch nicht erlangt, darin dieselbe Ordnung herzustellen, wie in der Salz-Administration, welche jetzt täglich mehr als 1000 spanische Thaler einbringt.

Die Provinz Antioquia, jetzt in drei, Córdoba, Medellin und Antioquia, getheilt, ist eine der wichtigsten der Republik. Ihre Bevölkerung übersteigt 200,000 Seelen und wächst jährlich in einem gröfseren Verhältnifs als die aller übrigen Landestheile; sie gehört fast ganz zur weifsen Race und die Männer sind in der Regel grofs, stark, robust, unermüdlich in der Arbeit, mäfsig, sparsam und ehrenhaft. Die hauptsächliche Beschäftigung besteht in der Ausbeutung der ungemein reichen Goldminen, wovon der gröfseste Theil in Erzgängen liegt. Fast das ganze Gebiet ist goldhaltig, und es ist sehr wahrscheinlich, dafs seine Berge und Wälder, welche fast noch nicht untersucht sind, Mineral-Reichthümer enthalten von nicht geringerer Bedeutung als die von Australien und Californien.

Medellin, eine sehr schöne Stadt mit einem äufserst angenehmen Klima, ist der mercantile Mittelpunkt von Antioquia und Sitz zahlreicher Handlungshäuser. Unternehmungs- und Associationsgeist ist in Antioquia sehr entwickelt. Die Einwohner dieser Provinz wandern vielfach nach anderen Provinzen, vorzüglich nach der von Bogotá, wo die grössesten inländischen Häuser Antioquener sind. Wie fast die ganze Bevölkerung von Antioquia dem Bergbau zugethan ist, so ist es auch Gold, womit sie ihre Bedürfnisse zu kaufen pflegt und schon deshalb ist der Handel so wichtig, sowohl für das Innere wie für das Ausland.

Antioquia empfängt von Neyva starke Ladungen Cacao und von Mariquita den Taback, den man *de primera* nennt, welcher der dickste und saftigste, aber auch der ordinairste ist. Die Zahl der Centner von Ambalema-Taback, welche Antioquia jährlich empfängt, beträgt nicht unter 12,000; den Betrag des Kaufpreises, den man dafür in Medellin empfängt, darf man im Durchschnitt auf 150,000 Piaster anschlagen. Die ordinairen Baumwollenzeuge, welche man in Socorro webt, sind von den Bergleuten sehr gesucht und werden in erheblichen Quantitäten auch von Bogotá expedirt, ungeachtet des hohen Preises, der aus den aufserordentlich gesteigerten Transportkosten entspringt. Der Betrag des Goldes, welches jährlich in Antioquia gesammelt wird, ist nicht

genau bekannt, läfst sich aber mindestens auf 3 Millionen Piaster schätzen. Es ist anzunehmen, dafs er diese Summe noch übersteigt, seit ein Gesetz von 1850 für die Ausfuhr des Goldes in Barren und in Goldstaub die Häfen geöffnet hat. Früher war vorgeschrieben, das Gold, um es ausführen zu dürfen, in Bogotá ausmünzen zu lassen, was so erhebliche Kosten, Risico's und Verzögerungen veranlafst hat, dafs der Strafe der Confiscation ungeachtet der gröfseste Theil des Goldes im Wege der Contrebande ausgeführt wurde [1]).

Englische Compagnien haben jüngsthin neue Minen in Antioquia erworben und legen darin starke Kapitalien an. Wenn man sieht, wie der Reichthum dieser Provinz sich reifsend vermehrt und den unablässigen Ausbau neuer Minen gestattet, so kann man nicht zweifeln, dafs die Ausfuhr des Goldes von Antioquia in wenigen Jahren bedeutend zunehmen mufs. Der Verbrauch fremder Waaren ist in dieser Provinz von viel gröfserer Bedeutung als in der Provinz Bogotá. Die Ladungen, welche zur Hauptstadt der Republik gelangen, werden nachher in andere Provinzen geschickt, die aber, welche nach Antioquia gehen, bleiben dort für den ausschliefslichen Verbrauch der Provinz. Ein ungeheures Material für die Minen-Arbeiten, viele baumwollene und wollene Waaren, verschiedene Luxusgegenstände sind unter Anderem die hauptsächlichsten Einfuhrartikel. Medellin ist das Handels-Emporium und die Kaufleute verkaufen ihre Waaren zu sehr langen Zahlungsfristen; eine dreijährige Zahlungsfrist gehört nicht zu den Seltenheiten, es wird alljährlich ein Drittel gezahlt, in der Factura aber sogleich der laufende Zinssatz in Anrechnung gebracht. Obschon die Kapitalien von Antioquia sehr erheblich und die Unternehmungen sehr zahlreich sind, und obschon man annehmen kann, dafs der Anbau des Landes kaum angefangen hat, so beträgt dennoch der Zinsfufs 15 Procent jährlich, selbst für die respectabelsten Firmen. Man kann mit aller Gewifsheit versichern, dafs eine Bank in Medellin mit der gröfsesten Sicherheit Millionen mit 15 Procent jährlich unterbringen und dadurch neue Unternehmungen hervorrufen könnte, deren Zahl und Umfang unberechenbar ist. Verschiedene Umstände machen indefs das Leben in Antioquia sehr theuer; das Land, umgeben und durchkreuzt von Bergen, kann nur mit grofsen Kosten Wege bauen. Ein Ballen baumwollener Waare z. B. verursacht von Santa Marta bis Nare 3 Piaster Fracht; von Nare nach Remolino, dem Hafen am Flusse Nare und von dem Orte selbst nur 10 engl. Meilen entfernt, 2 Francs Fracht, und von Remolino nach Medellin, wo der Transport, wenn auch nur

---

[1]) Der französische Akademiker Boussingault hat das in diesen Goldminen gefundene Gold analysirt und an Ort und Stelle dessen Gehalt wissenschaftlich bestimmt.

wenige Leguas, über Berge geht, 8 Piaster. Die Zahl der Maulthierlasten, welche Antioquia jährlich empfängt, kann man etwa auf 15,000 anschlagen (eine Last oder Carga zum Gewicht von 100 bis 125 Kilogr.). Ein practicabler Fahrweg würde diese Ziffer in wenigen Jahren um das Vierfache erhöhen.

Es scheint nöthig, zu erwähnen, dafs die für Antioquia bestimmten Waaren in Bultos verpackt werden müssen, welche das Gewicht von 55 Kilogr. nicht überschreiten, und die Verpackung mufs in einer Art geschehen, dafs weder der Regen noch die Feuchtigkeit des Bodens auf den bergigen Wegen eindringen, sowie dafs die Ladung bei dem Transport durch Maulthiere nicht beschädigt werden kann.

Die Provinz Mariquita beginnt, kaufmännisch zu reden, in Nare, welches eine an dem linken Ufer des Magdalenen-Stromes und am Einflufs des Nare liegende Ortschaft ist. Es giebt in Nare zwei Commissionshäuser mit Lagerhäusern, welche die Waaren für Antioquia empfangen und weiterbefördern. Das Leben ist dort so schwer, das Klima so heifs, dafs die Ortschaft selbst nicht fortgeschritten ist im Verhältnifs zu ihrer Lage und zu dem Werthe, den dort die Arbeit hat. Eine beladene Piragua macht in einem Tage die Reise von Nare nach Remolino und zurück und jeder Ruderer verdient für diese Reise 3 Piaster und volle Beköstigung. In Nare und in seiner Umgebung begegnet man vielen reichen Waldproducten, z. B. dem vegetabilen Elfenbein, dem Ipecacuanha, und dem Cedron; man erndtet ausgezeichneten Cacao und kauft dort jährlich einige Pfund Goldstaub.

Abgesehen von den Mineralschätzen (das Gold hat einen Gehalt nicht unter 22 Karat), welche jene ausgedehnten Landstriche enthalten, sind dieselben an den Ufern des Magdalenen-Stromes mit Urwäldern bedeckt und von einem für sehr kleine Piraguas schiffbaren Flüfschen durchschnitten. Dort begegnet man ausgezeichneten Bauhölzern, z. B. zahlreichen Cedern, welche an Schönheit und Bauwürdigkeit dem Mahagony von Honduras nicht nachstehen. Dort sind Lager von gelbem Bernstein, oft in Stücken von 6 Kilogr. Gewicht und von grofser Schönheit [1]), aber alle diese Reichthümer sind unbenutzt aus Mangel an Arbeitskraft und wegen der kostspieligen Verbindung mit der Stadt Honda, wohin allein jeder Ruderer 7 Piaster verdient. Einige Maschinen zum Verkleinern und Sägen des Bauholzes, wenn sie in dieser Gegend aufgestellt wären, würden von unermefslichem Nutzen sein für ein

[1]) So eben hat sich eine Gesellschaft von Deutschen, Engländern und Eingeborenen constituirt, um diese mächtigen Bernsteinlager auszubeuten. Es finden sich darin alle bekannten Arten des preufsischen Bernsteins, auch die sogenannte Kums-Gattung, welche man in Deutschland für die beste hält. Ich besitze aus diesem Lager Piecen von jeder Gattung und darunter einige Exemplare mit grofsen eingesprengten antediluvianischen Insecten.

Land wie Mariquita, welches im Aufschwung begriffen ist, wo viele Häuser gebaut werden, wo sich täglich die Lage aller Bevölkerungsklassen verbessert und wo deshalb der Bedarf guter Möbel und guter Bauhölzer täglich zunimmt. Die Ausfuhr von Bauholz wäre ein einträglicher Industriezweig; schon der Bedarf des unteren Magdalena-Gebiets für Häuser, Möbel und Schiffe wäre wichtig, weil die Bauhölzer von Nare und seiner Umgebung von besserer Qualität zu sein scheinen, als die am unteren Magdalenen-Strome selbst. Da man auch in dem oberen Theile des Magdalena-Gebiets eine so gute Ceder nicht findet wie die von Nare, eben so wenig andere Nutzhölzer von guter Qualität, die zugleich von geringem Gewicht sind, so würden mit der Zeit diese Hölzer nach Ambalema gehen, um dort zu Kisten für den Taback zu dienen, während jetzt die seltenen und theuern Thierhäute dazu verbraucht werden. In dem Grade, wie sich die Tabackscultur vermehrt und ausdehnt, ist es sicher, dafs die Kaufleute das Verpacken in Kisten vorziehen werden, einmal weil dies günstiger für den Taback ist, dann auch weil es dem nach Deutschland expedirenden Kaufmann den Vortheil gewährt, diese Kisten von schönem Holz für das Tischlergewerbe zu verwerthen.

Zwischen Honda und Nare sind unermefsliche Wälder; sie verbergen, wie gesagt, Reichthümer jeder Art, Mineralschätze und Vegetabilien, unter denen die verschiedenen jüngsthin entdeckten sehr reichen Steinkohlen-Lager erwähnt werden müssen. Eine dieser Steinkohlen-Minen, nur einige hundert Meter vom Ufer des Magdalenen-Stromes entfernt, ist jetzt offen gelegt worden und wird durch ein Handlungs-Haus in Honda ausgebeutet. Die Vortheile dieser Ausbeutung für die Befahrung des Stromes durch Dampfschiffe und die Entwickelung der Künste werden grofs sein.

Vor Betrachtung des Handels und der Producte von Mariquita scheint es mir an der Zeit, einige Worte über die Schifffahrt auf dem Magdalenen-Strome zu sagen.

Bis zum Jahre 1826—27 wurde der Magdalenen-Strom mit Schiffen von derselben Klasse befahren, auf welchen wahrscheinlich im 16. Jahrhundert der Eroberer Gonzalo Jimenez de Guesado hier angelangt ist. Die Spanier interessirten sich nicht für die Verbesserung der Schifffahrt, wozu man sich der Champanes bediente, d. h. grofser Piraguas mit einem Zelt von Palmenblättern über Holzreifen gedeckt, die gewöhnlich eine Ladungsfähigkeit von 20 Tonnen enthalten; 20 bis 24 Ruderer sind nöthig, um eine solche Champane mit grofsen Stangen gegen den Strom zu bewegen. Die Champan-Reise von Barranquilla nach Honda in einer Zeit, wo der Strom nicht gewachsen ist, dauert in der Regel nicht weniger als 60 Tage.

Ein preufsischer Unterthan, Herr Joh. Bernh. Elbers, war der erste Unternehmer, welcher die Idee fafste und auch ausführte, den Magdalenen-Strom mit Dampfschiffen zu befahren. Durch ungemein grofse Geldopfer gelangte er dazu, zwei grofse Dampfboote auf den Strom zu setzen, doch sehr bald schon waren dieselben durch Unfälle dienstunfähig.

Dreizehn Jahre später (1839) gründete Herr Franz Montoya eine Compagnie, welche in London ein schönes Dampfboot bauen liefs, das erfreuliche Hoffnungen zu eröffnen anfing, als im Verlauf einer Revolution die Regierung sich des Dampfbootes bemächtigte, es armirte und in einem Gefecht gegen eine Flottille von Kanonenbooten verlor. Ein ähnlicher Fall ist in der Folge nicht wieder vorgekommen, namentlich seit der Congrefs von 1852 durch ein Gesetz die Dampfboote aller fremden Nationen unter ihrer eigenen Landesflagge zur Flufsschifffahrt in Neu-Granada zugelassen hat.

Die Entmuthigung war grofs nach jener Katastrophe, bis im Jahre 1847 die Bildung zweier Compagnien zur Begründung zweier Linien, jede mit drei Dampfbooten, zu Stande kam, die eine in Cartagena, die andere in Santa Marta. Namentlich war es der General T. C. Mosquera, Präsident der Republik in jener Zeit, dessen Einflufs es gelang, die Unternehmungen zu realisiren; die Regierung betheiligte sich bei einer jeden dieser Gesellschaften mit Actien im Werthe von 100,000 Piastern. Die Linie von Cartagena war dazu bestimmt, den Dique-Canal, dessen Bau man damals der Vollendung nahe glaubte, mit dem Flusse in Verbindung zu bringen. Zwei Dampfboote von 50 bis 60 Toneladas sollten den Strom befahren, und ein sehr kleines war für den Canal bestimmt. Aber unglücklicher Weise kam der Canalbau nicht zu Stande und damit zerfiel das Dampfboot-Unternehmen, so dafs nur das für den Canal bestimmte kleine Dampfboot Calamar das einzige blieb, welches auf dem Strome ging. Das Unternehmen wird indefs wieder angeregt werden, sobald der Canal oder statt seiner eine Landstrafse dort hergestellt sein wird. Dasselbe wird lucrativer und bedeutender sein als das von Santa Marta; denn für den europäischen Handel würde man dann den Weg über Cartagena vorziehen und der innere Handel der Provinzen des untern Magdalena mit dem Isthmus von Panamá würde einen bedeutenden Zuwachs erhalten.

Die Compagnie von Santa Marta mit einem Capital von 200,000 Piastern hat zwei gute Dampfboote in den Vereinigten Staaten erworben, ferner 30 Boote und Champanen als Hilfsschiffe bauen lassen, und grofse Magazine zum Waaren-Depot in Remolino (Hafen des Magdalena in der Nähe von Barranquilla), sowie in Mompox und Conejo (ein Hafen etwa 20 Meilen unterhalb Honda) errichtet. In den Booten

bringt man die Waaren von Santa Marta nach Remolino, in den Dampfbooten bis Conejo und in Champanen von dort bis Honda. Dieser Weg hat viel Inconvenienzen; die Waaren erleiden lange Verzögerungen in den Depots von Remolino und Conejo, und manchen Schaden beim Laden, Ausladen und Transport. Auch hat die Compagnie grofse Kosten bei diesen Operationen, so dafs jede Carga von Conejo bis Honda 1 Piaster an Nebenkosten zu stehen kommt, ohne die tausend Widerwärtigkeiten, die die Gesellschaft bei den Ladungen selbst zu vertreten hat.

Die Dampfkraft scheint jetzt die Hindernisse zu überwinden, welche die starke Strömung des Flusses der Schifffahrt mit grofsen Dampfbooten von Conejo bis Honda entgegensetzte; die Gesellschaft hat deshalb das Depot in Conejo beschränkt und bringt die Ladungen bis nach La Vuelta de la madre de Dios, einem Hafen, welcher von Honda etwa 3 Meilen entfernt ist. Der Weg von hier nach Honda ist eben und eignet sich zum Bau einer Fahrstrafse. Aber auch in La Vuelta begegnet man grofsen Inconvenienzen; der Platz ist nicht bevölkert und bietet gar keine Ressourcen. Die Landfracht ist theurer als die Flufsfracht; die Kaufleute ziehen deshalb die letztere vor. Letzthin hat der Dampfer Manzanares, ein schönes und elegantes Boot von 100 Toneladas, es ermöglicht, zu einer Zeit, wo die Gewässer des Stromes wachsen und gewisse Felsen bedecken, welche die Schifffahrt in der trockenen Jahreszeit behindern, bis nach Honda zu gelangen. Es ist dadurch ein Problem gelöst worden, welches man bisher für fast unlösbar hielt, und bewiesen, dafs dieser Theil des Stromes nicht die Schwierigkeiten darbietet, welche man ihm zuschreibt. Dies wird sehr folgenreich sein; von jetzt an erspart die Compagnie und der Handel mehr als 30,000 Piaster jährlich an Kosten und Zögerungen. Die Compagnie hat einen sehr hohen Tarif für Personen- und Waarenfracht. Jede Carga zahlt von Santa Marta nach Vuelta eine Fracht von $6\frac{1}{2}$ Piaster und für die Thalfahrt von Vuelta nach Santa Marta 4 Piaster. Die Kosten von La Vuelta bis Honda und umgekehrt sind 1 Piaster. Die Passage von Santa Marta bis Vuelta kostet 100 Piaster (25 Piaster für Bediente und andere arme Personen, welche an Bord eine sehr üble Verpflegung empfangen); für die Thalfahrt wird der dritte Theil der Passage der Bergfahrt bezahlt. Die Kinder von weniger als 12 Jahren zahlen Nichts. Die Passagiere begegnen bei ihrer Landung in La Vuelta vielen Schwierigkeiten, um nach Honda zu gelangen, sei es zu Wasser oder zu Lande. Die Landreise macht man in drei Stunden, aber sie verursacht sehr hohe Kosten, weil es schwierig ist, Maulthiere zu finden und der Miethspreis für jedes in der Regel 2 Piaster kostet. In La Vuelta fehlt es an einem bequemen Gasthause und zuweilen er-

langt man dort nicht einmal ein Frühstück. Es beweist das, wie aus Mangel an Bevölkerung auch die sichersten Unternehmungen nicht benutzt werden und wie leicht es für thätige und intelligente Menschen wäre, hier viel Geld zu verdienen.

Das Brennmaterial, welches die Dampfboote gebrauchen, ist das Holz, welches an verschiedenen Orten der Wälder am Ufer aufgespeichert wird. Man könnte glauben, dafs bei dem Ueberflufs ausgedehnter Wälder am ganzen Ufer das Brennholz wohlfeil sein müsse; dessen ungeachtet ist aber sein Preis sehr hoch, weil es in jenen ungeheuren Einöden an Arbeitskräften fehlt. Es wäre gewifs sehr vortheilhaft, wenn man sich der Steinkohle bediente; geschieht dies, und gehen künftig die Dampfboote bis Honda, so ist die unmittelbare Folge, dafs die Passage und die Fracht sich um die Hälfte ermäfsigen.

Man kann sagen, dafs die Schifffahrt durch die Compagnie zu Santa Marta monopolisirt ist. Wenn eine wirksame Concurrenz durch gute Dampfschiffe hergestellt würde, so würden die hohen Passage- und Frachtgelder sich bedeutend ermäfsigen und den Unternehmern würden dennoch erhebliche Gewinne erwachsen. Nach den Berechnungen eines nordamerikanischen Ingenieurs bringt der Compagnie von Santa Marta jede Reise einen Reingewinn von 3000 Piastern ein; gegenwärtig hat die Compagnie ihre Dampfboote der Regierung vermiethet für den monatlichen Preis von 3000 Piaster für jedes. Die beiden Dampfboote, welche die Compagnie besitzt, machen jedes nur eine Reise monatlich zwischen Remolino und La Vuelta, und zwar deshalb, weil es an Maschinen fehlt zum Laden und Ausladen der Schiffe, weil das Einnehmen des Brennholzes in den verschiedenen Depots Zeit erfordert, und weil die Schiffe bei ihrer Ankunft in La Vuelta, wohin die Waaren von Honda auf Champanen gebracht werden, ihre Ladungen nicht immer bereit finden. Die Dampfboote bedürfen in der Regel, um 200 Meilen auf dem Magdalenen-Strome zu fahren, dieselbe Zeit oder noch mehr, binnen welcher die nordamerikanischen Dampfboote den atlantischen Ocean zwischen New-York und Liverpool durchschneiden. Dampfboote von angemessener Pferdekraft, wenn sie durch geeignete Mafsregeln die Ladung ihres Brennmaterials zu beschleunigen wissen, werden mit Leichtigkeit wenigstens drei Reisen in zwei Monaten zurücklegen können. Es ist dafür gesorgt, dafs die Abfahrt der Dampfboote von Remolino mit der Ankunft der englischen Packetboote in Santa Marta und Cartagena (am 8. und 23. jedes Monats) zusammentrifft, und auch dies trägt dazu bei, dafs die Compagnie nicht besorgt ist, die Beweglichkeit ihrer Dampfboote zu vermehren.

In Barranquilla besteht eine Compagnie, welche mit einem Dampfboot gleichen Namens unter der Flagge der Vereinigten Staa-

ten den Strom befährt und in vier Jahren seine Eigenthümer reich gemacht hat.

Jüngsthin hat sich in England eine Compagnie gebildet zu einer Dampfbootlinie zwischen Barranquilla und Honda, welche zwei Dampfboote auf den Strom gebracht hat: ein grofses, welches nicht bis Honda gelangen kann, und ein anderes kleines mit vieler Pferdekraft, welches seine erste Reise gemacht hat. Indessen kann das Unternehmen nicht prosperiren, weil die Dampfer nicht in einer dem Strom entsprechenden Art gebaut sind, tiefer gehen, als an vielen Stellen die Oertlichkeit gestattet, und deshalb oft festfahren. Es ist gewifs, dafs die in den Vereinigten Staaten erbauten Dampfboote die besten sind, weil dort die Ströme ähnliche Hindernisse darbieten, wie die von Neu-Granada, und weil man dort die Mittel, sie zu überwinden und zu vermeiden, am besten studirt hat.

Die sechs Dampfboote, welche den Magdalena befahren, sind völlig unzureichend für den Verkehr. In Honda und Remolino liegen immer mehr als 1000 Cargas, welche oft viele Monate lagern müssen, obschon mehr als 50 Boote und Champanen auf dem Strome gehen. Die Ladungen von Chinarinde, Taback, vegetabilem Elfenbein und anderen Producten vermehren sich unaufhörlich und verlangen dringend neue Beförderungsmittel. Wenn deren Vervielfältigung die Frachten niederdrückt, so werden grofse Ladungen von Lebensmitteln und anderen Früchten des Innern nach der Küste gelangen, und dann werden auch gröfsere Quantitäten von fremden Kaufmannswaaren befördert werden.

Um eine Idee von der Natur der Geschäfte in Bezug auf die Schifffahrt zu geben, mag hier eine Operation mitgetheilt werden, welche ein Handlungshaus im Januar 1854 gemacht hat. Zur Ladung aller Waaren, welche das Haus für die Messe in Magangué im Hafen hatte, kaufte es für 1500 Piaster eine Champane und belud sie zugleich mit Chinarinde und Taback für Barranquilla zu 6 Piaster 50 Centavos Fracht für jede Carga; die Frachten betrugen zusammen 1950 Piaster; nach Abzug aller Kosten der Mannschaft etc. war am Ende der Reise das Schiff bezahlt und es blieb sogar noch ein Ueberschufs an Geld. Als im Jahre 1851 und 1852 der Taback anfing in grofsen Quantitäten expedirt zu werden und die Chinaladungen von gröfserer Erheblichkeit waren, belud dasselbe Haus Champanen nach Barranquilla und bezahlte für jede Carga eine Fracht von 8 Piaster!

Die Dampfboot-Compagnie von Santa Marta hat seit ihrer Entstehung einen Vertrag mit dem Hause Montoya Saenz u. Co. geschlossen und sich verpflichtet, die Tabacksladungen dieses Hauses von Ambalema vorzugsweise vor allen andern zu befördern. Lange Zeit konnte die Compagnie nicht alle Ladungen dieses Hauses befördern, obschon

sie alle ihre Schiffe in Bewegung hatte; man kann daraus ersehen, wie schädlich dieser Vertrag für die Entwickelung aller anderen Tabacks-Unternehmungen in Ambalema und wie unzureichend die Zahl der Transportmittel auf dem Magdalenen-Strome ist. Es ist deshalb für den Theil des Handels von Neu-Granada, welcher auf dem Magdalenen-Strome verkehrt, die Errichtung einer oder mehrerer Linien sehr guter und der Natur des Stromes angepafster Dampfboote eine Lebensfrage. Dieses Mittel könnte angesehen werden als die Grundlage für ein System, welches die Entwickelung des Ackerbaues, die Ausdehnung des Handels, die Ermuthigung der fremden Einwanderung in das Innere der Republik zum Ziele hätte, und ich werde nicht ermüden, dasselbe allen denen zu empfehlen, welche irgend ein Interesse haben, dafs dieses Land fortschreite und seine Einkünfte so weit vermehre, um die Zinsen seiner auswärtigen Schuld zu bezahlen. Die Gläubiger von Neu-Granada müssen sich überzeugen, dafs selbst der geschickteste Staatsmann, wenn er auch den besten Willen hat, die Ausgaben mit den Einkünften der Nation, selbst bei vorausgesetztem tiefen Frieden, nicht in's Gleichgewicht bringen kann mit den Mitteln, welche das Land gegenwärtig besitzt und auf die es noch eine lange Reihe von Jahren beschränkt sein wird. Aber wenn die Kapitalisten, die Handeltreibenden, die Ingenieure, die Handwerker und die Ackerbauer von Europa uns einige Stütze leihen, um die Reichthümer unseres Bodens auszubeuten, so werden sie sehr rasch wachsen und dem Nationalschatze überflüssige Mittel gewähren, den Credit des Staates zu heben. Vielleicht einer der wichtigsten Gründe, weshalb in Neu-Granada das endemische Fieber politischer Bewegungen noch nicht geheilt, ist der Mangel eines Geld-Instituts für den gesellschaftlichen Ausbau; ein solches Institut, welches nur inmitten des Friedens und unter einer gesetzlichen und freien Regierung bestehen kann, würde sich als das einflufsreichste und wichtigste Mittel zur Hebung aller Klassen der Gesellschaft bewähren. Die Gründung einer grofsen, gut im Lande verzweigten Bank, die dadurch vermittelte Eröffnung von Verkehrswegen, Verbesserung der schon bestehenden, die Entwickelung der Schifffahrt und des Handels, die Berührung mit Bürgern anderer Staaten, deren gute Gewohnheiten sehr rasch durch die Eingeborenen nachgeahmt würden, scheinen mir viel wirksamere Mittel zur Deckung der Interessen der Staatsschuld, als die Proteste, die Drohungen und selbst die Zwangsmafsregeln auswärtiger Regierungen [1]).

---

[1]) In den letzten Tagen hat sich der Stand der Dinge einigermafsen verändert. Die Santa Marta-Compagnie hat eins ihrer Dampfboote verloren; die „Neu-Granada" ist nämlich mit ihrer ganzen, angeblich zu hoch versicherten Ladung gescheitert. Am 23. November c. hat auch der Kessel des mit Munition, Artillerie und Mannschaft

Das Land bietet der Speculation Vieles; nicht weniger ist Manches darin anzutreffen, was zu einem angenehmen Leben gehört. Die allervollständigste Glaubensfreiheit ist den Fremden durch das Gesetz gewährleistet, und obgleich ich nicht an die Ausführbarkeit und die Wohlthaten eines solchen Gesetzes glaube, wenn es nicht mit den Gewohnheiten und Meinungen des Volkes übereinstimmt, so darf ich doch zur Ehre meiner Landsleute sagen, dafs die überwiegende Mehrzahl in religiösen Dingen tolerant ist, zumal wenn man die Ideen und Gewohnheiten bedenkt, welche uns die ehemaligen Unterthanen Philipps des Zweiten und die heiligen Glaubensgerichte hinterlassen haben. Der vereinzelte Fanatismus, den man dessen ungeachtet noch in diesem Lande hier und da antrifft, ist in die Schluchten von Pasto zurückgedrängt.

Der Magdalenen-Strom hat Honda gegenüber einen so beträchtlichen Fall, dafs man diesen Punkt den Salto oder Katarakt von Honda nennt. Wahrscheinlich hat gerade dieser Punkt, an dem man mit Leichtigkeit die verschiedenen wohlschmeckenden Fische fangen kann, welche den Strom bevölkern, die Guali-Indianer bestimmt, dort einen Wohnplatz zu gründen, den die Spanier bei der Eroberung des Landes vorfanden. Später erlangte der Ort eine grofse Bedeutung, welche daraus entsprang, dafs dort die Schifffahrt des Magdalenen-Stromes total unterbrochen wird, woraus die Nothwendigkeit entsteht, die Waaren zu Lande weiter zu befördern und erst 2 engl. Meilen von der Stadt wieder einzuschiffen. Es gab eine Zeit, in welcher das Cap Horn und die Meerenge des Magellan noch nicht entdeckt waren, die Verbindung über den Isthmus von Panamá auch noch nicht in Uebung war; damals nahm der Handel des Stillen Meeres den Weg über den

---

überladenen Schiffes „Manzanares“ in der Nähe von Honda explodirt, und die Santa Marta-Compagnie ist mithin zur Zeit ohne alle Dampfschiffe. Die englische Compagnie hat ein drittes Schiff, „Isabella“, auf den Strom gesetzt, welches seine erste Reise bis nach Honda gemacht hat. Auch der bereits abgetakelt gewesene „Calamar“ ist auf dem Schauplatz wieder erschienen und hat es mit Erfolg gewagt, bis nach Honda zu fahren. Alle Dampfschiff-Gesellschaften haben jetzt ihre Agenturen nach Barranquilla verlegt und alle Schiffe fahren von dort ab.

In Deutschland herrscht das Vorurtheil, dafs man Flufsboote von so geringem Tiefgang wie diese (5 bis 7 Fufs Wassertiefe) nicht über das Meer transportiren könne, und so kommt es, dafs nach meiner Erinnerung manche elegante deutsche Dampfboote in Deutschland keinen Käufer finden, während sie auf diesem Strome sehr gewinnbringend sein würden. Es ist Thatsache, dafs alle auf dem Magdalenen-Strom gehenden Dampfschiffe in Europa oder Nord-Amerika gebaut und selbstständig hierher über das Meer geführt worden sind. Der „Manzanares“ ist ohne alle besondere Vorrichtung von New-York hierher transportirt worden und dabei mit Passagieren und Gütern befrachtet gewesen, wie mir Capt. Pierce, der ihn herübergebracht, selbst erzählt hat. Die Engländer bedienen sich indefs eines doppelten falschen Kiels, um die Dampfboote über See zu bringen und gewifs ist es, dafs dies ohne Haverei geschehen ist.

Magdalenen-Strom, passirte Honda und ging von da nach dem Süden des Vice-Königreichs. Als der Handel anfing, seinen natürlichen Weg zu finden, fing auch Honda an zu fallen, bis im Jahre 1805 ein furchtbares Erdbeben, das alle seine Gebäude zerstörte, seinen Verfall besiegelte. Dasselbe ist jetzt wieder einigermafsen aufgelebt und hofft aus mannichfachen Ursachen auf eine neue Zukunft.

Wie bemerkt ist Honda der äufserste Punkt der Schifffahrtslinie des untern Magdalenen-Stromes und der Hafen der Hauptstadt Bogotá. Alle zum Verbrauch der Provinzen Mariquita und Neyva bestimmten Waarenladungen werden in Honda, welches auf dem linken Ufer liegt, deponirt. Die Ladungen von Taback und Chinarinde, welche den Magdalenen-Strom herunterkommen, müssen auch Honda berühren. Alle Waaren, welche nach Bogotá bestimmt sind, oder von jener Provinz herunterkommen, werden daselbst in einem Magazin auf dem rechten Ufer aufbewahrt, welches die Bodega (Lagerhaus) von Bogotá genannt wird. Auf dieselbe Weise löschen und laden alle Fahrzeuge dort, welche nicht Dampfboote sind, und nehmen ihre Mannschaft ein, und fast alle Reisenden müssen diese Stadt berühren. Dies giebt Gelegenheit zu einer gewissen Bewegung an diesem Orte, an welchem einige Commissionshäuser etablirt sind, welche die Ladungen expediren und alle Collis (Bultos) und Kisten, welche von den Ruderern beschädigt werden, wieder herstellen lassen. Es darf angenommen werden, dafs von jedem Dutzend zwei Bultos beschädigt werden. Die Reisenden sind im Orte gewöhnlich auf die Gastfreundschaft der Commissionshäuser, an welche sie immer recommandirt gelangen, angewiesen, da es zur Zeit in Honda nicht einmal ein schlechtes Hôtel und viel weniger eins giebt, welches dem Bedarf und der Zahl der Reisenden entspräche. Die Oertlichkeit scheint darauf berechnet zu sein, den Verkehr zu erschweren, obschon es sehr leicht ist, mit Kapitalien diese Schwierigkeit zu überwinden. In dem Hafen, welcher dem oberen Magdalena zuliegt, bildet der Strom grofse Sandbänke, welche bei jedem grofsen Wasser ihren Ort ändern, zumal in der Mündung eines kleinen Flüfschens, welches in der Regenzeit oft starke Ueberschwemmungen verursacht, die jede Verbindung stundenlang hemmen. Das Ankern in dem Strome ist gefährlich wegen der Nähe des Salto's und es kommen oft genug Schiffbrüche vor. Die Strafsen, wie die aller spanischen Städte, sind krumm, eng und schlecht gepflastert, und eignen sich sehr wenig zum Transport auf Räderwerken, woher es kommt, dafs die Bultos auf den Schultern der Lastträger eine Entfernung von 600 Varas getragen werden müssen. Jede Carga (Maulthierladung) kostet von dem Schiff bis zum Magazin 1 Franc, und es ist deshalb sehr gewöhnlich, dafs ein Lastträger pro Tag 10 Francs verdient.

Von dem Magazin gelangen die Cargas nach dem Hafen, welcher nach dem untern Magdalena zuliegt und passiren eine verfallene Holzbrücke über den goldreichen Strom Guali. Für jede Carga wird 1 Franc Brückengeld gezahlt und ein anderer Franc für das Ankarren zum Hafen. Commission und Magazingeld beträgt 2½ Francs für die Carga. So verursacht der Salto von Honda allen Waarenladungen auf einem Transport von weniger als 3 engl. Meilen einen Kostenaufwand von 5½ Francs für jede Carga.

Honda ist der Schauplatz kaufmännischer Geschäfte von einiger Erheblichkeit; denn der Ort ist der Hauptmarkt der Provinz Mariquita und vieler Ortschaften der Provinzen Bogotá und Neyva für gewisse zerbrechliche Waaren, wie Steingut, Glas, für Weine und Liqueure (ord. Klasse), in grofsen Korbflaschen verpackt, und für andere von grofsem Gewicht und Volumen und wenig Werth, wie Stahl, Eisen (das schwedische ist das geschätzteste), Blei, Munition und andere Artikel. Dies kommt daher, dafs Bogotá der Hauptmittelpunkt des innern Handels ist und dafs diese Waaren eine unvermeidliche Umladung und grofsen Aufschlag erleiden müssen, wenn sie zuerst nach dem 10,000 Fufs über dem Meeresspiegel liegenden Bogotá gelangten und von dort nach verschiedenen niedrig gelegenen Punkten versendet werden sollten.

Der Handel von Honda hat lange Zeit sich darauf beschränkt, in Santa Marta und Barranquilla seine Einkäufe zu machen, was zur Folge hatte, dafs die Waaren einen starken Aufschlag erlitten. Es ist erst kurze Zeit her, dafs einige Häuser von Honda directe Verbindungen mit den Vereinigten Staaten, St. Thomas und England angeknüpft haben, wodurch denn nach einiger Zeit die Provinzen Mariquita und Neyva sich von der Küste und von Bogotá emancipiren und Honda zu einem grofsen Handelsmittelpunkt erheben können; dessen ungeachtet ist anzunehmen, dafs die Zukunft von Honda weniger in seinem Handel als in seinem Ackerbau gegründet ist. Das umliegende sehr fruchtbare Land, die Ebene der Flüsse Guali und Guarino, bringt einen Taback hervor, so ausgezeichnet wie der beste von Ambalema. Mein Handlungshaus cultivirte in Honda einen Taback, wovon es probeweise im Jahre 1851 einige Zurronen an ein deutsches Haus verkaufte (Pavenstädt u. Schuhmacher); ich habe gehört, dafs die Qualität dieses Tabacks in Bremen sehr gut aufgenommen worden ist. In einigen Jahren werden, wenn die Arbeitskraft nicht fehlt, die Saaten bei Honda sehr wichtig sein.

Die Stadt Mariquita, welche ehemals durch die Mine von Lojas eine grofse Bedeutung hatte, ist heute ein verlassener Ort; allein seine Temperatur ist um einige Grade niedriger als die von Honda. Mariquita ist umgeben von goldhaltigem Terrain, welches zugleich sehr

fruchtbar ist und sich für die Cultur des Zuckerrohrs, des Cacao's, des Kaffee's und ebenso für alle Früchte und Cerealien der kalten Klimate eignet. In Mariquita begegnet man auch dem Zimmtbaum, dessen Cultur einen neuen wichtigen Zweig des Handels und der Industrie bilden könnte.

Etwa 14 oder 16 Meilen oberhalb Honda liegt Ambalema, am linken Ufer des Magdalena, in einer romantischen Gegend. Es ist der Mittelpunkt einer lebhaften Cultur des Tabacks. Dieser Artikel war monopolisirt für die Regierung bis zum Jahre 1849, zu welcher Zeit ein Gesetz die Tabackcultur und den Tabackhandel für frei erklärte. Dieses Gesetz, welches in der Geschichte Neu-Granada's Epoche macht, gereicht den Präsidenten Mosquera und Lopez zu grofsem Verdienst. Zur Zeit des Monopols hatte man Factoreien errichtet, sogenannte Culturdistricte: in Ambalema, Columbaima und Peñaliza, in den Provinzen Mariquita und Neyva, in Socorro und Jiron (Prov. Pamplona), in Ocaña und Palmyra (Cauca). Die hauptsächlichsten und ältesten Factoreien waren Ambalema und Jiron, Ortschaften, welche natürlich später unter der Herrschaft des Freihandels die wichtigsten Mittelpunkte der Production werden mufsten. Die Factorei von Ambalema war die bedeutendste durch den Umfang ihrer Saaten und durch die Qualität ihres Tabacks; sie umfafste einen District von mehreren Quadratmeilen; aber ihre Begrenzung entsprach nicht der Entwickelung des Tabackbaues und folgte mehr den politischen Eintheilungen als dem Laufe der Gewässer. Es bezeichnet das Absurde jener Verfassung, dafs der Tabacksbau auf dem einen Ufer eines Flusses erlaubt, auf dem andern verboten war. Da das Monopol sich wenig günstig für den Export erwies, so blieb der Regierung fast nur der innere Consum, um ihn den Berechnungen zum Grunde zu legen, welche alljährlich die Basis ihres Budgets in Bezug auf den Ertrag des Tabacksmonopols waren. Der Geschmack der inneren Consumenten, sehr verschieden von dem Geschmack der Europäer und gewifs nicht sehr ausgewählt, gab wenig Anregung zu einer entwickelteren Cultur, und da die Preise durch die Regierung festgestellt wurden, so entbehrten die Landbauer des Antriebes zu Meliorationen; der schlechteste Speculant ist in der Regel die Regierung; auch hier erwies sich dies, da sie keine Neigung hatte, die Cultur des Tabacks dem Geschmack der Consumenten, die, weil meist im Inlande, von ihr abhängig schienen, irgendwie anzupassen. Diese beiden Ursachen gesellten sich zu vielen anderen, welche den Fortschritten des neugranadinischen Ackerbaues überhaupt entgegenstehen; dazu kam der Mangel der Berührung mit mehr darin vorgeschrittenen Völkern, und so erklärt es sich hinreichend, warum der granadinische Taback nicht schon in den ersten Jahren seiner Frei-

gebung in erheblicherer Quantität und Qualität auf den Märkten von Europa erschienen ist. Die Umstände, welche ihn nachher sehr gesucht gemacht haben, traten erst ein durch die verallgemeinerte Kenntnifs seiner Cultur und in Folge des Eifers, welchen die Ackerbauer und die Handelswelt ihm zugewendet haben. In den letzten Jahren des Monopols hatten einige wenige Häuser das Privilegium, Taback zu exportiren, auf Grund der Verträge, die sie mit der Regierung geschlossen hatten. Diese, in der Voraussicht der Ordnung der Dinge, die der Freihandel oder die Aufhebung des Monopols herbeiführen mufste, nahmen im Voraus Mafsregeln, um sich für einige Zeit den ausschliefslichen Ankauf des Tabacks zu sichern. Sie schlossen namentlich Contracte auf lange Zeit mit den Eigenthümern der Ländereien, auf welchen zur Zeit des Monopols die Tabackscultur erlaubt war. Dieser Umstand, verbunden mit dem Mangel an Arbeitskraft, sowie die Seltenheit der mit der Cultur des Tabacks vertrauten Personen, trugen dazu bei, die Production in gewisser Art stationair zu erhalten. Die Freunde der Freiheit und des Fortschritts in Neu-Granada werden immer erfreut sein über die Aufhebung des Tabacksmonopols; denn wenn dieselbe auch dem öffentlichen Schatze eine Jahresrente von mehr als 400,000 Piaster kostet und die Dividenden-Zahlung der auswärtigen Schuld erschwert hat, so hat sie doch sicherlich eine neue Zeit des Fortschritts und der industriellen Entwickelung herbeigeführt. Im August 1852, als das Land sich kaum erholte von den frischen Wunden, welche ihm die politischen Unruhen von 1851 geschlagen, hatte der Canton von Ambalema nach verschiedenen Punkten des In- und Auslandes in den sieben Monaten vom Januar bis Juli 118,865 Arrobas oder 6,485,812½ Kilogr. versendet. Von 1852 wuchs die Tabacks-Cultur in ununterbrochenem Fortschritt und zwar, weil in den alten Culturdistricten eine Menge junger Pflanzen gesteckt, sowie zahlreiche neue Landgüter in dem Magdalenen-Thal von Honda bis zu der Provinz Neyva und an den Ufern der erheblichsten Nebenflüsse gegründet wurden. Ohne die traurigen Ereignisse in Bogotá vom April 1854 würde die Taback-Production von Ambalema und dem obern Magdalenen-Thal auf 100,000 Centner im Jahre 1855 gestiegen sein [1]). Von

[1]) Am 17. April d. J. stürzte der General Melo durch eine Militair-Revolution die constitutionelle Regierung, jagte den Congrefs auseinander, verhaftete den Präsidenten und die Minister und setzte die demokratische Verfassungs-Urkunde vom 20. Mai 1853 aufser Kraft. Das ganze Land hat sich gegen diese Dictatur allmählig erhoben und alle Provinzen dieses grofsen Reiches stehen jetzt unter Waffen. Der Congrefs hat sich in einer Landstadt, Hague, vollzählig versammelt; dort hat sich auch die Fortsetzung der gestürzten Regierung constituirt, und indem ich dieses schreibe, lausche ich auf den Kanonendonner der entscheidenden Schlacht, die auf der Hochebene dieser östlichen Cordillere dem Dictator in diesen Tagen geboten werden soll.

allem Taback von Ambalema ist wegen seiner Feinheit und Dauer derjenige am gesuchtesten, welcher in den Thälern des Lagunilla wächst, eines Flufses, von welchem man glaubt, dafs er durch den Schnee der Central-Cordillere gebildet werde und welcher von da, wo er im grofsen Thale des Magdalena erscheint, bis zu seiner Einmündung in diesen Strom etwa 8 Meilen läuft. An den Ufern dieses Flüfschens begegnet man den durch die Quantität ihrer Aussaat erheblichsten Landgütern, und man kann die Production des gröfsesten dieser Landgüter jährlich auf 70,000 Arrobas oder 17,500 Centner anschlagen. Dessen ungeachtet hat man jüngsthin einen eben so guten Taback, wie den von Lagunilla, in den Thälern des Rio Seco, in der Nähe seiner Einmündung in den Magdalena, 2 Meilen oberhalb Honda, geerndtet. Das Handlungshaus der Herren Montoya Saenz u. Co. ist dasjenige, welches die gröfseste Quantität von Ambalema-Taback sammelt und kauft, so dafs man in der ersten Zeit nach Aufhebung des Monopols glauben konnte, dasselbe sei nur in andere Hände übergegangen; aber die Freiheit des Verkehrs, untrüglich in ihren Erfolgen, fing an, viele andere Häuser an den Vortheilen dieses Handels zu betheiligen, und es wird nicht lange dauern, so ist Ambalema ein Platz, den fremde Käufer wählen können, um ihre Kapitalien mit Sicherheit anzulegen.

In den ersten Tagen nach Aufhebung des Monopols erhielten die Cosecheros 5 Piaster für jeden Centner Taback, welchen sie ihren Patronen übergaben. Diese Cosecheros nämlich sind meistens Pächter, welche den Taback für ihre eigene Rechnung bauen, mit der bestimmten Verpflichtung, ihn dem Eigenthümer ihres Pachtgutes zu einem fixirten Preise zu verkaufen. Sehr bald begründete sich eine starke Concurrenz von Käufern, welche den Preis aufserordentlich, bis zu 14 Piastern, in die Höhe trieb, eine Summe, die jetzt als der geringste Preis des Rohtabacks angesehen werden kann. Man kauft den Taback von den Cosecheros in Bündeln von 12½ Pfund und rechnet 28 Pfund auf die Arroba [1]). Die Käufer machen alsdann eine Auswahl nach drei Klassen. Diese sind: 1) die Ausfuhr-Plancha, aus feinen, elastischen Blättern bestehend, wovon wenigstens eine Seite gesund genug ist, um eine grofse Cigarre zu bedecken; 2) der Primera-Taback, bestimmt zum Verbrauch von Antioquia, ist der dickste und

[1]) Nach der neuesten Gesetzgebung ist das französische Decimal-Mafs und Gewichts-System eingeführt worden, ohne dafs es sich bis jetzt in der Praxis die erforderliche Geltung verschafft hat. Man rechnet auf die Arroba 25 Pfund, und wenn im Ambalema-Thal die Pächter den Eigenthümern 28 Pfund auf die Arroba abliefern müssen, so zeugt dies nicht für das Princip republikanischer Gleichheit, die überhaupt in diesem aristokratisch gesinnten Lande nur auf dem Papiere steht.

süfslichste Taback, den man in der Regel dem Wipfel des Strauchs entnimmt; und 3) der Segunda-Taback, welchen man im Innern des Landes und an der Küste consumirt. Der Plancha-Taback wird so eingepackt, wie er nach seiner Trocknung verbleibt, in runzlichten Blättern und mit sehr weniger oder gar keiner Feuchtigkeit. Die ersten Exporteure erlitten grofse Verluste, weil der Taback in Europa gegohren oder verdorben ankam, in Folge seiner Verpackung im feuchten Zustande. Die Plancha wird eingetheilt in zwei Sorten: Primera und Segunda. Die Primera besteht aus grofsen, feinen, durchaus gesunden und gleichfarbigen Blättern; bei der Segunda läfst man auf einer Seite gebrochene, kleine und etwas gesprenkelte Blätter zu. Die Plancha de primera ist um keinen Preis zu haben; denn Jeder, welcher sie vom Taback trennt, wählt sie zur Ausfuhr für seine eigene Rechnung. Die Plancha de segunda kauft man in der Regel mit 25 bis 28 Piaster den Centner. Der Primera-Taback, welcher nach Antioquia, und der Segunda, welcher nach der Küste geschickt wird, erleiden vor ihrer Einpackung verschiedene Manipulationen, welche man Zubereitung nennt. Zunächst werden die Blätter mit Wasser begossen, und später, wenn die Feuchtigkeit ganz eingedrungen ist, glättet man Blatt für Blatt, eine Operation, welche darin besteht, dafs man den Taback über die convexe Fläche einer Totuma (die holzreiche Schale einer Totuma-Frucht) mit der Hand ausbreitet und ausglättet. Hierauf werden die Blätter gehäuft, eins über das andere, bis sie das bilden, was man eine Presse nennt, bestehend aus einer grofsen Masse von Blättern, die durch ein erhebliches Gewicht niedergedrückt sind. In dieser Presse gährt der Taback, und bleibt darin zwei Wochen. Am Ende derselben nimmt man ihn heraus und legt ihn in kleine Häufchen zusammen, jedes zu ½ Pfund, die mit einem Bande von Majagua umgeben werden. In dieser Form verlangen ihn die inländischen Consumenten. Den Taback der Prima kauft man in Ambalema mit 18 bis 24 Piaster und verkauft ihn in Antioquia für 28 bis 40 Piaster den Centner. Die Segunda, wenn sie etwas gesunde Blätter enthält, verkauft man an der Küste mit 20 bis 25 Piaster und in Ambalema mit 12 bis 18 Piaster. Der Wunsch, Plancha zu exportiren, hat es verursacht, dafs für die Klasse des Rolltabacks man nur schlechten Taback bestimmte, bis die Consumenten anfingen, ihn zurückzuweisen und bessere Qualität zu verlangen, indem sie einen höheren Preis zahlten. Wenn man den Taback, welchen man in diesem Lande rollt, auf den deutschen Märkten zur Einlage der Cigarren oder zum Rauchen in Pfeifen anbringen könnte, so ist es unzweifelhaft, dafs die Cultur und der Handel des granadinischen Tabacks sich plötzlich in

grofser Progression erweitern würde [1]). Gegenwärtig haben die Negocianten grofse Schwierigkeiten mit dem Taback de segunda, weil die Production dieser Gattung im Vergleich mit der Plancha sich in umgekehrtem Verhältnifs zum Consum im In- und Auslande befindet. Diese, die Plancha, kann man unendlich vermehren, während jene Gattung, die Segunda, den Bedarf unserer kleinen Bevölkerung nicht übersteigen kann. Es giebt nur sehr wenige Häuser, welche ein Schiff von mittlerer Gröfse allein mit Plancha-Taback beladen, während, wenn beide Gattungen ausführbar wären, die Schifffahrt sich erweitern und die Ladungen weniger Zögerung in den granadinischen Häfen erleiden würden.

Alle diese Manipulationen des Tabacks werden von Frauen gemacht und ihre Arbeit ist gut bezahlt, denn in der Regel verdient eine Frau 2 bis 3 Francs täglich. In Ambalema befinden sich mehr als 1000 Frauen, die sich durch diesen Arbeitszweig eine bequeme und sichere Existenz erworben haben.

Eine Versicherungs-Gesellschaft, welche in Ambalema eine Agentur etablirte, würde für den Tabackshandel grofse Vortheile bringen, wenn sie auch den Taback versicherte, welcher nach der Küste zum innern Consum geschickt wird. Die Versicherungs-Prämie, welche man in England bezahlt, pflegt 5 Procent zu betragen, und es ist nicht gerecht, dafs die deutschen Consumenten an England einen so hohen Tribut bezahlen. Nicht eine einzige Compagnie dieser Art ist im Lande vertreten, wiewohl eine derartige Agentur, wenn sie aufser Taback auch Chinarinde, Gold und alle übrigen Producte, welche auf dem Magdalena verschifft werden, in ihren Geschäftskreis zöge, grofsen Gewinn bringen müfste. Nicht minder günstig würde die Errichtung einiger

---

[1]) Der neueste Tarif des Zollvereins belastet den Eingang unbearbeiteter Tabacksblätter und Stengel mit 4 Thalern pro Centner, während der Rauchtaback in Rollen mit 11 Thalern belastet ist und diesem auch die Abfälle gleichgestellt werden. Es fragt sich, ob die Blätter, welche in Ambalema beim Verpacken des Tabacks oder bei ihrer Verarbeitung zu Cigarren als ungeeignet zum Cigarren-Verbrauch ausgeschlossen werden, zum Abfall zu rechnen und als solcher mit 11 Thalern zu besteuern, oder ob sie als unbearbeitete Tabacksblätter für den Satz von 4 Thalern im Zollverein zuzulassen sind. Im Bejahungsfalle dieser letztern Frage würden diese Blätter, die nicht wegen ihrer Qualität, sondern wegen ihrer unbrauchbaren Form ausgeschlossen werden, sich als vortrefflicher Rauchtaback verwerthen und im Zollverein einführen lassen. 250 Pfund solchen Ambalema-Tabacks lassen sich in Sabanilla oder Santa Marta für 16 Dollars einschliefslich aller Kosten, Emballage und Commissions-Gebühren, den deutschen Abnehmern zur Verfügung stellen. Bei dieser Berechnung ist der Preis des Tabacks mit $7\frac{1}{2}$ Piaster in Ansatz gebracht worden. Zur Zeit findet dieser Taback keine Anwendung, da in diesem Lande das Rauchen aus Pfeifen gänzlich unbekannt ist, und so werden Tausende von Centnern dieses herrlichen Tabacks jährlich in den Magdalena versenkt.

deutschen Handels-Agenturen wirken, durch welche die Verbindungen mit Deutschland unterhalten würden.

(Schluſs folgt.)

III.

John M'Douall Stuart's Entdeckungsreise in das Innere Süd-Australiens, im Jahre 1858.

Die groſse Entdeckungsreise, welche J. M'Douall Stuart, Begleiter Sturt's auf seiner zweiten Expedition, in der Mitte des verflossenen Jahres tief in das Innere Süd-Australiens ausgeführt hat, gehört zu den kühnsten und erfolgreichsten Unternehmungen, über welche die Geschichte jenes auf dem Felde geographischer Entdeckungen jetzt so thätigen Landes zu berichten hat. Es ist den Lesern bekannt, daſs das Gouvernement von Süd-Australien im vorigen Jahre eine groſse Expedition ausgerüstet hat, welche unter Leitung des Mr. Babbage das unbekannte Land zwischen dem Lake Torrens und dem von Stephen Hack entdeckten Lake Gairdner erforschen sollte. Viel mehr als Mr. Babbage mit allen ihm von der Regierung so bereitwillig gewährten Mitteln leisten sollte, hat Mr. Stuart auf eigene Faust mit einer höchst einfachen Ausrüstung wirklich geleistet. Abweichend von seinen Vorgängern, die mit stattlichen Cavalcaden zum Transport des Wassers und der Provisionen für einen monatelangen Aufenthalt in dürren Wüsteneien auszogen, brach Stuart auf, nur begleitet von Forster und einem Eingeborenen, der übrigens mit den Gegenden im Innern gänzlich unbekannt war, mit drei Reit- und zwei Packpferden, und dem geringen Vorrath von Provisionen, den man auf diesen Lastthieren befördern konnte, — Provisionen, die für die drei Leute eben nur auf einen Monat ausreichten. Stuart beabsichtigte, nicht mehr als sechs Wochen auf seine Reise zu verwenden; er ist aber länger als drei Monate im Innern umhergezogen, und hat im Zickzack einen Weg von etwa 1100 engl. Meilen zurückgelegt, bei Weitem zum gröſsesten Theil durch ein ganz unbekanntes Land, ohne daſs ein Führer ihn zu den sparsam vertheilten Wasserstellen hinwies. Der glückliche Erfolg dieser kühnen Unternehmung wird voraussichtlich in dem Charakter der australischen Entdeckungsreisen für die Zukunft einen wesentlichen Umschwung hervorrufen; denn der Vergleich der Reise Stuart's mit den langsamen, unbedeutenden Fortschritten der — noch etwas früher

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: Zeitschrift für allgemeine Erdkunde

Jahr/Year: 1859

Band/Volume: NS_6

Autor(en)/Author(s): Hesse

Artikel/Article: Verkehrs- und Handelsverhältnisse des südamerikanischen Freistaates Neu- Granada 12-41