Nichtsdestoweniger überwintert hier der Weinstock, und dieselben Gegenden, in denen jetzt bei einer arktischen Kälte kaum die Vögel verweilen, welche dem äufsersten Norden angehören, *Garrulus glandarius* und Spechte erfrieren, — dieselben Gegenden sind im Sommer mit Insecten von tropischen Formen belebt.

Während einer von meinen Dienern regelmäfsig auf die Jagd in den 15 Werst entfernten Wald zog, war ich und der andere Diener mit häuslichen Arbeiten beschäftigt. Alle drei Tage brachte ich dem Jäger Brod und übernachtete bei ihm; aber da er zuweilen fast Nichts geschossen hatte, wurde unser Vorrath spärlich, und ich setzte meine Hoffnung auf mein eigenes Jagdglück, das ich im Februar auf die Probe stellen werde.

Ich bleibe hier bis Ende März; dann begebe ich mich nach dem 35 bis 40 Werst oberhalb meines Aufenthaltsortes gelegenen Militärposten Ching-gan, wo ich bis zum 1. Mai die Zugvögel beobachten und mich mit dem Fischfang beschäftigen will. Im Laufe des Sommers stehen mir Excursionen in den Ching-gan bevor, doch nur in der Nähe meiner Wohnung, die sowol für meine Insecten-, wie für meine botanischen Sammlungen vortrefflich gelegen ist. Jedenfalls mufs ich mich Ende Juni an das Ende des Chrebet Ching-gan (70 Werst von hier, stromabwärts) begeben und dort eine Woche zum Vortheil meiner Sammlungen zuhringen. Ehe der Amur mit Eis belegt ist, trete ich meine Rückreise nicht an. Ich hoffe am 1. (13.) November von hier mit drei leichtbefrachteten Schlitten aufbrechen zu können und Ust Seisk auf dem Winterwege zu erreichen. Weiterhin finde ich wohl Fahrwege, da die Ansiedelungen dort häufiger sind, schon drei Jahre existiren und deshalb mit einander in Verkehr stehen müssen. Stöfst mir und meinen Sachen kein Unglück zu, so kann ich um Weihnachten in Ust Strjälka, Mitte Januar 1859 in Irkutsk sein. Im April werde ich aller Wahrscheinlichkeit nach mit meinen Sammlungen in Petersburg eintreffen können. —n.

Die Häfen des Staates Wisconsin.

Kein Staat der Union hat in commercieller Beziehung eine so merkwürdige und unter gewissen Voraussetzungen so günstige Lage als Wisconsin. Da der Handelsverkehr so weit als möglich den Wassertransport sucht, pflegen bedeutende Handelsemporien meistens an den innersten Recessen gröfserer Meeresbuchten, d. h. an den äufsersten Punkten, bis zu welchen die Schifffahrt vordringen kann, zu entstehen; liegt hinter solchen Punkten ein ausgedehntes consumtions- und productionsfähiges Hinterland, so bleibt an ihnen die Entstehung eines bedeutenden Stapelortes nie aus. Einer solchen Lage verdankten für die verschiedenen Becken des mittelländischen Meeres Genua, Venedig und Triest, Alexandrien; für die Nordsee Hamburg; für den nordisch-russischen Handel im Mittelalter Lübeck ihre ausgezeichnete Blüthe. Dafs dasselbe auch für Wisconsin, einen Staat, der fast in der Mitte eines grofsen Continents liegt, in gewisser Beziehung zutrifft, ist sicher eine seltsame Erscheinung, die nur durch einen Strom von der Bedeutung des Mississippi und durch eine so tief in's Land schneidende und zusammenhängende Seenkette wie die Canadische vermittelt werden kann. An den fernsten Küsten der beiden innersten von diesen Seebecken — des Oberen und

des Michigan-Sees — und am oberen Laufe des Mississippi gelegen, wo die Schiffbarkeit dieser gewaltigen Stromader beginnt, geniefst Wisconsin gleichzeitig die Vortheile einer ununterbrochenen Wasserverbindung mit dem atlantischen Ocean und dem mexicanischen Meerbusen, mit dem Osten und Süden, und mit den zahlreichen und blühenden Handelsplätzen, welche die Existenz dieser Wasserwege in's Leben gerufen hat.

Die Benutzung dieser bevorzugten Lage ist vollständig erst dadurch möglich geworden, dafs man eine schiffbare Verbindung zwischen dem Obern und dem Huronen-See hergestellt hat. Beide Seebecken hängen durch den St. Mary's River zusammen, einen Flufs, der sich hier zu kleinen Seen erweitert, dort mit seinen Armen malerische Inseln umschliefst, an einigen Stellen aber auch zwischen Felsen eingeengt in gefährlichen Stromschnellen dahinbraust. Ein absolutes Hindernifs für die Schifffahrt bildeten die Rapiden, die unter dem Namen Sault St. Mary bekannt sind: hier hat der Flufs auf einer Strecke von $\frac{3}{4}$ engl. Meilen ein Gefälle von nicht weniger als 22 Fufs. Alle Waaren, die unter Benutzung der bereits bestehenden Schifffahrtsverbindungen die Canadische Seenterrasse hinaufgeführt waren, mufsten, um an die Küsten des Oberen See's zu gelangen, hier ausgeladen und eine Strecke weit zu Lande transportirt werden. Selbst die Fahrzeuge, welche den Obern See beschifften, — und im Jahre 1851 gingen hier schon zwei Steamer und vier Propeller — waren meistentheils stückweise auf Karren und Lastthieren über jenen sehr frequentirten Trageplatz befördert worden. Um solchem Zeitverlust und Kostenzuwachs vorzubeugen, schenkte der Congrefs im Jahre 1852 dem Staate Michigan 750,000 Acres Land unter der Bedingung, dafs er einen Canal zur Umgehung der St. Mary-Stromschnellen ausführen lasse. Die Legislatur von Michigan schlofs sofort mit Bauunternehmern einen Contract, und zur festgesetzten Zeit, im Mai 1855, war das Werk vollendet. Der Canal überwindet die Niveau-Differenz durch zwei Schleusen, die in solidem Mauerwerk ausgeführt und deren Thore 40 Fufs breit sind; die Länge des Canals beträgt $\frac{1}{3}$ engl. Meile, er ist oben 115 Fufs, im Wasserspiegel 100 Fufs breit, 12 Fufs tief und meistentheils durch Felsen gesprengt. So ist ein Schiffsverkehr zwischen den Küsten des Lake Superior und den atlantischen Hafenplätzen ermöglicht und der letzte Riegel gesprengt, der die Verbindung der grofsartigen Seenreihe hemmte. Die Schifffahrt auf dem Obern See beginnt durchschnittlich in der Mitte des April und schliefst am 1. December.

Wenn nun Milwaukee an der Westküste des Michigan-See's, und Superior City am westlichsten Recefs des Oberen See's, an der Fond du Lac Bay, durch ihre Lage zu einer hohen commerciellen Bedeutung prädestinirt sind, so hängt ihr ferneres Aufblühen lediglich von der Schnelligkeit ab, mit der ihr Hinterland, namentlich Wisconsin selbst und Iowa, dann aber auch die weiten Gebiete Minnesota's und des Nebraska-Territoriums durch Colonisation in ein productives und consumtionsfähiges Verkehrsgebiet umgeschaffen werden. Wisconsin selbst bietet dazu die günstigsten Bedingungen dar. Es ist von der Natur mit einem vorzüglich ergiebigen Ackerboden gesegnet; im Osten und Süden ist das Land mit einer tiefschwarzen, 2 bis 8 Fufs mächtigen Humusschicht bedeckt, die nach dem Urtheil des Geologen Owens auch dem Runkelrüben-Bau besonders günstige Aussichten eröffnet; im Westen scheint ein röthlicher Lehm vorzuherrschen, ein vor-

trefflicher Weizenboden. Aufserdem besitzt der Staat eine sehr glückliche Mischung von wohlbewässerten Prairien, ausgedehnten Nadelholzwäldern, lichten Eichenkampen und sehr reichen Mineraldistricten. Von der merkwürdigen Blei-Region, welche die Nordwest-Ecke von Illinois und den Osten Iowa's bildet, gehört der bei Weitem gröfseste Theil dem Südwesten Wisconsin's an. Aufser Blei findet sich in demselben District auch Zink. Im Norden participirt der Staat an der ausgedehnten Kupferregion am Südrande des Obern See's, die jetzt vorzüglich auf der Michigan-Halbinsel ausgebeutet wird und in der man ganz colossale Massen gediegenen Kupfers zu Tage fördert [1]). Reiche Eisenerze scheinen über das ganze Staatsgebiet zerstreut zu sein. Dazu kommt nun noch ein durchaus gesundes Klima; Wisconsin ist ganz frei von der Fieberluft, die weiter im Süden die Plage des Mississippi-Thales bildet, sein Winter ist frisch und nicht mit den Temperaturwechseln heimgesucht, die in andern Theilen der gemäfsigten Zone diese Jahreszeit zu einer eben so unangenehmen wie ungesunden machen. Der Staat besitzt also Vorzüge, welche ihm Colonisten aus allen Berufszweigen zuführen können und ihm eine schnelle und glückliche Entwickelung sichern.

Die bisherigen Erfahrungen stehen mit dieser Erwartung nicht im Widerspruch. Die Bevölkerung von Wisconsin belief sich 1840 nur auf 30,945 Seelen; sie war 1850 auf 305,538 Seelen, 1855 auf 552,109 Seelen gestiegen. Das auffallendste Beispiel einer schnellen Entwickelung bietet aber der Haupthandelsplatz des Staates dar, — das am Michigan-See gelegene Milwaukee.

An der Stelle, wo jetzt Milwaukee liegt, das im Jahre 1857 bereits 45,000 Einwohner zählte, standen im Jahre 1834 nur zwei rohe Blockhäuser. Der erste Ansiedler, Salomon Juneau, hatte sich schon im Jahre 1817 in diese Wildnifs begeben und als der einzige Europäer auf diesem entlegenen Gebiet eine lange Reihe von Jahren hindurch mit den benachbarten Indianerstämmen einen kleinen Handel getrieben; es ist ihm beschieden gewesen, die grofsartige Entwickelung der Stadt von ihren ersten Anfängen an bis in die neueste Zeit, von den ersten Rodungen an bis zu dem Moment, wo der blühende Handelsplatz eine directe Handelsverbindung mit Liverpool anknüpfte, mit eigenen Augen zu schauen: denn im Jahre 1857 lebte Salomon Juneau noch. Der Ursprung der Stadt datirt erst aus dem Jahre 1835, wo an der Green-Bay ein Land-Office eröffnet wurde und eine grofse Zahl von Speculanten an das Westufer des Michigan-See's zusammenströmte. Der Speculation folgte wie gewöhnlich eine Zeit der Krisis; aber mit dem Jahre 1839 beginnt der regelmäfsige und auffallend rasche Aufschwung der Stadt. Sie zählte:

im Jahre	1838	700	Einw.	im Jahre	1847	14,061	Einw.
- -	1840	1,751	-	- -	1850	20,000	-
- -	1842	2,700	-	- -	1853	25,000	-
- -	1846	9,655	-	- -	1855	32,000	-

[1]) In der Minnesota Mine am Ontonagon hat man im Jahre 1857, nach vielen vergeblichen Versuchen, endlich mit 750 Pfund Pulver eine Masse fast reinen Kupfers losgesprengt, deren Gewicht man auf 300 Tons schätzt. Im April hatte man davon 29 Tons, im Mai weitere 41 Tons losgelöst. Die ganze Mine producirte im April 1857 nicht weniger als 370,540 Pfund Kupfer. Ritchie, *Wisconsin and its Resources, Philadelphia* 1857, p. 203 ff.

Für das Jahr 1857 wird die Einwohnerzahl auf 45,000 angegeben, und es erschienen hier nicht weniger als sechs Zeitungen.

Die Stadt liegt auf beiden Seiten des Milwaukee-Flusses, der vor seiner Einmündung in den Michigan-See eine Strecke weit von Norden nach Süden, der Seeküste parallel fliefst und für solche Schiffe, wie sie auf den Canadischen Seen fahren, zwei Miles weit aufwärts zugänglich ist. Er erweitert sich bei seiner Mündung zu einer halbkreisförmigen Bucht, die einen ziemlich sichern Hafen bildet. Ein künstlicher Canal von 250 Fufs Breite soll indefs einen bequemeren Zugang zur Stadt eröffnen. Die Häuser liegen theils auf dem flachen Flufsufer, theils malerisch zerstreut auf dem hohen Seegestade. Das Klima ist vortrefflich und durch die Nähe des See's im Winter wie im Sommer temperirt. Da die Stadt ihre schnelle Entwickelung hauptsächlich dem Handelsverkehr verdankt, mufs man in Anbetracht des Umstandes, dafs das Eisenbahnnetz des Staates Wisconsin, welches sie zum Haupt-Stapelplatz der Landesproducte machen mufs, noch nicht vollendet ist, den bisherigen Aufschwung nur als einen schwachen Anfang der Entwickelung betrachten, welche diesem Punkte in Zukunft bestimmt ist. Von den Hauptlinien, welche die am besten angebauten Agricultur-Districte des Staates durchschneiden und Milwaukee mit dem Mississippi verbinden, sind die Bahnen nach Galena und Dubuque einerseits und nach Prairie du Chien andererseits erst im Jahre 1857 eröffnet worden, während die Bahn, welche den Mississippi bei La Crosse erreichen soll, erst 1858 bis zu ihrem Endpunkte fertig werden sollte, und die grofse Bahn, welche von Südost nach Nordwest den ganzen Staat durchschneiden und die kürzeste Verbindung zwischen Milwaukee und Superior City am westlichsten Busen des Oberen See's herstellen soll, 1857 erst zu einem Drittel vollendet war. Gleichwohl hat der Handel Milwaukee's schon vor Vollendung dieses Bahnnetzes einen bedeutenden Umfang erlangt. Die Zahl der angekommenen Schiffe belief sich 1848 auf 1176, im Jahre 1853 auf 1483, im Jahre 1856 auf 2243. Mindestens 150 Kaufleute sind mit dem Grofshandel beschäftigt, darunter 31, deren Absatz sich jährlich auf mehr als 200,000 Dollars beläuft. Den wichtigsten Zweig bildet der Getreidehandel, in welchem Milwaukee bereits das so schnell zu hoher Bedeutung gelangte Chicago überflügelt hat: es stellt sich heraus, dafs Wisconsin-Weizen zu New-York durchschnittlich um 7 bis 12 Cents pro Bushel besser bezahlt wird, als Chicago-Weizen. Die Folge davon ist, dafs sich in Wisconsin der Weizenanbau seit 1850 jährlich um 50 Procent vermehrt hat, während der Anbau von Roggen, Hafer, Gerste und Mais fast stationär geblieben ist; im Jahre 1856, welches dem Feldbau allerdings sehr günstig war, belief sich die Weizenernte auf 12 Mill. Bushel, und in demselben Jahre, am 21. Juli, lief von Milwaukee zum ersten Mal ein Schiff, der Schooner Dean Richmond, mit 14,000 Bushel Weizen beladen, direct nach Liverpool aus und erreichte seinen Bestimmungsort glücklich am 29. September. Der Werth der Gesammt-Ausfuhr, der im Jahre 1851 nur 2,607,824 Dollars betrug, belief sich 1856 auf 20,274,300 Dollars. Auch das gewerbliche Leben zeigt eine wachsende Regsamkeit. Einen besonders blühenden Industriezweig bildet die Ziegelbrennerei: bei der Stadt findet sich eine eigenthümliche Ziegelerde, aus welcher sehr gesuchte, der Witterung gut widerstehende Ziegel von strohgelber Farbe fabricirt werden; die acht Brennereien der Stadt lieferten im Jahre 1856 35 Mill. Stück Ziegel,

aber es wurde in der Stadt so viel gebaut, dafs davon nur eine Million exportirt werden konnte, während die Ziegelausfuhr früherer Jahre sich auf 12 Mill. Stück belief. In demselben Jahre waren 26 Brauereien in Thätigkeit und producirten 75,000 Barrels Ale und Bier, meistens „*lager beer*" — die Zahl der Deutschen in Milwaukee ist sehr beträchtlich, — von dem fast die Hälfte exportirt wurde. Fünf Mehlmühlen lieferten 116,000 Barrels Mehl. Seit 1856 wird in Milwaukee jährlich ein grofser Viehmarkt abgehalten, und man darf annehmen, dafs nun auch der Export an Peoducten der Viehzucht sich bedeutend steigern wird; bisher versandte man jährlich 10,000 Barrels Rindfleisch. Ueber diesen materiellen Bestrebungen wird die Sorge für die geistigen Interessen nicht vernachlässigt, da im ganzen Staate die sechszehnte Section jedes Township's zum Unterhalt der Volksschulen bestimmt ist. Milwaukee besitzt eine Universität, eine höhere Töchterschule, eine Handelsschule, und sieben Volksschulen, jede von drei Klassen.

Von den andern Hafenplätzen am Michigan-See ist Racine der bedeutendste. Diese Stadt liegt 23 Miles südlich von Milwaukee, am Root River, der an seiner Mündung einen ziemlich guten, künstlich verbesserten Hafen bildet. Die Eisenbahn von Chicago nach Milwaukee, die bis zur Green Bay verlängert werden soll, führt an der Stadt vorbei; aufserdem ist Racine durch eine Eisenbahn mit dem Mississippi verbunden, und drei Plank-roads führen nach andern Richtungen in's Innere. Im Jahre 1840 betrug die Bevölkerung erst 337 Seelen; sie war 1850 auf 5117, 1853 auf 7500, 1857 auf 12,000 gestiegen Der Handelsstand beschäftigt sich vorzugsweise mit dem Export von Getreide und Holz; die Gewerbthätigkeit ist bedeutend: der Werth der Manufacturen wurde im Jahre 1855 von dem *Board of Trade* auf mehr als 1 Million Dollars geschätzt. Seit 1856 hat Racine Gas-Beleuchtung. — Südlich von Racine liegt am See Kenosha, früher Southport, in einem der cultivirtesten Counties, ein aufblühender Handelsplatz, in dessen Hafen im Jahre 1851 730 Schiffe einliefen. — 31 Miles nördlich von Milwaukee liegt Ozaukee, eine Stadt, die jetzt an 5000 Einwohner zählen mag, mit wachsendem Handel, mehreren Eisengiefsereien, Brauereien u. s. w. Wichtiger und namentlich durch seinen Holzhandel von Bedeutung ist Sheboygan am gleichnamigen Flusse, mit Milwaukee durch eine Eisenbahn, mit Fond du Lac am Winnebago-See durch eine Plank-road verbunden. Sieben verschiedene kirchliche Denominationen haben hier eigene Kirchen. Unter den vier Zeitungen der Stadt sind zwei deutsche. Noch nördlicher liegt das erst vor wenigen Jahren entstandene, aber durch den Handel rasch emporkommende Manitoowoc, ebenfalls an der Mündung eines gleichnamigen Flusses; auch hier ist die deutsche Bevölkerung so zahlreich, dafs neben zwei englischen zwei deutsche Zeitungen erscheinen. Das County hat bereits 20,000 Einwohner. Besonders günstig ist Green Bay in commercieller Hinsicht gelegen, am innersten Reefs der gleichnamigen Bucht und an der Mündung des Fox River, der durch Canalbauten — *Fox River Improvement* — mit dem Wisconsin verbunden ist und so eine directe Schifffahrtsverbindung mit dem Mississippi ermöglicht. Der Handel exportirt vorzugsweise Fische und Holz; in der Stadt selbst sind 6, in der Umgegend 24 Sägemühlen, meist durch Dampf getrieben, in Thätigkeit. Die Einwohnerzahl belief sich 1855 auf 1644 Seelen; jetzt wird sie auf mehr als 4000 geschätzt.

Am Gestade des Oberen See's zieht zunächst Superior City unsere Auf-

merksamkeit auf sich. An der westlichsten Bucht des Oberen See's, an dem äufsersten Punkte gelegen, bis zu welchem die Schifffahrt auf der Canadischen Seenreihe in das Innere des Continents vordringen kann, ist diese Stadt bestimmt, der Stapelort für die Producte Minnesota's und eines Theiles von Wisconsin zu werden und dieses ausgedehnte Ländergebiet mit denjenigen Waaren zu versehen, die ihm der weiter vorgeschrittene Osten und die Küsten des Oceans zuführen können. Freilich wird noch eine längere Reihe von Jahren vergehen, ehe diese commercielle Vermittlerrolle zu einiger Bedeutung gelangt: denn jenes grofse Hinterland befindet sich noch in der allerersten Entwickelung, es producirt und braucht noch so wenig, dafs es zur Zeit Nichts dazu beiträgt, den Ein- und Ausfuhrhandel von Superior City zu heben; aber die fortschreitende und schnelle Entwickelung dieser Ländergebiete unterliegt keinem Zweifel, und mit ihr ist auch der jungen Superior City eine glänzende Zukunft verbürgt. Man mufs es offenbar als eine Anticipation dieser Zukunft betrachten, dafs schon jetzt mehrere Eisenbahnen nach dieser erst vor 5 Jahren gegründeten und von den cultivirten Theilen Wisconsin's durch ausgedehnte, menschenleere Waldgebiete getrennten Stadt theils projectirt, theils im Bau begriffen sind. Die Bahn von Hudson am St. Croix nach Superior City, welche die Verbindung mit dem Mississippi und mit der Bahn von Milwaukee nach St. Croix herstellen soll, wird in diesem Jahre (1859) beendet sein. An der sogenannten Milwaukee- und Horicon-Bahn, welche von der zuerst genannten Stadt über Berlin (Marquette County, — bis hierher war sie 1856 fertig) und Plover quer durch den Staat nach Superior City führen soll, wird rüstig fortgearbeitet. Endlich hat die Compagnie, welche damit beschäftigt ist, die Bahn von Fond du Lac am Winnebago-See weiter nordwärts nach den Kupferdistricten am Oberen See zu führen, auch den Bau einer Zweigbahn nach Superior City in Aussicht genommen. Zu solcher Berücksichtigung regt natürlich nicht der gegenwärtige Zustand, sondern die Zukunft der Stadt an. Die Gründung derselben fällt in das Jahr 1854. Zwölf Männer traten damals unter dem Namen „*Proprietors of Superior*" zu einer Compagnie zusammen, liefsen das Mündungsgebiet des Nemadji River aufnehmen und erfüllten die vorschriftsmäfsigen Bedingungen zur Anlage einer Stadt. Der Nemadji River bildet bei seiner Mündung in den Obern See eine geschützte Bucht von 6 Miles Länge und 1 Mile Breite, mit einem $\frac{1}{2}$ Mile breiten Eingang und hinlänglicher Wassertiefe für die auf den Seen fahrenden Schiffe. Am westlichen Ufer der Bucht sollte die Stadt begründet werden, dem Plane nach aus 33 der Bay parallelen Strafsen von 80 Fufs Breite bestehend, die rechtwinklig von 24 Querstrafsen (*avenues*) von je 100 Fufs Breite durchschnitten werden sollen. Im Herbst 1855 wurde auch ein Theil des jenseitigen Nemadji-Ufers als East Superior in den Stadtplan hineingezogen. Das Ganze bestand aus 2500 Loosen, von denen im Jahre 1856 bereits 1848 zu 141,786 Dollars mit baaren Anzahlungen von 113,200 Dollars verkauft waren. In West-Superior sollten 20 Loose für Kirchen, 32 für Schulen, ein halber Block für öffentliche Bauten, 2 Blocks für einen Kirchhof reservirt werden; in ähnlicher Weise wurden von East-Superior Grundstücke für dieselben Zwecke, und aufserdem noch 30 Acres für Bahnhöfe bestimmt. Häuserbauten fingen eigentlich erst im Jahre 1855 an; im Juni 1855 zählte die Stadt 500 Einw. in 35 Häusern, im Juni 1856 hatte sich die Häuserzahl auf 196 ver-

mehrt; am 1. Januar 1857 besafs Superior City über 1500 Einw. in 340 Häusern; zwei Docks, eine Freimaurer-Loge, ein Leuchtthurm auf Minnesota-Point, eine Presbyterianer-Kirche, eine neue Landungsbrücke, und zahlreiche Wohnhäuser und Speicher waren im Bau begriffen. Die Stadt besafs schon damals zwei Volks- und eine Mädchenschule, zwei Sonntagsschulen, eine Episcopal-, eine Presbyterianer-, eine römisch-katholische Kirche, während eine zweite Presbyterianer-Kirche gebaut wurde. Das Leben in der Stadt ist nicht mit den Entbehrungen verknüpft gewesen, die den Begründern neuer Ortschaften mitten im Continent auferlegt sind: die Ansiedler konnten aus dem Osten durch eine ununterbrochene Schifffahrt bis an den Ort ihrer Bestimmung gelangen und in Folge dessen mancherlei Bequemlichkeiten mitbringen, auf welche der auf den Landweg durch uncultivirte Gegenden verwiesene Colonist für eine längere Reihe von Jahren verzichten mufs. Im Jahre 1854 liefen 7, im nächstfolgenden 33, im Jahre 1856 bereits 56 Schiffe in den Hafen der Stadt ein.

Auf dem Gebiete Wisconsin's liegen am Obern See noch zwei eben angelegte und eine alte Stadt. Die letztere ist La Pointe, von französischen Jesuiten und Kaufleuten im Jahre 1680 auf Madeline-Island, der gröfsesten von den Apostel-Inseln, angelegt und lange Zeit Mittelpunkt der Operationen der nordwestlichen Pelz-Compagnie. Obgleich die Stadt einen sehr schönen Hafen besitzt und namentlich für den Betrieb einer ausgedehnten Fischerei günstig gelegen ist, befindet sie sich doch in einem kläglichen Verfall: es fehlt der französischen und der Mischlingsbevölkerung an jeder Regsamkeit. Desto mehr Leben herrscht jetzt auf der gegenüber gelegenen Küste des Festlandes. Hier hat sich, der Südwestspitze von Madeline-Island gegenüber, an einem guten Hafen im Jahre 1857 die Stadt Bayfield erhoben und sich durch einen Fahrweg mit St. Paul am Mississippi in Verbindung gesetzt; eine Landungsbrücke, eine grofse Dampf-Sägemühle — die Umgegend ist sehr waldreich, — ein Hotel wurden schon im ersten Jahre erbaut, und ein Wochenblatt begründet; von der St. Croix und Superior-Eisenbahn soll eine Abzweigung nach Bayfield gehen und die Linie ist bereits festgestellt. Südlich von Bayfield, an der südlichsten Spitze der Chegwomigon-Bay, war im Jahre 1856 die Gründung einer neuen Stadt, Bay City oder Ashland in Aussicht genommen; auch dieser Plan ist kräftig in Ausführung gebracht und die junge Stadt prosperirt. Die mineralischen Schätze der Umgegend, die noch gar nicht erforscht sind, können beiden Orten leicht einen unerwarteten Aufschwung geben: denn allem Anschein nach erstreckt sich die Kupfer-Region der Keweenaw-Halbinsel westlich bis zur Chegwomigon-Bay.

— n.

Neu entdeckte Quecksilber-Minen in Californien.

In unsern letzten Mittheilungen über Californien haben wir bereits erwähnt, dafs die Bearbeitung der berühmten Quecksilber-Minen von New-Almaden in Santa Clara County, welche nicht nur den starken einheimischen Bedarf befriedigten, sondern in der letzten Zeit noch jährlich ca. 25,000 Flaschen zur Ausfuhr nach Mexico, China, Chile, Peru und anderen Ländern producirten, in Folge gerichtlichen Einschreitens einstweilen sistirt ist. Denn die Compagnie, welche

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):

Artikel/Article: Die Häfen des Staates Wisconsin. 394-400