

in den Süden des Staats hinein dieses werthvolle Mineral in sich schließt und dafs es dem durch die Noth angeregten Unternehmungsgeist gelingen wird, binnen Kurzem neue bauwürdige Adern ausfindig zu machen. — n.

Mr. Belly's central-amerikanisches Canal-Project.

In der letzten Zeit ist von den Verhandlungen eines Mr. Belly mit den Regierungen von Nicaragua und Costa Rica über die Ausführung eines inter-oceanischen Canals viel die Rede gewesen, und vor Kurzem wufsten einige Blätter sogar zu berichten, dafs die Ausführung des Projectes bereits begonnen sei. Obgleich die Untersuchungen, welche diesem Unternehmen vorausgingen und ihm zur Grundlage dienen sollen, nicht der Art sind, dafs sie uns ein besonderes Vertrauen auf die Realisirung dieses Projects einflößen können; und obgleich die gegenwärtige politische Weltlage der Bildung einer Compagnie zu solchem Zweck ungewöhnliche Schwierigkeiten in den Weg stellt: halten wir uns doch für verpflichtet, unsern Lesern als Nachtrag zu den früheren Erörterungen der central-amerikanischen Canalfrage auch über Mr. Belly's Project das Wesentlichste mitzutheilen.

Am 1. Mai 1858 hat dieser Herr — er selbst nennt sich „*publiciste, chevalier des ordres de Saint-Maurice et Lazare et du Medjidie*“ — mit Sr. Thomas Martinez, Präsidenten der Republik Nicaragua, und Juan Rafael Mora, Präsidenten der Republik Costa Rica, einen Vertrag abgeschlossen, in welchem ihm und einer von ihm zu bildenden Compagnie das Privilegium zum Bau eines Canals ertheilt wird, der vermittelst des R. San Juan und des Nicaragua-See's die beiden Oeane verbinden und am Stillen Meer auf der Küstenstrecke zwischen der Salinas-Bai und dem Hafen Realejo münden soll; die Route nach der Salinas-Bai soll den Vorzug erhalten, wenn sie von den Ingenieuren überhaupt für brauchbar erklärt wird, und in diesem Falle soll der neue Canal die Grenze zwischen Nicaragua und Costa Rica bilden und den alten Grenzstreitigkeiten zwischen den beiden Republiken ein Ende machen. Auf die weiteren Bedingungen des Vertrags gehen wir hier nicht ein: praktische Bedeutung wird voraussichtlich nur die Bestimmung erhalten, dafs der Bau binnen 2 Jahren begonnen und binnen 6 Jahren beendigt sein soll, wenn nicht unerwartete und unübersteigliche Hindernisse eintreten, d. h. dafs andernfalls das Privilegium nach sechs Jahren erlischt.

Was den Plan selbst betrifft, so hat Mr. Belly denselben in einer Schrift: „*Percement de l'isthme de Panama par le canal de Nicaragua. Exposé de la question. Par M. Félix Belly. Paris 1858*“ durch den Ingenieur Thomé de Gamond, der indess nicht selbst an Ort und Stelle war, sondern lediglich nach den bereits bekannten Thatsachen und nach den ihm von Mr. Belly unterbreiteten Angaben gearbeitet hat, auseinandersetzen lassen. Es ergiebt sich daraus, dafs Mr. Belly sich für die Salinas-Route entschieden hat, — was er mehrmals als einen ganz neuen Gedanken hinstellt. Wir haben diese Canal-Route in dieser Zeitschrift (N. F. Bd. II S. 446 ff.) auf Grund der Beobachtungen Oerstedt's einer genauern Betrachtung unterzogen, und mußten ihr nach den damals vorliegenden, allerdings zur Bildung eines definitiven Urtheils noch nicht genügenden

Angaben vor allen andern Routen durch Nicaragua hauptsächlich deshalb den Vorzug einräumen, weil sie am Stillen Meer zu einem für den Welthandel wirklich genügenden Hafen führt, während sie in allen andern Beziehungen mindestens keiner andern von diesen Routen nachsteht. Sehen wir nun, wie Mr. Belly die Schwierigkeiten, mit denen alle Nicaragua-Projecte zu kämpfen haben, zu überwinden gedenkt.

Hinsichtlich des R. San Juan haben wir am angeführten Orte (S. 438 ff.) auseinandergesetzt, dafs derselbe nicht blofs der Stromschnellen wegen, sondern auch in Folge seiner sehr ungleichmäfsigen und fast überall ungenügenden Tiefe in seinem gegenwärtigen Zustande nur auf ganz kurzen, kaum der Erwähnung werthen Strecken für die interoceanische Schiffahrt brauchbar ist, und dafs man wahrscheinlich die Anlage eines Seitencanals längs des ganzen Flufslaues nicht werde umgehen können. Eine einfache Regulirung des Strombettes durch Sprengung der Felsbarrn und Ausbaggerung verwirft Mr. de Gamond, weil der Strom dann durchweg ein für die Bergfahrt zu starkes Gefälle erhalten würde; eine Zerlegung des Flufslaues in Schleusenstrecken ohne Strömung scheint ihm deswegen unrathsam, weil der Flufs sofort verschlammten müfste, wenn nicht eine starke Strömung die ihm von den Nebenflüssen zugeführten Erdtheile fortspült. Er schlägt deshalb die Anwendung eines gemischten Systems vor, — Schleusen, als künstliche Ersatzmittel für die gegenwärtigen Stromschnellen zur Erhaltung des regulären Stromlaufes, und zwischen ihnen strömende Flufsstrecken mit einer durch Ausbaggerungen und Eindämmungen erzielten genügenden Wassertiefe. Er hält sieben Schleusen für genügend, drei in der Region der Stromschnellen, die vierte oberhalb der Mündung des San Carlos, die fünfte oberhalb der Mündung des Serapiquí, die sechste oberhalb der Abzweigung des R. Colorado, die letzte vor der Einmündung in's Meer. Die Schleusenbecken sollen 80 Meter lang, 30 Meter breit, die Oeffnung der Schleusenthore 15 Meter breit sein. Die Kosten dieser Arbeiten am San Juan veranschlagt er auf c. 24 Millionen Francs, von denen über ein Drittel auf die Baggerarbeiten fällt.

Im Nicaragua-See, der bei sonst sehr beträchtlicher Wassertiefe doch an den Küsten fast überall seicht ist, hält Mr. de Gamond die Herstellung eines künstlichen Fahrwassers sowohl bei dem Austritt des R. San Juan wie bei der Mündung des R. Sapoa mit Recht für unerläfslich. Er versichert, dafs der Boden hier aus einem weichen Schlammte bestehe, dafs die Vertiefung also einfach durch Baggerarbeiten bewerkstelligt werden könne. Die Kosten derselben und der Anlage der Bohlenwerke, welche das neue Fahrwasser vor Verschlämmung schützen sollen, veranschlagt er auf c. 2,700,000 Frcs.

In Bezug auf den Isthmus zwischen dem Nicaragua-See und der Salinas-Bay stimmt Mr. Belly's Plan im Wesentlichen mit dem von uns befürworteten überein. Die Idee Oerstedt's, auf dem höchsten Punkte des Isthmus ein Scheitelbecken anzulegen, aus welchem Schleusencanäle einerseits nach dem See, andererseits nach dem Meere hinabführen sollen, ist mit Recht als unpraktisch zurückgewiesen: die auf dem Isthmus befindlichen Bäche sind zur Speisung eines grofsen Canals absolut unzulänglich. Mr. Belly beabsichtigt also, wie es in der Natur der Verhältnisse liegt, den Canal aus dem Nicaragua-See zu speisen, ihn 6 Kilometer weit im Thale des Rio Sapoa und weitere 6 Kilometer in einem

Durchstich mit gleichem Niveau fortzuführen, dann auf den letzten 10 Kilometern die Niveau-Differenz zwischen dem Canal und dem Meer (38 Meter) durch sechs Schleusen, jede von 6,4 Meter Fall, zu überwinden. Der Ingenieur hält es für wünschenswerth, diese Schleusen nicht zu einer Neptunstreppe aneinander zu reihen; aber wir glauben, dafs diese Bauart nicht wird vermieden werden können. Die Kosten des Canalbaues auf dieser Strecke veranschlagt er auf c. 55 Mill. Frs., die des ganzen Baues mit Einschluß der Administrationskosten für die ersten vier Jahre und eines Zuschlags von $33\frac{1}{3}$ Proc. für unvorhergesehene Ausgaben auf 120 Mill. Frs.

Die Dimensionen des Canals, welche der Entwurf bei diesen Kostenanschlägen im Auge hat, sind dem Zweck des Unternehmens entsprechend: der Canal soll durchweg 8 Meter tief, im Wasserspiegel 44, am Boden 40 Meter breit sein.

— n.

Die neueste Angabe über die Bevölkerung der Republik Neu-Granada.

Zu unserer angenehmen Ueberraschung fanden wir im Märzheft des Bulletin der Pariser geographischen Gesellschaft ganz neue Angaben über die Bevölkerung von Neu-Granada für das Jahr 1858, die uns um so werthvoller schienen, da sie von einem Herrn José Maria Samper herrührten, vermuthlich einem Verwandten des Dr. Miguel Samper in Bogotá, dessen treffliche Abhandlung über die commerciellen Verhältnisse Neu-Granada's wir in diesem Bande der Zeitschrift publicirt haben. Zur bequemeren Vergleichung mit den im vierten Bande der Zeitschrift (S. 73) veröffentlichten Resultaten des Census von 1851 stellen wir beide Zahlenreihen neben einander:

	1851	1858
Antioquia . . .	244,442 ¹⁾	293,340
Bolivar . . .	182,157	218,588
Boyaca . . .	379,682	455,618
Cauca . . .	330,331	396,400
Cundinamarca .	517,648	621,177
Magdalena . .	73,093	87,711
Panamá . . .	138,108	165,729
Santander . .	378,376	454,051
	<hr/> 2,243,837	<hr/> 2,692,614

Eine Prüfung dieser Zahlen giebt nun das Resultat, dafs die Angaben für 1858 nichts weniger als Ergebnisse einer neuen Zählung, dafs sie vielmehr aus denen für 1851 einfach durch Hinzufügung eines Zuschlags von 20 Procent gewonnen sind. Wenn es erlaubt wäre, solche neueste statistische Nachrichten ohne ihren richtigen Fabrikstempel in die Welt zu schicken, so könnten wir nicht blofs versichern, dafs im Jahre 1858 die Bevölkerung von Antioquia 293,330 (nicht

¹⁾ Die Zahl 224,442 (Bd. IV, S. 72) beruht auf einem Druckfehler, den wir Bd. VI, S. 13 berichtigt haben.

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: [Neu entdeckte Quecksilber-
Minen in Californien.
402-404](#)