



Allerösterreichisches Blatt.

Nr. 47.

Samstag

Den 22. November

1828.

Auskunft.

Du theiltest meiner Gänge jeden;
Du theilst mein Treiben, meine Ruh;
Du hängst an mir mit Wunderfäden,
Und wo ich bin, da bist auch du!

Du bist mir treu, wie mein Gedanke,
Und wenn noch etwas treuer ist;
Die Trennung selbst ist eine Ranke,
Die Dich nur enger an mich schließt.

In lautlos abgelegner Wildniß,
Wie in des Lebens lautem Meer,
Allgegenwärtig schwebst dein Bildniß,
Voll Rosenlichtes vor mir her.

So folgt' ich ihm auch gestern wieder,
Als ich am Strome mich erging,
Indes, mit säuselndem Gesieder,
Der Abend alles Land umging.

Die Ufer lächelten ihr grünes,
Bewegtes Bild im Wasser an;
Die alten Bäume dachten, schien es,
Wie viel des Wassers schon verrann.

Das Schilfgras schmiegte, sanftbewältigt
Vom Weste, sich am Rasen hin,
Und d'rein erklang, vertausendfältigt
Aus buntem Chor ein einz'ger Sinn.

Mit Rosenfingern fuhr der Abend
Mir schmeichelnd über's Angesicht!

Ach! sein Berühren war so labend,
So labend dent' ich's lange nicht.

Ich dacht' in diesem Augenblicke
An nichts, — und auch an Alles doch;
Und ich vergaß, in meinem Glücke,
Mich selbst, mein Leben und mein Joch.

Die gold'nen Arme schlang der Liebe,
Gleich einem Engel um mein Herz,
Mein Inn'res ward zu einem Biede,
Gemischt aus Seligkeit und Schmerz.

Ich war entrückt, war fortgerissen!
Wer sagt es mir, ob dort, ob hier?
Ich brenne, wo ich war zu wissen,
Doch sagen kann es Keiner mir!

O Du, die jeden Gang noch theilte,
Die mich begleitet immerdar,
Du mußt ja wissen, wo ich weilte! —
Sag' Du mir, wo ich gestern war? —

Joh. Gabr. Seidl.

Die zwei wichtigsten Kanäle der alten und neuen Welt.

Die beiden Landengen von Suez und Panama, von denen die erste Afrika mit Asien, die letzte Nord- und Südamerika mit einander verbindet, kann man als die natürlichen Centralpunkte der alten

und neuen Welt betrachten. Hätten die Fluthen des rothen Meeres sich einen Weg durch die Sandsteppen Aegyptens nach dem Mittelmeere hingebahnt, hätte die Kette der Andes dem Atlantischen Ocean einen Durchgang gestattet, wie verschieden würden sich nicht die Ereignisse beider Welten gestaltet, welche außerordentlichen Fortschritte müßte nicht die Civilisation gemacht haben. So aber zwang die Landenge von Suez die Europäer zur Auffuchung des viel längern Seeweges um das Vorgebirg der guten Hoffnung, und wegen des hemmenden Isthmus von Panama mußten die Schiffe einen ungeheuren Umweg um das stürmische Cap Horn nehmen, wenn sie in den stillen Ocean gelangen wollen.

Der Handel, der allgemeine Verband der Völker, war im Alterthume und Mittelalter noch unbedeutend, selbst die mächtigsten Nationen betrieben ihn nur als eine Nebensache, bloß einige Republiken und Seestädte des Mittelmeeres befaßten sich damit, und schienen ihn gleichsam von einander geerbt zu haben. So war im Alterthume der Handel in den Händen der Tyrier und Carthager, ihm verdankten im Mittelalter Venedig und andere italienische Städte ihren Reichthum und Macht, mit ihm hob sich die Civilisation, weil mit dem Austausch der Waaren, der Austausch der Ideen gleichen Schritt hält. Aber erst mit dem Ende des 15. Jahrhunderts, als Christoph Colon eine neue Welt entdeckte, und Vasco de Gama Asiens Südküsten den handeltreibenden Nationen aufgeschlossen hatte, nahm auch der Handel einen außerordentlichen Aufschwung, von dem man früher nicht einmal geträumt haben würde. Die reichen Schätze der neuen Welt, die seltenen und kostbaren Producte beider Indien warfen so reichlichen Gewinn ab, daß, wollten die Schiffahrt und Handel treibenden Nationen im Besitze ihrer Vortheile bleiben, sie sich zur Gründung von Kolonien und Niederlassungen veranlaßt sahen. Dadurch gewann der Handel eine neue Gestalt, er nahm einen geregelteren Gang an, selbst die Regierungen der europäischen Staaten fanden daran Interesse, und gegenwärtig macht er sogar einen wesentlichen Bestandtheil der Staatsökonomie aus.

Daß der Handel, besonders jener nach den Tropenländern reichen Gewinn abwerfe und unberechenbare Vortheile darbiete, sahen alle europäischen Nationen wohl ein; eine suchte die andere von ihren Stauplätzen zu verdrängen, um den Handel nach gewissen Gegenden ausschließend sich zuzueignen. Dabei blieb man jedoch nicht stehen. Neue Mittel mußten erfunden, neue Hilfsquellen in Bewegung gesetzt, neue Wege ausfindig gemacht werden, wenn man der rivalisirenden Nation zuvor kommen wollte. Beson-

ders spornten die Holländer und Engländer alle ihre Kräfte an, um von dem Handel nach Ostindien die größtmöglichen Vortheile zu ziehen. Zwar war der unsichere alte Handelsweg dahin über Aegypten und Arabien, oder der Karawanenweg über Kleinasien und Persien aufgegeben, aber die lange Fahrt um das Vorgebirg der guten Hoffnung, das zweimalige Durchschiffen der Wendekreise, die Gluth des tropischen Himmels, machten die Schiffahrt dahin eben so gefahrvoll, als langwierig. Da verfielen die beiden mächtigsten Handelsvölker Europens, Holländer und Engländer, auf die Idee, eine kürzere Wasserstraße nach Asiens Südküsten aufzusuchen. Die Ersteren, damals noch im Kampfe mit der mächtigen spanischen Monarchie, wandten sich nach Nordosten, in der Hoffnung längs des Eismerees, das Asiens nördliche Küsten bespült, eine Meerenge zu finden, die das Polarmeer mit dem indischen Ocean verbinde. Die Letzteren schlugen einen ganz andern Weg ein, und glaubten im nordwestlichen Eismere längs der Gestade Nordamerika's die gewünschte Durchfahrt zu finden, durch die sie auf einen kürzeren, und den andern handeltreibenden Nationen noch unbekanntem Weg, nach Ostindiens, China's und Japan's Küsten gelangen könnten. Die Erfahrung hat gezeigt, daß die Bemühungen beider fruchtlos gewesen.

Erst unsern Tagen war es vorbehalten, zwei riesenhafte Projecte zu fassen und zur Ausführung zu bringen. Die Landengen von Panama und Suez werden durchschnitten, zwei Kanäle hergestellt, von denen der eine das rothe mit dem Mittelmeere, der andere den atlantischen Ocean mit der Südsee vereinigen soll. Die Verbindung des mittelländischen und rothen Meeres mittelst des Nilflusses will Mehmet Ali, der Vice-König von Aegypten zu Stande bringen. Der zweite Verbindungskanal, der Durchschnit des Isthmus von Panama, wird so eben begonnen. An der Spitze dieser wichtigen Unternehmung steht das Handelshaus Palmer in New-York.

Die Verbindung des atlantischen Oceans mit der Südsee ist nur auf zwei Puncten möglich; entweder durch die Landenge von Darien oder durch den See Nicaragua. Man wird das Letztere der geringern Kosten wegen vorziehen. Zwar legte die Republik Guatimala dieser wichtigen Unternehmung mancherlei Hindernisse in den Weg, doch die außerordentlichen Vortheile, die man zu erwarten hatte, waren so einleuchtend, daß die Bedingungen des Hrn. Bengsly, Bevollmächtigten des Hauses Palmer, zuletzt angenommen wurden.

Die Summe von 3 Millionen Dollar ist zur Beilegung dieser Arbeit bestimmt. Sechs tausend Men-

schen arbeiteten täglich an der Durchgrabung, und man hofft in 18 Monaten den Kanal zu Stande zu bringen. Die Unternehmer, unter dem Namen die Compagnie des atlantischen Meeres und der Südsee, legten in die Hände der Regierung von Guatimala zur Erbauung der nothwendigen Fortificationen die Summe von 200,000 Dollar nieder, da es die Absicht der Republik ist, eine Wasserstraße, die die zwei größten Meere mit einander verbindet, für alle Seemächte so viel als möglich unüberwindlich zu machen. Eine Reihe von Schanzen soll aufgeworfen und der neue Kanal durch tausend Feuerschlünde vertheidiget werden. Der Kanal bleibt 20 Jahre hindurch ein Eigenthum der Compagnie, welche während dieser Zeit alle durchfahrenden Schiffe einem Durchgangszoll unterwirft. Die Republik Guatimala war Anfangs dem Projecte ganz entgegen, weil sie befürchtete, daß eine bedeutende Seemacht ihr leicht gefährlich werden könne, da der Reiz im Besitze so großer Vortheile zu seyn, zu lockend ist, als daß er nicht einen Eroberungsversuch jener Küsten herbeiführen könnte. Diese Besorgnisse sind keineswegs aus der Luft gegriffen; man fürchtet Spanien noch immer, und gesteht es sich selbst ein, daß wenn es nur erst im Innern beruhigt, zur alten Kraft käme, es leicht neuerdings Versuche machen werde, um die hart vermißten Kolonien wieder zu erobern. Aber die drückende Geldnoth der neuen Republik war so groß, daß es um jeden Preis die Bedingungen des Hauses Palmer annehmen mußte. So verhilft die Finanzverlegenheit eines neuen Staates der Schiffahrt treibenden Welt zu einer neuen Wasserstraße. Um nach Amerika's westlichen Küsten zu gelangen, wird die gefahrvolle Umseglung des Cap Horn, wo die See niemals frei von Stürmen war, nun gänzlich vermieden werden können, ohne den Zeitgewinn insbesondere noch in Anschlag zu bringen. Die Durchgangszölle werden für den verarmten Staat eine ergiebige, nie versiegende Quelle von Geldeinkünften bilden, die Ausfuhr der Naturproducte der Westküstländer beider Amerika's wird gesicherter und leichter von Statten gehen, und der Handel nach jenen Gegenden einen neuen Schwung nehmen. Schon jetzt fühlt Guatimala die Wohlthaten des riesenhaften Unternehmens, da der größte Theil der zur Ausführung bestimmten Summen im Lande bleibt.

An der Durchführung eines Kanals durch Ägypten haben die daselbst sich aufhaltenden Europäer keinen unbedeutenden Einfluß gehabt. Aus ihren Schilderungen erfuhr Mehmet Ali, welch' unermeßliche Reichthümer einst Alexandrien unter der Regierung der Ptolomäer besaß. Dieß erweckte in ihm den Entschluß, jenen alten nun aber versandeten und fast spurlos ver-

wischten Kanal, welcher den Nil mit dem rothen Meere verband, wieder aufzugraben, um durch die Herstellung jener alten Wasserstraße dem Handel neue Ader zu öffnen. Um den gefaßten Entschluß ins Werk zu setzen, sandte er im Jahre 1826 den Ingenieur Marbois zur Untersuchung beider Küsten ab. Marbois legte den Bericht seiner Erfahrungen und der gemachten Forschungen dem Pascha zur Entscheidung vor.

Schon vor mehr als zwei Jahrtausenden bestand in Ägypten ein Kanal, der den Nil mit dem rothen Meere verband. Herodot erwähnt, daß schon Neco die Verbindung beider Meere projectirt, aber die Vollendung erst dem Darius Hystaspis zuzuschreiben sei. Er lief von Arsinoe (dem heutigen Suez) bogenförmig gegen Nordwesten nach dem Bittersee (jetzt Scheib) zu, und scheint von diesem auch einen Wasserzufluß erhalten zu haben; von dem Bittersee lief er wieder nach Südwesten und vereinigte sich bei Bubastus mit dem östlichen Arme des Nil. Trajan ließ während seiner Regierung einen anderen Kanal gleich unterhalb Memphis anlegen, welcher die ehemals berühmte, nun aber in Ruinen liegende Stadt Heliopolis berührte, und bei Pharaabaethus sich mit dem alten Kanale der Ptolomäer vereinigte. Aber schon seine Bezüge scheinen zu zeigen, daß er mehr zu Kriegs- als Handelschiffen bestimmt war, denn man hatte ihm die Breite gegeben, daß zwei Triremen neben einander fahren konnten. Natürliche Hindernisse, besonders die Gefahr der Schiffahrt auf den obern Theilen des rothen Meeres scheinen die Ursachen seines Verfalles gewesen zu seyn; denn schon zu den Zeiten der Ptolomäer, wo er doch gewiß schiffbar war, ward südwärts von Cop-tos aus, eine Karavanenstraße nach dem Seehafen Rhos Hormos gebahnt, weil nur bis dorthin die Handelsschiffe gingen.

Nachdem Ägypten seine Selbstständigkeit verloren und ein Spielball fremder Eroberer geworden, gerieth auch sein Handel immer mehr in Verfall und alle gemeinnützigen Anstalten gingen zu Grunde. Gleiches Los traf den alten Königskanal, seine Wände stürzten ein, und der Flugand verschüttete sein Bett. Keiner der nachfolgenden Nachhaber befaßte sich seitdem mit der Hinwegräumung der Hindernisse und dessen abermaliger Schiffbarmachung. Ja es verbreitete sich sogar die Meinung, daß ein eigentlicher Schiffahrts-Kanal unausführbar wäre, weil er zur Zeit der Ebbe im rothen Meere Mangel an Wasser haben würde. Nehmet Ali davon unterrichtet, beauftragte Hrn. Marbois die Höhe beider Meere genauer zu untersuchen. Dieser verfügte sich sogleich an Ort und Stelle, und seine Forschungen und angestellten Beobachtungen machten es ihm zur Gewißheit, daß die Verbindung beider

Meere allerdings möglich sei, und zwar auf dem vorigen Wege, dessen sich die Alten schon bedient hatten. Doch war das Unternehmen immer staunenswerth, da man eine Wasserkrasse durch ein von steilen Hügeln und Abgründen durchschnittenen und dem Flugsande ausgefestetes Terrain anlegen mußte. Die Beweglichkeit des Sandes both neue Schwierigkeiten dar. Um die Versandung zu verhüten, müssen die Seitenwände des Kanals gemauert werden, damit nicht die durchschießenden Fluthen den Sand von einer Stelle auf die andere tragen. Was den geringen Wasserstand des Kanals zur Zeit der Ebbe im rothen Meere beträfe, so glaubte Hr. Marbois, ließe sich derselbe durch das stärkere Zufließen der Wassermassen aus dem Mittelmeer leicht ersetzen; und wenn es wahr ist, daß das rothe Meer etwas höher als das Mittelmeer liege, so könne das abwechselnde Durchströmen von der einen nach der andern Seite für den Kanal und die durchgehenden Schiffe nur günstig seyn.

Außerordentlich und unseres Zeitalters würdig sind beide Entwürfe, aber wir dürfen es uns nicht verhehlen, daß bei einem solchen riesenhaften Unternehmen auch die sich entgegen thürmenden Schwierigkeiten groß sind. Freilich hat man in unseren Tagen unglaubliche Fortschritte in allen Zweigen der Mathematik und der mit ihr in Verbindung stehenden Wissenschaften gemacht, große Kapitale stehen zu Gebote, und menschliche Kräfte vermögen viel; aber wir müssen auch gestehen, daß bei allen außerordentlichen Unternehmungen oft erst in dem Augenblicke, wo man zu ihrer Ausführung schreitet, sich neue, unvorhergesehene Hindernisse zeigen. Stehen aber Männer von Talent und Erfahrung an der Spitze solcher Unternehmungen, so wird ihr Geist sich auch die Mittel zu schaffen wissen, durch die er die eingetretenen Hindernisse hinwegräumt, und die sich zeigenden Schwierigkeiten hebt. Was wäre noch dem menschlichen Geiste im Bunde mit physischen Kräften und großen Kapitalien auszuführen unmöglich gewesen? Scheiterten auch die Versuche der Alten bei ähnlichen Arbeiten, so ist darum noch nicht anzunehmen, daß es uns eben so ergehen werde. Es ist nicht zu zweifeln, daß wenn man nur ernstlich will, sich beide Projects zur Ausführung bringen lassen. Gelingen aber beide Pläne, wird das mittelländische mit dem rothen Meere, der atlantische Ocean mit der Südsee verbunden, welche außerordentliche Umwälzungen werden nicht dem Handel dann bevorstehen? Mit der Eröffnung beider Kanäle für die Handelsschiffe aller Nationen wird auch eine neue Epoche in der Weltgeschichte entstehen!

Fr. Kav. Heinrich.

Flüchtige Notiz.

In London soll kürzlich ein Mädchen mit zwei Zungen geboren worden seyn. Ein öffentliches Blatt macht dazu die Bemerkung: daß das schöne Geschlecht schon mit einer Zunge im Rufe stehe, oft ein zweizüngiges zu seyn, und daß daher kein billigerer Wunsch ausgesprochen werden könne, als der, daß, wenn die Frauen von nun an mit zwei Zungen geboren werden sollten, es dem Schöpfer auch gefallen möge, die Männer mit vier Ohren zu versehen.

Epigramme.

(Von Pfeiffer.)

Keine Rosen ohne Dornen.

Ja! Rosen sind die Mädchen alle!

Nicht ohne Dornen — das ist Regel.

Die hohe Gluth der Wange — Blüthe,

Der Dornen Spizen — Zung' und Nägel.

Bis dat, qui cito dat.

Wer schnell gibt, spendet doppelt aus.

Vor dem will sich der Filz bewahren,

Und gibt so langsam, als er kann,

Um Einmal zu ersparen.

Mononyme.

Bald sieht man mich in zarter Schönheit prangen,

Bald wieder dürstend Blut verlangen;

Ich ziere bald der Jungfrau lockig Haar,

Und bald führ ich zum grausen Tode gar.

Ja selbst im Land der heißen Wüsteney

Erblickest Du mein lebend Konterfey.

W. Jaggi.

ANKÜNDIGUNG.

Sonntag, den 25. d. M. wird die philharmonische Gesellschaft das Fest der heil. Cäcilia, Schutzpatroninn der Tonkunst, durch eine neue grosse Messe feiern, wozu die (P. T.) Herren Gesellschafts-Mitglieder in der St. Jacobskirche um 9 Uhr zu erscheinen hiermit eingeladen werden.

Laibach am 21. November 1828.

DIRECTION DER PHILHARMONISCHEN
GESELLSCHAFT.