

Zeitschrift: Appenzeller Kalender
Band: 149 (1870)

Artikel: Die zwei merkwürdigsten und folgenreichsten Bauten der Welt : der Suez-Kanal und die Stilleweltmeer-Eisenbahn

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-373433>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 01.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Die zwei merkwürdigsten und folgenreichsten Bauten der Welt: Der Suez-Kanal und die Stilleweltmeer-Eisenbahn.

Es fausset, schwirret und hämmert, braust und kracht
Zeigt der Maschinen wunderbare Macht,
Mit Hebeln, Rädern, Schrauben, Walzen, Ketten
Die Welt vom niedern Drucke zu erretten.

Unsre Zeit ist reicher an Erfindungen und Fortschritten auf allen Gebieten als irgend eine frühere; namentlich zeichnet sie sich aus durch Errichtung neuer Verkehrsverbindungen, welche die Völker einander nahebringen, und das ist ein mächtiges Mittel, die Bildung und die Verbrüderung der Menschen zu befördern. Seit die Welt steht, sind, was die Ausdehnung, den allgemeinen Nutzen und die Errstellungszeit betrifft, keine so großartigen Bauten ausgeführt worden als der **Suez-Kanal** und die **Stilleweltmeer-Eisenbahn**, worüber wir den Leser in nachstehenden Zeilen unterhalten wollen.

Zwischen dem mittelländischen und dem rothen Meere liegt die Landenge von Suez, die, über 30 Stunden lang, Afrika mit Asien verbindet. Würft man einen Blick auf die Karte, so sieht man gleich, welch ein Zeitgewinn und welch eine Kostenersparnis für die Schiffahrt und den Weltverkehr erzielt würde, wenn das mittelländische und rothe Meer durch eine schiffbare Wasserstraße mit einander verbunden wären und so der ungeheure Umlauf ums Kap der guten Hoffnung nach Indien, China &c. erspart werden könnte. Das hat man schon im grauen Alterthum eingesehen. Allein ob auch die Alten, die Aegypter, Griechen und Römer, erstaunliche Bauwerke, vor denen wir den Hut abziehen, ausgeführt haben, die Verbindung beider Meere brachten sie nicht zu Stande. Der angefangene Kanal wurde vom Wüstenland wieder zugeschüttet und bis auf die neuere Zeit mußte aller Waarenverkehr, der diesen Weg nahm, von Schiff zu Schiff durch Kamelle vermittelt werden. Die Engländer bauten dann im Jahr 1851 eine Eisenbahn, die von Suez über Kairo nach Alexandrien fortgeführt wurde. Allein ob der Eisenbahn vergaß man den Kanal nicht und jetzt ist derselbe beinahe eine fertige Thatsache trotz den ungeheuren Hindernissen, die im Wege lagen. Zuerst galt es, ein von den Zeiten Napoleons des Großen herrührendes Vorurtheil zu zerstö-

ren, d. h. einen großen Messungsfehler zu be seitigen. Als General Bonaparte in Aegypten war, hatte er den Plan einer Verbindung des Mittel- und des rothen Meeres gefaßt und bezügliche Vermessungen angeordnet, die aber so oberflächlich vorgenommen wurden, daß damals der Irrthum entstand und sich über 40 Jahre erhielt, der Spiegel des rothen Meeres liege um mehr als 30' höher als der des Mittelmeeres. Kein Wunder, daß wegen dieses Irrthums der Kanalbau für unmöglich erklärt wurde. Allein neue, gründlichere Vermessungen in den Jahren 1845 und 1849 wiesen den früheren Rechnungs fehler schlagnend nach und nun gewann das Kanalisierungsprojekt neuen Boden, namentlich unter den Franzosen, welche die Ausführung dieses Werkes als eine Ehrenpflicht, als ein Vermächtniß ihres großen Kaisers ansahen. An die Spitze der Männer, welche sich an die Riesenarbeit machten, trat der Vicomte, später Baron Ferd. v. Lefèvres, geb. 1805 in Versailles. Er ist der eigentliche Schöpfer des großen Werks und seiner unverwüstlichen Thatkraft und Zähigkeit hat die Welt die Ausführung desselben zu verdanken.

Lefèvres* verdient den Dank der ganzen Welt, daß er sich durch seine, noch so großen Schwierigkeiten irremachen ließ. Diese Schwierigkeiten

* Sein Vater war zur Zeit Mehemed Ali's französischer Generalkonsul in Aegypten gewesen und er selbst mit dem nun verstorbenen Bizekönig Said-Pascha nahe befreundet. Er kam früh in die diplomatische Laufbahn, war viele Jahre französischer Konsul in Barcelona und andern Orten, dann Vertreter der französischen Republik in Madrid, Bern, Rom &c. 1854 trat er außer Dienst und nun machte er sich an seine Lebensaufgabe, an den Durchstich der Landenge von Suez, wofür er Said-Pascha gewann, der ihm zur Zeit des Krimkriegs die Bewilligung dazu ertheilte. In Paris und London suchte und an ersterm Orte fand er die Mittel zur Ausführung seines Planes, dessen Ausführbarkeit und praktischer Werth durch Gutachten der berühmten Ingenieure Stephenson, Talabot und Negrelli an Ort und Stelle ermittelt worden war. Lefèvres gründete eine Suez-Gesellschaft, unter deren Leitung die ersten Arbeiten im J. 1859 begonnen wurden.

waren dreifacher Art. Einmal mußten Hunderte von Millionen Franken aufgebracht werden; der Voranschlag war 200 Millionen, die wirklichen Kosten belaufen sich aber mehr als auf das Doppelte.* Dann waren die größten klimatischen und örtlichen Hindernisse zu überwinden, die in der That nur unter Anwendung aller nur irgend denkbaren Hilfsmittel der modernen Technik besiegt werden konnten, und endlich wurde die Ertragsfähigkeit des fertigen Kanals von allen Seiten, namentlich aber von den eifersüchtigen Engländern, fort und fort in Frage gestellt und angezweifelt. All diesen Hindernissen und Schwierigkeiten hat Lefèvres kühn die Stirne geboten und sie durch seine beispiellose Energie mit Hilfe der nationalen Überlieferungen in Frankreich, das treu zu ihm stand, überwunden und bald kann er sagen: Durch mich ist Afrika eine Insel geworden und ich habe Asien und Europa einander nahegebracht.

Der Kanal von Suez beginnt vom mittelländischen Meere her bei der neugegründeten, mit großartigen Hafenbauten versehenen Stadt Port Said,** führt über eine schmale Landzunge und zwischen gewaltigen Aufdämmungen durch den See Menzaleh nach El-Kantara, durchschneidet den inselreichen südlichsten Theil des genannten Sees und die wellenförmige Ebene bis zum See

* Die ersten 200 Millionen wurden zur Zeit der größten Börsenspielwuth in Paris leicht aufgebracht. Die ägyptische Regierung verpflichtete sich, fortwährend 20,000 Arbeiter, d. h. Leibeigene, zu liefern, die je einen Monat lang gegen Verpflegung und Wohnnung der Gesellschaft arbeiten mußten. Mit diesen Leibeigenen gieng's aber zu langsam und als Auslösung für diese Verpflichtung zahlte der Bizekönig der Gesellschaft 84 Millionen. 1867 waren aber alle diese Millionen so sehr auf die Reise gegangen, daß man fand, es seien zur Vollendung des Kanals allein ohne die Hafenbauten noch mindestens 100 Millionen nötig. Lefèvres reiste wieder nach Paris, brachte aber keine neue Anleihe zu Stande, dagegen erhielt er von den französischen Kammern die Bewilligung zu einer Lotterie, die voraussichtlich den Rest der Baukosten erschwingen wird. Wie bei allen Aktiengesellschaften so ist auch beim Kanal von Suez das Geld mit vollen Händen vergedient worden; alle Bauten wurden mit unerhörtem Luxus ausgeführt und die Verwaltung (mehr als 200 Beamte) verfüllt fabelhafte Summen. So hat der Direktor einen jährlichen Gehalt von 50,000 Fr. und der geringste Schreiber und Feldmesser 5—8000 Fr.

** Zu Ehren des Bizekönigs Said Pascha so genannt. Vor wenigen Jahren war hier nichts zu sehen als eine traurige Sandwüste, jetzt zählt die Stadt schon 12,000 Einw. und wird in nicht ferner Zeit zur Weltstadt werden.

Timsah, an dessen Ufer die Gesellschaft die Stadt Ismailia mit palastähnlichen Verwaltungsgebäuden und Lagerhäusern angelegt hat, und von da durch das Thal von Ghesen und an dem ehemaligen Serapeum (Tempel des Serapis) vorüber, durch Sanddünen hindurch nach den Bitterseen und von deren südlichem Ende durch die wellenförmigen Hügelzüge und die felsige Gegend von Schaluff hinunter an die Bucht von Suez. Die ganze Länge des Kanals von Port Said bis Suez beträgt etwa 44 Stunden. Bis 1. Oktober 1869 soll derselbe vollendet sein.

Die Ausführung dieses großartigen Werkes erforderte, wie bemerkt, nicht allein große Geldmittel, sondern auch ganz außergewöhnliche technische. So war es bei den ungeheuren Hafendämmen, Wuhren und andern Bauten begreiflich keine Kleinigkeit, daß weit und breit keine Steinbrüche zu finden waren. Es mußten daher künstliche Steinblöcke geschaffen werden — und wirklich wurden viele Millionen solcher Steinblöcke von 3—400 Ztr. Gewicht erstellt; die beiden Hafendämme in Port Said erforderten allein mehrere Millionen solcher Steine. Auch die übrigen Hafen- und Wasserbauten in dieser Stadt und das Fundament der Dämme des Kanals, das auf einer Strecke von 12 Stunden durch den See Menzaleh führt, bestehen aus diesem Material. Welch ungeheure Arbeit einzig die Fabrikation dieser Steine war, zeigt ihre Bereitungsart. Es wurde nämlich Sand mit Süßwasser getränkt, auf eine Dampfnetzmühle geschafft, hier mit Kalk, Zement und Wasserglas vermengt, dann in hölzerne Formen gebracht und 2 Monate lang an der Luft getrocknet, worauf das Gemenge steinhart wurde.

Beschäftigte im Jahr 1869 auch einer der 3 Unternehmer allein bei 10,000 Arbeiter, so hätten diese den Bau doch allzu langsam vorwärtsgebracht, wenn man nicht auf neue und großartige mechanische Einrichtungen bedacht gewesen wäre, welche Tausende von Menschenhänden ersetzten. Nur um Sand, Schlamm und Schutt wegzuschaffen, waren gegen 2000 Erdwagen, über 80 Baggermaschinen und bei 800 Dampfschiffe und Boote mit Schuttkisten im Gange und außerdem noch 10 mechanische Zermalmer, 30 Dampfwidder, 60 Lokomotiven, 20 Dampferdhöhler, 200 eiserne Flachboote u. c. für verschiedene Arbeiten in Thätigkeit.

Kein Vernünftiger kann länger daran zweifeln, daß der Suezkanal nicht in kurzer Zeit vollendet und für die großen Seeschiffe offen sein werde. Jahre lang hat es sich Lefseps gefallen lassen müssen, für einen Halbnarren und Schwindler, dessen Unternehmen reiner Wahnsinn sei, zu gelten. Diesen Sommer bereiste der Bizekönig von Aegypten Europa, um Kaiser und Könige zur Feier der bevorstehenden Eröffnung des ganzen Suez-Kanals einzuladen. Das Verdienst, das sich Lefseps erworben, steht nun unangefochten da und wird in immer größerem Maße anerkannt werden. Aber die Hauptfrage ist die: wird sich sein Werk, das so viele Millionen kostet hat, rentiren? Denn von dem Ertrag hängt der Unterhalt und die Erhaltung des Kanals ab. Es kann nicht anders sein, als daß die Schiffe einen hohen Durchgangszoll bezahlen müssen. Segelschiffe müßten sich durch Dampfschiffe von einem Meer ins andere schleppen lassen und das kostet Geld, viel Geld. Ueberdies ist anzunehmen, daß man längs des Kanals über kurz oder lang eine Eisenbahn erstellen werde, welche die Fahrzeit um die Hälfte verkürzen und den Kanal in seinem Ertrage sehr beeinträchtigen wird. Deshalb ist die Rentabilität desselben allerdings noch zweifelhaft und der Vorschlag aufgetaucht, daß alle schiffahrenden Mächte den Kanal nach seiner Vollendung den Mitgliedern der Baugesellschaft (Aktionäre) nach Maßgabe ihrer Kriegs- und Handelsflotte abkaufen und dann den neuen Seeweg ohne Zoll dem Verkehr aller Völker übergeben sollen.

Noch wichtiger als der Suezkanal ist die Welt-Eisenbahn, welche den großen Ozean mit dem stillen Weltmeer quer durch Nordamerika verbindet. Diese Bahn ist bereits eröffnet und die verhältnismäßig schnelle Vollendung derselben ein wahrer Triumph amerikanischer Thatkraft. Die genannte Bahn führt von Omaha im Staate Nebraska, wo der Platte-Strom sich in den Missouri ergießt, über die Felsengebirge und die Sierra Nevada an die Küste des Stillen Ozeans nach Sacramento-City in Kalifornien. Sie hat eine Länge von beinahe 1000 Stunden, die Entfernung der beiden Endpunkte kommt ungefähr derselben zwischen der Schweiz und Lappland gleich und doch ist diese ungeheure lange Bahn in 3 Jahren gebaut worden. Es ist dies um so merkwürdiger

und erstaunlicher, als sie durch ein noch unbewohntes und unkultivirtes Gelände und durch Gebirgswildnisse führt, die zum Theil dicht an der Grenze des ewigen Schnees liegen. — Längst schon hatte man in den Vereinigten Staaten die Nothwendigkeit eingesehen, die beiden Ufer mit einer durchgehenden Eisenbahn zu verbinden, da Panama doch zu weit abliegt. Schon vor dem Bürgerkriege beschäftigte man sich mit dem Projekt und es charakterisiert die Unternehmungslust und Thatkraft der Amerikaner, daß sie noch während desselben an die Ausführung giengen.

Zwei Privatgesellschaften hatten den Bau übernommen, von denen die eine von Osten, von Omaha, die andere von Westen her, von Sacramento-City aus, nach einem bestimmten Punkte nördlich vom großen Salzsee baute und die beide mit einander wetteiferten, diesen Punkt zuerst zu erreichen. Beide Gesellschaften existirten schon 1862, der eigentliche Bau begann jedoch erst, nachdem der Kongress im Jahr 1864 die ursprünglichen Landschenkungen verdoppelt und für die sonstigen Staatszuschüsse statt mit der ersten sich mit der zweiten Hypothek begnügte. Jetzt war es freilich eine wahre Lust, zu bauen, und das Werk schritt unglaublich rasch vorwärts, da für jede fertige Strecke die betreffenden Millionen in zinstragenden Papieren aus der Bundeskasse flossen. An Geld fehlte es somit nicht, aber mit dem bloßen Geld wäre die Bahn nicht gebaut worden; es gehörte dazu auch die unverwüstliche Ausdauer, Zähigkeit und Energie der Amerikaner. Sie sahen's dabei freilich nicht ab auf Solidität, sondern darauf, daß die Sache so schnell, einfach und wohlfeil als möglich erstellt werde, damit sie nur bald in Thätigkeit trete und dann durch ihren eigenen Ertrag die nothwendigen Verbesserungen ermögliche. Erst das Nothwendige, dann das Nützliche und dann erst das Angenehme! So denkt der Amerikaner.

Beim Bau der Bahn waren nebst tausenderlei Schwierigkeiten namentlich 3 große Hemmungen zu überwinden. Zunächst mußte man sich auf die Feindseligkeiten der wilden Indianer gefaßt machen, durch deren Gebiet die Bahn geht. Die Rothhäute wissen es, daß die Eisenbahn neue Ansiedler bringt, die sie aus ihren bisher unbestrittenen Jagdgebieten verdrängen, daher sind sie geschworene Feinde der Schienenwegerbauer

und haben denn auch dem Bau der Bahn die größten Hindernisse in den Weg gelegt, nicht nur indem sie einzelne vorausgesandte Ingenieure oder die Lager der Arbeiter überfielen und viele Massakranten, die Schienen aufrißten und hölzerne Brücken anzündeten, wodurch ganze Wälder in Brand gerietben (s. untenstehende Abbildung), sondern auch ganze Züge angriffen, die Heizer und Kondakteure niederschoßen und alles plünderten. Doch umsonst. Was sie zerstörten, wurde immer wieder hergestellt. Vorwärts! Das war das Lösungswort. Sodann waren ungeheure Terrain-schwierigkeiten zu überwinden. Die Bahn geht im Felsengebirge an schwindelnden Abgründen vorbei und führt über Berge, die höher sind als unser Säntis, und über reißende Flüsse. Vorwärts! Das galt auch hier. Die Bahn ist deshalb verwegen gebaut. Keine prachtvollen Bahnhöfe, keine steinernen oder eisernen Brücken! Man begnügte sich mit Holzschuppen, Bretterhütten und hölzernen Gerüstbrücken, die später durch solidere Bauten ersetzt werden sollen, aber einstweilen das Fahren zu einem gefährlichen Wagnis ma-

chen.* Einen ungefähren Begriff von der ganzen

* Ein deutscher Uhrenhändler aus St. Franzisko, welcher den ersten Personenzug dieser Bahn mitgemacht hatte und im Juni nach Berlin zurückgelehr war, giebt in einem Berliner Blatte eine kurze Skizze dieser Fahrt, in welcher er unter anderm sagt: „Es waren nur 69 Personen, welche die ganze (1375 Stunden lange) Strecke bis Neuyork durchfahren waren, wozu sie die Zeit von 7 Tagen 16 Stunden gebrauchten. Bei besonders gefährlichen Stellen, deren es nicht wenige giebt, hielt der Zug auf einige Minuten an und sämtliche Passagiere stiegen aus, um unter Führung eines Priesters niederzutneien und zu beten. Dann gieng die grausige Fahrt los über Abgründe oder Sümpfe, bei schwankenden Brücken und wankenden Schienen. Die ganze Dauer der Reise von St. Franzisko bis Berlin (gegen 4000 Stunden von einander entfernt) betrug nicht mehr als 19 Tage.“ — Dennoch scheint die Bahn schon stark benutzt zu werden. Nach Zeitungsnachrichten soll nämlich die Kasse auf der Station Omaha täglich seit Gründung der Bahn durchschnittlich 4000 Dollar (20,000 Fr.) für Fahrbillete einnehmen.

— Die Reise um die Welt kann seit Eröffnung der Pacificbahn in einem Vierteljahr zurückgelegt werden und bereits macht man von einer solchen Weltfahrt weniger Aufhebens als vor 50 Jahren von einer Reise von der Ost- nach der Nord- oder Westschweiz. Seit 1866 sind schon etwa 30 solcher Weltrundreisen gemacht worden.



Ansage und ihren Schwierigkeiten mag folgende Skizze der ersten 50 Stunden des westlichen Anfangs der Bahn geben. Von Sacramento-City, welche Stadt sich eines ewigen Frühlings erfreut, führt die Bahn allmälig ansteigend durch ein Hügelland empor, das bald die Natur der deutschen Zone annimmt, und erreicht 20 Stunden von genannter Stadt die Station Kolsar, die schon in den Vorbergen der Sierra Nevada in einer Meereshöhe von etwa 2450' liegt, und biegt dann auf hohen Auffüllungen um die gewaltige Felsenstirn eines Berges. Auf mehreren Krümmungen ersteigt die Bahn eine Höhe von 2990' und biegt dann in eine Bergwüste ein, die schon einen vollständigen Alpencharakter hat. Immer weiter ansteigend und sich an den steilen Lehnen des Berges hinwindend erreicht die Bahn in einer Meereshöhe von 4500' den ersten Tunnel und den Beginn des Hochgebirgs, überschreitet die Wasserscheide und den Kamm des Gebirges in einer Höhe von 7043' durch einen Tunnel, der über 10,000' lang ist, und versetzt den Reisenden ganz in die Nähe des ewigen Schnees. Diesem großen Tunnel folgen dann 6 kleinere und nun senkt sich die Bahn sehr rasch, bis sie in einer Entfernung von beiläufig 20 Stunden von Sacramento die Station Truckee in einer Meereshöhe von 5850' erreicht und von hier zu den silberreichen Ebenen von Nevada herabsteigt. Dieser Zweig der Bahn wurde von einer Gesellschaft übernommen, die durchschnittlich 12,000 Arbeiter, vorunter $\frac{1}{3}$ Chinesen, und 3000 Ge spanne beschäftigte. — Eine große Schwierigkeit bestand auch darin, daß fast alle Bestandtheile der Bahn, Schienen, Schwellen &c. aus ungeheurem Entfernung herbeigeschafft werden mußten.

Der Bau wurde namentlich auch durch das in den hohen Bergen herrschende rauhe Klima sehr erschwert. Schneestürme unterbrachen im Winter wochen- und monatelang die Arbeit und in der Sierra Nevada überdachte man die Bahn auf einer Strecke von 9—10 Stunden, um die Lawinen abzuhalten.

Die beiden Gesellschaften stießen mit ihrem Bau auf einem Punkt, in Promontory Summit, 452 Stunden westlich von Missouri und 288 Stunden östlich von Sacramento, zusammen. Die letzte Schiene wurde gelegt und der letzte Bolzen eingetrieben den 10. Mai 1869. Das war ein

hoher Freudentag für die Union, der festlich gefeiert wurde.

Alles wetteiferte, diese Feierlichkeit zu erhöhen. Nevada sandte einen schweren Silbernagel, Arizona einen zweiten, aus Eisen, Silber und Gold verfertigten Nagel, Kalifornien die letzte Schwelle von einheimischem Vorbeerholz und einen langen Goldnagel, womit die letzte Schiene befestigt werden sollte. Chinesische Arbeiter brachten die Schwelle von kalifornischem Vorbeerholz an die für sie bestimmte Stelle, Bahnangestellte legten die letzte Schiene darauf nieder und um die Mittagsstunde fielen die letzten Hammerschläge auf den Goldnagel.

Mit der Zeremonie ward eine seltsame Telegraphenfeier verbunden, so zwar, daß jede Bewegung auf jenem Vereinigungspunkte sofort über das ganze Land telegraphirt wurde. Der Telegraphendrath war an den letzten Bolzen befestigt und die Hammerschläge auf diesen verkündeten der Welt im gleichen Augenblick das Geschehene. Omaha war der Zentralpunkt dieser Vorrichtung und von dort wurden rings in die Runde die Befehle ertheilt. Der Vorsteher des Telegraphendepartements in Washington setzte den Drath mit einer Glocke in Verbindung und diese Glocke mußte von den Hammerschlägen auf dem 1000 Stunden entfernten Vereinigungspunkt getroffen und in Bewegung gesetzt werden. Das Signal wurde gegeben: „Macht euch bereit!“ Es war nach 2 Uhr. Um 2 Uhr 27 Minuten telegraphirte man von jenem Punkt: „Beinahe fertig. Die Hüte ab! Es wird gebetet!“ Unwillkürlich gehorchte ein jeder, dem das Signal kund wurde. Tiefes, feierliches Schweigen. Um 3 Uhr 40 Minuten wurde telegraphirt: „Das Gebet ist zu Ende, der letzte Bolzen wird eingetrieben, gleich kommt's, fertig! Dreimal wird's gezuckt vor den Hammerschlägen!“ Das Signal erfolgt: eins, zwei, drei! Eine Pause von einigen Minuten, und dann fühlt man die Hammerschläge im Osten, Westen, Norden und Süden, die Glocke in Washington klingt einmal, zweimal, dreimal! Die Fahnen fliegen, die Kanonen donnern und von den Thürmen klingt das Glockenspiel: Nun danket alle Gott! Der Mayor von Newyork sandte dem in St. Franzisko sofort ein patriotisches Telegramm, das mit den Worten schloß: „Möge

der 10. Mai auf die Dauer als ein Feiertag in die Annalen St. Franziskos, Neuyorks, jedes Weilers und Dorfes, jedes Fleckens und jeder Stadt längs der neuen Völkerstraße übergehen."

Amerika hatte in der That Ursache, die Vollendung der Bahn mit Jubel zu begrüßen und festlich zu feiern. Sie eröffnet dem Welthandel und Verkehr ganz neue, bisher unerhörte Vortheile. Von Neuyork kann man nun in einer Woche und von Europa in 3 Wochen nach St. Franzisko in Kalifornien gelangen. Ungeheure Länderstrecken sind der Kultur erschlossen worden und wo noch vor kurzem der Indianer, Wölfe und Bären hausten, werden große Städte entstehen, werden Millionen Menschen den Boden bebauen und der Industrie neue Absatzgebiete erschließen.

Der Menschen Wohlfahrt besteht in Beten und Arbeiten. Das Gebet holt den Segen aus dem Himmel, die Arbeit gräbt ihn aus der Erde.

*

Arbeiten und Beten gehört zusammen wie Leib und Seele, also daß die unsterbliche Seele durch Beten für den Himmel und der sterbliche Leib durch Arbeiten für das Erdendasein geschickt gemacht werden.

*

Sollen dir deine Talente frommen,
Muß dir noch etwas zu Hilfe kommen,
Sei's Zufall, Glück oder Menschengunst
Oder ein bißchen schwarze Kunst;
Denn alle, so jemals oben stunden,
Haben den Weg nicht allein gefunden.

Erdbeben in Südamerika.

Ein Erdbeben, wie es seit Jahrhunderten nicht vorgekommen ist — erzählt eine amerikanische Zeitung — hat in den Tagen vom 13. — 16. August 1868 die Westküste von Südamerika erschüttert, hat nicht weniger als 20 Städte und Hunderte von Dörfern und Flecken verwüstet, viele Millionen von Eigenthum zerstört und über 30,000 Menschen jählings in die Nacht des Todes hinabgerissen. Man hat nicht weniger als 36 verschiedene Stöße gezählt, von denen viele entsetzlich waren. Es erstreckte sich westlich von den Anden von Cobijas im Staate Bolivia nach Norden hinauf über Peru bis Callao, die Hafenstadt von Lima; von da lief es ins Meer hinaus, das es zu ungeheuren Wasserbergen und einer 40 Fuß hohen Sturmflut aufwühlte.

Unter den völlig zerstörten Städten sind Arica, die Haupthafenstadt an der Küste von Peru mit einer Bevölkerung von 10,000, und Arequipa, mehr im Innern, am Westfuß des Andengebirgs gelegen, mit einer Bevölkerung von 30,000 Einwohnern. Nicht weit von der letztern Stadt liegt der große feuerspeiende Berg Misti. Daher war hier die Erschütterung so heftig, daß von der ganzen Stadt sozusagen nicht ein Stein auf dem andern blieb und die Menschen sich nicht aufrechthalten konnten. Welche Jammerszenen unter den obdachlosen Einwohnern entstanden, die im Nu ihr Eigenthum vernichtet sahen, zeigt

nachstehendes Bild. Am Morgen des 13. Aug. ließ sich zuerst im Hafen von Arica das dumpfe Getöse hören, das ein Erdbeben ankündigt. Eilist flohen die Einwohner ins Freie. Dann begann die Erde in furchtbaren Stößen zu erbeben. Die Stöße hielten 4 volle Minuten lang an und waren so heftig, daß die massivsten Gebäude gleichsam zerbrockelt wurden. Gleichzeitig stieg das Wasser im Hafen zu einer furchtbaren Höhe und dann kam eine Sturmflut, die sich in Gestalt eines ungeheuren Wallen gegen die Küste wälzte, die Schiffe von ihren Ankern riß und gegen die Küste trieb, wo sie wie Nusschalen zerbrachen, und ganze Stadttheile wegwarf. Unter anderm wurde ein Schiff an den Felsen der Küste buchstäblich zerschmettert, ein anderes weit ins Innere geschleudert. Der Kapitän des letztern Schiffes war grade am Land und trug sein Weib auf seinen Armen nach einem sichern Ort, als von einem zusammenstürzenden Gebäude einige Steine den Kopf der unglücklichen Frau trafen und sie sofort erschlugen. Um das Elend von Arica voll zu machen, brach eine zerstörende Feuersbrunst aus und als der Pöbel sah, daß alles verloren war, stürzte er in die Keller der Kaufleute hinein, besoff sich in den vorgefundenen Vorräthen an Wein und Branntwein und fieng das gräßliche Geschäft der Ausplündierung an.