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: 22.10.2025

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

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

Es fauset, schwirret und hämmert, braust und fracht Jest der Maschinen wunderbare Macht, Mit Hebeln, Rabern, Schrauben, Walzen, Ketten Die Welt vom niedern Drucke zu erretten.

Unste Zeit ist reicher an Ersindungen und Fortschritten auf allen Gebieten als irgend eine frühere; namentlich zeichnet sie sich aus durch Erstellung neuer Verkehrsverbindungen, welche die Völker einander nahebringen, und das ist ein mächtiges Mittel, die Vildung und die Versbrüderung der Menschen zu befördern. Seit die Welt steht, sind, was die Ausdehnung, den allzemeinen Nupen und die Erstellungszeit betrifft, keine so großartigen Vauten ausgeführt worden als der Suez-Kanal und die Stilleweltzmeer-Cisenbahn, 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. Wirft man einen Blick auf die Karte, so sieht man gleich, welch ein Zeitgewinn und welch eine Rostenersparniß für die Schifffahrt und den Weltverfehr erzielt wurde, wenn das mittellan= dische und rothe Meer durch eine schiffbare Wafferstraße mit einander verbunden wären und so der ungeheure Umweg ums Rap der guten Hoffnung nach Indien, China 2c. erspart werden könnte. Das hat man schon im grauen Alter= thum eingesehen. Allein ob auch die Alten, die Aegypter, Griechen und Romer, erstaunliche Bauwerke, vor denen wir den hut abziehen, aus= geführt haben, die Berbindung beider Meere brachten sie nicht zu Stande. Der angefangene Ranal wurde vom Wüstensand wieder zugebeckt und bis auf die neuere Zeit mußte aller Waaren= verkehr, der diesen Weg nahm, von Schiff zu Schiff durch Kameele vermittelt werden. Die Englander bauten bann im Jahr 1851 eine Eisenbahn, die von Suez über Rairo nach Ale= randrien fortgeführt wurde. Allein ob der Eisen= bahn vergaß man den Kanal nicht und jett ift derselbe beinahe eine fertige Thatsache trop den ungeheuren Sinderniffen, die im Wege lagen. Zuerft galt es, ein von den Zeiten Napoleons des Großen herrührendes Vorurtheil zu zerftören, d. h. einen großen Messungsfehler zu be= seitigen. Als General Bonaparte in Aegypten war, hatte er den Plan einer Verbindung bes Mittel= und des rothen Meeres gefaßt und be= zügliche 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. Rein Wunder, daß wegen dieses Jrrthums ber Ranalbau für unmöglich erklärt wurde. Allein neue, gründlichere Vermeffungen in den Jahren 1845 und 1849 wiesen den frühern Rechnungs= fehler schlagend nach und nun gewann das Ra= nalistrungsprojekt neuen Boben, namentlich unter den Franzosen, welche die Ausführung dieses Werkes als eine Ehrenpflicht, als ein Vermächt= niß ihres großen Kaisers ansahen. An die Spipe der Männer, welche sich an die Riesenarbeit machten, trat der Vicomte, fpater Baron Ferd. v. Lesseps, geb. 1805 in Versailles. Er ift der eigentliche Schöpfer des großen Werks und seiner unverwüstlichen Thatkraft und Zähigkeit hat die Welt die Ausführung desselben zu verdanken.

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

^{*} Sein Bater war zur Zeit Mehemed Ali's französischer Generalkonsul in Aegypten gewesen und er selbst
mit dem nun verstorbenen Vizetönig Said-Pascha nahe
befreundet. Er kam früh in die diplomatische Lausbahn,
war viele Jahre französischer Konsul in Barcesona und
andern Orten, dann Bertreter der französischen Kepublik
n Madrid, Bern, Rom zc. 1854 trat er außer Dienst
und nun machte er sich an seine Lebensausgabe, an den
Durchstich der Landenge von Suez, wosür er Said-Pascha
gewann, der ihm zur Zeit des Krimkriegs die Bewilligung dazu ertheiste. In Paris und London suchte und
an ersterm Orte fand er die Mittel zur Aussührung seines
Planes, dessen Aussührbarkeit und praktischer Werth durch
Gutachten der berühmten Ingenieure Stephenson, Talabot und Negrelli an Ort und Stelle ermittelt worden
war. Lesses gründete eine Suez-Gesellschaft, unter deren
Leitung die ersten Arbeiten im I. 1859 begonnen wurden.

waren dreifacher Urt. Einmal mußten Sunderte von Millionen Franken aufgebracht werden; der Voranschlag war 200 Millionen, die wirklichen Rosten 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 be= siegt werden konnten, und endlich wurde die Ertragefähigkeit des fertigen Kanals von allen Seiten, namentlich aber von den eifersuchtigen Englandern, fort und fort in Frage gestellt und angezweifelt. All biefen Sinderniffen und Schwie= rigfeiten hat Leffeps fühn die Stirne geboten und fie durch seine beispiellose Energie mit hilfe der natio= nalen Ueberlieferungen in Frankreich, das treu zu ihm stand, überwunden und bald fann er sagen: Durch mich ist Afrika eine Insel geworden und ich habe Assen und Europa einander nahegebracht.

Der Kanal von Suez beginnt vom mittellänbischen Meere her bei der neugegründeten, mit großartigen Hasenbauten 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 dis zum See Timsah, an dessen User die Gesellschaft die Stadt Jömailia 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 Vitterseen und von deren südlichem Ende durch die wellenförmigen Hügelzüge und die felsige Gegend von Schaluff hinunter an die Vucht von Suez. Die ganze Länge des Kanals von Port Said bis Suez beträgt etwa 44 Stunden. Vis 1. Oktober 1869 soll derselbe vollendet sein.

Die Ausführung dieses großartigen Werkes erforderte, wie bemerft, nicht allein große Geldmit= tel, sondern auch ganz außergewöhnliche technische. So mar es bei den ungeheuren hafendammen, Wuhren und andern Bauten begreiflich keine Rleinigkeit, daß weit und breit keine Steinbrüche zu finden waren. Es mußten daher fünftliche Steinblode geschaffen werben - und wirklich wurden viele Millionen solcher Steinblode von 3 -400 3tr. Gewicht erstellt; die beiden Hafenbamme in Port Said erforderten allein mehrere Millionen solcher Steine. Auch die übrigen Hafen= und Wafferbauten in dieser Stadt und das Kundament 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 Fabri= fation diefer Steine war, zeigt ihre Bereitungsart. Es wurde nämlich Sand mit Süßwasser getränkt, auf eine Dampffnetmuble geschafft, hier mit Ralt, Bement und Wafferglas vermengt, dann in hölzerne Kormen gebracht und 2 Monate lang an der Luft getrodnet, worauf das Gemenge fteinhart 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 Menschenbänden ersetzten. Rur um Sand, Schlamm und Schutt wegzuschaffen, waren gegen 2000 Erdwagen, über 80 Baggermaschinen und bei 800 Dampsschiffe und Boote mit Schuttsisten im Gange und außerdem noch 10 mechanische Zermalmer, 30 Dampswidder, 60 Losomotiven, 20 Dampferdhöhler, 200 eiserne Flachboote ze. für

verschiedene Arbeiten in Thätigkeit.

Vor wenigen Jahren war hier nichts zu sehen als eine

traurige Sandwiiste, jest zählt die Stadt schon 12,000

Einw. und wird in nicht ferner Zeit zur Weltstadt werden.

^{*} Die ersten 200 Millionen wurden zur Zeit ber größten Borfenspielmuth in Paris leicht aufgebracht. Die ägpptische Regierung verpflichtete sich, fortwährend 20,000 Arbeiter, b. b. Leibeigene, zu liefern, die je einen Monat lang gegen Verpflegung und Löhnung der Gesellschaft arbeiten mußten. Mit diesen Leibeigenen gieng's aber ju langsam und als Auslösung für biese Verpflichtung zahlte der Vizekönig der Gesellschaft 84 Millionen. 1867 waren aber alle diese Millionen so sehr auf die Neige gegangen, daß man fand, es seien zur Bollenbung bes Ranals allein ohne die Hafenbauten noch mindestens 100 Millionen nöthig. Leffeps reiste wieder nach Paris, brachte aber keine neue Anleihe zu Stande, bagegen erhielt er von ben französischen Kammern die Bewilligung zu einer Lotterie, bie voraussichtlich ben Reft ber Baukosten erschwingen wird. Wie bei allen Aktienunternehmungen so ift auch beim Kanal von Guez bas Gelb mit vollen händen vergendet worden; alle Bauten wurden mit unerhörtem Luxus ausgeführt und bie Berwaltung (mehr als 200 Beamte) verschlang fabelhafte Summen. So hat der Direktor einen jährlichen Gehalt von 50,000 Fr. und ber geringfte Schreiber und Felbmeffer 5-8000 Fr. ** Zu Ehren bes Bizekönigs Said Pascha so genannt.

Rein Vernünftiger kann länger baran zwei= feln, daß der Suezkanal nicht in kurzer Zeit vol= lendet und für die großen Seeschiffe offen sein werde. Jahre lang hat es sich Leffeps gefallen laffen muffen, für einen Salbnarren und Schwind= ler, deffen Unternehmen reiner Wahnwit sei, zu gelten. Diefen Sommer bereiste ber Bigefonig von Aegypten Europa, um Kaiser und Könige zur Keier der bevorstehenden Eröffnung des ganzen Suez-Ranals einzuladen. Das Berdienft, das sich Lesseps erworben, steht nun unangefochten ba und wird in immer größerm Mage aner= fannt werben. Aber die Sauptfrage ift die: wird sich sein Werk, das so viele Millionen ge= toftet bat, rentiren? Denn von bem Ertrag bangt der Unterhalt und die Erhaltung des Ranals ab. Es fann nicht anders sein, als daß die Schiffe einen hohen Durchgangszoll bezahlen muffen. Segelschiffe mußten sich durch Dampf= schiffe von einem Meer ins andere schleppen laffen und das koftet Geld, viel Geld. Ueber= dies ift anzunehmen, daß man längs des Ka= nals über furz oder lang eine Eisenbahn er= stellen werde, welche die Kahrzeit um die Hälfte verfürzen und den Kanal in seinem Ertrage sehr beeinträchtigen wird. Deghalb ift die Renta= bilität desselben allerdings noch zweifelhaft und der Vorschlag aufgetaucht, daß alle schifffahren= den Mächte den Kanal nach seiner Vollendung ben Mitgliedern ber Baugesellschaft (Aftionäre) nach Maggabe 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 Dzean mit dem stillen Weltmeer quer durch Nordamerika verbindet. Diese Bahn ist bereits eröffnet und die verhältnißmäßig schnelle Vollendung derselben ein wahrer Triumph amerikanischer Thatkraft. Die genannte Bahn führt von Dmaho im Staate Nebraska, wo der Platte-Strom sich in den Missouri ergießt, über die Felsengebirge und die Sierra Nevada an die Küste des Stillen Dzeans nach Sakramento-City in Kalisornien. Sie hat eine Länge von beinahe 1000 Stunden, die Entsernung der beiden Endpunkte kommt ungefähr derzenigen zwischen der Schweiz und Lappland gleich und doch ist diese ungeheuer 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. — Längstschon hatte man in den Vereinigten Staaten die Nothwendigkeit eingesehen, die beiden User mit einer durchgehenden Eisenbahn zu verbinden, da Panama doch zu weit abliegt. Schon vor dem Bürgerkriege beschäftigte man sich mit dem Prosest und es charakterisit die Unternehmungslust und Thatkraft der Amerikaner, daß sie noch während desselben an die Ausführung giengen.

3wei Privatgesellschaften hatten den Bau über= nommen, von denen die eine von Often, von Dmaho, die andere von Westen her, von Sa= framento=City aus, nach einem bestimmten Punfte nördlich vom großen Salzsee baute und die beide mit einander wetteiferten, diesen Punkt zuerst zu erreichen. Beide Gesellschaften eriftirten schon 1862, der eigentliche Bau begann jedoch erft, nachdem der Kongreß im Jahr 1864 die ur= sprünglichen Landschenkungen verdoppelt und für die sonstigen Staatszuschüsse statt mit der ersten sich mit der zweiten Sypothek begnügte. Jest war es freilich eine wahre Luft, zu bauen, und das Werk schritt unglaublich rasch vorwärts, da für jede fertige Strecke die betreffenden Millionen in zinstragenden Papieren aus der Bundeskasse flossen. Un Geld fehlte es somit nicht, aber mit dem bloßen Geld ware die Bahn nicht gebaut worden; es gehörte dazu auch die unverwüftliche Ausbauer, Zähigkeit und Energie der Amerika= ner. 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 Thatigfeit trete und dann durch ihren eigenen Ertrag die noth= wendigen Verbefferungen ermögliche. Erst das Nothwendige, dann das Rügliche und dann erft das Angenehme! So benkt 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 geschworne Feindel der Schienenwegerbauer

und haben benn auch bem Bau ber Bahn bie größten hindernisse in den Weg gelegt, nicht nur indem sie einzelne vorausgesandte Ingenieure oder die Lager der Arbeiter überfielen und viele maffafrirten, die Schienen aufriffen und bolgerne Bruden anzundeten, wodurch ganze Wälder in Brand geriethen (f. untenstehende Abbildung), sondern auch ganze Züge angriffen, die Heizer und Kondufteure niederschoßen und alles plun= berten. Doch umsonft. Was sie zerstörten, wurde immer wieder hergestellt. Bormarts! Das war bas Losungswort. Sodann waren ungeheure Terrainschwierigfeiten zu überwinden. Die Bahn geht im Felsengebirge an schwindelnden Abgrunden vorbei und führtüber Berge, die bober find als unfer Santis, und über reißende Fluffe. Vorwärts! Das galt auch hier. Die Bahn ift beghalb verwegen gebaut. Reine prachtvollen Bahnhöfe, feine fleinernen oder eisernen Bruden! Man begnügte fich mit Holzschuppen, Bretterhütten und hol= gernen Geruftbruden, die fpater burch folibere Bauten ersetzt werden sollen, aber einstweilen bas Kabren zu einem gefährlichen Wagniß ma-

* Ein beutscher Uhrenhändler aus St. Franzisko, welder den ersten Personenzug bieser Bahn mitgemacht hatte und im Juni nach Berlin gurudgetehrt war, giebt in einem Berliner Blatte eine kurze Stizze bieser Fahrt, in welcher er unter anderm sagt: "Es waren nur 69 Personen, welche bie ganze (1375 Stunden lange) Strede bis Neuport burchgefahren waren, wozu fie bie Zeit von 7 Tagen 16 Stunden gebrauchten. Bei besonders gefähr= lichen Stellen, beren es nicht wenige giebt, hielt ber Bug auf einige Minuten an und fammtliche Paffagiere ftiegen aus, um unter Führung eines Priefters nieberzuknieen und zu beten. Dann gieng bie graufige Fahrt los über Abgründe ober Sümpse, 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 ftart benutt zu werben. Nach Zeitungsnachrichten soll nämlich die Kasse auf der Station Omaha täglich seit Eröffnung der Bahn durchschnitt- lich 4000 Dollar (20,000 Fr.) für Fahrbillete einnehmen.
— Die Reise um die Welt kann seit Eröffnung der Pazifikbahn in einem Bierteljahre zurückgelegt werden und bereits macht man von einer solchen Weltfahrt weniger Aufhebens als vor 50 Jahren von einer Reise von der Oft- nach der Nord- oder Westschweiz. Seit 1866 sind schon etwa 30 folder Weltrundreisen gemacht worben.



feiert wurde.

Alles wetteiferte, diese Feierlichseit zu erhöhen. Nevada sandte einen schweren Silberungel, Aristut, führt die Bahn allmälig ansteigend durch ihr Hügelland empor, das bald die Natur der utschen Jone annimmt, und erreicht 20 Stunden nu genannter Stadt die Station Kolfax, die von in den Vorbergen der Sierra Nevada in verden sollte. This is die egt dann auf hohen Auffüllungen um die gesaltige Felsenstirn eines Berges. Auf mehrern ihr die geschweile von falisornischen Kolfax, die schweile von kalisornischen Lorbeerholz an die schweile von kalisornischen die letzte Schweile von kalisornischen Lorbeerholz und einen Lorbeerholz und

graphenfeier verbunden, so zwar, daß jede Be= wegung auf jenem Bereinigungspunkte sofort über das ganze Land telegraphirt wurde. Der Telegraphendrath war an den letten Bolzen be= festigt und die Hammerschläge auf diesen ver= fündeten 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 Vorfteber des Telegraphendepartements in Washington sette ben Drath mit einer Glocke in Verbindung und diese Glode mußte von den Hammerschlägen auf dem 1000 Stunden entfernten Bereinigungs= punkt getroffen und in Bewegung gefett werben. Das Signal wurde gegeben: "Macht euch be-Es war nach 2 Uhr. Um 2 Uhr 27 Minuten telegraphirte man von jenem Punft: "Beinahe fertig. Die Hute ab! Es wird ge= betet!" Unwillfürlich gehorchte ein jeder, dem das Signal kund wurde. Tiefes, feierliches Schweigen. Um 3 Uhr 40 Minuten wurde telegraphirt: "Das Gebet ist zu Ende, der lette Bolzen wird eingetrieben, gleich fommt's, fertig! Dreimal wird's gezucht vor den hammerschlägen!" Das Signal erfolgt: eins, zwei, drei! Eine Pause von einigen Minuten, und dann fühlt man die Sammerschläge im Often, Westen, Norden und Süden, die Glocke in Washington klingt einmal, zweimal, dreimal! Die Fahnen fliegen, die Kanonen donnern und von den Thür= men klingt bas Glockenspiel: Run danket alle Gott! Der Mayor von Neupork sandte bem in St. Franzisko sofort ein patriotisches Tele= gramm, das mit ben Worten schloß: "Möge

Unlage und ihren Schwierigkeiten mag folgende Stizze der ersten 50 Stunden des westlichen Un= fangs der Bahn geben. Bon Saframento City, welche Stadt sich eines ewigen Frühlings er= freut, 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 Rolfar, Die schon in den Vorbergen der Sierra Nevada in einer Meereshöhe von etwa 2450' liegt, und biegt dann auf hoben Auffüllungen um die ge= waltige Felsenstirn eines Berges. Auf mehrern Krümmungen ersteigt die Bahn eine Höbe von 2990' und biegt dann in eine Bergwufte ein, die schon einen vollständigen Alpencharafter hat. Immer weiter ansteigend und sich an den fleilen Lehnen des Berges hinwindend erreicht die Bahn in einer Mceresbobe von 4500' ben erften Tunnel und den Beginn des hochgebirgs, überschreitet die Wafferscheide und den Ramm des Gebirges in einer höhe von 7043' burch einen Tunnel, ber über 10,000' lang ift, und versetzt ben Reisenden ganz in die Nabe des ewigen Schnees. Diesem großen Tunnel folgen dann 6 fleinere und nun fenkt sich die Bahn febr rasch, bis sie in einer Entfernung von beiläufig 20 Stunden von Saframento 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 Gefellschaft übernommen, die durchschnittlich 12,000 Arbeiter, worunter 1/3 Chinesen, und 3000 Ge= spanne beschäftigte. — Eine große Schwierigfeit bestand auch darin, daß fast alle Bestandtheile ber Bahn, Schienen, Schwellen :c. aus unge= heurer 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 Sakramento, zusammen. Die letzte Schiene wurde gelegt und der letzte Bolzen eingetrieben den 10. Mai 1869. Das war ein

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

Amerika hatte in der That Ursache, die Vollendung der Bahn mit Jubel zu begrüßen und festlich zu seiern. Sie eröffnet dem Welthandel und Verkehr ganz neue, bisher unerhörte Vortheile. Von Neuvork 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 Voden bebauen und der Industrie neue Absatzebiete erschließen. Der Menschen Wohlfahrt besteht in Beten und Arbeiten. Das Gebet holt den Segen aus dem himmel, die Arbeit grabt 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 bir beine Talente frommen, Muß dir noch etwas zu Hilfe kommen, Sei's Zufall, Glück oder Menschengunst Ober ein bischen schwarze Kunst; Denn alle, so jemals oben ftunden, 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 er= schüttert, hat nicht weniger als 20 Städte und hunderte von Dörfern und Flecken vermuftet, viele Millionen von Eigenthum zerftort und über 30,000 Menschen jählings in die Nacht des Todes hinabgeriffen. 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 Wafferbergen und einer 40 Fuß hohen Sturmflut aufmühlte.

Unter den völlig zerstörten Städten sind Arica, die Haupthasenstadt an der Rüste von Peru mit einer Bevölserung von 10,000, und Arequipa, mehr im Innern, am Westsuß des Andengebirgs gelegen, mit einer Bevölserung von 30,000 Einwohnern. Nicht weit von der letztern Stadt liegt der große seuerspeiende 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 Getofe hören, das ein Erdbeben ankundigt. Giligft flohen die Einwohner ins Freie. Dann begann die Erde in furchtbaren Stößen zu erbeben. Die Stoge hielten 4 volle Minuten lang an und waren fo heftig, dag die maffivften Bebaude gleichsam zerbröckelt murben. Gleichzeitig ftieg das Waffer im Safen zu einer furchtbaren Sohe und dann tam eine Sturmflut, die fich in Bestalt eines ungeheuren Walles gegen die Rüfte wälzte, die Schiffe von ihren Untern rig und gegen die Rufte trieb, wo fie wie Rufschalen zerbrachen, und ganze Stadttheile wegwusch. Unter anderm wurde ein Schiff an den Felsen der Rüste buchstäblich zerschmettert, ein anderes weit ins Innere geschleudert. Der Rapitan 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 zerftörende Feuersbrunft aus und als der Böbel fah, dag alles verloren war, stürzte er in die Reller der Raufleute hinein, besoff sich in den vorgefundenen Vorräthen an Wein und Branntwein und fieng das gräßliche Geschäft der Ausplun= derung an.