

Wöchentlich erscheinen drei Nummern. Pränumerationspreis 22½ Sgr. (7 Thlr.) vierteljährlich, 3 Thlr. für das ganze Jahr, ohne Erhöhung, in allen Theilen der Preussischen Monarchie.

Magazin

für die

Man pränumeriert auf dieses Beiblatt der Allg. Pr. Staatszeitung in Berlin in der Expedition (Mohren-Strasse Nr. 34); in der Provinz so wie im Auslande bei den Wohlthl. Post-Ämtern.

Literatur des Auslandes.

N^o 23.

Berlin, Mittwoch den 21. Februar

1838.

England.

Die verschiedenen See-Wege nach Ostindien.

Die Britischen Besitzungen in Ostindien enthalten auf einem Flächenraum von ungefähr 70,000 Quadrat-Meilen eine Bevölkerung von 90 bis 100 Millionen Seelen. Das vereinigte Königreich Großbritannien und Irland, dessen Areal beiläufig 16,000 Quadrat-Meilen und dessen Volkszahl 24 Millionen beträgt, besitzt also in Asien, und zwar in einer Entfernung von mehreren tausend Meilen, eine Kolonie, die beinahe fünf Mal größer und volkreicher ist, als das Mutterland. Das Indo-Britische Reich würde uns aber noch weit größer erscheinen, wenn wir die mittelbaren Besitzungen und die Schuttsstaaten hinzurechnen wollten. Alsdann ergäbe sich ein Areal, das dem ganzen westlichen Europa an Umfang gleich käme. Und über dieses ungeheure Ländergebiet sind nur ungefähr 30,000 Briten verbreitet, namentlich: die europäische bewaffnete Macht — gegen 21,000 Mann — 4000 bis 5000 Offiziere, welche im Indischen Heere, dessen Stärke 190,000 Mann beträgt, Dienste thun — die Beamten der Regierung, an der Zahl 1100 — und endlich 2000 bis 3000 im Lande ansässige Privatleute. Dennoch muß man sich hüten, die Wichtigkeit Indiens für das Mutterland nach dieser geringen Zahl abzumessen zu wollen. Man berechne vielmehr den Werth der Territorial-Einkünfte, das Verhältnis derselben zu den Ausgaben, den Verlauf des jährlichen Austausches zwischen England und Indien, und vor Allem die Vortheile, welche ihre Suprematie in den östlichen Meeren, von China bis Bantiemens-Land und bis zum Kap der Guten Hoffnung, den Engländern verschafft.

England betrachtet Alles, was seiner Seeherrschaft gefährlich werden kann, mit eifersüchtigen Blicken. Vor beinahe vierzig Jahren schickte es Flotten und Heere nach Aegypten, um die Franzosen in diesem Lande zu bekämpfen und ihren Projekten auf Indien sich zu widersetzen. Heutiges Tages macht ihm Rußland viele Sorgen. Welches aber auch der Gegenstand sey, dem sich die Aufmerksamkeit der Britischen Regierung hauptsächlich zuwendet — immer gehen ihr wichtige Berichte aus Indien zu, und immer wird sie aufgefordert, Befehle dahin zu schicken; es muß ihr also viel daran gelegen seyn, daß die Versorgung so schnell als möglich von Staaten gehe. Vor der Entdeckung des Kaps, gegen Ende des 17ten Jahrhunderts, wurde der Handel zwischen Europa und Indien bekanntlich über das Rothe Meer und den Persischen Meerbusen getrieben. Artikel von geringem Umfang und großem Werthe, wie z. B. die kostbarsten Spezereien, Perlen u. s. w., transportirte man nach Bassora, dann nach Bagdad und von dort nach einem Hafen von Syrien. Die voluminösesten Waaren kamen über das Rothe Meer nach Alexandrien. Aus den verschiedenen Häfen des Mitteländischen Meeres führten die Venetianer und Genuesen diese Produkte des Orients dem übrigen Europa zu. Die Entdeckung des Vorgebirges der Guten Hoffnung bestimmte Europa's Kaufleute allmählig, den alten Handelsweg aufzugeben, und erst in der neuesten Zeit ist man mit dem Plane umgegangen, die Communication über das Rothe Meer und den Persischen Golf wieder zu eröffnen. Nur handelt es sich heutzutage weniger um Herstellung des Handels zwischen Europa und Indien in alter Form, als um Begründung eines schnelleren und regelmäßigeren Verkehrs. Die Dampf-Maschine war die vornehmste Veranlassung zu diesen Projekten, deren Ausführung sonst ein Ding der Unmöglichkeit seyn würde.

Im Jahre 1825 fuhr das Dampfschiff die „Enterprize“ um das Kap der Guten Hoffnung und langte in Kalkutta an, nach dem es eine Strecke von 13,700 Engl. Meilen in 113 Tagen zurückgelegt hatte. Ungefähr zehn dieser Tage hatte das Schiff in verschiedenen Häfen verweilt. Es machte die Fahrt abwechselnd mit Dampf und mit Segeln. Gewöhnliche Segel-Schiffe brauchen nur 120 bis 130 Tage, und man hat sogar das Beispiel eines Schiffes, welches in 81 Tagen die ganze Strecke zurücklegte. Zwar hat die „Enterprize“ erst am Kap neue Kohlen eingenommen, und es wäre wohl denkbar, daß man noch mehr Zeit ersparen könnte; aber im besten Falle würde das Dampfschiff nicht weniger als 70 oder 80 Tage gebrauchen, und es fragt sich noch, ob jemals eine regelmäßige Dampfschiffahrts-Verbindung zwischen London und Kalkutta zu organisiren sey?

Der See-Weg von London nach Bombay ist zwar kürzer,

aber ebenfalls sehr bedeutend. Die kürzeste Linie, welche ein Dampfschiff auf dieser Fahrt beschreiben könnte, würde 10,700 Engl. Meilen ausmachen; man darf aber nicht weniger als 12,000 annehmen. Die bloße Vermehrung der Schnelligkeit wird den Britischen Kaufmann schwerlich dazu bestimmen, daß er sich den Unkosten unterzieht, die mit einem Transporte auf Dampfschiffen verbunden sind; der Reisende aber und der Ueberbringer offizieller Depeschen wird dem viel kürzeren Wege über das Rothe Meer oder den Persischen Golf den Vorzug geben.

Der geradeste und kürzeste Weg von London nach Bombay ginge über Konstantinopel, die Syrische Wüste, Bagdad u. s. w. und betrüge ungefähr 5000 Engl. Meilen. Diese Distanz würde um 1100 Meilen vermehrt, wenn man sich in London nach einem der Häfen Syriens, die Aleppo zunächst liegen, wie z. B. Alexandrette oder Laiklia, einschiffte, von da zu Lande bis Bir am Euphrat reiste und den genannten Fluß bis zu seiner Mündung hinabsegelte — um 1300 Meilen aber, wenn man den Weg über das Rothe Meer einschlug. Der erstere Weg ist also der kürzere von beiden, allein er bietet große Schwierigkeiten dar. Man müßte mit Mehmed Ali unterhandeln, der über die Communication zwischen der Küste und dem Euphrat gebietet — mit der Pforte, welche die Ufer des Euphrats dem Namen nach beherrscht — und mit den am unteren Euphrat sich herumtreibenden Beduinen-Stämmen, die entweder bekämpft oder durch Geschenke beschwichtigt seyn wollen. Dann bleiben noch die Schwierigkeiten der Beschiffung des Euphrat selbst, die Capitain Chesney neulich versucht hat. Dieser fuhr mit zwei Dampfschiffen, welche man Stückweise zu Lande nach Bir transportirt und daselbst flott gemacht hatte, den Fluß hinab. Das eine Schiff ging in einem furchterlichen Sturm zu Grunde, das andere ist glücklich angelangt. Von den Details der Expedition haben wir noch keine Kunde; aber so viel scheint uns ausgemacht, daß die Realisirung eines regelmäßigen Verkehrs auf diesem Wege noch ziemlich fern liegen dürfte.

Von dem Rothen Meere sagte man, ehe die Dampfschiffe erfunden waren, daß der Schiffer während sechs Monaten des Jahres nicht hinein und während der sechs anderen nicht heraus könne. Wenn nun gleich dieser Ausspruch nicht buchstäblich zu nehmen ist, so kann er doch einen Begriff davon geben, mit welchen Schwierigkeiten ein bloßes Segel-Fahrzeug in diesem Golfe zu kämpfen hat. Auf Dampfschiffen läßt sich die Fahrt von Suez nach Bombay in jeder Jahreszeit zurücklegen; es steht aber noch dahin, ob man die umgekehrte Fahrt (von Bombay nach Suez) in der drei- bis viermonatlichen Periode des südwestlichen Monsun's eben so bequem ausführen könne. Nach mehreren vorgängigen Versuchen ist eine regelmäßige Communication über Aegypten zu Stande gekommen. Jeden Monat, wenn das Paketboot aus England in Malta ankommt, fährt ein Paketboot von Malta nach Alexandrien. Von dort gelangt man binnen drei Tagen über den Isthmus nach Suez, wo man sich dann nach Bombay einschiffet. Die totale Entfernung bis Bombay ließe sich ungefähr so taxiren:

| | Engl. Meilen. | Ungefähre Zeit. |
|--------------------------------|---------------|-----------------|
| Von Falmouth nach Malta . . . | 2200 | 18 Tage. |
| Von Malta nach Alexandrien . . | 860 | 7 |
| Von Alexandrien nach Suez . . | 210 | 3 |
| Von Suez nach Bombay . . . | 3000 | 21 |
| | 6270 | 49 Tage. |

Wir zweifeln nicht, daß die zu dieser Fahrt bis jetzt erforderliche Zeit noch abgekürzt werden könne, sobald die Ankunft und Abfahrt der Paketböte erst bequemer geregelt sind. Die Station bei Malta wird überflüssig werden, wenn die Reise über Aegypten nach Indien diejenige Vollkommenheit erreicht hat, deren sie fähig ist. Vielleicht dürfte man auch eine Linie von Dampfschiffen zwischen Marseille oder Neapel und Alexandrien errichten*).

Da die Dampf-Communication bis jetzt nicht regelmäßig von sich geht, so darf es uns kaum Wunder nehmen, wenn wir erfahren, daß nach Indien abgehende Reisende nicht immer davon Gebrauch machen können und öfter genöthigt sind, auf gewöhnliche Fahrzeuge sich einzuschiffen. Dieses Schicksal hatte noch

*) Derselben Mäthern zufolge giebt es nunmehr wirklich Dampf-Paketböte, die von Marseille nach Alexandrien und wieder zurück fahren. Sie machen den Weg binnen einem Monate dreimal.