

Wöchentlich erscheinen drei Nummern. Pränumerations-Preis 22½ Sgr. (3 Tblr.) vierteljährlich, 3 Tblr. für das ganze Jahr, ohne Erhöhung, in allen Theilen der Preussischen Monarchie.

Magazin

für die

Man pränumeriert auf dieses Literatur-Blatt in Berlin in der Expedition der Allg. Pr. Staats-Zeitung (Friedrichstr. Nr. 72); in der Provinz so wie im Auslande bei den Wohlthl. Post-Agenten.

Literatur des Auslandes.

N^o 111.

Berlin, Mittwoch den 13. September

1841.

Nord-Amerika.

Ueber den Verkehr und die Staats-Unternehmungen in den Vereinigten Staaten.

Von Chevalier's bedeutendem Werke „Geschichte und Beschreibung der Communications-Wege in den Vereinigten Staaten“ ist so eben die dritte Lieferung erschienen. Die in diesem Bande behandelten Gegenstände sind sehr verschieden. Wir erfahren zunächst von den Kanal- und Eisenbahn-Linien, die sich von der südlichen Küste der Vereinigten Staaten, d. h. von Maryland, Virginien, Süd-Karolina und Georgien, bis zu dem großen Thal des Ohio und Mississippi erstrecken, welches den Mittelpunkt des Kontinents bildet; unter diesen Linien zeichnet sich besonders der schöne Chesapeake-Ohio-Kanal aus, der nach dem Entwurf des berühmten Generals Bernard angelegt worden ist. Hierauf folgen die Verbindungs-Linien, die von dem ungeheuren Flußgebiet des Mississippi und Ohio zu dem fast eben so umfangreichen des St. Lorenzflusses, welches an das erste gränzt, eröffnet sind; sie bilden ein Netz, welches das ganze Gebiet von Ohio, Indiana, Illinois und Michigan bedeckt. Hierauf schließt Michel Chevalier die Kanäle, die entweder erst angefangen oder doch noch in der Ausführung begriffen sind, Kanada durchschneiden und um den Niagarafall und zu den Seiten des St. Lorenz sich ausbreiten. Die Länge der Kanäle und Eisenbahnen, die in diesem Lande beschrieben werden, beträgt über 10,000 Kilometer. Dabei ist es Chevalier gelungen, mit Hilfe einer methodischen Eintheilung seine Darstellung sehr klar und übersichtlich zu machen, und der Stil dieser Beschreibungen trägt dieselbe Anmuth an sich, an die seine Leser sonst gewöhnt sind.

Die sechs großen Tafeln mit Abbildungen, die dieser Lieferung beigegeben sind, dienen dazu, erstens die Maschinenreien und Zurüstungen genau zu veranschaulichen, deren man sich zum Bau der mächtigen Brücke über den Potomac, bei Washington, bedient hat; zweitens die Construction der Schleusen des Kanals seitwärts vom St. Lorenz darzustellen, welche nach ungewöhnlichem Maßstab angelegt sind.

Michel Chevalier ist darauf bedacht gewesen, die technischen und finanziellen Fragen in den Vordergrund zu stellen. Dieser Band enthält die interessantesten Aufschlüsse über die Finanzen der Vereinigten Staaten, deren Unternehmungen er bespricht. Indem er sich zu einer Prüfung der wichtigsten administrativen und kommerziellen Verhältnisse erhebt, giebt er einzelne interessante Blicke in die National-Oekonomie. Wir heben folgende Stelle aus:

„Die Arbeiten, welche wir eben beschreiben wollen, finden in dem großen Dreieck statt, das im Norden durch die Seen, von den beiden anderen Seiten durch den Mississippi und Ohio begrenzt wird.

„Diese Gegend bietet eine merkwürdige Erscheinung dar, die in der Geschichte einzeln dasteht. Als die Unabhängigkeit der Vereinigten Staaten von England anerkannt wurde, hatte die Civilisation noch nicht in diese fruchtbaren Gegenden eindringen können, in denen sich jetzt die Staaten Ohio, Indiana, Illinois, Michigan und des Wisconsin Gebietes entwickeln und deren Umfang größer ist als Frankreich. Die Englische Bevölkerung Amerika's besaß kein Dorf, keine Hütte im Westen des Ohio. Am Anfang des achtzehnten und bereits zum Schluß des sechzehnten Jahrhunderts hatten die Franzosen, die damals Beherrscher von Louisiana und Kanada waren und mit unermüdlichem Scharfsinn und Eifer den herrlichen Plan verfolgten, bei dem sie nur zu bald vom Mutterstaate nicht unterstützt wurden, ein Reich zu stiften, welches das ganze Thal im Herzen von Nord-Amerika, vom St. Lorenz golf bis zum Golf von Mexiko, umfassen sollte, in der That eine Kette von Niederlassungen gegründet, die sich vom Erie- und Michigan-See bis zu den Mündungen des Mississippi erstreckten und die ihrer vortheilhaften Lage wegen sich seitdem zu blühenden Städten umgewandelt haben. Sie hatten sogar an den Ausgängen mehrerer Thäler des Mississippi, die jetzt zu Illinois gehören, und auf den Ufern des Wabash Dörfer und Städte erbaut. So entstand Vincennes in Indiana am Wabash im Jahre 1733; Kaskaskia in Illinois, an dem Fluße desselben Namens, schreibt sich fast aus der Zeit der ersten Expedition des unerschrockenen La Salle her (1683). Kaskaskia, Prairie du Rocher, Saint-Philipp und andere wurden ebenfalls im Süden des Landstrichs, den jetzt Illinois umfaßt, am Ufer des Mississippi oder nicht

weit davon entfernt, um jene Zeit gegründet. Doch diese Niederlassungen hatten, als sie durch den Vertrag von 1763 mit Allem, was zu Kanada gehört, an England gefallen waren, durch weite Strecken von einander getrennt, sich zu entwickeln aufgehört, und schienen am Schlusse des achtzehnten Jahrhunderts, unbeachtet und verloren im weiten Kontinent, kaum bemerkbare Dafen in der grünen Wüste zu seyn. Die Gegenden von Ohio und Indiana waren unberührt geblieben. Dort herrschten die Indischen Stämme, die in regellosem Jagdleben umherzogen. Sogar das linke Ufer des Ohio, wo jetzt Pennsylvanien, Virginien, Kentucky und Tennessee sich ausbreiten, war ihnen unterthan. Sie unterfügten den weißen Einwanderern jede Annäherung an ihr Gebiet, denn die herrlichen Wälder, welche die Ebene bedeckten und welche die Art des Weißen niedergebaut oder doch gelichtet hätte, verbargen unter ihrem dichten Schatten zahlreiches Wildpret, von dem sie sich nährten. Viele Pflanzler-Familien machten auf blutige Weise mit dem Hoheitsrechte, welches die Wilden sich beimaßen und welches sie, die Art in der Hand, vertheidigten, Bekanntschaft.

„Die erste Niederlassung der Engländer auf dem westlichen oder rechten Ufer des Ohio war die Stadt Marietta, deren Alter nicht höher als bis ins Jahr 1788 hinaufreicht. Das Bundesgesetz, welches den Grund zur Bebauung dieser Gegenden legte, stammt erst von 1787. Mehrere Jahre verstrichen mit Kämpfen, in die man mit den Indischen Stämmen verwickelt war, welche sich in ihrem nomadischen Leben und ihrer Leidenschaft für die Jagd nicht an die Nachbarschaft thätiger Menschen gewöhnen konnten, welche die Wälder wegräumten und sich in Besitz des Bodens setzten. In diesen Kämpfen wurden zwei kleine Amerikanische Heere, welche die Generale Harmar und Saint-Clair anführten, nach einander geschlagen. Endlich trug im Jahre 1794 der General Wayne einen entscheidenden Sieg über die Indianer davon; hierauf folgte ein Friedensschluß, in dem sie sich offen für besiegte erklärten. Von dieser Zeit an lebten die Weißen ungestört im Westen des Ohio, und Auswanderer strömten herbei.

„Diese Auswanderer kamen vorzüglich aus den Staaten von Neu-England; sie zeichneten sich durch Vertriebsamkeit, Kraft, Ueberlegung, Ausdauer und durch eine ungemeine Gewandtheit in kaufmännischen Unternehmungen aus; in jede unvorhergesehene Wendung ihres abenteuerreichen Lebens wußten sie sich zu finden, die Einsamkeit, die für den Pflanzler unvermeidlich ist, ertrugen sie leicht, und begehrten nicht mehr, als sie im Kreise ihrer Familien fanden; so schienen sie in ihrer Kraft, in der Strenge ihrer Sitten und in ihrer religiösen Gesinnung die sicherste Bürgschaft für das Gelingen ihres Strebens zu besitzen, Industrie und Kultur dort einzuführen, wo bisher in wüster Einöde nur Rohheit und Barbarei geherrscht hatte.

„Diese neue Bevölkerung nahm an Zahl und Reichthum unglaublich schnell zu. 1802 bildete sich der Staat Ohio und wurde in den Bund aufgenommen. Die beiden Staaten Kentucky und Tennessee, jenseits des Alleghany-Gebirges, doch auf dem linken Ufer des Ohio, hatten bereits früher dieselben Rechte erlangt. Gleichwohl wurden die Bewohner des Westens durch die Schwierigkeit, ihre Produkte abzusetzen und sich mit Lebensmitteln, die ihr Boden nicht trug, und mit Fabrikaten, die sie nicht bereiten konnten, zu versorgen, in ihren Fortschritten gehemmt. Die Barken, welche von Zeit zu Zeit von Neu-Orleans bis in den Ohiostaat gelangten, segelten sehr langsam; die Reise währte stromaufwärts bisweilen zweihundert, im besten Falle hundert Tage. Im Jahre 1810 zählte die Gegend, welche heut die fünf Staaten umfaßt und in welcher die Schätzung von 1840 eine Bevölkerung von 2 Millionen 863,340 Seelen festgestellt hat, noch nicht mehr als 272,321.

„Damals erschien Fulton, der durch sein Dampfschiff der Wohlthäter des Westens wurde. Er knüpfte eine regelmäßige Verbindung zwischen New-York und Albany an. 1811 drang das erste Dampfboot, welches die Ströme des Westens fürchte, von Pittsburg bis zur Mündung des Mississippi. Doch sechs Jahre verstrichen, ehe ein Boot nicht bis Pittsburg, sondern nur bis Louisville aufwärts drang, welches gegen 945 Kilometer tiefer liegt. Diese erste Fahrt währte fünfundsiebzig Tage. Sie erregte großes Aufsehen im Westen; der Capitain Schreve, der sie leitete, wurde wie ein Argonaut überall gepriesen und mit Freudenfesten bewillkommt. 1818 belief sich die Zahl der Dampfschiffe auf zwanzig, 1821 auf zweiundsiebzig, am 31. Dezember 1834 auf 386, am Schluß des Jahres 1838 auf 800, welche 150,000 bis 160,000 Tonnen laden.

„Die Einführung der Dampfschiffe hat eine gänzliche Umge-