

Während ihres Aufenthaltes in Portici hat die Deputation des Gemeinderathes den Cardinälen Antonelli, Macchi, Lambruschini und Ferretti ihre Aufwartung gemacht. — Der „Osservatore Romano“ vom 9. Nov. erklärt die von den Demagogen gemachte Behauptung, das Motu proprio vom 12. Sept. werde nicht zur Ausführung kommen, für eine Erfindung und versichert, die in demselben enthaltenen Versprechungen würden nächstens verwirklicht werden. — Am 14. November sollen die republikanischen Scheine verbrannt und durch päpstliche ersetzt werden. — Im Königreiche Neapel dauern die Verhaftungen in den Provinzen noch immer fort. Der General-Procurator Pasquale Scura hat sich der Gefangenschaft durch die Flucht entzogen; man macht ihm den Vorwurf, in Verfolgung der Mörder des Ex-Deputirten Costabile Carducci zu eifrig gewesen zu sein.

England.

London, 15. November. Vor einigen Tagen ist auch Kapitän J. Ross von seiner Nordpolerpedition zur Entdeckung Franklins zurückgekehrt. In Prince Regent's Inlet, wo nach den Angaben der Eskimos die Franklin'schen Schiffe sich befinden sollten, machte sich derselbe mit einigen Matrosen zu Fuß auf den Weg und drang etwa 200 englische Meilen weit längs der Prince Regent's Insel vor, ohne jedoch eine Spur von Sir John Franklin zu finden. — Gleichwohl berichtet er mit großer Zuversicht von der Sicherheit der Franklin'schen Schiffe und will im nächsten Frühjahr eine neue Reise nach den arktischen Regionen machen.

Amerika.

Kein Gegenstand beschäftigt jetzt die öffentliche Aufmerksamkeit in Amerika so sehr, als die Eisenbahn, welche das atlantische mit dem stillen Meer verbinden soll. Man bekommt nicht eine Zeitung aus irgend einem Theile der Staaten in die Hand, in der dieselbe nicht besprochen wird. Bekanntlich ist eine Verbindung zwischen den beiden Ozeanen schon seit längerer Zeit durch Centralamerika beabsichtigt, und zwar auf dreierlei Art, einmal durch eine Eisenbahn über den Isthmus von Panama. Diese wird, nach einem transatlantischen Journal, in weniger als zwei Jahren schon so weit fertig sein, daß, wie es dort heißt, „ein Reisender, der eine Cigarre, die er beim Verlassen des Dampfers im atlantischen Meere angezündet, so lange rauchen kann, bis er das Schiff im stillen Meer erreicht hat.“ Die Nicaragua-Straße über den großen See dieses Namens und den San Juan-Fluß ist wegen der Schwierigkeiten, die hier mit England und dem Moskitokönig eingetreten sind, noch nicht so weit vorgeschritten. Die Linie über den Isthmus von Tehuantepec endlich ist in einem noch embryonischen Zustand, obgleich von Seiten der Amerikaner mit Bestimmtheit versichert wird, daß in sehr wenigen Jahren alle drei Straßen zugleich geöffnet sein werden, und zwar die erste für die rasche Beförderung von Briefen und Passagieren, die zweite für schwer beladene Schiffe und die letzte für den speziellen Handel der Vereinigten Staaten.

Alle diese drei Linien zusammen können jedoch die amerikanische Gier nach rascher Ortsbewegung nicht befriedigen; es handelt sich jetzt um eine Bahn durch die ganze Breite des Continents von Nordamerika, eine Bahn, die von irgend einem Punkt am Mississippi ausgehen und an der westlichen Küste enden soll. In dem ausgegebenen Prospekt verhehlen sich selbst die nichts für unmöglich haltenden Amerikaner die Schwierigkeiten eines solchen Unternehmens nicht. Es wird darin offen zugestanden, daß die kürzeste Richtung, die sich finden läßt, 1500 (engl.) Meilen übersteigen muß; daß die Bahn, in welcher Richtung sie auch angelegt werde, über Berge und Wüsten, die nur von wilden Indianern und Büffelochsen bewohnt sind, führen muß, und daß endlich 100,000 Arbeiter 15 Jahre lang damit zu thun haben werden. Doch alle diese und andere Schwierigkeiten werden die Ausführung des Unternehmens nicht zu hindern vermögen. Auch ist gerade die Einsamkeit und Unfruchtbarkeit des Landstrichs, durch den die Bahn gehen soll, nicht ohne ihre Vortheile, denn das Land würde natürlich umsonst oder fast umsonst zu haben sein, und das Wort „Schwierigkeiten“ hat in den Ohren eines Hinterwäldlers einen ganz andern Sinn als bei einem europäischen Unternehmer. Man muß nämlich wissen, daß Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten den alten Knüppeldämmen oder Reitwegen in Europa entsprechen. Sie sind die erste und roheste Art von Straße zur Verbindung eines Punktes mit einem andern. Ein Amerikaner denkt gar nicht mehr an eine andere Kommunikationsweise. Eine gute „Chaussee“ nach europäischen Begriffen ist in den Vereinigten Staaten fast ganz unbekannt und in der That ist die Straße von Baltimor nach Westen vielleicht das einzige große Spezimen dieser Art. Eine Eisenbahn ist daher, nach amerikanischer Anschauung, weniger die höchste Vervollkommenung, als vielmehr die Herstellung einer Kommunikation überhaupt, und wird daher auch in entsprechender Weise ausgeführt.

Das Holz von den Rodungen liefert die Bohlen zu den Schienen und das Brennmaterial für die Dampfmaschine. Selbst die Schienen — dieser wesentlich metallische Theil — sind hier hauptsächlich von Holz gemacht, indem sie nur am innern Rande mit einem eisernen Bande beschlagen sind. Dieses Band ist an dem Holz vermittelst großer eiserner Nägel befestigt, welche oft so lose werden und sich vordrängen. Zu den Erleichterungen, die in dieser Konstruktionsweise liegen, kommt hinzu, daß amerikanische Eisenbahnen keine Wächter halten, selten von einem Seitengeländer eingeschlossen und überhaupt so eingerichtet sind, daß selbst zwischen den wichtigsten Stationen selten mehr als zwei Züge täglich stattfinden. — Was endlich die Länge der beabsichtigten Bahn betrifft, so ist dieselbe nicht viel bedeutender als was die Amerikaner schon jezt in dieser Beziehung besitzen. Von Boston nach der Centralstadt von Georgien, Macon, findet jezt eine Eisenbahn-Kommunikation von 1100 Meilen fast ohne Unterbrechung statt, und wenn diese Bahn, wie man beabsichtigt, nach Neu-Orleans fortgesetzt wird, so wird dieselbe die zwischen dem atlantischen und stillen Meer an Länge noch übertreffen.

Die Richtung der projektirten Bahn ist bis jezt noch nicht bestimmt. Ein Senator aus Illinois, Namens Douglas, hat kürzlich einen neuen Vorschlag eingereicht, welchem zufolge der östliche Endpunkt der Eisenbahn nach Council Bluffs, westlich von Missouri, zu legen wäre. Von da würde die Bahn in südwestlicher Richtung fortlaufen und den südlichen Fuß des Felsengebirges durchschneiden. Da dieser ganze Landstrich keinem einzelnen Staat angehört, sondern allgemeines Gebiet der Vereinigten Staaten ist, so würden durch Wahl dieses Weges die aus provinzieller Eifersucht entspringenden Unannehmlichkeiten wegfallen.

Vermischtes.

Statistische Vergleichen. Im Jahre 1728 entdeckte man in Brasilien die ersten Diamanten, und im Jahre 1730 wurden dieselben von der Regierung als Regal erklärt. Von dieser Zeit an datirt sich ihre regelmäßige Gewinnung, und wir finden die gewonnenen Quantitäten und ihren Werth regelmäßig angezeichnet. Aus den uns zugänglichen Quellen geht hervor, daß der Werth der in den 93 Jahren von 1730 bis 1822 in Brasilien gewonnenen Diamanten 6,213,343,916 Reis oder 10,356,000 Thlr. preuß. Cour. beträgt. Die jährliche Ausbeute belief sich daher durchschnittlich auf nicht mehr als 111,350 Thaler. Wie gering der Werth dieses kostbarsten aller Artikel in einem der wichtigsten Produktionsländer ist und wie wenig man Brasilien um diesen, gewöhnlich so sehr überschätzten Besitz zu beneiden braucht, geht erst aus Vergleichen hervor, wie die Statistik sie in Menge an die Hand giebt; wir wollen nur einige auswählen.

Die bekannten Rüdersdorfer Kalksteinbrüche (zwischen Berlin und Fürstenwalde gelegen) liefern jährlich für etwa 140,000 Thlr. Kalksteine, wovon der größte Theil für Staatsrechnung und etwa ein Zehntel für Rechnung der Stadt Berlin gewonnen wird. Diese Kalksteinbrüche sind also mehr werth, als die brasilianischen Diamanten. Ein einziges Steinkohlenwerk in Preußen, die Gerhardsgrube im Saarbrückischen, lieferte im vorigen Jahre für 360,000 Thlr. Kohlen, also den dreifach höhern Werth der brasilianischen Diamanten!

Ferner: die Armen-Anstalten Hamburgs erforderten im Jahre 1848 einen Aufwand von 413,527 Mrt. Cour. oder 165,411 Thlr. preuß. Cour. Die brasilianische Diamanten-Ausbeute würde also nicht hinreichen, um diese Ausgabe zu decken. B. S.

Eine Uebersicht über Zahl und Gesinnung der Deutschen im Auslande gewährt folgende Zusammenstellung der auswärtigen Beiträge zur deutschen Flotte, welche wir nach den Wertheilen und Ländern geordnet haben. Europa. Schweiz, 297 fl. 45 fr. aus Baselstadt, Bern, Schur, Genf, Lebay. Italien 2710 fl. 28 fr. Aus Venedig (100 fl.), Toscana (1001 fl. 38 fr.) Rom (333 fl. 50 fr.), Neapel (550 fl.), Messina (725 fl.), Malta (354 fl.), Athen 151 fl. 36 fr., Constantinopel 467 fl. Crajowa in der Walachei 73 fl. 30 fr., Rußland 756 fl., davon ohne Ortsangabe (20 fl.), aus den Ostseeprovinzen 298 fl. 30 fr., Moskau 375 fl., Petersburg (!) 63 fl. 30 fr. England 995 fl. 51 fr., Aus London (991 fl. 51 fr.), aus Manchester (!) (4 fl.) Frankreich 277 fl. 40 fr. Aus Paris (!) (142 fl. 20 fr.) aus Bordeaux (135 fl. 20 fr.) Asten. Manilla 654 fl. 30 fr. Bombay 525 fl. Amerika. Mexico 351 fl. Matatlan (in Mexico) 1279 fl. 30 fr. Haiti 290 fl. 52 fr. Porto Rico 396 fl. 51 fr. Cuba 616 fl. Rio de Janeiro 2867 fl. 30 fr. Pernambuco (Brasilien) 1892 fl. 30 fr. Buenos Ayres 4910 fl. 30 fr. Gesammtbetrag sämtlicher Beiträge von auswärts 19,908 fl. 49 fr. D. 3.