



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

D., R.: Die Pacificbahnen und der interoceanische Canal.

urn:nbn:de:gbv:46:1-908

gegen können sie die ärztliche Praxis und die Advokatur betreiben, in der Stadt und deren Umgebung Häuser (jeder aber nur eins) sowie auf dem Lande ohne Beschränkung Feldgüter erwerben, ferner sich als Handelsleute niederlassen, wenn sie drei Jahre die Handlung ordentlich erlernt und vier Jahre in der Stadt oder zwei Jahre auswärts als Kommiss gedient haben, endlich unbeschränkt Fabriken und Handwerke betreiben. Nur der Handel mit Brennholz, Fourage, Getreide und Mehl war ihnen untersagt; auch durften jüdische Handwerker keine Waaren, die sie nicht selbst gefertigt, und kein Rohmaterial verkaufen, auch keine christlichen Gehülfen halten. Die Vertragsfähigkeit der Juden war unbeschränkt, zur Schließung einer Ehe aber war Staatsurlaubniß unumgänglich, und es sollten im Jahre durchschnittlich nur zwei Verheirathungen mit fremden Juden oder Jüdinnen gestattet werden.

Die Entwicklung der Judentumgesetzgebung in Preußen werden wir im nächsten Artikel im Zusammenhange mit der Emanzipation betrachten, die sich mit dem Jahre 1848 in ganz Deutschland zu vollziehen begann. Für diesmal nur noch folgende Bemerkungen.

Die eben dargestellten Beschränkungen des semitischen Elements in den verschiedenen deutschen Staaten sind nach dem in unseren zweiten und dritten Artikel Entwickelten und nach den Erfahrungen, die man mit diesem Elemente noch in den ersten Dezennien unseres Jahrhunderts fast allenthalben gemacht hatte, mindestens sehr erklärlich, wogegen manche von den Befreiungen und Begabungen der Juden, die unsere Uebersicht vorgeführt, schwer oder gar nicht erklärlich erscheint. Indes begriff man damals doch noch in den meisten Ministerien und Ständeversammlungen, daß große Behutsamkeit geboten war, praktischer Sinn und gesunder Egoismus hatten noch die Oberhand über doctrinäre „Humanität“ und empfindsam angekränkelten Kosmopolitismus, und man wußte noch, daß nicht bloß das Interesse der eingewanderten Fremden, sondern auch das der Landeskinder, der eingeborenen Bevölkerung, der Nation in Rechnung zu ziehen, zu schützen und zu fördern war, und zwar letzteres selbstverständlich in erster Linie.

Die Pacificbahnen und der interoceanische Canal.

Im Mai d. J. werden es elf Jahre, daß die Vollendung der „Union- und Central-Pacific-Eisenbahn“ in den Vereinigten Staaten von Nordamerika mit ungetheiltem Enthusiasmus gefeiert wurde. Der Bau dieser ersten Eisenbahnlinie nach dem Stillen Meere wurde, als sie zuerst in Vorschlag gebracht war,

von vielen der tüchtigsten und erfahrensten Männer als technisch unausführbar, als finanzielles Hirngespinnst und als eine unpraktische Speculation bezeichnet. Nur der ungebeugte Muth der Unternehmer, die Aussicht und das Vertrauen auf großen Gewinn und vor Allem die Geldmittel der amerikanischen Nation brachten das große Werk zu Stande. Kaum war die Bahn vollendet, ja schon während ihres Baues, wurden zwei andere Bahnen ähnlicher Art, eine nördliche, die „Northern Pacific“, und eine südliche, die „Atlantic und Pacific“, concessionirt, vom Congresse mit Subsidien ausgestattet und in Angriff genommen. Allein das Jahr 1873 drohte diesen beiden Bahnlinien den Untergang zu bringen. Die Fallissements großer Bankhäuser, welche sich namentlich für die „Northern Pacific“ engagirt hatten, und die darauf folgende Krachperiode riefen einen vollständigen Stillstand im Bau der genannten beiden Bahnen hervor. Jetzt aber, seit ungefähr einem Jahre, sind beide Projecte, nach sechszjährigem Schlafe, nicht nur wieder erwacht, sondern schreiten auch wie mit Siebenmeilenstiefeln vorwärts, um die verlorene Zeit einzuholen und den noch übrigen Raum mit Schienen zu bedecken. Und zu gleicher Zeit mit ihnen strecken vier andere Bahnen ihre stählernen Fühler dem Stillen Oceane zu, sodaß Nordamerika in diesem Augenblicke, nebst der fertigen „Union Pacificbahn“, den Bau von sechs anderen Pacificbahnen zu protocolliren im Stande ist. Wir skizziren im Folgenden, auf Grund amerikanischer Mittheilungen, die schon eingeschlagenen und noch einzuschlagenden Linien und Richtungen dieser sieben Pacificbahnen mit wenigen Worten.

1) Die bekannte „Union- und Central-Pacific“, welche von der Stadt Omaha in Nebraska (42. Breitengrad) anfängt und bei San Francisco in Californien (38. Breitengrad) endigt, ist 1916 englische Meilen lang, und ein großer Theil derselben durchschneidet eine vegetationslose, culturunfähige und unproductive Wüste. Ihr trotzdem wunderbarer Erfolg gab die Anregung zum Baue der folgenden Pacificbahnen.

2) Die „Northern Pacific“, die von Duluth und St. Paul im Staate Minnesota zwischen dem 46. und 48. Breitengrade nach Puget-Sound im Washington Territorium zu laufen bestimmt ist, wird ungefähr 1800 englische Meilen lang sein, von denen 800 Meilen bis jetzt vollendet sind. Der fruchtbare Staat Oregon und die Stadt Portland sind die Hauptziele dieser Bahn, an deren beiden Enden mit großer Energie gebaut und deren Vollendung innerhalb fünf Jahren in Aussicht gestellt wird.

3) Die „Canadian Pacific“, eine Staatsbahn, von der Canada-Regierung in Angriff genommen, läuft von Ottawa in Canada längs dem nördlichen Ufer des Lake Superior, kreuzt das Felsengebirge im sogenannten Yellowhead-Paß und endigt in der Nähe der Vancouver Inseln, ungefähr im 50. Breitengrade.

Die Hebung und Entwicklung der Länder der Hudson-Bai-Compagnie ist der Hauptzweck dieser Bahn.

4) Die „Atlantic und Pacific“ oder sogenannte thirty fifth parallel route wurde im Jahre 1866 concessionirt und erhielt vom Congresse der Vereinigten Staaten ein Subsidium von 53 Millionen Acres Land. Nachdem sie 364 englische Meilen lang bis nach Vinita im Indianer-Territorium gebaut war, wurde sie durch den Krach von 1873 gelähmt und erschien aussichtslos. Allein der Kern ihrer physischen Constitution, die großartige und reiche Landschenkungen, erhielt ihre Existenz aufrecht, bis rechtzeitige Belegungsmittel, von Bostoner Kapitalisten gespendet, sie wieder auf die Beine brachten. Dazu kam eine Consolidation mit der reichen Atchison, Topeka und Santa Fé-Bahn, und so schreitet das Werk, vollständig gekräftigt, unter dem Namen „St. Louis und San Francisco-Eisenbahn“ dem Stillen Oceane zu. Die Landschenkungen der „Atlantic und Pacific“ beginnt, sobald sie den 35. Breitengrad erreicht hat. Von Pierre City im Staate Missouri baute die St. Louis und San Francisco-Eisenbahncompagnie eine Zweigbahn nach Wichita im Staate Kansas, einer an der Atchison, Topeka und Santa Fé-Bahn gelegenen Station. Die letztere Bahn hat in den letzten zwei Jahren eine Strecke von 900 englischen Meilen über Pueblo durch Neu-Mexiko und Arizona bis an den Rio Grande bei Santa Domingo vollendet. Dort erreicht sie den 35. Breitegrad, und von Rio Grande aus bauen die beiden consolidirten Bahnen gemeinschaftlich die Linie, die nach dem Stillen Meere führt und deren Endpunkt die Stadt San Diego im südlichen Californien (nahe der mexikanischen Grenze) sein wird. Diese Bahnroute ist die günstigste von allen Pacificbahnen, da sie keine Gebirgskämme von Bedeutung zu überschreiten hat. Sie soll in zwei Jahren vollendet sein.

5) Die „Southern Pacific“, auch „Huntington-Bahn“ genannt, welche von San Francisco östlich laufend 900 englische Meilen vollendet hat, reicht jetzt schon bis nach Arizona und wird im Laufe eines Jahres bis nach El Paso in Mexiko betriebsfähig sein. Ihre Richtung ostwärts von El Paso ist noch nicht endgiltig bestimmt, sie wird aber wahrscheinlich ihren Anschluß mit der „Texas und Pacific“ machen, die von Fort Worth aus westwärts, durch ein Jay Gould Syndikat hinreichend mit Geldmitteln versehen, rasch sich vordrängt. Die Southern Pacific-Bahn ist die am südlichsten (32. Breitengrad) gelegene und wird, vereint mit der „Texas Pacific“, vorzugsweise den Süd- und Mittelstaaten der Union von großem Vortheile sein. Die Bahn wird mit großer Energie, im Wettlauf mit den anderen Bahnen, gebaut; in jüngster Zeit waren gegen 2500 chinesische Arbeiter dabei beschäftigt. St. Louis in Missouri, die Metropole des großen Mississippihales, wird durch die Iron Mountain-Bahn ihr westlicher Hauptendpunkt sein.

6) Die sogenannte „Mexican Pacific“ ist bestimmt, El Paso mit der mexikanischen Stadt Guaymas am Golf von Californien zu verbinden. Der Contract für 100 Meilen nördlich von Guaymas ist schon seit einiger Zeit abgeschlossen, und da die Entfernung bis zur mexikanischen Grenze nur 250 englische Meilen beträgt, so wird diese Bahn ihrer Vollendung schnell entgegengehen; sie soll auch Guaymas mit San Diego im südlichen Californien in Verbindung bringen.

7) Die „Utah und Northern“ ist eine schmalspurige Bahn, welche von Ogden an der Union Pacific-Bahn schon 300 englische Meilen bis zu dem nördlich gelegenen Territorium Montana ausgebaut ist. Die Absicht ist, die Bahnlinie bis an den Columbiafluß im Washington-Territorium zu führen, wo sie fahrbares Wasser findet und sich mit dem Stillen Meere bei Portland in Verbindung setzt.

Wir haben hier also sieben Schienenwege, die zwischen dem 49. und 28. Breitengrade den nordamerikanischen Continent in kurzer Zeit durchschneiden werden. Die einfache Thatsache genügt, den industriellen Zeitgeist, diesen weltbewegenden, stets wachsenden, stets größere Dimensionen annehmenden, stets stolzer und fester einher schreitenden Riesen zu kennzeichnen. Mancherlei Reflexionen mögen dem denkenden Beobachter dabei durch den Sinn gehen. Wird der Saame, den der vordringende Menscheng Geist über die weiten Thäler und Gebirge des „fernen Westens“ austreut, zu Früchten der Wohlfahrt, des Glückes und des Friedens gedeihen, oder wird er eine Saat unruhiger Geister, überstürzter Speculation und vernichtender Finanznoth werden? Soll man diesem Vorwärtsdrängen bei Zeiten ein „Halt“ zurufen, oder ist es gerechtfertigt, dasselbe immer weiter und weiter anwachsen zu lassen? Ist doch kürzlich in allem Ernste von der Erbauung einer Eisenbahn die Rede gewesen, welche, durch den ganzen amerikanischen Continent laufend, das Cap Horn mit der Behringsstraße verbinden soll! Der Urheber dieses Planes, ein Herr Hinton Rowan Helper in St. Louis (Missouri), hat bereits in der Handelsbank dieser Stadt 5000 Dollars deponirt, welche durch dazu erwählte Schiedsrichter an diejenigen vertheilt werden sollen, welche die besten Arbeiten über das geplante Riesenwerk bringen. Für die beste Abhandlung in Prosa ist die Summe von 1300 Doll. ausgesetzt, für die zweitbeste 1200 Doll., für die drittbeste 1000 Doll.; der Verfasser des besten Gedichtes über den genannten Plan soll 1000 Doll. erhalten, und der, welcher das zweitbeste Gedicht liefert, erhält 500 Doll. Diese Arbeiten müssen bis zum ersten October d. J. an Herrn Thomas Allen, den Präsidenten der Iron Mountain- und Southern-Eisenbahn in St. Louis, eingesandt werden. Der ungefähre Umfang der Arbeiten ist bestimmt. Herr Helper will die betreffenden Preisarbeiten in Buchform heraus-

geben und sie in allen Staaten, von Alaska bis Patagonien, verbreiten, um so das öffentliche Interesse für das Project noch mehr wachzurufen. Er hofft die Angelegenheit so zu fördern, daß das Werk noch vor October 1882 in Angriff genommen werden kann.

Jedenfalls ist der Helpersche Plan, dessen praktischen Werth wir dahingestellt sein lassen, ein Gegenstück zu dem interoceanischen Canal, dessen Herstellung bekanntlich neuerdings durch Herrn von Lesseps wieder bedeutend in den Vordergrund gerückt worden ist und den Präsidenten Hayes wie auch den Congress in Washington City lebhaft beschäftigt. Im Einklang mit der sogenannten „Monroe-Doctrin“ (so benannt nach den Präsidenten James Monroe, der von 1817 bis 1825 zweimal das Präsidentenamt der Vereinigten Staaten bekleidete,) hat Hayes kürzlich eine Botschaft an den Congress gesandt, worin er hervorhebt, daß jede Colonisation europäischer Mächte auf dem amerikanischen Continente und jede Einmischung dieser Mächte in die inneren Fragen amerikanischer Staaten gegen die Interessen der nordamerikanischen Union verstoße. Die Monroe-Doctrin fand später Anwendung bei dem zwischen England und den Vereinigten Staaten zu Stande gekommenen Clayton-Bulwer-Vertrag, der unter der Präsidentschaft von James Buchanan (1857) im Sinne der Amerikaner dahin Geltung erhielt, daß für alle Durchfahrten vom Atlantischen Ocean nach dem Stillen Meere, möchten dieselben in Nicaragua, in Panama, Tehuantepec oder an anderen Strecken des centralamerikanischen Isthmus entstehen, die vollste Neutralität zum Grundsatz erhoben werden sollte. Auch später noch, als Napoleon III. den unglücklichen Maximilian von Oesterreich zum Kaiser von Mexiko machen wollte, wurde die Monroe-Doctrin mit Erfolg von Abraham Lincoln in Anwendung gebracht. Gerade jetzt nun, wo die bevorstehende Präsidentschaftswahl das amerikanische Volk lebhaft beschäftigt, ist die Bedeutung der Monroe-Doctrin nicht zu unterschätzen. Alle politischen Parteien in den Vereinigten Staaten werden mit erklärlicher nationaler Eifersucht auf die Aufrechterhaltung dieser Lehre dringen und es zur Ehrensache der Union machen, daß das etwaige Zustandekommen des interoceanischen Canals nur unter den Auspicien der Vereinigten Staaten vor sich geht. Was Präsident Hayes in seiner Botschaft, mit der er den jetzt tagenden Congress eröffnete, kurz andeutete, das hat er in der erwähnten Specialbotschaft genauer und eindringlicher ausgeführt, und die französische Regierung hat auch bereits durch ihren Vertreter in Washington City erklären lassen, daß sie nicht daran denke, ein Protectorat über den von Lesseps geplanten Panama-Canal zu übernehmen. Ebenso hat Lesseps in einer Unterredung mit dem Präsidenten Hayes diesem erklärt, es sei ihm nicht in den Sinn gekommen, den Panama-Canal unter die Aufsicht einer europäischen Macht zu stellen. Auch der Gesandte der Staaten von

Colombia in Washington City hat sich mit Energie dahin ausgesprochen, daß seine Regierung in dieser Frage ganz im Einklange mit den Vereinigten Staaten handeln werde. Wie amerikanische Blätter melden, beabsichtigt nun die Regierung der nordamerikanischen Union, eine Landstrecke auf dem centralamerikanischen Isthmus käuflich zu erwerben, um so möglicherweise auf eigenem Grund und Boden einen interoceanischen Canal zu erbauen. Auch sollen bereits zwei Kriegsschiffe von Hayes an Ort und Stelle abgesandt sein; doch muß man wohl die Bestätigung dieser beiden Nachrichten abwarten. Daß aber die in Rede stehende Canalfrage schließlich im Sinne der Amerikaner gelöst werden wird, darüber dürfte kaum ein Zweifel sein. Schon die weitverzweigten Interessen der verschiedenen Pacific-Eisenbahnen verlangen dies. Auch die nöthigen Geldmittel werden sich unschwer finden, sobald die Vereinigten Staaten mit Ernst an die Ausführung des Canalprojectes gehen. Wahrscheinlich wird dann der Ex-Präsident U. S. Grant, der kürzlich eine Reise nach Mexiko unternahm und dort überaus freundlich von der Regierung empfangen wurde, den Vorsitz von der Gesellschaft übernehmen, die an der Spitze des fraglichen Canalbaues steht. Nur seine abermalige Ernennung zum Präsidentschafts-Candidaten, die von seinen Anhängern allerdings höchst eifrig betrieben wird und nicht ohne alle Aussicht ist, könnte Herrn Grant bestimmen, jenen Vorsitz abzulehnen. R. D.

Aus der Provence.

Durch das Rhonethal hinab fließt im raschesten Laufe, meist sogar zur Nachtzeit der große Reisendenstrom, um so schnell als möglich nach den Winterparadiesen, Cannes, Nizza und Monte Carlo zu gelangen, wo die beau monde vermengt mit der höchsten demimonde und langweiligen Engländern die Promenaden, den tir aux pigeons — grausames Vergnügen! — und vor allem die Glückstische occupirt. Die Deutschen sind darin nicht viel besser als die Pariser, und nur selten trifft man auf der Hauptlinie, sei es in Orange, in Avignon oder in Arles, eine wißbegierigere Familie. Seitwärts versteigt man sich höchstens bis zur Quelle der Sorgue, nach dem Vacluse, von dem das Land den Namen trägt, und ist dort die traditionellen Forellen und Krebscoquillen, oder zum Pont du Gard, der altrömischen Wasserleitung jenseits des Stromes. Und doch bietet dieses prachtvoll weite Gelände in seinen östlichen und westlichen Hügelzügen noch eine Fülle malerisch schöner Punkte, eigentliche „stille Winkel“, so warm wie Nizza und windgeschützt und weltverloren, als wäre hier niemals Geschichte