



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

## **Die Grenzboten**

**Berlin u.a., 1841 - 1922**

D. R.: Von Ocean zu Ocean.

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

## Don Ocean zu Ocean.



uf beiden Seiten des Atlantischen Oceans wird bekanntlich seit längerer Zeit mit Eifer die Frage discutirt, ob es nicht für den Welthandel von höchster Bedeutung und von unberechenbarem Nutzen sein werde, wenn der centralamerikanische Isthmus durchstochen und das Stille Meer mit dem Atlantischen Ocean durch eine Wasserstraße verbunden werde. Viele Millionen sind bereits dafür gezeichnet, namentlich in England, Frankreich, Spanien und Amerika, und drei Pläne liegen vor, um das große Werk zu Stande zu bringen. Ferdinand von Lesseps, der gefeierte Erbauer des Suez-Canals, befürwortet die Panama-Route; der frühere Präsident der Vereinigten Staaten, General U. S. Grant, und seine Freunde empfehlen den Weg über die Landenge von Nicaragua; der talentvolle und durch manche kühne Bauten erprobte Ingenieur, Capitän Gads, ebenfalls ein Amerikaner, verwirft jeden Schiffscanal und spricht sich für eine riesige Schiffseisenbahn aus, welche leicht und sicher die schwersten Ozeanfahrzeuge über den Isthmus von Tehuantepec von Ocean zu Ocean befördern soll.

Das kostspieligste Unternehmen ist zugestandnermaßen das des Herrn von Lesseps; es erfordert, wie behauptet wird, mindestens 110 Mill. Dollars, nach andern drei- bis viermal so viel; der von General Grant noch kürzlich in der North American Review warm befürwortete Plan verlangt 50 bis 75 Mill. Dollars; die Schiffseisenbahn des Herrn Gads endlich beansprucht wenigstens 100 Mill. Dollars. Mit dem Bau des Panama-Canals soll, einer Kabeldepesche zufolge, bereits begonnen sein; für den Nicaragua-Canal wird der Congreß der Vereinigten Staaten höchst wahrscheinlich 50 Mill. Dollars garantiren, so daß auch dies Unternehmen, welches in kürzerer Frist zu verwirklichen sein soll als der Panama-Canal, nächstens in Angriff genommen werden wird; die von Capitän Gads projectirte Schiffseisenbahn scheint aber vor der Hand nicht zu Stande zu kommen, weil der amerikanische Congreß nach den neuesten Nachrichten diesem Plane nicht günstig gesinnt ist.

Während nun die genannten Befürworter eines interoceanischen Canals, namentlich Herr von Lesseps und dessen Anhänger, nicht müde werden, die große Wichtigkeit einer solchen Wasserstraße für den Welthandel, vornehmlich auch für Europa, zu betonen, hat der Vorsteher der Regierungsdruckerei zu Washington City, Herr Defrees, in einer längern Abhandlung den Beweis angetreten, daß ein Schiffscanal über eine der centralamerikanischen Landengen keinen finanziellen

Erfolg, wenigstens nicht für den großen Welthandel, haben werde. Er kommt zu der Schlussfolgerung, daß der Handel zwischen Europa, Asien und Australien in der Hauptsache, wie bisher, seinen Weg durch den Suez-Canal nehmen werde, weil dieses die kürzeste Route sei. Folgendes entnehmen wir dem Artikel des Herrn Defrees:

Es ist bis jetzt nahezu unmöglich, die Kosten der Durchstechung des central-amerikanischen Isthmus und den Bau eines Canals anzugeben, welcher mindestens 45 englische Meilen lang, 50 Yards breit und 25 Yards tief durch das Gebirge und mit einer Tiefe von 30 Fuß unter dem Meeresspiegel des Stillen Oceans, dessen Wasser bekanntlich bei der Panama-Landenge viel höher steht als das des Atlantischen Meeres, hergestellt werden soll. Der tüchtigste und erfahrenste Ingenieur kann die Kosten auch nicht annähernd berechnen. Die Annahmen variiren von 110 bis 400 Mill. Dollars. Die Zinsen von der letztern Summe, die aber kaum ausreichen dürfte, zu 6 Procent angenommen, würden 24 Mill. Dollars sein. Hierzu würden die Verwaltungskosten und die Ausgaben für Reparaturarbeiten kommen. Wo ist der Handel, welcher in Gestalt von Durchgangszöllen diese ungeheure Summe aufbringen könnte? Sicherlich ist es nicht der Handel zwischen Asien, Australien und Europa, denn dieser findet leichtere und billigere Routen für Dampfer durch den Suez-Canal und für Segelschiffe um das Cap der Guten Hoffnung. Eine Vergleichung der Distanzen, die Defrees anstellt, zwischen den wichtigsten Handelsplätzen erweist diese Behauptung als richtig. Die Distanz zwischen Liverpool und Australien durch den Suez-Canal beträgt 11221 (engl.) Meilen und durch den proponirten Panama-Canal 12869 Meilen, ein Unterschied zu Gunsten der erstern Route von 1648 Meilen. Die Distanz von Liverpool nach Singapore in Indien beträgt durch den Suez-Canal 8296 und durch den proponirten Panama-Canal 15416 Meilen, ein Unterschied zu Gunsten des erstern von 7120 Meilen. Von Liverpool nach Hong-Kong beträgt die Entfernung durch den Suez-Canal 9865 und durch den Panama-Canal 14290 Meilen, ein Unterschied von 4425 Meilen. Von Liverpool nach Yokohama ist die Distanz durch den Suez-Canal 11540 und durch den Panama-Canal 12612 Meilen, ein Unterschied von über 1100 Meilen zu Gunsten der Suez-Route. Diese auf kaum zu bezweifelnden Thatfachen beruhenden Zahlenangaben stellen es außer Frage, daß kein nennenswerther Theil dieses ungeheuern Handels durch den Panama-Canal seinen Weg nehmen wird; im Gegentheil würde nur ein Theil des Handels zwischen den Atlantischen und den Pacific-Staaten und desjenigen zwischen den südamerikanischen Republiken am Stillen Meere einerseits und Europa andererseits seinen Weg durch ihn verfolgen. Kein Theil des Handels mit Japan und China würde durch denselben nach

Europa gehen, weil er durch den interoceanischen Canal eine kürzere und bessere Route fände. Der Tonnengehalt des Handels, auf den die Befürworter des Canals so viel Gewicht legen, betrug nach Defrees im Jahre 1878 nur 5468017 Tonnen, wovon ein großer Theil aus Weizen, Guano und salpetersaurem Natron bestand. Diese Handelsartikel dürften auch fernerhin in Segelschiffen um das Cap Horn befördert werden, weil deren geringer Marktwert die Zahlung hoher Durchgangszölle, theilweise wenigstens, nicht zuläßt. Demnach würden ungefähr 2 Mill. Tonnen übrig bleiben, die den Canal passieren, wenn diese Passage nicht durch die Gebühren für Zölle, Benutzung der Ankerplätze u. s. w. ausgeschlossen wird, was sicherlich der Fall ist, sobald die betreffenden Kosten mehr als 2 Dollars für die Tonne betragen. Zu 2 Dollars für die Tonne aber würden die durch den Canal erzielten Einnahmen sich auf etwa  $3\frac{1}{2}$  bis 4 Mill. Dollars belaufen, was wenig mehr als 1 Procent auf die Erbauungskosten ergibt, ohne Rücksicht auf die Reparatur- und Verwaltungskosten. Die Ausfuhr und die Einfuhr der südamerikanischen Republiken am Stillen Ocean kann schwerlich jemals von entscheidendem Einfluß auf den Welthandel sein, da deren Gebiet zu bergig und das Land verhältnißmäßig unproductiv ist. Der Haupthandel der zu den Vereinigten Staaten gehörenden Pacificstaaten wird binnen kurzem vorzugsweise mit China, Japan und den Inseln im Stillen Meere geführt werden, denn dort haben die Pacificstaaten der Union (Californien und Oregon) einen Markt für den Ueberschuß ihrer Farmen und Fabriken zu suchen. Herr Nimmo, der Chef des statistischen Bureaus im Schatzamte der Vereinigten Staaten, jedenfalls eine der besten Autoritäten in solchen Fragen, hält es für wahrscheinlich, daß nicht mehr als 3 Procent des Welthandels zur See durch den Panama-Canal gehen würden. „Es mag für diejenigen,“ bemerkt Herr Defrees, „welche so enthusiastisch für die Idee eintreten, eine Wasserstraße durch Centralamerika für den Handel aller Nationen herzustellen, von Interesse sein, daß im Jahre 1878 der ganze ungeheure Handel zwischen Asien, Australien und Europa mit Benutzung des Suez-Canals nur 3236 941 Tonnen betrug, die auf 1774 Dampfern und 3 Segelschiffen befördert wurden.“

Was vorstehend über den Panama-Canal gesagt worden, das gilt auch vielfach mit Bezug auf den Welthandel von dem Nicaragua-Canal, obschon die Herstellungskosten des letztern viel niedriger sein würden. Nach der Herstellung der nördlichen Pacific-Eisenbahn beträgt die Distanz zwischen New-York und Yokohama mit Benutzung dieser Bahn etwa 7000 engl. Meilen und mit Benutzung des Panama-Canals 9776 Meilen, ein Unterschied von 2776 Meilen zu Gunsten der erstern. Zwischen New-York und Hong-Kong beläuft sich der Unterschied der beiden Routen auf 2438 Meilen. Es wird behauptet, daß die Panama-

Route als Wasserstraße den Vortheil der billigern Beförderung von Waaren über die Eisenbahn habe. Herr Defrees antwortet hierauf: „Dieser Unterschied ist sehr gering, wenn er überhaupt existirt, sobald man die Zollgebühren und die Zeit in Anrechnung bringt. Ein Theehändler z. B. in New-York, welcher eine Sendung von Hong-Kong via Nördliche Pacific-Eisenbahn beordert, würde dieselbe empfangen und verkaufen, ehe eine solche Sendung Panama erreichen könnte, wenn sie mit Benutzung dieser Route beordert wäre. Die Zeit ist in unserm eilig vorwärts strebenden Zeitalter ein wichtiger Punkt in der Berechnung.“

Die Bedenken des Herrn Defrees gegen die Bedeutung des Panama-Canals für den Welthandel mögen vielleicht nicht in allen Punkten stichhaltig sein; den Eindruck aber dürften sie doch auf den unbefangnen Beurtheiler der Sache machen, daß die von dem genannten Canal für den Handel der gesammten Welt erträumten Vortheile keine ganz reale Basis haben. Anders und günstiger allerdings liegen die Dinge für die Küstenstaaten der nordamerikanischen Union in Betreff des Nicaragua-Canals.

R. D.



## Literatur.

Geschichte der Völkerwanderung von Eduard von Wietersheim. Zweite vollständig umgearbeitete Auflage, besorgt von Felix Dahn. Erster Band. Mit einer Karte von H. Kiepert. Leipzig, T. D. Weigel, 1880.

Zwanzig Jahre sind verflossen, seitdem Wietersheims „Geschichte der Völkerwanderung“ zum ersten Male erschien, und noch ist das verdienstvolle Buch durch keinen ebenbürtigen Genossen verdrängt worden. Zwar der Einwendungen sind genug dagegen erhoben worden. Es fehlte dem Buche an allem Zusammenhange. Vieles gehörte gar nicht hinein, und was hinein gehörte, war wenig übersichtlich geordnet. Dazu mußte natürlich bei den außerordentlichen Fortschritten, welche in den letzten Jahren auf dem Gebiete der ältern deutschen Geschichte gemacht wurden, das Werk immermehr veralten. Dennoch hatte die „Geschichte der Völkerwanderung“ auch ihre unleugbaren Vorzüge, so daß wir es mit Dank anerkennen müssen, daß der Herausgeber, nachdem die erste Auflage vergriffen ist, eine zweite, vollständig umgearbeitete Ausgabe veranstaltet hat. Felix Dahn, wie kein anderer auf diesem Gebiete der Geschichte bewährt, hat sich der in vieler Hinsicht undankbaren Aufgabe, das alte Werk zu sichten, zu überarbeiten und mit den Forderungen der heutigen Wissenschaft in Einklang zu bringen, mit großem Geschick unterzogen.

Was die äußern Veränderungen betrifft, so hat Dahn die ersten drei Bände des Wietersheim'schen Buches in einen Band zusammengezogen. Dies ist ihm dadurch möglich geworden, daß er den ganzen großen Cyclus über die ältere römische Ge-