



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Lenschau, Th.: Panama oder Nicaragua?

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

die schweizerischen Zeitungspolitiker für die Erhaltung dieses friedlichen Gegensatzes wirken wollten — zum Besten beider Länder —, so würde man ihnen den politisch weiten Blick zuerkennen müssen, der dem schweizerischen Bundesrate nachgerühmt wird, und dessen Thätigkeit im Verkehr mit den befreundeten Nachbarstaaten auf diese Weise erleichtert und unterstützt würde. u.-p.



Panama oder Nicaragua?



Die letzten Nachrichten über den neuen Hay-Pauncefote-Vertrag, der vor wenig Wochen zustande gekommen ist, lassen keinen Zweifel mehr darüber aufkommen, daß den Amerikanern nunmehr auch das Recht der Befestigung des mittelamerikanischen Kanals zugestanden worden ist. Bekanntlich hatten die Engländer im ersten Hay-Pauncefote-Abkommen vom Februar 1900*) ihren Gegnern dieses Recht verweigert, was die Verwerfung des Vertrags durch den amerikanischen Senat zur Folge hatte. Jetzt endlich nach fünfzigjährigem Widerstande haben sie dem energischen Willen des amerikanischen Volkes nachgegeben und damit eine Niederlage erlitten, über die alle Verbeugungen der englischen Presse vor dem Staatssekretär John Hay und alle Versicherungen, daß es nun doch so am besten und natürlichsten sei, nicht wegtäuschen können. Nach dem Sangsevertrag mit uns ist dies die zweite bittere Frucht der Gewaltpolitik, die Salisbury und Chamberlain in Südafrika verfolgten. Und wie gut die Amerikaner die bedrängte Lage der lieben Vettern auszunutzen verstanden haben, das ergibt sich am besten daraus, daß die englische Regierung als Gegendienst nicht einmal eine günstige Regelung der Alaskafrage erreichen konnte, worüber ihr gegenwärtig in kanadischen Blättern die bittersten Vorwürfe gemacht werden. Für die Vereinigten Staaten aber ist jetzt die Bahn frei: wenigstens soweit äußere Hindernisse in Frage kommen, steht dem Bau des mittelamerikanischen Kanals nichts mehr im Wege. Aber es darf nicht vergessen werden, daß es in den Staaten selbst eine mächtige Partei giebt, die die allgemeine Kanalbegeisterung aus geschäftlichen Gründen niemals geteilt hat: die großen Überlandbahnen nach dem Stillen Ozean, deren Kapitalkraft durch die gewaltigen Konsolidationen der letzten Jahre ins Ungeheure gewachsen ist und einen bedeutenden Einfluß auf die gesetzgebenden Körperschaften des Staates ausübt. Vor allem aber — und das ist zunächst das Wichtigste — ist man sich immer noch nicht klar darüber, welchen Weg die neue Wasserstraße über die mittelamerikanische Landenge einschlagen soll.

Bekanntlich stehen sich, nachdem der Plan eines Kanals über den Isthmus von Tehuantepec allerseits aufgegeben worden ist, gegenwärtig zwei Projekte

*) Vergl. Grenzboten 1900, Nr. 30.

gegenüber, das amerikanische, das mit der Benutzung des Sees von Nicaragua die Verbindung ins Werk setzen will, und das französische, das die schmalste Stelle des Kontinents zwischen Colon und Panama zu durchschneiden und auf diese Weise eine Wasserstraße zwischen den beiden Ozeanen herzustellen gedenkt. Von diesen beiden hat das Nicaraguaprojekt entschieden den Vorzug, daß hier der Lauf des zukünftigen Kanals schon von der Natur vorgebildet erscheint. An der Südostecke des Sees von Nicaragua tritt als Abfluß der San Juan aus, ein bedeutender Strom, der an Wasserreichtum die Rhone noch übertrifft und sich bei Greytown ins Antillenmeer ergießt; am Westufer des Sees streicht die Wasserscheide bildend ein niedriger Höhenzug (50 Meter) vorüber, hinter dem sofort das Flußthal des Rio Grande beginnt, das zum Stillen Ozean hinabführt. Auf Grund dieser örtlichen Verhältnisse entwarf im Jahre 1887 der amerikanische Ingenieur Menocal einen Plan, der in seinen Grundzügen auch heute noch als maßgebend betrachtet wird. Sein Hauptgedanke besteht darin, die beiden Flußthäler des San Juan und des Rio Grande bei Ochoa und La Flor durch gewaltige Dämme zu sperren, die Gewässer des Oberlaufs beider Ströme bis zur Höhe des Seespiegels aufzustauen und so nach Durchschneidung der niedrigen Wasserscheide im Westen des Sees die zusammenhängende Scheitelsecke des Kanals von Ochoa bis La Flor zu schaffen. Dieser selbst würde bei Greytown am Atlantischen Ozean beginnen, in einer Sohlenbreite von 45 und einer Tiefe von 10,67 Metern zunächst das Küstenland durchschneiden und bei Ochoa das Thal des San Juan erreichen. Auf dieser Strecke würden die passierenden Schiffe durch die Anlage von drei mächtigen Schleusen, deren Kammern, damit sie auch die größten Fahrzeuge aufnehmen können, auf 225 Meter Länge und 25,60 Meter Breite berechnet sind, bis zur Scheitelhöhe des Kanals (33½ Meter überm Meerespiegel) emporgehoben werden. Von Ochoa an wäre dann freie Fahrt auf der Scheitelsecke bis La Flor, wo eine zweite ähnliche Anlage die durchpassierenden Fahrzeuge aufnähme, um sie auf das Niveau des Stillen Ozeans zu senken, den sie nach kurzer Fahrt dem Laufe des Rio Grande folgend bei Brito erreichen würden. Die Gesamtlänge würde 274 Kilometer betragen, wovon 45 Kilometer auf den eigentlichen Kanal im Osten und im Westen, 229 Kilometer auf die Scheitelsecke von Ochoa bis La Flor entfielen. Bringt man die ziemlich umständliche Durchschleusung und die notwendige Verlangsamung der Fahrt in Anschlag, so würde die Durchfahrt höchst wahrscheinlich noch mehr als achtundvierzig Stunden erfordern, während sie bei dem wesentlich kürzern (159 Kilometer) und schleusenlosen Suezkanal im Mittel der drei letzten Jahre 18½ Stunden betragen hat. Die Kosten des Projekts wurden ursprünglich von Menocal nur auf 273 Millionen Mark berechnet, sie sind aber seitdem ständig in die Höhe gegangen. Die von den Vereinigten Staaten eingesetzte Isthmuskanalkommission hat sie in ihrem letzten Bericht auf 792 Millionen Mark geschätzt, und da derartige Anschläge erfahrungsmäßig bei der Ausführung meist bedeutend überschritten werden, so wird der Kanal schwerlich unter einer Milliarde Mark hergestellt werden können, wobei die Verbesserung des gänzlich versandeten Hafens von Greytown noch nicht einmal eingeschlossen ist.

Dieser gewaltigen Bauſumme gegenüber erhebt ſich aber ſofort die Frage, ob ſich denn das Anlagekapital auch nur einigermaßen verzinſen würde, und ihre Beantwortung wird ſehr verſchieden ausfallen, je nachdem man die Einnahmen des neuen Kanals in Anſchlag bringt. Dieſe hängen ihrer Natur nach von der Höhe der Gebühren und der zu erwartenden Frequenz ab, und in dieſer Hinſicht läßt ſich zunächſt nur ſo viel ſagen, daß die Ausſichten beim Nicaraguakanal nicht gerade günſtig ſind; doch fällt dieſe finanzielle Schwierigkeit vollkommen weg, ſobald die Vereinigten Staaten den Bau des Kanals ſelbſt in die Hand nehmen. Denn es iſt klar, daß die Regierung ſich mit einer ganz geringen Verzinſung begnügen könnte, einmal weil ſie jederzeit Geld zu $2\frac{1}{2}$ bis 3 Prozent haben kann, und zweitens weil die neue Waſſerſtraße für ſie auch einen ſehr bedeutenden ſtrategiſchen Wert hat, denſelben etwa wie unſer Nordoſtſeeanal. Die Vereinigten Staaten gewinnen nämlich dadurch die Möglichkeit, ihre Flottenſtreitkräfte bald im mexikaniſchen Golf, bald an der Küſte des Stillen Ozeans zu konzentrieren; ſolche Verhältniſſe wie im Krieg um Kuba, als die Oregon noch in ſiebenundſechzig Tagen von San Franzisko aus das Kap Horn umfahren mußte, um das atlantiſche Geſchwader zu erreichen, würden jedenfalls nicht mehr vorkommen, da durch den Kanal die Fahrt von San Franzisko nach Florida bequem in fünfzehn Tagen gemacht werden könnte. Anderſeits müßte die amerikaniſche Regierung, wenn der Kanal nicht gebaut würde, die paciſiſche Flotte ganz bedeutend verſtärken, wenn ſie auch nur auf die Höhe des engliſchen Geſchwaders gebracht werden ſollte, das ſtändig in der Flottenſtation Eſquimaux (Wanouver) liegt und durch Schiffe aus Oſtaſien leicht verſtärkt werden kann. Dieſer Notwendigkeit wäre der Staat durch den Kanalbau überhoben, könnte alſo den Zinsverluſt auf ſich nehmen, der aus der Anlage erwachſen würde, und ſomit wären die finanziellen Bedenken gegen das Projekt nahezu beſeitigt. Aber nun tritt eine neue Reihe von techniſchen Schwierigkeiten hervor, die in der geologiſchen Natur des Landes begründet ſind. Mehrfach iſt in der letzten Zeit, allerdings hauptſächlich von franzöſiſcher, das heißt nicht ganz uninteressierter Seite, darauf hingewieſen worden, daß die ganze Gegend um den Iſthmus von Nicaragua häufigen Erdbeben ausgeſetzt iſt, das Zentrum dieſer vulkaniſchen Erſchütterungen ſoll ſogar in beſtändigem Vorrücken gegen die projektierte Route des Kanals begriffen ſein. Inſbeſondere hat man an den furchtbaren Ausbruch des Coſeguina vom Jahre 1835 erinnert, deſſen Aſchenregen ein Gebiet von der achtfachen Größe Frankreichs bedeckte; aber auch im See von Nicaragua ſelbſt iſt ein immerwährend thätiger Vulkan, und um ſeine Ufer iſt eine ganze Reihe von Feuerbergen gelagert. Es bedarf aber nur geringer Überlegung, einzusehen, daß bei der eigentümlichen Anlage des Kanals mit ſeinen gewaltigen Staudämmen in der vulkaniſchen Erſchütterung ihrer Grundlagen die Möglichkeit einer Kataſtrophe gegeben ſein würde, wie ſie in gleicher Furchtbarkeit kaum jemals vorgekommen iſt.

Alle derartigen Bedenken ſind beim Panamakanal nicht vorhanden. Allerdings wird die Anlage der Waſſerſtraße hier nicht in dem Maße von der Natur unterſtützt wie beim Nicaraguaprojekt: vor allem hat die Bewältigung

des Rio Chagres, dessen Laufe der Kanal vom Atlantischen Meere her folgt, den Ingenieuren anfangs viele Schwierigkeiten bereitet, die aber jetzt überwunden sind. Dafür ist der Weg jedoch viel kürzer, indem die Gesamtlänge des Kanals nur 75 Kilometer beträgt; die Durchfahrt wird insolgedessen sehr viel weniger Zeit, vielleicht nicht mehr als beim Suezkanal beanspruchen. Ferner sind die Kosten bedeutend geringer, sie werden in dem schon erwähnten Bericht der Kanalcommission auf 600 Millionen Mark geschätzt, wobei zu beachten ist, daß dieser Anschlag auf sehr viel bessern Grundlagen beruht wie beim Nicaraguakanal. Denn hier ist — und das verdient vor allem Beachtung — schon ein sehr bedeutendes Stück Arbeit gethan, sodaß sich der Rest mit einiger Sicherheit abschätzen läßt, während beim Nicaraguaprojekt noch nicht einmal die Vorarbeiten in Angriff genommen worden sind. Dies wird gewöhnlich übersehen. Bekanntlich mußte die alte, von Lesseps begründete Kanalgesellschaft, nachdem sie 1000 bis 1200 Millionen Mark verbaut hatte, im Jahre 1888 liquidieren, unter Umständen, die noch in aller Gedächtnis sind. Ebensoviel aber wie die kolossalen Unterschleife, die dabei ans Tageslicht kamen, hatte zum Ruin der Gesellschaft die Hartnäckigkeit des Herrn v. Lesseps beigetragen, der sich in den Kopf gesetzt hatte, hier wie in Suez einen schleusenlosen Niveaukanal herzustellen. Denn dies verlangte die völlige Durchschneidung der 100 Meter hohen Wasserscheide von Culebra, und an die Aushebung der ungeheuern Erdmassen, die hier nötig war, um das Bett des Kanals in der damals beabsichtigten Tiefe von 9 Metern herzustellen, wurde eine Ansumme von Kraft und Geld verschwendet, woran die Gesellschaft schließlich zu Grunde ging. Diese Schwierigkeiten hat die neue Gesellschaft, die 1894 das Eigentum der alten mit 52 Millionen Mark übernahm, glücklich vermieden, indem sie den Gedanken eines Niveaukanals aufgegeben hat und nunmehr einen Scheitelkanal mit je vier Schleusen an jeder Seite zu schaffen gedenkt, dessen Sohle 20,75 Meter über dem Meeresspiegel zu liegen kommt. Dadurch verringert sich die Dicke der bei Culebra auszuhebenden Erdschicht um annähernd 30 Meter, und ein weiterer Vorzug dieses Projekts besteht in seiner Anpassungsfähigkeit. Falls sich nämlich die Aushebungen auch jetzt noch als zu schwierig erweisen, läßt sich durch zwei weitere Schleusen die Kanalsohle leicht 8,75 Meter höher legen; andrerseits kann man bei raschem Fortschreiten der Erdarbeiten bis auf 9,75 Meter über den Meeresspiegel mit der Sohle hinabgehn, wodurch drei Schleusen wegfallen würden. Nach diesem Plane ist seit 1894 unter der Aufsicht einer internationalen Kommission, die aus sieben französischen, zwei amerikanischen, je einem englischen, einem russischen und einem kolumbischen Ingenieur besteht, rüstig weiter gearbeitet worden, und bis Ende 1900 waren annähernd $5\frac{1}{2}$ Millionen Kubikmeter Erde ausgehoben.

Hierin liegt der Hauptvorteil des Weges über Panama, dem sich aber auch noch andre anschließen. Zunächst bietet dieser Weg für den Verkehr der nordatlantischen und der Golfhäfen mit der Westküste Südamerikas entschieden die kürzere Verbindung, während die Verringerung des Weges, die der Nicaraguakanal für den Handel nach Ostasien und den Pacificstaaten der Union zuwege bringt, reichlich durch die längere Zeit aufgehoben wird, die zu seiner

Durchfahung nötig ist. Ferner verfügt der Panamakanal an seinen beiden Endpunkten über zwei vortreffliche, vielbesuchte Handelshäfen, Colon und Panama, wogegen in Greytown und Brito erst neue Hafenanlagen mit großen Kosten geschaffen werden müßten. Endlich aber kann von technischen Bedenken beim Panamakanal keine Rede sein; in einem Umkreis von 300 Kilometern findet sich kein thätiger Vulkan, und seit der frühesten Quartärperiode hat nachweislich keine gewaltfame Veränderung des Geländes stattgefunden. Unter diesen Umständen ist es also sehr wohl begreiflich, daß sich seit einiger Zeit in Amerika der Gedanke durchgesetzt hat, die französische Panamagesellschaft auszukufen und das von ihr begonnene Werk zu vollenden. Zugleich wäre das für die Gesellschaft selbst die glücklichste Lösung; denn zur Vollendung ihrer Arbeiten braucht sie noch etwa 400 Millionen Mark, und die Geldbeschaffung wird angesichts der drohenden Konkurrenz des amerikanischen Nicaraguakanals immer schwieriger. Infolgedessen hat die Gesellschaft durch ihren Direktor Gutin mit der amerikanischen Regierung Verhandlungen angeknüpft, die aber bis jetzt noch nicht zum Abschluß gekommen sind, da man sich über die Höhe des Kaufpreises nicht einigen kann. Die Franzosen bewerten die geleistete Arbeit mit Einschluß des Kaufgelds für die Konzession auf reichlich 400 Millionen Mark, die Amerikaner dagegen wollen keineswegs mehr geben, als der Kostenunterschied zwischen den beiden Kanalprojekten beträgt, also höchstens 200 Millionen Mark. Übrigens hat die Sache noch einen andern Haken, da auch die politischen Verhältnisse in Frage kommen. Die kleinen mittelamerikanischen Republiken sind vollkommen in der Hand des mächtigen Nachbarn und haben diesem schon vertragsmäßig das Eigentum des Kanals zugestanden; in Kolumbien dagegen liegen die Dinge wesentlich anders. Durch den Kauf würden die Vereinigten Staaten zunächst in den Vertrag eintreten, den die französische Gesellschaft mit Kolumbien geschlossen hat; dieser aber läuft nur auf neunundneunzig Jahre und bestimmt, daß nach dieser Frist der Kanal an Kolumbien fallen soll. Damit ist natürlich den Amerikanern nicht gedient; ob sich aber Kolumbien auf eine Änderung einläßt, das ist bei dem tiefen Mißtrauen, von dem alle Staaten des lateinischen Amerikas gegen die Union erfüllt sind, mindestens zweifelhaft. Übrigens erklärt sich daraus auch die gespannte Aufmerksamkeit, mit der die amerikanische Regierung den Verlauf des mittelamerikanischen Bürgerkriegs verfolgt: sollte es zum äußersten kommen, so wird sie unzweifelhaft für Kolumbien eintreten, weil es da etwas zu fischen giebt. Wenn dagegen gegenwärtig in der amerikanischen Presse wieder und wieder betont wird, daß der Kongreß in seiner überwiegenden Mehrheit für Nicaragua sei, so ist das wohl nur ein Manöver, das auf den Kaufpreis des Panamakanals drücken soll; thatsächlich hat denn auch die Gesellschaft neuerdings nach dem Rücktritt Gutins den Kaufpreis auf 170 Millionen Mark ermäßigt. Auch wenn der Kongreß sich jetzt für Nicaragua entscheiden sollte, so würde doch einem spätern Ankauf nichts im Wege stehn; denn auch ein Kongreßbeschluß kann aufgehoben werden, und sobald die politischen Bedenken nicht mehr vorhanden sind, verdient die Panamaroute in jeder Hinsicht den Vorzug.

Wie aber auch schließlich die Entscheidung ausfallen mag — daß der Kanal gebaut wird, ist vollkommen sicher, und da ist es immerhin von Interesse, sich die Veränderungen des Weltverkehrs zu vergegenwärtigen, die die Eröffnung der neuen Wasserstraße zur Folge haben wird. Noch immer begegnet man hier und da der Ansicht, daß dadurch der Handel Europas mit Ostasien und Australien von seiner bisherigen Bahn abgelenkt werden würde. Aber wie wenig davon die Rede sein kann, zeigt ein Blick auf die nachfolgende Tabelle, in der die Entfernungen von Liverpool nach verschiedenen Plätzen des fernen Ostens in Seemeilen angegeben sind, je nachdem der Weg dorthin über Suez, Panama oder Nicaragua gewählt wird.

Von Liverpool nach:	über Suez	über Panama	über Nicaragua
Singapur	8300	16150	15830
Hongkong	9730	14710	14400
Manila	9620	15360	15050
Schanghai	10600	13850	13530
Jokohama	11650	12800	12480
Melbourne	11670	13340	13080
Sydney	12240	12765	12510
Auckland (Neuseeland) . . .	13550	11980	11730

Danach sind also die wichtigsten Häfen Ostasiens über Suez immer noch bedeutend schneller zu erreichen als über den Isthmuskanal, der somit lediglich für den Verkehr mit Neuseeland in Betracht käme. Aber auch da gewährt der alte Weg Vorteile: indem er an lauter alten Kulturländern vorbeiführt, die miteinander in lebhaftem Güteraustausch stehen, bietet er die beste Gelegenheit zur Auffüllung der Ladung und zu Teilfrachten, eine Gelegenheit, die auf dem westlichen Wege fast ganz fehlen würde. Dieser wird also hauptsächlich von solchen Schiffen benutzt werden, die gleich mit voller Ladung nach Australien und Ozeanien von Europa abgehen, wobei allerdings ins Gewicht fällt, daß die Tiefenverhältnisse der neuen Wasserstraße viel größeren Schiffen die Durchfahrt erlauben würden, als der neuerdings auf 8 Meter Tiefe gebrachte Suezkanal. Aber in den acht Jahren, die sicher noch bis zur Vollendung des Isthmuskanals vergehen werden, wird die bekanntlich sehr kapitalkräftige Suezgesellschaft ihr Fahrwasser so weit vertieft haben, daß der Durchgang auch den größten Schiffen keine Schwierigkeiten mehr bereiten wird. Somit kommt für den Kanal hauptsächlich der Handel zwischen Ostasien und Ostamerika in Betracht, der Jahr für Jahr an Bedeutung zunimmt. Allerdings ist für die atlantischen Plätze, die im Vergleich mit Liverpool etwa 1900 Seemeilen weiter von Gibraltar und 2500 bis 2600 Meilen näher an Greytown und Colon liegen, der Vorteil gar nicht so bedeutend, wie man gewöhnlich annimmt: Singapur, Hongkong, Manila können auf dem östlichen Wege auch von Newyork aus schneller erreicht werden, und erst für die nordchinesischen, japanischen und australischen Häfen gewährt die Reise durch den Isthmuskanal eine Verkürzung, die stärker ins Gewicht fällt. Um so günstiger liegt die Sache für Neworleans, das mit der prachtvollen, tief ins Herz des amerikanischen Großindustriengebiets führenden Wasserstraße des Mississippi und Ohio im Rücken unzweifelhaft bestimmt ist, ein Handelsplatz ersten Ranges

und das Hauptausfallsthor der amerikanischen Industrie nach den Ländern des fernen Ostens zu werden. Alles in allem genommen läßt sich so viel sagen, daß der amerikanische Handel mit China, Japan, Australien und Ozeanien, sofern er nicht durch besonders billige Eisenbahntarife über San Franzisko und die übrigen westlichen Häfen geleitet werden sollte, sich in Zukunft der neuen Wasserstraße bedienen wird.

Stärker freilich wird die Veränderung sein, die der Verkehr nach der Westküste Amerikas durch den Kanalbau erleidet. Während gegenwärtig der Weg ums Kap Horn oder durch die Magellanstraße für europäische und amerikanische Schiffe so ziemlich derselbe ist, gelangt Nordamerika durch den Kanal bedeutend in Vorteil, wie ein Vergleich der in Frage kommenden Entfernungen beweist (Hamburg-Colon 5100, Liverpool-Colon 4530, Newyork-Colon 2000 Seemeilen). Aber auch für europäische Dampfer tritt eine wesentliche Fahrtverkürzung ein, wie sich aus folgenden Zahlen ergibt.

Von Liverpool nach:	über die Magellanstr.	über Panama	über Nicaragua
Balparaiso	8950	7600	8550
Callao	10400	6150	7100
Guyaquil	11150	5400	6320
Punta Arenas (Costarica)	12420	5080	5020
Acapulco	13450	6100	5800
San Franzisko	15400	8050	7750

Dennoch erscheint es fraglich, ob der ganze europäische Handel nach der Westküste den neuen Weg einschlagen wird. Die hauptsächlichsten Massengüter, die von dort zu uns kommen, sind Holz und Weizen aus Kalifornien, Erze und Salpeter aus Peru und Chile: sie alle werden vorwiegend in großen Seglern transportiert, die jedoch wegen der Windstille den Kanal nicht benutzen können. Nun beträgt die Segelschiffsfracht nach San Franzisko etwa 17 bis 20 Mark für die Tonne; sollte an deren Stelle die Beförderung durch Dampfer treten, so würden sich die Frachtkosten mit Einschluß der Kanalgebühren mindestens um 15 bis 20 Mark erhöhen. Wenn nun auch die Weizentransporte eine solche Mehrbelastung allenfalls ertragen könnten, die Erz- und Salpeterfrachten könnten es nicht: sie würden also nach wie vor ihren Weg ums Kap Horn nehmen. Auch die Veränderung im Passagierverkehr wird nicht allzugroß sein, da viele Reisende nach der Nordwestküste Südamerikas schon jetzt den Weg über Panama wählen, und für die amerikanischen und die mexikanischen Häfen der Westküste bleibt die Beförderung über San Franzisko schneller und vor allem angenehmer, da sie größtenteils durch gemähigte Breiten geht.

Demnach ist es also im wesentlichen der Verkehr Amerikas nach den Pacificländern, der an dem Zustandekommen der neuen Wasserstraße interessiert ist, und auch insofern hat es seine Berechtigung, daß die Vereinigten Staaten von Anfang an die ganze Angelegenheit als eine rein amerikanische behandelt wissen wollten — eine Auffassung, die sie in jahrelangem diplomatischem Kampf gegen England jetzt endlich durchgedrückt haben. Gewiß wird auch ein Teil des europäischen Handels nach dem Stillen Ozean den neuen Weg einschlagen, aber allzugroß wird er nicht sein, und so sind die Aussichten für die Frequenz

des Kanals nicht gerade günstig zu nennen. Die verschiedenen Schätzungen schwanken zwischen 4 und 10 Millionen Nettotonnen; von ihnen stellt die gewöhnlich angenommene Angabe Colquhouns, der für 1905 eine Frequenz von 7 Millionen Tonnen voraussagt, ungefähr die arithmetische Mitte dar. Bedenklich muß es aber stimmen, wenn der Chef der amerikanischen Statistik den zu erwartenden Verkehr neuerdings nur auf eine Million Tonnen veranschlagt. Dabei scheint außer acht gelassen zu sein, daß infolge des Kanalbaus Nordamerika sicherlich in einigen Massenartikeln, wie Kohle und Eisen, die hauptsächlichliche Versorgung eines großen Teils der Pacifickländer übernehmen wird; aber auch wenn man dies in Betracht zieht, wird eine Schätzung auf 5 Millionen Nettotonnen eher noch zu hoch als zu niedrig erscheinen. Nimmt man nun für den Nicaraguakanal bei einer Bau Summe von 1000 Millionen Mark und jährlichen Unterhaltungskosten von 20 Millionen Mark eine fünfprozentige Kapitalverzinsung an, so wären 70 Millionen Mark jährlich aufzubringen, sodas demnach die Gebühren mit annähernd 15 Mark pro Tonne anzusetzen wären. Übernimmt der Staat den Bau, so wäre nur eine 2 $\frac{1}{2}$ prozentige Verzinsung nötig, und die Gebühren würden sich auf etwa 9 Mark ermäßigen. Günstiger liegt die Sache für den Panamakanal, dessen Baukosten nur etwa 600 Millionen sein werden. Rechnet man hier 5 Prozent Kapitalverzinsung, 1 Prozent Amortisation und bei der geringern Länge etwa 7 Millionen Unterhaltungskosten, so müßten jährlich 43 Millionen herausgewirtschaftet werden; die Gebühren würden sich demnach nicht ganz auf 9 Mark stellen, also immer noch höher als im Suezkanal, wo sie 7,50 Mark für die Nettotonne betragen, ganz abgesehen davon, daß die Suezkanalgesellschaft bei ihrer glänzenden Dividende die Durchgangsgebühren leicht herabsetzen könnte. Alles in allem genommen wird also der Bau der mittelamerikanischen Wasserstraße auch nicht entfernt eine derartige Umwälzung des Weltverkehrs hervorrufen, wie sie seinerzeit die Eröffnung des Suezkanals im Gefolge gehabt hat.

Th. Lenschau



Hellenentum und Christentum

3. Sokrates, Plato und Aristoteles



icht als Reformatoren der Volksreligion oder gar als Stifter einer neuen Religion sind Sokrates und seine großen Schüler aufgetreten. Aber ihre Bemühungen um die sittliche Hebung des Griechenvolks nötigten sie, den vernünftigen Kern aller Religion aufzudecken und damit den Grund zu legen für die Theologie der Kulturvölker der Zukunft. Die Religion des xenophontischen

Dem zweiten Aufsatz dieser Serie (im vorjährigen vierten Bande S. 534) hatte ich die Bemerkung vorausgeschickt, daß ich u. a. Jakob Burckhardts Griechische Kulturgeschichte benutzt hätte und in einer Anmerkung beigefügt: „Burckhardt soll die Veröffentlichung der unter