



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

**Die Grenzboten**

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

Die zukünftige Welthandelslinie rund um die Erde

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



## Die zukünftige Welthandelslinie rund um die Erde

Die Hamburg-Amerika-Linie hat mit dem Gouldschen Eisenbahntrüft, der die Verbindungen zwischen Newyork und Kansas City beherrscht, und mit der Stilwell'schen Bahngesellschaft, die eine Linie von Kansas City nach dem mexikanischen Hafen Topolobampo am Stillen Ozean baut, eine Verkehrsallianz geschlossen, die ihr demnächst die Kontrolle über einen fortlaufenden Handelsweg rund um die Erde geben wird, da sie ihrerseits auch eine Linie von Topolobampo nach Ostasien einrichten will und schon Linien von Hamburg nach Ostasien und Newyork im Betrieb hat. Wenn auch die Vollendung der Stilwell'schen Eisenbahn noch einige Jahre dauern wird, so ist es doch unstreitig ein neues Zeichen von dem weitschauenden Scharfsinn des Generaldirektors Ballin, daß er es verstanden hat, sich nach vielen vergeblichen Vertragsverhandlungen mit andern pazifischen Eisenbahngesellschaften jetzt mit einem Eisenbahnunternehmen zu assoziieren, das voraussichtlich nach seiner Vollendung eines der wichtigsten in Nordamerika sein wird.

Die Stilwell'sche Linie, die den offiziellen Namen Kansas City, Mexico and Orient Railway führt, wird in Verbindung mit der Gould-Linie die kürzeste nordamerikanische Verbindung zwischen dem Stillen und dem Atlantischen Ozean sein, und zwar ungefähr fünfhundert englische Meilen kürzer als irgendeine der jetzigen Pacifcibahnen. Sie erreicht den Golf von Kalifornien an der Stelle, wo er in den Ozean mündet. Topolobampo ist der einzige Hafen an der pazifischen Küste, wo die größten Seeschiffe direkt an die Küste kommen und ihre Ladungen löschen oder laden können ohne zu leichtern. Der Hafen liegt in einer weiten natürlichen Bucht, die nach dem Ozean zu eine verhältnismäßig schmale Einfahrt hat und gegen Winde gesichert ist. In bezug auf die günstige geographische Lage kann auf dem amerikanischen Kontinent nur Rio de Janeiro mit Topolobampo verglichen werden. Daß es sich nicht eher zu einem Hafenplatz ersten Ranges entwickeln konnte, lag allein an der sich zwischen ihm und dem Hinterlande auf-

türmenden Sierra Madre, die bis jetzt nur auf einigen Saumpfadern und auf diesen auch nur unter großen Mühen und Gefahren passiert werden kann.

Porfirio Diaz, der seit einem Menschenalter mit der Staatsklugheit eines Bismarck die Geschichte der Vereinigten Staaten von Mexiko lenkt, hat dem Stillwellischen Unternehmen seine ganze Gunst zugewandt und ihm, zusammen mit den mexikanischen Staaten Chihuahua und Sinaloa, deren Gebiet direkt durchschnitten wird, eine Subvention von 3500000 Dollar gewährt, außer sehr wertvollen Bergbaugerechtigkeiten und Holznutzungen. Als Don Porfirio vor dreißig Jahren den Präsidentenstuhl bestieg, hatte das Land drei Jahrhunderte unter dem grausamen Regiment der blutgierigen spanischen Unterdrücker geseufzt und darauf sechzig Jahre Revolutionen und Bürgerkriege und endlich die französische Invasion mit ihren Folgen durchgemacht. Von einer mexikanischen Nation als solcher konnte damals keine Rede sein. Zwanzig verschiedene Staaten, durch sehr wenig gemeinsame Interessen aneinandergeknüpft, von den verschiedensten Völkerstämmen bewohnt, standen infolge des Mangels fast jeder Verkehrswege miteinander kaum in Verkehr. Reisen, sogar zwischen benachbarten Städten, konnten nicht ohne bewaffnete Eskorte ausgeführt werden. Es herrschten Gewalt und Willkür, und die politische Macht lag in der Hand gewissenloser Räuber, die die immer nur kurze Zeit ihrer Regierung benutzten, sich und die Ihrigen zu bereichern. Die große Masse des Volkes war unwissend und abergläubisch; es gab keine Schulen außer den wenigen, die die katholischen Priester errichtet hatten. Es gab keine moderne Industrie, und Landwirtschaft und Bergbau wurden in der primitivsten Weise der Urväter ausgeübt.

Aus diesem Chaos hat ein einziger Mann das moderne Mexiko geschaffen und in dreißig Jahren vier Jahrhunderte nachgeholt. Es kann allen Anhängern der utopistischen Theorien, wonach die Masse und nicht die großen Männer die Geschichte machen sollen, nur empfohlen werden, sich nach Mexiko zu begeben, nachdem sie vorher die Werke von Humboldt, Prescottt und Richthofen über die dortigen Zustände vor 1875 gelesen haben. Keiner hat es damals für möglich gehalten, daß das Land in absehbarer Zeit aus seinem politischen Intriguenpiel herauskommen und sich wirtschaftlich entwickeln könnte. Jetzt ist nur einer Herr im Lande, und niemand sonst darf sich mit Politik beschäftigen. Die Sicherheit des Lebens und des Eigentums sind größer als in irgendeiner andern amerikanischen Republik, die Union nicht ausgenommen, und rücksichtslos pflegt Don Porfirio durchzugreifen, wenn sich ein Beamter oder ein Richter erdreistet, das Recht zu beugen. Die Landwirtschaft hat sich durch große Bewässerungsanlagen quantitativ und qualitativ gehoben, viele neue Industrien sind entstanden, der Bergbau exportiert jährlich für 130 Millionen Pesos Produkte. Ein Eisenbahnnetz von 12000 englischen Meilen Länge ist geschaffen und zum größten Teil unter die Kontrolle der Regierung gebracht worden. Von den Seehäfen sind Veracruz, Tampico und Guayacualcos am Atlantischen und Salina Cruz am Pazifischen Ozean für den modernen Seeschiffverkehr eingerichtet worden.

Zwischen den zuletzt genannten Häfen liegt der Isthmus von Tehuantepec, dessen Eisenbahnen jetzt endlich nach jahrelanger Mißwirtschaft des englischen Unternehmers in einen brauchbaren Zustand versetzt worden sind und darum voraussichtlich bis zu der in immer weitere Fernen gerückten Eröffnung des Panamakanals eine wichtige Rolle im Transithandel spielen werden, vorausgesetzt, daß es gelingt, die Sandbarre vor Salina Cruz dauernd zu beseitigen und den tiefgehenden modernen Dampfern die Landung zu ermöglichen, ohne daß sie zu leichtern brauchen.

Viel bedeutender ist aber jedenfalls die Stillwell'sche Eisenbahn, da sie nicht nur auf den Transitverkehr angewiesen ist, sondern die stetig steigende Produktion des Westens der Vereinigten Staaten von Amerika und Mexikos aufnehmen wird. Die Linie führt durch die amerikanischen Staaten Kansas, Oklahoma und Texas und durch die mexikanischen Staaten Chihuahua und Sinaloa. Kansas City, das zweitgrößte Eisenbahnzentrum der Union, ist der Sammel-punkt der ungeheuern und schnellwachsenden Exportproduktion von Weizen, Mais, Mehl, frischem Fleisch und Fleischkonserven. Oklahoma und Texas werden ihre Baumwolle direkt nach China und nach Japan senden können, und die steigende Nachfrage dieser Länder nach amerikanischen Manufakturwaren, insbesondere nach Maschinerie, wird der neuen Bahnlinie ebenfalls große Frachten sichern. Chihuahua ist durch seinen Viehreichtum, aber mehr noch durch seinen Bergbau von Bedeutung. In der Nähe der Hauptstadt des Staates deselben Namens liegt die Santa-Eulalia-Silbermine, die eine der reichsten der Welt ist. In den Bergen sind ungeheure Strecken Urwald, die infolge der mexikanischen Konzession von der Eisenbahngesellschaft zu Schwellen, zu Brennmaterial für Lokomotiven und zu Grubenhölzern ausgenutzt werden können. Der Bergbau in der Sierra Madre wird infolge der neuen Eisenbahnlinie aller Voraussicht nach einen ganz staunenswerten Aufschwung nehmen, da gerade dort viele Minen sind, bei denen schon jetzt das Vorkommen großer Lager von Kupfer, Silber, Gold, Blei und andern Erzen festgestellt ist, die nur deshalb nicht ausgebeutet werden können, weil die Erze nicht reichhaltig genug sind, als daß sich ihr tagelanger Transport auf dem Maultierrücken verlohnte. Nun haben aber die neuen wissenschaftlichen Methoden die Verhüttung auch der am wenigsten reichhaltigen Erze ermöglicht. Sobald aber die Eisenbahn den Transport der für die Hochofen nötigen Kohle und von Holz zu rentablen Preisen erlauben wird, werden überall Schmelzwerke entstehen, um die geringhaltigen Erze an Ort und Stelle zu verhütten, während die reichhaltigen Erze nach beliebigen Orten verfrachtet werden können.

Die Entwicklung der pazifischen Welt wird ebenfalls für die Stillwellbahn von großer Bedeutung sein. Japans und Chinas Handel mit Amerika ist in starkem Aufschwunge begriffen, während die Philippinen und Hawaii unter dem belebenden amerikanischen Einfluß an kommerzieller Bedeutung gewonnen haben. In Australien und in Neuseeland hat sich eine neue Nation gebildet, auf einem

Kontinent, der reich an natürlichen Hilfsquellen ist, und auch diese wird durch die neue Bahn in nähere Verbindung mit den Vereinigten Staaten gebracht als bisher. Dasselbe gilt von der pazifischen Küste von Südamerika und von der langen Westküste Mexikos, die in den letzten Jahrhunderten zugunsten der Ostküste stark vernachlässigt worden ist, während vordem ein eifriger Handelsverkehr mit China bestand, der erst jetzt wieder begonnen hat.

Die Vollendung der Bahn wird voraussichtlich wegen der ungeheuern Schwierigkeiten, die die Sierra Madre bietet, noch mehrere Jahre in Anspruch nehmen. Die Ingenieure haben die gesamte Länge von 1629 englischen Meilen vermessen; Teilstrecken der Bahn in Kansas, Oklahoma und Chihuahua sind schon im Betrieb.

Die Persönlichkeit des Präsidenten Stilwell, der früher die Bahn von Kansas City nach Port Arthur, einem der Haupthäfen des Golfes von Mexiko, erbaute, bürgt dafür, daß die Bahn so schnell vollendet sein wird, als es der Stand der modernen Technik und die örtlichen Verhältnisse nur irgend erlauben.



## Über den Brenner

Von Otto Kaemmel

### 1



on den zahllosen Reisenden, die alljährlich über den Brenner nach dem Süden ziehn, sind sich nur wenige bewußt, daß sie einer uralten, schon seit Jahrtausenden begangnen Straße folgen, ja daß dieser Paß seit wenigstens einem Jahrtausend der wichtigste aller Alpenpässe geworden ist. Denn erstens bildet er eine der kürzesten Linien zwischen Deutschland und Italien, sodann überschreitet er nur eine Gebirgskette, die Zentralkette, zu der von beiden Seiten tief einschneidende Quertäler den Zugang vermitteln, vom Norden, vom Innthale her die Sill, vom Süden die Gfösch und der Eisack; weiter ist die Einsattelung so niedrig wie bei keinem einzigen der großen Pässe westlich des Brenners, denn die Paßhöhe beträgt nur 1367 Meter, liegt noch unterhalb der Baumgrenze und ist der Lawinengefahr nicht ausgesetzt; endlich führt die südliche Fortsetzung der Brennerstraße nicht nur in den fruchtbarsten und reichsten Teil Italiens, die Potiefebene, sondern auch über den Apennin geradeswegs ins Herz der Halbinsel, und ihre Bedeutung wird dadurch gesteigert, daß östlich vom Brenner auf einer Strecke von 150 Kilometern kein einziger fahrbarer Übergang existiert.

Die ersten, die über den Brenner nach Süden zogen, müssen die Räter gewesen sein, die später zu beiden Seiten der Zentralkette bis nach Verona und Feltre wohnten, und deren Stammesgenossen, die Etrusker (Rasenna), bis zum