



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Deutsche Erfolge in Venezuela

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



Deutsche Erfolge in Venezuela



Unter den Freistaaten Südamerikas hat uns Deutschen Venezuela bisher wohl am fernsten gestanden. Und doch ist es der Staat, wo deutscher Unternehmungsgeist schon früh einzusetzen versucht hat.

Der Augsburger Handelsherr Bartholomäus Welser stellte an Kaiser Karl V. den Antrag, ihm für die zwölf Tonnen Goldes, die ihm sein Haus vorgeschossen hatte, einen Landstrich in der neuen Welt als Pfand zu überlassen. Unter gewissen Bedingungen gab der Kaiser den Welsern die Gegend um Caracas als Lehen. Am 24. Februar 1528 landete denn auch Ambrosius Alfinger an dieser Küste mit einigen Schiffen, um als Statthalter der Welsler das Gebiet zu übernehmen. In seinem Gefolge befand sich außer Abenteurern deutscher und spanischer Herkunft eine größere Anzahl deutscher Bergleute. Die Unternehmungen des Welserschen Statthalters waren aber nicht so vom Glück begünstigt wie die der spanischen Eroberer. Alfinger verlor auf einem Zuge gegen die Indianer durch einen vergifteten Pfeil sein Leben, und auch sein Nachfolger, Georg Frohmuth von Speier, hatte keinen Erfolg bei seinen Unternehmungen ins Innere. Nachdem Philipp von Hutten und auch ein Welser 1540 durch den Spanier Carabajal, den Statthalter von San Domingo, hingerichtet worden waren, verzichteten die Welsler auf ihre Rechte. Es sind zwar in diesen zwanzig Jahren viele Deutsche nach Venezuela gekommen, doch scheinen jetzt keine Abkömmlinge mehr von ihnen vorhanden zu sein. Nach diesem Mißerfolg haben sich die Augsburger Kaufherren, deren Macht ja auch bald darnach allmählich niederging, nicht wieder in ähnlichen Unternehmungen versucht.

Freilich lud Venezuela zu solchen Unternehmungen auch gar nicht ein. Seit der Befreiung von dem spanischen Joch hat gerade dieser Staat am längsten unter der Schreckensherrschaft einer kleinen Partei zu leiden gehabt. Immer wiederholten sich die Parteikämpfe. Erst seit 1870, wo die Partei der Föderalisten nach einem furchtbaren Bürgerkriege die Oberhand über die Unitarier bekam, haben sich die innern Verhältnisse günstiger gestaltet. Unter dem Präsidenten Guzman Blanco, dem großen Reformator Venezuelas, sind auch in diesem Staate geordnete Verhältnisse eingetreten. Er sorgte auch für Herstellung von Fahrstraßen, um die Erzeugnisse des reichen Landes dem

Weltmärkte zuzuführen. Noch kurz vor seinem Rücktritt nahm er den Ausbau eines Eisenbahnnetzes in Angriff.

Die ersten Bahnen in Venezuela bauten englische Gesellschaften. 1888 gelang es aber Friedrich Krupp durch den Oberingenieur L. M. Müller aus Frankfurt a. M., die Erlaubnis zum Bau der „Großen Venezuelaeisenbahn“ zu erwirken. Die deutsche Firma Lefseur, Römer & Co. in Caracas vollzog den Vertrag mit der venezolanischen Regierung, und deutsche Häuser, an deren Spitze die Norddeutsche Bank in Hamburg und die Berliner Diskontogesellschaft standen, schossen das Betriebskapital vor. Die Baukosten haben bisher gegen 70 Millionen Mark betragen, für die die Regierung von Venezuela eine Verzinsung von 7 Prozent auf 99 Jahre gewährleistet hat. Die Bahn soll Caracas, die Hauptstadt der Vereinigten Staaten von Venezuela, mit San Carlos, einer Stadt in den Planos des obern Stromgebiets des Orinoco, in Verbindung setzen, und zwar sollen dadurch die Erzeugnisse der reichen, gebirgigen Kaffeebezirke den Ausfuhrhäfen näher gebracht und die fruchtbaren Ländereien in dem Quellgebiet des Orinoco erschlossen werden.

Am 1. Februar ist dieses Werk deutscher Thatkraft zum vorläufigen Abschluß gebracht worden. Die Strecke Caracas-Balencia ist dem Verkehr übergeben worden. Bei der Eröffnung waren alle hohen Würdenträger des Landes zugegen. Auch das deutsche Reich war durch den Ministerresidenten, den Grafen Kleist-Tychow, vertreten und durch das Offizierkorps des deutschen Kriegsschiffs „Stein,“ das besonders zu diesem Zwecke nach Venezuela geschickt war.

Die eröffnete Linie verbindet die beiden wichtigsten Städte des Landes, Caracas und Balencia, und hat eine Länge von 180 Kilometern, von denen, wie das Zentralblatt der Bauverwaltung mitteilt, 74 Kilometer allerschwierigste Gebirgsbahn sind, die 3 Millionen Kubikmeter Felsbewegung erforderlich machten. Außerdem mußten 86 Tunnel von 5200 Metern Gesamtlänge, 60 eiserne Thalüberbrückungen und 14 kleinere eiserne Brücken erbaut werden. Die Bahn ist schmalspurig, im Anschluß an die englischen Linien La Guaira-Caracas und Balencia-Puerto-Cabello, mit denen die deutsche Bahn verbunden ist. Der Bau der Bahn wurde gleichzeitig von zwei Seiten her, von Caracas und von Balencia, in Angriff genommen.

Die Oberleitung des ganzen Unternehmens lag in den Händen des königlichen Regierungsbaumeisters Karl Bloch, dem als betriebstechnisches Mitglied Th. Dietrich, als kaufmännisches L. Schiricke, außerdem die Oberingenieure Gustav Knoop in Balencia und E. Sfermeyer in La Victoria zur Seite standen. Als technischer Direktor war anderthalb Jahre lang der königliche Eisenbahnbauinspektor Paul Schachert, ein vorzüglicher Ingenieur, thätig, der am 12. März 1892 in Caracas einem typhösen Fieberanfall erlag, da er sich, unermüdet wie immer, kaum genesen, auf der Baustraße den schwersten An-

strengungen unterzog. Das preußische Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat in überaus freundlicher Weise für die Durchführung des großartigen Werkes die Herren Block und Sfermeyer aus dem Staatsdienste beurlaubt.

Das Unternehmen macht den deutschen Baumeistern alle Ehre. Es ist eine Gebirgsbahn, die sich an Großartigkeit der Anlage den berühmten Gebirgsbahnen Europas ebenbürtig an die Seite stellt. Es ist eine Lust, dies Werk zu sehen, das tadellos und sicher angelegt ist und nach der Meinung eines Nordamerikaners eigentlich viel zu schade für Südamerika ist. Die Bahn bewegt sich fast nur in Krümmungen; die längste gerade Strecke der ganzen Linie beträgt nicht mehr als 500 Meter. Auch an landschaftlichen Schönheiten ist die neueröffnete Strecke sehr reich. Die Bahn durchläuft in allmählichem Anstieg das prachtvolle Thal von Caracas. Links und rechts ziehen sich üppig grünende Mais- und Zuckersfelder hin bis zu den einsassenden Ketten der Küstengebirge, die sich etwa 300 bis 400 Meter über die Thalsole erheben. Die Landschaft gewinnt noch besonders dadurch an Reiz, daß eine Weidenart, die unsern Pyramidenpappeln gleicht, ziemlich häufig auftritt; hie und da zeigen sich auch schon die prächtigen Königspalmen.

Neun Kilometer von Caracas entfernt liegt Antimano, der beliebte Sonntagsausflugsort der Bewohner von Caracas. Es ist das eine überaus liebliche Villenstadt. Auch der deutsche Ministerresident hat hier seine Wohnung. Er bewohnt das hübsche Landhaus des frühern Präsidenten Guzman Blanco, der schon seit einigen Jahren in Paris lebt. Von Antimano an wird das Thal bedeutend schmaler, und an den näherrückenden Bergwänden zeigen sich Kaffeepflanzungen. Von der nächsten Haltestelle Las Adjuntas an verengt sich das Thal so, daß die Bahn vollständig in die Bergwand eingemeißelt werden mußte. Nun geht es durch Tunnel und über hohe Thalüberbrückungen unter fortwährender Steigung und unaufhörlichen Krümmungen weiter. Plötzlich öffnet sich das Thal zu einem weiten, rings von Bergen umgebenen Kessel. In der Mitte liegt eine freundliche Ortschaft von 5000 Einwohnern, Los Teques. Dieser Haltepunkt, der 29 Kilometer von Caracas entfernt ist, liegt ungefähr 200 Meter höher, in außerordentlich gesunder Gegend. Der nächste Ort heißt El Cucanto. Von hier aus schweift der Blick wieder über ein großartiges Bergland bis zu den Cordilleren, die das Thal des Tuyflusses einsassen. Über Mostaza gelangt man dann nach La Victoria, dem Hauptsitze des Kaffeebaues. Von La Victoria geht die Bahn über Cagua, das an dem gut bevölkerten Nordufer des Valenciaees liegt, nach Valencia. Die ganze Gegend von Los Teques an, die sonst ihren Kaffee mühselig auf Karren und Maultieren fortschaffen mußte, die bei schlechtem Wetter in den grundlosen Wegen oft stecken blieben, kann nun ihre gesamte Ernte auf der deutschen Bahn verladen. An die Vollendung dieses Werkes knüpft man in Venezuela die größten und vielseitigsten Hoffnungen, umso mehr, da die Eisenbahn den fruchtbarsten,

bevölkerststen und gesündesten Teil des Küstengebiets durchschneidet und zur Anlegung von Pflanzungen schon ermuntert hat und noch weiter anregen wird. Ein Gebiet, das an Größe fast Norddeutschland gleichkommt, ist dieser deutschen Bahn gewissermaßen zinspflichtig geworden.

Hoherfreulich ist auch die Thatsache, daß zu dieser deutschen Bahn nur deutsches Material geliefert worden ist, und zwar in einem Gesamtgewicht von 50000 Tonnen. Die Schienen zeigen den Stempel von F. Krupp, die eisernen Schwellen, auf denen durchweg das Geleise ruht, entstammen der Dortmunder Union. Die eisernen Brücken, die besonders konstruirt werden mußten, da kein Stück davon eine Maultierlast überschreiten durfte, lieferte außer der Dortmunder Union auch die „Gute Hoffnungshütte“ in Oberhausen. Die Lokomotiven tragen den Namen der Maschinenfabrik von Hartmann in Chemnitz. An den Personen- und Güterwagen, die an Ausstattung nichts zu wünschen übrig lassen, lesen wir die Köln-Deutzer Firma van der Zypen & Charlier; die Achsen und Räder lieferte wieder Krupp. Überall also sehen wir hier deutsches Geld im Auslande arbeiten und nehmen mit Freuden wahr, wie außerordentlich befruchtend und belebend das auf unsre Industrie zurückwirkt. Wie sicher ist doch dieses Geld angelegt, im Vergleich zu dem, das in den Papieren halbverkrachter Staaten wie Portugal, Serbien und Griechenland steckt!

Die deutsche Bahn hat auch eine Menge von Deutschen ins Land geführt. Außer den Baumeistern sind hier auch Monteure, Maschinenführer, Schlosser und Maurer thätig, die alle lohnende Arbeit haben. So wurde den Maurern vertragsmäßig außer mehrjähriger Arbeit und freier Überfahrt — die auf einem deutschen Kriegsschiffe stattfand — ein Monatslohn von 450 Mark zugesichert. Aber auch schon früher hatten Deutsche ihren Weg hierher gefunden, angelockt durch die Anstrengungen, die Venezuela in den letzten Jahrzehnten auf wirtschaftlichem Gebiete machte. Freilich sind die Deutschen nicht, wie das wohl die venezolanischen Besitzer der Zucker- und Kaffeepflanzungen am liebsten gesehen hätten, als Lohnarbeiter auf ihren Gütern erschienen, sondern als fleißige Handwerker und als umsichtige Kaufleute.

Deutsche treffen wir in ganz Venezuela. Am zahlreichsten sind sie in Caracas und Valencia. Aber auch in allen übrigen größern Städten wie in Ciudad Bolivar, Barcelona, Cumana, Maracaibo spielt die deutsche Kolonie eine wichtige Rolle. In Caracas leben ungefähr 500 Deutsche, teils in fest ansässigen Familien, teils als unverheiratete Angestellte in kaufmännischen Geschäftshäusern und in größern gewerblichen Unternehmungen. Was die gesellschaftliche Stellung und Bildung anlangt, so sind die Mitglieder der deutschen Kolonie denen der andern Völker weit überlegen. Das erste Geschäftshaus nicht nur der Hauptstadt, sondern überhaupt des ganzen Landes ist ein deutsches Haus. Überhaupt hat der deutsche Kaufmann, vermöge seiner bessern Bildung und größern Kenntnis des Welthandels, das Ein- und Ausfuhrgeschäft ganz

und gar in die Hand genommen und die Vertreter anderer Nationen, in erster Linie die Franzosen, daraus fast ganz verdrängt. In Puerto Cabello, dem Haupthafen des Landes, liegt der Großhandel jetzt nur in deutschen Händen. So kommt es denn auch, daß die deutsche Einfuhr in letzter Zeit sehr zugenommen hat. Im Jahre 1890/91 wurden aus den Vereinigten Staaten Amerikas für 20 Millionen Mark Waren eingeführt, aus Hamburg für 17, aus England für 16 und aus Frankreich nur für 8 Millionen Mark, sodaß also Hamburg nächst den Vereinigten Staaten die erste Stelle einnimmt.

Eine fast ebenso beherrschende Stellung haben sich die deutschen Handwerker durch Fleiß und Anständigkeit zu erringen gewußt. Unter ihnen treten besonders die Hutmacher hervor, die das ganze Geschäft beherrschen. Aber auch Schuhmacher, Schneider, Schlosser, Schmiede, Tischler, Uhrmacher u. a. haben ihr gutes Fortkommen gefunden, ja manche von ihnen sind sogar reiche Leute geworden.

Es bedarf wohl kaum der Erwähnung, daß mit dem deutschen Kaufmann und Handwerker auch der deutsche Schenkwirt seinen Einzug gehalten hat. Selbst der Venezolaner fühlt sich jetzt immer mehr zu den deutschen Gasthäusern hingezogen, da er hier eine ordentliche und saubere Wirtschaft findet.

Verhältnismäßig wenig Deutsche treffen wir als Landbauer und Viehzüchter an. Es hat das seinen Grund in den eigentümlichen Besitzverhältnissen des Landes. Obgleich die Vereinigten Staaten von Venezuela einen Flächenraum von 1 600 000 Quadratkilometern umschließen, also dreimal so groß sind als unser Vaterland und noch nicht 3 Millionen Einwohner haben, so ist es doch nicht möglich, Landbesitz zu mäßigem Preis zu erwerben, da für jedes Stückchen Land, so weit der Verkehr irgend reicht, irgend jemand ein Eigentumsrecht geltend macht. Diese Ländereien benutzt der Venezolaner aber nicht etwa zum Anbau, sondern nur zum Länderschacher. Ein Venezolaner, auch wenn er noch so verarmt ist, ist nicht zu bewegen, einen Teil seiner Ländereien für einen mäßigen Preis abzutreten. Er verlangt dafür eine unmäßige Summe, damit er dafür in der Stadt in Saus und Braus leben und sich dem Dominospiel, dem Trunk und der Viederlichkeit ergeben kann. Sodann befürchtet er auch bei Verkleinerung seines Besitzes an Ansehen zu verlieren und des Titels „Don“ verlustig zu gehen, denn von dem spanischen Stolz hat der Venezolaner, so weit er sich spanischen Blutes glaubt, nicht wenig. Auch Staatsländereien, die angeblich noch unbesezt und zu mäßigem Preise zu haben sind, werden fast durchweg von den weitherzigen Staatsbeamten eingezogen und zum Länderschacher benutzt. Um Landbau oder Viehzucht zu treiben, bleibt nichts weiter übrig, als sich mit einem Venezolaner zusammenzuthun, wie das ja auch von einigen Deutschen geschehen ist. So ist es denn auch erklärlich, daß von dem Lande trotz seiner Fruchtbarkeit erst gegen 350 000 Quadratkilometer angebaut sind.

Manche Deutsche betreiben auch den Tier- und Schlangenhandel oder unternehmen Jagdzüge auf den Jaguar und den Leoparden, denn Venezuela hat in den Urwäldern und auf den Steppen eine außerordentlich reiche Tierwelt.

Das Leben der Deutschen in Venezuela gleicht dem in der Heimat. Auch hier fehlen die Turn- und Gefangvereine nicht; es giebt aber auch einen „Deutschen Klub,“ dem die Wohlhabendern angehören. Namentlich in jüngster Zeit haben sich die Deutschen enger an einander angeschlossen. Es ist das die unmittelbare Folge der Revolution des Jahres 1892, die durch den General Palacio heraufbeschworen wurde, die aber der thatkräftige Crespo niederwarf. Jetzt sammelt man für die Errichtung einer deutschen Kirche und Schule in Caracas; besonders interessiert sich dafür die Gattin des deutschen Ministerresidenten. Ein ansehnlicher Grundstock dafür ist schon vorhanden, sodaß wohl nächstens mit dem Bau begonnen werden wird. Da bei weitem die Überzahl der Deutschen Evangelische sind, so wird auch die Kirche an die preußische Landeskirche angeschlossen werden. Wie rege der nationale Gedanke unter den Deutschen Venezuelas ist, ersieht man daraus, daß sich an der Sammlung zur Kirche und Schule auch die deutschen Katholiken Venezuelas beteiligt haben.

Noch haben wir die erfreuliche Thatsache zu verzeichnen, daß sich Deutsche, die schon nahe daran waren, ihr Volkstum zu vergessen, unter dem Aufschwunge, den das Deutschtum in jüngster Zeit hier genommen hat, auf ihr Volk und ihre Muttersprache wieder besonnen haben. Es gilt dies von der Kolonie Tovar, die ungefähr fünf Meilen von Caracas in der Küstenfordillere gelegen ist. Sie wurde im Jahre 1843 an gänzlich verfehlter Stelle von Schwaben und Mecklenburgern angelegt. Die Ansiedlung hat leidlichen Kaffeeboden, aber die sich oft wiederholenden Revolutionen ließen die Bewohner zu keinem rechten Wohlstande gelangen. So kam es denn, da eine deutsche Schule fehlte, und da damals unser deutsches Volk noch des Ansehens in der Welt entbehrte, daß die Kolonisten mehr oder weniger „vervenezolanerten“ und aus einem Franz Witt ein Francesco Blanco wurde. Jetzt gebraucht die ungefähr 200 Köpfe starke Kolonie wieder die Muttersprache. Auch sonst sieht man es dem Dorfe an, daß hier deutsche Wirtschaft herrscht, denn es zeichnet sich durch Sauberkeit der Häuser vorteilhaft vor den umliegenden Ortschaften aus.

Daß das Deutschtum auch bei den Venezolanern im Ansehen gestiegen ist, geht daraus hervor, daß Ende des Jahres 1889 ein Vertreter des Kongresses in Berlin weilte, um deutsche Einrichtungen zu studiren. Dann beschloß der Kongreß im Sommer 1891, zwanzig junge Leute auf zwei Jahre nach Deutschland zu schicken, um sie hier auf den Hochschulen weiter ausbilden zu lassen. Bisher pflegten die südamerikanischen Freistaaten sich Frankreich zum Muster zu nehmen und sich von dort ihre Bildung zu holen. Das ist in letzter Zeit anders geworden.

Auch in anderer Beziehung ist es uns gelungen, die Franzosen im Wettbewerb zu schlagen. So liefen im November 1893 in Berlin Bestellungen auf 20 000 Stück Uniformen ein; derartige Aufträge pflegte die venezolanische Regierung bisher immer nach Paris zu geben.

Wir freuen uns aufrichtig, daß redlicher deutscher Arbeit auch hier die Anerkennung nicht fehlt, und wir geben uns der Hoffnung hin, daß das neueste Werk deutschen Fleißes, die „Große Venezuelaeisenbahn,“ noch mehr dazu beitragen wird, unsern Namen in Südamerika Achtung und Ansehen zu verschaffen.



Nationale Dichtung

Von Adolf Bartels

(Schluß)



So die Stoffwahl des Dichters ist nicht willkürlich. Aber nationale Stoffe haben doch einen Vorzug, meint man; die Stoffgestaltung gelingt am naturwahrsten, wenn man mit der Stoffwahl in der Rasse bleibt. Auch das ist nicht ohne weiteres wahr, es kommt alles auf die Wärme an, mit der der Dichter einen Stoff in sich aufnimmt; Zeit- und Lokalfarbe zu treffen gehört zu den der großen dichterischen Begabung innewohnenden Eigenschaften. Das erkennt auch der Verfasser von „Volkstum und Persönlichkeit“ an, wenn er schreibt: „Wenn der Dichter einmal eine besonders leidenschaftliche Stimmung ausdrücken will (!), wird er mit künstlerischer Berechtigung in die Geschichte der arischen Südländer greifen u. s. w., je nach der Grundstimmung, die seine Proteusnatur gerade zur Entlastung drängt. Die Nebelstimmung eines Hamlet wäre in Italien unmöglich; Othello aber, der wilde Maure, wäre als Germane undenkbar. Und Shakespeare wird nicht etwa, wenn er sich in die Seele eines Mohren versetzt, plötzlich unnational, schleudert den Engländer ab und wird »echter Maure«; so etwas ist unmöglich. Das Bindeglied liegt wo anders. Die Seele eines jeden Volkes hat im großen und ganzen eine besondere Eigenschaft besonders ausgeprägt: wir sprechen von dem eleganten Franzosen, dem stolzen Spanier, dem heißblütigen Iren u. s. w. Im Organismus des Dichters schlummern alle diese menschlichen Eigenarten, alle Laster, Tugenden, Temperamente. Freilich über eine gewisse Grenze kann der größte Dichter nicht hinaus. Niemand kann voll und folgerichtig einer fremden Rasse — der Arier z. B. dem Semiten — nachempfinden; sein anderer Organismus läßt