

326

Internationale Woche nschrift für Wissenschaft Kunst u. Technik

Unter ständiger Mitwirkung der Herren: Geh. Ober Regierungsrat Professor Dr. Arthur Auwers, Beständiger Secretar der Akademie der Wissenschaften — Generaldirektor der Kgl. Museen, Wirkl. Geh. Ober Regierungsrat Dr. Wilhelm Bode — Professor Dr. Alois Brandl — Geh. Regierungsrat Professor Dr. Hermann Diels, Beständiger Secretar der Akademie der Wissenschaften — Geh. Ober Regierungsrat Professor Dr. Adolf Engler — Geh. Regierungsrat Professor Dr. Emil Fischer — Generaldirektor der Kgl. Bibliothek, Wirkl. Geh. Ober Regierungsrat Professor Dr. Dr. Adolf Harnack — Geh. Regierungsrat Professor Dr. Gustav Hellmann — Geh. Medizinalrat Professor Dr. Oskar Hertwig — Geh. Regierungsrat Professor Dr. Jacob Heinrich van 't Hoff — Geh. Justizrat Professor Dr. Dr. Wilhelm Kahl — Generaldirektor der Kgl. Staats-Archive, Wirkl. Geh. Ober Regierungsrat Dr. Reinhold Koser — Geh. Regierungsrat Professor Dr. Emil Lampe — Geh. Ober Regierungsrat Professor Dr. Wilhelm Lexis — Wirkl. Geh. Rat Professor Dr. Ernst von Leyden — Geh. Ober Regierungsrat Professor Dr. Ferdinand von Martitz — Geh. Ober Regierungsrat Dr. Adolf Matthias — Geh. Regierungsrat Professor Dr. Heinrich Müller-Breslau — Geh. Regierungsrat Professor Dr. Walter Nernst — Professor Dr. Friedrich Paulsen — Professor Dr. Albrecht Penck — Geh. Regierungsrat Professor Dr. Alois Riedler — Professor Dr. Gustav Roethe — Geh. Ober Regierungsrat Professor Dr. Eduard Sachau, Direktor des Orientalischen Seminars — Geh. Rat Professor Dr. Dietrich Schäfer — Generalstabsarzt der Armee Professor Dr. Otto Schjerning — Geh. Regierungsrat Professor Dr. Erich Schmidt — Wirkl. Geh. Ober Regierungsrat Dr. Friedrich Schmidt — Geh. Regierungsrat Professor Dr. Adolf Slaby — Geh. Regierungsrat Professor Dr. Adolph Wagner — Geh. Regierungsrat Professor Dr. Emil Warburg, Präsident der Physikalisch-Technischen Reichs-Anstalt — Geh. Regierungsrat Professor Dr. Ulrich v. Witamowitz-Moellendorff — sämtlich in Berlin

herausgegeben von Professor Dr. Paul Hinneberg

Berlin Mauerstr. 34

Für die Redaktion verantwortlich: Prof. Dr. Wilhelm Paszkowski, Berlin

Sonder-Abdruck:

Karl Sapper:

Der Panamakanal
unter den Nordamerikanern

Geschäftliche Administration: August Scherl G. m. b. H., Berlin SW 68

Internationale Wochenschrift für Wissenschaft Kunst und Technik

herausgegeben von Prof. Dr. Paul Hinneberg, Berlin, Mauerstr. 34

Geschäftliche Administration: August Scherl G.m.b.H.
Berlin SW. — Druck und Verlag der Bayerischen
Druckerei und Verlagsanstalt G. m. b. H. in München.

21. März 1908

Inserten-Annahme bei den Annoncen-Expeditionen
von August Scherl, G. m. b. H., Berlin und Dr. bc & Co.
G. m. b. H., Berlin und deren sämtlichen Filialen.

Für die Redaktion verantwortlich: Professor Dr. Wilhelm Paszkowski, Berlin-Gr. Lichterfeld

Erscheint jeden Sonnabend. — Preis vierteljährlich für Deutschland und Oesterreich 3 Mark, für die übrigen Länder des Weltpostverkehrs 4 Mark 30 Pf. bei direktem Bezug unter Kreuzband. — Einzelnummer 25 Pf. — Inserate die dreigespaltene Nonpareil exzelle 50 Pf. — Abonnements nehmen alle Buchhandlungen und Postanstalten, sowie sämtliche Geschäftszellen von August Scherl G. m. b. H. entgegen.

Die Abhandlungen erscheinen in deutscher Sprache, englische und französische auf Wunsch der Autoren im Urtext

Der Panamakanal unter den Nordamerikanern.

Von Dr. Karl Sapper,

ordentlichem Professor der Geographie an der Universität Tübingen.

Nach langen, erbitterten Preßkämpfen zwischen den Anhängern der Nicaragua- und denen der Panama-Route hatte der nordamerikanische Senat sich am 18. Juni 1902 (Spooner Act) für den Panamakanal entschieden. Die französische Neue Kanal-Kompagnie, die das Werk der verunglückten Alten Kompagnie wieder aufgenommen und in systematischer wissenschaftlicher Untersuchung der natürlichen Bedingungen wie in sparsamer technischer Weiterführung der Erdarbeiten energisch gefördert hatte, aber mit ihren Mitteln die Vollendung nicht hätte erzwingen können, hatte sich genötigt gesehen, um einen sehr niedrigen Kaufpreis (40 Millionen Dollar) ihre gesamten Rechte, Vorräte und Werke den Vereinigten Staaten anzubieten. Es schien also, als ob ohne Schwierigkeiten das Kanalunternehmen in nordamerikanische Hände übergehen könnte; aber der kolumbianische Senat versagte die Ratifizierung des Hay-Herran-Vertrags, durch den die Nordamerikaner die Baukonzession und innerhalb der Kanalzone gewisse Hoheitsrechte hätten erlangen sollen, weil ihm die von den Vereinigten Staaten angebotene Entschädigungssumme von 10 Millionen Dollar zu niedrig schien.

Damit war die ganze Angelegenheit ins Stocken geraten. Man begann sich in den Vereinigten Staaten wieder dem Nicaragua-Kanalprojekt zuzuneigen, und die Bürger der Isthmuszone fürchteten, den Kanal, den sie als eine Lebensfrage für ihre Heimat ansahen,

überhaupt zu verlieren. Hatten schon im Kongreß von Bogotá die Deputierten von Panama offen von einer Revolution im Fall einer Ablehnung des Hay-Herran-Vertrags gesprochen, so begann man jetzt in Panama ernsthaft dieses äußerste Hilfsmittel ins Auge zu fassen. Amador Guerrero ging nach den Vereinigten Staaten und suchte mit der Regierung zu verhandeln; und wenn es ihm auch nicht gelang, deren Hilfe zu erwirken, so fand er doch in Buneau-Varilla, der 1885 bis 1886 Chefingenieur der alten Panama-Kompagnie gewesen war und über wertvolle Beziehungen verfügte, einen eifrigen und einflußreichen Helfer. Am 4. November 1903 sollte die Revolution ausbrechen. Aber die kolumbianische Regierung, die ebensogut wie die nordamerikanische von geheimen Vorbereitungen zu einer Revolution wußte, schickte den General Tovar mit einer kleinen Truppenmacht nach dem Isthmus, um die Erhebung zu verhindern. Am 3. November 1903 kam Tovar mit 450 Mann nach Colon; da aber kein Geld für die Beförderung der Truppen auf der Panama-Eisenbahn vorhanden war, fuhr er allein mit seinem kleinen Gefolge nach Panama, wo er vom General Huertas höflich empfangen, aber am Abend festgenommen wurde. Damit war die Revolution zum Ausbruch gekommen, Panama zur selbständigen Republik geworden. Nunmehr wäre die kolumbianische Regierung bereit gewesen, den Hay-Herran-Vertrag zu ratifizieren, wenn die Vereinigten Staaten ihre Hilfe leihen

wollten. Aber es war jetzt zu spät; die neue Republik wurde bereits am 13. November von den Vereinigten Staaten anerkannt, und am 14. November verboten die Nordamerikaner die Ausschiffung kolumbianischer Truppen, weil dadurch die freie Passage über den Isthmus für lange Zeit verhindert würde.

Am 15. Januar 1904 trat die konstituierende Nationalversammlung der neuen Republik in Panama zusammen. Amador Guerrero wurde zum Präsidenten gewählt. Durch den bevollmächtigten Minister der neuen Republik in Washington Buneau-Varilla aber war schon am 18. November 1903 mit dem Staatssekretär Hay ein die Übernahme des Kanals betreffender Vertrag vereinbart worden, in dem die Nordamerikaner alle ihre Wünsche erfüllt sahen, so namentlich den tatsächlichen Besitz eines 10 Meilen (16,1 km) breiten Streifens zu beiden Seiten des Kanals. Daß die Vereinigten Staaten großen Wert auf den souveränen Besitz dieses Landstreifens legen mußten, wird jeder verstehen, der die Verwaltung und das Gerichtswesen der spanisch-amerikanischen Länder mit ihren vom Buchstaben und noch mehr vom Sinn der Gesetze oft sehr stark abweichenden Gebräuchen kennt. Aber der souveräne Besitz dieser Zone seitens der Vereinigten Staaten schließt für die übrigen seefahrenden Mächte gewisse Nachteile in sich: wohl ist die Neutralität des Kanals im allgemeinen anerkannt, aber für den Fall des Krieges nicht mehr ausdrücklich gewährleistet, wie sie es früher im Clayton-Bulver-Vertrag von 1850 gewesen war. Das Verhältnis der Republik Panama zu den Vereinigten Staaten ist staatsrechtlich etwas unklar, denn die Vereinigten Staaten haben sie zwar garantiert, aber kein Protektorat ausgesprochen, sich jedoch ein gewisses Recht der Intervention zusprechen lassen, so daß die Republik Panama doch tatsächlich in einer gewissen Abhängigkeit von den Vereinigten Staaten steht.

Nachdem durch den am 23. Februar 1904 vom nordamerikanischen Senat ratifizierten Vertrag Hay-Buneau-Varilla die nötige Grundlage für einen endgültigen Verkauf des Kanalunternehmens seitens der französischen Neuen Kanalcompagnie an die Vereinigten Staaten gegeben war, erfolgte bald der Abschluß des Geschäfts; der Kanal sowie die Kanalzone gingen am 4. Mai 1904 in den Besitz der Nordamerikaner über. Schon am 29. Februar 1904

war eine Kommission von 7 Mitgliedern unter J. G. Walker ernannt worden, um über die Organisationsfragen zu beraten, und im Mai 1904 wurden die Kanalarbeiten unter John F. Wallace begonnen, der zum Chefingenieur ernannt wurde. Als bald wurde die ganze Route aufs neue untersucht, es wurden Diamantbohrungen ausgeführt, um die Pläne sicherer fundieren zu können; das wertvolle, von den Franzosen hinterlassene Material wurde wieder in Stand gesetzt, moderne amerikanische Dampfschufeln bei den Grabungsarbeiten von Culebra (der höchsten Höhe der Kanallinie) in Tätigkeit gebracht, Arbeiter in großer Zahl angeworben, die Arbeiten nach Möglichkeit gefördert. Die Verwaltung und Rechtspflege der Kanalzone mit ihren rund 8000 Einwohnern wurde von den Nordamerikanern übernommen und zum Gouverneur der Kanalzone am 17. Mai 1904 J. G. Walker ernannt. Als bald begann man auch Sanierungsarbeiten und Wasserleitungsbauten für die Städte Colon und Panama, die zwar der Republik Panama verblieben waren, aber unter die sanitäre Kontrolle der Nordamerikaner gestellt wurden.

So sehr die Energie der ersten Maßnahmen anzuerkennen ist, so zeigte sich doch bald eine Reihe von schweren Übelständen. Im Bestreben, die Fehler der alten französischen Kanalcompagnie zu vermeiden und sparsam zu wirtschaften, entfaltete das Zentralbureau in Washington einen höchst nachteiligen Bureaokratismus; notwendige Bestellungen wurden auf Monate hinaus verzögert, weil in Washington erst nachgeprüft wurde, ob die Bestellungen wirklich notwendig wären; viele Bestellungen wurden nicht in der von den Kanalingenieuren gewünschten Menge und Qualität ausgeführt, sondern so, wie die Herren in Washington es sich ausreichend dachten, wodurch manchmal der Zweck der Bestellung ganz illusorisch wurde und dergl. Dinge mehr. Die Verwaltungsmaßregeln innerhalb der Kanalzone riefen aber vielfach das Mißvergnügen der Panamabürger hervor: so hatte die amerikanische Regierung den Dingleytarif innerhalb der Kanalzone eingeführt und auch auf die aus der Republik Panama kommenden Waren ausgedehnt; andererseits wurde auch der nordamerikanische Posttarif in der Kanalzone eingeführt, wodurch das Briefporto von hier nach den Vereinigten Staaten sich auf 2 Cents ermäßigte,

während Briefe aus der Republik Panama dorthin 5 Cents kosteten; die Folge dieser Bestimmung war, daß die Kaufleute der Stadt Panama alle ihre Briefe für die Vereinigten Staaten in der Kanalzone aufgaben, und daß die panamanische Postverwaltung ihre Haupteinnahme verlor. Erst der amerikanische Kriegsminister Taft stellte das gute Einvernehmen zwischen Panama und den Amerikanern wieder her, indem er bei einem Besuch Panamas am 3. Dezember 1904 die Zollschranken zwischen der Republik und der Kanalzone wieder aufhob und auch in der Markenfrage eine befriedigende Regelung durchführte. Die Panamaregierung hatte freilich auch allen Grund, den Amerikanern in jeder Weise entgegenzukommen, hatten doch diese kurz vorher durch ihre energischen Vorstellungen den General Huertas bewogen, von einer bereits angedrohten Revolution abzustehen und in Pension zu gehen, worauf die kleine Armee bis auf 20 Offiziere und 3 Mann entlassen wurde (November 1904).

Schlimmer noch als die bisher besprochenen Übelstände aber war der ungenügende Gesundheitszustand in der Kanalzone; Pocken, Gelbes Fieber und Malaria forderten trotz der sanitären Arbeiten der Amerikaner unter Oberst Gorgas viele Opfer, weil eben die Mehrzahl der Arbeiter gar nicht akklimatisiert waren. Im Jahre 1905 begann das Gelbe Fieber epidemisch zu werden, und weithin machte sich völlige Demoralisierung geltend. Dazu kam, daß über die Behandlung, die Unterbringung und die Verpflegung der Arbeiter Klagen laut wurden und die weitere Arbeitergewinnung auf Schwierigkeiten stieß, insbesondere aus Jamaica, dessen Regierung sehr hohe Garantieforderungen stellte und damit weitere Anwerbung von Jamaicanern fast unmöglich machte. Der keineswegs zu friedensstellende Stand der Dinge in der Kanalzone bewog den Präsidenten Roosevelt, am 1. April 1905 neue Mitglieder der Kanal-kommission zu ernennen und eine Neuorganisation der gesamten Verwaltung durchzusetzen. Der Schwerpunkt der Verwaltung wurde nun von Washington nach dem Isthmusgebiet verlegt und damit der Hauptgrund der Verzögerung aller Arbeiten und Maßnahmen behoben. Nun gelang es dem energischen Eingreifen des Obersten Gorgas und des neuen Gouverneurs der Kanalzone Charles E. Magoon, die Stegomylarven wirksam zu

bekämpfen und dadurch wie durch sorgfältige Aufsicht der Wohnstätten der Einheimischen und Arbeiter seitens einheimischer Ärzte des Gelben Fiebers Herr zu werden. Rasch wurde jetzt die neue Wasserleitung von Rio Grande nach Panama vollendet (4. Juli 1905), die Kanalisierung und Pflasterung der Straßen dieser Stadt durchgeführt (Ende 1905). Zugleich nahm die Kanalkommission es auf sich, die Angestellten gut und billig zu verpflegen, kaufte und baute Hotels und Arbeiterwohnungen, schuf Unterhaltungsplätze für Angestellte und Arbeiter und verbot energisch das Spielen. Zugleich wurde aber auch ein neuer meteorologischer und hydrographischer Beobachtungsdienst unter Ricardo M. Arango ins Leben gerufen und durch regelmäßige Wassermessungen des Rio Chagres zu Bohio, Gamboa und Alhajuela eine bessere Grundlage für das Kanalprojekt gewonnen. Im Januar 1905 wurden die letzten Aktien der Panama-Eisenbahn aufgekauft und dadurch die wichtigste Dampferlinie des Verkehrs zwischen den Vereinigten Staaten und Panama gezwungen, ihre Frachtsätze herabzusetzen.

So sehr die angeführten Maßnahmen die Kanalarbeiten indirekt förderten, so hoben sie doch noch nicht alle Schwierigkeiten, und persönliche Reibungen des Chefingenieurs Wallace mit einzelnen Kommissionsmitgliedern scheinen in erster Linie zu dem Rücktritt dieses Mannes geführt zu haben. An seine Stelle trat am 1. Juli 1905 John F. Stevens, der seines Amtes mit großer Tatkraft und Umsicht waltete, aber bereits Ende Februar 1907 durch G. W. Goethals wieder ersetzt wurde. Es entzieht sich der allgemeinen Kenntnis, weshalb ein abermaliger Wechsel in der obersten Bauleitung eintreten mußte; es scheint aber, als ob der Verwaltungsapparat mit starker innerer Friktion arbeite, und daß deshalb ein häufiger Wechsel im Personal besonders der obersten Stellen eintritt. Mehrfache weitere Verfügungen, wie die Verlegung des Ingenieur-Hauptbureaus nach Culebra und eine erneute Reorganisation der Verwaltung anlässlich von Roosevelts Anwesenheit im Kanalgebiet (November 1906) haben ebenfalls manche Personaländerungen hervorgerufen. Daneben scheint aber auch die Unklarheit mitgewirkt zu haben, die noch über viele Fundamentalfragen des Kanalbaues besteht oder wenigstens anfangs bestanden hat. Freilich hat Präsident Roosevelt in eigener Initiative mehrfach eingegriffen, um eine

Klärung der Sachlage zu bewirken, aber trotz aller seiner Versuche ist das letzte Wort in diesen Fragen sicher noch nicht gefallen.

Die Hauptfrage, die zu lösen ist, bezieht sich auf die Art des zu schaffenden Kanals. Jahrzehntlang war von den verschiedensten Fachmännern diese Frage schon ventiliert worden, und immer wieder wurde von den einen ein Niveau, von den andern ein Schleusenkanal für die wünschenswerteste Art eines isthmischen Schiffskanals erklärt. Am 24. Juni 1905 ernannte nun Roosevelt ein Komitee beratender Ingenieure, in dem auch fünf europäische sich befanden, und ersuchte sie um ein Gutachten. Nach einem Besuch des Panamakanals und nach sorgfältigem Studium der vorliegenden Pläne und Berechnungen entschied sich am 18. November 1905 die Majorität (8) des Komitees für einen Niveaukanal, von dem sie annahm, daß ein solcher in 12 bis 13 Jahren für einen Aufwand von 250 Millionen Dollar hergestellt werden könnte. Die Minorität aber (fünf Ingenieure) war für einen Schleusenkanal mit 85' (25.9 m) Scheithöhe und versicherte, daß ein solcher rascher und dabei um 100 Millionen billiger gebaut werden könnte als ein Niveaukanal, während er doch für die Schiffe selbst besser wäre. Der Chefingenieur sprach sich für den Schleusenkanal aus, ebenso die Majorität der Kanalkommission, am 19. Februar 1906 auch Präsident Roosevelt und im Juni desselben Jahres der Kongreß. Trotzdem damit dieser Plan offiziell angenommen ist, darf man wohl angesichts der früheren häufigen Schwankungen der amerikanischen Regierungen in der Kanalfrage mit einigem Recht annehmen, daß noch nicht das letzte Wort in dieser Frage gesprochen ist. Namhafte Ingenieure und Schriftsteller haben bereits ihre Stimme für wesentliche Modifikationen des jetzt adaptierten Planes erhoben, vor allem Bates^{*)}, oder sind wieder für einen Niveaukanal eingetreten wie W. Fletcher Johnson^{**)} oder Ph. Bureau-Varilla.^{***)}

Eine wichtige Frage war auch die der Materiallieferung und der Art der Arbeitsausführung. Im Sommer 1905 wurde das

Prinzip ausgesprochen, es sollten Maschinen und andere Materialien da gekauft werden, wo sie am billigsten zu haben wären, eventuell also auch im Ausland, aber im Juni 1906 beschloß der amerikanische Kongreß, daß alle Waren und Materialien für den Kanal in den Vereinigten Staaten gekauft werden müßten, sofern nicht der Präsident die Preise übermäßig hoch finde. Trotz der abschwächenden Klausel ist also nunmehr die ausländische Konkurrenz für die Materiallieferung so gut wie ausgeschlossen.

Die Arbeiten wurden von Anfang an im Tagelohn ausgeführt, und zwar erhielten Nordamerikaner und ihnen in der Leistung gleichstehende Weiße ihren Lohn in Gold ausbezahlt, farbige Arbeiter aber in Silber (je nach Leistung 15 oder 17 1/2 cents Silber pro Stunde). Der Achtfundearbeitstag wurde nicht allgemein durchgeführt, da die Arbeiter meist aus Gegenden sind, wo ein solcher unbekannt ist.

Im Jahre 1906 wurde im Interesse der Verbilligung und Beschleunigung der Kanalarbeiten der Vorschlag gemacht, Kontrakte zu vergeben, aber am 26. Februar 1907 beschloß der Präsident, es sollte auf Kontraktarbeit verzichtet und nur im Tagelohn weiter gearbeitet werden.

Eine der bedeutsamsten Fragen, die den Kanal betreffen, ist aber die der Gewinnung einer genügenden Arbeiterzahl, um die Riesensarbeit in einer vergleichsweise kurzen Zeit bewältigen zu können. Daß hier große Schwierigkeiten bestehen, ist schon oben angedeutet worden, und manches war geeignet, den freiwilligen Zuzug von Arbeitern zurückzudämmen, so namentlich die anfänglich sehr ungünstigen Gesundheitsverhältnisse, die ungenügende Verpflegung und die Gerüchte über schlechte Arbeiterbehandlung, die neue Nahrung erhielten durch die Nachricht von der Brutalität, mit der im Oktober 1905 etwa 150 auf Kontrakt aus Martinique gekommene Neger zur Landung in Colon gezwungen worden sind.

Nachdem die sanitären Verhältnisse, Verpflegung, Behausung, Wohlfahrtseinrichtungen wesentlich verbessert sind, sind die wichtigsten Hindernismomente weggefallen, und wenn auch von spanischer Seite noch immer der Vorwurf schlechter Behandlung erhoben wird, so dürfte wohl auch dieser nicht mehr so begründet sein, wie vielleicht anfangs. Aber

^{*)} Lindon W. Bates, The Panama Canal, System and Projects. 1905.

^{**)} Four centuries of the Panama Canal. New York 1906.

^{***)} Le détroit de Panama. Paris 1907.

dennoch fehlt es noch immer an dem gewünschten Zuzug. Wohl ist die Zahl der Angestellten und Arbeiter des Kanals und der Eisenbahn von 4447 im Mai 1904 auf 29,331 im Dezember 1906 gestiegen, aber das genügt noch nicht, um die Arbeiten im wünschenswerten Maß zu fördern, um so weniger, als die neueingestellten Maschinen bei weitem nicht so viel Erdarbeit bewältigten, als man zuvor von ihnen erwartet hatte, und als darum auch die Arbeit weit langsamer vorangeht, als man anzunehmen sich für berechtigt gehalten hatte.

Daß die Zahl der Arbeiter nicht rascher steigt, kommt großenteils von der noch immer fortdauernden Erschwerung der Anwerbung der Jamaikaner her; zum Teil aber auch davon, daß man in der Auswahl der Arbeiter jetzt etwas wählerischer geworden ist. Vor allem hat man sich nach langen hitzigen Auseinandersetzungen entschlossen, keine chinesischen Arbeiter einzuführen, und auch die westindischen Neger betrachtet man jetzt nicht mehr mit so freundlichen Augen wie anfänglich; wohl können sie das Klima am besten ertragen und sind körperlich sehr kräftig, aber die Erfahrung zeigt, daß sie zumeist, wenn sie einmal etwas Geld verdient haben, die Arbeit auf einige Zeit aussetzen, so daß immer ein namhafter Prozentsatz der schwarzen Arbeiter fehlt und dadurch der Fortschritt des Gesamtwerkes stark aufgehalten wird, während doch die vorhandenen Wohnräume und Lebensmittelvorräte in gleicher Weise in Anspruch genommen sind, als ob alle vollzählig arbeiteten. Zudem befürchtet man, daß bei stärkerer Heranziehung des Negerelements in der Republik Panama Rassengegensätze geschaffen würden, wie sie dort bisher nicht bestehen, und daß schließlich das Negerelement das Übergewicht bekommen und Panama zu einer Negerrepublik vom Stile Haitis machen könnte. Da nun aber die Republik Panama viel zu dünn bevölkert ist, um die notwendigen Arbeiter liefern zu können, Nordamerikaner und Nordeuropäer jedoch harte Arbeit im Freien aus klimatischen Gründen nicht zu leisten vermöchten, so sucht man jetzt mit wachsendem Erfolg Spanier und Italiener ins Land zu ziehen, die nicht nur als Arbeiter gut wären, sondern wohl auch im Lande bleiben und den Panameños sich als sprach- und artverwandte Elemente gut angliedern dürften.

Die Nachrichten über die neueste Entwicklung der Dinge im Kanalgebiet sind äußerst spärlich, und selbst die nordamerikanischen Zeitungen, die einst über die Arbeiten am Kanal lange Berichte gebracht hatten, sind sehr still geworden. Jedenfalls hat sich gezeigt, daß auch den Amerikanern sich große Hindernisse in den Weg stellen, daß auch sie das Riesenswerk nur langsam und mit großen Opfern an Geld bezwingen werden. Wohl kann als zweifellos zugegeben werden, daß sie die Fortschritte der Technik voll in den Dienst des Werkes stellen, und daß sie es auch rascher fördern können, als die unter viel schwierigeren Verhältnissen arbeitenden Franzosen tun konnten. Es wird wohl auch richtig sein, was amerikanische Ingenieure mitteilen, daß die Kosten für die Erdbewegung infolge der Anwendung leistungsfähigerer Maschinen geringer geworden sind; aber es scheint, daß diese Berechnung der Kosten nur stimmt, wenn man sie auf das Anlagekapital der Maschine und den für ihre Bedienung notwendigen Arbeitslohn berechnet. Allein anders ist es, nach Bureau-Varillas Darlegungen, wenn man die Kosten der geleisteten Erdbewegung auf die gesamten Verwaltungskosten bezieht. Dann ergibt sich, daß die Amerikaner teurer arbeiten als die Franzosen unter der neuen Kompagnie getan haben, nur daß das bisher von ihnen Geleistete im Verhältnis zu den aufgewendeten Kosten verhältnismäßig wenig ist. Man muß also annehmen, daß der Panamakanal bis zu seiner Fertigstellung viel mehr Zeit und Geld in Anspruch nehmen wird, als man bei Übernahme des Werkes angenommen hat. Die Situation für trostlos anzusehen, liegt aber keinerlei Grund vor; seitdem die nordamerikanische Regierung den Bau in die Hand genommen hat, sind die Ziele des Kanals andere geworden. Mußte der Kanal in den Händen einer Privatgesellschaft immer unter dem Gesichtspunkte einer späteren Verzinsung der angewendeten Kapitalien betrachtet werden, so ist dieser Gesichtspunkt jetzt nicht mehr maßgebend: Der Zweck des Kanals ist nun vor allem die Hebung der Wehrkraft der Vereinigten Staaten durch Schaffung eines Weges, der ihrer Flotte eine rasche Verbindung zwischen der atlantischen und pazifischen Küste ermöglicht, sowie die Hebung der nordamerikanischen Wirtschafts-

verhältnisse, insbesondere der Industrie und des Handels der nordamerikanischen Ost-, Mittel- und Südstaaten; der Panamakanal soll die Vereinigten Staaten in den Stand setzen, nicht nur in dem Handel der Weststaaten Südamerikas die europäische Konkurrenz zu verdrängen, sondern selbst den ganzen pazifischen Ozean kommerziell zu erobern. In dem großen wirtschaftlichen Ringkampf zwischen den Vereinigten Staaten und den Ländern des alternden Europas soll der Panamakanal eines der ausschlaggebenden Kampfmittel werden, kann er ja doch bei Ansetzung niedriger Durchgangsgebühren, wie Pensa (a. a. O. S. 105) zeigt, selbst dem Suezkanal einen Teil seines Verkehrs entziehen, so etwa den englisch-australischen Handel.

Wo so große Interessen in Frage kommen, wird das kapitalkräftige nordamerikanische Volk keine Kosten an Zeit und Geld scheuen, um schließlich das erstrebte Ziel zu erreichen, und wenn auch die seit Januar 1907 eröffnete Tehuantepecbahn mit ihrem neuausgebauten Endhafen und leistungsfähigen neuen Ladeeinrichtungen einen Teil des Güterverkehrs zwischen dem atlantischen und dem stillen Ozean in Zukunft sich sichern wird, so wird sie doch die Bedeutung des künftigen größeren Bruders, des Panamakanals, nicht ernstlich beeinträchtigen können, denn dieser erst wird die Vereinigten Staaten wirtschaftlich und strategisch auf ihre volle Leistungsfähigkeit hinaufheben können; er wird ein Werk von weltumfassender Bedeutung werden.